

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

COUR SUPÉRIEURE
(CHAMBRE CIVILE)

No de dossier : 500-17-

FÉDÉRATION DES TRAVAILLEURS ET TRAVAILLEUSES DU QUÉBEC (FTQ),
fédération regroupant des organisations
syndicales, constituée en personne morale en
vertu de la *Loi concernant la Fédération des
travailleurs et travailleuses du Québec (FTQ), ses
affiliés et leurs syndicats*, L.Q. 1994 c. 78, ayant
son siège social au 565, boulevard Crémazie est,
bureau 12 100, Montréal (Québec), H2M 2W3,
district judiciaire de Montréal

Demanderesse

c.

AIR CANADA, personne morale légalement
constituée ayant une place d'affaires au 7373
boulevard de la Côte-Vertu, Montréal (Québec),
H4S 1Z3, province de Québec, district judiciaire
de Montréal

Défenderesse

**DEMANDE EN JUSTICE INTRODUCTIVE D'INSTANCE
EN INJONCTION PERMANENTE**

(Articles 25, 100 et 509 C.p.c., art. 6 (1) d) et 7 de la *Loi sur la participation
publique au capital d'Air Canada*, L.R.C. 1985 ch. 35 (4^e suppl.))

AU SOUTIEN DE SA DEMANDE, LA DEMANDERESSE EXPOSE CE QUI SUIT :

I. Les parties

1. La Demanderesse Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec, (ci-après « **la FTQ** ») est une personne morale dûment constituée en vertu de la *Loi sur les syndicats professionnels*, L.R.Q. c. S-40, conformément aux dispositions de la *Loi concernant la Fédération des travailleurs et*

travailleuses du Québec (FTQ), ses affiliés et leurs syndicats, L.Q. 1994 c. 78;

2. La FTQ est une centrale syndicale composée de sections locales issues de trente-sept (37) syndicats québécois, nationaux et internationaux. Elle est affiliée au Congrès du travail du Canada (CTC). La FTQ comprend quinze (15) conseils régionaux et cinq mille (5 000) syndicats locaux;
3. La Défenderesse Air Canada œuvre dans le domaine du transport aérien. Elle est la plus importante fournisseuse de services passagers réguliers sur le marché canadien ainsi que sur le marché international au départ et à destination du Canada;
4. À l'origine, Air Canada est une société de la Couronne fédérale établie en 1937 et elle sera transformée, en août 1988, en une personne morale privée assujettie à la *Loi sur les sociétés commerciales canadiennes*, S.C. 1974-75076, ch. 33, maintenant la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, L.R.C. 1985, c. C-44 (ci-après « **LCSA** ») par la promulgation de la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada* (ci-après « **la Loi** »);

II. Présentation

5. Dans le cadre du changement de statut d'Air Canada, soit du statut de société publique vers le statut de société privée, le Parlement impose plusieurs obligations à Air Canada dont les obligations légales prévues aux articles 6 (1) d) et 7 de la Loi. Ces dispositions dans leurs parties pertinentes au présent dossier se lisent comme suit :

6 (1) Les clauses de prorogation de la Société comportent obligatoirement :

[...]

d) des dispositions l'obligeant à maintenir les centres d'entretien et de révision dans les villes de Winnipeg et Mississauga et dans la Communauté urbaine de Montréal;

[...]

7 La Société et ses actionnaires et administrateurs ne peuvent :

a) demander la prorogation de la Société sous le régime d'une autre autorité législative;

b) établir des statuts ou des règlements incompatibles avec toute disposition visée au paragraphe 6 (1).

6. Le droit quant à la portée de ces obligations a été arrêté par l'arrêt de la Cour d'appel rendu le 3 novembre 2015, dans l'affaire *Air Canada c. Québec (Procureure générale)*, 2015 QCCA 1789 (ci-après « **l'arrêt de la Cour d'appel** »), le tout tel qu'il appert d'une copie de l'arrêt produite au soutien des présentes sous la cote **P-1**;
7. Dans cet arrêt, la Cour analyse les changements de structure, d'aliénation ou de concession intervenus au cours des années chez Air Canada quant à la mise en œuvre de ses obligations prévues par la Loi et, dans un jugement unanime des cinq (5) juges, rejette l'appel logé à l'encontre du jugement rendu par la Cour supérieure le 4 février 2013, dans le cadre d'une requête pour jugement déclaratoire présentée par le Procureur général du Québec;
8. Le jugement de la Cour supérieure (l'honorable Martin Castonguay) dont copie est produite au soutien des présentes sous la cote **P-2** (ci-après « **le jugement Cour supérieure** ») déclare qu'Air Canada ne maintient plus de centres d'entretien et de révision de ses appareils à Montréal, et ce, en violation de ses obligations prévues à la Loi. Ces conclusions s'énoncent comme suit :

[278] **ACCUEILLE** la requête pour jugement déclaratoire amendée du Procureur général du Québec;

[279] **ACCUEILLE** la déclaration d'intervention conservatoire amendée du Procureur général du Manitoba;

[280] **REJETTE** la défense amendée et la requête en irrecevabilité de la défenderesse Air Canada;

[281] **DÉCLARE** que les travaux d'entretien et de révision prévus au paragraphe 6(1)d) de la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada*, comprennent les travaux de révision des composants, des moteurs, des cellules (entretien lourd ou « heavy maintenance »);

[282] **DÉCLARE** que la défenderesse contrevient à la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada* en ne maintenant pas, sur l'ancien territoire de la Communauté urbaine de Montréal, des centres de révision où s'effectue la révision de ses appareils;

[283] **DÉCLARE** que la défenderesse doit continuer d'exécuter ou de faire exécuter sur l'ancien territoire de la Communauté urbaine de Montréal les travaux d'entretien et de révision des composants, des moteurs, des cellules (entretien lourd ou « heavy maintenance ») de ses appareils;

9. Nous joignons également à la présente une copie de la requête introductive d'instance en jugement déclaratoire présentée par le Procureur général du Québec dans le dossier portant le numéro 500-17-071545-126 sous la cote **P-3** et le jugement autorisant l'intervention du Procureur général du Manitoba sous la cote **P-4**;
10. Le 30 décembre 2015, Air Canada demande à la Cour suprême du Canada d'autoriser l'appel de cet arrêt, le tout tel qu'il appert de la demande d'autorisation d'appel à la Cour suprême du Canada produite au soutien des présentes sous la cote **P-5**;
11. Le 17 février 2016, le gouvernement du Québec annonce une entente avec Air Canada, dont les termes sont tenus secrets à ce jour. Cependant une correspondance d'Air Canada informe la Cour suprême qu'elle a convenu avec le Procureur général du Québec une entente pour reporter la décision sur la demande d'autorisation d'appel jusqu'au 15 juillet 2016, une copie de la correspondance est produite au soutien des présentes sous la cote **P-6** dans laquelle nous pouvons lire ce qui suit :

« La présente lettre vous est communiquée au nom de la demanderesse, Air Canada, et de l'intimée, la Procureure générale du Québec, et la demande qui y est formulée est présentée à la Cour conjointement par ces deux parties.

Aux termes d'une entente intervenue entre Air Canada et le Gouvernement du Québec, Air Canada s'est engagée à se désister de sa demande d'autorisation d'appel dans le dossier mentionné en rubrique d'ici le 30 juin 2016, dans la mesure où sont satisfaites, à cette date, certaines conditions prévues à l'entente.

