



Journal de l'AIMTA

VOLUME 22 NUMÉRO 3 • 2016 : L'ANNÉE EN REVUE

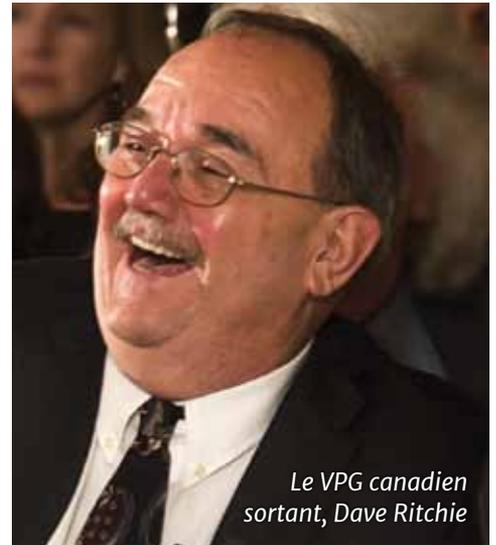
2016 : L'année en revue

Un changement de commandement

Toronto, ON – Que dit-on à quelqu'un qui a toujours surveillé vos arrières, toujours retourné vos appels, toujours répondu à vos questions du mieux qu'il pouvait, toujours fait preuve de franchise quant à ses opinions sur un enjeu – que vous vouliez entendre ce qu'il avait à dire ou pas – et, surtout, toujours fait preuve d'honnêteté à votre égard? Bien, si vous vous appelez Dave Ritchie, un seul mot suffit : Merci!

Cela semble bien peu pour quelqu'un qui aura laissé sa marque sur le Syndicat des machinistes des deux côtés de la frontière. Il en est membre depuis 42 ans et en a été un dirigeant élu pendant 38 ans, dont les vingt dernières années comme vice-président général canadien et membre du conseil exécutif de la Grande loge. Dave Ritchie considère comme un privilège d'avoir pu servir les membres : « Bien que j'aie reçu des éloges, ce sont toutes les gens avec qui j'ai travaillé qui ont tout rendu tout possible. Nous travaillons ensemble et nous avons accompli de grandes choses pour nos membres. » Réfléchissant sur ses 42 ans comme membre et 38 comme dirigeant élu, Ritchie a conclu en affirmant ceci : « Est-ce que j'ai fait des erreurs durant mes 38 ans de carrière comme dirigeant élu de ce syndicat? Bien sûr, mais montrez-moi quelqu'un qui fait des erreurs et je vous montrerai quelqu'un en action. Si vous prétendez n'avoir jamais fait d'erreurs, c'est parce que vous n'avez jamais rien fait! »

C'est un homme qui portait fièrement sa passion pour le mouvement syndical et il a donc eu droit à une reconnaissance digne de son extraordinaire contribution à l'AIM au cours de sa carrière. Après la tenue de la dernière conférence des permanents canadiens, amis, proches, vice-présidents généraux de l'AIM présents et passés, présidents internationaux de l'AIM présents et passés, employés canadiens de l'AIM présents et passés ainsi que membres actifs et retraités de l'AIM se sont rassemblés au Sheraton Centre Toronto le 3 juin dernier pour souhaiter à Dave une bonne et heureuse retraite. Le maître de cérémonie fut nul autre que son successeur, Stan Pickthall, qui occupait le poste de chef du personnel sous Ritchie depuis deux ans. Stan apporte à ses nouvelles fonctions plus de 20 ans d'expérience comme agent d'affaires et agent d'affaires directeur du district 250 de l'AIM (Colombie-Britannique).



Le VPG canadien sortant, Dave Ritchie



Le successeur de Dave, VPG canadien Stan Pickthall

Le *Journal* de l'Association internationale des machinistes et des travailleuses et travailleuses de l'aérospatiale

Affiliée au Congrès du Travail du Canada

Publié par l'AIMTA

www.aimta.ca

Président international

Robert Martinez, Jr.
9000 Machinists Place
Upper Marlboro, MD 20772-2687

Secrétaire-trésorière générale

Dora Cervantes
9000 Machinists Place
Upper Marlboro, MD 20772-2687

Vice-présidents généraux

VPG (Midwest) Phillip J. Gruber
1733 Park Street, Suite 100
Naperville, IL 60563

VPG (Ouest) Gary Allen
620 Coolidge Drive, Suite 130
Folsom, CA 95630

VPG (Transports) Sito Pantoja
9000 Machinists Place
Upper Marlboro, MD 20772-2687

VPG (Sud) Mark Blondin
1111 West Mockingbird Lane,
Suite 1357, Dallas, TX 75247

VPG Diane Babineaux
9000 Machinists Place
Upper Marlboro, MD 20772-2687

VPG (Est) James Conigliaro
135 Merchant Street, Suite 265,
Cincinnati, OH 45246-3730

VPG (Siège social) Ricky Wallace
9000 Machinists Place
Upper Marlboro, MD 20772-2687

VPG (Canada) Stan Pickthall
18 prom. Wynford, bureau 310
Toronto, ON M3C 3S2

VPG Brian Bryant
9000 Machinists Place
Upper Marlboro, MD 20772-2687

Rédacteur : Bill Trbovich
Service des communications
de l'AIMTA

Traduction :
Les Traductions St-François
Imprimé au Canada



N° D'ENTENTE POUR
PUBLICATION 40006466

Retourner toute correspondance ne pouvant être livrée au Canada au:

Journal de l'AIMTA
18 prom. Wynford, bureau 310
Toronto, ON M3C 3S2

Répercussions de l'expansion du Régime de pensions du Canada sur vous



Par Aurélie Sarrabezolles
Directrice de la recherche de l'AIM Canada

Le 20 juin 2016, les ministres des Finances du gouvernement fédéral et de huit provinces ont convenu d'une expansion du Régime de pensions du Canada (RPC) à compter du 1^{er} janvier 2019. La mise en œuvre de cette mesure doit être complétée d'ici 2025. Les provinces du Québec et du Manitoba n'ont pas signé l'accord.

Cet article est un aperçu de la réforme.

