



Entre :

**Robert Adamson, Robert David Anthony, Jacob Bakker, Donald Barnes,
Michael Bingham, Doug Boyes, Kenneth Buchholz, Daniel Burrows,
David G. Cameron, Wayne Caswill, George Cockburn, Bert Copping, Gary Delf,
James E. Denovan, Maurice Durrant, Colm Egan, Eldon Elliott, Leon Evans,
Robert Ford, Larry Forseth, Grant Foster, Guy Glahn, Kenwood Green,
Jonathan Hardwicke-Brown, Terry Hartvigsen, James Hawkins, George Herman,
James Richard Hewson, Brock Higham, Larry Humphries, George Donald Iddon,
Peter Jarman, Neil Charles Keating, George Kirbyson, Robin Lamb,
Stephen Lambert, Les Lavoie, Harry G. Leslie, Robert Lowes, George Lucas,
Donald Madec, Don Maloney, Michael Marynowski, Brian McDonald,
Peter Mchardy, Glenn Ronald Mcrae, James Millard, Brian Milsom,
Howard Minaker, George Morgan, Greg Mutchler, Hal Osenjak, Sten Palbom,
Donald Paxton, Michael Pearson, David Powell-Williams, Paul Prentice,
Michael Reid, Patrick Rieschi, Steven Ross, Gary Scott, Phillip Shaw,
Andrew Sheret, Michael Shulist, Donald Smith, Owen Stewart, Ray Thwaites,
Dale Trueman, Andre Verschelden, et Douglas Zebedee**

les plaignants

- et -

Commission canadienne des droits de la personne

Commission

- et -

**Air Canada
l'Association des pilotes d'Air Canada**

les intimées

Décision

Membre : J. Grant Sinclair

Date : Le 10 août 2011

Référence : 2011 TCDP 11

Table des matières

	Page
I. Introduction.....	1
A. Âge normal de la retraite, alinéa 15(1)c) de la <i>LCPD</i>	1
B. Quel devrait être le critère pour le groupe de comparaison?	5
(i) Le groupe de comparaison des intimées	7
(ii) Le groupe de comparaison des plaignants	8
(a) Éléments de preuve du capitaine Paul Prentice	8
(iii) Conclusion concernant le C-Tableau 1 et l'âge normal de la retraite.....	13
(iv) Tableaux combinés des groupes de comparaison	15
(v) Quelles compagnies aériennes devraient être incluses dans le groupe de comparaison?.....	36
(vi) Conclusion sur les transporteurs aériens comparables.....	39
(vii) Conclusion sur l'âge normal de la retraite	42
C. Alinéa 15(1)a) et paragraphe 15(2) de la <i>LCDP</i>	44
(viii) Rodney Stone	44
(ix) Samuel Elfassy.....	45
(x) Arlo Speer	51
(xi) Harlan Clark.....	54
(xii) Edward Tarapasky	58
(xiii) Professeur Johnathan Kesselman.....	65
(xiv) Le capitaine Steven Duke	70
D. Alinéa 15(1)a) et paragraphe 15(2) de la <i>LCDP</i> et <i>Meiorin</i>	78
E. Alinéa 15(1)a) et paragraphe 15(2) et l'APAC.....	79
(xv) Rikk Salamat.....	82
F. Conclusion portant sur l'alinéa 15(1)a) de la <i>LCDP</i> en ce qui concerne l'APAC	91
G. Alinéa 15(1)a) et Air Canada.....	93
II. Conclusion finale	98

I. Introduction

[1] La présente instance vise soixante-dix plaignants, dont soixante-huit sont représentés par un avocat (les plaignants). Les plaignants, qui travaillaient comme pilotes chez Air Canada, allèguent avoir été l'objet de discrimination de la part de cette dernière et de l'Association des pilotes d'Air Canada (l'APAC) (les intimées) en raison de leur âge parce qu'il leur est demandé de prendre leur retraite à l'âge de 60 ans, contrairement aux articles 7 et 10 de la Loi canadienne sur les droits de la personne (la *LCDP*). Les dates de leur retraite obligatoire vont de 2005 à 2009.

[2] Pour que leurs plaintes soient accueillies, les plaignants doivent établir une preuve *prima facie* de discrimination puis, cela étant, il incombe aux intimées d'établir un moyen de défense sur la prépondérance de la preuve.

[3] Selon les modalités de la convention collective conclue entre Air Canada et l'APAC et les conditions du régime de retraite, les pilotes d'Air Canada sont tenus de prendre leur retraite le premier jour du mois suivant leur 60^e anniversaire. L'annexe A modifiée, soit les antécédents d'emploi des plaignants (4 janvier 2010) fournis par Air Canada, mentionne le nom, la date de naissance, la date du 60^e anniversaire et la date de la retraite de chaque plaignant. Il ressort que tous les plaignants étaient retraités à la date prescrite. Leur emploi a pris fin uniquement en raison de leur âge. Ce fait n'est pas contesté par les intimées. En conséquence, les plaignants ont établi une preuve *prima facie* de discrimination.

