

Date: 20080620

Dossiers: 547-02-4 à 6

Référence: 2008 CRTFP 42

*Loi sur les relations de travail
dans la fonction publique*



Devant la Commission des relations
de travail dans la fonction publique

ENTRE

ASSOCIATION DES PILOTES FÉDÉRAUX DU CANADA

demanderesse

et

CONSEIL DU TRÉSOR

défendeur

et

ALLIANCE DE LA FONCTION PUBLIQUE DU CANADA

intervenante

Répertorié

Association des pilotes fédéraux du Canada c. Conseil du Trésor

Affaires concernant des demandes de détermination de l'appartenance de fonctionnaires ou de catégories de fonctionnaires à une unité de négociation, tel que prévu à l'article 58 de la *Loi sur les relations de travail dans la fonction publique*

MOTIFS DE DÉCISION

Devant : [Barry Done, commissaire](#)

Pour la demanderesse : [Phillip G. Hunt, avocat](#)

Pour le défendeur : [Neil McGraw, avocat](#)

Pour l'intervenante : [Edith Bramwell, Alliance de la Fonction publique du Canada](#)

Affaire entendue à Ottawa (Ontario),
les 11 et 12 avril et du 26 au 30 novembre 2007.
(Traduction de la CRTFP)

I. Demandes devant la Commission

[1] Le 25 mai 2006, l'Association des pilotes fédéraux du Canada (APFC) a présenté, en vertu de l'article 58 de la *Loi sur les relations de travail dans la fonction publique (LRTFP)*, une demande de détermination en vue de l'inclusion des titulaires de trois postes à l'unité de négociation du groupe Navigation aérienne (AO).

[2] Les postes qui font l'objet des demandes sont les suivants :

- 1) gestionnaire, Opérations de contingence de l'aviation civile (dossier de la CRTFP 547-02-4);
- 2) surintendant, Enquêtes sur l'application de la loi (dossier de la CRTFP 547-02-5);
- 3) surintendant, Sécurité des aérodromes (dossier de la CRTFP 547-02-6).

[3] On ne conteste pas le fait que ces postes faisaient partie du groupe AO jusqu'au moment où leurs descriptions de travail ont été réécrites et où leurs classifications ont été modifiées en conséquence. Essentiellement, le changement apporté aux fonctions et aux responsabilités des trois postes était l'élimination de l'exigence selon laquelle le titulaire devait posséder une licence valide de pilote et une expérience récente du pilotage d'un aéronef.

[4] Les nouvelles classifications ont eu pour effet de transférer les trois postes du groupe AO aux groupes Services des programmes et de l'administration (PA) et Services techniques (TC), qui sont deux unités de négociation représentées par l'Alliance de la Fonction publique du Canada.

[5] Des audiences ont été fixées en mai 2006 et en janvier 2007, mais les parties n'ont pas pu aller de l'avant. Finalement, une audience s'est déroulée pendant sept jours en 2007 : les 11 et 12 avril et du 26 au 30 novembre. À l'audience, 8 personnes ont témoigné et 28 pièces ont été déposées.

[6] Les demandes de l'APFC sont présentées en vertu de l'article 58 de la *LRTFP*, qui énonce ce qui suit :

58. À la demande de l'employeur ou de l'organisation syndicale concernée, la Commission se prononce sur l'appartenance de tout fonctionnaire ou de toute catégorie de fonctionnaires à une unité de négociation qu'elle a définie, ou sur leur appartenance à toute autre unité.

[7] L'employeur a le droit incontestable d'attribuer des fonctions, de classer des postes et d'organiser la fonction publique. Aucun de ces aspects ne peut faire l'objet d'une détermination. Plutôt, il m'incombe d'examiner les fonctions accomplies par les titulaires de ces postes et de les comparer aux fonctions précisées dans les définitions se rapportant aux groupes pertinents, soit les groupes AO, PA et TC. Par ailleurs, en me penchant sur ces fonctions, je dois accorder une attention particulière aux activités primaires des personnes qui accomplissent les fonctions ou, comme le précise la définition du groupe AO, les fonctions qui forment les « responsabilités principales » des postes.