Principales modifications

- Les cotisations de l'employeur et celles du travailleur/travailleuse seront majorées de 1 % au cours de la période de cinq ans. Le taux passera donc de 4,95 % à 5,95 %
- Le maximum des gains annuels ouvrant droit à pension du RPC sera augmenté de 54 900 \$ à 82 700 \$
- Le taux de remplacement du revenu passera de 25 % à 33 %. À l'heure actuelle, le RPC verse aux travailleurs retraités l'équivalent de 25 % de leur revenu avant la retraite. En vertu du nouveau régime, les travailleurs gagnant 54 900 \$ par année auront droit à une rente de retraite annuelle maximale d'environ 17 500 \$, ce qui représente une augmentation de 4 390 \$ par année selon Finances Canada
- La partie bonifiée des cotisations au RPC sera déductible du revenu imposable

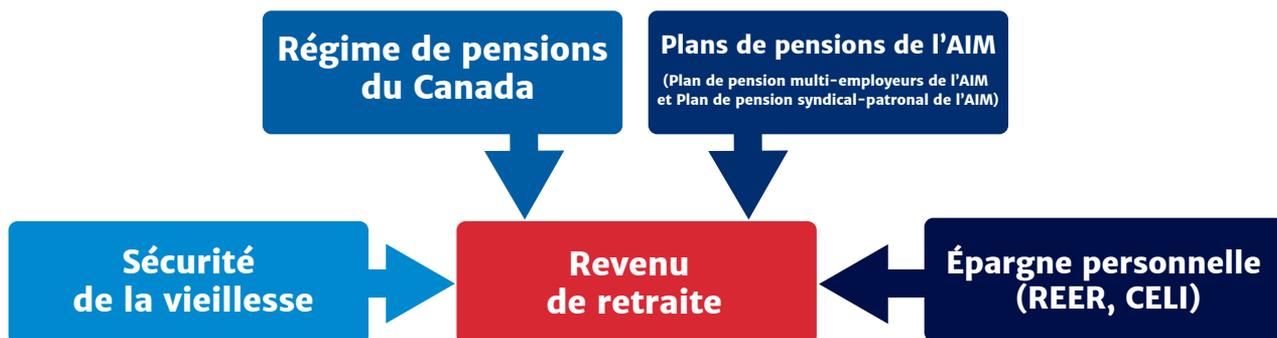
Avantages pour vous

Selon votre groupe d'âge, les prestations auxquelles vous aurez droit varieront. Veuillez noter que pour avoir droit à la prestation maximale, le travailleur ou la travailleuse devra avoir cotisé le montant maximal pendant 40 ans, une fois que le nouveau régime aura été mis en œuvre intégralement après 2015.

- Travailleurs/travailleuses âgé/es de moins de 16 ans : 100 % de la prestation
- Travailleurs/travailleuses âgé/es entre 25 et 45 ans : 40-90 % de la prestation
- Travailleurs/travailleuses âgé/es entre 45 et 65 ans : moins de 20 % de la prestation en moyenne
- Retraité/es âgé/es de plus de 65 ans : aucune prestation

Dans l'ensemble, ce sont de bonnes modifications, car elles viendront en aide aux travailleurs à plus faible revenu lorsque ces derniers prendront leur retraite. Pour sa part, la priorité de l'AIM est de poursuivre la lutte pour obtenir de meilleures pensions pour ses membres et l'ensemble des travailleurs et des travailleuses.

Régime de pensions du Canada appliqué aux membres de l'AIM



Un congrès où il faisait bon être



Chicago, IL – Le 39^e congrès de la Grande loge, qui s'est déroulé du 5 au 9 septembre dernier à Chicago, a été unique à bien des égards. On y a accueilli le pourcentage le plus élevé de nouveaux délégués de tout congrès de la Grande loge des deux côtés de la frontière – 79 %! Le délégué le plus âgé avait 63 ans de plus que le plus jeune délégué, et ce congrès a créé une nouvelle source de revenus pour la Ligue non partisane des Machinistes (LNPM) et d'autres œuvres de bienfaisance liées à l'AIM.

Le président international, Robert Martinez, a donné le coup d'envoi au congrès en affirmant aux délégués que le conseil exécutif de l'AIM et lui s'engageaient à être responsables, transparents et accessibles en matière de finances. Il a fait valoir le besoin de mettre de l'ordre dans les finances du syndicat et a décrit les mesures qu'il avait prises avec le conseil exécutif de l'AIM depuis le 1^{er} janvier 2016 en ce sens. Le recrutement étant une activité essentielle pour augmenter l'effectif et le rayonnement de l'AIM, M. Martinez a invoqué la nouvelle approche adoptée par l'AIM en matière de recrutement. « Nous devons avoir l'audace et la confiance nécessaires pour trouver de nouvelles façons de recruter, car notre pouvoir d'influence et notre avenir en dépendent », a-t-il déclaré.

Afin de mieux servir les intérêts des membres aux tables de négociation, il a annoncé l'intention d'offrir la formation de préparation à la négociation sur le terrain pour les sections locales et les districts qui ne sont pas en mesure de se rendre au Centre Winpisinger. C'est directement en réponse à une demande formulée par des membres et c'est donc signe que la direction est à l'écoute des membres. Le congrès a donc commencé sur de solides bases positives.

« Une des meilleures suggestions parmi celles formulées par des membres a été de rendre notre formation de préparation à la négociation accessible à un plus grand nombre de comités de négociation, a expliqué M. Martinez. Cette formation vise également à renforcer le rôle crucial que jouent les délégués syndicaux dans le processus de négociation.

Les délégués représentent véritablement l'épine dorsale de ce syndicat. »

Selon la tradition, la veille de l'ouverture d'un congrès, la convoitée cloche ferroviaire de l'AIM – qui symbolise les racines du syndicat depuis 1888 et occupe une place de choix lors de chaque congrès – est prise en otage contre l'échange d'une rançon. Pendant la durée de chaque congrès, des rapports quotidiens sont présentés sur les recherches pour retrouver la cloche et des dons sont offerts pour son retour. Une fois la cloche retournée, ces dons sont versés à la LNPM. Cette année, au congrès, les 1 400 délégués présents – incluant 114 Canadiens – ont misé sur les cravates des membres du conseil exécutif comme une source de revenus. En commençant avec Robert Martinez, des délégués ont offert des centaines, voire des milliers, de dollars en échange d'une « cravate exécutive ». Une fois que la cloche eut été retournée, la pratique s'est poursuivie au profit d'autres œuvres de bienfaisance de l'AIM. La cravate du VPG canadien Stan Pickthall a été vendue pour 950 \$ au profit de Guide Dogs of America.

La fin du congrès a été marquée par l'adoption par les délégués d'un nombre record de résolutions traitées par le Comité des lois. L'esprit de coopération et de solidarité entre les membres se ressentait et les préparatifs sont maintenant en cours en vue du 40^e congrès de la Grande loge, qui se tiendra à San Diego dans quatre ans.

Rencontrer les membres en personne, ça prend du temps, mais ça en vaut la peine

Qu'ils soient préposés d'escale pour Air Canada à Montréal, Toronto, Vancouver, Calgary ou Edmonton, techniciens automobiles pour Cullen Diesel à Surrey, en Colombie-Britannique, mécaniciens-monteurs aux chantiers navals de Vancouver ou mécaniciens de machinerie lourde pour Finning Canada à Edmonton, en Alberta, ils ont tous quelque chose en commun. Ils sont tous membres de l'AIM et ils ont pu s'entretenir en personne avec leur vice-président général!