Afin de permettre à cette entente de produire ses effets, Air Canada et la Procureure générale du Québec demandent respectueusement à la Cour de reporter le prononcé de toute décision relativement à la demande d'autorisation d'appel d'Air Canada dans ce dossier, et ce, jusqu'au 15 juillet 2016. »
12. Le Procureur général du Manitoba, intervenant dans le dossier portant le numéro 500-17-071545-126, est également en accord à ce que la demande d'autorisation d'appel pendante devant la Cour suprême soit suspendue jusqu'au 15 juillet 2016;
13. À ce jour la requête présentée à la Cour suprême afin de faire reporter la décision sur la demande d'autorisation d'appel jusqu'après le 15 juillet 2016 n'a pas été tranchée par la Cour;

14. L'entente secrète convenue entre Air Canada et le Procureur général ne peut modifier l'obligation d'Air Canada prévue à la Loi à l'effet qu'elle doit continuer d'exécuter ou de faire exécuter sur l'ancien territoire de la Communauté urbaine de Montréal les travaux d'entretien et de révision des composants, des moteurs, des cellules (entretien lourd ou « heavy maintenance ») de ses appareils, seul un amendement législatif pourrait permettre d'y déroger;
15. Malgré les jugements de la Cour supérieure et l'arrêt de la Cour d'appel, la situation factuelle et juridique décrite à la requête introductive d'instance en jugement déclaratoire présentée par le Procureur général (pièce P-3) est toujours celle en place en ce qui concerne les travaux d'entretien et de révision des appareils d'Air Canada, son changement de structure corporative et le fait que les travaux de révision (entretien lourd) de la nature de ceux qu'Air Canada confiait à Aveos à ce jour ont cessé d'être exécutés dans la Communauté urbaine de Montréal;
16. Autrement dit, Air Canada contrevient à la Loi en ne maintenant pas, sur l'ancien territoire de la Communauté urbaine de Montréal, des centres de révision où s'effectue la révision de ses appareils, alors que la Loi, le jugement de la Cour supérieure et l'arrêt de la Cour d'appel déclarent qu'elle doit continuer d'exécuter ou de faire exécuter sur l'ancien territoire de la Communauté urbaine de Montréal les travaux d'entretien et de révision des composants, des moteurs, des cellules (entretien lourd ou « heavy maintenance ») de ses appareils;
17. La FTQ n'entend pas reprendre l'entièreté de la preuve faite dans le cadre de l'examen de la requête pour jugement déclaratoire présentée par le Procureur général du Québec dans le dossier 500-17-071545-126 (jugement de la Cour supérieure);
18. Les faits constatés dans le jugement de la Cour supérieure, confirmés par l'arrêt de la Cour d'appel, constituent un fait juridique que nul ne peut ignorer, qui est pertinent et qui peut s'imposer par sa valeur probante (*Lessard c. Rochefort & Associés*, 2006 QCCA 799, par. 46);
19. La doctrine et la jurisprudence confirment que toute constatation de fait à la base d'une décision judiciaire bénéficie de la présomption simple d'exactitude;
20. Le procès dans le recours en jugement déclaratoire 500-17-071545-126 a duré huit jours et les constats et déterminations de fait du juge de la Cour supérieure ne peuvent être ignorés par quiconque;

21. Selon les circonstances particulières de l'espèce, le jugement de la Cour supérieure et l'arrêt de la Cour d'appel constituent une autorité de fait de la plus haute importance puisqu'ils interviennent dans un contexte similaire ou identique au présent recours et qu'Air Canada a eu l'opportunité de contester la preuve présentée;
22. Par conséquent, les constatations factuelles dans le jugement de la Cour supérieure s'imposent quant à leur valeur probante, sujettes à parfaire lors de l'audition du présent recours;
23. Tant et aussi longtemps que la Cour suprême n'aura pas renversé l'arrêt de la Cour d'appel, Air Canada doit continuer d'exécuter ou de faire exécuter sur l'ancien territoire de la Communauté urbaine de Montréal les travaux d'entretien et de révision des composants, des moteurs, des cellules (entretien lourd ou « heavy maintenance ») de ses appareils;
24. La FTQ introduit la présente procédure car il est manifeste qu'Air Canada n'a pas l'intention de se conformer aux obligations que la Loi lui impose;
25. La FTQ est en droit d'obtenir les ordonnances d'injonction permanente sollicitées à l'égard d'Air Canada puisque les obligations prévues aux articles 6 (1) d) et 7 sont exécutoires;

III. Description de la FTQ

26. La FTQ est née, en 1957, de la fusion de deux centrales syndicales, soit la Fédération provinciale du travail du Québec et la Fédération des unions industrielles du Québec;
27. La FTQ est essentiellement une association regroupant des associations syndicales et leurs membres. Elle est composée de sections locales de syndicats québécois, nationaux et internationaux. Elle est affiliée au Congrès du travail du Canada (CTC). La FTQ comprend également quinze (15) conseils régionaux, dont celui du Montréal Métropolitain, le tout tel qu'il appert d'une copie des statuts de la FTQ produite au soutien des présentes sous la cote P-7;
28. La FTQ, de même que certains de ses syndicats affiliés, compte plus de 100 ans d'histoire;
29. La FTQ joue un rôle crucial et fondamental tant auprès des ses affiliés et de leurs membres que de la société en général;
30. La FTQ a participé à la création du Fonds de solidarité FTQ, une première dans les annales du monde syndical;

31. Le Fonds de solidarité FTQ est une société de capital de développement qui fait appel à l'épargne et à la solidarité de l'ensemble de la population québécoise. Sa mission principale consiste à contribuer à la croissance économique du Québec en créant et en sauvegardant des emplois au moyen d'investissements dans l'entreprise de l'ensemble des secteurs d'activités de l'économie québécoise;
32. Le Fonds de solidarité FTQ, dont l'actif net était de 11,2 milliards au 30 novembre 2015, est un acteur incontournable de l'économie québécoise;
33. Plus de 2 450 entreprises sont partenaires du Fonds de solidarité FTQ, ce qui contribue au maintien et à la création d'emplois au Québec;
34. La FTQ, à titre d'association, constitue le porte-parole des affiliés et de leurs membres, plus de 600 000 salariés au Québec, qu'elle représente dans tous les secteurs de l'activité économique et dans toutes les régions du Québec. Les auteurs Verge et Murray, dans leur ouvrage *Le droit et les syndicats : aspect du droit syndical québécois*, Les presses de l'Université Laval, Ste-Foy, 1991, p.151, écrivent à se sujet ce qui suit :

(...) La Centrale devient, en particulier à l'égard des pouvoirs publics, le porte-parole du segment du monde syndical qu'elle réunit et tente d'orienter les politiques gouvernementales et législatives dans le sens des intérêts de ses affiliés. (...)
35. La FTQ, ses syndicats affiliés et leurs membres sont fermement ancrés dans le secteur de l'aérospatiale. La grappe aérospatiale québécoise est composée de 235 entreprises qui emploient 41 750 personnes en 2014;
36. Elle constitue la 3^{ième} grappe aérospatiale après Seattle et Toulouse;
37. Au Québec un (1) travailleur sur quatre-vingt-dix-sept (97) travaille dans cette industrie, à Montréal un (1) travailleur sur cinquante-trois (53);
38. La production se classe au 1^{er} rang au chapitre des exportations québécoises;
39. Le Québec compte pour 70 % de la recherche et développement de ce secteur au Canada. Les investissements en R&D ont totalisé 660 millions en 2007;

40. La FTQ et ses affiliés représentent plus de la moitié des salariés de l'industrie. La répartition des travailleurs par affiliés s'établit comme suit :

Fabrication et entretien (15 400)

- Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale (ci-après l' « AIMTA ») : 9000 membres
- Unifor : 6000 membres
- Teamsters : 270 membres en manutention de bagages / 130 pour le nettoyage de cabines

Diverses occupations (247)

- Teamsters : 47 agents de réservation Air Transat/ 200 pilotes de petites compagnies privées

Agents de bord (1 600)

SCFP : 1600 membres

Agence spatiale (202)

AFPC : 202 membres

Employés de la sécurité (3 121 membres)

- Métallos : 2000 membres dont 1500 agents de fouille dans les aéroports internationaux et 500 dans les aéroports régionaux.
- AFPC : 1121 membres dont 1025 aux douanes et immigration à Montréal et 96 à Québec.

Restauration et boutiques (310)

- Métallos : 150 membres dans les restaurants des aéroports
- TUAC : 160 membres dans les boutiques et restaurants

TOTAL : 20 875

41. Son affiliée, l'AIMTA, constitue le syndicat comportant le plus grand nombre de membres œuvrant dans le secteur de l'aérospatiale, soit approximativement :

