

RAPPORT ANNUEL

2006-2007



Comité sectoriel de main-d'oeuvre
en aérospatiale

L' A É R O S P A T I A L E
Notre choix d'avenir

LE CAMAQ

Le CAMAQ a vu le jour grâce à l'initiative des entreprises membres de l'Association des industries aérospatiales canadiennes (AIAC) et des associations de travailleurs, avec l'appui des gouvernements canadien et québécois. Il fêtera, en 2008, ses 30 ans d'existence. En effet, c'est en juin 1978 que des représentants des travailleurs de l'aérospatiale au Québec rencontraient à Ottawa le ministre de l'Immigration et de l'Emploi de l'époque, afin de lui faire part de leur inquiétude face au recrutement d'une main-d'œuvre étrangère spécialisée en aérospatiale. Le groupe prendra officiellement le nom de CAMAQ et sera incorporé en tant qu'organisme sans but lucratif en 1983.

Comme l'indique son slogan « L'aérospatiale, notre choix d'avenir », le CAMAQ vise à optimiser le succès à long terme de l'industrie québécoise de l'aérospatiale. Pour ce faire, son rôle principal est d'anticiper les besoins en main-d'œuvre et d'entreprendre ou d'appuyer toute initiative visant à les combler. L'organisme agit de concert avec les institutions d'enseignement de niveaux secondaire, collégial, universitaire et post-universitaire, de même qu'avec les intervenants gouvernementaux associés à la planification et à la formation de la main-d'œuvre.

Plus spécifiquement, le CAMAQ :

- suscite et appuie la concertation des partenaires de l'industrie aérospatiale
- analyse les besoins en main d'œuvre afin de les anticiper et ainsi prévenir d'éventuelles pénuries
- participe à l'élaboration des divers programmes d'études, ainsi qu'à leur examen et à leur mise à jour
- élabore des plans d'action visant la mise en place de programmes publics en matière de formation, d'apprentissage en industrie, de mise à jour des compétences, de recyclage ou de reclassement de la main d'œuvre, de transfert de connaissances scientifiques ou technologiques et de rétention des ressources humaines
- met en valeur la formation scientifique et technique nécessaire en aérospatiale
- favorise la création et le maintien d'emplois au Québec
- assure la promotion de l'industrie québécoise aérospatiale en faisant valoir l'importance de son apport économique.

Le CAMAQ est soutenu financièrement par Emploi

Québec 

Avril 2006 - Le CAMAQ et IBM Canada annoncent le renouvellement des licences pour l'utilisation des logiciels ultrasophistiqués de conception, d'ingénierie et de fabrication assistée par ordinateur CATIA et ENOVIA. Cette entente, unique en Amérique du Nord représente un investissement de 4 M \$ de la part d'IBM. Le laboratoire du CAMAQ à l'École Polytechnique de Montréal est le seul endroit au pays où les étudiants peuvent avoir accès à l'ensemble des modules CATIA et ENOVIA.

MAI 2006 - LE SALON DES CARRIÈRES ATTIRE 12 000 VISITEURS; LES ENTREPRISES DE L'AÉROSPATIALE REÇOIVENT 20 000 CURRICULUM VITAE; LE CAMAQ ENTREPREND LA CONCEPTION, LA PLANIFICATION ET LA MISE EN PLACE DE L'AÉROSALON 2007.

Janvier 2007 - Le 2^e Grand Forum réunit 76 représentants d'entreprises, de syndicats, d'institutions d'enseignement et d'organismes privés et gouvernementaux pour discuter de l'organisation efficace du travail.

Février 2007 - Le **Recensement des prévisions de main d'œuvre dans l'industrie de l'Aérospatiale au Québec pour la période 2006-2008** établit à 45 388 le nombre d'employés réguliers au 1^{er} janvier 2007 et met en lumière la difficulté des PME à recruter des machinistes.

Février 2007 - Le CAMAQ réagit à la pénurie en lançant, en collaboration avec l'École des métiers de l'aérospatiale de Montréal, un **programme gratuit de formation accélérée en usinage** et en participant au recrutement à l'étranger de machinistes expérimentés.

SOMMAIRE

Messages des coprésidents du conseil d'administration du CAMAQ.....	1-2
Message du directeur général du CAMAQ.....	3
L'environnement concurrentiel : l'industrie aérospatiale au Québec, au Canada et dans le monde.....	4-5
Le marché québécois de l'emploi en aérospatiale.....	6
L'éducation et la formation au Québec en aérospatiale.....	6
Principales réalisations du CAMAQ en 2006-2007.....	7-11
→ Programme pour PME désirant devenir des intégrateurs, CDFA	
→ Le Salon des carrières et l'Aérosalon2007	
→ Les Grands Forums de l'Aérospatiale	
→ Le Recensement des prévisions de main d'œuvre dans l'industrie de l'Aérospatiale au Québec pour la période 2006-2008	
→ L'Enquête salariale 2007	
→ Le Programme de formation accélérée pour machinistes	
→ Le Laboratoire du CAMAQ	
Autres nouvelles.....	11-13
Historique de l'aérospatiale, du 1 ^{er} vol jusqu'au tourisme spatial.....	14-15
L'aérospatiale au Québec.....	15-16
Historique du CAMAQ.....	17-18
Les partenaires du CAMAQ, les membres de son conseil d'administration et son équipe permanente.....	19-20

Note : Dans ce rapport, la forme masculine désigne autant les femmes que les hommes.

Messages des coprésidents du conseil d'administration du CAMAQ



Chers collègues,

En tant que coprésident patronal du conseil d'administration du CAMAQ, je saisis avec plaisir l'occasion qui m'est donnée pour souligner l'excellence du travail accompli par notre Comité sectoriel au cours de l'année fiscale 2006-2007.

Les réalisations dont nous faisons état dans ce rapport annuel sont le résultat d'efforts considérables déployés par des gens compétents, dynamiques et dévoués. D'une année à l'autre, l'équipe du CAMAQ prend le pouls de nos entreprises afin de bien comprendre les enjeux auxquels nous faisons face et les défis d'affaires que nous avons choisi de relever. Ceci permet d'évaluer correctement nos besoins en ressources humaines, en nombre mais aussi quant à la nature des compétences requises. Loin de se contenter de transmettre nos besoins aux institutions d'enseignement, cette équipe initie des projets et lance des programmes d'action qui ont pour effet de dynamiser notre industrie. Le CAMAQ participe ainsi de façon importante à l'amélioration générale de la main-d'oeuvre dans notre industrie.

Dans l'exercice de mes fonctions, j'ai souvent eu l'occasion ces dernières années d'observer de près l'engagement des nombreux volontaires qui ont également contribué au succès de grands événements présentés par le CAMAQ, tels Les Grands Forums de l'aérospatiale et le Salon des carrières.

L'avenir s'annonce prometteur puisque, selon toutes les prévisions, nombreux seront dans les années à venir les emplois intéressants et rémunérateurs pouvant mener à de belles carrières dans une industrie en plein essor.

Merci à tous !

Michel P. Gagné

Coprésident du conseil d'administration du CAMAQ
Directeur - ressources humaines et formation, Pratt & Whitney Canada Inc.



Chers travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale et chers membres de l'industrie,

À titre de coprésident syndical du conseil d'administration du CAMAQ, j'ai eu le plaisir de participer aux différents projets mis en chantier par cet organisme au cours de la dernière année.

