

LE **JOURNAL**

IAMAW AIMTA Canada
@IAMAWCanada

LE JOURNAL DE L'AIM EST UNE PUBLICATION DE L'AIMTA CANADA
REPRÉSENTANT LES CANADIENS DEPUIS 1890



DÉCEMBRE 2017

D'AIM

AIMTA SECTION LOCALE 712

SE BATTRE POUR NOUS TOUS



Photo: UpperKut, Montreal

MESSAGE DE STAN2
LOBBYING — MAIN DE FER3
BCNDP DE RETOUR AU POUVOIR.....4
L'AÉROSPATIALE MONDIALE.....4

SAUVER LES PENSIONS.....5
BERNIE À TORONTO5
BOMBARDIER + AIRBUS.....6
GERLACH ACCLAMÉ.....11

AVENIR+TECH+TRANSPO.....8
SANTÉ+SÉCURITÉ AGENTS DE CONTRÔLE9
FREEMAN - UN NOUVEAU VISAGE ... 9
PRIVATISATION DES AÉROPORTS ... 10

PROJET DE LOI DE L'ONTARIO 148 ...11
JAGMEET SINGH, LEADER DU NPD ...12
LA LONGUE DURÉE DE KILLIPS 14
DES VISITES DE STAN/L'ALENA.. 15, 16

LES MEMBRES DE L'AIM: LA MAIN-D'OEUVRE LA PLUS QUALIFIÉE AU MONDE!

PAR STAN PICKTHALL, VICE-PRÉSIDENT GÉNÉRAL POUR LE CANADA

En réfléchissant à ce que nous avons accompli au cours de l'année 2017, je peux dire que c'en fut une très occupée pour l'Association internationale des machinistes (AIM). Durant mes voyages à l'échelle du pays, j'ai eu l'occasion de rencontrer nos membres par milliers à des douzaines de lieux de travail et de parler avec eux. Ensemble, nous avons relevé de nombreux défis et fait avancer les choses au nom de nos membres canadiens.

Ce fut une année au cours de laquelle nos efforts sur le plan de l'action politique ont porté fruit à Ottawa et surtout en Colombie-Britannique. De nos humbles débuts lors de notre premier Symposium de l'action politique il y a deux ans à aujourd'hui, nous avons établi des comités de l'action politique fonctionnels dans la majorité des sections locales et les membres de l'AIM y participent activement. L'AIM a été le contingent affilié le plus imposant lors de l'activité de lobbying annuelle du Congrès du travail du Canada (CTC) sur la Colline du Parlement et nous avons réussi à convaincre le gouvernement fédéral d'interdire les importations d'amiante.

En Ontario, nous avons joué un rôle déterminant dans la Lutte pour l'équité, un salaire minimum de 15 \$ l'heure et une réforme du droit du travail. Je suis heureux de vous faire savoir que le projet de loi 148 est dorénavant une loi. Mais c'est en Colombie-Britannique que l'engagement politique de l'AIM a été le plus satisfaisant, où l'initiative du *Vote des machinistes* a joué un rôle crucial dans l'élection du premier gouvernement néo-démocrate dans cette province en 16 ans. Dans le cadre de l'initiative du *Vote des machinistes*, des membres de l'AIM se sont portés bénévoles à titre d'organisateur politiques dans certaines circonscriptions ciblées. La preuve a été visible dans les résultats, Le *Vote des machinistes* a obtenu un taux de réussite de 82 p. 100 en ce qui concerne l'élection de candidats néodémocrates dans les comtés ciblés par l'initiative. Nous sommes ressortis de cette élection avec un énorme sentiment de fierté à l'égard de nos accomplissements et, mieux encore, avec une nouvelle génération de militants politiques.

Nous aurons besoin de cet enthousiasme en 2018 : les électeurs se rendront aux urnes en Ontario et au Québec. Et encore plus loin à l'horizon, en 2019, les électeurs se rendront aux urnes à l'occasion des élections fédérales du Canada; nous y mettrons également du nôtre pour veiller à ce qu'un gouvernement néodémocrate soit réélu en Alberta. L'action politique ne cesse jamais, nous devons continuellement pousser pour maintenir ce que nous avons et pousser encore plus fort pour obtenir ce dont nous avons toujours besoin.

Parfois, l'action politique est nécessaire pour lutter contre l'injustice provenant de l'extérieur de ses frontières. Je fais évidemment référence au différend commercial entre Boeing et Bombardier. L'été dernier, Boeing a déposé des plaintes contre Bombardier auprès de l'International Trade Commission

en raison du dumping présumé d'avions de type C-Series sur le marché américain. Le résultat a été un droit compensateur de 300 p. 100 imposé sous l'administration Trump par le département américain du Commerce; d'autres audiences à ce sujet sont prévues au début de 2018.

À mon avis, les mesures prises par Boeing étaient prédatrices, égoïstes et injustifiées. Boeing ne construit même pas un avion concurrent faisant partie de la même catégorie que l'appareil de type C-Series. Nos membres au Québec ont organisé une campagne de relations publiques agressive et se sont mobilisés pour protester dans la rue.

Durant l'évolution de ce différend, le géant européen de l'aérospatiale Airbus a conclu une alliance stratégique avec Bombardier. En vertu de cet accord, Airbus s'associera en partenariat avec Bombardier pour construire l'avion de type C-Series destiné au marché américain à son usine en Alabama. On prévoit que cela annulera tous les droits imposés par le département américain du Commerce.

Après avoir rencontré les dirigeants de l'AIM au Québec, Bombardier a garanti des emplois pour nos membres à Montréal jusqu'en 2041. La production d'appareils de type C-Series de Bombardier destinés aux marchés non américains demeurera à Montréal, tout comme son siège social et sa R et D.

L'action politique est clairement nécessaire à notre survie et c'est un élément que j'aborde dans nos discussions lorsque je rencontre nos membres à leur lieu de travail. Cette année, j'ai effectué plus de 50 visites d'usines à l'échelle du Canada, ce qui me permet de communiquer en tête-à-tête avec nos membres. Cela m'a donné l'occasion de rencontrer nos membres sur leur terrain, de voir le travail qu'ils effectuent et de discuter directement des questions et enjeux importants pour eux. J'ai quitté chaque lieu de travail mieux informé que lorsque je suis arrivé.

J'ai visité des lieux de travail de Vancouver à Halifax et rencontré des membres qui œuvrent dans plusieurs industries différentes. Nos membres travaillent dans tous les secteurs allant de celui de l'aérospatiale jusqu'à celui des transports, de l'ébénisterie jusqu'aux systèmes électroniques. Il s'agit de la main-d'œuvre la plus qualifiée au monde. J'ai eu le privilège de rencontrer les gens qui en font partie et de voir le travail qu'ils font et je prévois faire plus de visites et de rencontrer encore plus de membres au cours de la prochaine année.

Je souhaite à tous nos membres et à leur famille beaucoup de santé, de bonheur et de prospérité au cours de la prochaine année. J'ai hâte de travailler avec vous en 2018! 🌟



@IAMAWCanada IAMAW.ca/feed/?lang=fr IAMAWCanada



IAMAW AIMTA Canada IAMAW Canada CanadaIAMAW



LOBBYING — UNE MAIN DE FER DANS UN GANT DE VELOURS

Ottawa, ON – Que ce soit à l'intérieur des salons de l'Assemblée nationale à Québec, au studio des médias de Queen's Park à Toronto, dans les aires d'arrivée à l'aéroport international Pearson à Toronto, devant les comités sénatoriaux permanents à Ottawa ou dans les bureaux de circonscription des députés à Milton et Mississauga, les politiciens savent qui est l'Association internationale des machinistes (AIM).

Nous sommes une organisation qui a appris le dicton qui dit « Qui ne demande rien n'a rien » et l'utilise auprès des politiciens au profit de nos membres. En février 2017, lorsque le Congrès du travail du Canada a mobilisé un effort de lobbying sur la Colline du Parlement visant à bloquer le projet de loi C-27, c'est l'AIM qui a formé le plus imposant contingent d'affiliés syndicaux. « Le projet de loi C-27 propose la modification de la Loi sur les normes de prestation de pension afin de permettre aux employeurs fédéraux de modifier les régimes de pension à prestations déterminées actuels de manière à créer des régimes à prestation cible appelés à les remplacer », explique le vice-président général canadien de l'AIM, Stan Pickthall. « Ainsi, les employeurs pourraient se soustraire de leurs obligations légales en ce qui concerne ce qui a déjà été promis aux retraités. Cela imposerait les risques aux retraités plutôt qu'aux régimes de retraite. »

L'effort de lobbying de deux jours auprès des députés à Ottawa a été conçu pour arrêter le projet de loi avant qu'il soit adopté. Il a d'ailleurs été par la suite mis en veilleuse. « Je suis fier de dire que l'AIM a su être plus qu'à la hauteur. Lorsque nous sommes partis d'Ottawa, les politiciens savaient qui nous étions », déclare M. Pickthall avec satisfaction.