[4] Les intimées ont présenté deux moyens de défense contre l'allégation de discrimination : premièrement, en vertu de l'alinéa 15(1)c) de la et, deuxièmement, en vertu de l'alinéa 15 (1)a) et du paragraphe 15(2) de la *LCDP*.

A. Âge normal de la retraite, alinéa 15(1)c) de la *LCPD*

[5] Dans sa décision rendue le 9 avril 2009 dans *Vilven et Kelly c. Air Canada et l'APAC*, la Cour fédérale a rejeté la conclusion du Tribunal selon laquelle le groupe de comparaison

approprié aux fins de l'alinéa 15(1)c) de la *LCDP* était celui des pilotes qui effectuaient des vols internationaux réguliers à bord de gros-porteurs, vers des destinations à l'étranger, pour une importante entreprise de transport aérien international.

[6] La Cour a affirmé que l'alinéa 15(1)c) amène à se poser deux questions : premièrement, « [q]uel est le groupe de comparaison approprié pour ce qui est d'établir le genre d'emploi que détenaient les plaignants? » et, deuxièmement, « [q]uel est l'âge de la retraite? ».

[7] En outre, pour évaluer si un emploi est le « genre » d'emploi occupé par les plaignants, il faudrait mettre l'accent sur les tâches et les responsabilités fonctionnelles objectives de l'emploi en question. C'est-à-dire, que font réellement les pilotes d'Air Canada?

[8] Pour la Cour fédérale : « Ce que les pilotes d'Air Canada font *essentiellement*, c'est être aux commandes d'aéronefs de taille et de type divers, transportant des voyageurs vers des destinations intérieures et internationales, en traversant l'espace aérien canadien et étranger » (paragraphe 111).

[9] Ainsi, le bon groupe de comparaison devrait être celui des « pilotes au service de sociétés aériennes canadiennes et aux commandes d'aéronefs de taille et de type divers, transportant des voyageurs vers des destinations à la fois intérieures et internationales, en traversant l'espace aérien canadien et étranger » (paragraphe 112) (le critère).

[10] La Cour reprend ce critère au paragraphe 125 de sa décision lorsqu'elle affirme ce qui suit : « Pour résumer mes conclusions sur ce point : l'essentiel de ce que font les pilotes d'Air Canada peut être décrit comme suit : “piloter des appareils de taille et de type divers, transportant des voyageurs vers des destinations à la fois intérieures et internationales, en traversant l'espace aérien canadien et étranger”. De nombreux pilotes canadiens occupent des postes semblables, y compris ceux qui sont au service d'autres entreprises de transport aérien

canadiennes. Ce sont ces pilotes-là qui constituent le groupe de comparaison pour l'application de l'alinéa 15(1)c) de la Loi canadienne sur les droits de la personne ».

[11] La Cour a fait observer qu'à la date de l'exposé conjoint des faits soumis au Tribunal par les parties dans la décision *Vilven*, il existait au Canada cinq transporteurs aériens, à part Air Canada, qui s'occupaient de transporter des voyageurs vers des destinations intérieures et internationales : Jazz, Air Transat, CanJet, Skyservice et WestJet. Il n'y a rien dans cette observation qui semble indiquer que la Cour a reconnu que ces cinq compagnies aériennes satisfaisaient toutes au critère relatif au groupe de comparaison, énoncé aux paragraphes 112 et 125.

[12] Fait intéressant, la Cour a poursuivi en disant au paragraphe 170 de sa décision : « comme il a été expliqué précédemment, je suis d'avis que le Tribunal a commis une erreur dans son identification du "genre d'emploi" ». « Ce sont les pilotes au service d'entreprises de transport aérien international canadiennes, aux commandes d'aéronefs de tailles diverses se rendant à des destinations intérieures et internationales, en traversant l'espace aérien canadien et étranger, qui constituent le groupe de comparaison approprié ». Les expressions « transportant des voyageurs » et « à la fois » en ce qui concerne les destinations et « type » à propos de l'aéronef sont absents de cette formulation du critère relatif au groupe de comparaison.

[13] À l'égard de la deuxième question : « [q]uel est l'âge de la retraite? », la Cour a conclu qu'il n'est pas nécessaire d'avoir une règle impérative obligeant à prendre sa retraite à un âge fixe pour l'application de l'alinéa 15(1)c). La *LCDP* ne prévoit pas que la défense prévue à l'alinéa 15(1)c) n'est disponible que dans les cas où il existe, dans une industrie donnée, une règle impérative obligeant à prendre sa retraite à un âge en particulier. Plutôt, l'âge de la retraite qui est en litige doit être l'âge normal ou habituel au sein du secteur industriel applicable : comme ce fut le cas dans *McAllister c. Association des employeurs maritimes*, (1999) 36 C.H.R.R. D/446 (C.F. 1^{re} inst.), où la Cour a conclu qu'il y a une différence marquée entre l'âge de la retraite en vigueur et l'âge obligatoire de la retraite.

