

Loi sur les relations
de travail dans la fonction publique



Devant la Commission des relations
de travail dans la fonction publique

ENTRE

L'ASSOCIATION DES EXPERTS MARITIMES, DES INSPECTEURS ET DES
ENQUÊTEURS DE MARINE DE LA FONCTION PUBLIQUE DU CANADA
(AEMIEMFPC)

requérante

et

LE CONSEIL DU TRÉSOR

employeur

et

L'ALLIANCE DE LA FONCTION PUBLIQUE DU CANADA

interventante

OBJET : Demande d'accréditation

Devant : P. Chodos, vice-président

Pour la requérante : S. Chaplin, avocat

Pour l'employeur : M. LeFrançois, avocat

Pour l'intervenante : A. Raren, avocat

Affaire entendue à Ottawa (Ontario),
du 25 au 27 novembre 1997 et du 10 au 12 mars 1998.

DÉCISION

L'Association des experts maritimes, des inspecteurs et enquêteurs de marine (AEMIEFPC) est une nouvelle organisation syndicale constituée dans le but précis de représenter les fonctionnaires du groupe Inspection technique (TI) dont les fonctions, en gros, comprennent la conduite d'enquêtes au sujet des incidents maritimes ainsi que la réglementation et l'inspection des navires et des quais. Dans sa demande d'accréditation, la requérante a décrit l'unité de négociation proposée dans les termes suivants :

Tous les employés, qu'ils occupent des postes de supervision ou non, qui exécutent des tâches supposant l'évaluation des besoins et la conception de plans et de dessins visant l'achat et le radoubage des navires (civils et militaires), l'inspection des navires et des quais pour attester qu'ils sont conformes aux lois et aux normes applicables, y compris celles se rapportant à l'obtention de permis, et la conduite d'enquêtes au sujet des incidents maritimes qui doivent faire l'objet d'enquête aux termes des lois fédérales, ainsi que des fonctions connexes.

Selon la requérante, l'unité de négociation proposée regroupe 237 fonctionnaires; les parties n'ont pas contesté ce chiffre. À quelques exceptions près, ces fonctionnaires travaillent pour deux organisations : les inspecteurs, pour Transports Canada, les enquêteurs, pour le Bureau de la sécurité des transports (BST). D'après l'employeur, en date de la présente demande (c'est-à-dire le 20 juin 1997), l'unité de négociation TI, qui englobe actuellement ces fonctionnaires, comprend 1 133 membres.

Ce type de demande d'accréditation est communément appelée une demande d'« amputation » : cela veut dire que l'association demande à la Commission de conclure, en vertu du pouvoir dont elle est investie aux termes de l'article 33 de la Loi, que l'unité de négociation TI existante ne représente pas de façon adéquate les fonctionnaires que l'association veut représenter et, par conséquent, que les fonctionnaires de la division devraient avoir leur unité de négociation distincte. Cette demande soulève également d'autres questions, en particulier celles de savoir si l'association a été dûment constituée et si elle est autorisée à présenter la présente demande. La requérante a produit des preuves à ce sujet, et l'intervenante a soulevé un certain nombre d'objections. Bien que les objections ne soient pas sans fondement, la Commission a décidé de se concentrer exclusivement sur la question

principale, soit l'habilité à négocier de l'unité de négociation proposée. Vu sa conclusion sur ce point, la Commission n'a pas à se pencher sur les objections de forme soulevées par l'intervenante.

La requérante a présenté des preuves concernant les qualifications et les responsabilités des inspecteurs et enquêteurs de marine, essentiellement par le truchement des témoignages de M. Eric Classen, Transports Canada, et de M. Jean Gagnon, BST. Ces deux personnes ont longuement parlé des griefs qu'eux-mêmes et leurs collègues présentent depuis de nombreuses années en vue d'amener l'employeur à reconnaître leur compétence professionnelle en les rémunérant en conséquence.

M. Classen compte 30 années de service dans la fonction publique; au cours des dix dernières années, il a travaillé comme expert maritime ou inspecteur de navires à vapeur; il se trouve actuellement à Charlottetown. Il est titulaire d'un certificat de navigation de première classe décerné par le Collège de la garde côtière. M. Classen a reconnu plusieurs documents décrivant les qualifications et les responsabilités des experts maritimes, notamment les dix titres qui sont conférés aux personnes comme M. Classen, ainsi que les nombreux types d'inspections qu'ils sont appelés à effectuer. M. Classen a fait remarquer plus particulièrement qu'à titre d'inspecteur de navires à vapeur nommé en vertu de l'article 301 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, il a le pouvoir d'arraisonner tout navire qui circule dans les eaux canadiennes. Son pouvoir comprend également l'arraisonnement et le verrouillage de chalands non propulsés et de mats de charge, ce qui parfois entraîne des frais considérables aux propriétaires. M. Classen prend également part à la surveillance d'une série de vérifications de sécurité, y compris des essais en mer des navires et de leur équipage. Il a fait remarquer que les navires ne peuvent pas légalement appareiller sans obtenir le certificat approprié. Les frais d'inspection, qui peuvent être très élevés, sont facturés aux propriétaires des navires. M. Classen a indiqué que les inspecteurs font l'objet de pressions de la part des propriétaires de navires et des directeurs de ports, et qu'ils subissent même parfois des pressions politiques, mais c'est à eux qu'appartient la décision finale.

Il arrive de temps à autre aux inspecteurs de travailler en collaboration avec les corps policiers pour saisir des marchandises illégales sur les navires. Ils font

également l'inspection de l'outillage et d'autres types d'équipement de chargement sur les quais ainsi que sur les navires. Par décret, M. Classen est également gardien de port, inspecteur de tonnage ainsi qu'examineur des mécaniciens de marine, dans ce dernier cas à cause de ses qualifications à titre de mécanicien de marine. Il a aussi fait remarquer qu'en qualité de fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution il a le pouvoir d'ordonner le nettoyage de polluants et de déterminer s'il y a lieu de recommander des poursuites en justice aux termes de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*, ce qui l'obligerait à préparer de la documentation à l'intention du procureur de la Couronne et de témoigner en cour. En sa qualité d'agent de sécurité nommé en vertu du *Code canadien du travail*, il est responsable des questions de sécurité sur le quai et sur les navires; lorsqu'il y a refus de travailler aux termes du *Code*, il peut « verrouiller » l'équipement, ce qui empêche le travail d'être exécuté. M. Classen a aussi indiqué qu'à titre d'inspecteur aux termes de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* il donne des conseils concernant le transport de marchandises dangereuses et veille à ce que la loi soit respectée. Il est également un enrôleur, ce qui l'amène à arbitrer les conflits entre un capitaine et son équipage concernant la rémunération et les conditions de travail; il peut interdire à un navire d'appareiller tant que les différends ne sont pas réglés.

M. Classen a affirmé que les inspecteurs sont responsables de l'application d'un nombre croissant de règlements. Il a fait remarquer que, lorsqu'il a commencé à travailler il y a 30 ans, les inspecteurs de marine n'avaient pas les titres d'examineur ou d'inspecteur de tonnage ou encore d'inspecteur de marchandises dangereuses ou d'agent de sécurité. D'après lui, il consacre environ 60 p. 100 de son temps à régler des questions relatives à l'équipage, y compris les examens, et 40 p. 100 à l'inspection de l'équipement et des dispositifs mécaniques.

Il est actuellement classifié au dernier échelon des TI-06. Il a indiqué que les inspecteurs sont mécontents de cette classification et que ce problème existe depuis 1979. Il a fait référence à un document d'information daté du 2 janvier 1991 et intitulé [traduction] « Les griefs des TI-06; où en sommes-nous? » qu'il a aidé à rédiger. Le document décrit leurs préoccupations concernant l'évaluation et la classification des TI-06. Il a été distribué par M. Anthony Woods, représentant syndical de l'AFPC (Alliance de la Fonction publique du Canada) — UCET (Union

canadienne des employés des transports). M. Classen a expliqué que le présent grief découle des problèmes liés à la norme de classification, laquelle ne tient pas compte de certains aspects de leur travail, plus particulièrement de leurs rapports avec l'industrie de la marine, de leurs qualifications, des titres qui leurs sont conférés et de leurs contacts. Il a mentionné les nombreux griefs rejetés au fil des années dans lesquels ils se plaignaient d'avoir la même classification qu'un groupe de machinistes et de soudeurs dont les qualifications étaient bien différentes des leurs. D'après eux, l'unique solution à ce problème de classification consistait à les faire passer à un groupe professionnel qui reconnaît leurs diverses qualifications tel que le groupe Officiers de navires.