L'AIM est restée au cœur de l'action vers la fin de février dans un effort de lobbying mené auprès des politiciens fédéraux en ce qui a trait à la préservation des régimes de retraite des travailleurs des installations d'Énergie atomique du Canada de Chalk River, Ontario et de Pinawa, Manitoba. « Bien que la réponse à nos préoccupations ait été positive dans l'ensemble, la plupart des députés à qui nous avons parlé ne savaient pas qu'il s'agissait d'une question qui touchait les employés jusqu'à ce que nous leur en

faisons part », explique le représentant de la Grande loge de l'AIM Gary Hynes. « Ce fut un fil de discussion troublant pour presque tous ceux à qui nous avons parlé, nous devons sensibiliser les politiciens à propos de cette situation. »

Les réunions et les discussions étaient centrées autour du renversement d'une partie d'un projet de loi omnibus, élaboré par les Conservateurs durant le règne de Stephen Harper, qui prévoit le transfert de la gestion des installations nucléaires à Chalk River et Whiteshell, dans un modèle d'organisme gouvernemental exploité par un entrepreneur (OGEE). Par conséquent, les travailleurs cesseraient d'être des fonctionnaires et passeraient à l'emploi d'une entreprise privée. « Le volet le plus préoccupant de la loi est que la Loi sur la pension de la fonction publique (LPFP ou régime de retraite) cesserait également de s'appliquer aux employés à compter de septembre 2018 et que les travailleurs embauchés après septembre 2015 ne seraient plus admissibles à participer au régime », déplore M. Hynes. Il affirme que c'est principalement le régime de retraite qui incite la plupart des travailleurs à Chalk River et à Pinawa à rester en poste, car ils reçoivent un salaire très moyen. « La plupart des employés à ces installations sont extrêmement qualifiés et ont des possibilités de travailler à d'autres installations nucléaires, non seulement au Canada, mais aussi dans le monde entier », poursuit M. Hynes. « Enlevez-leur leur régime de retraite et ils partiront; ces travailleurs constituent une ressource qui mérite d'être conservée. »

L'effort de lobbying de quatre jours ciblait les députés qui siègent au sein du Comité permanent des ressources naturelles ou les porte-parole des partis en matière de ressources naturelles. L'AIM faisait partie d'un groupe de huit organisations syndicales qui ont participé à l'effort de lobbying et la question n'a pas encore été résolue.

Vingt machinistes du Québec faisaient partie des 108 délégués de la Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec qui ont fait du lobbying à Québec le 6 avril auprès de plus de 50 membres de l'Assemblée nationale du Québec pour tenter d'obtenir la garantie d'un salaire horaire minimal de 15 \$, l'apport de modifications au Régime des rentes du Québec et l'élimination des clauses de disparité du Québec. « La lutte pour obtenir ce salaire minimum de 15 \$ est une campagne en cours et nous n'atteindrons pas notre objectif, à moins de continuer d'exercer de la pression sur les politiciens », explique Dave Chartrand, coordonnateur de l'AIM au Québec.

Le but était de sensibiliser le grand public au ballon lancé le printemps dernier par les Libéraux de Trudeau. Le gouvernement a calculé qu'il pourrait générer des recettes variant entre 7,2 et 16,2 milliards de dollars en vendant les huit plus grands aéroports du Canada et 18 plus petits aéroports à des intérêts privés afin de financer des projets d'infrastructure.

« Chaque fois qu'un bien de l'État est cédé au secteur privé, deux réalités deviennent implacables », explique le vice-président général Stan Pickthall. « Les coûts augmentent et ce sont les travailleurs qui en paient le prix. » L'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (GTAA) est la seule entité aéroportuaire en faveur de l'idée, tandis que les aéroports de Vancouver, de Calgary et d'Ottawa s'y opposent, tout comme Air Canada. « L'aéroport international Pearson est le plus important employeur à Toronto et nous sommes déjà engagés dans une lutte contre la GTAA, qui pratique le roulement de contrats auprès de ses fournisseurs de services », explique M. Pickthall. « Vous allez de l'avant avec la privatisation de cet aéroport et c'est un problème qui ne fera que s'aggraver. Au nom de nos membres, nous comptons nous opposer catégoriquement à ce projet. » ✨



Vingt machinistes du Québec faisaient partie des 108 délégués de la Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec (FTQ)

LE VOTE DES MACHINISTES ALIMENTE LE RETOUR AU POUVOIR DU NPD DE LA C-B

Victoria, B.C. – À la suite de son effondrement total lors de l'élection provinciale de 2013 en Colombie-Britannique malgré son avance dans les sondages, le NPD ne pouvait trouver que peu de soutien parmi les membres de la section de district 250 de l'Association internationale des machinistes (AIM). Il y avait peu d'enthousiasme à l'égard du renouvellement de l'appui du parti en vue de la campagne électorale de mai 2017.

« Nos membres ont travaillé avec acharnement en 2013 et les membres ont été plus que déçus par les résultats et le parti et eux n'étaient plus sur la même longueur d'onde », explique Walter Gerlach, agent d'affaires directeur de la section de district 250 de l'AIM.

« Il nous est venu une idée empruntée au Syndicat des métallos que nous avons appelée le Vote des machinistes. Dans le cadre de cette initiative, nous avons accordé du temps libre à nos membres durant les heures de travail pour qu'ils puissent faire du bénévolat à titre d'organiseurs politiques dans les circonscriptions ciblées pendant la période électorale de 2017. Nous avons investi dans nos membres et cela a porté fruit. »

À la suite de séances de formation avec le personnel du Syndicat des métallos, des membres de l'AIM des sections locales 16, 692, 764 et 1857 ont commencé à effectuer de la sensibilisation de membre à membre, à faire des appels, à cogner à la porte des membres de l'AIM dans les circonscriptions ciblées, à faire du bénévolat avec des candidates et candidats individuels et à faire partie d'une équipe à nouveau.

Bill MacPherson, membre de la section locale 1857 de l'AIM, indique que la réaction immédiate lorsqu'il cognait à leur porte en était une de surprise en premier lieu et d'appréciation par la suite. « Les gens étaient ravis que leur syndicat participe à un tel effort. Ils ont aimé le fait que nous leur ayons demandé individuellement quelles étaient leurs préoccupations et je vous jure que nous les avons écoutés », explique-t-il. « Si nous n'avions pas la réponse, nous communiquions de nouveau avec eux pour y répondre. »

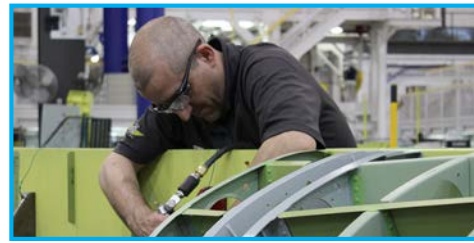
« Ce type d'engagement nécessite beaucoup de temps et d'effort », explique Rick Singh, président de la section locale 16 de l'AIM. « Vous marchez 15 à 20 kilomètres par jour à cogner aux portes et vous êtes mieux d'avoir du plaisir à le faire et à laisser transparaître que vous aimez le faire, parce que les gens remarquent votre humeur et votre langage corporel. Vous deviez savoir comment vous sortir de situations fâcheuses, vous appreniez à reconnaître les mines terrestres avant de mettre le pied dessus. Nous parlons de 10 à 11 heures par jour et cela prenait des gens dévoués et nos membres ont relevé le défi avec brio. »

Le mardi, 18 juillet, le chef du NPD John Horgan a été assermenté en tant que 36e premier ministre de la Colombie-Britannique. Walter Gerlach était honoré d'être présent sur place ce jour-là à Government House. « Nous avons une relation authentique avec John et le Parti », explique M. Gerlach. 🌸



Rick Singh, Président, SL16 et Bill MacPherson, Président, SL1857

L'INDUSTRIE MONDIALE DE L'AÉROSPATIALE EST À LA CROISÉE DES CHEMINS



Paris, France – « Comment renforcer le pouvoir des syndicats dans l'industrie mondiale de l'aérospatiale? » C'est la question qu'a lancée le président international Bob Martinez aux délégués assistant à la conférence d'IndustriALL sur l'aérospatiale à Paris cette semaine.

Il a affirmé aux délégués, incluant des membres canadiens et américains de l'AIM, que l'industrie mondiale de l'aérospatiale est à la croisée des chemins et qu'elle devra choisir le chemin qu'elle empruntera. « Le premier [chemin] perçoit les syndicats comme des ennemis, a déclaré Martinez. C'est un chemin sur lequel on tente de dissuader les travailleurs de se syndiquer bien que le droit d'association soit reconnu par le droit national, les Nations Unies et l'OIT. C'est un chemin sur lequel les travailleurs sont blâmés pour les échecs de leurs supérieurs, jusqu'à la haute direction. » Martinez a expliqué que le deuxième chemin en est un qui accepte les syndicats comme des partenaires et comprend véritablement la valeur que représente une main-d'œuvre syndiquée pour un employeur. « L'AIM et plusieurs autres syndicats affiliés à IndustriALL entretiennent de bonnes relations avec les sociétés aérospatiales ayant choisi d'emprunter ce deuxième chemin, a-t-il expliqué. Ces sociétés respectent le droit d'association des travailleurs ainsi que leur droit de négocier les meilleures conventions collectives dans l'industrie. Elle reconnaissent qu'une main-d'œuvre syndiquée fière de son travail représente le moteur qui alimente leur propre succès. »

Ce sentiment a été partagé par le VPG canadien de l'AIM, Stan Pickthall : « Un des plus grands défis que les syndicats doivent relever dans cette industrie est la capacité qu'ont les entreprises de faire faire le travail dans des pays à faible salaire afin d'accroître leurs marges bénéficiaires au détriment de l'ensemble des travailleurs. » Prenant la parole au nom de l'AIM au Canada, le coordonnateur de l'AIM au Québec, David Chartrand, a présenté aux délégués un rapport complet sur Bombardier Aéronautique, tandis que Gerald Tremblay, coordonnateur de l'aérospatiale de l'AIM Canada, a fait rapport sur les activités de Rolls Royce Canada et de la division aérospatiale de Siemens Canada.