Parmi ceux-ci, le deuxième Grand Forum de l'aérospatiale a permis aux représentants des travailleurs et travailleuses, ainsi qu'aux représentants des employeurs, d'échanger sur l'organisation efficace du travail.

L'équipe du CAMAQ a aussi relevé le défi de présenter le Salon des carrières, visant à combler les besoins immédiats de l'industrie aérospatiale, puis de procéder à la conception et à la mise en place de l'Aérosalon 2007, un événement pouvant être récurrent, dont les objectifs sont plus larges et axés sur les besoins à moyen et à long terme de notre industrie.

Encore une fois, nous pouvons dire 'mission accomplie' pour le CAMAQ. Plusieurs autres défis se présenteront à nous au cours de la prochaine année... Bien que la barre soit haute, nous serons prêts à y faire face.

Merci à l'équipe de Serge Tremblay ainsi qu'à Michel Gagné et aux autres membres du conseil d'administration, pour leur dévouement et leur contribution au succès du CAMAQ.

Gérald Tremblay

Coprésident du conseil d'administration du CAMAQ

Coprésident, Association internationale des machinistes et travailleurs de l'aérospatiale

Message du directeur général du CAMAQ



Chers collègues de l'industrie de l'aérospatiale,

L'année 2006-2007 se termine sur une note résolument optimiste. D'une part, l'industrie mondiale de l'aérospatiale maintient son essor et, selon toutes les prévisions, sa croissance devrait se poursuivre durant les quinze prochaines années. D'une autre, le Québec conserve son avantage concurrentiel à l'échelle internationale dans un environnement hautement compétitif. En ce qui concerne le CAMAQ, nous sommes heureux de confirmer que les objectifs établis dans notre dernier plan d'action ont largement été atteints.

Le succès que connaît l'industrie de l'aérospatiale s'accompagne d'une forte demande en main-d'oeuvre et, dans une industrie hyper spécialisée comme la nôtre, celle-ci doit avoir le profil recherché. Tel est le défi quotidien du CAMAQ.

Environ 12 000 visiteurs ont assisté au Salon des carrières que nous avons présenté à l'aéroport Mirabel en mai 2006. Parmi eux, quelque 1400 étudiants du secondaire III, IV et V et un nombre incalculable de personnes à la recherche d'un emploi en aérospatiale. Certaines entreprises présentes au salon ont reçu plus de 2000 CV et nous évaluons à 20 000 le nombre total de CV soumis dans le cadre de cet événement. La majorité des besoins à court terme de l'industrie ont ainsi été comblés.

Le CAMAQ a effectué au cours de l'année fiscale 2006-2007 le travail préparatoire en vue du lancement de deux actions ponctuelles dans le but de combler l'écart persistant entre l'offre et la demande de machinistes. Il s'agit d'un programme de formation accélérée par alternance étude à l'ÉMAM et travail en industrie, ainsi que du recrutement à l'étranger de travailleurs ayant une expérience reconnue de machiniste.

L'Aérosalon 2007, qui est une suite du Salon des carrières, a également été planifié et mis en place au cours de la dernière année, pour présentation au début de l'année fiscale 2007-2008.

Aucune des réussites dont nous faisons état dans ce rapport annuel n'aurait été possible sans l'appui financier d'Emploi Québec, l'orientation et l'appui du conseil d'administration et la collaboration de nos nombreux partenaires. Je tiens à les remercier de tout cœur, tout en leur demandant de continuer à appuyer nos efforts en vue de faire prospérer l'industrie aérospatiale au Québec et de promouvoir le bien-fondé d'y faire carrière.

L'an prochain, nous aurons une belle occasion de célébrer ensemble nos succès collectifs alors que le CAMAQ marquera son 30^e anniversaire !

Serge Tremblay

Directeur général du CAMAQ

L'environnement concurrentiel :

L'industrie aérospatiale au Québec, au Canada et dans le monde

Le monde

L'industrie de l'aérospatiale maintient son dynamisme à l'échelle mondiale. Sa croissance est principalement portée par une forte demande dans le secteur du transport de passagers, provenant surtout de pays en émergence en Asie, au Moyen-Orient et en Afrique.

L'International Air Transport Association (IATA) anticipe, pour la période 2005-2009, une croissance mondiale de 5,6% par année au niveau du nombre de passagers et de 6,3% au niveau du fret. Les prévisions à plus long terme font état d'une croissance annuelle de la demande mondiale de 5% pour les 15 à 20 prochaines années.

La concurrence demeure toutefois féroce. Plusieurs compétiteurs ont des coûts de main d'œuvre inférieurs aux nôtres ou des appuis gouvernementaux plus importants. De plus, les pays acheteurs s'attendent de plus en plus à ce qu'une partie importante des bénéfices de leurs investissements rejaillisse sur l'économie locale.

Le Canada

L'industrie aérospatiale canadienne conserve sa quatrième place sur la scène internationale, tant au niveau du chiffre d'affaires que du nombre d'employés. Son leadership s'établit à la fois dans la conception, la fabrication et l'entretien d'appareils et de systèmes. Son éventail de produits et de services est varié, ses prix concurrentiels et sa main d'œuvre reconnue pour sa fiabilité.

Selon des données publiées en 2006, le chiffre d'affaires total de l'industrie aérospatiale canadienne s'élevait à 22.4 MM \$, réparti comme suit : Québec : 58%; Ontario : 28%; Ouest canadien : 5%; Provinces atlantiques : 2%. Du nombre total de 76 000 emplois en aérospatiale, 43 343 étaient au Québec.

Les observateurs sont optimistes quant aux perspectives du marché, l'achat de nouveaux appareils étant stimulé par le retour à la rentabilité des compagnies aériennes de même que par une demande latente. Selon toutes les prévisions, la population canadienne connaîtra une croissance absolue au cours des trois à cinq prochaines années et le PIB du pays est appelé à augmenter, comme le revenu personnel disponible. Le trafic aérien intérieur, transfrontalier et international continuera donc de croître pendant cette période. Le fret aérien devrait pour sa part connaître une augmentation soutenue, de 9% par année, au cours des 20 ans à venir.

Le Québec

Le Québec occupe toujours une place prépondérante au sein de l'industrie aérospatiale canadienne : 62%, selon les données les plus récentes. Le pourcentage de l'activité canadienne menée au Québec passe à 70% lorsqu'il s'agit d'activités reliées à la recherche et au développement. Ceci, sans tenir compte des sommes substantielles récemment engagées par le gouvernement fédéral à l'endroit d'entreprises et d'organismes québécois.

L'industrie de l'aérospatiale est présente dans 13 des 17 régions administratives du Québec, mais elle se concentre de façon importante dans la grande région de Montréal, comprenant l'Île de Montréal, la Rive-Sud et la Montérégie, Laval et les Basses Laurentides. Cette proximité génère des synergies puissantes, alimentées par une solidarité exemplaire.

Les quatre grands maîtres d'œuvre, qui sont des chefs de file mondiaux, entraînent dans leur sillage l'ensemble de l'industrie québécoise. Ils s'approvisionnent auprès d'un nombre important d'équipementiers, de fournisseurs de produits et services spécialisés et de sous-traitants – environ 250 entreprises au total, dont la plupart sont des PME. Plusieurs proposent, souvent en exclusivité, des services visant des segments spécifiques du marché ou encore fabriquent des produits de haute technologie jugés innovateurs, voire uniques. Ceux qui conçoivent et fabriquent ces produits ou qui fournissent ces services sont hautement motivés et leur compétence est reconnue.