[14] La Cour convient avec le Tribunal dans la décision *Vilven* que la détermination de l'âge normal de la retraite nécessite une analyse statistique du dénombrement total des emplois similaires. Il faut donc déterminer, en se fondant sur des éléments factuels, l'âge auquel une majorité d'employés occupant des postes semblables prennent leur retraite, que ce soit obligatoire ou normal de la prendre.

[15] Dans *Campbell c. Air Canada* (1981), 2 C.H.R.R. D/602, il a été jugé que 60 ans était l'âge normal de la retraite parce qu'environ 81 % des agents de bord canadiens étaient tenus de prendre leur retraite à cet âge-là en vertu de leur convention collective. Dans *Canadian National Railway c. Prior* (1983), 4 C.H.R.R.D/268, le fait que 60 % des employés devaient prendre leur retraite à l'âge de 65 ans a été considéré comme suffisant pour conclure que 65 ans était l'âge normal de la retraite.

[16] Dans la décision *Vilven*, la Cour a fait référence aux preuves statistiques présentées au Tribunal au sujet des pilotes de ligne travaillant à la fois pour Air Canada et pour d'autres sociétés aériennes canadiennes choisies comme éléments de comparaison. Ces preuves ont démontré que 56,13 % des pilotes de ligne canadiens prenaient leur retraite à l'âge de 60 ans. La Cour a estimé que 60 ans était l'âge normal de la retraite pour l'application de l'alinéa 15(1)c) de la *LCDP*. (Le Tribunal en est arrivé au même résultat, mais en appliquant un critère différent pour déterminer le groupe de comparaison).

[17] Les plaignants contestent le recours à une analyse statistique en faisant valoir que le Tribunal est tenu d'interpréter l'alinéa 15(1)c) dans son contexte global en suivant le sens ordinaire et grammatical qui s'harmonise avec l'esprit de la *LCDP* et l'intention du législateur, ce qui peut ou non concorder avec les autres décisions judiciaires liées à cette disposition. À l'appui de cette position, les plaignants se fondent sur diverses sources, notamment les principes d'interprétation législative, le règlement en vertu de la *LCDP*, les délibérations du Sénat, une directive de la Cour suprême du Canada et d'autres autorités judiciaires.

[18] Ces sources ne prévoient pas une analyse statistique pour déterminer l'âge normal de la retraite. Les plaignants vont plus loin et suggèrent que, selon cette approche contextuelle, il peut s'avérer impossible de déterminer l'âge normal de la retraite. Ainsi, ils soutiennent que les intimées ne devraient pas pouvoir se prévaloir du moyen de défense que prévoit l'alinéa 15(1)c).

[19] Bien que ce soit un argument très intéressant, je ne vois pas comment je peux faire fi des autres décisions judiciaires, comme le préconisent les plaignants, notamment celles de la Cour fédérale. Ces décisions traitent des mêmes questions que celles qui sont abordées ici et lient le Tribunal.

B. Quel devrait être le critère pour le groupe de comparaison?

[20] Au sujet du groupe de comparaison, les intimées acceptent la formule employée par la Cour aux paragraphes 112 et 125, et s'appuient sur celle-ci. Les plaignants ont une opinion différente. Tant les plaignants que la Commission canadienne des droits de la personne (la CCDP) affirment que la formule prescrite par la Cour dans les deux paragraphes en question de sa décision ne devrait pas être appliquée à la lettre dans la détermination des groupes de comparaison appropriés. Au contraire, le critère énoncé par la Cour dans la décision *Vilven* a été déterminé par les faits de cette affaire et ne devrait être considéré que comme une ligne directrice qui aide le Tribunal à définir le groupe de comparaison.

[21] Tant les plaignants que la CCDP attirent l'attention sur le paragraphe 170 de la décision *Vilven* en guise d'appui à leur position et proposent que le critère devrait tenir compte des « *pilotes au service d'entreprises de transport aérien international canadiennes, aux commandes d'aéronefs de tailles diverses se rendant à des destinations intérieures et internationales, en traversant l'espace aérien canadien et étranger* ». Ils affirment que la Cour a ajouté l'expression « à la fois » dans le critère relativement aux destinations intérieures et internationales pour insister sur le fait que le Tribunal avait commis une erreur en limitant le groupe de comparaison aux transporteurs aériens qui ne font que des vols à destination internationale. La Cour n'avait pas l'intention de faire en sorte que la définition du groupe de comparaison soit plus restrictive

que celle du Tribunal. Le paragraphe devrait être pris isolément pour y inclure un transporteur aérien qui exploite des vols uniquement vers des destinations intérieures ou uniquement vers des destinations internationales.