Avec le Salon de l'aéronautique de Paris comme toile de fond, la conférence d'IndustriALL a permis à plusieurs syndicats internationaux de partager des stratégies et de travailler à renforcer la solidarité internationale. « Nous devons hisser la solidarité internationale d'un cran, a déclaré Martinez. Et hisser la solidarité d'un cran commence aujourd'hui, ici même à la conférence sur l'aérospatiale d'IndustriALL. J'ai commencé mon discours en posant une question simple. Comment renforcer le pouvoir des syndicats dans l'industrie mondiale de l'aérospatiale? La réponse est tout aussi simple. Nous devons faire ce que font des travailleurs partout dans le monde tous les jours. Nous devons nous unir! » 🌸

UN PROJET DE LOI D'INITIATIVE PARLEMENTAIRE PRÉSENTÉ POUR SAUVER LES PENSIONS DES TRAVAILLEURS!

Ottawa, ON – Durant le 150e anniversaire du premier Parlement du Canada, il était plutôt indiqué que le porte-parole des finances du NPD Scott Duvall présente un projet de loi d'initiative parlementaire visant à sauver les pensions des travailleurs.

« Ce projet de loi est conçu pour modifier la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies, qui permet le vol légalisé des pensions des travailleurs à l'heure actuelle lorsqu'un employeur déclare faillite », a expliqué M. Duvall à une foule de manifestants présents sur les marches de la Colline du Parlement. « Lorsqu'il est question de créanciers, les travailleurs figurent au bas de la liste. Les prêteurs obtiennent leur argent, les actionnaires sont indemnisés et les cadres obtiennent leurs primes, mais les travailleurs n'obtiennent rien. N'oubliez pas que ces régimes de retraite sont des salaires différés sur de l'argent qui a été gagné, c'est l'argent des travailleurs et non celui des employeurs. »

« À notre avis, la loi doit être modifiée », a déclaré le vice-président général canadien de l'Association internationale des machinistes (AIM), Stan Pickthall. « La loi doit être modifiée de façon à placer les travailleurs au sommet de cette liste d'indemnisation. La faillite de Sears Canada n'est que l'exemple le plus récent. Elle met le problème en relief dans les termes les plus éloquentes. »

Le projet de loi de M. Duvall modifie la Loi sur la faillite et l'insolvabilité et la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies (LACC) de façon à veiller à ce que l'on accorde la priorité aux réclamations concernant le passif non capitalisé ou les déficits de solvabilité d'un régime de retraite en cas de procédure de faillite. Il prévoit également qu'un employeur doit maintenir des programmes d'assurance collective qui offrent des avantages à ses employés ou anciens employés ou des avantages afférents à ceux-ci. Le NPD a



Prenant la parole à l'extérieur de la Chambre des communes, M. Duvall a déclaré que le vol doit cesser. « Je demande à tous les membres de mettre leurs différences politiques de côté pour appuyer cette modification. Après la présentation du projet de loi lundi après-midi, il a été lu la première fois, mais nous n'avons toutefois obtenu aucune indication à savoir quand une deuxième lecture aura lieu.

présenté un projet de loi semblable lorsque les Conservateurs de Stephen Harper étaient au pouvoir et à cette époque, le NPD était l'opposition officielle. Les Libéraux ont dit qu'ils appuieraient la motion, mais quand le moment est venu de voter, les Libéraux ont voté avec les Conservateurs et le projet de loi a été rejeté. ❄



SÉNATEUR BERNIE SANDERS À TORONTO: « LA SANTÉ PUBLIQUE EST UN DROIT DE LA PERSONNE! »

TORONTO – Le sénateur américain Bernie Sanders a prononcé un vibrant discours dimanche dernier sur le système de santé publique canadien devant une foule enthousiaste et énergique à l'Université de Toronto.

Le sénateur était en visite au Canada la semaine dernière pour recueillir des idées d'experts, de politiciens et de

travailleuses et travailleurs médicaux sur le système de santé universel du Canada. Il a présenté un projet de loi au Congrès qui mettrait en place un système de santé financé par le gouvernement dans son pays.

Sanders a mis l'accent sur le fait que l'accès à des soins de santé universels et de qualité était un droit de la personne et que refuser ce droit était une faute fondamentale aux États-Unis.

Son projet de loi vise à combler un énorme écart en termes d'accès au système de santé. « Actuellement aux

États-Unis, nous avons 28 millions de citoyens qui n'ont aucun soin », a déclaré Sanders, ajoutant que pour des raisons liées aux coûts, beaucoup de gens ne peuvent pas se permettre d'aller voir un médecin, un dentiste ou d'acheter les médicaments dont ils ont besoin.

Il a fait l'éloge des soins de santé au Canada et a partagé avec l'auditoire qu'il met un point d'honneur à contrer la désinformation et les idées fausses sur le système de santé canadien diffusées régulièrement par les sénateurs républicains. ❄

BOEING SUBIT UNE GIFLE DANS LA QUERELLE CONCERNANT LE PROGRAMME C-SERIES

Airbus vient en aide à une société Bombardier assiégée avec l'achat majoritaire du programme

Montréal, QC – Lorsque Bombardier a annoncé, le 28 avril 2016, que la société Delta Airlines avait consenti à acheter 75 de ses avions à réaction destinés au transport de passagers de type C-Series 100, tout en se donnant l'option de s'en procurer 50 autres, plusieurs personnes ont cru à un revirement de situation profitable pour la compagnie. La commande de Delta suivait une commande d'Air Canada en février 2016 pour 45 appareils de type C-Series 300 accompagnée de l'option d'en acheter 30 autres. Mais depuis ce temps, le puits était à sec, aucune nouvelle commande n'était imminente et Boeing, le plus grand fabricant d'avions commerciaux au monde, a empoisonné le puits en engageant une poursuite en justice contre Bombardier.

Cette poursuite est survenue à la suite de plaintes déposées en avril 2017 auprès de l'International Trade Commission (ITC) et du département américain du Commerce. Boeing alléguait que Bombardier a vendu des appareils de type C-Series à Delta pour 19,6 millions de dollars, un prix tellement en-dessous des coûts de production que cela constitue du dumping selon les définitions juridiques. Lors de son témoignage devant la U.S. International Trade Commission, Boeing a déclaré que son avenir même et celui de l'industrie aérospatiale américaine étaient en péril si une amende n'était pas infligée à la société Bombardier pour dumping de prix dans le cadre du marché qu'elle a conclu avec Delta. Bien que Bombardier et Delta aient nié ces accusations, les dés étaient déjà jetés.

Le sentiment protectionniste de l'administration Trump a alimenté la frénésie du département américain du Commerce et cela a pénalisé Bombardier non pas une, mais deux fois. En septembre, il a imposé un droit compensateur de 220 p. 100 sur l'appareil de type C-Series de Bombardier. « C'est une décision tout à fait malavisée et protectionniste du département américain du Commerce », déclare Stan Pickthall, vice-président général canadien de l'AIM. « La société Boeing a lancé cette action en justice plus tôt cette année à propos d'un contrat pour lequel elle n'a pas soumissionné, dans un marché dans lequel elle ne livre même pas concurrence. La véritable question en jeu ici est que nous avons une société géante qui tente d'éliminer ses concurrents et d'établir un monopole dans l'industrie aérospatiale. »

L'évaluation de M. Pickthall est juste. Boeing perçoit Bombardier comme une menace semblable à celle que

représentait Airbus lorsque la société a fait son entrée sur le marché nord-américain. Boeing n'avait pas réagi à l'incursion d'Airbus à l'époque et en a chèrement payé le prix avec une perte importante de sa part de marché. La société s'est promise de ne pas répéter la même erreur avec Bombardier. Boeing utilise cependant les sentiments protectionnistes de l'administration Trump comme marteau. « Les gestes posés par la société Boeing sont prédateurs et égoïstes », soutient M. Pickthall. « Son but est avant tout de protéger son territoire de façon monopolistique. Ce sont les peurs de la concurrence de Boeing face à un produit supérieur conçu, créé et fabriqué au Canada qui dictent ses gestes. »

Appelé à prendre la parole au nom des membres du syndicat employés par Bombardier, David Chartrand, coordonnateur du Québec de l'AIM, a lui aussi dénoncé le jugement : « Le département américain du Commerce envoie le message clair qu'il est dépourvu de toute considération à l'égard des 7 000 travailleurs de Bombardier au Canada ou à l'égard des 22 000 travailleurs américains qui ont construit des composantes de l'appareil. »

« Cette décision me fait dire une fois de plus que les dés sont pipés dans cette affaire », déplore David Chartrand. « Comment des partenaires commerciaux comme le Canada et le Québec, devraient-ils interpréter le fait qu'un département du gouvernement des États-Unis soit devenu le prolongement des tentacules de Boeing et qu'il les utilise pour les attaquer sur le plan économique? Si cette tendance est confirmée, nous risquons des pertes d'emploi des deux côtés de la frontière et si notre industrie aérospatiale souffre, ce sont notre société et l'économie au complet qui seront touchées. »

Chose sûre, à l'avenir, aucun produit fabriqué ici et exporté aux États-Unis ne sera à l'abri du protectionnisme », déplore le coordonnateur du Québec de l'AIM.