Avec un chiffre d'affaires de 13,4 milliards de dollars en 2006, l'industrie aérospatiale québécoise occupe le sixième rang à l'échelle mondiale et le quatrième au Québec parmi les industries manufacturières, avec 7% du total des ventes et du chiffre d'affaires.

Plus de 80% de sa production est exportée, ce qui en fait le premier exportateur manufacturier du Québec. Avec une part de 12,5% des exportations manufacturières québécoises, l'industrie aéronautique (excluant le secteur spatial) devance celles de l'aluminium (8,6%), des pâtes et papiers (7,4%) et des semi-conducteurs et autres composants électroniques (3,7%). C'est aussi le seul secteur de technologie de pointe au Canada à afficher, année après année, un excédent commercial constant.

L'excellente réputation des entreprises québécoises et leur capacité de fournir des produits à la fine pointe de la technologie, de même que des services intégrés répondant aux attentes d'une clientèle des plus exigeantes, devrait permettre au Québec de conserver sa position concurrentielle sur les marchés internationaux et de saisir sa part de la croissance anticipée au cours des 15 prochaines années.

La demande est toutefois sujette à ce que la conjoncture mondiale politique et économique demeure favorable et que la santé financière des transporteurs aériens se maintienne, avec une augmentation globale du trafic.

Les défis sont quand même nombreux. Parmi ceux-ci :

- la nécessité constante de s'adapter à de nouvelles réalités, d'innover et de se démarquer par rapport à la concurrence internationale
- l'avènement de concurrents ayant accès à une main d'œuvre peu coûteuse
- l'obligation de plus en plus fréquente de confier une partie de la production aux pays acheteurs
- une pénurie ponctuelle quant à la disponibilité de travailleurs et de matière première
- le besoin d'assurer une solide relève, à tous les niveaux.

Pour demeurer concurrentiel, le Québec se doit de :

- réduire au maximum ses coûts d'exploitation tout en maintenant un excellent rapport qualité/prix
- fabriquer des appareils de nouvelle génération, présenter aux transporteurs une gamme diversifiée de produits et leur offrir des facilités de financement
- maintenir ou préférentiellement accroître le contenu québécois dans les appareils
- respecter les normes environnementales et en anticiper de nouvelles
- accroître son bassin de main-d'œuvre qualifiée
- renforcer les échanges entre les centres de R&D institutionnels et les entreprises
- favoriser le regroupement des PME afin de leur permettre d'accéder au rang de partenaires stratégiques des grands maîtres d'œuvres et des équipementiers, autant à l'échelle internationale que locale.

Le marché québécois de l'emploi en aérospatiale

Au 1^{er} janvier 2007, le nombre total d'emplois dans l'industrie québécoise de l'aérospatiale s'établissait à 45 388, grâce à la création de plus de 4000 emplois au cours des deux dernières années. Entre 1984 et 2005, 23 400 emplois avaient été créés sur le territoire québécois, pour une croissance annuelle moyenne de 4,4% par année.

La rémunération des travailleurs de l'aérospatiale est parmi les meilleures au Québec, le salaire annuel moyen chez les grands maîtres d'œuvre s'établissant à environ 60 000 \$.

Le taux de concentration de l'emploi au Québec dans ce secteur, un travailleur par tranche de 195 habitants, est l'un des plus élevés au monde. La proportion est d'une personne sur 95 dans le Grand Montréal, ce qui fait de la métropole le troisième centre aérospatial au monde après Seattle et Toulouse.

La qualité de la main-d'œuvre québécoise fait l'unanimité et constitue un atout important lorsqu'il s'agit de convaincre des entreprises de classe internationale d'investir au Québec. Seize nouvelles entreprises de l'aérospatiale se sont d'ailleurs implantées au Québec au cours des cinq dernières années.

La main-d'œuvre québécoise est compétente et polyvalente en raison de la qualité de l'enseignement et de la formation dispensés à tous les niveaux, du dynamisme du secteur R-D et de l'esprit d'équipe entre entreprises et organismes chargés de soutenir le développement de l'industrie aérospatiale au Québec.

L'éducation et la formation au Québec en aérospatiale

L'essor que connaît actuellement l'industrie québécoise de l'aérospatiale est largement attribuable à la qualité de ses infrastructures aux ordres d'enseignement secondaire, collégial, universitaire et post-universitaire, de même qu'à ses programmes de formation continue et de e-learning.

Aux niveaux universitaire et post-universitaire, on retrouve : un centre de recherche, l'Institut de recherche aérospatiale du Conseil national de recherche Canada (CNRC), et six grandes institutions, l'École Polytechnique, l'École de technologie supérieure (ÉTS), l'Université Concordia, l'Université McGill, l'Université Laval et l'Université de Sherbrooke. Au niveau collégial : l'École nationale d'aérotechnique (ÉNA). Au niveau secondaire : l'École des métiers de l'aérospatiale de Montréal (ÉMAM).

Le CAMAQ a collaboré activement à l'implantation du Consortium de recherche et d'innovation en aérospatiale au Québec (CRFAQ) et a créé l'Institut de formation en aérospatiale (IFA).

Certaines infrastructures sont parmi les meilleures au monde : le Laboratoire du CAMAQ à l'École Polytechnique de Montréal, l'école/usine de l'École des métiers de l'aérospatiale de Montréal (ÉMAM), le programme d'amélioration continue en ligne et l'Institut de formation en aérospatiale (IFA).

La présence à Montréal d'organismes internationaux, tels l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), l'Association internationale du transport aérien (IATA) et son institut de formation (ITDA), la Société internationale de télécommunication aéronautique (SITA), le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC) et COMPAS- SARSAT, ajoute aussi à la qualité de l'apprentissage.

Selon les dernières données, le personnel dans les métiers représente 42.2% des travailleurs québécois de l'aérospatiale, tandis que le personnel scientifique représente 23.3%, le personnel technique 18.1% et le personnel administratif 16.4%.

Principales réalisations du CAMAQ en 2006-2007

Programme d'appui coordonné des maîtres d'œuvre et des gouvernements pour les PME de l'aérospatiale désirant devenir des intégrateurs

Le comité conseil en amélioration continue du CAMAQ a élaboré un programme de développement des fournisseurs, en partenariat avec le ministère québécois du Développement Économique, de l'Innovation et de l'Exportation (MDEIE). Un appui financier public de 90 000 \$ est consacré à la phase 1 de cette initiative de Focus stratégique, visant l'amélioration de l'excellence opérationnelle, le leadership et la culture ainsi que le développement de la force de travail. La phase 2 servira à la réalisation d'un plan d'action personnalisé pour chaque PME, portant entre autres sur la productivité, l'excellence opérationnelle et la formation.

Le Salon des carrières et l'Aérosalon2007

Le Salon des carrières

Le Salon des carrières, dont l'objectif était de combler les besoins à court terme de l'industrie québécoise de l'aérospatiale, a eu lieu à l'aéroport Mirabel les vendredi et samedi 26 et 27 mai 2006.

Environ 12 000 personnes potentiellement à la recherche d'emploi dans ce secteur y ont participé : 4200 le vendredi, dont 1400 étudiants du secondaire III, IV et V, et 8000 le samedi.

Une quarantaine d'entreprises étaient présentes, dont les quatre grands maîtres d'œuvre, les principaux fournisseurs de sous-systèmes et plusieurs PME. Certains exposants ont reçu plus de 2 000 CV, pendant l'événement ou dans les jours qui ont suivi. Le CAMAQ estime qu'environ 20 000 CV ont été soumis au total - en personne ou par voie électronique.