M. Classen s'est reporté à la pièce A-9, une réponse au quatrième palier de la procédure de règlement des griefs datée du 28 février 1991. Non satisfait de cette réponse et voulant poursuivre l'affaire, il s'est adressé à l'AFPC qui lui a répondu que le contenu de la description de travail était une prérogative de la direction. Il a préparé un autre document, daté du 9 avril 1991 (pièce A-10), concernant la question de la classification des TI, lequel a également été distribué par M. Woods. Dans une lettre datée du 30 avril 1991, M. Classen a demandé que son grief de classification soit laissé en suspens en attendant de connaître les conclusions du rapport communément appelé le rapport « Daniels » (pièce A-12). Ce rapport traite d'un certain nombre de questions, notamment des problèmes touchant la rémunération et les avantages sociaux. M. Classen s'est également reporté à la pièce A-14, la description de travail de son poste d'expert maritime; il a dit avoir refusé de la signer parce qu'elle ne décrivait pas toutes ses tâches; par exemple, elle ne précise pas qu'il a pleins pouvoirs pour s'acquitter, sans surveillance, de ses responsabilités d'inspecteur.

M. Classen a aussi contribué à une autre étude interne de la direction appelée le rapport Marois; il a indiqué que cette étude a conclu que la rémunération des inspecteurs de marine posait un problème, lequel serait résolu en révisant leur classification (pièce A-13, page 8). Un résumé du rapport Marois a été remis au Comité consultatif des TI, lequel relevait de l'Élément UCET; le mandat du comité, dont M. Classen était membre, était de faire en sorte que les experts maritimes aient voix au chapitre sur les questions que les auteurs des rapports Marois et Daniels devraient étudier. M. Classen a indiqué que l'UCET a convoqué une réunion à Ottawa

le 16 septembre 1992 afin de se pencher sur ce problème. Avant de se rendre à la réunion, il a discuté avec les représentants syndicaux des questions qui seraient abordées. À la réunion, qui a duré toute la journée du 16 septembre, se trouvaient notamment M. Michael Turner, commissaire adjoint de la Garde côtière, ainsi que M^{me} Huguette Marois, chef, Renouvellement à la sécurité des navires (l'auteure du rapport Marois). Dans le procès-verbal du comité (pièce A-20) on trouve les observations suivantes :

[Traduction]

[...]

[...] Afin de régler la question du salaire des TI, le comité a proposé de créer un groupe ou un sous-groupe distinct d'experts maritimes, dans un délai plus court que ce qui est proposé dans l'Examen stratégique. Les représentants recommandent la négociation immédiate d'une nouvelle convention avec le Conseil du Trésor.

La direction de la GCC a indiqué que c'est également la solution qu'elle privilégiait, mais les représentants du bureau du personnel ont expliqué en détail tous les aspects juridiques et réglementaires qui empêchaient la résolution rapide du problème.

[...]

M. Classen a obtenu l'ébauche de ce procès-verbal de M. Ray Carrière, agent des relations du travail de l'UCET et principal contact de M. Classen au syndicat. Les membres du comité de l'UCET/experts maritimes responsables de la sécurité des navires, Comité consultatif des TI, ont également reçu une note de service de M. R. Quail, le commissaire de la Garde côtière, dans laquelle ce dernier indique ce qui suit :

[Traduction]

[...]

Je puis vous assurer que le commissaire adjoint et moi-même sommes favorables à la création d'un nouveau groupe ou sous-groupe qui comprendrait les experts maritimes et qui permettrait d'établir des éléments de comparaison directe entre les qualifications et l'expérience requises pour tous les postes [...]

M. Classen s'est également reporté à la pièce A-30, une note de service de M. R. Lanteigne, directeur général intérimaire de la Garde côtière, datée du 1^{er} octobre 1993. Il y était question d'une proposition entérinée par la Garde côtière en vue de créer un groupe professionnel des « opérations maritimes », qui serait discutée avec les fonctionnaires du Conseil du Trésor. Une note de service du commissaire de la Garde côtière d'alors, datée du 24 octobre 1994, indique ce qui suit :

[Traduction]

[...]

Depuis plusieurs années, les experts maritimes se plaignent des critères d'évaluation de la classification des TI. Leurs responsabilités se sont élargies sans pour autant s'accompagner de changement sur le plan des niveaux de la classification [...]

Le document poursuit en disant que la proposition au Conseil du Trésor recommandait notamment la création d'un sous-groupe pour les TI de la Garde côtière. Cette proposition a aussi reçu l'appui du ministre des Transports, comme l'indique une lettre de ce dernier à M^{me} Coline Campbell, députée (pièce A-32).

Lors du congrès de l'UCET en 1993, une résolution a été adoptée en vue de financer la poursuite des travaux du Comité consultatif des TI. M. Classen a indiqué que le syndicat ne lui a fait aucun commentaire négatif concernant la création d'un nouveau groupe ou sous-groupe.

M. Classen a également mentionné un certain nombre de griefs relatifs à des questions de rémunération et de classification qu'il a déposés en mars 1992; il les a retirés en janvier 1993 en raison de la note de service de M. Quail, datée de décembre 1992, qu'il considérait comme [traduction] « un progrès très encourageant en vue de trouver une solution aux divers problèmes » (pièce A-28).

En 1997, la direction de la Garde côtière a demandé à M. Dick Theedom, un fonctionnaire exclu, de réexaminer la question de la rémunération et de la classification des experts maritimes. M. Classen a notamment contribué au rapport intitulé [traduction] « Commentaires sur les questions soulevées par les experts

maritimes », daté du 26 mars 1997 (pièce A-34), qui a été préparé par M. Theedom. Le rapport recommandait notamment ce qui suit :

[Traduction]

- *Représentations aux plus hauts échelons du Conseil du Trésor en vue de trouver de toute urgence une solution à long terme à cette situation par le truchement de moyens tels que la Relève, la NGC, la reclassification, etc. [...]*

M. Classen a décrit en détail les qualifications des experts maritimes. Il a indiqué qu'à titre de mécanicien de marine il avait dû suivre un cours de quatre ans au Collège de la garde côtière. Pour obtenir un certificat de mécanicien de marine de quatrième classe un candidat doit compter 36 mois d'expérience pertinente et passer une série d'examens conformément à la *Loi et au Règlement sur la marine marchande du Canada*. Pour obtenir un certificat de troisième classe, il faut compter 12 mois d'expérience de plus et passer une autre série d'examens. Pour obtenir un certificat de deuxième classe, il faut compter de nouveau 12 mois d'expérience de plus et passer une série d'examens. Un certificat de première classe exige 12 autres mois de plus; en outre, il doit être démontré que le candidat est titulaire d'un certificat de deuxième classe et qu'il a déjà été responsable d'une salle des machines. M. Classen a aussi indiqué que, pour devenir un expert maritime TI-06, il faut détenir un certificat de mécanicien de première classe; toutefois, un capitaine, un architecte naval ou un électricien naval peuvent être nommés au niveau TI-06 du fait de leurs qualifications professionnelles.

M. Classen a aussi fait remarquer que dans la division Aviation à Transports Canada, ainsi que dans les Forces armées, on retrouve des TI-06 qui ne travaillent pas dans le secteur de la marine. Récemment, il a vu un avis de concours visant à combler un poste de TI-07 où l'on n'exigeait qu'une douzième année; à sa connaissance, personne des secteurs de l'inspection du rail ou de l'aviation n'a fait la transition à un poste de TI-06 dans le secteur de la marine.

M. Classen a indiqué qu'il avait soumis des propositions à l'UCET aux fins de la négociation collective mais qu'elles n'avaient pas été déposées à la table de négociation. Selon M. Carrière, il s'agissait de questions se rapportant exclusivement aux prérogatives de la direction, lesquelles n'étaient pas négociables. Avant la grève

générale de 1991, il était membre de l'équipe de négociation de l'AFPC à titre de représentant du groupe TI. Il a fait remarquer que la question de la classification n'a jamais été abordée à la table de négociation. Il a déclaré qu'il est arrivé au syndicat de ne pas savoir à qui confier certains griefs et de recourir à un huileur de navire ou à un chauffeur de chaudière pour se faire expliquer la complexité du travail des experts maritimes. M. Classen a aussi été obligé de présenter lui-même ses griefs à la direction. Il a indiqué que, initialement, le syndicat n'était pas au courant des problèmes du secteur de la marine, mais que M. Carrière, à l'UECT, avait fini par se familiariser avec les questions.