Nous utilisons le sobriquet « Les machinistes combattifs » et ce climat de défi est surgi dans les rues et le long des autoroutes de Montréal qui mènent à l'usine de Bombardier de la banlieue de Mirabel. Des manifestations ont eu lieu, des éditoriaux ont été publiés dans les journaux et une campagne de sensibilisation du public a été orchestrée par la section locale 712 de l'AIM. « Nous sommes l'aérospatiale! Nous avons prouvé que nous méritons notre place dans cette industrie grâce à notre professionnalisme et notre savoir-faire et nous ne laisserons personne détruire ce que des générations de

SUITE À LA PAGE 7



PARTIE DE LA CAMPAGNE PUBLICITAIRE DE SECTION LOCALE 712 ET AIM DISTRICT 11

GERLACH ACCLAMÉ ENCORE

RETOURS SUR L'EXÉCUTIF PROVINCIAL DU NPD DE LA C-B



BC Minister of Labour Harry Baines, signs Walter Gerlach's nomination papers

Légende de la première photo : Les liens du Premier ministre John Horgan avec l'AIM sont solides depuis un certain temps et il n'a pas oublié l'aide qu'il a reçue des membres du district 250 de l'AIM. Il nous montre ici la pièce de l'AIM qu'il porte toujours sur lui. (De gauche à droite : Dave Betker, membre de la section locale 1857 de l'AIM; Roland James Sturt-Smith, secrétaire-archiviste de la section locale 692 de l'AIM; le Premier ministre John Horgan, Walter Gerlach, agent d'affaires directeur du district 250 de l'AIM et membre extraordinaire du syndicat au sein de l'exécutif provincial du NPD de la C.-B.; John Humphrey, agent d'affaires de district de l'AIM)

Victoria, BC – L'agent d'affaires directeur du district 250 de l'Association internationale des machinistes (AIM) Walter Gerlach agira de nouveau à titre de membre extraordinaire du syndicat au sein de l'exécutif provincial du Nouveau parti démocratique (NPD) de la Colombie-Britannique. M. Gerlach a été élu par acclamation pour la deuxième fois consécutive lors du 45^e congrès du NPD de la C.-B. tenu récemment à Victoria.

Les membres de l'exécutif provincial sont élus pour une période de deux ans et aident à orienter les efforts du Parti. C'est le troisième mandat de M. Gerlach à titre de membre extraordinaire du syndicat, Aaron Ekman, secrétaire-trésorier de la BC Federation of Labour (Fédération des travailleurs de la Colombie-Britannique) est l'autre membre du syndicat au sein de l'exécutif.

Il s'agissait du premier congrès du Parti depuis la formation du nouveau gouvernement en mai. « Ce fut un congrès exceptionnel, le premier depuis 2000, soit lorsque nous avons été au pouvoir la dernière fois », indique M. Gerlach. Le discours prononcé par John Horgan devant les 800 délégués

au congrès, son premier depuis son arrivée au pouvoir, était centré sur les accomplissements des 100 premiers jours dans ses fonctions. Sa volonté de mettre un terme au pouvoir de l'argent en politique et de procéder à la réforme des lois sur le lobbying de façon à veiller à ce que ce soient les intérêts du public, et non les intérêts privés, qui dictent les décisions du gouvernement a été le premier message que le Premier ministre Horgan a passé. Il a également parlé du renouvellement de la Commission des droits de la personne, de la création d'un ministère de la Santé publique et des dépendances pour faire face à la crise croissante des opioïdes, de même que du soutien des entreprises et des gens touchés par les feux de friches et de forêt.

« Mes amis, si c'est là ce que nous pouvons faire en 109 jours, imaginez ce que nous pouvons faire d'autre », a déclaré M. Horgan. « Ensemble, nous bâtirons une province plus forte, plus équitable, plus juste dans laquelle personne n'est laissé de côté. » ✨

GIFLE DANS LA QUERELLE

SUITE DE LA PAGE 6

travailleurs ont bâti dans ce pays à la sueur de leur front », déclare M. Chartrand. « Je lance un appel à tous les partis politiques et à tous les représentants élus des gouvernements provinciaux et fédéral pour qu'ils demeurent du côté des travailleurs de l'aérospatiale et qu'ils continuent de faire preuve de solidarité. »

Le lundi, 16 octobre 2017, le jour même où le district 11 de l'AIM a dévoilé son panneau d'affichage « Tous debout pour l'aérospatiale » sur l'autoroute qui mène à l'usine de Bombardier de Mirabel, la société Bombardier a annoncé qu'elle avait vendu, sans frais, 50,01 p. 100 de son programme C-Series à Airbus SE. La réaction a été immédiate.

« Un acteur important vient de faire son entrée dans la grappe aérospatiale du Québec et nous avons l'intention de faire notre part pour nous assurer qu'il tire profit de l'ensemble

de la main-d'œuvre et de l'économie du Québec », assure M. Chartrand. Le siège social, la Recherche et Développement et la production de la C-Series resteront à Montréal, mais une deuxième chaîne de montage pour fabriquer l'appareil de 100 à 150 places sera établie aux installations d'Airbus situées à Mobile, Alabama afin de produire l'aéronef destiné au marché américain. Cette stratégie peut contourner les droits de douane imposés par le département américain du Commerce.

« C'est clair que nos membres ressentaient la pression avec l'incertitude qui planait au-dessus du programme », poursuit quant à lui Stan Pickthall. « Nous avons une alliance stratégique avec un fabricant mondial de premier plan qui garantit les emplois de nos membres au Québec jusqu'en 2041. »

La seule façon de composer avec un intimidateur est de lui rendre la monnaie de sa pièce avec une bonne gifle et, une fois de plus, Airbus a eu le dessus sur Boeing. ✨

NOTRE AVENIR, NOTRE TECHNOLOGIE ET NOTRE TRANSPORT

PAR CARLOS DACOSTA - COORDONNATEUR CANADIEN DES LIGNES AÉRIENNES POUR L'AIM

J'ai lu, récemment, un article écrit par Robert Goldman intitulé « *Future Predictions* » (Prédictions futures). C'était un reportage frappant et très révélateur qui m'a touché profondément, puisqu'il discutait des possibilités à propos de ce que l'avenir nous réserve à tous.

De nouvelles technologies apparaissent à chaque jour et voici quelques terminologies dont vous avez déjà entendu parler : impression 3D, robotique, livraison juste à temps, UBER, Facebook, intelligence artificielle, voitures électriques, voitures sans chauffeur, drones et lasers, pour n'en nommer que quelques-unes.

Rien n'est nouveau ici puisque dans le passé, nous avons connu la révolution industrielle et survécu. Les frères Wright ont fait voler leur premier avion en 1903. Le vol a duré 12 secondes et couvert une distance de 120 pieds, à une hauteur de 20 pieds au-dessus du sol et une vitesse de 11 km/h. L'avion était fait de bois, de tissu et de quelques pièces de métal.

Revenons à notre époque, nous avons le Airbus A380 et le Boeing B777 et d'autres aéronefs qui peuvent voler autour du monde pendant plus de 22 heures, sur une distance de 11 664 milles nautiques, à près de 45 000 pieds à des vitesses de 1 000 km/h. De plus, nous avons des engins spatiaux qui se sont rendus sur la lune, Mars et d'autres planètes à des vitesses beaucoup plus rapides, en prenant de quelques heures jusqu'à plusieurs mois ou années pour s'y rendre.

Dans l'industrie automobile, la première voiture a été construite dans les années 1880 et à l'heure actuelle, nous faisons des expériences avec les voitures sans chauffeur et les perfectionnons et utilisons divers autres modes de consommation énergétique que l'essence pour propulser le véhicule.

Dans les années 1940, le premier ordinateur commercial, appelé l'ENIAC, a été construit, suivi du premier ordinateur personnel conçu pour l'utilisation à la maison, l'Altair 8800 de MITS, en 1975 et aujourd'hui, nous avons des ordinateurs et des ordinateurs portatifs en mesure d'écrire pour nous lorsque nous parlons à un logiciel et en mesure d'effectuer des calculs et de communiquer avec les autres partout dans le monde.

Le premier téléphone parlant a été développé par Antonio Meucci en 1849 et nous avons éventuellement vu le premier téléphone cellulaire fabriqué par Motorola en 1973, dont l'utilisation a été rendue publique en 1983. Ce téléphone avait la taille d'une brique et ne pouvait être utilisé que pour parler et écouter. Nous avons aujourd'hui des téléphones cellulaires ou des téléphones intelligents capables de prendre des photos, d'enregistrer des séquences vidéo et de servir d'ordinateur pour effectuer plusieurs des tâches qu'un ordinateur personnel peut faire. Ces téléphones sont apparus sur le marché dans les années 1990.

Une autre technologie lancée récemment est l'impression 3D. Nous pouvons dorénavant fabriquer des chaussures, des pièces d'aéronefs et des pièces

automobiles, ce qui réduit le besoin de machinerie et d'inventaire, élimine des emplois et permet, en même temps, de produire un produit plus efficace et durable.

Les nouveaux logiciels, scanners et capteurs sont en mesure, avec l'aide d'ordinateurs, d'effectuer des essais plus rapidement et de façon beaucoup plus précise que ceux effectués par les techniciens dans le passé.

En raison de ces nouvelles technologies, nous entrevoyons la possibilité d'avoir besoin d'un effectif réduit à l'avenir lorsque des aéronefs, des voitures et d'autres biens seront fabriqués à l'aide de plus de plus de ces technologies. À un moment donné, nous pourrions même voir un produit intégralement ou partiellement jetable, plutôt que de le faire réparer comme nous avons déjà commencé à le voir dans plusieurs cas, comme les cartes électroniques, les électroménagers, etc.

À la fin de ce siècle ou même avant, nous verrons des voitures qui consommeront moins d'énergie et moins de voitures sur la route, entraînant ainsi une réduction du nombre de bouchons et, par le fait même, du nombre d'accidents et de décès sur la route, une réduction du nombre de réparations nécessaires, ce qui aura des répercussions dans plusieurs industries, comme nos besoins en hydroélectricité, en hôpitaux, en compagnies d'assurance, en fabricants d'automobiles et en ateliers de réparation. Je crois que vous commencez à saisir le point où je veux en venir : le monde changera très rapidement.

L'avenir nous réserve plusieurs inventions et produits qui susciteront notre intérêt et que nous utiliserons pour rendre notre vie plus confortable et sécuritaire et pour nous donner plus de temps à consacrer à d'autres activités. Mais si nous n'avons pas un emploi ou même un emploi qui paie bien, qui subviendra aux besoins de notre famille, achètera notre nourriture? Qui achètera ces biens et comment les entreprises survivront-elles?