Les maisons d'enseignement présentes au salon - ÉMAM, ÉNA, ÉTS, POLYTECHNIQUE et autres - ont reçues quelque 5 000 personnes au total. Au stand de l'Institut de formation en aérospatiale (IFA), 133 personnes ont exprimé le désir de s'inscrire à une formation, 63 au niveau du secondaire, 60 à celui du collégial et 10 au niveau universitaire.

Le CAMAQ a fourni sur place des conseils relatifs à la formation et à l'emploi. Le groupe CIBLE a pour sa part offert à 200 personnes des conseils relatifs à la préparation d'un CV, en plus de faciliter la rédaction et la saisie de 135 CV et la photocopie en 20 exemplaires de 500 CV.

Un sondage effectué auprès de 484 personnes par la firme Écho-Sondage répartit ainsi les visiteurs : 67% hommes et 33 % femmes; 34% de 35 ans et plus, 36% de 24 à 34 ans, 24% de 18 à 24 ans et 6% de 17 ans et moins; 45% en provenance de Montréal, 14% de la Rive-Sud, 13% de Laval, 20% de la Rive-Nord et 8% d'ailleurs; 54% ont assisté au salon dans le but de trouver un emploi, 24% afin de découvrir l'industrie aérospatiale, 15% parce qu'ils songeaient à réorienter leur carrière, 7% parce qu'ils accompagnaient une autre personne ou faisaient partie d'un groupe organisé.

Dans la période précédant la tenue de l'événement, le site Internet (www.aerosalon.ca) a reçu environ 25 000 visites, dont 16 000 entre le 23 et le 27 mai, et 5000 dans la seule journée du vendredi 26. Les médias imprimés et électroniques ont largement fait état de l'événement – du quotidien La Presse au journal Les Affaires, en passant par le réseau Corus, sans oublier les publications spécialisées Plein Vol et Aviation Québec. Une vidéo tournée lors du salon, communiquant l'importance de l'industrie aérospatiale et le bien-fondé d'y faire carrière, a par ailleurs été distribuée à 5800 exemplaires. Tous les exposants ont exprimé leur satisfaction quant à l'organisation de l'événement et la qualité des visiteurs et manifesté le désir de participer à une deuxième édition.

L'Aérosalon 2007

Après le succès du Salon des carrières, le CAMAQ a consulté ses membres quant au suivi à donner à ce premier salon. Les besoins à court terme de l'industrie ayant pour la plupart été comblés, les partenaires ont souhaité se fixer comme objectif d'assurer une solide relève en suscitant chez les jeunes un engouement face aux sciences et aux technologies employées dans l'industrie aérospatiale. Les premiers préparatifs ont débuté en juin 2006 par une rétrospective du Salon des carrières. Au mois d'août, un nouveau concept était arrêté. Le nom « Aérosalon » a été retenu et les dates fixées aux 25, 26 et 27 mai.

Les réunions préparatoires ont commencé dès le 20 septembre 2006 et se sont étalées sur huit mois. Un Comité Aérosalon 2007 a été formé, réunissant des représentants industriels, corporatifs, gouvernementaux et d'organismes à vocation scientifique. En novembre, plusieurs partenaires de contenu ont confirmé leur intérêt à participer et accepté une participation au montage financier. De multiples rencontres ont suivi, avec des partenaires et commanditaires potentiels et des membres du Comité relève. L'annonce officielle de la tenue du salon a eu lieu en février.

La Ville de Longueuil, qui marque son 350^e anniversaire en 2007, fut choisie ville hôte de cet événement qui se déroulera à l'aéroport de Saint-Hubert. L'École nationale d'aérotechnique (ÉNA) a offert son site et sa collaboration pleine et entière. Le président de Héroux-Devtek, monsieur Gilles Labbé, a gracieusement accepté la présidence d'honneur de l'événement. Grâce à la collaboration de l'Agence spatiale canadienne, l'astronaute Julie Payette s'est engagée à jouer un rôle dans le cadre de l'Aérosalon 2007.

L'équipe du CAMAQ a ainsi participé à une cinquantaine de rencontres ou de réunions entre le 20 septembre 2006 et la fin de l'année fiscale. En date du 31 mars 2007, l'Aérosalon 2007 avait reçu un engagement ferme de la part de 60 partenaires.

Pour plus de détails, voir : (www.aerosalon.ca)

Les Grands Forums de l'Aérospatiale

Le 2^e Grand Forum, présenté le mardi 23 janvier 2007 à l'Hôtel Mortagne de Boucherville, portait sur l'organisation efficace du travail. Ce sujet a vivement intéressé les 76 représentants d'entreprises, de syndicats, d'institutions d'enseignement, d'organismes et du gouvernement québécois qui étaient présents.

Les coprésidents du CAMAQ, messieurs Michel Gagné et Gérald Tremblay, ont d'abord souhaité la bienvenue aux participants. Monsieur Eric Edström, chargé de projet au CAMAQ, a ensuite rappelé les enjeux identifiés lors du premier Grand Forum.

Trois grands sujets ont été abordés au cours de la journée :

- Accroître la capacité concurrentielle de l'industrie aérospatiale au Québec : enjeux stratégiques, pratiques manufacturières et organisation du travail, par madame Isabelle Dostaler, directrice du M.B.A. option aviation internationale, John Molson School of Business, Université Concordia
- Caractéristiques d'une organisation efficace du travail, par monsieur Jean Fuller, Design du travail inc.
- Où se situe l'industrie aérospatiale au Québec en regard de ses investissements en R-D et dans les technologies de production, par monsieur Charles Dieudé, directeur, direction des équipements de transport (aérospatiale, transports terrestres et maritime), ministère québécois du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation (MDEIE).

Regroupés en ateliers de travail, les participants ont examiné les caractéristiques en milieu de travail sur lesquelles il est possible d'agir afin de maintenir et d'améliorer l'efficacité d'une entreprise. Un panel d'experts a commenté les résultats de ces échanges, qui se sont poursuivis en plénière.

Vers 16 h, les coprésidents du CAMAQ ont fait un bilan de la journée. Un cocktail a suivi.

Selon les données recueillies par le CAMAQ, les participants apprécient l'occasion qui leur est offerte une fois l'an, dans le cadre des Grands Forums, d'explorer des sujets d'importance et d'échanger avec des collègues dans une ambiance sympathique. Un troisième forum est donc prévu pour 2008.

Les actes du Forum et les présentations des trois conférenciers sont disponibles sur le site Internet du CAMAQ (www.camaq.org).

Le Recensement des prévisions de main d'œuvre dans l'industrie de l'Aérospatiale au Québec pour la période 2006-2008

Le 1^{er} février 2007, le CAMAQ annonçait à la presse, via CNW, la publication de ce document d'importance pour l'industrie québécoise de l'aérospatiale.

Dans les mois précédents, le Comité sectoriel avait soumis un questionnaire à 227 entreprises identifiées par le ministère québécois du Développement Économique, de l'Innovation et de l'Exportation (MDEIE). Les questions s'adressaient à des travailleurs québécois occupant des emplois directement reliés à l'aérospatiale, à temps complet ou à titre de contractuel.

Les résultats de ce sondage confirment la vigueur de la reprise amorcée en 2004, de même que son maintien en 2006-2008 et au cours des 15 prochaines années. La croissance dont on fait état est conforme aux prévisions.