Au cours du contre-interrogatoire, M. Classen a reconnu avoir appris officieusement que les experts maritimes allaient être reclassifiés au niveau TI-07 sous peu. Le niveau TI-06 est le niveau de travail des experts maritimes ainsi que des TI qui font partie des divisions de l'aviation et du rail. Il a convenu qu'à titre de mécanicien, première classe, il ne peut prendre le commandement d'un navire contrairement à un capitaine au long cours. Il a aussi reconnu que les 54 architectes navals, qui sont des experts maritimes, sont uniquement tenus de réussir un cours universitaire de trois ou quatre ans. Certains experts maritimes sont des électriciens de la marine qui doivent suivre un cours de quatre ans. Il a aussi reconnu que ce ne sont pas tous les experts maritimes qui obtiennent tous les titres par décret; ces titres sont tributaires de l'endroit où travaille la personne. M. Classen a fait remarquer que le prestige traditionnellement associé au poste d'expert maritime est moins important qu'auparavant, que la question du statut est importante pour les experts maritimes et que cela constitue un élément de la plainte en général. Il a indiqué que les experts maritimes font partie de la même unité de négociation que les inspecteurs de poids et mesure, par exemple, qui possèdent moins de qualifications. Il sait que M. Theedom est membre de l'équipe de négociation du Conseil du Trésor; il croit qu'il fait du bon travail et qu'il a une bonne connaissance des préoccupations des experts maritimes; il continue de croire que les problèmes de recrutement et de stabilisation du personnel ne seront pas discutés à la table de négociation tant que les experts maritimes continueront de faire partie du groupe TI.

Lors du contre-interrogatoire par l'intervenante, M. Classen a affirmé qu'il supposait que les inspecteurs des viandes faisaient partie du groupe TI bien qu'il n'en

ait jamais rencontrés. Il estime que la description du poste repère TI n'englobe pas la gamme complète des responsabilités bien qu'il ait reconnu que le poste d'expert maritime est le poste repère de la norme du niveau de classification TI-06. Il a insisté sur le fait que, lorsque les experts maritimes ont porté à l'attention du syndicat leurs préoccupations relativement à la non-pertinence de la norme, celui-ci leur a dit qu'il y avait une limite à ce qui pouvait être fait concernant cette question; il a maintenu que si les experts maritimes étaient regroupés dans une unité de négociation distincte, la solution à ce problème s'appliquerait uniquement à eux au lieu d'être diluée dans une unité de négociation plus grande.

M. Classen a aussi convenu que lorsqu'il faisait partie de l'équipe de négociation des TI en 1991, une journée avait été consacrée à la discussion des préoccupations des experts maritimes avec le négociateur syndical; toutefois, on les avait informés que leurs questions ne pouvaient pas être soulevées à la table de négociation. L'équipe de négociation n'a jamais rencontré l'employeur. M. Classen a aussi convenu que la pièce A-1, page 7, précise qu'il a participé aux travaux du syndicat en vue de présenter à la direction le dossier des experts maritimes sur la question de la classification. Il n'a jamais comparu devant un comité de classification du Conseil du Trésor vu qu'il avait retiré tous ses griefs avant qu'ils ne parviennent à ce niveau.

M. Jean Gagnon est un enquêteur de marine au BST depuis 1990. De 1986 à 1990, il a travaillé à la Direction des enquêtes sur les accidents maritimes à Transports Canada. En 1990, les quatre divisions, c'est-à-dire Aviation, Marine, Productoduc et Rail, ont été fusionnées pour former le BST. Toutes les fois qu'il se produit un incident maritime, qu'il s'agisse d'un accident ou d'une collision ou d'un quasi-accident, le BST décide s'il y a lieu de mener une enquête. Dans l'affirmative, le BST envoie un enquêteur ou une équipe d'enquêteurs sur les lieux. On procède alors à des entrevues des équipages, des pilotes, des propriétaires de navires, etc., et on examine la documentation telle que les « sociétés de classification », c'est-à-dire les normes utilisées par les assureurs ainsi que divers membres du personnel qui s'occupent de la navigation, etc. On procède à l'inspection des navires, des dispositifs utilisés sur les quais, de l'équipement de navigation et de tout ce qui pourrait influencer sur la navigabilité d'un bateau, y compris les politiques et procédures de gestion ainsi

que les plans d'urgence. M. Gagnon a fait remarquer qu'il faut avoir une connaissance des règlements nationaux et internationaux, notamment des quelque 20 conventions de l'Organisation maritime internationale. Les enquêteurs doivent faire appliquer une vingtaine de lois, notamment la *Loi sur la marine marchande du Canada* et le *Code canadien du travail*. Leurs pouvoirs à titre d'enquêteur sont décrits à l'article 9 de la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports* et comprennent le droit de fouilles, de perquisition et de saisie. Leurs fonctions exigent également qu'ils tiennent compte de la santé des personnes qui travaillent dans le domaine du transport maritime et déterminent si leur compétence et leur formation ont été adéquatement évaluées.

M. Gagnon a indiqué que les enquêteurs de marine doivent être titulaires d'un certificat valide de capitaine au long cours ou de mécanicien de marine, première classe (pièce A-35). Il a corroboré le témoignage de M. Classen concernant les divers certificats exigés pour devenir capitaine au long cours; il a indiqué que la majorité des capitaines au long cours possèdent un certificat décerné par le Collège à la suite d'un cours de 30 mois, puis qu'ils obtiennent successivement les quatre certificats de compétence.

M. Gagnon a affirmé avoir eu plusieurs contacts avec les dirigeants de l'UCET, y compris le président actuel, M. Robert Desfonds, ainsi qu'avec M. Raymond Carrière, l'agent des relations du travail. Il a aussi fait affaires avec M. Michael Wing, vice-président national. Il a décrit ses rapports avec eux comme étant très cordiaux; ils ont collaboré avec lui toutes les fois qu'il a fait appel à eux, mais l'aide qu'ils étaient en mesure de lui apporter était limitée. M. Gagnon a mentionné qu'il avait déposé un grief de classification en juillet 1996 au nom de dix des douze TI-06 qui travaillaient au BST à ce moment-là. Il avait obtenu de l'aide de l'UCET pour présenter ce grief. Lorsque des questions ont été soulevées au sujet du bien-fondé du grief par un agent de classification de l'AFPC, il a reçu l'aide de M. Desfonds pour poursuivre le grief. M^{me} Elizabeth Millar, coordonnatrice de la classification et du salaire égal à l'AFPC était d'avis que l'Alliance ne devrait pas poursuivre le grief; elle a indiqué : [traduction] « *La procédure de règlement des griefs de classification est décrite et administrée par la gestion [...] Les normes de classification sont, elles aussi, du ressort de*

l'employeur et ne correspondent pas aux responsabilités actuelles des fonctionnaires (lettre à M. Desfonds datée du 19 septembre 1996, pièce A-41).

