

Le gouvernement canadien et le droit de grève :

Le cas des agents de bord d'Air Canada

By Sophie Bélanger

Mount Saint Vincent University

2011-2012

Le gouvernement canadien et le droit de grève :

Le cas des agents de bord d'Air Canada

Les agents de bord d'Air Canada ont signé leur première convention collective en 1949, après avoir joint l'Association du personnel navigant des lignes aériennes canadiennes en 1948.¹ Durant les décennies qui ont suivi, le syndicat a affronté Air Canada sur diverses questions : par exemple, les conditions et les heures de travail, le salaire, la sécurité et la formation des employés. En 2011, la modification des pensions de retraite, ainsi que la création d'une filiale Air Canada économique offrant une échelle salariale moindre, ont été à la base d'un conflit entre l'employeur et le syndicat actuel SCFP (Syndicat canadien de la fonction publique) des agents de bord d'Air Canada.² Les deux partis n'ont pu s'entendre sur une nouvelle convention collective. Étant membres d'un syndicat, les employés avaient le droit de recourir à la grève en cas de conflit non résolu, à la condition que certains règlements soient respectés : c'est-à-dire que l'arrêt de travail n'ait lieu qu'après expiration de la convention collective ; que le syndicat ait essayé, par différents moyens dont la conciliation, de s'entendre avec l'employeur ; enfin, que le syndicat présente un avis de grève soixante-douze heures avant le début de celle-ci. Lors du conflit de 2011, le syndicat SCFP a respecté toutes ces directives et pourtant, le gouvernement fédéral est intervenu et a réussi à

1 ¹ « À propos de la composante : Notre Histoire », *CUPE/SCFP*, <http://www.accomponent.ca/fr/public/notre-histoire> (consulté le 13 novembre 2011).

2 ² « Important dates in Cupe's history », *CUPE*, <http://cupe.ca/history/timelines> (consulté le 13 novembre 2011).

empêcher la grève. Cette intervention a-t-elle été juste ? D'après Lisa Raitt, la ministre fédérale du travail, elle a été prise pour assurer les services essentiels ainsi que pour protéger le bien-être économique du Canada et des Canadiens en général. Bien que ces raisons soient valables, elles ne sont pas suffisantes pour justifier cette intervention. En effet, par sa décision, le gouvernement fédéral a discrédité les droits de négociation collective ainsi que les conditions de travail ; il a également contribué à l'inégalité entre Air Canada et ses agents de bord. On peut cependant se demander si cette intervention aurait été appropriée dans différentes circonstances et s'il existe une alternative à la grève pour la résolution des conflits.

*

*

*

Tout d'abord, la ministre du Travail Lisa Raitt a confié la situation conflictuelle entre Air Canada et ses agents de bord au CCRI (Conseil canadien des relations industrielles) en évoquant la section 87.4 du Code canadien du travail. Cet article stipule que « dans la mesure du nécessaire pour prévenir des risques imminents et graves pour la sécurité ou la santé du public », certains services peuvent être considérés essentiels.³ Selon la ministre Raitt, le travail des agents de bord correspond à cette définition. Il est vrai que leur présence est exigée en vol, d'après les règlements de Transport Canada : s'il n'y a pas d'agents de bord, il n'y a pas de vol. Donc, s'il n'y a pas de vol, il n'y a pas non plus de risque pour la sécurité des passagers. Il est à noter qu'à aucun moment des négociations, ni Air Canada ni le SCFP n'ont déclaré que le travail des agents de bord relevait d'un service essentiel. De plus, la section

³ *Code canadien du travail*, 1998, ch. 26, a. 37, s. 87.4. <http://lois-laws.justice.gc.ca/fr/lois/L-2/page-35.html#h-30> (consulté le 16 novembre 2011).

87.4 du Code canadien du travail n'a pas été utilisée correctement. En effet, certaines étapes ont été ignorées par Madame Raitt. Voici comment la section 87.4 aurait dû être appliquée⁴ : tout d'abord, l'employeur ou le syndicat auraient dû informer le parti opposé « des activités dont il estime le maintien nécessaire pour se conformer au paragraphe 1 » relatif aux risques pour la sécurité et la santé des personnes. Les deux partis auraient ensuite dû s'entendre sur la nature de ces services dits essentiels. Dans le cas d'une absence d'entente, le Conseil (CCRI) aurait pris la décision pour eux. Notons que dans le cas du conflit de 2011, ces trois étapes n'ont pas eu lieu. Au point numéro cinq de la section 87.4, il est stipulé que la ministre peut « en tout temps après la remise de l'avis de différend » remettre la question entre les mains du Conseil.⁵ Or, il n'y a jamais eu d'avis de différend ; les partis n'ont jamais reconnu le service des agents de bord comme étant essentiel. Pour cette raison, la section 87.4 a été invoquée à tort et la question des services essentiels n'était donc pas justifiée lors de l'intervention gouvernementale.