[8] L'APFC, à titre de demanderesse, accepte le fardeau consistant à prouver qu'aussi bien l'activité primaire que les responsabilités principales des postes faisant l'objet du litige sont contenues dans la définition du groupe AO.

[9] Lorsque je lis la jurisprudence sur des questions similaires, il m'apparaît clairement que mon objectif devrait être de déterminer la meilleure correspondance afin de placer ces postes dans leurs unités de négociation appropriées sans que je sois nécessairement obligé de trouver le parfait agencement. En effet, Edith Bramwell, la représentante de l'intervenante a dit, au nom de cette dernière, que : [traduction] « Une correspondance parfaite n'est pas nécessaire ni même particulièrement envisageable. » Heureusement, la demanderesse et le défendeur s'entendent sur ce point et, dans leurs arguments, insistent vivement pour que je trouve la « meilleure correspondance ».

[10] Le libellé des définitions des groupes, du moins des définitions des groupes qui me concernent ici, semble uniforme et à première vue raisonnablement facile à interpréter : il s'agit d'une description générale suivie de sections détaillant de façon plus précise les postes inclus et les postes exclus. Aussi bien le défendeur que l'intervenante insistent pour que je rejette la demande en me fondant sur la rigueur de la portion de la définition du groupe AO spécifiant les postes exclus : « Sont aussi exclus les postes pour lesquels il n'est pas nécessaire d'avoir de l'expérience comme pilote d'aéronef et une licence valide de pilote. » Ils font valoir que puisque l'employeur a le droit d'attribuer des fonctions - de créer une description de travail - et qu'étant donné que, dans aucune des descriptions de travail, il est nécessaire d'être titulaire d'une licence de pilote ou d'avoir de l'expérience comme pilote d'aéronef, qu'elle soit récente ou non, ces exigences en soi tranchent la question.

[11] Assurément, il s'agit d'une approche trop simpliste, qui empêcherait la Commission des relations de travail dans la fonction publique (la « Commission ») de remplir l'une de ses obligations législatives, soit de veiller à la composition appropriée des unités de négociation et en fin d'analyse de décider de cette composition. En outre, elle fait abstraction du but proprement dit d'une définition d'un groupe, qui est d'établir quelles sont les tâches primaires et responsabilités principales des postes qui en font partie. Pour ces raisons, tandis que je tiendrai compte de la section des postes exclus, je ne l'examinerai pas de façon isolée sans me pencher aussi en bonne et due forme sur d'autres critères tout aussi convaincants.

A. La première demande

[12] L'APFC a présenté une demande ayant trait aux employés qui occupent le poste de gestionnaire, Opérations de contingence de l'aviation civile (OCAC). Au moment de la présentation de la demande et de l'audience, il y avait seulement un employé qui était visé par la demande. Ce que demande en fait l'APFC est un retour à la situation avant la reclassification du poste, survenue en mars 2003.

[13] Les pièces A-9, A-10 et A-10(A) décrivent les fonctions du gestionnaire ou du chef des OCAC. Voici les trois pièces, dans l'ordre présenté :

- 1) pièce A-9 : Description de travail, PM-06, poste NCRL-21198, ministère des Transports, Ottawa (en vigueur depuis le 1^{er} février 2003; plus récente révision : 20 mai 2003);
- 2) pièce A-10 : Description de travail, AO-CAI-04, poste 0917 (est entrée en vigueur le 1^{er} avril 1996);
- 3) pièce A-10(A) : Description de travail, AO-CAI-05, poste ADC-0917 (aucune date d'entrée en vigueur; date de la signature : octobre 1999).

[14] Étant donné que la demande a été présentée le 25 mai 2006, la description de travail pertinente est la pièce A-9, la plus récente description de travail, qui est entrée en vigueur le 1^{er} février 2003. Aucune question n'a été soulevée quant au temps que l'on a mis à présenter une demande, de mars 2003 à mai 2006. Je note cependant que depuis cinq ans, les fonctions ont été et continuent d'être accomplies par un titulaire qui ne possède ni une licence de pilote ni de l'expérience en tant que pilote.