Depuis avoir pris les rênes du territoire canadien le 1er mai 2016, Stan Pickthall a parcouru le pays dans l'optique de rencontrer le plus de membres de l'AIM que possible. « C'est quelque chose auquel je crois profondément, a affirmé Pickthall. C'est quelque chose que j'avais fait lorsque j'étais l'agent d'affaires directeur du district 250 et je continuerai de le faire maintenant à l'échelle nationale comme vice-président général canadien. »

La tournée a commencé par une visite de l'Aéroport international Pearson de Toronto. Là, Pickthall s'est entretenu avec des techniciens d'Air Canada, des préposés d'escale, des préposés à l'entretien cabine, des préposés aux passagers en fauteuil roulant, des agents de contrôle de la sécurité aéroportuaire— tous des membres de l'AIM qui travaillent pour le principal employeur de Toronto.



« C'est une excellente façon de rencontrer les membres et de prendre le pouls sur des questions à la fois positives et négatives qui leur sont importantes, a expliqué Pickthall. Notre objectif est de rendre le bureau canadien plus visible et plus accessible. Nous voulons être plus qu'un simple nom qu'ils lisent dans un communiqué de presse ou voient dans un clip vidéo. Tout est question de service et notre service fait notre fierté. »

Véritable monument pour les membres du district 250 de l'AIM pendant 20 ans, Pickthall s'efforce de se faire mieux connaître aux membres dans le reste du pays. « Je suis heureux d'affirmer que nos membres n'ont aucune gêne par rapport à leur syndicat. Ils savent ce qu'il fait pour eux et proposent même parfois des façons de l'améliorer, a-t-il expliqué. C'est une chose de le lire sur papier, mais c'en est une autre de prendre le pouls directement, en personne, et c'est exactement ce que ces visites me permettent de faire. »



Nous rebâtirons

Voici tout ce qui reste de la maison de Shane Ganong.

Le camion sur lequel il travaillait n'est plus qu'une épave calcinée. Le bloc-moteur en aluminium a fondu dans l'incendie.



Fort McMurray, AB – Le 1^{er} mai 2016, un feu de végétation s'est déclaré au sud-ouest de Fort McMurray (Alberta), 434 kilomètres au nord-ouest d'Edmonton. Dès le 3 mai, ce feu a ravagé la communauté, détruisant sur son passage 2 400 maisons et bâtiments, dont au moins 50 appartenaient à ou étaient loués par des membres des sections locales 99 et 1722 de l'AIM. S'en est suivie la plus importante évacuation de personnes dans l'histoire de l'Alberta. En effet, plus de 88 000 résidents de Fort McMurray ont dû quitter la ville précipitamment.

Plus de 600 membres de l'AIM, dont 300 résidents permanents et d'autres qui s'y rendaient chaque semaine ou parfois tous les jours pour travailler, ont été touchés. Ces membres travaillent pour des entreprises comme Finning International, Kal Tire, Strongco Equipment et Levitt Machinery. Ils assurent la révision générale, la réparation et l'entretien de l'équipement lourd utilisé dans l'industrie du pétrole. Un quart de la production canadienne de pétrole – soit un million de barils par jour – est extrait des sables bitumineux autour de Fort McMurray.

Des gens ont été déracinés de leur milieu, parfois deux fois plutôt qu'une. Ils ont perdu tout ce qu'ils possédaient : leur maison a été rasée et leurs véhicules ont été incendiés. Une fois évacués, plusieurs ont trouvé refuge chez des membres de la famille, des amis ou des collègues de travail, tandis que d'autres ont été accueillis par de parfaits étrangers. C'est ainsi que la solidarité se manifeste au Canada.

Des vélos appartenant à Eden et Isis Gangong figurent parmi les rares objets témoignant d'un quartier jadis bien vivant.



Des membres de l'AIM ont réservé une réponse rapide et réconfortante à l'appel lancé au nom des sinistrés. « La générosité et le soutien dont j'ai été témoin depuis avoir accepté la fonction de coordonnateur du comité de secours aux sinistrés s'avèrent tout simplement extraordinaires, explique Shawn Plouffe, secrétaire archiviste de la section locale 99 de l'AIM. J'ai reçu des courriels de membres ayant tout perdu dans lesquels ils me demandent comment ils peuvent venir en aide à d'autres ayant encore moins de ressources qu'eux. C'est la solidarité syndicale à son meilleur. »

Fort McMurray

Cette résidente de Stone Creek n'a pas eu droit de bonnes nouvelles. Elle s'est fait dire par un inspecteur qu'elle ne pourrait rien récupérer; ses possessions ont été trop lourdement contaminées.



« Nos membres ont apporté un soutien financier et moral exceptionnel à leurs confrères et consœurs de Fort McMurray, affirme Bob McKinnon, agent d'affaires directeur du district 14 de l'AIM. Personne n'a hésité. Nos membres à Fort McMurray avaient besoin d'aide et leur appel fut entendu : vêtements, nourriture, logement, argent – on n'a manqué de rien. Et nos membres continueront d'être généreux tant et aussi longtemps que des besoins se feront sentir. »

David Hyde, un pompier volontaire et mécanicien de machinerie lourde à l'emploi de Finning International, membre de la section locale 99, a hébergé deux de ses voisins dans des caravanes installées dans l'entrée de cour de sa demeure de Sapræ Creek après le début des incendies. Et ils y ont passé la majeure partie de l'été! Le technicien d'équipement lourd Duane Brooks, membre de la section locale 99, a pris sa retraite deux semaines avant le début des feux. Moins de deux jours après le début de la catastrophe, il était à Lac LaBiche pour installer des génératrices et des caravanes pour les évacués afin qu'ils aient un endroit où rester. Partout où la catastrophe avait frappé, des membres des sections locales 99 et 1722 étaient présents pour prêter main forte aux sinistrés.

La Grande loge de l'AIM a versé un don de 50 000 \$ au fonds d'aide aux sinistrés mis sur pied par le district de l'AIM et la section locale 99 de l'AIM a fait don du même montant. Depuis lors, les dons affluent de partout au pays : le Conseil des Machinistes du Québec a versé 2 500 \$, le Conseil provincial des Machinistes de l'Ontario a levé plus de 1 200 \$ pendant son récent congrès et la section locale 2921 de l'AIM, qui représente les agents de contrôle de l'aéroport Pearson à Toronto, a placé la barre haut en amassant 7 000 \$ par la vente de produits de boulangerie aux aéroports 1 et 3. Leur employeur, Garda Canada, a égalé ce montant, pour un don totalisant 14 000 \$. Il va sans dire que les Machinistes ont un grand cœur et les poches profondes alors que les besoins en Alberta sont criants.

Ce n'est qu'au début de juin que les résidents, ayant la chance d'avoir encore une maison dans laquelle retourner, ont pu réintégrer leur domicile. Cependant, le sort de milliers d'autres demeurait incertain. Certaines personnes avaient trop de difficulté de parler de l'épreuve qu'elles avaient traversée et, comme les survivants de l'ouragan Katrina en Nouvelle-Orléans, elles ont décidé de quitter et de ne jamais remettre les pieds à Fort McMurray. Cependant, cinq membres de l'AIM ont accepté de parler de ce qu'ils ont vécu. Leurs histoires suivent.