Du 4 au 7 novembre 1996, les enquêteurs de marine ont rencontré M. Desfonds ainsi que d'autres dirigeants syndicaux. M. Gagnon a indiqué que les enquêteurs avaient été consternés d'apprendre de la bouche d'un dirigeant syndical qu'ils ne pouvaient pas obtenir une classification supérieure parce qu'ils n'étaient pas titulaires d'une licence comme les pilotes; ils ont donc conclu que le syndicat ne les comprenait pas. On leur a suggéré d'écrire au président du BST, M. Benoît Bouchard, pour lui faire part de leurs préoccupations. En fait, ils ont rencontré M. Bouchard le 12 décembre 1996; avant la rencontre, ils ont décrit aux dirigeants de l'UCET leurs fonctions et qualifications; à la réunion avec M. Bouchard se trouvaient également M. Desfonds et M. Carrière ainsi que M. Gagnon et un certain capitaine Kasprzak. À la demande du président, ils lui ont envoyé une note d'information décrivant leurs préoccupations en détail. Le 13 mars 1997, ils ont reçu une réponse du président dans laquelle celui-ci leur indiquait que le gel salarial empêchait le Bureau d'embaucher du personnel; il a fait remarquer que [traduction] « *De nouvelles négociations contractuelles sont sur le point de commencer de telle sorte que le syndicat et la direction auront la possibilité de faire progresser ce dossier.* » Il a également mentionné la nécessité de [traduction] « *faire valoir nos préoccupations dans le cadre de l'élaboration de la nouvelle Norme générale de classification (NGC) dont la mise en œuvre est toujours prévue pour 1998.* » (pièce A-43). Selon M. Gagnon, M. Carrière leur a indiqué que le syndicat ne pouvait pas faire grand-chose pour eux pour l'instant. Les experts maritimes ont conclu qu'on ne faisait que « se renvoyer la balle ». M. Gagnon et ses collègues ont écrit à M. Desfonds le 11 avril 1997 pour lui dire qu'il était [traduction] « [...] *impératif que le syndicat mentionne notre grief de classification lors des négociations en cours pour que la direction entreprenne officiellement des démarches [...] nous croyons que l'actuel groupe Inspection technique ne correspond pas aux fonctions et responsabilités de l'emploi et, qui plus est, qu'il ne tient pas compte des qualifications et de l'expérience requises pour permettre à la division de la marine du BST de s'acquitter de son mandat.* » (pièce A-44). Ils n'ont jamais reçu de réponse officielle à leur lettre, si ce n'est que M. Carrière leur a demandé de le tenir au courant.

M. Gagnon a fait remarquer que seuls Pêches et Océans, Transports Canada, Travaux publics et le BST embauchent des experts maritimes et des inspecteurs et enquêteurs de marine; il a maintenu que le seul mouvement de personnel possible était de devenir responsable de la réglementation à Transports Canada; à l'intérieur du BST même, il n'y a pas de possibilité de mutation latérale. M. Gagnon a aussi fait valoir qu'outre l'aspect salarial ils ont d'autres préoccupations concernant les conditions de travail, notamment les déplacements et la formation. Il a fait remarquer que, dans l'ensemble, la convention collective des TI ne tient pas compte de leurs besoins.

Au cours du contre-interrogatoire par l'avocat de l'employeur, M. Gagnon a reconnu que, conformément à la pièce A-34, beaucoup d'experts maritimes sont ou des électriciens ou des architectes navals et que, par conséquent, ils ne sont pas tenus d'être titulaires d'un certificat de compétence comme les capitaines au long cours. Il a également convenu qu'ils avaient décidé de ne pas poursuivre leurs griefs de classification. Il a aussi reconnu que les experts maritimes ne sont pas obligés de prendre la mer; les employés du groupe Navigation aérienne (AO) sont tenus de piloter des aéronefs dans le cadre de leur formation. D'après les renseignements qu'il a obtenus, il y a 566 AO à Transports Canada et au BST; il ne sait pas combien de TI travaillent dans la division de l'aviation à Transport Canada ou au BST; il estime qu'il y a tout au plus une vingtaine de TI qui travaillent dans la division du rail au BST. M. Gagnon a aussi convenu qu'en théorie, et selon les avis de concours de TI-06, il n'est pas nécessaire d'avoir une formation collégiale; M. Gagnon a insisté sur le fait que ce n'est pas représentatif des études effectuées par la majorité des TI du secteur la marine; tous les inspecteurs sont titulaires d'un diplôme d'études secondaires et ils ont tous reçu une formation navale à quelques exceptions près. D'après M. Gagnon, il serait plus approprié de les comparer à des employés plus qualifiés tels que les AI, les AO et les ENG. Il a mentionné les discussions qu'il a eues avec les TI du secteur de l'aviation; d'après lui, ces employés sont appelés à examiner des éléments tels que la navigabilité des avions, les risques d'incendie, l'arrimage de la marchandise, etc.; bien qu'il ne puisse dire dans quelle mesure ils tiennent compte de l'aspect humain, il croit qu'ils n'accordent pas autant d'importance à cet aspect que les inspecteurs de marine. Il a convenu que pour s'acquitter de leurs responsabilités, si l'on fait abstraction de leurs qualifications, ils appliquent les mêmes lois et règlements que les TI des

secteurs du rail et de l'aviation, et leurs tâches sont plus ou moins identiques. M. Gagnon a fait remarquer que les experts maritimes préféreraient obtenir leur propre unité de négociation puis négocier avec un agent de négociation qui voudrait bien les représenter, autrement dit, ils ne sont pas particulièrement intéressés à se présenter seuls à la table de négociation. Par exemple, il croyait que la Guilde de la marine marchande du Canada pourrait être intéressée à négocier en leur nom; il a indiqué que les capitaines au long cours, qui font partie de cette unité de négociation, avaient réussi à obtenir un taux de rémunération comparable à celui du secteur privé.

M. Gagnon a aussi reconnu que M. Fred Perkins, directeur, Division des enquêtes — Marine, est très au courant de leurs préoccupations; il représente le BST à la table de négociation.

En réponse à une question de l'avocat de l'intervenante lors du contre-interrogatoire, M. Gagnon a précisé que l'absence de réponse positive à leurs griefs de classification est en partie à l'origine de la présente demande. Il a reconnu que les normes de classification sont la prérogative de l'employeur et qu'ils ne peuvent pas obliger le Conseil du Trésor à modifier la norme TI. Il a indiqué que les experts maritimes ne sont pas satisfaits de la norme et qu'ils exigeraient que leur agent négociateur fasse quelque chose à ce sujet.

M. Gagnon a aussi convenu que les tâches des enquêteurs des secteurs du rail, de l'aviation et de la marine présentaient des similitudes; tous les ans, les enquêteurs des divers secteurs se réunissent pour discuter de principes généraux; il a reconnu que certaines de ces réunions avaient leur utilité.

M. Gagnon a aussi convenu que les inspecteurs de l'aviation doivent appliquer les conventions de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Il a admis qu'il n'avait pas déposé de grief; en outre, il ne conteste pas l'exactitude de la lettre de M^{me} Elizabeth Millar à M. Desfonds concernant les limites des griefs de classification. Il s'est souvenu d'avoir discuté de la question des TI avec M. Desfonds et M. Carrière après le 11 avril 1997. Il a reconnu qu'il n'a jamais écrit au syndicat pour lui faire part de ses préoccupations au sujet de la question des heures supplémentaires et qu'il n'est pas au courant des démarches faites par l'équipe de négociation en vue de régler

la question. Il a convenu que ce n'est pas ce qui les préoccupe le plus, bien que ce soit une question qu'ils ont déjà débattue entre eux.

Au cours du réinterrogatoire, M. Gagnon a indiqué qu'un TI du secteur de l'aviation ne peut remettre en question la compétence d'un pilote, cela incombe à un AO ou à un AI; toutefois, cela fait partie des responsabilités d'un capitaine au long cours qui est également un inspecteur de marine. Il a réitéré que le but de la présente demande est d'obtenir l'accréditation d'une unité de négociation distincte.

Le premier témoin de l'employeur a été M. Bud Streeter, l'actuel directeur général de la Sécurité maritime à Transports Canada. M. Streeter est le gardien des responsabilités du Ministère aux termes de la *Loi sur la marine marchande du Canada*; les inspecteurs de marine relèvent de lui à titre de président du Bureau d'inspection des navires à vapeur aux termes de l'article 305 de la Loi. M. Streeter a déjà été le directeur de la sécurité maritime à l'Î.-P.-É., et c'est lui qui a embauché M. Classen.

M. Streeter a parlé des titres qui peuvent être conférés aux inspecteurs de marine; il a indiqué que certaines des fonctions ne sont plus exécutées par les experts maritimes et que ce ne sont pas tous les experts maritimes qui reçoivent ces titres. Le directeur régional détermine les titres dont auront besoin les experts maritimes. Il a fait remarquer, par exemple, que les fonctions d'un enrôleur sont la responsabilité du directeur général; de plus, l'approbation des plans se fait au niveau régional.