Le lundi 10 octobre 2011, suite au rejet d'une deuxième tentative de contrat par les agents de bord d'Air Canada, la ministre Lisa Raitt a déclaré : « la priorité première du gouvernement est le rétablissement de l'économie et des emplois canadiens. »⁶ Il est vrai qu'un arrêt de travail ne peut pas aider l'économie, surtout dans une société capitaliste comme celle du Canada. En effet, une partie de l'économie est à l'arrêt durant une grève,

4 Ibid.

5 Ibid.

6 "Globe editorial", *The Globe and Mail*, 14 octobre 2011. *Stop meddling in Air Canada's labour dispute* www.theglobeandmail.com/news/opinions/editorials/stop-meddling-in-air-canadas-labour-dispute/article2200403/ (consulté le 10 novembre 2011).

étant donné qu'un certain service ou un bien n'est plus disponible sur le marché. De plus, les grévistes sans salaire perdent leur capacité de consommer. Mais si l'économie est en bon état, une simple grève ne devrait pas la déséquilibrer. Selon Nycole Turmel, chef du NPD (Nouveau Parti Démocratique), qui a été interrogée dans l'émission de radio de Rick Howe à Halifax, l'économie est une affaire globale qui demande un plan d'action et des idées innovatrices ; sa santé ne devrait pas demander d'attaquer les travailleurs canadiens.⁷ Comme le gouvernement veut garder le contrôle sur l'économie, il se permet, entre autres, de s'immiscer dans les conflits syndicaux. Bien que l'économie soit importante, l'intérêt du capital ne devrait pas dépasser l'intérêt des travailleurs puisque ces derniers sont des acteurs de la vie économique ; sans travailleurs, il n'y a pas de consommateurs. Si le gouvernement joue un rôle important dans le maintien de la santé économique, il devrait tout de même y avoir des limites à son action. Il ne peut détenir une autorité absolue dans un pays démocratique.

Enfin, selon la ministre fédérale Raitt, l'intervention du gouvernement a eu lieu pour protéger le bien-être des Canadiens, ou l'intérêt du public. Bien sûr, durant une grève, le public n'a plus accès à certains services et produits. Dans le cas d'Air Canada, si les agents de bord avaient fait la grève, des milliers de gens n'auraient pas pu voyager ; leurs voyages personnels ou d'affaire auraient été annulés ; n'ayant pas accès au service désiré, les voyageurs auraient été lésés. Il est important de reconnaître qu'il existe un rapport entre le

7 ² Entretien avec Nycole Turmel, chef du NPD (Nouveau Parti Démocratique). *Texting and War on Labour* (entretien radiophonique), dirigé par Rick Howe (NEWS95.7, 11 octobre 2011).

[Http://www.news957.com/listen/listenplayer/287211](http://www.news957.com/listen/listenplayer/287211) (écouté le 10 novembre 2011).

public et les compagnies. Selon David Winch, auteur d'un livre sur les négociations syndicales et l'intérêt public, il existe un contrat social entre les employeurs, les travailleurs et les consommateurs qui font tous partie d'une société de marché, dans laquelle il existe des échanges d'intérêts entre les participants.⁸ Winch définit l'intérêt public de la façon suivante : « [...] les conséquences pour les gens autres que les participants immédiats » d'un conflit entre les employeurs et les employés.⁹ Étant donné qu'Air Canada est une compagnie du secteur privé et que ses activités sont donc gérées par une société de marché, il est de sa responsabilité, ainsi que de celle de ses employés, de ne pas en restreindre l'accès au public.¹⁰ De plus, cette compagnie relève du domaine des transports ; selon un groupe de travail mandaté par le gouvernement fédéral en juin 1995 afin de réviser le Code du travail, il peut donc y avoir un impact plus important sur le public lorsqu'il y a des arrêts de travail.¹¹ Dans le cas d'Air Canada, une intervention était nécessaire pour réduire les effets négatifs sur le public. En revanche, le groupe de recherche mentionné plus-haut a établi qu'un conflit entre les employeurs et les travailleurs perdure suite à une intervention gouvernementale, puisque habituellement, les conflits internes entre les partis ne sont pas résolus.¹²

⁸ David Winch, *Collective Bargaining and the Public Interest*, Montréal : McGill-Queen's University Press, 1989, 84.