« Je travaillais sur un camion dans mon garage. Quand j'ai regardé dehors, ma rue était en feu. Je n'en croyais pas mes yeux », explique Shane Ganong, membre de la section locale 99 de l'AIM. Il habitait le quartier Waterways, situé au bas de la côte menant à Fort McMurray. « Le haut de la colline était enveloppé d'une épaisse fumée moire. Les flammes derrière ce mur de fumée étaient rouges et oranges et jetaient une lueur rouge sur tout. Le feu s'est mis à déferler la côte vers ma maison, alors je savais qu'il ne me restait pas beaucoup de temps. J'ai pris un sac à ordures et je l'ai rempli de quelques vêtements, nos passeports et une enveloppe remplie d'argent [le produit de la vente récente d'un camion] ». Puis, il a laissé sa demeure à son sort.

David Hyde avait déjà accumulé 80 heures de travail comme mécanicien d'équipement lourd itinérant pour Finning International lorsqu'il a été appelé en service le 3 mai. Hyde est aussi pompier volontaire pour le service d'incendie de Sapræ Creek. « J'ai perdu une remise, mais ma maison a été épargnée par l'installation de gicleurs sur le toit. Cependant, 30 % des maisons dans cette communauté n'ont pas eu la même chance », explique Hyde. Le feu, alimenté par des vents de 72 km/h, rasait une superficie de trois kilomètres carrés chaque heure. « La chaleur et les flammes étaient intenses et les vents n'arrêtaient pas de changer de direction. On réussissait à contenir les flammes à un endroit, puis les vents poussaient le feu vers un autre bâtiment ou même de l'autre côté de la rue. Je n'ai jamais eu à combattre un incendie aussi intense que celui-là. »

Suite à la page suivante...

En date du 6 mai, le feu avait détruit 12 structures dans le hameau d'Anzac, situé à 36 kilomètres au sud-est de Fort McMurray. Dans le quartier d'Abasand, 50 % des maisons ont été détruites. À Beacon Hill, ce sont 70 % des maisons qui ont été rayées de la carte. North Parsons a perdu une école en construction, tandis qu'à Sapræe Creek, 30 % des maisons ont été rasées. Wood Buffalo a perdu 30 maisons, Waterways, 90 % de ses maisons et Stone Creek, 70 maisons. Et la région a été considérée comme une zone de feu active plus d'un mois après l'extinction des feux!

La ville de Fort McMurray est animée d'un esprit de résilience typiquement canadien. Un drapeau canadien flotte au bout d'une entrée de cour sur l'avenue Hughes dans le quartier Waterways. Derrière le drapeau, on aperçoit quelques casseroles et poêles. C'est tout ce que les propriétaires ont réussi à sauver.



Pour Kyle Hepditch, un mécanicien d'équipement lourd de 26 ans à l'emploi de Levitt Machinery, marié et père d'un bébé de six mois, le feu a eu un double impact. La maison qu'il louait a été consommée par le feu et la famille a perdu tout ce qu'elle possédait. Il a subi le deuxième impact lorsque son employeur a refusé de le rapatrier à Fort McMurray. Levitt Machinery lui a plutôt offert un emploi à Edmonton, où il loue actuellement une maison, mais gagne un salaire moins élevé. (En effet, les mécaniciens d'équipement lourd en poste à Edmonton gagnent moins que leurs homologues à Fort McMurray.) « C'est assez difficile au départ de tout perdre, mais là, ils refusent de me retourner à Fort McMurray et ont même affiché mon ancien poste! »

Tout comme Hepditch, Lorne Park est membre de l'AIM et résident de Beacon Hill, le quartier adjacent à l'autoroute 63, la seule route permettant d'entrer à Fort McMurray et d'en sortir. La maison de Lorne a été épargnée, mais il ne peut pas la réintégrer.

« Les terrains autour de ma maison sont lourdement contaminés par les produits toxiques ayant brûlé pendant l'incendie, explique-t-il. La meilleure évaluation quant à une éventuelle réintégration du quartier nous mène à septembre, mais personne ne semble encore en avoir la certitude. »

Paul Mandryk est propriétaire d'une maison à Edmonton et loue une demeure à Fort McMurray, où

il travaille pour Finning International. Comme bon nombre des autres membres de la section locale 99, il travaille par périodes échelonnées. Souvent, il travaille deux semaines et a deux semaines de congé par la suite. « L'incendie m'a dérobé de tout ce que je possédais à Fort McMurray : vêtements, meubles et autres objets personnels. J'ai néanmoins eu de la chance, car ma maison est intacte. »

Les évaluations initiales des indemnités d'assurance totalisent jusqu'à 9 milliards de dollars canadiens dans le scénario où toute la collectivité doit être rebâtie. Une deuxième évaluation, établie sur la base des dommages constatés à ce jour, fixe les coûts entre 2,6 et 4,7 milliards de dollars canadiens, tandis que la perte de production de pétrole coûte quelque 70 millions de dollars par jour à l'économie albertaine. Au total, on estime que ces feux

auront coûté 1 milliard de dollars canadiens à l'économie de la province.

Toute cette histoire a connu une fin bien particulière. Il faut savoir que, une fois la reconstruction entamée vers la mi-août, la municipalité de Wood Buffalo, qui englobe Fort McMurray, a fait parvenir une facture de nettoyage aux résidents dont la maison avait été détruite ou endommagée par l'incendie. Chaque facture couvrait les frais de ramassage des débris sur le site domiciliaire et les frais de transport de ces débris jusqu'au dépot local. Il semble que les compagnies d'assurance ne couvrent pas cette dépense!

Nous pouvons survivre et nous pouvons rebâtir! Cette plante pousse en dé fiance de toute la destruction qui l'entoure. Il y a lieu d'espérer que la reconstruction ait déjà commencé.



Des cieux turbulents poignent à l'horizon

Par Carlos DaCosta

Coordonnateur des lignes aériennes pour l'AIM

Le 25 juin 2014, la ministre fédérale des Transports de l'époque, Lisa Raitt, a lancé un examen de la *Loi sur les transports au Canada*, puis nommé David Emerson pour présider le comité d'examen. M. Emerson est un dirigeant d'entreprise et tous ses conseillers provenaient des milieux d'affaires et de l'industrie.

Le 25 février 2016, le ministre des Transports, Marc Garneau, a déposé le rapport sur la *Loi sur les transports au Canada* à la Chambre des communes. Les recommandations formulées dans le rapport gravitaient autour de l'expansion de la privatisation, de la déréglementation et de la concurrence dans l'industrie des transports.

L'AIM a pris connaissance de ce volumineux rapport de plus de 700 pages, qui explique les trois décennies de déréglementation, de libéralisation et de vente d'actifs gouvernementaux. Il porte sur le transport ferroviaire, le transport aérien et le transport maritime. Le rapport aborde les besoins en matière de transport dans le Nord, les changements climatiques, l'innovation technologique et la gouvernance. Cependant, il n'aborde aucun enjeu syndical et fait fi des impacts des recommandations sur les membres de l'AIM, leurs revenus, leurs conditions de travail et la qualité de leur travail.