[22] En outre, tant les plaignants que la CCDP affirment que l'absence de l'expression « de type divers » dans le paragraphe 170 est logique, sinon, deux des principaux concurrents d'Air Canada, qui n'exploitent qu'un type d'aéronef, seraient exclus du groupe de comparaison.

[23] Il en est ainsi même si leurs pilotes ne font essentiellement que ce que les pilotes d'Air Canada font, soit transporter les passagers vers des destinations nationales et internationales. La CCDP supprimerait également du critère l'expression « de tailles diverses » en faisant valoir que la taille n'a pas d'importance. Que l'aéronef soit petit, moyen ou gros, l'essentiel de ce que fait un pilote ne change pas.

[24] Il est regrettable que la Cour ait poursuivi en définissant le critère relatif au groupe de comparaison pour une troisième fois et d'une façon quelque peu différente de celle figurant au paragraphe 170 de sa décision. La Cour n'a pas expliqué, à ce stade avancé de sa décision, pourquoi ce critère devrait être modifié. À mon avis, cela devrait être considéré davantage comme une question d'inattention plutôt que comme une redéfinition du critère en question.

[25] Ce que le Tribunal doit faire en l'espèce est ce qu'a fait la Cour dans *Vilven*, soit poser la question suivante et y répondre : quel est l'essentiel de ce que font les pilotes d'Air Canada? Les éléments de preuve en l'espèce démontrent que ce que font les pilotes d'Air Canada est décrit par la Cour dans *Vilven* aux paragraphes 112 et 125. Ainsi, les facteurs à appliquer en l'espèce sont identiques à ceux qui ont été appliqués dans *Vilven* pour déterminer le groupe de comparaison approprié.

(i) Le groupe de comparaison des intimées

[26] Il incombe aux intimées de répondre à la preuve prima facie de discrimination établie par les plaignants. Pour ce faire, les intimées ont présenté en preuve deux tableaux : [traduction] « Tableau des transporteurs aériens canadiens, facteurs s'appliquant au groupe de comparaison, 2005 à 2008 » (« R-Tableau 1 ») produit par le capitaine Steven Duke, Six Sigma Black Belt, Opérations aériennes. Le deuxième tableau, [traduction] « Tableau révisé des transporteurs aériens canadiens, facteurs s'appliquant au groupe de comparaison en octobre 2009 » (« R-Tableau 2 »), a été produit par Harlan Clark, directeur, Relations de travail chez Air Canada.

[27] Les deux tableaux des intimées traitent des activités des mêmes transporteurs aériens qui ont été mentionnés par les plaignants, le capitaine Duke pour les années 2005 à 2008 et M. Clark pour 2009. Ils comptent 37 transporteurs aériens canadiens à examiner. Dans les tableaux, il est inscrit [traduction] « oui » ou [traduction] « non » sous chacun des cinq volets du critère. Lorsque c'est « oui » pour l'ensemble des volets, le transporteur aérien fait partie du groupe de comparaison.

[28] En ce qui concerne les « tailles diverses », le capitaine Duke ainsi que M. Clark se sont appuyés sur la définition fournie par l'Office des transports du Canada (OTC) dans son Guide pour le dépôt de demandes : Par les transporteurs canadiens pour obtenir une licence en vue d'exploiter un service national ou international à la demande. Ils ont choisi la définition de l'OTC plutôt que celle des sous-parties 703, 704 et 705 de Transports Canada (TC), parce qu'elle fait référence au nombre de sièges et, dans le cas des compagnies aériennes qui transportent des passagers, le nombre de sièges était un dénominateur commun à tous les transporteurs aériens.

[29] L'OTC classe les aéronefs en fonction de la capacité maximale certifiée (CMC). Un « gros aéronef » est un aéronef équipé pour le transport de passagers et ayant une CMC de plus de 89 passagers. Un « aéronef moyen » est un aéronef équipé pour le transport de passagers et

ayant une CMC de plus de 39 passagers sans dépasser 89 passagers. Un « petit aéronef » est un aéronef équipé pour le transport de passagers et ayant une CMC d'au plus 39 passagers.

[30] Le capitaine Duke et M. Clark ont déterminé qu'un vol intérieur signifiait d'un point à un autre du Canada, sur un vol régulier ou non et que l'aéronef passe ou non au-dessus des É.-U. Ils ont établi qu'une destination internationale comportait un vol entre deux villes, une au Canada et l'autre à l'étranger.

[31] La Loi sur les transports au Canada (article 55) ainsi que le Guide pour le dépôt de demandes : Par les transporteurs canadiens pour obtenir une licence en vue d'exploiter un service national ou international à la demande de l'OTC définissent le « service intérieur » par service aérien offert soit à l'intérieur du Canada, soit entre un point qui y est situé et un point qui lui est extérieur sans pour autant faire partie du territoire d'un autre pays, et le « service international » par service aérien offert entre le Canada et l'étranger. Sur le site Recherche de licences d'un transporteur aérien (RLTA) de l'OTC, le type de licence « service intérieur » renvoie à un « service à l'intérieur du Canada ».