Le sondage établit à 45 388 le nombre d'employés réguliers au 1^{er} janvier 2007. Parmi eux, 19 161 sont du personnel dans les métiers, 10 586 du personnel scientifique, 8204 du personnel technique et 7437 du personnel administratif. Les prévisions pour le 1^{er} janvier 2008, dans les mêmes catégories, sont de 19 343, 11 029, 8396 et 7687, pour un total de 46 455 travailleurs.

Selon ces données, le nombre total de nouveaux emplois qui seront créés durant l'année 2007 serait de 1067. La difficulté qu'éprouvent les PME québécoises à recruter des machinistes a été signalée : 250 postes d'usieurs et 50 autres postes reliés à la programmation des machines à commande numérique sont à combler en 2007.

Le rapport complet est disponible sur le site Internet du CAMAQ (www.camaq.org).

L'Enquête salariale 2007

Une trentaine d'entreprises du secteur aérospatial, représentant plus de 22 000 employés, ont accepté de participer à une enquête salariale menée par la firme Drakkar Ressources Humaines, en collaboration avec l'Association québécoise de l'aérospatiale (AQA) et le CAMAQ. Selon les données recueillies, la moyenne des salaires des 26 emplois enquêtés, excluant ceux de la haute direction, est de 57 050 \$.

Cette étude, disponible chez Drakkar au coût de 690 \$ (taxes comprises), entend permettre aux entreprises de l'aérospatiale de se positionner stratégiquement face à leur marché de référence, d'aligner leurs objectifs aux recommandations, d'attirer et de retenir des employés performants et d'équilibrer capacité de payer et rémunération.

Pour s'informer ou placer une commande : (www.drakkar.ca).

Le Programme de formation accélérée pour machinistes

Le CAMAQ a rapidement réagi aux conclusions du dernier recensement des prévisions de main d'œuvre dans l'industrie de l'aérospatiale au Québec, selon lequel les PME éprouvent de la difficulté à recruter des machinistes. Selon cette étude, 250 postes d'usieurs et 50 autres postes reliés à la programmation des machines à commande numérique sont à combler pour l'année 2007. Après avoir rencontré les PME concernées afin de mieux circonscrire le problème, le CAMAQ a élaboré deux solutions, de concert avec plusieurs partenaires.

La première, visant à recruter une main-d'œuvre locale et à lui donner la formation nécessaire, est un programme d'alternance travail/étude offert par l'École des métiers de l'aérospatiale de Montréal (ÉMAM). Quarante-quatre étudiants pourront compléter quatre périodes de formation académique (1050 heures) et trois stages rémunérés en entreprise (750 heures) pour obtenir, en 54 semaines, un DEP en techniques d'usinage. L'ÉMAM accueillera un premier groupe en avril 2007 et un deuxième en juin 2007.

Les entreprises participantes sont : Alta Précision, Automatech Industrielle, CPS Inc., DCM Aéronautique, Diacarb Inc., Groupe Mécachrome, Groupe Meloche Inc., Leesta Ltée, Précision JLM, Rasakti Inc. et Sicotte Ltée.

Dans le but de recruter des candidats à ce programme, l'ÉMAM a publié des annonces dans cinq grands journaux de Montréal et des environs et tenu trois séances d'information (une première le jeudi 29 mars 2007 et deux en avril et mai 2007).

La deuxième solution pour enrayer cette pénurie est de recruter à l'extérieur du pays des usieurs expérimentés. Cette démarche est menée par le CAMAQ, de concert avec Immigration et Communautés culturelles Québec et le Centre Service Canada. L'intention est d'accueillir à l'automne 2007 un premier groupe de travailleurs en provenance de la Roumanie.

Des renseignements complémentaires sont disponibles sur le site Internet du CAMAQ (www.camaq.org).

Le Laboratoire du CAMAQ

Le laboratoire de formation du CAMAQ, créé en 1999, est unique au Canada. Il constitue l'élément clé de l'Option environnement virtuel du programme de maîtrise en génie aérospatial offert conjointement par l'École Polytechnique de Montréal, qui héberge le laboratoire, l'École de technologie supérieure (ÉTS), l'Université Concordia, l'Université McGill, l'Université Laval et l'Université de Sherbrooke. Ce programme de douze crédits comprend la réalisation d'un projet d'ingénierie soumis par l'industrie et supervisé par des spécialistes de Bell Helicopter, Bombardier et Pratt & Whitney Canada.

Le mercredi 19 avril 2006, le CAMAQ et IBM Canada annonçaient le renouvellement des licences pour l'utilisation des logiciels ultrasophistiqués de conception, d'ingénierie et de fabrication assistée par ordinateur CATIA et ENOVIA. CATIA est une suite intégrée d'applications logicielles de développement collectif de produits, conçue pour la définition et la simulation numériques de ces produits. Les solutions ENOVIA sont composées d'un ensemble de produits PLM (« Product Lifecycle Management » ou gestion du cycle de vie des produits), conçus pour la gestion et la distribution des données et des connaissances sur le développement.

L'investissement de la part d'IBM se chiffre à quatre millions de dollars. Le laboratoire du CAMAQ est le seul endroit au pays où les étudiants peuvent avoir accès à l'ensemble des modules CATIA et ENOVIA. Ceci démontre bien le rôle de catalyseur que remplit le CAMAQ et le leadership qu'il exerce en matière de formation aérospatiale au Québec.

Pour plus d'info, voir (www.camaq.org/virtuel/lab0.htm).

L'aérospatiale défraie la manchette

La couverture de presse accordée à l'industrie québécoise de l'aérospatiale a été importante tout au long de l'année.

En plus des nombreux articles parus lors de la médiatisation des grands événements présentés par le CAMAQ : un cahier spécial dans le quotidien la Presse; un aperçu de 50 carrières en aérospatiale et un examen des impacts des nouvelles technologies sur la formation et l'emploi, dans le magazine Jobboom et sur son site Internet; des reportages sur l'industrie et sur la main d'œuvre en aérospatiale dans le journal Les Affaires; plusieurs entrevues accordées par monsieur Serge Tremblay aux médias électroniques et imprimés, y compris le journal Écho de Belgique.

Création d'une grappe de l'aérospatiale

Grand moment, longuement attendu au sein de l'industrie québécoise de l'aérospatiale : le lancement de la grappe industrielle le 15 mai 2006.

L'organisme Aéro Montréal a pour but de rassembler tous les acteurs du secteur aérospatial montréalais et québécois autour d'objectifs communs et d'actions concertées, dans le but d'optimiser la compétitivité, la croissance et le rayonnement de cette grappe.

Le directeur général du CAMAQ, monsieur Serge Tremblay, siège sur le conseil d'administration de la grappe de l'aérospatiale. Il a assisté aux rencontres du CA les 14 septembre et 20 décembre 2006 et le 20 février 2007.

Création d'une chaire en aérospatiale

Le CAMAQ était présent le 15 novembre dernier lorsque l'Université McGill annonçait la création d'une chaire en aérospatiale.

Cette chaire a pu être créée grâce à un don de 12 M \$, à la faculté de science et d'ingénierie, de monsieur Lorne Trottier, cofondateur de Matrox Electronic Systems et président de Matrox Graphics.

Rencontres du conseil d'administration du CAMAQ

Le fonctionnement du CAMAQ repose sur une Assemblée générale annuelle, dont la dernière a eu lieu le 7 juin 2006, à l'École des métiers de l'aérospatiale de Montréal (ÉMAM).