⁹ Ibid.

¹⁰ Ibid., 105.

¹¹ *Canada Labour Code Review*, 1996, s. 2, ch. 10. [Http://206.191.16.130/labour/labstand/toc.html](http://206.191.16.130/labour/labstand/toc.html) (consulté le 16 novembre 2011).

¹² Ibid.

*

« Appelons un chat un chat. Ce gouvernement n'est pas votre ami. Il essaie de vous retirer votre droit de grève et il utilisera n'importe quel outil et astuce à sa disposition. »¹³ Voici ce qu'un mémo signé par sept représentants du syndicat SCFP expliquait suite à l'intervention du gouvernement dans le conflit entre Air Canada et ses agents de bord ; ce mémo dénonce l'attaque de l'État sur les droits de négociation. Une grève est un outil auquel les syndiqués peuvent avoir recours afin d'attirer l'attention de leur employeur pendant un conflit collectif. Elle fait partie intégrante des droits de négociation qui d'après Yvon Godin, membre du NPD, a été enlevée aux agents de bord.¹⁴ Toujours selon lui, en intervenant, le gouvernement a laissé entendre aux Canadiens qu'il n'était pas possible de faire la grève dans leur pays.¹⁵ Pour sa part, Nycole Turmel, membre du même parti, a affirmé dans un entretien que les partis doivent avoir le droit de négocier en paix.¹⁶ En effet, le gouvernement fédéral a été présent tout au long des négociations. Lors de l'établissement de la première tentative de contrat entre le SCFP et Air Canada, le syndicat avait été prévenu par la ministre fédérale qu'il y aurait une intervention en cas de grève imminente. Ensuite, le 19 septembre 2011, le gouvernement conservateur a préparé un avis de retour au travail en prévision d'une grève

13[?] Traduction du passage suivant : "Let's call a spade a spade. This government is not your friend. It is trying to take away your right to strike and it will use whatever tools and tricks that it can". Brent Jang, "Air Canada strike called off after Ottawa intervenes", *Globe and Mail*, 13 octobre, 2011, section B, p. 1.

14[?] Yvon Godin est cité dans l'article suivant. Craig Wong, *Canadian Business*, 20 septembre 2011. *Ottawa to table back-to-work legislation if talks between Air Canada, union fail: Ottawa set to table back-to-work legislation*, <http://www.canadianbusiness.com/article/46045--ottawa-to-table-back-to-work-legislation-if-talks-between-air-canada-union-fail> (consulté le 1 novembre 2011).

15[?] Ibid.

16[?] *Texting and War on Labour* par Howe.

(selon un communiqué du comité de négociation du SCFP aux agents de bord, le 17 octobre 2011). Puis, avant même que les employés ne commencent la grève, la ministre Raitt en a référé le cas au CCRI (Conseil canadien des relations industrielles) en invoquant la question des services essentiels. Les agents de bord d'Air Canada n'ont pas pu négocier avec leur employeur de façon libre ; ils ont été harcelés par le gouvernement fédéral durant tout le processus de négociation.

Enfin, en se donnant le droit de manipuler le Code du travail, le gouvernement attaque les conditions de travail acquises de façon ardue par les Canadiens au cours des décennies. En 1935, notamment, une marche au nom de *On to Ottawa Trek* a eu lieu pour dénoncer les mauvaises conditions dans les camps de travail.¹⁷ Elle a commencé à Vancouver et devait se rendre jusqu'au parlement d'Ottawa, mais elle a été écourtée par les autorités de la Saskatchewan. En revanche, cette marche a réussi à sensibiliser la population aux mauvais traitements dont les travailleurs canadiens sont victimes. De plus, les grèves qui ont eu lieu par centaines entre les années 1912 et 1921 (en 1912, par exemple, il y a eu 242 grèves au Canada), la grève de Kirkland Lake en 1941 (une compagnie minière où les employés voulaient que leur syndicat soit reconnu), ainsi que bien d'autres qui ont suivi, ont toutes contribué à l'amélioration des conditions de travail et à l'établissement de lois.¹⁸ Conséquemment, en 1944, le gouvernement fédéral a accordé quelques améliorations aux

17 Durant la Grande Dépression des années 1930, le gouvernement fédéral a instauré des camps de travail pour les hommes célibataires afin de les garder occupés durant une période où le travail manquait. Les hommes vivaient dans de mauvaises conditions et recevaient un salaire minime de vingt cents par jour. Ils étaient aussi sujets à une discipline militaire. Ils ont voulu dénoncer ces conditions de travail et se révolter en organisant une longue marche qui a débutée à Vancouver le 3 juin 1935, et aurait dû se rendre à Ottawa. La marche a été écourtée par les autorités de la Saskatchewan le 1^{er} juillet 1935.