[15] La pièce A-9, la description de travail du poste, est une ébauche et n'a pas été signée comme étant exacte ou autorisée. Cependant, le témoignage de deux témoins a confirmé qu'elle est à jour et qu'elle s'applique. Denis Brunelle relève du titulaire de ce poste et a occupé celui-ci et en reconnaît les fonctions. En fait, il a déclaré qu'il y a beaucoup de chevauchement entre ses propres fonctions d'inspecteur de la planification des mesures d'urgence, des exercices et des opérations et celles du gestionnaire. Jennifer Taylor, directrice, OCAC, a déclaré que les fonctions énoncées dans la définition du groupe AO sont à jour et exactes.

[16] L'approche que l'on suit d'après Philémon Paquette, témoin appelé par l'APFC, pour ajouter un poste à un groupe professionnel est d'examiner le titre, les résultats axés sur le service à la clientèle et les activités principales énoncées dans la description de travail. En bref, le titulaire du poste assume la responsabilité globale pour la continuation en toute sécurité du transport aérien civil. Le titulaire remplit les fonctions du poste en examinant tout l'éventail d'événements qui pourraient survenir à l'avenir et qui pourraient nuire à la sécurité du transport aérien et en établissant des stratégies appropriées en réponse à ces éventualités. Finalement, le titulaire se charge de fournir au personnel une formation portant sur ces différentes stratégies. M. Brunelle a donné des exemples des tâches accomplies ainsi dans le cadre du poste : déviation de trafic aérien aux fins de quarantaine, intervention en cas de contamination nucléaire, gestion d'incidents en cours de vol, réaction à des actes de terrorisme, déviation du trafic aérien à la suite des événements du 11 septembre et choix d'un endroit sécuritaire où la navette spatiale de la NASA peut atterrir lorsqu'elle se trouve dans l'espace aérien canadien. M. Brunelle a également discuté de son rôle consistant à assurer une formation au personnel à propos des plans d'intervention d'urgence.

[17] Je n'ai aucune hésitation à conclure que ces fonctions font partie des responsabilités principales se rattachant au poste et qu'elles figurent entièrement dans la section des postes inclus que l'on trouve dans la définition du groupe AO. En fait, celle-ci indique que pour que le poste soit inclus à la définition, il suffit qu'il comporte des responsabilités principales rattachées à « l'une ou plusieurs » activités énoncées dans la section des postes inclus. À mon avis, les responsabilités principales du poste incluent à tout le moins quatre des activités liées aux postes inclus. L'inclusion du point 1 e) suffirait à lui seul :

validation et diffusion de renseignements aéronautiques et planification et gestion de systèmes de transport aérien civil durant les périodes d'urgence;

[Je souligne]

[18] Le poste répond à au moins trois des autres critères de la section des postes inclus :

1.a) *définition des besoins et élaboration de procédures opérationnelles;*

b) *définition des besoins opérationnels aéronautiques pour les aéroports, les installations de soutien;*

[...]

2. *formation des employées et employés afin d'assurer le respect des normes opérationnelles;*

[...]

6. *exercice de leadership pour l'une ou l'autre des activités susmentionnées.*

[19] Ayant déterminé que le poste répond à au moins une des exigences des postes inclus et à la définition plus générale du groupe, comment dois-je interpréter la section des postes exclus qui semble contredire la section des postes inclus? Je reviens à la déclaration initiale faite par le défendeur, opinion partagée par l'intervenante, que si l'expérience et la licence de pilote ne sont pas obligatoires, le poste doit être exclu du groupe AO. À la question de savoir si un poste qui satisfait à un facteur d'exclusion d'une définition de groupe doit être exclu automatiquement, M. Paquette a donné la réponse suivante : [traduction] « Cela dépend. Pour exclure un poste d'un groupe, l'énoncé portant sur les postes exclus doit aller dans le sens du travail. » Il a ajouté que les responsabilités principales du poste représentent le facteur clé à examiner lorsqu'on cherche à déterminer l'unité de négociation. Cette détermination peut se faire uniquement par un examen des activités principales du poste.