- i) 9 000 au Québec;
 - ii) 16 000 au Canada;
 - iii) 159 000 aux États-Unis.
42. L'AIMTA voit à l'application de plus de 1000 conventions collectives négociées dans le secteur de l'aérospatiale au Canada et aux États-Unis;
43. La FTQ et ses affiliés l'AIMTA et Unifor sont activement impliqués dans le domaine de l'aérospatiale;
44. La FTQ, l'AIMTA et Unifor ont participé à l'élaboration du Comité sectoriel de la main-d'œuvre en aérospatiale (CAMAQ) et y siègent depuis son élaboration;
45. La FTQ, l'AIMTA et Unifor ont participé avec le gouvernement du Québec à la mise en place de l'École des Métiers de l'aérospatiale de Montréal. De même, les représentants syndicaux du CAMAQ ont collaboré à la mise sur pied de l'École nationale d'aérotechnique (ÉNA) et aux divers programmes de niveau universitaire offerts dans six universités québécoises;
46. La FTQ, l'AIMTA et Unifor participent à l'élaboration de la stratégie québécoise de l'aérospatiale. L'AIMTA et Unifor ont notamment produit chacun un mémoire dans le cadre des consultations sur la stratégie québécoise de l'aérospatiale organisées par le gouvernement du Québec, le tout tel qu'il appert du mémoire de l'AIMTA du 5 octobre 2015 et du mémoire d'Unifor d'octobre 2015, produits au soutien des présentes sous la cote **P-8 en liasse**;
47. La FTQ et l'AIMTA ont participé avec le gouvernement du Québec à l'instauration de Aéro Montréal et la FTQ est membre de son conseil d'administration. Elle a désigné le coordonateur québécois de l'AIMTA pour la représenter sur le conseil d'administration;
48. Aéro Montréal est un « forum stratégique de concertation qui réunit l'ensemble des premiers dirigeants du secteur aérospatial québécois issus de l'industrie, des institutions d'enseignement, des centres de recherche et incluant les associations et les syndicats ayant pour mission de mobiliser la grappe aérospatiale du Québec en vue de soutenir sa croissance et son rayonnement sur la scène mondiale », le tout tel qu'il appert des extraits du site internet de Aéro Montréal produits au soutien des présentes sous la cote **P-9 en liasse**;

49. Le coordonateur québécois de l'AIMTA est également membre du Conseil canadien de l'aviation et de l'aérospatiale, le tout tel qu'il appert d'un extrait du site internet du Conseil canadien de l'aviation et de l'aérospatiale produit au soutien des présentes sous la cote **P-10**;
50. La FTQ et l'AIMTA ont effectué des représentations lors d'un Comité permanent de la défense nationale tenu le 25 novembre 2010, le tout tel qu'il appert d'un rapport du Comité permanent de la défense nationale du 25 novembre 2010, produit au soutien des présentes sous la cote **P-11**;
51. À travers son histoire, la FTQ a pris de nombreuses résolutions et fait diverses pressions auprès des différents paliers gouvernementaux concernant des enjeux liés à l'aérospatiale, notamment :
 - a) La dénonciation de l'exode des emplois de l'industrie de l'aérospatiale du Québec et du Canada, le tout tel qu'il appert d'un extrait du document rapportant les résolutions adoptées lors du 29^e Congrès de la FTQ de 2010, produit au soutien des présentes sous la cote **P-12**;
 - b) La dénonciation de l'exode des emplois du service technique d'Air Canada, le tout tel qu'il appert d'un extrait du Cahier des résolutions de 2007, 28^e Congrès, résolution d'urgence, produit au soutien des présentes sous la cote **P-13**;
 - c) La demande auprès du gouvernement du Canada d'introduire une politique sur l'aérospatiale favorisant le maintien et la création d'emplois au Québec, le tout tel qu'il appert du Procès-verbal de 2004, 27^e Congrès, résolution 47, page 56, produit au soutien des présentes sous la cote **P-14**;
 - d) Le support des travailleurs syndiqués représentés par l'AIMTA section locale 1751 dans un conflit impliquant Air Transat et la dénonciation de l'orientation prise par l'aéroport de Montréal à l'effet de modifier le statut de l'aéroport de Mirabel, le tout tel qu'il appert du Procès-verbal de 1996, Conseil général de la FTQ, résolutions d'urgence, pages 18 et 19, produit au soutien des présentes sous la cote **P-15**;
 - e) La demande auprès du gouvernement du Canada d'adopter une stratégie canadienne quant à l'accord de libre-échange dans l'industrie aérienne, le tout qu'il appert du Procès-verbal de 1991, 22^e Congrès de la FTQ, résolution 80, page 76, produit au soutien des présentes sous la cote **P-16**;
 - f) La dénonciation de la privatisation d'Air Canada, le tout tel qu'il appert du Procès-verbal de 1988, Conseil général de la FTQ, avril, résolution d'urgence, page 28, produit au soutien des présentes sous la cote **P-17**;

52. Suite à la fermeture d'Aveos, la FTQ et son affiliée l'AIMTA ont multiplié les démarches, et ce, à tous les niveaux pour, dans un premier temps, essayer de redémarrer l'entreprise avec l'aide du Fonds de solidarité FTQ et, dans un deuxième temps, étudier toutes les avenues qui s'offraient pour tenter de préserver les emplois des travailleurs dans la région;
53. Ils ont entre autres travaillé de paire avec le gouvernement du Québec à toutes les étapes de leurs démarches, dont un recours juridique pour forcer Air Canada à maintenir sur l'ancien territoire de la Communauté urbaine de Montréal des centres où s'effectue la révision des appareils d'Air Canada afin que les travailleurs puissent continuer d'effectuer les travaux d'entretien et de révision prévus au paragraphe 6 (1) d) de la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada*;
54. La FTQ et l'AIMTA ont joué un rôle de premier plan en convainquant les gouvernements du Québec et du Manitoba qu'ils étaient justifiés sur le plan juridique de déposer un recours (voir requête introductive d'instance en jugement déclaratoire présentée par le Procureur général dans le dossier portant le numéro 500-17-071545-126, pièce P-3, et la demande d'intervention du Procureur général du Manitoba);
55. Une motion à l'Assemblée nationale du Québec a été prise le 21 mars 2012 se lisant comme suit :
- « Que l'Assemblée nationale du Québec invite le gouvernement du Québec à prendre, dans les plus brefs délais, tous les recours juridiques possibles pour le maintien des centres de révision et d'entretien d'Air Canada à Montréal dans le respect de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada de 1988 afin que les emplois des travailleurs soient maintenus à Montréal »
- le tout tel qu'il appert d'un extrait du Journal des débats de l'Assemblée nationale, vol. 42, no 86, produit au soutien des présentes sous la cote **P-18**;
56. La FTQ et l'AIMTA ont activement soutenu le processus judiciaire (requête introductive d'instance en jugement déclaratoire portant le numéro 500-17-071545-126, pièce P-3) par l'apport de documents juridiques, d'éléments de preuve et de témoignages;
57. Le 4 février 2013, la FTQ et l'AIMTA se sont réjouies du jugement de la Cour supérieure espérant qu'Air Canada allait se comporter en bon citoyen corporatif et respecter les conclusions claires de ce jugement quant à l'obligation d'Air Canada de maintenir sur l'ancien territoire de la Communauté urbaine de Montréal des centres où s'effectue la révision de

ses appareils pour que les travailleurs puissent continuer d'effectuer les travaux d'entretien et de révision prévus au paragraphe 6 (1) d) de la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada*;

58. L'appel logé par Air Canada le 27 février 2013 constituait une autre étape difficile à supporter, mais la FTQ et l'AIMTA ont attendu le résultat de l'appel, espérant cette fois que si la Cour maintenait le jugement de la Cour supérieure, Air Canada s'y conformerait sans délai;
59. Tel n'a pas été le cas puisque suite à l'arrêt de la Cour d'appel du 3 novembre 2015, Air Canada, au lieu de se conformer aux conclusions du jugement de la Cour supérieure que l'arrêt de la Cour d'appel avait maintenues, a déposé le 30 décembre 2015 une demande d'autorisation de pourvoi à la Cour suprême du Canada;
60. La Cour suprême était l'étape ultime pour qu'une fois pour toutes Air Canada se voie forcée de respecter son obligation de maintenir sur l'ancien territoire de la Communauté urbaine de Montréal des centres où s'effectue la révision de ses appareils afin que les travailleurs puissent continuer d'effectuer les travaux d'entretien et de révision prévus au paragraphe 6 (1) d) de la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada*;
61. Fortes du jugement de la Cour supérieure, de l'arrêt unanime d'un banc de cinq juges de la Cour d'appel et considérant les circonstances particulières du dossier, la FTQ et l'AIMTA estimaient que les chances que la Cour suprême autorise l'appel étaient minces;
62. Ainsi, la FTQ et l'AIMTA espéraient que les efforts et l'énergie qu'elles avaient déployés dans ce dossier allaient enfin aboutir et qu'Air Canada prendrait toutes les mesures nécessaires et utiles pour remettre en place et maintenir sur l'ancien territoire de la Communauté urbaine de Montréal des centres où s'effectue la révision de ses appareils afin que les travailleurs puissent continuer d'effectuer les travaux d'entretien et de révision prévus au paragraphe 6 (1) d) de la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada*;
63. Curieusement, et ce, sans que la FTQ ni l'AIMTA n'en aient été informées ni même avisées par qui que ce soit, le gouvernement du Québec et Air Canada ont conclu au cours du mois de février 2016 une entente secrète, laquelle impliquait une entente avec le Procureur général du Québec pour reporter la décision sur la demande d'autorisation d'appel jusqu'au 15 juillet 2016;