18 Gregory S. Kealey, "1919: The Canadian Labour Revolt" dans *Canadian Labour History*, édité par David J. Bercuson et David Bright, 193-222. Mississauga, Ontario: Copp Clark Longman Ltd, 1994, 198-199.

conditions de travail, dont la réduction des heures de travail, et a finalement reconnu le droit d'association des travailleurs. En revanche, il a limité le droit de grève : il ne pouvait plus être exercé qu'entre les conventions collectives.¹⁹ Au cours des années qui ont suivi, et jusqu'à ce jour, le gouvernement a modifié ces lois et les a utilisées afin de réduire le droit des travailleurs ; ces derniers sont sujets à la coercition, aux pénalités financières, voire même à l'emprisonnement. Selon un article du *Globe and Mail*, le SCFP, syndicat des agents de bord d'Air Canada, aurait pu subir des amendes élevées (autour de dizaines de milliers de dollars canadiens) en plus d'être accusé d'outrage criminel.²⁰ Si les Canadiens continuent d'être empêchés d'avoir recours à la grève, les conditions de travail risquent d'en souffrir. John Bullen et Wayne Roberts, auteurs d'un article sur les syndicats canadiens, évoquent la nécessité de ce dernier : « Chaque étape est un effort collectif contre les compagnies hostiles et l'indifférence du gouvernement ... pour procurer un endroit sûr et juste pour leurs enfants. »²¹ Les conflits sont finalement à la base de l'amélioration des conditions de travail.

Le point le plus important est sans doute que l'intervention du gouvernement fédéral dans le conflit d'Air Canada a contribué à l'inégalité entre les partis. C'est-à-dire qu'en interdisant la grève, l'État a pris position pour l'employeur au détriment des employés. Étant

19 John Bullen et Wayne Roberts, "A Heritage of Hope and Struggle: Workers, Unions, and Politics in Canada, 1930-1982" dans *Canadian Labour History*, édité par David J. Bercuson et David Bright, 377-403. Mississauga, Ontario: Copp Clark Longman Ltd, 1994, 387.

20 Jang, "Air Canada strike called off".

21 Passage traduit de l'anglais : "Each step forward required the collective effort of working people to combat the hostile interests of business and the calculated indifference of government. [...] to guarantee themselves and their children a more just and secure place in society." Bullen et Roberts, "A Heritage of Hope and Struggle", 377.

donné que le gouvernement a établi tôt dans les négociations qu'il n'y aurait pas de grève possible, Air Canada a profité d'un pouvoir supérieur, sachant que ses intérêts étaient protégés. Pour les agents de bord, la grève constituait un dernier recours pour attirer l'attention de leur employeur. Paul Moist, président national du SCFP a déclaré dans une entrevue à Radio-Canada que « [le gouvernement conservateur s'était] montré extrêmement irresponsable et que c'était son ingérence constante dans les négociations collectives qui avait fait pencher la balance en faveur de la société et contre les agents de bord. »²² Ce discours ressemble au passage suivant, qui provient d'un article par H.C. Pentland intitulé « The Canadian Industrial Relations System » paru en 1979 : « [...] les employeurs et les cours cherchent et établissent des lois et des pratiques qui accomplissent dans l'âge industriel ce que le *Master and Servant Act* a fait plus tôt : le but étant de restreindre les tentatives des employés de défier l'autorité et d'interrompre les activités de leurs employeurs ».²³ Le *Master and Servant Act*, qui a été établi en 1349 par des juges Anglais, a conservé le même concept jusqu'en 1875, soit d'emprisonner quiconque quittait ou négligeait son travail. Pour ce qui est des employeurs, s'ils brisaient un contrat, l'État n'ordonnait qu'une amende minime.²⁴ L'auteur évoque ici le comportement anti travailleurs continuels du gouvernement. Par ailleurs, des parallèles peuvent être établis entre les propos de Paul Moist et de H.C.