[20] Je pense qu'on peut résoudre le dilemme des postes inclus et des postes exclus en appliquant l'approche traditionnelle de la « meilleure correspondance ». Patricia Power, directrice générale par intérim, Politiques, stratégies et classification, a dit que je devrais examiner tous les groupes connexes auxquels l'appartenance semble possible. Étant donné que plus d'un groupe pourrait convenir, il y aurait lieu de choisir

la « meilleure correspondance ». Comme je l'ai signalé auparavant, l'intervenante était d'accord, de même que la demanderesse et le défendeur.

[21] Manifestement, on peut présenter un argument raisonnable que le poste devrait être inclus à la définition du groupe PA, mais seulement jusqu'à ce qu'on lise la section des postes exclus. Ayant constaté que les responsabilités principales du poste sont incluses dans la définition du groupe AO, si je reprends l'argument du défendeur, je devrais conclure qu'il devrait être exclu du groupe PA : « Les postes exclus du groupe PA sont ceux dont la principale raison d'être est comprise dans la définition de tout autre groupe. » Le groupe qui convient le mieux à ce poste est le groupe AO.

B. La deuxième demande

[22] Là aussi, l'APFC demande le retour au groupe AO d'un poste qui auparavant en faisait partie. Cette fois-ci, il s'agit du poste de surintendant, Enquêtes sur l'application de la loi, qui fait partie du groupe TC, un groupe à l'égard duquel l'intervenante est accréditée. Le poste a été retiré du groupe AO en 2001 lorsque la nécessité de posséder une licence de pilote a été supprimée.

[23] Trois descriptions de travail ont été présentées pour ce poste :

- 1) pièce A-18 : la plus récente mise à jour remonte au 20 décembre 1999;
- 2) pièce A-3 : poste PRAL-8476, classifié comme TI-07, Edmonton, mis à jour le plus récemment le 25 avril 2001;
- 3) pièce A-2 : poste ACE-03366, classifié comme AO-CAI-03, dont la dernière mise à jour remonte au 25 avril 2001.

[24] Cette demande est présentée plus de cinq ans après que le poste a été éliminé du groupe AO. Aucune question n'a été soulevée concernant le délai.

[25] Le deuxième jour de l'audience, on m'a informé que toutes les parties avaient convenu que la description de travail présentée comme pièce A-3 (ci-haut) décrivait de façon exacte les fonctions actuelles du poste. De plus, Richard Gagnon, qui est inspecteur de la sécurité de l'aviation civile à Winnipeg, relève du titulaire de ce poste, qu'il a déjà occupé par intérim. Dans son poste d'attache, M. Gagnon est membre d'une équipe composée de six personnes qui enquête sur des événements aéronautiques. Le surintendant reçoit des comptes rendus d'événements de NavCanada et peut soit

enquêter sur les incidents lui-même, soit les confier à un inspecteur, s'il estime qu'une enquête est justifiée.

[26] À l'issue d'une enquête, un rapport final sur la situation comportant des recommandations est envoyé au surintendant, « qui a le dernier mot » en ce qui concerne toute sanction à imposer. Les inspecteurs appliquent principalement la *Loi sur l'aéronautique* et le *Règlement de l'aviation canadien*. Ensuite, une détermination est faite quant à la question de savoir s'il y a eu infraction de la *Loi sur l'aéronautique* ou du *Règlement de l'aviation canadien*. Dans le cadre de l'application de la loi ou des enquêtes, le rôle du titulaire du poste consiste notamment à mener des études de sécurité et à effectuer des vérifications au hasard et à éventuellement interdire le décollage d'un avion tout en assurant un suivi auprès du pilote, de l'inspecteur en mécanique ou du fabricant. Le surintendant peut aider à l'exécution d'une enquête comme membre de l'équipe mais son rôle consiste principalement à surveiller et à gérer les aspects logistiques, les assignations de cas et les calendriers.