M. Streeter a fait remarquer que, en novembre ou au début de décembre 1997, tous les experts maritimes classifiés au niveau TI-06 ont été reclassifiés au niveau TI-07 rétroactivement au 1^{er} février 1996. Environ 95 p. 100 des TI du secteur de la marine, à Transports Canada, ont été reclassifiés à l'échelon supérieur. M. Streeter a indiqué que 75 p. 100 des TI du secteur de l'aviation ont été reclassifiés et que le niveau de travail de ces derniers est passé de TI-05 à TI-06. Il a convenu que les autres types d'inspecteurs ne composent pas autant que les inspecteurs de marine avec le facteur humain; par exemple, les équipages de navires comptent plus de membres que ceux des avions ou des trains et ils sont à bord pendant des périodes plus longues; c'est pourquoi les TI du secteur de la marine ont une classification plus élevée que les autres. Les experts maritimes ont davantage de pouvoirs délégués; les

inspecteurs de l'aviation peuvent pour leur part interdire un avion de vol; tous les inspecteurs possèdent un certain nombre de pouvoirs discrétionnaires.

En ce qui concerne les qualifications, M. Streeter a fait remarquer que les TI du secteur de l'aviation doivent détenir des licences de divers niveaux; ils doivent normalement suivre un cours technique de deux à quatre ans et posséder une expérience de travail connexe. Dans les avis de concours pour doter des postes d'inspecteur du secteur de l'aviation qui sont affichés, on demande de huit à dix ans d'expérience en avionnerie. M. Streeter a affirmé que les AO doivent détenir une licence de pilotage valide qu'ils obtiennent après avoir piloté le type d'aéronef pour lequel on leur décerne la licence pendant un nombre précis d'heures. Il a également affirmé qu'en ce qui concerne l'étalonnage de l'équipement, ils doivent aussi piloter les avions en question.

M. Streeter a fait remarquer qu'il existe un problème de recrutement et de stabilisation des inspecteurs dans tous les secteurs du transport; du côté du secteur de la marine, le principal problème est lié au vieillissement de la population des experts maritimes et à la diminution du nombre d'experts qualifiés. Pour ce qui est des secteurs de l'aviation et du rail, la déréglementation a causé des problèmes du fait qu'il en est résulté une prolifération de compagnies de chemins de fer secondaires et de compagnies aériennes régionales qui ont recruté du personnel de la fonction publique. Par conséquent, le Ministère a réexaminé les descriptions de travail et a reclassifié les postes. Il a reconnu qu'il y avait lieu de relever le niveau de classification des TI. Il s'est également penché sur les problèmes de recrutement et de stabilisation de la main-d'œuvre en comparant les postes des experts maritimes aux postes pour lesquels on exige les mêmes qualifications dans le secteur privé et dans d'autres ministères. M. Streeter a indiqué que le cabinet Price-Waterhouse a été chargé de comparer la situation dans le secteur. Le cabinet a préparé un rapport que Transports Canada examine actuellement en vue d'une présentation au Conseil du Trésor par le sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté.

M. Streeter a aussi indiqué que son Ministère travaille avec le Conseil du Trésor pour s'assurer que, dans la mesure du possible, il est tenu compte des facteurs que sont les qualifications et l'expérience dans la Norme générale de classification proposée. Il a aussi fait remarquer que le sous-ministre des Transports a écrit au

Conseil du Trésor pour lui demander de se pencher sur le problème des TI au cours des négociations collectives; il a précisé que M. Theedom, membre de la direction, est très au courant de la situation des TI du secteur de la marine, qu'il est bien disposé à leur égard et qu'il est leur « porte-parole » à la table de négociation.

Lors du contre-interrogatoire, M. Streeter a été interrogé au sujet de la norme de classification du groupe Navigation aérienne; il a indiqué que les AO doivent détenir une licence de pilote valide et qu'ils doivent accumuler un certain nombre d'heures de vol pour pouvoir la conserver. Bien que les inspecteurs de marine soient appelés à faire des essais en mer, ils ne prennent pas le commandement d'un navire. Les inspecteurs ne sont pas autorisés à révoquer des certificats de compétence, mais ils signalent toute lacune constatée chez le personnel. Il a convenu que les inspecteurs de navigabilité n'observent pas les pilotes au travail, cette tâche étant la responsabilité des inspecteurs de l'aviation civile qui sont classifiés AO. M. Streeter a convenu que les responsabilités d'un capitaine au long cours et d'un pilote sont comparables; ils sont tous les deux responsables de la sécurité; toutefois, le temps de réaction d'un avion se calcule en pieds à la seconde et celui d'un navire, en pieds à la minute.

M. Streeter a affirmé être au courant d'études antérieures qui ont été faites concernant la question de la rémunération des TI, par exemple le rapport Marois; il a convenu que ces rapports n'avaient pas réglé le problème. Il a aussi reconnu que le Conseil du Trésor ne s'est pas engagé à donner suite aux recommandations de ces rapports. M. Streeter a maintenu que l'étude de Price-Waterhouse commandée par Transports Canada ne visait pas à établir une nouvelle norme de classification pour les TI; la rémunération est fondée sur les tâches et non pas sur les qualifications de telle sorte que les salaires des officiers de navires sont déterminés en fonction des tâches qui leurs sont confiées.

M. Streeter a été renvoyé à la comparaison des échelles de salaire entre les TI et les officiers de navires, qui se trouve à la pièce A-12; il a indiqué que l'écart salarial était en partie attribuable à la croissance de l'industrie côtière au milieu des années 1980; à cette époque, l'industrie du transport faisait du maraudage auprès des officiers de navires du gouvernement. À la fin des années 1970, les salaires des TI et des SO étaient à peu près les mêmes. M. Streeter a convenu que si les inspecteurs de marine avaient obtenu les mêmes avantages salariaux que les SO en 1986, une grande

partie des problèmes de recrutement et de stabilisation des TI ne se poseraient pas aujourd'hui. Il a déclaré qu'il ne connaissait qu'un cas où un groupe professionnel avait obtenu une rémunération spéciale, c'était le groupe Génie, qui traitait avec le secteur des hydrocarbures dans les années 1970.

M. Arthur Oulton a aussi témoigné au nom de l'employeur. Il travaille actuellement comme expert-conseil à Transports Canada relativement au groupe TI; il a pris sa retraite de Transports Canada en juin 1995 comme chef, Programmes de classification. M. Oulton a reconnu une série de lettres et de notes de service datées de 1991 à 1995 émanant de plusieurs hauts fonctionnaires de Transports Canada et de la Garde côtière canadienne (pièces R-1 à R-19). En règle générale, ces documents portent sur diverses propositions de classification étudiées par les fonctionnaires du Ministère. Parmi ces propositions, on retrouve celle concernant la possibilité de transférer les TI du secteur de la marine au groupe SO (pièce R-2). À la pièce R-3, le commissaire adjoint de la Garde côtière à l'époque a écrit ce qui suit :

[Traduction]

Étant donné que le Conseil du Trésor a indiqué à tous les syndicats que la conversion de la classification dans le cadre de FP 2000 ne sera pas mise en œuvre de façon à influencer sur l'affiliation syndicale au cours des cinq premières années, toute solution aux problèmes comme ceux concernant le groupe TI se limitera presque exclusivement aux mesures qui peuvent être prises dans le cadre de l'actuelle structure de classification. Le Ministère s'oppose à cette limitation et a entrepris des discussions avec le Conseil du Trésor en vue de trouver une solution. Aucune solution ne sera possible sans la collaboration des divers syndicats intéressés, laquelle sera sollicitée au moment opportun.

