

**M. Argue:** Non... pour signaler au comité un grief qui, je l'espère, retiendra l'attention du ministre du Travail. Je le vois à la Chambre et sans doute voudra-t-il prendre en considération mes remarques. Si j'aborde maintenant ce sujet, c'est à cause de l'heureuse perspective d'un abrupt ajournement, et aussi parce que la situation dont je vais parler se détériore depuis quelques jours et peut aboutir, ce que je n'espère pas, à une grève qui serait pénible aux employées, à la compagnie et au public. Évidemment je parle du différend entre l'association du personnel de bord des lignes aériennes canadiennes et Air-Canada. Cette question a été soulevée à la Chambre à l'appel de l'ordre du jour par l'honorable député de Skeena, par moi-même et par d'autres honorables députés.

Quoique le ministre se soit intéressé à l'affaire, il ne semble pas y avoir de chance que la dispute se règle à l'amiable dans un bref délai. La demande de l'association des employés pour qu'une enquête soit faite au sujet de certaines allégations n'a pas été acceptée par le gouvernement. Une commission de conciliation et son rapport sont toujours des aides précieuses pour en arriver à un règlement dans une pareil conflit. Nous avons déjà eu une recommandation de ce genre dans un autre différend ouvrier très important d'il y a quelques mois, soit entre les employés sédentaires des chemins de fer et la direction de ces sociétés. A notre avis, le gouvernement n'a pas su il y a quelques mois suffisamment appuyer les recommandations de la Commission de conciliation que les employés avaient pourtant acceptées. Mais, néanmoins, après un intervalle de quelques mois où le public sentait la grève imminente, le conflit a été réglé en partant des recommandations du rapport de la Commission de conciliation.

Dans le différend qui nous occupe, les choses ont pris une tournure presque pareille. On a d'abord nommé une commission de conciliation. Un rapport majoritaire a été présenté, assorti d'un rapport qui s'éloignait du premier sur deux points. De nombreuses questions sont en jeu, mais il s'agit principalement d'un relèvement des traitements qui devrait compenser, dans l'esprit des employés, pour la vitesse accélérée des aéronefs, les inconvénients qui en résultent pour les employés, les heures de récupération plus nombreuses.

Les employés demandent qu'on ajoute une minute à chaque heure de vol pour chaque dix milles de vitesse au-dessus de 300 milles à l'heure. Le rapport majoritaire de la Commission de conciliation a recommandé d'ajouter une minute pour chaque heure de vol à une vitesse de 25 milles au-dessus de 300 milles à l'heure. Par conséquent les employés,

conformément à ce rapport majoritaire, recevraient 40 p. 100 du montant qu'ils ont demandé.

Ils avaient aussi demandé une augmentation générale de 15 p. 100 des traitements. Le rapport de la Commission de conciliation préconisait une augmentation des traitements de 5 p. 100, rétroactive au 1<sup>er</sup> octobre 1960.

On s'aperçoit que la compagnie n'a pas négocié de bonne foi et qu'elle a entrepris des démarches laissant à penser qu'elle voulait engager d'autres employés ou des briseurs de grève, comme on les appelle souvent, pour remplacer le personnel impliqué dans le différend. Ces démarches—ceci est le reproche sérieux—ont été engagées pendant que la Commission de conciliation préparait son rapport et certainement avant que le rapport soit publié. Les employés estiment donc qu'on les a soumis à de fortes mesures d'intimidation et demandent au ministre d'enquêter en l'espèce.

J'ai sous les yeux la copie d'un communiqué télétypé envoyé par la direction à toutes les stations d'Air-Canada avant la publication du rapport de la Commission de conciliation. La lecture en fera ressortir le point de vue des employés:

La compagnie a cherché à négocier un nouveau contrat avec les employés du service d'aviation depuis l'été dernier. Le principal point contesté a été la clause sur la «vitesse des avions à réaction» qui entraînerait une augmentation d'environ 40 p. 100 des traitements des employés du service de l'aviation attachés aux appareils DC8 en plus des augmentations générales demandées.

Pareille clause est un précédent dans l'industrie et la compagnie ne peut aucunement l'accepter. Les agents négociateurs de l'association ont persisté à refuser de modifier cette revendication. Il en est résulté une impasse. La question a été soumise à une commission de conciliation dont nous attendons d'un jour à l'autre le rapport.

Il n'est pas encore arrivé.

La loi prévoit qu'il doit s'écouler un délai de sept jours après la réception du rapport d'une commission de conciliation par le ministre du Travail à Ottawa avant que le syndicat puisse légalement déclarer la grève. La société espère sincèrement qu'une telle situation ne se produira pas. Elle est toutefois décidée à continuer l'exploitation de ses services, si la chose se produit; il est donc essentiel qu'elle prenne dès maintenant les mesures préliminaires pour assurer la possibilité du maintien de ce service. Fin de la première partie.

Il faudra entre autres choses trouver un minimum de remplaçants pour les employés du service des avions qui décideront de faire la grève. La société désire le faire au sein même de son personnel en recourant aux services des employés des classes de surveillance et des autres employés non syndiqués. Un cours de formation a déjà été élaboré pour que ces employés puissent assurer de manière limitée le service des avions. Il est évident que la société pour protéger ses services essentiels, doit demander à un nombre suffisant de ses employés d'occuper les fonctions de préposés au service des avions pendant la grève. Les volontaires seront postés à Vancouver, à Winnipeg, à Toronto et à Montréal. S'ils sont postés loin de leur foyer, ils