Ce qui est très important pour nous tous aujourd'hui est de discuter de l'utilisation sans cesse croissante des technologies encore plus nouvelles ou intelligentes, comme les drones, les lasers, la robotique et l'intelligence artificielle et leurs répercussions sur la société. Nous devons évidemment travailler pour assurer notre subsistance et celle de notre famille. Nous ne pouvons pas tous être des propriétaires d'entreprise avec les nouvelles technologies qui fabriquent des produits sans nécessiter de ressources humaines. ✨



Si vous êtes intéressé à poursuivre votre lecture à ce sujet, je vous suggère de lire l'article de Robert Goldman (voir le lien ci-dessous) pour obtenir un échantillon de ce qui se passe dans plusieurs secteurs.

<https://www.facebook.com/robert.goldman2/post/s/10209535135194637>

LA SANTÉ-SÉCURITÉ EST UNE PRÉOCCUPATION MAJEURE POUR LES AGENTS DE CONTRÔLE!



OTTAWA, ON – La santé-sécurité a été la principale préoccupation exprimée par des agents de contrôle préembarquement pendant un congrès de deux jours tenu dans la capitale nationale. Les deux principaux syndicats, représentant de plus de 6 000 agents de contrôle préembarquement au Canada, se sont réunis pour discuter des enjeux opérationnels dans les aéroports du pays.

L'Association internationale des machinistes (l'AIM) ainsi que les Métallurgistes unis (les Métallos).

« La santé-sécurité des agents de contrôle préembarquement représente un enjeu de premier plan ayant été exprimé par les délégués réunis ici cette semaine, a déclaré le vice-président général canadien de l'AIM, Stan Pickthall. Les délégués sont d'avis qu'une étude indépendante sur les fuites de rayons X des appareils de dépistage ainsi que des règles pour mettre fin aux agressions commises par le public voyageur contre les agents sont nécessaires. »

Le directeur national canadien des Métallos, Ken Neuman, a abordé une autre préoccupation. « Alors que le contrôle préembarquement est considéré comme un service essentiel, les agents n'ont aucune sécurité d'emploi si le gouvernement fédéral décide d'opter pour un nouveau fournisseur de services », a-t-il expliqué. La convention collective de la majorité de ces travailleurs prend fin le 31 mars 2018.

Bien que l'AIM et les Métallos négocient tous deux directement avec les entreprises qui fournissent des services de contrôle préembarquement au gouvernement fédéral et à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA), plusieurs de ces enjeux relèvent du gouvernement fédéral. »

Cependant, il est devenu apparent que ni Transports Canada ni l'ACSTA n'ont pas été sensibilisés à plusieurs de ces enjeux. Des représentants de l'ACSTA et de Transports Canada ont assisté au congrès et ont pu ainsi être sensibilisés au stress additionnel que ces enjeux imposent aux agents de contrôle préembarquement. « Il est essentiel de bâtir des relations entre l'ACSTA et ses partenaires comme Transports Canada et le groupe le plus important, celui des travailleurs », a ajouté M. Pickthall. Le fait d'avoir eu les principaux intervenants ici sur place pour livrer des présentations aux délégués, répondre à leurs questions et leur donner l'assurance qu'ils sensibiliseront leurs supérieurs aux préoccupations exprimées a été un important pas vers l'avant que nous avons franchi pendant ce congrès, a affirmé Carlos DaCosta, coordonnateur des lignes aériennes de l'AIM et co-animateur du congrès. Nous espérons qu'ils assistent au prochain congrès. » ✨

FACTOÏDE: ✨

LA PREMIÈRE SECTION LOCALE DE L'AIM AU CANADA, LA SECTION LOCALE 103, A ÉTÉ FONDÉE À STRATFORD, EN ONTARIO, EN 1890

LA PREMIÈRE SECTION LOCALE À AIR CANADA A ÉTÉ LA SECTION LOCALE 2603 À WINNIPEG, EN 1939

UN NOUVEAU VISAGE POUR RELEVER LES DÉFIS

Toronto, ON – Il est en quelque sorte une figure emblématique à l'aéroport international Pearson de Toronto depuis l'obtention de son diplôme de technicien d'entretien d'aéronefs du Collège Centennial en 1987. À l'époque, David Freeman avait eu vent que Wardair embauchait et c'est pour ce transporteur qu'il a commencé sa carrière. « J'aimais l'idée que c'était une entreprise familiale. J'ai adoré mon expérience et je n'ai eu aucun regret, explique-t-il. J'ai acquis une grande expérience en matière de contrôles et l'employeur nous faisait faire le tour de tous les ateliers. » Wardair a fini par être fusionné aux Lignes aériennes Canadien, qui fut à son tour fusionné à Canada. Pendant toute sa carrière, David a acquis de l'expérience et a gagné le respect et l'admiration de ses collègues de travail.

Peu de temps après, il est devenu la ressource de prédilection à consulter sur le terrain.

En sa qualité de membre du comité syndical de la section locale 2323 de l'AIM, il a négocié quelques ententes importantes ayant eu une incidence sur les membres à l'emploi d'Air



Canada. « J'ai présidé le comité syndical pendant quatre ans et je reconnais que ce poste m'a permis d'exercer une plus grande influence sur la compagnie, au bénéfice de la qualité de vie de nos membres, explique-t-il. C'est toute cette expérience qui me confère un avantage sur la direction d'Air Canada avec laquelle j'ai affaire, car les membres de l'équipe de direction changent toutes les quelques années. Lorsqu'il est question d'opérations, c'est moi qui ai les connaissances. Pour la direction, le pouvoir réside en la connaissance et la connaissance inspire la confiance. »

En décembre 2016, David a été élu pour succéder à Lou Pagrach au poste de président général pour le district 140 des transports de l'AIM. Ce dernier vient d'être nommé représentant de la Grande loge responsable de l'action politique. « C'est exactement celui dont nous avons besoin à Toronto, parce que c'est une valeur sûre. Les membres le connaissent et le respectent », affirme Fred Hospes, président-directeur général du district 140 des transports de l'AIM.

L'AIM est le plus important syndicat d'Air Canada et la section locale 2323 représente plus de 3 700 membres qui travaillent pour Air Canada à Toronto et à Ottawa. David est responsable de représenter les membres à l'emploi de plusieurs divisions d'Air Canada : maintenance en piste d'aéronefs, magasins, matériel de maintenance au sol, outils et matériel d'aéronefs (catégories 1, 13, 14, 19, 23, 24, 26, 27 et 38 [mécanique] et 33 [entretien ménager]) ainsi que maintenance en piste à l'aéroport d'Ottawa. De plus, il représente des techniciens à l'emploi d'Air Transat et de Field Aviation à Toronto. Au total, il représente environ 1 135 membres. ✨

LA PRIVATISATION DES AÉROPORTS : UNE VÉRITABLE MENACE POUR LE GRAND PUBLIC ET LES TRAVAILLEURS CANADIENS

PAR AURÉLIE SARRABEZOLLES, DIRECTRICE DE LA RECHERCHE POUR LE CANADA

Le gouvernement Libéral de Justin Trudeau envisage la possibilité de mettre en vente une partie de l'infrastructure canadienne, comme les aéroports, afin de générer des recettes à très court terme. Plusieurs de nos membres travaillent dans des aéroports, qu'il s'agisse d'agents de contrôle de pré-embarquement, de mécaniciens d'aéronefs ou de travailleurs de manutention au sol, et ils sont très critiques à l'égard de toute tentative visant à privatiser de tels biens publics indispensables à l'économie canadienne, que ce soit en totalité ou en partie. Depuis la parution du Rapport Emerson en juin 2016, l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale (AIMTA) est très claire dans son opposition à la privatisation des aéroports canadiens et nous avons présenté un exposé de position au gouvernement fédéral en réponse à ce rapport (<https://goo.gl/yb6wtg>).

Avec la privatisation des aéroports, la perspective de pertes d'emploi pour les travailleurs est réelle. Il y a quelque 45 000 emplois directs rien qu'à l'aéroport international Pearson de Toronto, plus de 8 000 d'entre eux étant occupés par des membres de l'AIM. Le moyen de subsistance de plusieurs de ces membres pourrait être touché directement par la privatisation des aéroports.

Le gouvernement Libéral génère actuellement beaucoup de recettes grâce aux aéroports, mais la privatisation des aéroports empêcherait Ottawa de générer des recettes fiscales et les autorités aéroportuaires de générer des revenus de façon régulière et affaiblirait les compagnies aériennes canadiennes. Par conséquent, cela imposerait des tarifs plus élevés aux passagers. En d'autres mots, la privatisation signifie une hausse des coûts pour le public voyageur.

Les expériences vécues au Royaume-Uni et en Australie relativement à la privatisation d'aéroports se sont avérées désastreuses pour les travailleurs aéroportuaires et pour le public voyageur. Les études montrent que les coûts ont augmenté malgré les garanties que ce ne serait pas le cas. Plutôt que de privatiser les aéroports canadiens, l'AIMTA cherche à engager le dialogue avec le gouvernement fédéral dans le cadre d'une discussion sur la façon d'améliorer les conditions de travail de nos membres et le mandat des autorités aéroportuaires, par exemple :



- En améliorant les mesures législatives de manière à permettre aux autorités aéroportuaires de mieux gérer leurs activités et d'avoir un meilleur accès à du financement pour améliorer leurs installations sans augmenter les coûts.
- En instaurant une voix syndicale dans leurs conseils d'administration pour exprimer les préoccupations de dizaines de milliers de travailleurs qui gagnent leur vie dans les aéroports à l'échelle du Canada.
- En éradiquant la tendance croissante du transfert de contrats – ce qui nuit aux travailleurs et a une incidence sur les services et les coûts pour le public voyageur. Des modifications réglementaires visant à mettre fin à cette pratique devraient être mises en œuvre dans les plus brefs délais possibles.
- En utilisant les taxes perçues à partir du droit pour la sécurité des passagers du transport aérien (DSPTA) pour assurer la sécurité des aéroports exclusivement, comme c'était leur but au départ.
- En s'organisant pour que les mesures visant à assurer la sécurité soient maintenues à un niveau optimal pour tous les travailleurs et tous les passagers qui fréquentent l'aéroport.
- En augmentant le salaire minimum des travailleurs aéroportuaires de façon à ce qu'ils puissent vivre dans la dignité.