Le conseil d'administration s'est également rencontré les 21 avril et 13 septembre 2006 et le 24 janvier 2007.

Rapport du vérificateur désigné par Emploi-Québec

M. Richard Morriset a procédé à une vérification des procédures de gestion du CAMAQ du 26 au 29 juin 2006. En conclusion, M. Gilles Ouellette, directeur de l'intervention sectorielle par intérim a souligné aux membres du conseil d'administration le très bon rapport de contenu du vérificateur, il a aussi recommandé que quelques adaptations soient faites pour le futur, lesquelles ont déjà ou sont en processus d'implantation.

Pour une plus grande diversité de points de vue

Le conseil d'administration du CAMAQ s'est enrichi de quatre nouveaux membres, dans le but d'élargir le consensus.

On a par ailleurs eu à combler la vacance créée par le départ de monsieur Pierre Frank.

Les nouveaux membres sont :

- M. Gilbert Bélanger, directeur - ressources humaines, SONACA NMF
- M. Mario Clermont, représentant spécial, Association internationale des machinistes et travailleurs de l'aérospatiale
- M. Christian Desbois, chef – développement organisationnel et formation, CMC Électronique
- M. Jean-Maurice Héroux, conseiller principal – recrutement et développement des ressources humaines, CAE Ltée
- M. Camille Larochelle, représentant syndical, Syndicat national des travailleurs et travailleuses de l'automobile, de l'aérospatiale et de l'outillage agricole.

Un nouveau visage au CAMAQ

Madame Mary-Louise Legault s'est jointe à l'équipe du CAMAQ à titre d'adjointe administrative du directeur général Serge Tremblay, en remplacement de madame Isabelle Gaudet.

Acquisition de nouvelles connaissances au sein du CAMAQ

Le CAMAQ a poursuivi ses efforts visant à doter les membres de l'équipe des outils dont ils ont besoin dans l'exercice de leurs fonctions.

Le 29 mai 2006, messieurs Eric Edström et Carmy Hayes ont assisté à un séminaire présenté par P&WC portant sur la réorganisation du travail. Vu l'importance des communications, en janvier 2007 monsieur Eric Edström et madame Mary-Louise Legault ont suivi un cours sur le Web intitulé « Les bonnes fréquentations ».

Monsieur Serge Tremblay a pour sa part participé à deux colloques en mai 2006, l'un présenté par Aerospace and Defence HR Partnership for Nova Scotia et l'autre par le spécialiste du eLearning, Strategia.

Concertation avec le milieu

Le quotidien de l'équipe du CAMAQ est d'organiser et de participer à des activités reliées à sa mission et visant à faire avancer les multiples dossiers en cours, en plus d'entretenir des liens étroits avec ses partenaires.

L'organisme maintient également une présence au sein de la communauté québécoise et canadienne en participant à plusieurs autres activités, dont celles-ci au cours de la dernière année: travaux de la Table métropolitaine de Montréal; réunions tenues par la Chambre de commerce de Mirabel et la Table de concertation de Mirabel; rencontres avec la Commission scolaire Chemin du Roy, l'Institut de pétrochimie, le Comité sectoriel canadien de l'aérospatiale et l'Ontario Aerospace Council; réunions du Comité aviseur de la Stratégie de diffusion nationale intégrée (SANI); présentation à des ambassadeurs de l'étranger dans le cadre d'un événement organisé par Montréal International; soupers-conférences de l'Association québécoise de l'aérospatiale; réceptions données par CAE, Bell Helicopter, le magazine Plein Vol et l'Association de l'aluminium du Canada.

L'HISTOIRE DU VOL :

DU MYTHE À LA RÉALITÉ D'UNE INDUSTRIE EN PLEIN ESSOR !

Hors du temps – Dans la mythologie grecque, le roi de Crète Minos fait construire un labyrinthe par l'architecte Dédale pour y enfermer le Minotaure, un monstre à tête de taureau. Il y séquestre aussi Dédale et son fils Icare, pour les empêcher d'en révéler le secret. Après s'être fabriqué des ailes faites de plumes et de cire d'abeille, ceux-ci réussissent à s'enfuir. Dédale se pose en Italie, mais Icare sombre dans la mer Égée lorsque le soleil fait fondre la cire de ses ailes. À ce jour, Icare demeure un puissant symbole de l'esprit d'entreprise.

356-323 av. J.-C. – L'empereur grec Alexandre le Grand quitte le sol soulevé par quatre aigles affamés auxquels il présente des morceaux de viande du bout de sa lance.

287-212 av. J.-C. – Archimède démontre que tout objet en suspension dans un liquide ou un gaz reçoit de la part de ce fluide une poussée de bas en haut égale au poids du volume déplacé. Tous les ballons, montgolfières et dirigeables fonctionneront selon ce principe.

1452-1519 – Le peintre, sculpteur, architecte, mathématicien et ingénieur Leonardo da Vinci étudie le vol des oiseaux et s'ingénie à concevoir des mécanismes qui copient leur battement d'ailes. Il découvre ce que sont la pression, le centre de gravité, les filets d'air et la force d'inertie, en plus de pressentir l'hélicoptère et le parachute. Peu connues jusqu'à la fin du XIX^{ième} siècle, ses recherches n'ont pas influencé les chercheurs des débuts de l'aviation.

Fin du XVIII^{ième} et début du XIX^{ième} – Les frères Joseph et Étienne Montgolfier, issus d'une famille de papetiers, découvrent que l'air chaud soulève des ballons d'étoffe ou de papier. Ils fabriquent le premier ballon libre, appelé « montgolfière », et en font la démonstration devant le roi Louis XVI.

1804 – Le scientifique britannique Sir Georges Cayley expose pour la première fois le principe fondamental de l'aéroplane à la base du fonctionnement de tous les avions modernes.

1900 – L'officier allemand à la retraite Ferdinand von Zeppelin lance le premier dirigeable rigide. Des zeppelins militaires bombardent les villes pendant la guerre de 1914-1918 ; d'autres transportent des milliers de passagers au-dessus des continents et des océans, avant de disparaître à la suite de la catastrophe du Hindenburg en 1937. Certains dirigeables sont de taille plus importante que celle des « jumbos » actuels et offrent un confort digne des plus grands hôtels de standing.

1903 – Les frères Wilbur et Orville Wright construisent un aéroplane plus lourd que l'air, pourvu d'un moteur à essence permettant pour la première fois au pilote de contrôler la trajectoire du vol. Leur premier vol, à bord du Kitty Hawk, marque le début de l'histoire de l'aviation telle que nous la connaissons.

1927 – L'Américain Charles Lindbergh, surnommé "le fou volant", réalise le premier vol New York-Paris, en solitaire et sans escale, à bord du Spirit of Saint Louis. Il parcourt 5800 kilomètres en 33 heures et 30 minutes.

1932 – Amelia Earhart est la première femme à traverser l'Atlantique Nord en solo.

1937 – Les Soviétiques atteignent pour la première fois la stratosphère (22 000 mètres).

1947 – Le Britannique Charles Yeager franchit le mur du son à bord d'un Bell X1 à moteur de fusée.

1954 - Le Boeing 707, un avion commercial américain quadrimoteur, effectue son premier vol. De nombreux autres modèles suivront, dont le Dreamliner inauguré en 2003.

1957 – Les Soviétiques lancent le premier satellite artificiel, Spoutnik 1.

