

Une journée douce-amère pour l'aéronautique au Canada

Montréal, QC – On se rappellera du 17 février 2016 comme une des journées les plus douces-amères de l'histoire pour les membres de l'AIM qui travaillent dans l'industrie canadienne de l'aéronautique.

La journée a commencé par une bonne nouvelle et une mauvaise nouvelle. Air Canada a annoncé la signature d'une lettre d'intention avec Bombardier prévoyant l'achat de 45 avions commerciaux CSeries 300 et des options sur 30 avions additionnels. Le transporteur aérien national prendra livraison de ses premiers CS300 à fuselage étroit de 135 places en 2019. « C'est une excellente nouvelle pour nos membres au Québec et nos membres dans l'industrie canadienne de l'aéronautique, a affirmé Dave Ritchie, vice-président général canadien de l'AIM. C'est justement l'entente que Bombardier souhaitait conclure. Ainsi, le premier transporteur aérien au pays reconnaît les qualités d'un avion à la fine pointe de la technologie. Air Canada mérite des félicitations pour l'engagement dont il fait preuve en procédant à cette annonce et c'est tout un témoignage à l'égard de nos 4 500 membres chez Bombardier. »

Cependant, le contrat d'une valeur de 3,8 milliards de dollars et le milliard de dollars (américains) investis par le gouvernement du Québec n'ont pas suffi à empêcher une nouvelle vague de mises à pied. Le programme CSeries saigne les ressources de Bombardier depuis un certain temps, et les efforts déployés auprès du gouvernement fédéral pour le convaincre d'y investir des fonds publics se sont avérés vains jusqu'à maintenant. Bombardier a annoncé qu'il réduirait sa main-d'œuvre mondiale de 10 pour cent, ou 7 000 travailleurs, au cours des deux prochaines années. Quelque 2 400 travailleurs chez Bombardier à Montréal sont touchés par l'annonce. « Certaines mises à pied seront atténuées lorsque Bombardier procédera au transfert de personnel à des activités de production à mesure que le nouvel appareil quitte la ligne d'assemblage », explique David Chartrand, coordonnateur de l'AIM au Québec.

Plus tard en matinée, Air Canada a annoncé son intention de confier le travail d'entretien lourd de ses futurs avions CSeries à un prestataire de services d'entretien reconnu au Québec pendant au moins 20 ans après la livraison des premiers appareils en 2019. Le transporteur aérien a aussi annoncé son engagement à contribuer à la mise sur pied d'un centre d'excellence pour l'entretien des avions CSeries dans la province. En contrepartie, le gouvernement du Québec a accepté de laisser tomber le litige concernant la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada*. En vertu de cette loi, Air Canada a l'obligation de faire effectuer ses travaux d'entretien lourd au Canada, soit à Montréal, Winnipeg et Mississauga. Air Canada a vendu sa division d'entretien lourd à Aveos Fleet Maintenance en 2007. Aveos a fait faillite en 2012 et alors jeté 2 600 membres de l'AIM à la rue.

Depuis, Air Canada fait effectuer ses travaux d'entretien lourd à l'étranger.

Les gouvernements du Québec et du Manitoba ont intenté des poursuites contre Air Canada, alléguant que le transporteur violait ainsi la *Loi* et que les travaux d'entretien devaient être rapatriés au Canada. En décembre 2015, la Cour d'appel du Québec a statué que le transporteur aérien avait violé la *Loi*. « Nous sommes estomaqués par la décision du gouvernement du Québec visant les anciens travailleurs d'Aveos, qui tentent désespérément de retrouver leurs emplois, a déclaré d'un ton découragé Dave Ritchie, vice-président général canadien de l'AIM

Nous attendons encore la réponse du gouvernement du Manitoba quant à ses intentions dans ce dossier. »