Dans un document de discussion intitulé « FP 2000 - Simplification de la classification » (pièce R-5), le problème de l'écart salarial grandissant entre les groupes professionnels travaillant pour Transports Canada a été reconnu; plusieurs options ont été envisagées, notamment la création d'un groupe distinct de professionnels du secteur de la marine; relativement à cette option, il a été noté que [traduction] « [...] Une telle solution, toutefois, permettrait aux employés de faire des démarches en vue de se trouver des représentants qui pourraient mieux les représenter à l'avenir [...] ». Une autre option était de [traduction] « Créer, à Transports Canada, des groupes et des

sous-groupes particuliers qui s'ajouteraient aux groupes professionnels déjà annoncés par le Secrétariat du Conseil du Trésor [...]». Une note de service datée du 4 mars 1993 émanant du directeur général, Navigation maritime, indique que l'option privilégiée consistait à [traduction] « *créer des groupes et des sous-groupes correspondant aux grandes fonctions, programmes et divisions existant à Transports Canada.* »

M. Oulton a fait remarquer que, en 1993, Transports Canada a entrepris de se dessaisir de cinq de ses divisions, une entreprise majeure qui a entraîné la réduction des effectifs lesquels sont passés de 21 000 à 5 000 employés. Cela a eu pour effet de compliquer la question de la réorganisation des groupes professionnels à Transports Canada. En septembre 1993, le commissaire de la Garde côtière canadienne, M. John Thomas, a écrit à M. Claude Bernier, SMA, Personnel, à Transports Canada, l'exhortant à trouver une solution au « *problème de classification qui dure depuis si longtemps* » avant de donner suite à la réorganisation projetée de la GCC; en particulier, il a recommandé que le Ministère exhorte le Conseil du Trésor à [traduction] « *créer un groupe professionnel de la marine regroupant les postes liés aux opérations de la marine* » qui inclurait un certain nombre de groupes de classification actuels, notamment les TI et les SO. Les cadres supérieurs ont aussi proposé d'autres solutions, notamment la création de trois groupes professionnels : un groupe d'inspection de la sécurité dans les transports, qui comprendrait un sous-groupe d'inspecteurs techniques; un groupe de la Garde côtière qui comprendrait, entre autres, un sous-groupe du secteur de la marine; et un groupe de la navigation (pièce R-17). M. Jean-Guy Fleury, secrétaire adjoint du Conseil du Trésor a été saisi de cette proposition au moyen une lettre de M. Bernier datée du 3 août 1994 (pièce R-18).

Dans une lettre rédigée par M. Oulton en date du 4 janvier 1995, M. Bernier a recommandé de suspendre la révision des groupes professionnels en attendant de connaître les décisions concernant la Norme générale de classification (pièce R-19). Par conséquent, le Projet des familles d'emploi a été mis sur la glace.

Au cours du contre-interrogatoire, M. Oulton a affirmé que la Garde côtière canadienne cherchait des solutions qui n'entraîneraient pas nécessairement la fusion des TI du secteur de la marine et des SO. Il a reconnu que les groupes distincts ont tendance à obtenir de meilleurs résultats lors des négociations collectives.

On a renvoyé M. Oulton à la Norme de classification de la navigation aérienne (pièce A-45). Il a indiqué que la définition de la classification exclut quiconque n'a pas besoin d'une licence de pilote valide. Il a fait remarquer que la question des contacts n'est pas considérée comme un facteur important pour établir des différences entre les emplois et que ce facteur a été supprimé de certaines normes, notamment de la norme de classification AI. Il a convenu que le pilotage dans la norme des AO n'a qu'une pondération de 7 p. 100.

Argumentation

L'avocat de la requérante reconnaît qu'une demande d'« amputation » d'une unité de négociation existante représente plutôt une solution extrême; il indique que la Commission semble être d'avis qu'il est préférable qu'une unité de négociation regroupe le plus grand nombre possible de membres. Toutefois, soutient M^e Chaplin, en l'espèce, la Commission devrait invoquer l'exception relative à la constitution d'unités de négociation plus importantes comme le paragraphe 33.2(2) de la Loi lui permet de le faire. Il fait valoir qu'un problème lié aux TI qui dure depuis des années n'a pas été réglé et ne peut pas être réglé sans la création d'une unité de négociation distincte regroupant les inspecteurs de marine. Il indique que tant la direction que les employés conviennent qu'il y a un problème sur le plan de la rémunération et s'entendent sur la solution, soit la création d'un nouveau groupe de classification. En vue de mettre sur pied un nouveau régime de rémunération propre à ces fonctionnaires, il faut créer un nouveau groupe professionnel constitué exclusivement de ces fonctionnaires, puis autoriser ce nouveau groupe à négocier collectivement.

M^e Chaplin maintient que les témoignages de MM. Streeter et Oulton révèlent que l'écart salarial actuel est attribuable aux ratés du processus de négociation. Par exemple, il a été établi que les officiers de navires ont réussi à obtenir des conditions de plus en plus avantageuses ces quelques dernières années contrairement aux fonctionnaires du secteur de la marine. En dépit d'éléments de comparaison externe qui justifient fortement une majoration du taux de rémunération des experts maritimes, ces derniers ont été laissés pour compte. M^e Chaplin fait remarquer que le système de classification actuel est une réalité et qu'il faut en tenir compte dans la recherche d'une solution aux problèmes soulevés par les experts maritimes. Il fait aussi valoir que la viabilité de l'unité de négociation n'est pas en cause et que

l'association a clairement indiqué qu'elle n'était pas intéressée à « se présenter seul[e] » à la table des négociations, qu'elle aimerait plutôt s'affilier à un autre agent négociateur.

L'avocat de la requérante maintient que, même si elle est au courant de ce problème depuis de nombreuses années, l'Alliance n'a pas démontré qu'elle avait cherché une solution à la table de négociation; il fait remarquer qu'en avril 1997 il n'y a eu aucune communication valable entre l'Alliance et les experts maritimes ainsi que les enquêteurs de marine sur cette question. M^e Chaplin fait également remarquer que le syndicat avait en fait souscrit à la solution Marois, soit constituer un groupe distinct.

L'avocat fait aussi valoir qu'il est arrivé à la Commission de morceler une unité de négociation existante par souci de juste représentation. La Commission a explicitement reconnu être investie du pouvoir de déterminer qu'une partie d'un groupe professionnel est habile à négocier collectivement sans empiéter sur la prérogative de l'employeur d'établir des groupes professionnels et de classer des postes. Voir par exemple l'affaire *Sous-groupe examen des brevets* (dossier de la Commission 142-2-274, page 30). Dans cette affaire, la Commission a conclu qu'un morcellement d'une unité de négociation était indiqué vu les divergences d'intérêts entre les examinateurs de brevets et le reste des membres de l'unité de négociation plus importante. M^e Chaplin soutient que la preuve présentée par MM. Classen et Gagnon démontre que les préoccupations des TI du secteur de la marine n'ont pas été prises en compte; ils ont affirmé que les problèmes soulevés par les experts maritimes se sont retrouvés enfouis sous les préoccupations du groupe Inspection technique plus important. La pièce A-20, le procès-verbal d'une réunion syndicale-patronale tenue en septembre 1992, révèle que le syndicat a reconnu lui-même que la création d'un groupe ou d'un sous-groupe des experts maritimes contribuerait à régler ces problèmes; il s'agit là d'une reconnaissance implicite du fait que la solution réside dans la création d'une nouvelle structure de négociation. M^e Chaplin fait valoir que l'Alliance a préféré ne pas produire de preuve en l'occurrence; par conséquent, il n'y a pas de preuve indiquant que l'AFPC n'est pas d'accord avec la thèse défendue à cette réunion.

L'avocat de la requérante se reporte également à l'affaire *Association des chefs d'équipe des chantiers maritimes du gouvernement fédéral* (dossier de la Commission 146-2-278), où la Commission a accueilli une demande de morcellement d'une unité de négociation existante. Dans cette affaire, la Commission a examiné les revendications soumises à la table de négociation avant de conclure qu'on n'avait pas tenu compte des divergences d'intérêts dans l'unité de négociation existante et de statuer qu'il y avait absence de communauté d'intérêts. L'avocat cite aussi l'affaire *Association canadienne des pilotes* (dossier de la Commission 143-2-134), où la Commission a statué que le degré de mobilité est un facteur dont il faut tenir compte pour déterminer la viabilité d'une unité de négociation; l'avocat soutient que la preuve, en l'espèce, démontre qu'il y a mobilité entre les officiers de navires, les experts maritimes et les inspecteurs de marine mais qu'à l'intérieur du groupe TI lui-même il n'y a pas de mobilité entre les diverses spécialistes du transport.

En résumé, l'avocat de la requérante soutient que les TI tentent de trouver une solution à leurs problèmes depuis 20 ans. Tant l'employeur que l'UECT reconnaissent de façon générale qu'il faut régler le problème; la Commission détient clairement la clé du problème du fait qu'elle peut accueillir la présente demande d'accréditation.

L'avocat de l'employeur affirme que celui-ci ne s'interroge pas sur la question de savoir si l'association est une « association d'employés » aux fins de la Loi. En revanche, l'employeur demande à la Commission de rendre une décision sur le bien-fondé de la demande, c'est-à-dire une décision concernant le morcellement proposé de l'unité de négociation.