Les recommandations mettent l'accent sur un accroissement de la libéralisation, l'harmonisation réglementaire, l'élargissement de l'accès aux investissements privés et l'intensification des forces concurrentielles. Ce sont tous des facteurs qui sont lourds de conséquences négatives pour la main-d'œuvre dans le secteur du transport aérien.

Voici quelques-unes des recommandations formulées dans le rapport : Ouvrir les autorités aéroportuaires du Canada à la propriété privée; déréglementer davantage le transport aérien et accroître la propriété et le contrôle étrangers des lignes aériennes.

Au milieu des années 1980, au Canada, ce sont les gouvernements qui étaient propriétaires et exploitaient l'infrastructure et les fournisseurs de services. De plus, ils réglementaient l'industrie des transports. En 1985, les gouvernements ont poursuivi la commercialisation, la vente d'actifs, la déréglementation des marchés et la libéralisation du commerce international.

Entre 1986 et 2006, le Canada est passé d'un système où le gouvernement était propriétaire et exerçait le contrôle à un système axé sur les marchés commerciaux. Cette transformation a débuté par la déréglementation du marché intérieur des services de transport aérien et la privatisation d'Air Canada. Elle a eu pour conséquence des pertes d'emplois, des coupures de services, des faillites, des consolidations et des hausses de prix dans certains marchés régionaux.

À la suite de la déréglementation et la privatisation des transporteurs, le gouvernement s'est mis à commercialiser de plus grands aéroports ainsi que les services de navigation aérienne. C'est notamment durant cette période que Nav Canada fut créé comme organisme sans but lucratif chargé de l'exploitation du système canadien de navigation aérienne. La solution proposée dans le rapport pour régler ce problème consiste à créer des aéroports privés à but lucratif.

S'agissant des mesures décrites ci-dessus ayant été prises par des gouvernements antérieurs, l'AIM a clairement présenté ses craintes quant aux impacts potentiels que pourraient subir ses membres qui œuvrent dans l'industrie du transport aérien. À ce jour, la plupart de nos craintes se sont matérialisées.

Le rapport Emerson recommande de passer d'ici trois ans à une structure de capital-actions pour les plus grands aéroports, moyennant un financement en fonds propres provenant d'importants investisseurs institutionnels. Trois options pour la privatisation des grands aéroports sont décrites.

Une autre recommandation formulée dans le rapport propose d'élargir la portée des règles de propriété étrangère parmi les transporteurs aériens. La plupart des pays limitent la propriété étrangère des transporteurs aériens à entre 0 et 49,9 % des actions votantes, alors que le Canada – tout comme les États-Unis – imposait jusqu'à peu une limite de 25 %.

Le rapport recommande de hausser la limite de propriété étrangère à au moins 49 % dans le cas des transporteurs aériens offrant des services passagers commerciaux et à 100 % dans le cas de transporteurs aériens offrant des services de transport de marchandises et des services aériens spécialisés.

Le rapport aborde aussi la sécurité dans les aéroports et le contrôle des passagers. Nous courons actuellement le risque d'être confrontés à des lignes d'attente plus longues si le gouvernement ne bonifie pas les budgets pour tenir compte de l'augmentation du nombre de passagers. Au cours des cinq dernières années, ce nombre a augmenté de 21 %, alors que le financement n'a pas suivi. En moyenne, le nombre de passagers au Canada augmente de 3,5 % par année.

Les recommandations n'abordent pas suffisamment ce problème et le gouvernement continue d'empocher les recettes générées de la vente de billets d'avion. Nous aimerions que le gouvernement dépense toutes les recettes générées comme il se doit, notamment pour embaucher un plus grand nombre d'agents de contrôle pré embarquement dans les aéroports afin de réduire les lignes d'attente de passagers.

Le rapport n'aborde ni les préoccupations ni les craintes des travailleurs du secteur des transports. Les questions de santé et de sécurité sont également omises du rapport.

Fait intéressant, plusieurs des recommandations formulées dans le rapport sur l'examen de la Loi vont à l'encontre de l'objectif du gouvernement libéral de « renforcer la classe moyenne et d'aider ceux qui travaillent fort pour en faire partie ». Par conséquent, il sera intéressant de voir comment le gouvernement libéral de Justin Trudeau réagira.

Accords commerciaux contre les droits

Par Aurélie Sarrabezolles

Directrice de la recherche de l'AIM Canada

L'année 2016 fut une année très chargée sur le plan des accords commerciaux. Motivés par un programme néolibéral, les dirigeants canadiens négocient des accords néfastes avec différents partenaires, des accords qui portent atteinte aux droits des travailleurs. Le commerce devrait être axé sur la croissance économique et le développement social, mais ces accords – dévoilés au public et aux travailleurs canadiens sans que ces derniers aient tous les faits et tous les renseignements – pourraient avoir des effets désastreux sur l'emploi, les services publics, le coût des médicaments d'ordonnance et ainsi de suite. L'Accord économique et commercial global (AECG) a été signé en octobre dernier au terme de sept années de négociations à huis clos. Le Partenariat transpacifique (PTP) implique 12 pays de l'Asie-Pacifique. Enfin, l'Accord sur le commerce des services (ACS) est un autre accord commercial qui portera atteinte aux droits des travailleurs canadiens. Cet article présente une brève analyse de ces trois accords commerciaux.

AECG

Qu'est-ce que l'AECG?

L'Accord économique et commercial global (AECG) est un traité récemment négocié entre l'UE et le Canada. Selon la Commission européenne, il « supprimera les droits de douane, mettra fin aux restrictions en matière d'accès aux marchés publics, ouvrira le marché des services, offrira aux investisseurs un environnement prévisible et aidera à prévenir la copie illicite d'innovations ou de produits traditionnels de l'UE. »

Négociation et ratification de l'AECG

Les négociations ont pris fin en 2014 et la version finale du document a été divulguée au public en février dernier. L'accord a fini par être signé le 30 octobre. La plupart des dispositions de l'accord prendront effet au début de 2017; cependant, la mise en œuvre complète de l'accord dépendra du feu vert donné par le Parlement européen au Conseil de l'UE et chacun des 28 pays de l'UE concernés ratifiera le document conformément à leurs procédures de ratification respectives. Après la résistance démontrée par la Wallonie, les Pays-Bas pourraient tenir un référendum sur l'AECG. Une pétition contre l'accord, menée à l'initiative du mouvement *Meer Democratie* (Plus de démocratie), circule et vise à exiger la tenue d'un référendum.

Pourquoi l'AECG représente-t-il un mauvais accord?

