



District 140 des transports

Message du président

Par sa décision, Québec trahit carrément les travailleurs d'Aveos!

Montréal, QC – Dégoûté n'est pas un mot assez fort pour décrire ce que je ressens à l'égard de la décision prise par le gouvernement du Québec d'abandonner son action contre Air Canada pour violation de la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada*. À deux reprises, dont le plus récemment à la fin de 2015, les tribunaux ont statué contre Air Canada dans cette affaire. Dans chaque cas, la décision établissait clairement l'obligation pour Air Canada de maintenir des centres d'entretien et de révision générale au Canada, soit à Montréal, Mississauga et Winnipeg, tel qu'énoncé dans la loi de 1988. L'AIM est d'avis que la *Loi* protège par défaut la base de révision générale de Vancouver puisque cette base est devenue celle d'Air Canada après la fusion des transporteurs aériens en 1999-2000.

Cependant, le gouvernement du Québec a décidé d'abandonner le litige, d'abandonner son partenaire dans le litige, le gouvernement du Manitoba, et d'abandonner le principal groupe intéressé par l'issue du litige, formé des 2 600 membres de l'AIM anciennement à l'emploi d'Aveos qui se chargeaient de l'entretien et de la révision générale des avions jusqu'au moment de la faillite de leur employeur.

Cette décision a assombri la nouvelle selon laquelle Air Canada avait convenu d'acheter 45 avions commerciaux à fuselage étroit CSeries 300 de Bombardier et de se réserver une option sur 30 appareils supplémentaires. Air Canada a également annoncé qu'il ferait effectuer le travail d'entretien lourd de ses nouveaux avions CSeries par un fournisseur de services d'entretien reconnu au Québec pendant au moins 20 ans suivant la livraison de ses premiers appareils en 2019. Air Canada s'est également engagé à contribuer à l'établissement d'un centre d'excellence pour l'entretien des avions CSeries dans la province. À première vue, tout cela a l'air d'une excellente nouvelle.

Mais c'est là que le portrait s'assombrit! En échange, le gouvernement du Québec accepte d'abandonner son litige contre Air Canada pour violation de la *Loi*. Pourtant, le gouvernement savait fort bien combien cette cause judiciaire était importante pour les membres anciennement à l'emploi d'Aveos. Ni l'AIM ni le gouvernement du Manitoba n'ont participé à cette prise de décision; ils n'ont même pas été consultés. L'AIM aurait catégoriquement refusé cette entente.



Maintenant, le gouvernement fédéral envisage de modifier la *Loi* afin d'y éliminer l'obligation pour Air Canada de maintenir des centres d'entretien et de révision générale au Canada, l'objectif étant de permettre au transporteur aérien de demeurer concurrentiel. Le ministre fédéral des Transports qualifie de bon compromis pour le Québec l'engagement d'Air Canada de faire effectuer l'entretien lourd sur ses futurs avions CSeries au Québec en échange de l'abandon par le gouvernement du Québec de son action contre le transporteur! Mais qu'en est-il de l'entretien et la révision générale des avions Boeing, Embraer et Airbus qui continuent d'être effectués à l'extérieur du Canada? Les premiers appareils CSeries 300 ne seront pas livrés avant 2019 et les premiers travaux d'entretien lourd ne seront pas effectués avant 2025 au plus tôt. C'est dans neuf ans d'ici, alors que ces travailleurs ont besoin de travail maintenant.

Nous avions Air Canada à genoux, mais le gouvernement du Québec a permis au transporteur aérien de se relever. Québec jette la serviette, ce qui met fin au litige, mais la bataille n'est pas terminée. Nous devons maintenant convaincre le gouvernement fédéral de ne pas modifier les dispositions de la *Loi*. Des comptes doivent continuer d'être exigés d'Air Canada et l'AIM refuse de jeter la serviette à son tour. C'est la bonne chose à faire au nom des 2 600 membres de l'AIM qui ont été jetés à la rue par Aveos!

Fred Hospes

Président et directeur général

District 140 des transports de l'AIMTA



Transportation District 140

President's Message

Québec Decision an outright Betrayal of Aveos Workers!

Montréal, QC – Disgusted doesn't begin to describe how I feel about the Government of Québec's decision to drop its litigation against Air Canada for violating the Air Canada Public Participation Act. Twice the courts have ruled against Air Canada on this matter, the most recent decision was in late 2015. The rulings made it clear, Air Canada would have to retain maintenance operational and overhaul centers in Canada – in Montréal, Mississauga and Winnipeg, as outlined in the 1988 Act. The IAM is of the opinion that the Vancouver overhaul maintenance base is protected by the ACPPA by default due to the 1999/2000 airline merger as this base became an Air Canada maintenance overhaul center.

But the government of Québec walked away from the litigation, walked away from its partner in the litigation, the Government of Manitoba, walked away from the largest interest group in the litigation, the 2,600 former IAM members at Aveos who performed that work until their employer went bankrupt.

That decision overshadowed the news that Air Canada agreed to purchase 45 new Bombardier C Series 300 narrow body airliners with options for 30 more. Air Canada also announced it would have its C Series airframe heavy maintenance work performed in Québec by a recognized maintenance provider for a minimum of 20 years following the delivery of the first aircraft in

2019. Air Canada said it would also commit to helping establish a Centre of Excellence for C Series aircraft maintenance in the province. On the surface, this sounds like great news.

But then the other penny dropped! In return, the Québec Government said it would drop the litigation against Air Canada for violating the Act. This government knew how important this legal case was to the former Aveos members. The IAM and the Government of Manitoba were not involved in this decision nor were they consulted. The IAM would never have agreed to this.

Now the federal government is considering changing the Act to eliminate the overhaul maintenance centers and operational provisions at the request of Air Canada so that it can remain competitive.



The Federal Transport Minister calls the promise of future heavy maintenance on the C Series in Québec in return for dropping the litigation as a good compromise for Québec! What about the operational and overhaul maintenance on the current fleet of Boeing, Embraer and Airbus aircraft which are still conducted outside of Canada? The first delivery of a C Series

300 won't occur until 2019 and its first heavy overhaul maintenance check won't happen until 2025 at the earliest. That's nine years from now, these workers need work today.

We had Air Canada down for the count and the Québec Government let the airline get back up. The litigation is dead now that Québec has thrown in the towel, but the fight is not over. We have to convince the Federal Government not to change the provisions of the Act, Air Canada must be held accountable and the IAM will continue on with this fight, as it's the right thing to do for the 2,600 former IAM Aveos members that lost their jobs!

Fred Hospes

President & Directing General Chairperson

Transportation District 140, IAMAW