L'avocat soutient qu'aux termes du paragraphe 33(2) de la Loi la requérante doit démontrer que, parce qu'elle ne les représente pas de façon adéquate, l'unité de négociation actuelle n'est pas habile à négocier collectivement. À moins que la requérante puisse démontrer l'absence de communauté d'intérêts avec les autres TI, il ne lui sert à rien de démontrer qu'elle a des affinités avec d'autres unités de négociation. L'avocat de l'employeur soutient qu'il n'y a aucune preuve d'absence de communauté d'intérêts entre les inspecteurs de marine et les autres membres du groupe TI. Il fait valoir que le témoignage de M. Classen au sujet de ses titres n'est à peu près pas pertinent; ses titres sont fonction du lieu géographique et du fait qu'il travaille dans un petit bureau. M. Classen n'a présenté aucune comparaison du travail

exécuté par les TI des secteurs de l'aviation et du transport de surface et ses propres responsabilités, si ce n'est qu'il a indiqué pouvoir prendre le commandement d'un navire; il n'a jamais été appelé à le faire ou à aller en mer sauf quand il a effectué des essais en mer à quelques occasions. M. Streeter a convenu que la responsabilité des experts maritimes est quelque peu différente et que c'est la raison pour laquelle le niveau de travail se situe à un échelon au-dessus de celui de leurs homologues des autres secteurs du transport. M^e LeFrançois fait également remarquer que, aux fins de la classification, les qualifications de M. Classen sont moins importantes que les tâches à exécuter. Il maintient aussi que M. Gagnon n'a pas fourni de preuve indiquant que son travail est substantiellement différent de celui des enquêteurs dans les autres secteurs du transport; en fait, il a admis qu'il était fondamentalement le même. L'avocat rejette aussi les comparaisons avec le groupe AO en faisant valoir que les membres de ce groupe doivent piloter un avion pendant un certain nombre d'heures pour conserver leur licence.

L'avocat de l'employeur convient que le problème des TI est « réel et regrettable »; toutefois, ils sont victimes d'une série de circonstances, par exemple du gel des salaires et de la suspension de la négociation collective pendant plusieurs années. M^e LeFrançois soutient que la solution à ces problèmes se trouve à la table de négociation et dans la nouvelle Norme générale de classification étant donné surtout que la direction est visiblement bien disposée envers ces employés. Aucune preuve n'a été présentée qui indique que l'agent négociateur des TI ne défendrait pas les intérêts des TI du secteur de la Marine à la table de négociation s'il avait l'occasion de le faire.

L'avocat invoque l'affaire *Chauffage, force motrice et opération de machines fixes, affaire n° 2* (1970) Recueil de décisions de la CRTFP, où la Commission a indiqué qu'il était dangereux d'ouvrir la voix au morcellement car cela pouvait inciter d'autres groupes à présenter la même requête. En ce qui concerne l'affaire *Examen des brevets* (supra), la Commission a noté les nombreuses différences entre les deux groupes ainsi que l'abondante preuve indiquant que la discorde régnait constamment sur le plan de la négociation collective et a conclu qu'il y avait absence de communauté d'intérêts. Aucune preuve en ce sens n'a été produite en l'espèce. Dans la décision rendue dans l'affaire *CALPA* (supra), la Commission a conclu que des conditions différentes de

travail ne sont pas un facteur déterminant de l'habilité à négocier d'une unité de négociation. L'avocat cite aussi l'affaire *Le Syndicat des contrôleurs aériens du Québec* (dossier de la Commission 143-2-164), page 123, où la Commission énonce un certain nombre de lignes directrices qui justifieraient le morcellement d'unités de négociation habiles à négocier; la Commission a mentionné ses préoccupations au sujet de la balkanisation de la négociation collective, la nécessité d'établir des relations de travail stables, ainsi que l'efficacité et le côté pratique de la négociation collective. Enfin, la Commission a fait remarquer à la page 146 de la décision que la charge de prouver que l'unité de négociation existante ne peut assurer une représentation adéquate des employés est plus lourde que lors de l'accréditation initiale, et que le mécontentement, généralement parlant, ne l'emporte pas sur les autres facteurs objectifs.

L'avocat de l'intervenante fait remarquer que le paragraphe 33(2) est exécutoire, sauf lorsque l'unité de négociation ne permet pas une représentation adéquate des fonctionnaires qui en font partie. L'application de ce critère ne dépend pas de l'agent négociateur mais plutôt de la composition de l'unité de négociation. La question est de savoir si l'unité de négociation est ainsi composée qu'une minorité de personnes dans cette unité ne serait jamais en mesure de se faire entendre. M^e Raven indique que M. Classen faisait partie de l'équipe de négociation en 1991, la dernière fois où les syndicats ont pu négocier collectivement dans la fonction publique; M. Classen n'a pas produit de preuve indiquant que ses préoccupations avaient été rejetées. En fait, aucune preuve n'a été produite qui indiquerait que l'agent négociateur ne peut pas défendre leurs intérêts ou refuse de le faire; de même, il n'y a aucune preuve qui démontre qu'une unité de négociation de plus petite taille serait effectivement plus efficace qu'une unité plus importante.

L'avocat de l'intervenante soutient qu'il existe en fait une très grande communauté d'intérêts au sein de cette unité de négociation; il fait remarquer que les membres tiennent des réunions multisectorielles à intervalles réguliers et que leurs responsabilités se ressemblent énormément. Pour accueillir une demande de morcellement, il faut qu'il soit démontré que les membres ne peuvent pas vivre ensemble; cette preuve n'a tout simplement pas été faite en l'espèce. L'avocat fait remarquer que, dans d'autres affaires fondées sur le paragraphe 33(2), la Commission

a examiné attentivement les négociations collectives s'étant déroulées par le passé. Par exemple, dans l'affaire *Office national de l'énergie* (dossiers de la Commission 142-26-297 à 301), il a été démontré que les aspirations et les intérêts des employés non professionnels divergeaient de ceux des employés professionnels. L'avocat soutient aussi que la Commission a toujours soutenu qu'il lui répugnait de morceler des unités de négociation existantes; voir par exemple, la décision de la Commission dans l'affaire *CALPA* (supra), l'affaire *Chauffage, force motrice*, (supra) et l'affaire *Jessome* (dossier de la Commission 150-2-1).

L'avocat de l'intervenante fait également remarquer que dans la décision rendue en 1969 à l'occasion de la demande d'accréditation initiale, relativement au groupe Inspection technique, les inspecteurs de navires avaient demandé d'être reconnus comme une unité de négociation distincte, ce que la Commission avait rejeté (dossiers de la Commission 143-2-32 et 60). En 1971, les inspecteurs de navires ont de nouveau demandé de faire accréditer leur propre unité de négociation. Ils ont fait valoir les mêmes arguments qu'en l'espèce, c'est-à-dire que le groupe était particulier; lesquels arguments avaient alors été rejetés; il n'y a aucune raison de les accepter aujourd'hui (dossier de la Commission 143-2-136).

L'avocat fait aussi valoir que la préoccupation principale des inspecteurs et des enquêteurs de marine est liée à des questions de classification; on n'a produit aucune preuve démontrant que l'Alliance n'a pas appuyé leurs griefs de classification; l'Alliance aurait pu présenter la présente demande elle-même, mais elle ne l'a pas fait parce que le dossier ne satisfait pas aux critères du paragraphe 33(2); de plus, l'Alliance croit que les TI sont mieux représentés s'ils sont regroupés.

En réfutation, l'avocat de la requérante maintient que les inspecteurs sont un groupe distinct du fait que leur travail comporte un facteur humain. Il indique que, de 1979 à 1988, le problème était connu de l'agent négociateur et qu'il n'a pourtant rien fait. M^e Chaplin soutient en outre qu'il existe aujourd'hui des facteurs qui n'existaient pas en 1969 ou encore en 1971, en particulier l'écart salarial qui s'accroît depuis les années 1980.

Motifs de la décision

Le pouvoir de la Commission de déterminer l'unité habile à négocier se trouve à l'article 33 de la loi qui est ainsi libellé :

Détermination des unités habiles à négocier

Détermination d'une unité

33. (1) Saisie d'une demande d'accréditation conforme à l'article 28, la Commission détermine le groupe de fonctionnaires qui constitue une unité habile à négocier collectivement.