1958 – La NASA (National Aeronautic and Space Administration) voit le jour aux États-Unis.

1959 – La sonde soviétique Luna 3 transmet les premières images de la face cachée de la lune.

1961 – Le cosmonaute soviétique Youri Gagarine effectue le tout premier vol dans l'espace à bord du satellite artificiel Vostok 1 mis en orbite autour de la Terre.

1969 – Voyageant à bord du vaisseau spatial Apollo 11, l'astronaute américain Neil Armstrong est le premier homme à poser le pied sur la Lune. En 1966, il sera chef pilote de la mission Gemini 8, lors de laquelle on effectuera pour la première fois la jonction de deux vaisseaux en orbite.

1971 – L'Union soviétique met en place la première station orbitale habitée, Saliout 1.

1972 – L'Airbus A 300 prend son envol. La version la plus récente, le A 380, sera lancée en 2005.

1976 – Le Concorde, fruit d'une collaboration franco-britannique, effectue le premier vol supersonique commercial. En 1995, il fait le tour de la Terre en 31 heures et 27 minutes. L'aventure se terminera en 2003.

1992 – Le système GPS (Global Positioning System) permet désormais de localiser avec précision un appareil en vol.

2001 – Dennis Tito devient le premier touriste spatial.

2004 – Le SpaceShipOne, premier avion expérimental capable de monter dans l'espace, remporte le prix Ansari X. Deux tendances s'amorcent : la privatisation des services associés à l'exploration spatiale et l'offre (à relativement bon compte) de vols touristiques à l'orée de l'espace. Parmi les entrepreneurs dans cette course : Richard Branson, de Virgin, associé à Paul Allen, cofondateur de Microsoft, au concepteur d'avions Burt Rutan et au designer Philippe Stark; Jeff Bezos, fondateur d'Amazon; John Carmack, créateur de jeux électroniques à succès; Jim Benson, fondateur de CompuSearch; et Elon Musk, cofondateur de PayPal.

L'aérospatiale au Québec

1856 – Dans un atelier du Marché Bonsecours, des ouvrières montréalaises réparent une montgolfière Godard accidentée. Ce sont les toutes premières travailleuses de l'aérospatiale!

1907 – Lawrence Lesh effectue au-dessus du fleuve Saint-Laurent le premier vol plané au Canada. Des chevaux tirent son appareil jusqu'au décollage.

1910 – Montréal accueille son premier Air Show.

1911 – Percival Reid assemble, dans un garage de la rue Sainte-Catherine à Montréal, le premier avion entièrement conçu au Québec.

1924 – Le premier hydravion, le Vedette de Canadian Vickers, voit le jour.

1928 - Le géant américain Pratt & Whitney établit au Québec une filiale dont l'unique mandat jusqu'à la Seconde Guerre mondiale est de réviser des moteurs construits aux États-Unis. La société développe sa première turbine à gaz à la fin des années 1950 et son premier turbopropulseur au début des années 1960.

1930 – Le dirigeable R-100, construit par une succursale de la Vickers, s'amarre à l'aéroport de Saint-Hubert après une traversée transatlantique. Un million de personnes assistent à cet événement mémorable.

1935 – Le Québec connaît son premier véritable succès commercial: le Noorduyn Norseman, un avion de brousse conçu ici et construit à plus de 900 exemplaires.

1941 – L'aéroport de Dorval ouvre ses portes - son modernisme étonne.

1947 – La société CAE s'établit à Montréal. Elle deviendra un chef de file dans le domaine des technologies de simulation et de modélisation et dans celui des services de formation intégrés destinés à l'aviation civile et aux forces de défense du monde entier.

Au début des années 60 – La société Héroux-Devtek, fondée en 1942, se spécialise dans la fabrication de trains d'atterrissage. Elle construira pour le compte de la NASA le premier objet terrestre à toucher le sol lunaire, en 1969, lors de la mission Apollo 11 (avant même Neil Armstrong) : le train d'alunissage.

1981 – La société québécoise SPAR Aerospace fabrique, pour le compte de la NASA, la première version du Canadarm - un instrument prodigieux. La société deviendra plus tard américaine, puis ontarienne.

1984 – Marc Garneau est le premier astronaute canadien à voyager à bord d'une navette spatiale. Il effectuera deux autres voyages, en 1996 et en 2000.

1986 – Le fabricant de motos-neige puis de véhicules ferroviaires Bombardier fait l'acquisition de Canadair dans le but de diversifier davantage ses activités. La société devient le géant de l'aérospatiale que l'on connaît.

1986 – Bell Helicopter s'établit au Québec et devient un leader mondial dans la fabrication d'hélicoptères. L'entreprise est une filiale de la société américaine Textron inc.

1989 – Le Gouvernement du Canada crée l'Agence spatiale canadienne (ASC), un organisme jouissant d'un statut équivalent à celui d'un ministère fédéral. L'astronaute Marc Garneau en sera un jour président.

1999 – La Québécoise Julie Payette effectue à son tour un voyage dans l'espace, à bord de la navette Discovery.

Années 1990-2000 – Le Québec devient un centre mondial de l'industrie aérospatiale.

Historique du CAMAQ

1978 - Des représentants des travailleurs de l'industrie québécoise de l'aérospatiale font part au ministre fédéral de l'Immigration et de l'Emploi de leurs inquiétudes quant au recrutement, à l'étranger, d'une main-d'œuvre spécialisée. Le dossier ayant été transmis à l'Association des industries aérospatiales canadiennes (AIAC), celle-ci invite ses membres, par province, à faire connaître leurs besoins à ce chapitre. Un comité québécois composé de représentants d'entreprises et de syndicats est le seul à donner suite à cette requête; ses travaux s'avèrent à ce point utiles qu'on convient d'en faire un organisme permanent.

1983 - Le Centre d'adaptation de la main-d'œuvre aérospatiale au Québec (CAMAQ) est incorporé en tant qu'organisme sans but lucratif. Son premier conseil d'administration comporte sept membres, dont trois représentants patronaux et un nombre égal de représentants syndicaux. Monsieur Serge Tremblay est le tout premier directeur général, à la tête d'une équipe permanente de... deux. Le financement de l'organisme est assuré par les gouvernement fédéral et provincial et par les entreprises.

1984 – Un programme de maîtrise en génie mécanique option aéronautique est implanté, sous l'égide du CAMAQ. Les universités McGill, Concordia et l'École Polytechnique de Montréal y participent. Les étudiants inscrits au programme dans une institution donnée doivent obligatoirement suivre deux cours dans une autre université.

1989 – L'École Polytechnique de Montréal, les universités Concordia, McGill, Laval et Sherbrooke inaugurent sous l'égide du CAMAQ, un programme conjoint menant à l'obtention d'une maîtrise en génie aérospatial. Les onze plus grandes entreprises de l'aérospatiale du Québec participent au programme.

1994 – Le Centre d'adaptation de la main-d'œuvre aérospatiale au Québec devient le Comité sectoriel de main-d'oeuvre en aérospatiale, tout en conservant l'anagramme de CAMAQ. Le Gouvernement du Québec effectue alors, sous l'impulsion du CAMAQ, un virage vers une approche sectorielle en main-d'œuvre. Il met de l'avant sa Politique créant les comités sectoriels de main-d'oeuvre (CSMO) et prend à sa charge leur financement. L'entente entre Emploi-Québec et le CAMAQ assure son financement pour une période initiale de trois ans et est renouvelable annuellement par la suite.