64. Depuis 2009, la FTQ est engagée dans le dossier « Aveos » et Air Canada tel qu'en font foi les articles publiés dans le Monde Ouvrier, les autres articles publiés dans les médias relativement à l'aérospatiale et les communiqués, dont copie sont produites sous la cote **P-19 en liasse**;
65. En plus de son rôle traditionnel de centrale syndicale, la FTQ constitue un important organisme de promotion de l'intérêt public et social;
66. La FTQ a notamment pour mission de tenter d'orienter les politiques gouvernementales et législatives dans le sens de ses intérêts, ceux de ses affiliés et de leurs membres et de la population du Québec en général;
67. Depuis 1990, le gouvernement du Québec octroie un financement direct à la FTQ afin que celle-ci mette sur pied et anime une table sectorielle des travailleurs et travailleuses pour la francisation des entreprises du secteur de l'aérospatiale, démontrant clairement que le gouvernement reconnaît à la FTQ un rôle d'intérêt public dans ce secteur industriel particulier;
68. La FTQ siège à la Table des partenaires du marché du travail (<http://www.cpmt.gouv.qc.ca/>) et c'est de cette participation que découle son rôle dans la constitution du Comité sectoriel de l'aérospatiale;
69. La Commission assure l'interface entre l'État québécois et les organisations partenariales directement touchées par l'emploi et le développement de la main-d'œuvre. L'action de la Commission est encadrée par deux lois, soit la *Loi sur le ministère de l'Emploi et de la Solidarité sociale et sur la Commission des partenaires du marché du travail* et la *Loi favorisant le développement et la reconnaissance des compétences de la main-d'œuvre*, ainsi que par deux ententes administratives;
70. Pour les mêmes raisons, la FTQ est membre du Comité consultatif du travail et de la main-d'œuvre (CCTM) et la *Loi constitutive du ministère du Travail du Québec* définit le CCTM d'une manière qui indique clairement que ses membres contribuent à former le jugement du ministre (le gouvernement) sur ce que constitue l'intérêt du public dans les dossiers de sa compétence :

12.1. Le ministre constitue le Comité consultatif du travail et de la main-d'œuvre ayant pour fonction de donner son avis sur toute question qu'il lui soumet relativement aux sujets qui relèvent de sa compétence. Le comité doit aussi donner son avis à tout autre ministre sur toute question liée au travail ou à la main-d'œuvre que le ministre du Travail lui soumet, à la demande de cet autre ministre, relativement à un sujet qui relève de la compétence de celui-ci.

Le comité peut également entreprendre l'étude de toute question qui relève du domaine du travail et de la main-d'œuvre et, sur approbation du ministre, faire effectuer les études et les recherches qu'il juge utiles ou nécessaires pour la poursuite de ses fins.

12.2. Le Comité consultatif du travail et de la main-d'œuvre doit diffuser la politique générale qu'il prend notamment en considération aux fins de l'avis qu'il donne au ministre concernant la liste des arbitres visée à l'article 77 du Code du travail (chapitre C-27) et de celui qu'il lui donne en vertu du présent article. Cette politique peut comprendre des critères d'appréciation relatifs à la compétence et à la conduite des arbitres.

Le ministre étudie les plaintes qu'il reçoit concernant la rémunération et les frais réclamés par les arbitres de cette liste ainsi que celles concernant la conduite et la compétence de ces arbitres.

Le ministre tente de régler la plainte à la satisfaction du plaignant et de l'arbitre. Si aucun règlement n'intervient, le ministre peut requérir l'avis du comité visé au premier alinéa avant de se prononcer sur la plainte.

12.3. Le Comité consultatif du travail et de la main-d'œuvre peut solliciter des opinions et des suggestions du public sur toute question dont il entreprend ou poursuit l'étude et soumettre des recommandations sur cette question aux ministres visés à l'article 12.1.

12.4. Le Comité consultatif du travail et de la main-d'œuvre peut former des comités spéciaux pour l'étude de questions particulières et les charger de recueillir les renseignements pertinents et de faire rapport au comité de leurs constatations et de leurs recommandations.

Ces comités sont composés de membres du comité choisis en nombre égal dans chacune des catégories de membres visées aux paragraphes 2° et 3° du premier alinéa de l'article 12.6.

Le ministre peut, à la demande du Comité consultatif du travail et de la main-d'œuvre, adjoindre à tout comité spécial ainsi formé, à titre de membres temporaires, des personnes qui ne font pas partie du Comité consultatif du travail et de la main-d'œuvre. Ces personnes ne reçoivent aucun traitement à ce titre; elles peuvent être indemnisées de ce qu'il leur en coûte pour assister aux séances et recevoir une allocation de présence et des honoraires fixés par le gouvernement.

71. Depuis l'entente secrète intervenue en février 2016, entre Air Canada et le gouvernement du Québec (Procureur général), la FTQ est interpellée de toutes parts afin qu'elle fasse respecter les obligations d'Air Canada prévues à la Loi;

IV. L'intérêt suffisant de la FTQ

72. L'article 85 du *Code de procédure civile*, RLRQ c. C-25.01, énonce ce qui suit en ce qui a trait à l'intérêt pour agir en justice :

CHAPITRE II

L'INTÉRÊT POUR AGIR EN JUSTICE

85. La personne qui forme une demande en justice doit y avoir un intérêt suffisant.

L'intérêt du demandeur qui entend soulever une question d'intérêt public s'apprécie en tenant compte de son intérêt véritable, de l'existence d'une question sérieuse qui puisse être valablement résolue par le tribunal et de l'absence d'un autre moyen efficace de saisir celui-ci de la question.

73. Le nouveau Code de procédure est venu codifier les enseignements de la doctrine et la jurisprudence à l'effet que la notion d'intérêt est plus souple lorsque la question relève du droit public;
74. La Cour suprême, dans l'arrêt *Canada (Attorney General) c. Downtown Eastside Sex Workers United Against Violence Society*, 2012 CSC 45, sous la plume du juge Cromwell, écrit :

« [37] Lorsqu'ils exercent le pouvoir discrétionnaire de reconnaître ou non la qualité pour agir dans l'intérêt public, les tribunaux doivent prendre en compte trois facteurs : (1) une question justiciable sérieuse est-elle soulevée? (2) le demandeur a-t-il un intérêt réel ou véritable dans l'issue de cette question? et (3) compte tenu de toutes les circonstances, la poursuite proposée constitue-t-elle une manière raisonnable et efficace de soumettre la question aux tribunaux? : Borowski, p. 598; Finlay, p. 626; Conseil canadien des Églises, p. 253; Hy and Zel's, p. 690; Chaoulli, par. 35 et 188. Le demandeur qui souhaite se voir reconnaître la qualité pour agir doit convaincre la cour que ces facteurs, appliqués d'une manière souple et téléologique, militent en faveur de la reconnaissance de cette qualité. Toutes les autres considérations étant égales par ailleurs, un demandeur qui possède de plein droit la qualité pour agir sera généralement préféré. »

(Nous soulignons.)

75. Conformément aux principes juridiques ci-haut énoncés, la FTQ soumet avoir l'intérêt requis pour intenter le présent recours et obtenir les ordonnances d'injonction permanente sollicitées à l'égard d'Air Canada;