[32] Au sujet des tailles diverses, M. Clark a fait allusion au site Web Recherche de liste d'exploitants (RLE) de TC qui donnait un aperçu des divers types d'aéronef pour un transporteur aérien donné et qui s'en servait comme indication pour déterminer les différents types de transporteurs aériens. Le capitaine Duke s'appuyait sur ce que les représentants des transporteurs aériens lui ont dit au sujet des types d'aéronef exploités par les transporteurs.

(ii) Le groupe de comparaison des plaignants

(a) Éléments de preuve du capitaine Paul Prentice

[33] Le capitaine Prentice fait partie des plaignants en l'espèce. Il a été employé comme premier officier par Air Canada. Il a pris sa retraite le 1^{er} octobre 2005, soit le premier jour du mois suivant son 60^e anniversaire. Durant une période de sa carrière à Air Canada, soit de 1997

environ à 2001, il a occupé le poste de directeur des opérations aériennes et de la sécurité des vols. Il est retourné au vol de ligne parce qu'il devait prendre sa retraite environ 18 mois plus tard et voulait redevenir pilote d'aéronef.

[34] Le capitaine Prentice a conçu trois tableaux. Son premier tableau (C-Tableau 1) intitulé [TRADUCTION] « Âge de la retraite des pilotes œuvrant pour des transporteurs aériens canadiens » au 31 décembre 2005 combine les activités de chaque compagnie aérienne, le nombre total de pilotes, l'âge de leur retraite et la politique. Il comprend les rubriques suivantes : transporteur aérien, pilotes; âge de la retraite, politique en matière de retraite, vols internationaux, passager, fret; sous-partie 705, données fournies par et coordonnées. Il n'existe pas de catégories pour les vols intérieurs ou pour les tailles et types divers.

[35] Le C-Tableau 1 provient de l'exposé des faits du capitaine Prentice, en date du 6 février 2006, qu'il a soumis à la CCDP à l'appui de sa plainte relative aux droits de la personne. Il a examiné ce qu'il considérait être la jurisprudence pertinente à l'alinéa 15(1)c) et a dressé une liste des compagnies aériennes canadiennes, tirée du site Web de TC, qu'il jugeait comparables à Air Canada. Ces compagnies ont le statut d'entreprises de transport aérien dont les activités sont régies par la sous-partie 705 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) et sont titulaires d'un certificat d'exploitation aérienne (CEA) à l'instar d'Air Canada.

[36] Il a fourni une liste de neuf transporteurs aériens qui comptaient au total 3 090 pilotes contre 3 066 pour Air Canada. Il a obtenu cette information en communiquant avec le personnel clé qu'il connaissait chez ces transporteurs et qui avait accès aux listes d'ancienneté indiquant le nombre de pilotes qui occupaient des postes semblables à ceux des pilotes d'Air Canada. De ces sources, il a également obtenu la confirmation que les pilotes de ces transporteurs aériens n'étaient pas tenus de prendre leur retraite à l'âge de 60 ans.

[37] Après avoir déterminé qu'Air Canada faisait partie de la minorité sur le plan statistique, il n'a pas fait d'autres recherches et il a transmis les renseignements à la CCDP.

[38] Aux fins de l'audience en l'espèce, le capitaine Prentice a poursuivi sa collecte d'information. Il a affirmé que la collecte des données pour le C-Tableau 1 était le fruit d'une démarche collective, soit celle d'un groupe de cinq pilotes dont il faisait partie. Dans certains cas, il a reçu l'information d'autres membres du groupe et, dans d'autres cas, il a fait des recherches sur le site Web. Lorsqu'il indiquait sur le C-Tableau 1 que les données avaient été fournies en ligne, il devait vérifier si le transporteur aérien avait un site Web. Le cas échéant, lui ou un autre membre du groupe devait communiquer avec le transporteur aérien.

[39] En ce qui concerne les numéros de téléphone des transporteurs aériens figurant sur le tableau, le capitaine Prentice a déclaré qu'il en aurait appelé une bonne partie, mais il ne savait pas quels transporteurs ont été joints par d'autres membres.

[40] En ce qui concerne le nombre total de pilotes pour chaque transporteur aérien, il a obtenu les listes d'ancienneté des pilotes d'Air Canada datant du 1^{er} janvier 2006 et les listes des postes occupés par les pilotes de Jazz pour 2005. Il s'est également reporté aux annexes A et B de l'exposé conjoint des faits dans la décision *Vilven* qui donnent le nombre de pilotes d'Air Canada, de Jazz, d'Air Transat, de CanJet, de Skyservice et de WestJet. Pour les autres transporteurs aériens figurant sur le C-tableau 1, lui ou d'autres membres du groupe ont obtenu cette information d'une personne qui avait travaillé ou qui travaillait pour le transporteur.