Les membres de l'AIM sont très préoccupés par la perspective de la privatisation des aéroports canadiens. Le Bureau canadien a lancé une campagne le printemps dernier demandant au gouvernement de revoir ses intentions, de même qu'un important effort de pressions politiques. Plusieurs sections locales ont participé à la lutte contre ce plan Libéral axé sur les intérêts des entreprises. ✿



FACTOÏDE:

LA FÊTE DU TRAVAIL A ÉTÉ DÉCLARÉE JOUR FÉRIÉ NATIONAL AU CANADA EN 1894

LA COUR SUPRÊME DU CANADA AFFIRME EN 2015 LE DROIT DE GRÈVE

LA FORMULE RAND A ÉTÉ INTRODUITE EN 1946

LA COUR SUPRÊME DU CANADA JUGE EN 2007 QUE LA NÉGOCIATION COLLECTIVE EST PROTÉGÉE PAR LA CHARTE CANADIENNE DES DROITS ET LIBERTÉS

PROJET DE LOI 148 DE L'ONTARIO : LOI DE 2017 POUR L'ÉQUITÉ EN MILIEU DE TRAVAIL ET DE MEILLEURS EMPLOIS

PAR LOU PAGRACH, REPRÉSENTANT DE LA GRANDE LOGE DE L'AIM RESPONSABLE DE L'ACTION POLITIQUE

Les conseillers spéciaux chargés de l'Examen portant sur l'évolution des milieux de travail ont publié un rapport final de 419 pages, ainsi qu'un rapport sommaire.

Dans ce rapport, ils proposent des modifications à la Loi de 2000 sur les normes d'emploi de l'Ontario et la Loi de 1995 sur les relations de travail et présentent 173 recommandations.

En 2015, le ministre du Travail, Kevin Flynn, avait entamé l'Examen portant sur l'évolution des milieux de travail en nommant C. Michael Mitchell et John C. Murray conseillers spéciaux pour diriger le plus vaste examen mené depuis des dizaines d'années sur les lois ontariennes du travail et lui présenter un rapport à l'issue de l'examen. L'examen devait aussi porter sur des problèmes soulevés en partie par l'augmentation du nombre d'emplois précaires.

La première phase des consultations publiques de l'examen comportait 12 séances organisées à l'échelle de l'Ontario; plus de 200 exposés y ont été présentés et 300 mémoires ont été reçus.

Le 1^{er} juin 2017, le gouvernement de l'Ontario a déposé le projet de loi 148, *Loi de 2017 pour l'équité en milieu de travail et de meilleurs emplois*. Si elle est adoptée, la loi modifiera considérablement la *Loi de 2000 sur les normes d'emploi* (la « LNE ») ainsi que la *Loi de 1995 sur les relations de travail* (la « LRT »). Le jour même, le projet de loi a été présenté au Comité permanent des finances et des affaires économiques.

Entre autres, les modifications apportées à la LNE auraient les effets suivants :

- augmenter le salaire minimum à 14 \$ l'heure le 1^{er} janvier 2018, puis à 15 \$ l'heure le 1^{er} janvier 2019;
- ajouter une nouvelle partie VII.1 (Demandes de modification de l'horaire ou du lieu de travail) et une nouvelle partie VII.2 (Établissement des horaires de travail);
- inclure le jour de la Famille parmi les jours fériés désignés;
- modifier les règles de calcul du salaire pour jour férié;
- fixer le droit à congé annuel minimal à trois semaines pour les employés dont la période d'emploi est d'au moins cinq ans;
- ajouter le droit à un salaire égal à travail égal, dont le droit à un taux de salaire égal des employés ponctuels d'une agence de placement temporaire qui exécutent essentiellement le même travail qu'un employé du client de l'agence;



De la gauche: Gord Falconer, Chef du personnel, AIM Canada; Dave Flowers, Président, SL2323; Mike Crilly, SL2323, Mark Pacilla, SL2323

- accroître le nombre maximal de semaines non payées de congé familial pour raison médicale et de congé en cas de disparition d'un enfant dans des circonstances criminelles;
- accorder un nouveau congé non payé si l'enfant d'un employé décède pour quelque raison que ce soit;
- accorder un congé d'urgence personnelle à tous les employés et pas uniquement aux employés des employeurs qui emploient normalement 50 employés ou plus, dont deux jours de congé d'urgence personnelle payés. Les employeurs n'auraient plus le droit d'exiger un certificat d'un praticien de la santé qualifié pour ces congés;
- exiger que les agences de placement temporaire accordent aux employés ponctuels un préavis d'une semaine ou leur versent une indemnité tenant lieu de préavis s'il est mis fin à leur affectation avant la fin de sa durée estimative d'au moins trois mois;
- modifier la disposition relative aux avis de contravention afin que les pénalités applicables aux contraventions soient fixées conformément aux règlements;
- établir de nouvelles dispositions en matière de recouvrement.

Entre autres, les modifications apportées à la LRT auraient les effets suivants :

- ajouter une disposition prévoyant qu'un syndicat peut, par voie de requête, demander à la Commission des relations de travail de l'Ontario de rendre une ordonnance enjoignant à l'employeur de fournir une liste de ses employés au syndicat;
- prévoir un autre processus d'accréditation de syndicats comme agents négociateurs pour les employés des employeurs des industries déterminées, soit l'industrie des services de gestion d'immeubles, l'industrie des services de soins à domicile et des services communautaires et l'industrie des agences de placement temporaire;
- prévoir l'arbitrage et la médiation-arbitrage de la première convention;
- édicter des règles en matière de réintégration des employés à la fin d'une grève ou d'un lock-out licite;
- interdire aux employeurs, pendant des périodes de négociation, de congédier un employé compris dans une unité de négociation touchée ou de prendre des mesures disciplinaires à son égard sans motif valable.

Bien que le projet de loi représente de grands progrès en matière d'équité, il ne corrige aucunement d'importantes déficiences du code du travail. Le problème du roulement de contrats, l'interdiction de recourir à des travailleurs de remplacement (briseurs de grève) et l'accréditation par vérification des cartes d'adhésion pour chaque industrie ne sont pas abordés dans le projet de loi proposé. 🌸

Note de l'éditeur:

Ce projet de loi a été adopté comme loi le 22 novembre 2017



De la gauche: Francis Fernandes, SL2413; Tabwinder Rayat, président général, DL140; Sam Jabbar, Recruteur District 140

JAGMEET SINGH LE COMPLÉMENT PARFAIT POUR JUSTIN TRUDEAU!

Ottawa, ON – C'est la première journée vraiment froide du début de novembre à Ottawa, les gens sont emmitoufflés pour se protéger du vent, plusieurs piétons portent des gants, d'autres marchent la tête baissée en essayant de ne pas se heurter les uns aux autres, lorsque soudainement, un éclair de couleur bleu poudre traverse votre champ de vision périphérique. C'est un homme qui porte un turban bleu poudre, qui file à vive allure sur la rue O'Connor en direction de la Colline du Parlement sur une bicyclette pliable, son trench-coat qui claque au vent, en pédalant vigoureusement... il a réussi à battre le feu de circulation de vitesse, contrairement à mon collègue de travail et moi. Pendant que nous attendons patiemment que le feu passe au vert, Jagmeet Singh a déjà traversé la rue Wellington et est arrivé à l'édifice de la Confédération pour se joindre à une manifestation à l'appui d'un projet de loi d'initiative parlementaire visant à protéger les pensions des travailleurs.

Pendant un instant, il est sur les marches devant l'édifice du Centre, s'adressant à une foule de machinistes et de métallos présents pour appuyer le projet de loi d'initiative parlementaire de son collègue Scott Duvall, député du NPD, et quelques instants plus tard, il est déjà rendu dans la tribune des députés pour être témoin de la première lecture du projet de loi C-384 à la Chambre des communes, avant de se retrouver, quelques minutes plus tard, debout aux côtés de M. Duvall, à une conférence de presse. C'est une journée normale au bureau pour le nouveau chef du Nouveau parti démocratique (NPD) fédéral.

Il a été élu député provincial en Ontario dans le comté de Bramalea-Gore-Malton en 2011 et, au cours des deux dernières années, il a occupé le poste de leader adjoint du NPD de l'Ontario avant de décider de changer de chapeau et de se lancer dans l'arène du leadership fédéral. « J'ai fait campagne en faveur du NPD à l'échelle de ce grand pays », explique-t-il. « Je ressens l'extraordinaire potentiel de notre mouvement et de notre parti jusque dans mes os. On a dit que le NPD ne balaierait jamais le Québec et c'est ce que nous avons fait. On a dit que nous ne

formerions jamais un gouvernement en Alberta et nous avons réussi à le faire. On a dit que nous ne formerions jamais un gouvernement à l'échelon fédéral et nous parviendrons à le faire. »



M. Singh sait que ce sera une tâche difficile que d'obtenir l'appui des électeurs québécois, puisqu'il n'est pas un candidat conventionnel. La meilleure façon de faire passer votre message consiste à rencontrer, en personne, le plus grand nombre possible d'électeurs éventuels, comme il l'a fait ici lorsqu'il a rencontré les membres du Comité exécutif du district 11 de l'AIM.