i) La présence d'une question justiciable sérieuse

76. L'exécution par Air Canada des obligations prévues par la Loi est une question justiciable et sérieuse, c'est-à-dire qu'elle constitue une question importante à trancher;
77. L'historique d'Air Canada et ses obligations sont bien décrits dans le jugement de la Cour supérieure et l'arrêt de la Cour d'appel;
78. Un des effets de la Loi est que le capital de la Défenderesse devenait ouvert à l'acquisition publique;
79. En contrepartie du fait que le capital d'Air Canada devenait ouvert à l'acquisition publique, la Loi, aux articles 6 et 7, contraint cette dernière à préserver les centres d'entretien et de révision qu'elle exploite dans certaines villes afin de répondre à des impératifs de géopolitique nationale ainsi que d'assurer le caractère canadien de la nouvelle société en l'ancrant physiquement dans certaines régions du pays, le tout tel qu'il appert du paragraphe 14 du jugement de la Cour supérieure et du paragraphe 17 de l'arrêt de la Cour d'appel;
80. Au moment de l'entrée en vigueur de la Loi, Air Canada, détenant alors la certification requise, effectuait elle-même tous les travaux d'entretien et de réparation de ses aéronefs, le tout tel qu'il appert du paragraphe 21 de l'arrêt de la Cour d'appel;
81. En 2003, Air Canada procède à une restructuration. Elle crée une corporation distincte chargée de l'entretien et de la révision, laquelle sera appelée Air Canada Technical Services (ci-après « **ACTS** »);
82. Air Canada et ACTS, qui prendra en 2008 le nom d'Aveos, concluent plusieurs ententes commerciales afin que cette dernière poursuive les travaux de révision des moteurs, composants et cellules de ses appareils dans les endroits prévus à la Loi, le tout tel qu'il appert des paragraphes 25 à 28 de l'arrêt de la Cour d'appel;
83. Dans la foulée du non-renouvellement de ces contrats, les travaux confiés à Aveos par Air Canada diminuent substantiellement au point où Aveos ferme ses portes en 2012, le tout tel qu'il appert des paragraphes 32 et 33 de l'arrêt de la Cour d'appel;
84. Jusqu'en 2012, Air Canada, avec le concours de son sous-traitant Aveos, avait continué d'exécuter ou de faire exécuter l'ensemble des travaux d'entretien et de révision de ses appareils dans les villes indiquées à la Loi;

85. En effet, Air Canada procédait à l'entretien et la révision de sa flotte en entier, « from nose to tail » dans les centres visés par la Loi dont celui de Montréal (par. 88-92 jugement Cour supérieure);
86. Le jugement de la Cour supérieure et l'arrêt de la Cour d'appel concluent que la cessation des activités d'Aveos place Air Canada en violation de ses obligations prévues à la Loi à l'effet qu'elle doit continuer d'exécuter ou de faire exécuter sur l'ancien territoire de la Communauté urbaine de Montréal les travaux d'entretien et de révision des composants, des moteurs, des cellules (entretien lourd ou « heavy maintenance ») de ses appareils;
87. La fermeture en 2012 d'Aveos n'a aucunement emporté extinction de l'obligation d'Air Canada de maintenir des centres d'entretien et de révision dans les villes mentionnées à la Loi et d'exécuter ou de faire exécuter dans les villes prévues par la Loi les travaux d'entretien ou de révision de ses appareils;
88. Depuis la fermeture d'Aveos en 2012, il y a absence de centre d'entretien et de révision des composants, des moteurs, des cellules (entretien lourd ou « heavy maintenance ») de ses appareils, notamment dans la ville de Montréal (communauté urbaine de Montréal);
89. Depuis mars 2012, Air Canada a continué de faire exécuter certains travaux de maintenance dans la région de Montréal, toutefois, tel que le juge de la Cour supérieure en a conclu dans le jugement Cour supérieure, le volume général par rapport à ce qui se faisait de 1988 jusqu'en mars 2012 est insignifiant et ne peut servir à qualifier Montréal de centre de révision au sens de l'alinéa 6 (1) d) de la Loi (jugement Cour supérieure, par. 234-235 et 240-241);
90. La Cour d'appel a refusé de réviser les conclusions factuelles du juge sur ce point (arrêt de la Cour d'appel par. 54-57);
91. Comme l'a déterminé la Cour d'appel, les dispositions de la Loi obligent Air Canada à préserver l'essence des activités des centres d'entretien de Montréal, de Winnipeg et de Toronto au niveau de 1988 ou l'équivalent de ces activités d'un point de vue quantitatif et qualitatif (arrêt de la Cour d'appel par. 135, 137, 139, 154, 159 et 193);
92. Tel que l'a aussi conclu la Cour d'appel dans sa décision, il importe que les centres protégés par la Loi ne soient pas des coquilles vides mais qu'ils existent et soient opérés de façon à maintenir un niveau d'activités comparable à celui qui y a cours au moment de l'adoption de la Loi (arrêt de la Cour d'appel, par. 137);

93. Comme il a été démontré dans l'autre instance (le jugement de la Cour supérieure et l'arrêt de la Cour d'appel) et tel qu'il sera plus amplement démontré à la Cour dans la présente instance au besoin, Air Canada ne maintient plus les activités d'entretien et de révision de ses appareils qu'elle menait sur un plan quantitatif ou qualitatif à Montréal en 1988;
 94. Ce faisant, Air Canada agit en violation de la Loi puisque le législateur a voulu préserver l'essence des activités qui avaient cours dans les centres exploités par Air Canada en 1988;
 95. La présente demande en injonction permanente s'inscrit dans la suite logique du recours en jugement déclaratoire tranché par le jugement de la Cour supérieure et l'arrêt de la Cour d'appel;
 96. Elle vise à obtenir, suite au jugement rendu par la Cour d'appel, une ordonnance qui aurait pour résultat de forcer Air Canada à exécuter ou faire exécuter sur l'ancien territoire de la Communauté urbaine de Montréal les travaux d'entretien et de révision des composants, des moteurs, des cellules (entretien lourd ou « heavy maintenance ») de ses appareils;
 97. En aucun temps pertinent aux présentes le Procureur général du Québec ou le Procureur général du Canada n'ont-ils saisi une Cour d'une demande d'injonction à l'encontre d'Air Canada eu égard à son non-respect de la Loi et ce, bien que les décisions de la Cour supérieure et de la Cour d'appel soient claires à cet effet;
 98. Ce faisant, aucune décision n'a été rendue quant à la question soumise par la FTQ et il est impérieux qu'elle soit tranchée par un tribunal;
 99. La question juridique soumise à la Cour remplit donc le premier critère de la présence d'une question justiciable sérieuse;
- ii) L'intérêt réel ou véritable de la FTQ dans l'issue du litige*
100. Vu la nature des questions soulevées en l'espèce et le contexte législatif et factuel particulier, la FTQ a un intérêt réel ou véritable sur la question à trancher;
 101. De par ses statuts, la FTQ a un rôle social important dans la promotion de l'intérêt public, social, économique, politique et culturel. L'article 4 des statuts de la FTQ prévoit notamment la promotion des intérêts professionnels de ses affiliés et la promotion sociale, économique, culturelle et politique des travailleurs et travailleuses du Québec;
 102. Rappelons que la FTQ et ses affiliés représentent la moitié des salariés de l'industrie de l'aérospatiale;

103. En ce sens, la FTQ est fondée de rechercher le rapatriement d'emplois spécialisés pour des travailleurs détenant les compétences et l'expérience nécessaires pour ceux-ci afin que l'objectif législatif consacré à l'article 6 (1) d) de la Loi soit respecté;
104. Les travaux visés par les articles 6 et 7 de la Loi, représentent des centaines d'emplois directs et indirects sur l'ancien territoire de la Communauté urbaine de Montréal, ce qui est l'objectif essentiel pour lequel ces dispositions ont été inscrites par le Parlement lors de la promulgation de la Loi en 1988;
105. La Cour suprême a maintes fois écrit sur l'importance de l'emploi dans la vie d'un travailleur. Dans l'arrêt *McKinley c. BC Tel*, 2001 CSC 38, la Cour écrit :

« 54 Compte tenu de cette reconnaissance du fait que l'emploi est une composante essentielle de la vie et de l'identité des personnes dans notre société, la prudence est de mise lorsqu'il s'agit de façonner des règles et des principes de droit qui permettront de mettre fin sans préavis à la relation employeur-employé. »

(Nous soulignons.)

106. Les emplois recherchés par le biais du respect par Air Canada de ses obligations légales sont d'une importance capitale pour les travailleurs détenant les compétences requises à cet égard ainsi que pour le développement économique régional qui en résulte;
107. Des milliers d'emplois directs et indirects en aérospatiale sont concernés par le maintien de ces travaux sur l'ancien territoire de la Communauté urbaine de Montréal;
108. L'entente secrète que le gouvernement du Québec et Air Canada ont convenue visant à mettre un terme au litige qui les opposent ne peut légalement modifier l'obligation imposée à Air Canada à l'article 6 (1) d) de la Loi, laquelle a au surplus fait l'objet d'une déclaration judiciaire par le plus haut tribunal de la province (banc de cinq juges);
109. Eu égard au rôle de la FTQ, il est un principe largement reconnu dans la société québécoise que le rôle des structures syndicales dépasse la négociation des conditions de travail des salariés représentés;
110. Les auteurs Verge et Murray soulignent quant à eux :

« Cette participation sociopolitique, qui déborde la simple négociation collective, s'inscrit dans une logique syndicale plus vaste, logique qui s'est développée depuis plus d'un siècle. La libre association des salariés étant une des libertés fondamentales d'une vie démocratique, les syndicats cherchent à promouvoir les intérêts de leurs membres dans un sens large. La défense des intérêts, qui relève en premier lieu du rapport d'emploi,

dépasse considérablement ce simple rapport pour toucher à des questions économiques, sociales, politiques, etc. Ainsi, sous divers rapports, le syndicat en vient à assumer un certain rôle de représentant de ses membres en tant que citoyens. Le mouvement syndical occupe alors un rôle de premier plan comme porte-parole des salariés dans de nombreuses sociétés démocratiques et pluralistes.