[41] Le capitaine Prentice croyait que le nombre de pilotes qu'il avait obtenu serait plus précis à la fin de l'année, parce les listes d'ancienneté étaient plus stables au cours de la dernière partie de l'année. Il a donc choisi le 31 décembre 2005 comme aperçu. La collecte de données mensuelles ou annuelles s'est avérée un cauchemar. Les listes d'ancienneté des pilotes sont très fluctuantes et il était au-delà de ses capacités de recueillir l'information mensuelle ou annuelle. Si le nombre de pilotes se rapprochait des données qu'il avait acquises, il utilisait les données de la décision *Vilven*.

[42] En ce qui concerne l'[TRADUCTION] « âge de la retraite » figurant sur le C-Tableau 1, le capitaine Prentice a mentionné qu'il a utilisé les données tirées des exposés des faits dans *Vilven*. Le tableau révèle que tous les transporteurs aériens dont il a dressé la liste fixent l'âge de la retraite à 65 ans. Seule Air Canada fixe l'âge de la retraite à 60 ans. Concernant la [TRADUCTION] « politique en matière de retraite » figurant sur le C-Tableau 1, une partie des données provient de l'exposé conjoint des faits dans *Vilven* et, pour le reste des transporteurs aériens, les données peuvent provenir des appels téléphoniques faits chez les transporteurs figurant sur la liste.

[43] Quant aux transporteurs aériens qui figuraient parmi les groupes de comparaison, le C-tableau 1 compte trente-quatre compagnies aériennes dont les activités sont régies par la sous-partie 705 et deux compagnies, par la sous-partie 704 (Air Alliance/Georgian et Air Inuit). Le site Web de TC, partie VII du RAC, définit un CEA aux termes des sous-parties 705 et 704.

[44] Un certificat régi par la sous-partie 705, Exploitation d'une entreprise de transport aérien, est délivré à un exploitant aérien qui utilise un aéronef dont la masse maximale homologuée au décollage (MMHD) est supérieure à 19 000 livres et pour lequel un certificat de type canadien a été délivré autorisant le transport de 20 passagers ou plus.

[45] Un certificat régi par la sous-partie 704, Exploitation d'un service aérien de navette, est délivré à un exploitant aérien qui utilise un aéronef dont la MMHD ne dépasse pas 19 000 livres et dont la configuration prévoit de 10 à 19 sièges inclusivement, sans compter les sièges des pilotes.

[46] Un certificat régi par la sous-partie 703, Exploitation d'un taxi aérien, est délivré pour un aéronef dont la MMHD ne dépasse pas 19 000 livres et dont la configuration prévoit au plus neuf sièges, sans compter les sièges des pilotes.

[47] Le capitaine Prentice a cherché sur le site Web « Recherche de liste d'exploitants – RLE » de TC, en octobre 2009, les transporteurs aériens dont les activités sont régies par la sous-

partie 705 et il en a obtenu trente-sept. Il a également cherché sur ce site les transporteurs aériens dont les activités sont régies par la sous-partie 704 et il en a obtenu quatre-vingt-sept.

[48] Même si le capitaine Prentice n'a pas inclus les transporteurs aériens relevant de la sous-partie 704 dans le C-Tableau 1 (à l'exception d'Air Alliance et d'Air Inuit), les plaignants affirment que ces transporteurs aériens satisfont au critère du groupe de comparaison. Ils veulent que le Tribunal tienne compte de ces transporteurs comme groupes de comparaison de réserve si un problème se pose du point de vue des chiffres appuyant leur position.

[49] Le capitaine Prentice a déclaré qu'il n'a pas communiqué avec les transporteurs aériens de la sous-partie 704 et les plaignants n'ont présenté aucune analyse au-delà des renseignements figurant sur le site Web de TC pour démontrer que ces transporteurs appartenaient au groupe de comparaison. Aucun élément de preuve n'a été présenté sur le nombre de postes de pilote de ces transporteurs, mis à part l'estimation fournie par le capitaine Prentice, qui repose sur son expérience au sein de l'industrie, à savoir que vous avez besoin d'au moins 1 500 pilotes pour que ces transporteurs aériens continuent de fonctionner.

[50] En ce qui a trait aux [TRADUCTION] « vols internationaux », le capitaine Prentice a déclaré qu'il avait consulté le site Web du transporteur aérien pour voir s'il s'agissait d'une entreprise d'affrètement. Si lui ou un des autres pilotes qui l'aidaient ne trouvaient rien à ce sujet sur le site Web, alors, ils communiquaient avec le transporteur. Le capitaine Prentice incluait dans le groupe de comparaison les transporteurs aériens s'ils effectuaient effectivement des vols internationaux et réguliers ou des vols d'affrètement ou encore, s'ils détenaient une licence ou s'ils étaient disposés et aptes à le faire.