Comme l'ont souligné le Congrès du travail du Canada (CTC) et la Confédération européenne des syndicats (CES), de nombreux

changements doivent être apportés à l'AECG dans sa version actuelle :

- Éliminer les tribunaux de l'investisseur et les mécanismes de règlement des différends entre investisseurs et État (RDIE). Ce mécanisme central permet aux investisseurs étrangers de contester, devant un panel d'arbitrage privé, toute mesure prise par les gouvernements locaux, provinciaux et fédéral visant à protéger l'environnement ou la santé publique ou encore à promouvoir des développements ou l'emploi au Canada au détriment des profits des entreprises. Ce mécanisme n'a aucune raison d'être, car notre pays compte déjà un excellent système judiciaire. Permettre au secteur privé de s'ingérer dans le système judiciaire institutionnalisé pourrait mener à une issue désastreuse. C'est antidémocratique et contraire à l'État de droit.
- Respecter les droits du travail.
- Prévoir une révision.
- Protéger les services publics.
- Quant au secteur de l'aérospatiale, tel que souligné dans un article antérieur, bien que l'AECG ne concerne pas directement l'accord « Ciel ouvert » de 2009 entre le Canada et l'UE, il exercera des pressions sur notre secteur aérospatial, lequel fait déjà face à une intense concurrence européenne soutenue par les gouvernements de l'UE. Récemment interrogé sur l'opposition à l'AECG, le président du Conseil de l'UE, Donald Tusk, a répondu la chose suivante (traduction): « le libre-échange et la mondialisation sont censés protéger, mais peu de personnes le comprennent ou y croient. » Étant donné que le Canada n'est pas prêt à modifier cet accord secret, cela démontre que le gouvernement libéral souscrit au mythe de la mondialisation et, ce faisant, mine les droits des travailleurs.

en 2016 : attaques des travailleurs

PTP

Qu'est-ce que le PTP?

Le PTP est un vaste accord commercial qui lie le Canada, les États-Unis, le Mexique, le Chili, le Pérou, le Vietnam, Brunei, l'Australie, la Nouvelle-Zélande, la Malaisie, le Japon et Singapour.

Principales dispositions prévues au PTP :

- Élimination de barrières tarifaires.
- Dispositions sur l'emploi qui menacent l'emploi au Canada en permettant à des sociétés étrangères d'embaucher à l'extérieur du pays.
- Dispositions de RDIE permettant aux entreprises d'intenter des poursuites contre des gouvernements.

Négociation et ratification du PTP

Tout comme l'AECG, l'accord a été signé, au terme de négociations secrètes menées sans consultation, à Auckland, en Nouvelle-Zélande, le 4 février 2016. Il reste aux 12 pays de ratifier la version définitive de l'accord. Depuis la signature de l'accord, le gouvernement fédéral tient des consultations et assemblées publiques partout au pays. C'est l'occasion pour les travailleurs d'un océan à l'autre de défier le gouvernement et de se faire entendre à ces événements publics. Il y aura un débat au Parlement et un vote se tiendra après le processus de consultation. À nos yeux, le processus de consultation est un geste futile.

Les résultats de l'élection présidentielle américaine nous donnent un nouveau regard sur l'approche américaine au libre-échange. Le président élu Donald Trump souhaite hausser les tarifs douaniers applicables aux biens importés de la Chine et du Mexique. De plus, il menace de renégocier l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA).

Pourquoi le PTP représente-t-il un mauvais accord?

Le Congrès du travail du Canada a organisé une journée de lobbying sur la Colline du Parlement le printemps dernier et a imploré le gouvernement libéral de rejeter le PTP. L'AIM a participé à cette initiative et y avait d'ailleurs la plus importante délégation. Des membres de l'AIM ont rencontré des députés fédéraux et les ont défiés à propos de cet accord commercial. Le nœud du problème en ce qui concerne le PTP est que 97 % des biens commerciaux qui s'échangent entre le Canada et les autres pays signataires sont déjà exempts de droits. Si le Canada réussissait à accéder à plus de marchés grâce au PTP, cela aurait un impact négatif sur l'emploi, particulièrement dans les industries automobile et laitière.

Suite à la page suivante...

En mai dernier, le Centre canadien de politiques alternatives (CCPA) a publié un rapport de recherche intitulé *Le PTP et l'impact de l'élimination des tarifs sur le commerce canadien*.

Voici le contenu de la conclusion du rapport de recherche :

« Le PTP pourrait avoir d'importants impacts dans plusieurs domaines de politiques publiques qu'il n'est pas possible d'approfondir ici mais qui sont abordés dans d'autres analyses du CCPA de la série « De quel grand 'deal' est-il question? » sur le Partenariat transpacifique. Le présent rapport a examiné les impacts potentiels de la réduction des tarifs proposée par le PTP sur l'économie canadienne. L'analyse indique que, loin de bénéficier automatiquement aux travailleurs et aux consommateurs, l'accord risque d'exacerber la dépendance du Canada aux exportations de produits primaires moins créateurs d'emplois. Le potentiel du PTP à créer des opportunités dans certains secteurs, comme les exportations de porc et de graines, doit être évalué par rapport à l'impact de l'augmentation des importations de produits laitiers provenant des États-Unis, de la Nouvelle-Zélande et de l'Australie, des importations sans tarifs des produits de fabrication de pointe en provenance du Japon, et des biens manufacturés à faible valeur ajoutée de juridictions où les coûts de production et de main-d'œuvre sont bas comme en Malaisie et au Vietnam. Le Partenariat transpacifique cherche non seulement à éliminer les tarifs mais aussi plusieurs des outils que les gouvernements, dont celui du Canada, pourraient raisonnablement vouloir utiliser pour favoriser le développement économique et l'accroissement de leurs exportations. »

Le secteur du transport aérien est une autre industrie qui est menacée par le PTP. Tel que souligné par la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF), s'il est ratifié, le phénomène des « pavillons de complaisance » dans le secteur du transport maritime pourrait aussi faire son apparition dans le secteur du transport aérien commercial.

ACS

Qu'est-ce que l'ACS?

« Cet accord vise à accroître le commerce des services et à améliorer l'accès aux marchés. Avec leur population de près de 1,6 milliard d'habitants et un PIB combiné de plus de 50 mille milliards de dollars en 2015 (c.-à-d. environ deux tiers de l'économie mondiale), les parties aux négociations constituent un énorme marché de services. » Des services publics comme les soins de santé et les transports pourraient être privatisés en partie.

Les négociations ont débuté il y a trois ans entre 23 membres de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) : le Canada, l'Australie, le Chili, Taïwan, la Colombie, le Costa Rica, l'Union européenne, Hong Kong (Chine), l'Islande, Israël, le Japon, le Liechtenstein, Maurice, le Mexique, la Nouvelle-Zélande, la Norvège, le Pakistan, le Panama, le Pérou, la Corée du Sud, la Suisse, la Turquie et les États-Unis.



Négociation et ratification de l'ACS

À l'instar de l'AECG et du PTP, les négociations se déroulent à huis clos. WikiLeaks publie de nouveaux documents à intervalles réguliers, dont le dernier date du 14 octobre 2016.