[27] M. Gagnon estime qu'il est nécessaire de posséder une expérience récente en tant que pilote pour pouvoir accomplir les activités principales du poste, par exemple, pour comprendre une plainte concernant l'approche à l'aide du système GPS, qui est une technologie nouvelle. À son avis, c'est utile d'être pilote afin de déterminer si une situation est suffisamment grave pour justifier une enquête et si cette situation constitue un événement majeur ou mineur, afin d'expliquer la législation ou afin de reconnaître un problème de sécurité. D'un autre côté, le surintendant discute avec son équipe, dont certains des membres sont des pilotes. À Winnipeg, où le témoin travaille, le pilotage d'aéronefs représente environ 10 % du temps de travail du surintendant. Il n'est pas nécessaire pour un surintendant d'être technicien d'entretien d'aéronef, puisqu'il peut parler à autrui de parties d'un rapport qu'il ne comprend peut-être pas d'un point de vue technique.

[28] Catherine Fletcher est directrice régionale de la Région des Prairies et du Nord et est la superviseure pour les trois postes faisant l'objet des demandes examinées ici. Les tâches du surintendant, Enquêtes sur l'application de la loi, sont de gérer les ressources financières et humaines, ainsi que d'évaluer les employés et d'imposer des amendes, à assurer de la formation et à assigner des dossiers d'enquête. En tant que superviseure du poste de surintendant, elle veut un titulaire qui est compétent en gestion, plus particulièrement en ce qui a trait aux procédures juridiques et judiciaires,

et elle ne se préoccupe pas du fait que le titulaire n'est pas un pilote, même lorsque le surintendant agit comme gestionnaire régional. Mme Fletcher surveille deux postes de surintendant dont les titulaires sont responsables de l'application de la loi - un poste au niveau TI-07 et un autre qui fait partie du groupe AO - et elle discute des questions qui surviennent avec les titulaires de ces deux postes.

[29] Me tournant maintenant vers le caractère essentiel et la substance du poste, ou ses responsabilités principales, le témoignage que j'ai entendu va dans le sens de la description générale sous la rubrique Résultats axés sur le service à la clientèle et des tâches spécifiques énoncées sous la rubrique Activités principales. En bref, ce poste comporte la responsabilité globale de gérer l'application de la *Loi sur l'aéronautique* et du *Règlement de l'aviation canadien* pour assurer la sécurité de l'aviation civile canadienne. Dans la description générale du groupe AO, on lit que les responsabilités principales incluent notamment la réglementation touchant les aéronefs et les exploitants d'aéronefs, l'élaboration de lois et d'information en matière d'aéronautique et l'application de lois et de règlements. Pour assurer une plus grande clarté, la section des postes inclus précise des activités qui doivent faire partie des responsabilités principales du poste. Il convient de noter les tâches suivantes qui sont pertinentes par rapport au poste examiné ici :

1.a) *définition des besoins et élaboration de procédures opérationnelles;*

[...]

c) *tenue d'enquêtes sur des faits aéronautiques, réalisation d'études sur la sécurité et collecte et communication de renseignements sur les lacunes en matière de sécurité;*

d) *application de la législation en matière d'aéronautique afin d'assurer un niveau de sécurité adéquat en ce qui concerne le Système national de transport aérien civil;*

[30] Comme je l'ai dit en ce qui concernait la demande antérieure (dossier de la CRTFP 547-02-4), seulement l'une des tâches incluses doit faire partie des responsabilités principales pour que la définition du groupe AO s'applique au poste. Dans ce cas-ci il y en a trois, et les tâches 1c) et d) ci-dessus sont tellement exactes qu'elles rendent superflue la poursuite de l'examen.