22² *Radio Canada.ca*, 7 novembre 2011. *Les agents de bord d'Air Canada déçus du contrat de travail imposé par un arbitre* <http://www.radio-canada.ca/nouvelles/Economie/2011/11/07/006-air-canada-entente.shtml> (consulté le 13 novembre 2011).

23² Traduit du passage suivant : "...employers and the courts have sought laws and practices that will accomplish in the industrial age what the Master and Servant Act did in an earlier one: namely to confine sharply attempts by workers to challenge the authority or interrupt the operations of their employers". H. C. Pentland, "The Canadian Industrial Relations System: Some Formative Factors", *Labour/Le Travail* (1979), 53.

24² *Ibid.*, 51.

Pentland. L'intervention du gouvernement est illustrée dans le texte de Moist par « l'ingérence » et dans celui de Pentland par « les cours cherchent et établissent des lois et des pratiques ». L'intrusion a pour but de dénigrer les droits des travailleurs, ce qui est démontré par l'expression « contre les agents de bord » et par le terme « restreindre ». Les deux discours dépeignent le travailleur comme sujet à l'autorité : au Canada, peu importe l'endroit où l'on travaille, l'employeur a une autorité quasi absolue. Seuls quelques droits de la main-d'œuvre inclus dans le Code du travail et les contrats syndicaux lui échappent. Si le gouvernement qui contrôle le Code du travail et les lois va à l'encontre des travailleurs, il ne reste plus à ces derniers que les syndicats pour les défendre, avec la grève comme dernier recours. Les agents de bord d'Air Canada n'y ont pas eu droit. Dès lors, le gouvernement a creusé l'inégalité entre les employés et la compagnie.

Il y a toutefois une possibilité d'éliminer l'inégalité entre les employeurs et les employés : le gouvernement peut être inclus dans un système d'arbitrage pour régler les conflits collectifs d'une façon conciliatrice et non intransigeante. Selon David Winch, auteur du livre *Collective Bargaining and the Public Interest*, ce système doit inclure trois composantes : l'efficacité, l'équité et l'intégrité.²⁵ L'arbitre qualifié a ainsi pour mandat de s'assurer de l'efficacité de la production des biens et des services par la compagnie et les travailleurs, de l'équité dans la distribution des salaires et de l'intégrité, dans le sens où les contrats collectifs doivent être respectés.²⁶ Si l'arbitre est neutre et qu'il agit comme conciliateur, s'il n'existe pas de coercition, il sera plus facile d'atteindre un équilibre des forces entre les employeurs et les

25 Winch, *Collective Bargaining*, 118.

26 Ibid., 119-121.

employés. Une résolution des conflits collectifs ainsi qu'une entente permettant une adhésion commune à la nouvelle convention collective seront alors possible. L'intervention gouvernementale peut s'avérer nécessaire dans certaines circonstances et pour certains emplois, mais dans toute autre situation, elle se doit de rester neutre.

*

*

*

Pour conclure, la décision par la Ministre du Travail Lisa Raitt de retirer le droit de grève aux agents de bord d'Air Canada n'était pas juste, malgré les arguments invoqués. Pour ce qui a trait au maintien des services essentiels, la section du Code du travail 87.4 y faisant référence n'a pas été utilisée correctement. En effet, trois étapes ont été ignorées, dont la première où l'un des partis en négociation avise l'autre de la nécessité de maintenir certaines activités. Ni Air Canada ni le syndicat n'ont entrepris une telle démarche. De plus, le bien-être économique que Madame Raitt prêche est plutôt nuisible aux travailleurs d'une société capitaliste comme le Canada ; tout ce qui importe est l'intérêt du capital au détriment des employés. Il est à noter que dans certaines circonstances la présence gouvernementale peut être nécessaire : par exemple, en temps de guerre, les compagnies aériennes peuvent être mobilisées pour évacuer une population ; la présence des agents de bord est alors requise pour assurer la sécurité en vol. Il reste que le maintien de l'intérêt du public demeure la raison la plus valable d'interdire un arrêt de travail ; la population devient en effet victime d'un conflit auquel elle ne participe pas. En revanche, les droits de négociation des employés ont été brimés par la présence du gouvernement durant les négociations et bien sûr par l'interdiction qui leur a été faite d'user de leur droit de grève. De plus, il y a eu une attaque des conditions de travail si difficilement acquises par les Canadiens au cours des décennies.