Pourquoi l'ACS représente-t-il un mauvais accord ?

La privatisation potentielle de services publics mine la stabilité économique et menace les emplois au Canada ainsi que la qualité de nos services publics. Encore une fois, les intérêts de sociétés privées ont préséance sur l'intérêt public.

Conclusion

Comme le démontre cet article, l'AECG, le PTP et l'ACS sont des accords commerciaux injustes auxquels l'AIMTA s'oppose sans équivoque. Ils menacent différentes industries représentées par le syndicat, le processus de consultation n'est pas assez transparent et les droits des travailleurs sont menacés. De plus, ces accords mettent en place un système de RDIE hautement controversé qui est déjà enchâssé dans le chapitre 11 de l'ALENA. Ce système de règlement injuste qui place les entreprises et les gouvernements sur un pied d'égalité a été rejeté par nombre de pays, dont l'Afrique du Sud, le Brésil et l'Indonésie. Des leaders syndicaux de différents pays ont manifesté le mois dernier contre l'AECG et l'ACS au Panama, et le Canada y était représenté. Cette manifestation avait été organisée par l'ITF que l'AIMTA soutient et dont elle en fait partie. Tant et aussi longtemps que des nations commerçantes mettront les droits des travailleurs et les principes démocratiques en péril, l'AIMTA contestera ces accords commerciaux injustes et défiera le gouvernement libéral.

Action politique : sortir la masse ou le gant de velours?



Ottawa, ON – Comme l’a souvent dit l’ancien vice-président général canadien de l’AIM, Dave Ritchie, un gouvernement peut changer la vie des travailleurs canadiens d’un simple trait de stylo. C’est exactement ce qu’ont fait les libéraux fédéraux le 24 mars 2016.

« Les libéraux fédéraux ont démontré qu’ils ne font guère mieux que les conservateurs en matière de protection des emplois des Canadiens », a déclaré Ritchie, visiblement découragé.

Il réagissait aux modifications à la *Loi sur la participation publique au capital d’Air Canada* apportées par le projet de loi C-10, déposé le 24 mars par le ministre fédéral des Transports, Marc Garneau. Les modifications permettent à Air Canada de gérer le type ou le volume des travaux d’entretien effectués sur son parc d’avions au Canada.

Ce qui a suivi fut l’effort de lobbying le plus important jamais mené par les Machinistes au Canada. Une délégation a comparu devant le Comité permanent des transports, de l’infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes à la fin avril pour proposer des options au projet de loi. Après avoir essuyé un échec, nous sommes revenus à la charge et avons présenté nos préoccupations à un comité sénatorial. Bien que le gouvernement n’ait pas flanché après notre première tentative, nous avons certainement eu un impact sur Air Canada. Dans le cadre de questions de suivi sur sa présentation au comité sénatorial, le transporteur aérien a clairement laissé entendre aux membres du comité que, si le projet de loi n’était pas adopté, Air Canada pourrait être contraint de réévaluer son achat de 75 appareils CSeries de Bombardier. Le gouvernement a donc sacrifié des emplois de maintenance, de réparation et de révision bien payés dans l’espoir d’obtenir des votes dans des circonscriptions montréalaises convoitées.

Ce n’est pas le résultat que nous cherchions à obtenir, mais il y avait néanmoins une lueur d’espoir. C’était la preuve que l’action politique pouvait avoir un effet si elle était menée correctement. En l’espace d’à peine deux ans, le nombre de comités d’action politique de sections locales canadiennes de l’AIM est passé de deux à 64. « C’est drôle, mais nos membres ont toujours voulu faire de l’action politique sans toutefois vouloir s’en occuper eux-mêmes ou sans savoir comment s’y prendre, explique Lou Pagrach, représentant de la Grande loge de l’AIM responsable de l’action politique. Une fois que vous impliquez les membres, tout s’organise. Ils constatent les résultats, cela les valorise et ils sont heureux des résultats. »

M. Pagrach avoue que sa courbe d’apprentissage est ardue depuis sa nomination en juin dernier. « C’est un travail à la fois difficile et valorisant, qu’il s’agisse d’organiser notre participation à un rassemblement pour revendiquer l’équité et une bonification du salaire minimum ou de mobiliser des travailleurs aéroportuaires faisant les frais d’un roulement abusif de contrat, dit-il. Nos membres sont contents de nos efforts et je suis heureux d’en faire partie. »

Le roulement abusif rien de décent



Depuis 15 ans, vous travaillez sous les ailes d'aéronefs à l'aéroport Pearson de Toronto. Chaque jour, vous avitaillez ces ailes en carburant aviation et la vie est belle : vous gagnez 21 \$ l'heure, vous bénéficiez d'avantages sociaux, d'un régime de retraite, de la reconnaissance de votre ancienneté et d'un syndicat qui vous protège. Fort de vos conditions de travail avantageuses, vous décidez de souscrire une nouvelle hypothèque, d'acheter une voiture neuve ou encore de contracter un prêt afin de permettre à vos enfants de fréquenter l'université. Puis arrive la fin de la semaine et vous apprenez que votre employeur a perdu son contrat parce que les lignes aériennes ont trouvé un fournisseur qui leur coûte moins cher. D'un trait de plume, vous perdez vos avantages sociaux, votre pension, votre ancienneté et même la protection de votre syndicat. Si le nouvel employeur accepte de vous embaucher à votre ancien poste, votre taux horaire sera réduit de 30%! Bienvenue dans le monde du roulement abusif de contrats – une pratique préconisée par l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (GTAA).

En avril 2014, des préposés aux stationnements aéroportuaires ont déclenché une grève sauvage après que 80 employés d'Impark aient perdu leur emploi dans un roulement abusif de contrat au profit de Vinci Park. Le nouvel employeur n'a réembauché que 30 des 80 travailleurs. En avril 2015, la GTAA a annoncé la reprise du contrat de dégivrage de Servisair; plus de 100 postes à temps plein ont été éliminés. La GTAA a informé Air Canada, également en avril 2015, de sa décision de reprendre les services d'aide aux passagers en fauteuil roulant. Un arbitre a statué que, d'un point de vue juridique, ces services relevaient d'Air Canada, mais que le transporteur n'avait aucune autorité sur la GTAA. En mai 2015, Swissport a perdu son contrat pour le programme d'aide aux passagers au profit de Toronto Ground Airport Services, équivalent à une perte nette de 282 emplois. Air Canada a mené un groupe de lignes

aériennes ayant roulé le contrat d'avitaillement d'Allied Aviation à Aircraft Service International Group également en mai 2015. Près de 300 emplois ont été éliminés le nouvel employeur payant des salaires 30% moins élevés – sans accès à un régime de retraite et assorti de peu ou pas d'avantages sociaux!