[31] Je n'ai aucun doute que de l'expérience récente en tant que pilote et le fait de posséder une licence valide de pilote aideraient à accomplir les tâches ou, pour reprendre les propos de M. Gagnon, [traduction] « seraient utiles ». Cependant, la section des postes exclus, qui aurait pour effet d'exclure tous les postes du groupe AO où une licence et une expérience de pilote ne sont pas obligatoires, ne représente pas le facteur prédominant ou déterminant. Le facteur primordial dans le cadre de mon analyse est l'application de la règle de la « meilleure correspondance ». Tandis que de nombreux groupes pourraient offrir une « quelconque » correspondance, seulement un groupe peut offrir la « meilleure correspondance », et ce groupe c'est le groupe AO.

[32] Le poste fait partie actuellement du groupe TC. Lorsqu'on lit attentivement les postes inclus pour déterminer quels sont les aspects essentiels des postes appartenant à ce groupe, il est abondamment clair que s'il y a une quelconque correspondance, il s'agit d'une mauvaise correspondance. De plus, comme c'était le cas pour la demande antérieure, la section des postes exclus, qui exclut les postes dont la principale raison d'être est comprise dans la définition de tout autre groupe, joue contre l'employeur et l'intervenante, puisque j'ai déjà conclu que les responsabilités principales du poste sont incluses dans la définition du groupe AO.

C. La troisième demande

[33] L'APFC a demandé une détermination selon laquelle le poste de surintendant, Sécurité des aéroports, qui actuellement est inclus au groupe TC, devrait faire partie plutôt du groupe AO. Trois descriptions de travail ont été soumises pour ce poste :

- 1) pièce A-25 : poste ACE-02719, Edmonton (version finale);
- 2) pièce A-27 : poste PRAL-19826, classifié comme TI-07, Edmonton (ébauche; plus récente mise à jour remontant au 7 octobre 2005);
- 3) pièce A-7 : poste PRAL-19826, Edmonton (version finale; la plus récente mise à jour remonte au 15 décembre 2000; description révisée le 7 avril 2006).

[34] Outre les descriptions de travail, Duncan Wilson, pour l'APFC, et Mme Fletcher, pour le défendeur, ont fourni des preuves en rapport avec le poste de surintendant, Sécurité des aéroports. Aussi bien M. Wilson que Mme Fletcher ont convenu que la description de travail présentée en tant que pièce A-7 était exacte; Mme Fletcher a aidé à rédiger cette description de travail.

[35] M. Wilson était un inspecteur de la sécurité de l'aviation civile à Edmonton jusqu'en novembre 2007. Il relevait du poste de surintendant, qu'il a occupé par intérim. L'aéroport fait l'objet d'une inspection tous les ans, et une vérification est accomplie selon un cycle de trois à cinq ans. M. Wilson estime que son expérience en tant que pilote l'a aidé à accomplir les fonctions du poste de surintendant à titre intérimaire. Il a fourni des exemples de la façon dont il s'est servi de son expérience de pilote pour fournir de l'information au gestionnaire de l'aéroport, qui ne comprenait pas la nécessité de prévoir un accès ouvert et continu de la piste à la porte d'embarquement, et pour fournir des conseils et de l'information au sujet des besoins d'éclairage pour les approches dans les situations de faible visibilité. De plus, il a fait appel à son expérience de pilote pour aider un inspecteur à déterminer l'emplacement d'un radiophare d'alignement de descente et pour aider à la sélection d'une route aérienne vers l'Arctique. Cependant, il pense que le titulaire actuel du poste de surintendant, qui n'est pas un pilote, est en mesure d'accomplir son travail. Il ne pense pas non plus qu'il est nécessaire pour lui-même de relever d'un surintendant qui est pilote.

[36] Mme Fletcher est la directrice régionale de la Région des Prairies et du Nord depuis 2006 et elle supervise le surintendant, Sécurité des aérodromes. De façon générale, le surintendant a comme responsabilité d'assurer le respect des normes de sécurité. Plus particulièrement, le surintendant repère les dangers, gère les ressources financières et humaines, recommande des stratégies, des normes et des pratiques et siège à divers comités et groupes de travail.