1994 - L'École des métiers de l'aérospatiale de Montréal (ÉMAM) ouvre ses portes. Le fruit d'un travail de concertation entre le ministère de l'Éducation du Québec (MEQ), la Commission des écoles catholiques de Montréal (CECM) et le CAMAQ, cette école/usine a pour mission de former des ouvriers spécialisés, qualifiés et capables de répondre aux besoins spécifiques de l'industrie de l'aérospatiale. Au fil des ans, l'institution s'est dotée d'équipements d'une valeur de 25 millions de dollars afin de reproduire l'environnement et les méthodes de travail que l'on retrouve en entreprise.

1997 – Le CAMAQ conclut une nouvelle entente de partenariat entre le MEQ et la CECM, relativement au développement et à la gestion de l'ÉMAM. Cette entente représente un nouveau modèle de collaboration industrie/école, dans le cadre d'une gestion plus décentralisée. Les besoins exprimés par les partenaires du CAMAQ sont désormais pris en compte et ceux-ci peuvent jouer un rôle plus important.

1997 – Le CAMAQ participe à l'implantation de l'Association québécoise de l'aérospatiale (AQA) et en assumera les services d'intendance pendant 7 ans. En avril 2003, il est convenu d'un commun accord de séparer les 2 associations.

1999 – Faisant équipe avec la société IBM Canada et plusieurs partenaires institutionnels et corporatifs, le CAMAQ ajoute un volet novateur au programme de maîtrise en génie aérospatial : l'Option environnement virtuel. Le Conference Board of Canada reconnaît la valeur de ce partenariat en décernant au CAMAQ et à ses partenaires le prix national Daimler Chrysler Canada.

2000 - Le premier ministre du Canada annonce la création d'un centre de recherche sur le campus de l'École Polytechnique de Montréal : l'Institut de recherche aérospatiale du Conseil national de recherche du Canada (CNRC), mieux connu sous le nom de Centre des technologies de fabrication en aérospatiale (CTFA). Cette nouvelle donne suite à de multiples rencontres facilitées par le CAMAQ avec divers intervenants du milieu et la soumission, en 1987 et 1997, d'une demande auprès des Réseaux de centres d'excellence du Canada (RCE).

2001 – Le CAMAQ lance son Programme de formation en amélioration continue, dont le but est d'améliorer les compétences de la main-d'œuvre québécoise et d'augmenter la compétitivité des entreprises, tout particulièrement les PME. La subvention de 6,9 M \$ accordée par Emploi Québec pour faciliter l'implantation et la réalisation de ce programme permettra en 3 ans la formation et la sensibilisation de 22 724 travailleurs et dirigeants du secteur.

2003 – Le CAMAQ collabore activement à la création du Consortium de recherche et d'innovation en aérospatiale au Québec (CRFAQ) pour positionner le Québec face à la compétition internationale en aérospatiale. Ce consortium regroupe l'ensemble des universités et des grandes entreprises aérospatiales du Québec. Le consortium a pour objectif d'améliorer la compétitivité du Québec en R-D et en formation de la main-d'œuvre, de demeurer compétitif en regard des grands programmes américains et européens visant à appuyer la recherche vers les besoins de leur industrie aéronautique. Le CAMAQ y voit aussi la possibilité de se doter d'un programme de R-D bien ciblé, bien structuré, source de connaissance et d'innovation qui augmentera la compétitivité des entreprises au Québec. L'inauguration officielle du centre a eu lieu le 20 janvier 2003 en présence de nombreux dignitaires. Les activités de recherche sont orientées à partir de quatorze thèmes différents et jugés prioritaires par les partenaires.

2005 – L'École des métiers de l'aérospatiale de Montréal (ÉMAM), l'École nationale d'aérotechnique (ÉNA), l'École de technologie supérieure (ÉTS) et le CAMAQ inaugurent l'Institut de formation en aérospatiale (IFA). Ce concept original, axé sur la concertation inter ordres, est unique en Amérique du Nord en matière formation et développement de la main-d'œuvre. Après avoir solidifié son modèle, l'IFA compte déployer ses services à la grandeur du Québec selon un plan étalé sur cinq ans.

2005 – L'École des métiers de l'aérospatiale de Montréal (ÉMAM) et l'École nationale d'aérotechnique (ÉNA) unissent leurs efforts pour concevoir et offrir un outil de formation en ligne qui réponde aux besoins de l'industrie aérospatiale. Il s'agit d'un programme conçu en partenariat avec le Comité aviseur en amélioration continue, avec la participation financière d'Emploi-Québec.

2006 – Le CAMAQ présente le premier Salon des carrières dédié exclusivement aux entreprises de l'aérospatiale. Environ 12 000 personnes assistent à l'événement.

Les partenaires du CAMAQ

Le CAMAQ regroupe l'ensemble des entreprises, associations syndicales, institutions scolaires et organismes oeuvrant au Québec dans le domaine de l'aérospatiale.

Les membres du conseil d'administration du CAMAQ

Un conseil d'administration encadre les opérations menées par l'équipe permanente du CAMAQ. Ses douze (12) membres se rencontrent plusieurs fois par année et rendent des comptes à l'assemblée générale annuelle une fois l'an. Plusieurs participent à des comités et à des sous-comités animés par le personnel de l'organisation.

Coprésidents

Michel P. Gagné (représentant les employeurs)
Directeur - ressources humaines et formation
Pratt & Whitney Canada Inc.

Gérald Tremblay (représentant les travailleurs)
Coprésident, Association internationale des machinistes et travailleurs de l'aérospatiale (AIMTA)

Trésorière

Marie-Josée Lemieux (représentant les employeurs)
Directrice - ressources humaines
Bombardier

Secrétaire

Serge Fortin (représentant les travailleurs)
Président, section locale 522
Syndicat canadien des communications, de l'énergie et du papier (SCEP)

Administrateurs

Gilbert Bélanger (représentant les employeurs)
Directeur - ressources humaines
SONACA NMF

Mario Clermont (représentant les travailleurs)
Représentant spécial
Association internationale des machinistes et travailleurs de l'aérospatiale (AIMTA)

Christian Desbois (représentant les employeurs)
Chef – développement organisationnel et formation
CMC Électronique

Jean-Maurice Héroux (représentant les employeurs)
Conseiller principal – recrutement et développement des ressources humaines
CAE Ltée

Pierre Laberge (représentant les travailleurs)
Représentant national
Syndicat national des travailleurs et travailleuses de l'automobile, de l'aérospatiale et de l'outillage agricole (TCA-Canada)

Camille Larochelle (représentant les travailleurs)
Représentant syndical
Syndicat national des travailleurs et travailleuses de l'automobile, de l'aérospatiale et de l'outillage agricole (TCA-Canada)

Observateurs (sans droit de vote)

Pierre Boisseau
Conseiller en intervention sectorielle
Commission des Partenaires du Marché du Travail (CPMT)

Charles Dieudé
Directeur - direction des équipements de transport
Ministère québécois du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation

Don Tambling
Président
Association québécoise de l'aérospatiale (AQA)

Directeur général du CAMAQ
Serge Tremblay

L'équipe permanente du CAMAQ

Serge Tremblay, directeur général
Mary-Louise Legault, adjointe administrative
Carmy Hayes, directeur de projets
Eric Edström, chargé de projets

CAMAQ
5300, rue Chauveau
Montréal, Québec
H1N 3V7

Téléphone : 514.596.3311
Télécopieur : 514.596.3388

info@camaq.org
www.camaq.org