C'est difficile de ne pas établir de comparaisons entre l'accession au pouvoir de la chefferie de M. Singh et celle du regretté Jack Layton. Les deux ont pris les rênes du NPD

fédéral à titre de chef sans détenir de siège, échappant ainsi à la possibilité d'une élection partielle et d'attendre jusqu'aux élections fédérales suivantes. M. Layton a donné au NPD quelque chose qu'il n'avait jamais eu auparavant, soit du véritable charisme, un style qui attire les Canadiennes et Canadiens quelle que soit leur position sociale. Il était anti-Harper et il a livré la marchandise au scrutin, faisant du NPD l'opposition

officielle. Malheureusement, le cancer a emporté Jack Layton avant qu'il n'ait le temps de réaliser ce but que plusieurs croyaient possible : former le premier gouvernement fédéral néo-démocrate.

M. Singh, 38 ans, est avocat de profession, criminaliste plus précisément, il s'exprime clairement, est charmant, possède un bon sens de l'écoute, parle couramment le français et le pendjabi, pratique les arts martiaux et est le dernier Beau Brummel sur la Colline du Parlement avec ses élégants costumes trois pièces. Il dit que son sens de la mode aide à désarmer les stéréotypes à propos des Sikhs qui portent des turbans et de longues barbes. Il donne également au NPD la réplique, dont on a tellement besoin, au chouchou des médias Justin Trudeau. Comme l'a formulé un commentateur politique, il est le politicien qui peut battre Justin Trudeau à son propre

.....
« Les néo-démocrates croient en la justice sociale. Nous voulons voir un pays qui, vraiment, souhaite la bienvenue à tous, s'assure que tout le monde a l'opportunité de réussir. »
.....



jeu et il est l'un des nôtres!

Tandis que Justin Trudeau fait campagne à gauche et gouverne à droite, M. Singh s'en tient à ses racines. « Nous méritons un gouvernement qui comprend ce qui se passe et qui est prêt à lutter contre l'iniquité et à s'opposer à l'injustice et qui possède une vision progressiste qui améliorera la vie des citoyens », a-t-il déclaré aux délégués présents au congrès du NPD provincial de la Colombie-Britannique tenu à récemment à Victoria.

Jagmeet Singh est un ardent défenseur de l'AIM en ce qui a trait aux questions comme le roulement de contrats, la privatisation des aéroports, la précarité de l'emploi et le salaire minimal de 15 \$ l'heure. Après s'être adressé aux délégués présents au Congrès du NPD provincial de la Colombie-Britannique, le premier ministre de la Colombie-Britannique John Horgan a déclaré, en parlant de M. Singh : « Il a tous les éléments qu'il faut. » On le voit ici en compagnie de l'agent d'affaires directeur de district de l'AIM Walter Gerlach, du secrétaire de séance de la section locale 692 de l'AIM Roland James Sturt-Smith, de l'agent d'affaires du district 250 de l'AIM John Humphrey et du délégué de la section locale 1857 de l'AIM Dave Betker

M. Singh croit en une vision favorable à l'élargissement des soins de santé universels en y ajoutant l'assurance-médicaments et l'assurance-dentaire au lieu de les couper. « J'ai une vision pour éliminer les obstacles à l'éducation et faire des investissements afin que tous les niveaux de scolarité soient accessibles à tous », explique-t-il. Il a été élevé à Terre-Neuve, où son père étudiait en médecine et il est déménagé plus tard à Windsor, Ontario. Il mentionne que le racisme auquel il a été confronté lorsqu'il était enfant l'a rendu sensible aux victimes de discrimination et a motivé son choix de carrière comme avocat de la défense. C'est à cause de ces antécédents qu'il croit qu'il peut remédier à ces problèmes. « Les valeurs qui me guident aujourd'hui, et qui continueront de me guider en tant que chef de parti fédéral, sont les valeurs démocratiques sociales et progressistes qui tirent leur origine des expériences que j'ai vécues en grandissant », dit-il. « J'ai une vision de véritable réconciliation et d'une vraie relation de nation à nation avec les peuples autochtones du Canada. Seul le NPD a le

« Il nous faut un geste d'amour pour nous rendre compte que nous sommes tous dans le même bateau et un geste de courage pour exiger mieux, avoir de plus grandes aspirations et lutter pour vivre dans un monde plus juste et plus inclusif », ajoute M. Singh. « Si nous parvenons à remonter le moral des gens autour de nous, nous nous élevons tous. »



courage de combattre l'injustice parce qu'au cœur de chaque néo-démocrate existe une volonté intense de lutter contre l'inégalité. »

M. Singh affronte tous les types de températures pour faire campagne et il était au cœur de l'action en compagnie des membres de l'AIM qui travaillent à l'aéroport Pearson de Toronto pour protester contre le roulement de contrats et faire valoir la nécessité d'un salaire minimum de 15 \$ l'heure. Plusieurs électeurs de son ancien comté de Bramelea-Gord-Malton font partie des 45 000 personnes qui travaillent à l'aéroport et qui éprouvent des difficultés en raison du roulement des contrats et de la précarité de l'emploi.

Jack Layton a écrit une lettre à l'intention de la population canadienne juste avant de mourir, lui demandant d'envisager les solutions de rechange et de considérer que nous pouvons être un pays meilleur, plus juste et plus équitable en travaillant ensemble. Ne les laissez pas vous dire que cela ne peut être fait. Mes amis, l'amour est mieux que la colère. L'espoir est mieux que la peur. L'optimisme est mieux que le désespoir. Alors laissez-nous être remplis d'amour, d'espoir et d'optimisme. Et nous changerons le monde. ✨

FACTOÏDE:

L'AIM DEVIENT LE PLUS IMPORTANT SYNDICAT DES AGENTS DE CONTRÔLE À LA SÉCURITÉ DANS LES AÉROPORTS EN 2012



LES ÉTATS DE SERVICE DE KILLIPS

ÉTABLISSEMENT CERTAINEMENT D'UN RECORD!

Edmonton, AB – L'AIM ne tabule pas les états de service de ses présidents de section locale, mais elle pourrait très bien décider de le faire après que Glen Killips a quitté ses fonctions de président de la section locale 1722 de l'AIM. Au moment de passer le relais de la section locale en février dernier, Glen Killips comptait plus de 30 ans de service comme président!

Le legs qu'il laisse en est un de transparence et d'honnêteté. « Ce n'est pas tout le monde qui veut du job de président. Cependant, si vous acceptez le poste, vous devez faire preuve de transparence et d'honnêteté à l'égard des membres, explique-t-il. Nous faisons rapport sur les finances de la section locale à chaque assemblée, nous tenions les membres informés des griefs et des arbitrages – que nous gagnions ou perdions. Tout le monde savait qui assistait à des formations et pourquoi, parce que j'en faisais un point d'honneur d'en informer les membres. Je suis persuadé qu'ils l'appréciaient et c'est peut-être ce qui explique pourquoi j'étais systématiquement réélu à mon poste. »

Au cours des trois dernières décennies, l'approche financière mise de l'avant par Killips a bien servi la section locale. « Les gens voient un budget de 750 000 \$ et sont prêts à dépenser l'argent sur toutes sortes d'affaires sans même savoir si elles sont nécessaires, explique-t-il. Ça prend de l'argent pour payer les griefs, les arbitrages, les négociations, les assemblées et les locations de salles. On ne peut simplement pas dépenser l'argent comme de l'eau, et je pense que les membres ont apprécié ma rigueur budgétaire. »

Killips, ayant travaillé comme mécanicien de machinerie lourde pour Cummins pendant 39 ans, est devenu membre de l'AIM en décembre 1978. Il a été délégué syndical avant d'accéder à la présidence de la section locale 1722 de l'AIM en mai 1986. Le secret de son succès : une bonne capacité d'écoute, la capacité de tenir compte de la réalité des deux parties à un litige, de l'honnêteté et le courage de remettre un membre dans l'erreur à sa place au besoin. « Il a été un mentor pour moi, explique Dan Uchacz, agent d'affaires pour le district 14 de l'AIM. C'est en raison de lui que je suis devenu agent d'affaires. Glen pense toujours à ce qui est dans le meilleur intérêt des membres, il aborde les situations calmement, il écoute et il est raisonnable. »

Uchacz ajoute ceci : « Mais d'abord et avant tout, s'il pensait que vous aviez tort, il vous le disait. Ce ne sont pas tous les membres qui appréciaient entendre la vérité, mais vous saviez sur quel pied danser avec lui et c'est une approche que les membres appréciaient, selon moi. Ça doit, car il a été président pendant

31 ans et il a sûrement ainsi établi un record en la matière. »

Killips refuse de s'attribuer tout le mérite pour le succès de la section locale au cours des trois dernières décennies. « On ne peut pas tout faire seul, il faut savoir s'entourer des bonnes personnes, explique-t-il. J'ai eu la chance de pouvoir compter sur de bons secrétaires-trésoriers et vice-présidents au fil des ans. Sans eux, je n'aurais jamais pu réaliser ce que j'ai réalisé ou demeuré aussi longtemps en poste. »

Maintenant, que fait le président de section locale de l'AIM aux plus longs états de service au Canada pour occuper son temps? « Bien, mon épouse dit que si j'ai pu être président d'une section locale pendant plus de 30 ans, je peux maintenant m'occuper des finances familiales. C'est donc mon nouveau boulot », dit-il avec le sourire. Il passe ses journées à prendre le café avec d'autres retraités le matin et consacre plus de temps à sa petite-fille. De plus, il se prépare à son voyage de pêche annuel – un rituel depuis maintenant 20 ans. Glen, nous te souhaitons une très heureuse retraite et te remercions pour ton service! 🌸



Dan Uchacz, agent d'affaires pour le district 14 de l'AIM, présente à Glen Killips un cadeau pour souligner ses 31 ans de service comme président de la section locale 1722

FACTOÏDE:

LES MEMBRES DE LA SECTION LOCALE 2332 À SAULT STE. MARIE, EN ONTARIO, SONT MIS EN LOCK-OUT PAR TROIS CONCESSIONNAIRES AUTOMOBILES PENDANT 119 JOURS (2009)

ASSOCIER UN NOM À UN VISAGE – LES VISITES SUR PLACE FONCTIONNENT!