[51] Il a posé la question suivante aux responsables des transporteurs aériens qu'il a joints au téléphone : s'il voulait affréter un aéronef à destination des États-Unis, pouvaient-ils le faire? C'était en 2009. Il n'a pas posé de questions concernant l'année 2005. Il ne pouvait mentionner les questions qui ont été posées par les autres membres du groupe. Donc, toutes les données

figurant sous la rubrique [TRADUCTION] « vols internationaux » du C-tableau 1 sont celles de 2009.

[52] Le capitaine Prentice n'a inclus dans le C-Tableau 1 aucune catégorie relative aux divers types ou tailles d'aéronef et n'a pas donné la raison pour laquelle ce facteur n'a pas été pris en compte.

[53] La conclusion que le capitaine Prentice a tirée du C-Tableau 1 est que le nombre de pilotes employés par les compagnies aériennes du groupe de comparaison, au 31 décembre 2005, s'élevait à 5 350, comparativement à 3 037 pour Air Canada. Exprimé en pourcentage, le nombre total de pilotes du groupe de comparaison représente 63,8 % du nombre total de pilotes d'Air Canada.

(iii) Conclusion concernant le C-Tableau 1 et l'âge normal de la retraite

[54] À mon avis, des problèmes se posent si les plaignants s'appuient sur le C-Tableau 1 du capitaine Prentice pour établir l'âge normal de la retraite aux fins de l'alinéa 15(1)c). Comme l'a expliqué le capitaine, le C-Tableau 1 donne un aperçu de la situation au 31 décembre 2005. Mais certains des chiffres relatifs aux pilotes sont tirés de l'exposé conjoint des faits dans la décision Vilven qui datent de 2006. Les autres chiffres relatifs aux pilotes ont été obtenus par le capitaine Prentice ou par ses collègues ayant communiqué avec les transporteurs aériens en 2009. Les données relatives aux vols internationaux remontent à 2009. Ainsi, le C-Tableau 1 est un hybride des données de 2005, de 2006 et de 2009, mais est censé représenter la situation telle qu'elle était en décembre 2005.

[55] Comme dernier point, mais non le moindre, le capitaine Prentice a élaboré sa propre formule quant aux facteurs qui devraient servir à déterminer le groupe de comparaison. Il n'inclut que deux des cinq volets définis par la Cour. J'ai déterminé que les cinq volets devraient être utilisés pour déterminer le groupe en question. Même si le paragraphe 170 de la décision de la Cour dicte la conduite à suivre, les facteurs mis de l'avant par le capitaine ne concordent pas.

Il peut être possible de s'éloigner quelque peu de la formulation de la Cour, mais il doit y avoir certaines raisons qui le justifient. En l'espèce, il n'y en a aucune, à moins qu'elle ne s'inspire de sa présentation initiale à la CCDP. Il s'agit peut-être d'une explication, mais ce n'est pas une justification.

[56] Pour ces motifs, je ne peux pas admettre son C-Tableau 1 comme base pour établir l'âge normal de la retraite.

[57] Le capitaine Prentice a élaboré un deuxième tableau, soit le [TRADUCTION] « Tableau des transporteurs aériens canadiens, facteurs s'appliquant aux groupes de comparaison, 2005 à 2009 ». Les plaignants ont soumis ce tableau comme contre-preuve. Il répond au R-tableau 1 du capitaine Duke ainsi qu'au R-tableau 2 de M. Clark. Ce que le capitaine Prentice a fait, c'est d'indiquer, pour chaque transporteur aérien, sous chacun des cinq volets, lorsque sa conclusion différait de celle de M. Clark et du capitaine Duke.

[58] En élaborant le C-Tableau 2, le capitaine Prentice a eu recours à des définitions dans son application du critère qui différaient de celles du capitaine Duke et de M. Clark. Les différences avaient trait principalement aux vols intérieurs et internationaux, et aux tailles diverses. Quant au type, s'il s'agissait d'un modèle différent d'aéronef, ainsi qu'il est montré sur le site Web « RLE » ou sur le site Web du transporteur, le capitaine Prentice devait considérer qu'il s'agit d'un type différent.

[59] En ce qui concerne les tailles diverses, il n'a pas utilisé les catégories « petit, moyen ou gros » de l'OTC, selon le nombre maximum de passagers autorisés. Il s'est plutôt appuyé sur la masse maximale fournie par la RLE de TC.

[60] Notamment, s'il y avait une différence de poids excédant 500 lb, le capitaine Prentice considérait les aéronefs comme étant d'une taille différente. Il a affirmé que sa ligne de démarcation ne reposait sur aucun document officiel, mais plutôt sur la logique. Il a donné

l'exemple d'un BE100 de 11 500 lb et d'un BE99 de 11 000 lb. Il s'agirait de types différents d'aéronef, mais non de taille différente. Un BE100 de 11 500 lb et un DHC8 de 34 500 lb seraient des types différents d'aéronef, de taille différente.