[...] Les syndicats agissent également en tant qu'agents de transformation sociale. Ils sont ainsi l'expression d'un projet de société plus juste, plus démocratique et plus égalitaire et formulent des revendications d'ordre social et communautaire. [...] »

- P. Verge et G. Murray, *Le droit et les syndicats: aspects du droit syndical québécois*, Québec, Presses de l'Université Laval, 1991, p.10-11;

111. Dans un article consacré à cette question, ces mêmes auteurs recensent diverses manifestations de cette réalité. Ils résumant ainsi cette conjoncture :

« Dès ses origines, la représentation syndicale visait l'amélioration du sort des salariés par de larges transformations socio-économiques. Une telle perspective est toujours aussi actuelle. Le syndicat est traversé d'une certaine dualité : mission étroitement professionnelle et rôle socio-politique plus large. De surcroît, dans le contexte actuel, où l'entreprise est de plus en plus sollicitée comme acteur social et économique, il est plus que jamais difficile pour le syndicat de faire abstraction du contexte social de cette dernière et du marché du travail; il est appelé à élargir ses objets de représentation et à travailler avec d'autres groupements voués à l'avancement de différents intérêts particuliers. »

(Références omises.) (Nous soulignons.)

- G. Murray et P. Verge, « La représentation syndicale au-delà de l'entreprise », *Les Cahiers de droit*, vol. 35, no 3, 1994, p. 423-424.

112. Aussi l'action de représentation du groupement syndical pourra-t-elle « impliquer la représentation, au sens strict, de personnes ou la représentation, au sens large, des intérêts d'une collectivité étendue ».

- G. Murray et P. Verge, « La représentation syndicale au-delà de l'entreprise », *Les Cahiers de droit*, vol. 35, no 3, 1994, p. 434.

113. En définitive, les auteurs réitèrent :

« La représentation du salarié en tant que citoyen au-delà de l'entreprise renvoie naturellement au rôle sociopolitique plus large joué par les groupements syndicaux qui exercent une activité de lobbying auprès des gouvernements soit par leur participation dans les grands débats politiques, soit par un appui ponctuel ou plus organique à des partis politiques, ou encore par leur participation aux groupements ou coalitions plus larges.

Les tribunaux ont d'ailleurs pris acte de la réalité de cet engagement politique des syndicats au Canada. »

(Références omises.)

- G. Murray et P. Verge, « La représentation syndicale au-delà de l'entreprise », *Les Cahiers de droit*, vol. 35, no 3, 1994, p. 450.
114. En effet, dans l'arrêt *Lavigne*, la Cour suprême sanctionne le droit des syndicats d'utiliser les cotisations syndicales pour aider des causes non reliées à la négociation collective. On dénote là le souci de favoriser l'implication des syndicats dans le débat social;
- *Lavigne c. Syndicat des employés de la fonction publique de l'Ontario*, [1991] 2 RCS 211.
115. Cette conception du rôle des syndicats sera reprise dans l'arrêt *Dunmore* :
- « En protégeant la liberté syndicale, l'al. 2d) reconnaît la dynamique et l'évolution du rôle des syndicats dans la société canadienne. En plus de permettre l'expression collective des intérêts des travailleurs, les syndicats contribuent au débat politique. À l'échelle nationale, les syndicats prennent la défense de groupes défavorisés et donnent leur avis sur les politiques industrielles équitables. Considéré globalement, ce rôle atteint toutes les couches de la société et constitue une « partie intégrante d'une économie de marché démocratique » (voir K. Sugeno, « Les syndicats, institutions sociales dans les pays démocratiques à économie de marché » (1994), 133 *Rev. int. trav.* 561, p. 570).
- (Nous soulignons.)
- *Dunmore c. Ontario (Procureur général)*, [2001] 3 RCS 1016.
116. Enfin, plus récemment la Cour d'appel soulignait à son tour la fonction très large qu'occupent les syndicats dans notre société démocratique :
- « [57] [...] Ils contribuent au débat politique et social. Cette contribution va bien souvent au-delà de la simple représentation de leurs membres. C'est à la fois pour offrir de meilleurs services et exercer pleinement leur rôle dans la société qu'ils recherchent souvent à s'affilier à une centrale, une fédération ou une confédération, et ce, afin de profiter de ressources plus importantes et de mieux faire entendre leur voix. »
- *Syndicat des employées et employés professionnels et de bureau, section locale 573 (CTC-FTQ) c. Commission de la construction du Québec*, 2014 QCCA 368.
117. Dans ce contexte, le présent recours s'inscrit pleinement dans la mission sociale poursuivie par la FTQ, une mission dont la légitimité a été consacrée à maintes reprises par les tribunaux;

118. La FTQ a un intérêt véritable dans le présent dossier considérant le nombre de travailleurs que ses affiliés représentent dans le domaine de l'aérospatiale, et plus particulièrement ses affiliés AIMTA et Unifor, qui est sans comparaison avec aucune autre centrale syndicale au Québec ou ailleurs;
119. Sa mission et celle de ces affiliés, leurs interventions, recherches, études, programmes d'éducation, formations qu'elle et ses affiliés ont faits démontrent son implication et celle de ses affiliés dans ce domaine économique vital pour la région de Montréal;
120. L'issue du présent dossier représente pour la FTQ une avenue incontournable pour mener à terme les démarches que la FTQ et ses affiliés avaient entreprises conjointement avec le gouvernement du Québec;
121. Les contestations entreprises aux niveaux politique, juridique et les résolutions de congrès, font en sorte que la FTQ a un intérêt véritable au niveau du maintien et du développement du domaine de l'aérospatiale dans le territoire de l'ancienne Communauté urbaine de Montréal afin entre autres que les travailleurs puissent continuer d'effectuer les travaux d'entretien et de révision prévus au paragraphe 6 (1) d) de la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada*, conformément à l'arrêt de la Cour d'appel du 3 novembre 2015;
122. Ainsi, le deuxième critère exigé par la jurisprudence et le nouveau Code de procédure quant à la nature de l'intérêt de la FTQ est rencontré;

iii) Manières raisonnables et efficaces de soumettre la question à la Cour

123. Ce facteur doit être appliqué de manière souple et téléologique tel que le rappelle l'arrêt *Downtown Eastside* de la Cour suprême du Canada (voir paragraphe 52);
124. La Cour doit tenir compte de la capacité de la FTQ d'engager le recours, ses ressources et son expertise;
125. La FTQ constitue la plus importante centrale syndicale québécoise. Elle a la capacité financière et les ressources pour mener à terme le présent recours;
126. La FTQ est forte d'une histoire au cours de laquelle elle a su démontrer une expertise dans diverses luttes sociales ou débats juridiques, de sorte qu'elle a l'expertise suffisante pour agir à titre de demanderesse en l'espèce;
127. Elle dispose également d'une large connaissance et a fait preuve d'une implication majeure dans le secteur aérospatial et plus particulièrement en ce qui a trait aux activités d'Air Canada et a participé à la contestation judiciaire (requête introductive d'instance en jugement déclaratoire portant le numéro

500-17-071545-126, pièce P-3) par l'apport de documents juridiques, d'éléments de preuve et de témoignages;