Les associations de travailleurs ainsi que les arrêts de travail ont grandement aidé à l'amélioration de leurs droits, voire même à l'établissement de lois qui protègent les travailleurs. Enfin, l'intervention du gouvernement fédéral n'a fait qu'accentuer l'inégalité entre Air Canada et ses agents de bord. Toutefois, un système d'arbitrage à caractère efficace, équitable et intègre peut contribuer à la résolution de conflits tout en réduisant l'inégalité entre les employeurs et les employés. Il reste à voir si les travailleurs canadiens continueront à se battre ou si les gouvernements et les syndicats s'uniront pour résoudre les conflits d'une manière juste. Espérons surtout que les droits des travailleurs ne feront que s'améliorer afin d'établir un équilibre des forces.

Liste des ouvrages cités

- Bullen, John et Roberts, Wayne. “ A Heritage of Hope and Struggle: Workers, Unions, and Politics in Canada, 1930-1982” dans *Canadian Labour History*, édité par David J. Bercuson et David Bright, 377-403. Mississauga, Ontario: Copp Clark Longman Ltd, 1994.
- Desmond, Morton. *Working People: An Illustrated History of the Canadian Labour Movement*. Montréal: McGill-Queen’s University Press, 2007.
- Jang, Brent. “Air Canada strike called off after Ottawa intervenes”. *Globe and Mail*, 13 octobre, 2011, section B.
- Kealey, Gregory S. “1919: The Canadian Labour Revolt” dans *Canadian Labour History*, édité par David J. Bercuson et David Bright, 193-222. Mississauga, Ontario: Copp Clark Longman Ltd, 1994.
- Panitch, Leo et Swartz, Donald. *The Assault on Trade Union Freedom : From Wage Controls to Social Contract*. Toronto : Garamond Press, 1993.
- Pentland, H. C. “The Canadian Industrial Relations System: Some Formative Factors.” *Labour/Le Travail* (1979), 49-64.
- Winch, David. *Collective Bargaining and the Public Interest*. Montréal: McGill-Queen’s University Press, 1989.
- Wong, Craig. *Canadian Business*. 20 septembre 2011. *Ottawa to table back-to-work legislation if talks between Air Canada, union fail: Ottawa set to table back-to-work legislation*
<http://www.canadianbusiness.com/article/46045--ottawa-to-table-back-to-work-legislation-if-talks-between-air-canada-union-fail> (consulté le 1 novembre 2011).

Liste des sources internet citées

- « À propos de la composante : Notre Histoire ». CUPE/SCFP,
<http://www.accomponent.ca/fr/public/notre-histoire> (consulté le 13 novembre 2011).
- “Globe editorial”. *The Globe and Mail*. 14 octobre 2011. *Stop meddling in Air Canada’s labour dispute* www.theglobeandmail.com/news/opinions/editorials/stop-meddling-in-air-canadas-labour-dispute/article2200403/ (consulté le 10 novembre 2011).
- “Important dates in Cupe’s history”. CUPE, <http://cupe.ca/history/timelines> (consulté le 13 novembre 2011).

Public Interest Disputes. *Canada Labour Code Review*, section 2, chapitre 10, 1996.

[Http://206.191.16.130/labour/labstand/toc.html](http://206.191.16.130/labour/labstand/toc.html) (consulté le 16 novembre 2011).

Radio Canada.ca. 7 novembre 2011. *Les agents de bord d'Air Canada déçus du contrat de travail imposé par un arbitre* [http://www.radio-](http://www.radio-canada.ca/nouvelles/Economie/2011/11/07/006-air-canada-entente.shtml)

[canada.ca/nouvelles/Economie/2011/11/07/006-air-canada-entente.shtml](http://www.radio-canada.ca/nouvelles/Economie/2011/11/07/006-air-canada-entente.shtml) (consulté le 13 novembre 2011).

Section 87.4. *Code canadien du travail*, chapitre 26, article 37, 1998. [Http://lois-](http://lois-laws.justice.gc.ca/fra/lois/L-2/page-35.html#h-30)

[laws.justice.gc.ca/fra/lois/L-2/page-35.html#h-30](http://lois-laws.justice.gc.ca/fra/lois/L-2/page-35.html#h-30) (consulté le 16 novembre 2011).

Texting and War on Labour (entretien radiophonique). Dirigé par Rick Howe. NEWS95.7, 11 octobre 2011. [Http://www.news957.com/listen/listenplayer/287211](http://www.news957.com/listen/listenplayer/287211)(écouté le 10 novembre 2011).