Unités correspondant au mode de classification

(2) En déterminant si un groupe de fonctionnaires constitue une unité habile à négocier collectivement, la Commission tient compte du mode de classification des postes de la fonction publique fixé par l'employeur ou des groupes ou sous-groupes professionnels établis par celui-ci; elle est aussi tenue de définir des unités correspondant aux classes ainsi fixées ou à ces groupes ou sous-groupes, sauf dans le cas où elles ne constitueraient pas des unités habiles à négocier collectivement au motif qu'elles ne permettraient pas une représentation adéquate des fonctionnaires qui en font partie.

L'avocat de la requérante a reconnu en toute franchise qu'il doit s'acquitter d'un lourd fardeau vu que la requérante propose le morcellement de l'unité de négociation existante. En fait, dans un certain nombre d'affaires remontant à la création de la Commission, celle-ci a exprimé ses craintes au sujet du morcellement d'unités de négociation existantes. Par exemple, la Commission a déclaré dans l'affaire *Chauffage, force motrice et opération de machines fixes ... n° 2* (supra) :

L'un des buts essentiels recherchés par la Commission dans l'exercice de ses fonctions aux termes de la Loi sur les relations de travail dans la Fonction publique pour déterminer l'habilité des unités de négociation en vertu de l'article 32, c'est le bon fonctionnement du régime de négociation dans la Fonction publique. Du fait de la taille même de la Fonction publique, de la dispersion des employés dans tout le pays et en divers points du monde, de la complexité des relations d'emploi et de la multiplicité des classes dans lesquelles sont répartis les employés, toute fragmentation abusive est impraticable et probablement

impossible à réaliser. Il ne faut pas oublier qu'à certains égards la position de l'employeur dans la Fonction publique diffère de celle des autres employeurs. Sans doute existe-t-il des employeurs auxquels il peut être imposé de négocier avec leurs employés qui sont représentés par un nombre d'unités de négociation supérieur à celui qui est déjà fixé dans la Fonction publique du Canada. Cependant, le manque d'uniformité dans les conditions d'emploi parmi les différents services est plus difficile à justifier dans le cas de la Fonction publique que dans le cas du secteur privé. Pour ce motif, nous considérons que la Commission doit être en faveur d'unités qui s'étendent à travers toute la Fonction publique. Cela ne signifie pas qu'en certaines circonstances il ne faut pas fragmenter, en deux parties ou plus, un groupe d'occupation qui s'étend à travers la Fonction publique. Toutefois, le requérant qui désire la séparation a un lourd fardeau à assumer.

La jurisprudence de la Commission est remplie de mises en garde analogues (voir les décisions de la Commission citées par les parties, supra). Il y a lieu de faire remarquer, toutefois, que la prédilection de la Commission à s'opposer au morcellement des unités de négociation est essentiellement une conséquence du cadre législatif à l'intérieur duquel elle fonctionne et, en particulier, du libellé du paragraphe 33(2). Il est évident, à la lecture de cette disposition, qu'il existe une forte présomption, quoiqu'elle soit réfutable, en faveur d'unités de négociation qui, pour reprendre le libellé de ce paragraphe, « *correspondent aux classes ainsi fixées ou aux groupes ou sous-groupes* » du régime de classification de l'employeur. En fait, si l'on compare le libellé de la disposition actuelle (qui faisait partie des modifications apportées à la loi en 1993) au libellé de l'ancienne disposition (paragraphe 32(2)), il est évident que le législateur a voulu insister encore davantage sur la prédisposition à créer des unités de négociation regroupant un groupe ou un sous-groupe professionnel au complet par opposition à des unités de négociation plus petites. Ainsi, l'ancien paragraphe 32(2) prévoyait ce qui suit :

En déterminant si un groupe de fonctionnaires constitue une unité habile à négocier collectivement, la Commission tient compte du rapport entre, d'une part les fonctions et la classification des fonctionnaires compris dans l'unité proposée et, d'autre part, tout mode de classification qui leur est applicable.

(c'est moi qui souligne)

Tandis que le paragraphe 33(2) en vigueur est ainsi libellé :

[...] La Commission tient compte du mode de classification [...] elle est aussi tenue de définir des unités correspondant aux classes ainsi fixées [...] sauf dans le cas où elles ne constitueraient pas des unités habiles à négocier collectivement [...]

(c'est moi qui souligne)

Compte tenu de cette prescription législative, il est clair que la requérante a la lourde charge de démontrer que l'actuelle unité de négociation, qui correspond à la définition du groupe Inspection technique qui existe depuis presque 30 ans, ne permet pas de représenter de façon adéquate les employés qui sont membres du groupe proposé par la requérante. À mon avis, même si les dirigeants et les membres de l'association requérante croient sincèrement le contraire, la preuve n'étaye pas la conclusion selon laquelle l'unité de négociation actuelle ne représenterait pas adéquatement les employés en question.

La réalité de la négociation collective dans la fonction publique fédérale est qu'un certain nombre de questions importantes liées aux conditions d'emploi, comme la classification, sont la prérogative de l'employeur. Ainsi, l'article 7 de la Loi prévoit ce qui suit :

7. La présente loi n'a pas pour effet de porter atteinte au droit ou à l'autorité de l'employeur quant à l'organisation de la fonction publique, à l'attribution des fonctions aux postes et à la classification de ces derniers.

Je crois que c'est ce fait et non quelque hésitation à promouvoir les intérêts des inspecteurs et des enquêteurs de marine qui a amené M^{me} Millar de l'AFPC à s'opposer à la poursuite des griefs de classification des inspecteurs (pièce A-41). Une autre réalité historique qui, à n'en pas douter, a eu une influence considérable sur la

question de la rémunération des inspecteurs et des enquêteurs de marine (et de beaucoup d'autres également) est la suspension de la négociation collective et le gel des salaires, de 1991 jusqu'à tout récemment. Visiblement, ni l'AFPC ni aucun autre agent négociateur ne disposait des moyens pour rectifier les anomalies sur le plan de la rémunération après l'adoption de la *Loi sur les restrictions salariales du secteur public* en 1991 et de celle qui l'a remplacée. Par suite de ces lois, il y a fort à parier qu'aucun agent négociateur représentant une unité de négociation de la fonction publique de quelque composition ou taille que ce soit n'aurait pu réussir à régler les problèmes de rémunération des inspecteurs et des enquêteurs de marine durant cette période.

J'ai examiné attentivement la preuve abondante qui a été produite par la requérante; j'ai trouvé très peu d'éléments de preuve qui démontrent que l'AFPC n'a pas tenu compte des préoccupations des inspecteurs et des enquêteurs de marine ou même qu'elle a hésité à le faire. En fait, il est très clair que des dirigeants de l'Alliance, plus particulièrement les représentants de l'UECT, étaient en accord avec les objectifs des employés du secteur de la marine tout comme la direction du Ministère et ce, jusqu'au plus hauts échelons; il semblerait que ces représentants syndicaux ont essayé d'atteindre ces objectifs de nombreuses façons de concert avec les divers paliers de gestion. En outre, les raisons pour lesquelles ces employés n'ont pas réussi à obtenir ce qu'ils estiment être un niveau de rémunération approprié n'ont rien à voir avec la composition de l'unité de négociation actuelle. La preuve n'étaye tout simplement pas une telle conclusion et ne satisfait pas aux critères du paragraphe 33(2) de la Loi; la Commission se lancerait dans des conjectures si elle concluait qu'une unité de négociation comme celle proposée par la requérante aurait obtenu les mêmes taux de rémunération que, par exemple, les officiers de navires ou les employés du groupe Navigation aérienne. Au contraire, la preuve indique qu'ils ont été les victimes de diverses circonstances — l'adoption de la *Loi sur les restrictions salariales du secteur public*, les restrictions imposées par la LRTFP pour ce qui est de la négociation collective, la cession de fonctions ministérielles, pour ne nommer que ceux-là — mais que la nature de l'unité de négociation à laquelle ces employés appartiennent n'en fait pas partie.

Par conséquent, la présente demande doit être rejetée.

**P. Chodos,
vice-président**

OTTAWA, le 8 juin 1998.

Traduction certifiée conforme

Serge Lareau