128. Il s'agit d'une cause d'intérêt public et de droit public en ce qu'elle se rattache à une obligation législative fondée sur une considération d'intérêt public, à savoir le maintien des centres de révision de Montréal et, en ce sens, le litige transcende l'intérêt des parties étant donné que son issue affecte notamment les intérêts des citoyens de la province du Québec;
129. En outre, tel que l'énonce la Cour d'appel (arrêt de la Cour d'appel, par. 83-84), la décision législative par laquelle une entité publique devient une entité privée et la Loi qui manifeste cette volonté appartiennent au champ du droit public, notamment en ce qu'elles touchent les biens de l'État. Les conditions impératives auxquelles le législateur assortit cette opération de transition sont de droit public, d'intérêt public et d'ordre public;
130. Air Canada fait effectuer en tout ou en partie les travaux visés par les articles 6 et 7 de la Loi en dehors de la Communauté urbaine de Montréal, notamment dans un centre situé à Duluth, Minnesota (paragraphe 153 de l'arrêt de la Cour d'appel);
131. Le rapatriement de ces emplois aura des effets bénéfiques dans l'ensemble des acteurs de l'industrie de l'aérospatiale dans le territoire de l'ancienne Communauté urbaine de Montréal;
132. Tous ces emplois impliqueront un développement économique indéniable pour la région de Montréal (ancienne Communauté urbaine de Montréal);
133. Au surplus, le respect par Air Canada de ses obligations légales participera au maintien du statut de chef de file de Montréal à l'échelle internationale dans l'industrie de l'aérospatiale;
134. Considérant son rôle, son mandat, son expertise et son expérience associés à ce domaine, la FTQ constitue une des personnes les mieux positionnées pour agir dans le cadre du présent litige d'intérêt public;
135. Quant à savoir s'il y a d'autres manières réalistes de trancher le litige favorisant une utilisation plus efficace et efficiente des ressources judiciaires : il est respectueusement soumis que la mention « l'absence d'autres moyens efficaces de saisir celui-ci [le Tribunal] de la question » à l'art. 85 C.p.c. doit être analysée à la lumière des principes étayés par la Cour suprême, soit qu'il n'est pas requis que la FTQ démontre qu'il n'y a pas d'autres manières raisonnables et efficaces de soumettre la question à la Cour, mais seulement que le moyen introduit soit une manière efficace de ce faire;

136. Soulignons que le Procureur général du Québec, dont l'intérêt juridique fut reconnu par la Cour, n'a pas cherché l'émission d'une injonction permanente enjoignant à Air Canada de respecter ses obligations prévues par la Loi;
137. Qui plus est, le Procureur général du Québec, pour des raisons qui lui appartiennent, a choisi pour des considérations qui demeurent à ce jour secrètes, de convenir avec Air Canada d'une entente pour reporter la décision sur la demande d'autorisation d'appel jusqu'au 15 juillet 2016;
138. La FTQ veut qu'Air Canada respecte les obligations prévues par la Loi, sans autre délai;
139. La demande en injonction est le seul recours pour forcer Air Canada à se conformer à ses obligations légales;
140. Dans le contexte actuel où le Procureur général du Québec cesse ses démarches judiciaires de représentation des intérêts publics à l'encontre d'Air Canada, un autre représentant du public se doit de pouvoir ester en justice afin de voir à l'exécution des obligations prévues à la Loi et confirmées par l'arrêt de la Cour d'appel;
141. Conclure autrement mènerait à un résultat absurde et non souhaitable de sorte que des droits publics délaissés par le Procureur général du Québec ne seraient plus susceptibles d'exécution;
142. Le rôle socio-économique d'une centrale syndicale, reconnu tant par les institutions gouvernementales que par les tribunaux, doit ainsi pouvoir permettre de représenter des droits publics concurremment avec le Procureur général du Québec ou à tout le moins lorsque ce dernier cesse l'exercice de son pouvoir;
143. En résumé, l'application des trois facteurs en l'espèce milite à ce que la Cour accorde l'intérêt public à la FTQ pour tenter le présent recours en injonction permanente contre Air Canada;
144. Au surplus, en raison de son implication dans le domaine de l'aérospatiale au Québec et du fait que les syndicats qui lui sont affiliés représentent plus de 20 000 travailleurs dans ce domaine, elle subit un préjudice spécial résultant du défaut d'Air Canada de respecter les obligations prévues par la Loi;

V. Le droit à l'émission d'une injonction permanente

145. La présente demande d'injonction permanente a pour but de forcer Air Canada à agir en conformité avec la Loi alors qu'elle néglige de maintenir les centres d'entretien et de révision dans la Communauté urbaine de Montréal et d'exécuter ou de faire exécuter les travaux d'entretien et de révision des

- composants, des moteurs, des cellules (entretien lourd ou « heavy maintenance ») de ses appareils;
146. Dans le cadre du présent dossier, la FTQ demande au Tribunal d'appliquer la Loi à l'égard d'Air Canada et ce tel que la Cour d'appel a déclaré qu'elle devait s'appliquer dans l'arrêt de la Cour d'appel;
 147. Depuis le jugement de la Cour supérieure et l'arrêt de la Cour d'appel, la situation factuelle et juridique décrite à la requête introductive d'instance en jugement déclaratoire présentée par le Procureur général portant le numéro 500-17-071545-126 (pièce P-3) en ce qui concerne la nature des travaux d'entretien et de révision des appareils d'Air Canada, n'a pas changé;
 148. Air Canada continue de contrevenir à la Loi en ne maintenant pas, sur l'ancien territoire de la Communauté urbaine de Montréal, les travaux d'entretien et de révision des composants, des moteurs, des cellules (entretien lourd ou « heavy maintenance ») de ses appareils;
 149. Air Canada continue également de contrevenir à la Loi en n'exécutant pas ou en ne faisant pas exécuter sur l'ancien territoire de la Communauté urbaine de Montréal les travaux d'entretien et de révision des composants, des moteurs, des cellules (entretien lourd ou « heavy maintenance ») de ses appareils;
 150. Les obligations juridiques d'Air Canada prévues aux articles 6 et 7 de la Loi ne peuvent être interprétées autrement que ce que la Cour d'appel a déclaré dans l'arrêt de la Cour d'appel;
 151. Le seul Tribunal qui puisse en changer la teneur et la force exécutoire est la Cour suprême du Canada dans le cadre du pourvoi pendant devant elle;
 152. À la demande d'Air Canada, du Procureur général du Québec et du Procureur général du Manitoba, la demande d'autorisation d'appel est suspendue jusqu'au 15 juillet 2016;
 153. Dès lors, entre-temps la Loi, telle qu'elle a été déclarée par le jugement Cour supérieure et maintenue par l'arrêt de la Cour d'appel, s'applique à Air Canada et cette dernière est contrainte de la respecter sous peine de voir le Tribunal l'enjoindre de la respecter;
 154. La Loi prévoit la garantie que les centres ne seraient pas menacés suite à la privatisation d'Air Canada. Les centres devaient être maintenus en place. Le vice-premier ministre Don Mazankowski, également ministre responsable de la Privatisation et des affaires réglementaires, a d'ailleurs fait plusieurs déclarations en ce sens devant la Chambre des communes (par. 15 de l'arrêt de la Cour d'appel);

155. Dès lors, suite à la promulgation de la Loi en 1988 et à l'arrêt de la Cour d'appel, seule une décision de la Cour suprême renversant l'arrêt de la Cour d'appel ou une modification à la Loi permettrait à Air Canada de se soustraire à l'obligation prévue aux articles 6 et 7 de cette Loi;
156. En d'autres mots, le droit sur cette question a été arrêté par la Cour d'appel;
157. La Cour d'appel procède à une interprétation complète de l'article 6 (1) d) de la Loi s'étendant du paragraphe 120 au paragraphe 220 de son arrêt;
158. Suite à l'étude exhaustive de l'article 6 (1) d), la Cour d'appel affirme que cette disposition impose clairement une obligation contraignante à Air Canada de maintenir des centres d'entretien et de révision dans la Communauté urbaine de Montréal et d'exécuter ou de faire exécuter les travaux d'entretien et de révision des composants, des moteurs, des cellules (entretien lourd ou « heavy maintenance ») de ses appareils;
159. Cette conclusion de la Cour d'appel est donc favorable à l'émission d'une injonction afin d'enjoindre à Air Canada de respecter ses obligations contenues à la Loi;
160. Avant de déposer la présente demande en justice, la FTQ a considéré le recours aux modes privés de prévention et de règlement du différend, conformément aux règles établies dans le *Code de procédure civile*;
161. En raison de la nature du présent dossier et du litige pendant en Cour suprême quant à l'étendue des obligations d'Air Canada prévues par la Loi, il apparaît invraisemblable que les modes privés de prévention puissent permettre de régler le litige;
162. La FTQ est consciente qu'il peut y avoir des relations d'affaires ou des impératifs d'affaires qui nécessitent qu'un délai raisonnable soit accordé à Air Canada pour y mettre un terme en autant que cette dernière comprenne qu'elle ne peut invoquer ses propres agissements pour justifier le non-respect des obligations prévues à la Loi;
163. Dans ce contexte et dans l'esprit des nouvelles dispositions du *Code de procédure civile*, la FTQ est ouverte à discuter de toute solution taillée à la mesure du problème;
164. La FTQ est donc en droit d'obtenir l'émission d'une injonction permanente afin d'assurer le respect des obligations légales de la Défenderesse comprises à l'article 6 (1) d) de la Loi;
165. La FTQ soumet que la Cour est justifiée d'émettre une injonction dans le présent litige;