C'est la réalité qui prévaut au plus grand aéroport du pays, qui représente également le premier employeur dans la région de Toronto avec ses plus de 45 000 employés. Grâce à des échappatoires dans les lois fédérale et provinciale du travail, les employeurs peuvent confier des services en sous-traitance, puis changer continuellement de fournisseurs de services. Le roulement abusif de contrats est un fléau qui permet aux employeurs de se départir d'employés, de réduire les salaires et de couper dans les avantages sociaux.

Toutefois, aux États-Unis, les aéroports de Los Angeles et de San Francisco se sont engagés à verser un salaire minimum vital à tous les employés, y compris ceux qui travaillent pour des sous-traitants. Le salaire de départ est fixé à 15 \$ l'heure.

« 15 » est un chiffre magique que plusieurs considèrent comme le nouveau salaire minimum. L'AIM est à l'avant-scène du mouvement mené par des syndicats et des groupes de justice sociale

de contrats n'a ou de juste



qui revendiquent que la barre du salaire minimum soit levée jusqu'à ce niveau. Dans le cadre du mouvement « Lutter pour 15 \$ », l'AIM estime que les travailleurs aéroportuaires à Toronto et ailleurs au Canada ne peuvent joindre les deux bouts au salaire minimum actuel. Par exemple, en Ontario, ce salaire a été haussé à 11,25 \$ l'heure en octobre 2015. Et, peu importe où il se trouve dans la province, le travailleur ontarien à temps plein qui touche le salaire minimum vit à environ 20 % sous la barre du faible revenu. En 1976, ce même travailleur au salaire minimum réussissait tout juste à se maintenir au-dessus de cette barre.

Le salaire minimum vital représente la nouvelle référence. « Salaire minimum vital » est l'expression à la mode utilisée pour décrire la réalité d'une personne qui gagne un revenu lui permettant de se maintenir tout juste au-dessus du seuil de pauvreté. À Toronto, pour se maintenir au-dessus du seuil de pauvreté, deux parents qui travaillent à temps plein, douze mois par année, doivent gagner 18,52 \$ l'heure. C'est près de 7 \$ l'heure de plus que le salaire minimum en vigueur depuis octobre 2016; 15 \$ l'heure représente donc un bon point de départ!

À Toronto, le seuil de pauvreté pour une personne seule se chiffre à 23 000 \$ par année, alors que le salaire minimum ne paie que 22 888 \$ par année (travail à temps plein). Pour une famille de quatre, le seuil de pauvreté s'établit à 34 829 \$ (calcul effectué sur la base d'un salaire horaire de 16,60 \$ et d'une semaine de travail de 40 heures).

L'Ontario a haussé son salaire minimum à 11,40 \$ l'heure le 1^{er} octobre 2016, mais ce n'est toujours pas assez aux yeux des syndicats et des militants sociaux. C'est le message qui fut livré à Queen's Park le jour même de l'entrée en vigueur de la majoration du salaire minimum.

La pelouse de Queen's Park – où se trouvent les édifices législatifs de l'Ontario – a été la scène de nombreuses manifestations syndicales au fil des ans, mais rares sont les fois où elle a servi de lieu de revendications

généralisées pour des conditions de travail décentes et des salaires décents!

Le 1^{er} octobre, des milliers de syndiqués ont bravé les intempéries et ont uni leur voix à celle de militants communautaires provenant de partout en Ontario. Ensemble, ils ont monté l'avenue University, à Toronto, à pied pour revendiquer des conditions de travail décentes. Cette manifestation a donné le coup d'envoi à une semaine de revendication de conditions de travail décentes parrainée par la Fédération du travail de l'Ontario. Cette semaine coïncide avec le premier examen gouvernemental des lois du travail de l'Ontario depuis une génération.

« Le moment est venu de faire comprendre à ce gouvernement et à la première ministre Wynne que les travailleuses et travailleurs de l'Ontario s'attendent à de véritables changements, a déclaré le vice-président général canadien de l'AIM, Stan Pickthall. Nous revendiquons des conditions de travail plus sécuritaires, des congés de maladie payés, le droit d'adhérer à un syndicat et un salaire minimum de 15 \$ de l'heure. Les écarts salariaux entre les sexes et les groupes raciaux doivent être éliminés sans plus tarder et nous devons forcer ce gouvernement à agir dans ce sens. Cette manifestation ne représente que la première étape et nous n'arrêterons pas tant que nous n'aurons pas atteint notre objectif. »

Célébrons 35 ans d'éducation syndicale, un cours à la fois



Hollywood, MD – Il y a 35 ans, le conseil exécutif de l'AIM prenait l'engagement de donner forme à la vision de William W. Winpisinger d'un centre résidentiel ouvert à temps plein pour éduquer et former les membres et employés de l'AIM en matière de recrutement, de négociation et de leadership. Cet engagement à l'égard de l'éducation des membres demeure entier aujourd'hui et forme une partie intégrante de l'ADN culturel de l'AIM.

Le tout premier cours, une formation exhaustive sur le recrutement d'une durée de deux semaines, s'était tenu dans une salle de classe sans fenêtres dans le sous-sol de la salle à manger. Au total, 20 membres du personnel de l'AIM des États-Unis et du Canada y avaient assisté la dernière semaine d'octobre 1981.

Des cours multilingues ont rapidement suivi, dont des cours dispensés en français pour les membres canadiens. Les cours en français ayant connu un tel succès, des cours similaires ont ensuite été proposés en espagnol. Au fil des ans, des membres canadiens de l'AIM ont eu recours aux installations du Centre Winpisinger non seulement pour y suivre des cours de formation, mais aussi pour se préparer à des négociations et tenir des symposiums d'action politique. Depuis la toute première formation, le Centre Winpisinger a pris de l'expansion et aujourd'hui, il est en activité 47 semaines par année et exploite 114 chambres d'invité, cinq salles de classe, deux laboratoires d'informatique, six salles de conférence, un auditorium et une salle de cinéma.

Bien que le Centre ait évolué sur le plan physique au cours des plus de trois dernières décennies, sa mission demeure inchangée :

former les leaders syndicaux de demain. L'éventail de programmes s'est développé plus que quiconque aurait pu prévoir – en termes à la fois de nombre et de contenu.

Durant sa première année d'exploitation, le Centre avait organisé trois programmes de formation et accueilli un total de 51 membres. En 2015, le Centre a dispensé 139 programmes et accueilli plus de 2 800 participants. Au total, depuis l'ouverture en 1981, ce sont plus de 90 000 membres qui ont été formés au Centre Winpisinger.

« Le Centre Winpisinger forme une partie intégrante de l'AIM et nous bénéficions tous de la vision qu'avaient nos leaders d'antan en matière d'éducation et de formation de nos membres, affirme le président international de l'AIM, Robert Martinez. Nous sommes une meilleure organisation syndicale, plus forte et plus efficace aujourd'hui en raison de cette vision. Nos membres sont surtout mieux servis en ayant accès à un centre de formation de calibre aussi solide. Notre objectif est de continuer de développer notre effectif par l'éducation. »