Toronto, ON – Chaque syndicat au Canada a un dirigeant, mais dites-moi combien de simples membres d'un syndicat connaissent vraiment leur dirigeant au-delà de la photo de lui (ou d'elle) publiée sur le site Web ou dans une brochure du Syndicat? Je ne crois pas que l'on exagère en affirmant que plusieurs syndicalistes ne savent même pas qui est leur dirigeant.

Plusieurs dirigeants syndicaux sont élus lors de conventions qui rassemblent des délégués choisis ou élus pour représenter leur section locale respective et les désirs de leurs membres individuels. Les délégués choisissent le dirigeant ou la dirigeante, ils entendent les discours, mais ce n'est pas le cas des simples membres et cela laisse un vide.

Dans le cas de l'Association internationale des machinistes (AIM), la responsabilité incombe à chaque membre d'exercer son droit démocratique et de voter pour les personnes appelées à assumer les fonctions de président international, et de secrétaire-trésorier général et de vice-président général de leur territoire respectif à tous les quatre ans. Lorsque Stan Pickthall a succédé à Dave Ritchie à titre de vice-président canadien, il s'est fixé comme objectif de rencontrer autant de membres canadiens qu'humainement possible. En raison de l'immensité de notre pays, cela s'avère un défi de taille, mais il réussit à le relever par le biais de visites sur place aux lieux de travail de nos membres. En 2017, Stan Pickthall et le chef du personnel Gord Falconer ont effectué près d'une cinquantaine de visites sur place de Sydney, Nouvelle-Écosse jusqu'à Vancouver, Colombie-Britannique, en passant par plusieurs endroits entre les deux.

« Rien ne bat la communication face à face », soutient M. Pickthall. « J'ai l'intention de rencontrer les membres dans leur zone de confort, c'est-à-dire. là où ils travaillent. C'est une situation avantageuse autant pour le Syndicat que pour les membres. C'est également un processus éducatif pour moi puisque nos membres sont des gens très dévoués, acharnés au travail et talentueux qui fabriquent une incroyable variété de produits et qui offrent une grande quantité de services que la population canadienne utilise chaque jour. »

Ce n'est pas souvent que vous pouvez obtenir l'occasion de montrer à votre dirigeant ce que vous faites et comment vous le faites, mais c'est le cas des membres de l'AIM au Canada tout au long de l'année. « Nous ne pouvons pas aider nos gens s'ils ne nous disent pas ce qu'ils ont sur le cœur », indique M. Pickthall. « Accompagné de nos représentants de la Grande loge, agents d'affaires directeurs et agents d'affaires, j'entre en contact avec les membres et je peux entendre directement ce qui les préoccupe. J'en retire une meilleure appréciation de ce que nos membres aiment et n'aiment pas et ils ont bien répondu à cette approche. Cela se traduit souvent par de longues journées lorsque vous visitez plusieurs usines et que vous assistez ensuite à une réunion durant la soirée. »

« Je ne voudrais absolument pas qu'il en soit autrement. C'est une chose que de répondre à un courriel ou à un appel, mais lorsque vous vous retrouvez face à face avec quelqu'un, c'est l'ABC même de la communication qui prévaut et vous devez saisir l'occasion. » L'an prochain, M. Pickthall prévoit faire au moins 50 à 60 visites sur place à l'échelle du Canada. ❁





L'ALENA

L'ACCORD DE LIBRE-ÉCHANGE NORD-AMÉRICAIN

FACTOÏDE:

DANS L'ENSEMBLE, ON ESTIME QUE L'ALENA NOUS A COÛTÉ BIEN PLUS D'UN MILLION D'EMPLOIS.

LES FABRICANTS AMÉRICAINS PAIENT AUX TRAVAILLEURS MEXICAINS UN PEU PLUS D'UN DOLLAR L'HEURE POUR FAIRE LES TRAVAUX QUE LES TRAVAILLEURS AMÉRICAINS AVAIENT L'HABITUDE DE FAIRE.

SOURCE: [HTTPS://GOO.GL/PVPH5Y](https://goo.gl/PVPH5Y)

LA FIN DE L'ALENA – UNE POSSIBILITÉ RÉELLE LE VIEIL ACCORD DE LIBRE-ÉCHANGE N'A RIEN D'UN COUP D'ÉCLAT!

Ottawa, ON – La prochaine ronde de pourparlers sur l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA) doit se dérouler à Montréal du 23 au 28 janvier 2018 et, comme le dit l'expression, les paroles changent, mais l'air reste le même. Le président des États-Unis Donald Trump affirme qu'il annulera l'ALENA s'il n'arrive pas à obtenir une entente, mais aucune date d'échéance n'a été fixée.

Quoi qu'il en soit, la cinquième ronde de pourparlers, qui s'est conclue récemment à Mexico, a été très technique. En revanche, la quatrième ronde a été la plus profonde et enflammée et s'est avérée la plus longue ronde de négociations jusqu'ici pour tenter d'en arriver à une nouvelle entente. Washington a monté sa barre d'un cran avec la présentation des politiques « Achetez américain » dans le secteur de la fabrication d'automobiles, l'abandon progressif de la gestion de l'approvisionnement en produits laitiers canadiens et l'abandon du système de règlement des différends liés à l'ALENA convoité par le Canada. Ce dernier élément en est un qui bloque toute possibilité d'entente et nous pourrions voir le Canada quitter la table des négociations.

Donc, sans l'ALENA, bien peu de choses changeraient en ce qui concerne les relations économiques du Canada avec son plus grand partenaire commercial, n'est-ce pas? Nous ne nous contenterions que de dépoussiérer le vieil Accord de libre-échange (ALÉ) et de poursuivre les échanges sans payer de droits de douane. Cela peut être non seulement naïf, mais aussi une terrible erreur. Il semble que la prémisse selon laquelle la disparition de l'ALENA se traduirait simplement la réapparition

de l'Accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis de 1987 serait la source d'un désaccord important parmi les experts.

C'est naïf parce que l'administration Trump a lancé tout ce processus avec le désir de renégocier ou d'abandonner l'ALENA si l'on ne parvenait pas à conclure meilleure entente pour les intérêts américains. Donc, s'ils veulent renégocier l'ALENA, ce serait insensé de présumer que l'ancien ALÉ serait traité différemment. Comme nous l'avons mentionné précédemment, les paroles changeraient, mais l'air resterait le même!

Un autre aspect est les questions juridiques que cette procédure soulève. Quelles sont les règles concernant l'annulation de l'ALENA et quelles sont les règles concernant le retour de l'ALÉ? Pour citer l'un des experts, l'ALÉ a été suspendu, mais quelles sont les règles pour le faire renaître? L'ALÉ a été suspendu pour faire place à l'ALENA, mais une fois l'ALENA disparu, quelqu'un quelque part doit mettre un terme à la suspension de l'ALÉ.

Aux États-Unis, cette responsabilité incomberait au Congrès américain. Depuis son arrivée au pouvoir, le président Trump est en désaccord avec le Congrès à plusieurs égards et il rédige souvent rapidement des décrets présidentiels tenant lieu de soutien du Congrès. Cela signifie que le Congrès aurait besoin de l'appui de Trump pour réinstaurer le vieil ALÉ ou pour obtenir un vote favorable de la part d'une écrasante majorité des deux tiers au Congrès pour surmonter un veto présidentiel. La Constitution américaine confère effectivement au Congrès le pouvoir en ce qui concerne les accords commerciaux internationaux comme

l'ALENA et l'ALÉ. Habituellement, le Congrès prête simplement ce pouvoir au président et trouve un ensemble de règles qui s'avèrent un bon compromis, que l'on appelle couramment une procédure législative accélérée.

Des murmures laissent entendre que le Congrès pourrait tenter de récupérer son pouvoir légitime, de bloquer tout effort déployé par Trump pour annuler l'ALENA et d'éviter toute cette colère au sujet de l'ALENA, de l'ALÉ ou du commerce en général. Mais les experts prétendent que Trump n'a rien à craindre à cet égard puisque la version actuelle du Congrès n'a pas réussi à adopter la moindre mesure législative politique depuis son entrée en fonction.

Néanmoins, le Canada ne peut se satisfaire que l'ALÉ soit une police d'assurance si on laisse l'ALENA mourir. Trop de choses ont changé depuis 1987, y compris le climat politique américain, ce qui garantit presque que les États-Unis ne seraient pas d'accord avec le *statu quo*.

Alors, que ferons-nous s'il n'y a absolument aucun accord de libre-échange en Amérique du Nord? Les droits de douane seraient en moyenne de 3,5 p. 100 aux États-Unis, de 4,2 p. 100 au Canada et de 7,1 p. 100 au Mexique. Certains experts prédisent que cela réduirait le produit intérieur brut du Canada de quelque 2,5 p. 100 à long terme. En cas de différend entre les États-Unis et le Canada, ou entre le Canada et le Mexique, sans ALÉ en place, le différend serait porté devant l'Organisation mondiale du commerce (OMC).

Quelles seront les répercussions sur votre vie de tous les jours? Cela reste à voir! 