166. La présente demande en justice est bien fondée en faits et en droit ;

POUR CES MOTIFS, PLAISE À CETTE HONORABLE COUR :

ACCUEILLIR la présente demande en justice introductive d'instance en injonction permanente;

ORDONNER, par une injonction finale et permanente, à Air Canada, ses officiers, représentants, mandataires, employés ou toutes personnes agissant sous son contrôle, de prendre toute mesure de nature à mettre en place et maintenir sur l'ancien territoire de la Communauté urbaine de Montréal des centres où s'effectue la révision de ses appareils pour que les travaux d'entretien et de révision prévus au paragraphe 6 (1) d) de la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada* s'y effectuent;

ORDONNER, par une injonction finale et permanente, à Air Canada, ses officiers, représentants, mandataires, employés ou toutes personnes agissant sous son contrôle, de prendre toute mesure de nature à mettre en place et à continuer d'exécuter ou à faire exécuter sur l'ancien territoire de la Communauté urbaine de Montréal les travaux d'entretien et de révision des composants, des moteurs, des cellules (entretien lourd ou « heavy maintenance ») de ses appareils;

ORDONNER l'application immédiate de cette décision sans sursis d'application, le tout nonobstant appel;

RENDRE toute autre décision que cette honorable Cour jugera utile de rendre;

LE TOUT avec frais de justice.

Montréal, le 11 mars 2016



RIVEST SCHMIDT

M^e Claude Tardif

M^e Nicolas Houle-Gingras

Avocats de la Demanderesse

7712, rue St-Hubert

Montréal (Québec) H2R 2N8

Téléphone : 514 948-1888

Télécopieur : 514 948-0772

Courriel : claudetardif@rivestschmidt.qc.ca

nhoulegingras@rivestschmidt.qc.ca

AVIS D'ASSIGNATION
(articles 145 et suivants C.p.c.)

Dépôt d'une demande en justice

Prenez avis que la partie demanderesse a déposé au greffe de la Cour supérieure du district judiciaire de Montréal la présente demande introductive d'instance.

Réponse à cette demande

Vous devez répondre à cette demande par écrit, personnellement ou par avocat, au palais de justice de Montréal situé au **1, rue Notre-Dame Est, Montréal (Québec) H2Y 1B6 dans les 15 jours de la signification de la présente demande** ou, si vous n'avez ni domicile, ni résidence, ni établissement au Québec, dans les 30 jours de celle-ci. Cette réponse doit être notifiée à l'avocat du demandeur ou, si ce dernier n'est pas représenté, au demandeur lui-même.

Défaut de répondre

Si vous ne répondez pas dans le délai prévu, de 15 ou de 30 jours, selon le cas, un jugement par défaut pourra être rendu contre vous sans autre avis dès l'expiration de ce délai et vous pourriez, selon les circonstances, être tenu au paiement des frais de justice.

Contenu de la réponse

Dans votre réponse, vous devez indiquer votre intention, soit :

- de convenir du règlement de l'affaire;
- de proposer une médiation pour résoudre le différend;
- de contester cette demande et, dans les cas requis par le Code, d'établir à cette fin, en coopération avec le demandeur, le protocole qui régira le déroulement de l'instance. Ce protocole devra être déposé au greffe de la Cour du district mentionné plus haut dans les 45 jours de la signification du présent avis ou, en matière familiale, ou, si vous n'avez ni domicile, ni résidence, ni établissement au Québec, dans les trois mois de cette signification;
- de proposer la tenue d'une conférence de règlement à l'amiable.

Cette réponse doit mentionner vos coordonnées et, si vous êtes représenté par un avocat, le nom de celui-ci et ses coordonnées.

Changement de district judiciaire

Vous pouvez demander au tribunal le renvoi de cette demande introductive d'instance dans le district où est situé votre domicile ou, à défaut, votre résidence ou, le domicile que vous avez élu ou convenu avec le demandeur.

Si la demande porte sur un contrat de travail, de consommation ou d'assurance ou sur l'exercice d'un droit hypothécaire sur l'immeuble vous servant de résidence principale et que vous êtes le consommateur, le salarié, l'assuré, le bénéficiaire du contrat d'assurance ou le débiteur hypothécaire, vous pouvez demander ce renvoi dans le district où est situé votre domicile ou votre résidence ou cet immeuble ou encore le lieu du sinistre. Vous présentez cette demande au greffier spécial du district territorialement compétent après l'avoir notifiée aux autres parties et au greffe du tribunal qui en était déjà saisi.

Transfert de la demande à la Division des petites créances

Si vous avez la capacité d'agir comme demandeur suivant les règles relatives au recouvrement des petites créances, vous pouvez également communiquer avec le greffier du tribunal pour que cette demande soit traitée selon ces règles. Si vous faites cette demande, les frais de justice du demandeur ne pourront alors excéder le montant des frais prévus pour le recouvrement des petites créances.

Convocation à une conférence de gestion

Dans les 20 jours suivant le dépôt du protocole mentionné plus haut, le tribunal pourra vous convoquer à une conférence de gestion en vue d'assurer le bon déroulement de l'instance. À défaut, ce protocole sera présumé accepté.

Pièces au soutien de la demande

Au soutien de sa demande introductive d'instance, la partie demanderesse invoque les pièces suivantes :

- PIÈCE P-1 :** Arrêt de la Cour d'appel rendu le 3 novembre 2015, dans l'affaire *Air Canada c. Québec (Procureure générale)*, 2015 QCCA 1789;
- PIÈCE P-2 :** Jugement rendu par la Cour supérieure le 4 février 2013, dans le cadre d'une requête pour jugement déclaratoire présentée par le Procureur général du Québec, dossier portant le numéro 500-17-071545-126;
- PIÈCE P-3 :** Requête introductive d'instance en jugement déclaratoire présentée par le Procureur général du Québec;
- PIÈCE P-4 :** Jugement autorisant l'intervention du Procureur général du Manitoba;

- PIÈCE P-5 :** Demande d'autorisation d'appel à la Cour suprême du Canada d'Air Canada, datée du 30 décembre 2015.
- PIÈCE P-6 :** Correspondance d'Air Canada et du Procureur général du Québec, datée du 19 février 2016, adressée à la Cour suprême du Canada;
- PIÈCE P-7 :** Statuts de la FTQ;
- PIÈCE P-8
(en liasse) :** Mémoire de l'AIMTA du 5 octobre 2015 et mémoire d'Unifor d'octobre 2015;
- PIÈCE P-9
(en liasse) :** Extraits du site internet de Aéro Montréal;
- PIÈCE P-10 :** Extraits du site internet du Conseil canadien de l'aviation et de l'aérospatiale;
- PIÈCE P-11 :** Rapport du Comité permanent de la défense nationale du 25 novembre 2010;
- PIÈCE P-12 :** Procès-verbal du 29^e Congrès de la FTQ de 2010;
- PIÈCE P-13 :** Extrait du Cahier des résolutions de 2007 de la FTQ, 28^e Congrès, résolution d'urgence;
- PIÈCE P-14 :** Procès-verbal de 2004, 27^e Congrès de la FTQ, résolution 47, page 56;
- PIÈCE P-15 :** Procès-verbal de 1996, Conseil général de la FTQ, résolutions d'urgence, pages 18 et 19;
- PIÈCE P-16 :** Procès-verbal de 1991, 22^e Congrès de la FTQ, résolution 80, page 76;
- PIÈCE P-17 :** Procès-verbal de 1988, Conseil général de la FTQ, avril, résolution d'urgence, page 28;
- PIÈCE P-18 :** Extrait du Journal des débats de l'Assemblée nationale vol. 42, no 86;
- PIÈCE P-19
(en liasse) :** Articles publiés dans le Monde Ouvrier, les autres articles publiés dans les médias relativement à l'aérospatiale et les communiqués.

Ces pièces sont jointes aux présentes.

Demande accompagnée d'un avis de présentation

S'il s'agit d'une demande présentée en cours d'instance ou d'une demande visée par les Livres III, V, à l'exception de celles portant sur les matières familiales mentionnées à l'article 409, ou VI du Code, la préparation d'un protocole de l'instance n'est pas requise; toutefois, une telle demande doit être accompagnée d'un avis indiquant la date et l'heure de sa présentation.