[37] Une fois de plus, l'approche préférée consiste à déterminer à quel groupe ce poste correspond le mieux, après en avoir établi les responsabilités principales. Les responsabilités principales du poste consistent à s'assurer que l'ensemble des aéroports, transporteurs aériens et membres du personnel aéronautique respectent les règlements et normes de sécurité en vigueur. Pour y parvenir, le titulaire et son équipe effectuent des inspections et des vérifications, communiquent des conseils aux organismes de réglementation, discutent des normes réglementaires, assurent de la sensibilisation aux règles de sécurité en donnant des exposés, décident des mesures correctrices immédiates et à plus long terme qu'il y a lieu de prendre en réponse aux constatations des vérifications et des inspections et interprètent les règlements et les normes.

[38] Pour commencer, ces tâches semblent correspondre à la définition générale du groupe AO, qui précise ce qui suit :

[...] postes qui sont principalement liés aux activités d'inspection, de remise de permis et de réglementation touchant les aéronefs, le personnel aéronautique, les transporteurs aériens, les exploitants d'aéronefs, les aéroports et les installations de soutien; à la certification; à l'élaboration de lois, de normes et d'information en matière d'aéronautique, ainsi qu'à l'application de ces lois et normes [...]

[39] S'il y a un quelconque doute que ce poste correspond à la définition, la section des postes inclus semble le dissiper :

1.a) définition des besoins et élaboration de procédures opérationnelles;

[...]

c) [...] réalisation d'études sur la sécurité et collecte et communication de renseignements sur les lacunes en matière de sécurité;

d) application de la législation en matière d'aéronautique afin d'assurer un niveau de sécurité adéquat en ce qui concerne le Système national de transport aérien civil;

[...]

6. exercice de leadership pour l'une ou l'autre des activités susmentionnées.

[40] Donc, manifestement, il y a correspondance. S'agit-il de la meilleure correspondance? Si je me penche sur la définition du groupe TC, dont le poste examiné fait partie actuellement, la définition générale de ce groupe semble, à tout le moins, offrir une vague correspondance. Il s'agit des postes qui sont liés principalement à l'exécution et à l'inspection d'« activités techniques spécialisées » et à l'exercice de leadership pour ces activités. La lecture de la section des postes inclus nous permet de mieux comprendre ce que l'on entend par « activités techniques spécialisées ». On y trouve notamment les compétences suivantes :

- fabrication de cartes, dessins et illustrations;*
- conception d'éléments d'exposition et de montages à trois dimensions;*

- *inspection et analyse de substances biologiques, chimiques et physiques;*
- *techniques d'ingénierie;*
- *logiciels;*
- *météorologie, hydrographie ou océanographie;*
- *risques environnementaux;*
- *maladies humaines et animales;*
- *produits de l'agriculture, de la pêche et de l'exploitation forestière;*
- *construction de prothèses;*
- *etc.*

[41] De nouveau, comme c'était le cas pour les deux demandes antérieures, les postes exclus du groupe TC sont les postes dont les responsabilités principales sont incluses dans la définition de tout autre groupe. Je conviens avec la demanderesse que les responsabilités principales du poste correspondent entièrement à la définition du groupe AO. Par conséquent, la meilleure correspondance est le groupe AO.

[42] Finalement, on ne m'a soumis aucun élément de preuve qui me donnerait à penser que l'inclusion des trois postes dans le groupe AO n'assurerait pas une représentation satisfaisante pour les titulaires, ni que les postes n'ont pas des intérêts en commun. Au contraire, si je me base sur mes constatations, et tout en notant que les postes faisaient historiquement partie du groupe AO, je suis convaincu qu'ils y seraient à leur place.

[43] Pour ces motifs, la Commission rend l'ordonnance qui suit :

(L'ordonnance apparaît à la page suivante)

II. Ordonnance

[44] Les demandes sont accueillies. Les postes faisant l'objet des demandes doivent être inclus dans le groupe AO, dont l'Association des pilotes fédéraux du Canada constitue l'agent négociateur accrédité.

Le 20 juin 2008.

Traduction de la CRTFP

**Barry Done,
commissaire**