[61] En ce qui concerne la question des vols internationaux, le capitaine Prentice s'est appuyé sur la RLTA pour déterminer si un transporteur aérien est autorisé à effectuer des vols internationaux. Il s'est également fondé sur le site Web du transporteur et sur l'information obtenue par courriel de représentants des compagnies aériennes. S'il ne pouvait obtenir de plus amples renseignements sur le site Web ou en communiquant avec le transporteur, il devait compter uniquement sur la RLTA.

[62] Il devait déterminer pour les vols internationaux si le transporteur aérien était autorisé à effectuer des vols nolisés internationaux ou s'il était autorisé à effectuer des vols internationaux, et s'il était capable et désireux de fournir une estimation du tarif aérien pour un vol nolisé international et d'assurer le service.

(iv) Tableaux combinés des groupes de comparaison

[63] J'ai regroupé dans un seul tableau les R-tableau 1, R-tableau 2 et C-tableau 2, qui met en évidence uniquement les transporteurs aériens pour lesquels les parties ne sont pas d'accord en ce qui concerne l'observation ou non du critère et les raisons de leurs divergences.

[64] ***Le capitaine Duke : Air Transat : Question : Service intérieur : non Taille : non Source de données : témoignage de Anne Bujold, conseillère en ressources humaines.*** Elle a affirmé qu'Air Transat est un exploitant de vols d'affrètement de vacanciers qui a effectué de 2005 à 2009 des vols réguliers vers 60 destinations en Europe, dans les Caraïbes, au Mexique, aux États-Unis et en Amérique du Sud. Elle a également précisé qu'Air Transat n'a effectué aucun Service intérieur de 2005 à 2009. Pendant cette période, le transporteur aérien avait deux types d'aéronef, soit le A310 et le A330. Ce sont de gros aéronefs.

[65] **M. Clark : Air Transat pour 2009 : comme ci-dessus.** De plus, M. Clark a tenté de réserver un vol sur Air Transat de Montréal à Toronto, de Montréal à Vancouver et de Toronto à Vancouver et n'a pu le faire. Il a expliqué qu'Air Transat n'offre pas le service entre une ville canadienne et une autre.

[66] **Le capitaine Prentice : Air Transat : Question : Service intérieur : oui Taille : oui Source de données : site Web de l'OTC, Recherche de licences d'un transporteur aérien (RLTA, 2009).** Cela indique qu'Air Transat détient une licence pour l'exploitation d'un service intérieur. Il a également produit un **avis de changement d'horaire de Nolitours, en date de novembre 2009**, qui indique un vol effectué par Air Transat de Puerto Vallarta à Toronto, ainsi qu'une **lettre de Janet Brock, propriétaire de Voyage Plus (2009)**, qui mentionne qu'Air Transat effectue souvent des liaisons entre des villes canadiennes pour acheminer des passagers vers des destinations internationales. Le capitaine Prentice s'est appuyé sur ces éléments de preuve pour démontrer qu'Air Transat dessert des destinations intérieures. Le **Registre d'immatriculation des aéronefs civils canadiens de TC (2010) (RIACC)** relatif à Air Transat indique que le transporteur exploite les A310-300, A330-243 et A330-342.

[67] **Le capitaine Duke : SkyService : Question : Service intérieur : non Taille : non Source de données : directeur, Planification et établissement des horaires.** SkyService a cessé les vols intérieurs de passagers en 2005. De 2005 à 2008, Skyservice a utilisé trois tailles d'aéronef : le B757 et les A320 et A330. Selon la définition de l'OTC, il s'agit tous de gros aéronefs.

[68] **M. Clark : Skyservice pour 2009 : comme ci-dessus sauf pour la source de données : témoignage de Phillip Goss.** M. Goss est un spécialiste des ressources humaines chez Skyservice. Skyservice était un exploitant de services de nolisement avec lequel les organisateurs de voyages concluaient des contrats aux termes desquels ces derniers devaient fournir l'aéronef alors que Skyservice fournissait l'équipage à bord, soit les pilotes et les agents de bord. Actuellement, Skyservice ne dessert pas les destinations intérieures. Lorsque M. Goss est entré

au service de Skyservice en 2007, la compagnie offrait exclusivement des vols internationaux, mais était autorisée à offrir des vols internationaux ainsi que des vols intérieurs. En 2009, Skyservice disposait de 16 aéronefs qui lui étaient fournis et d'un aéronef dont elle était propriétaire. Cette flotte comptait huit A320 et huit 757 : deux types différents d'aéronef, mais qui sont tous de gros appareils.

[69] **Le capitaine Prentice : Skyservice : Question : Service intérieur : oui Taille : oui Source de données : Wikipédia.** Le site présente les différents types d'aéronefs exploités par Skyservice, soit les B767-300, A319-100 et A330-340. Sur le **RIACC (2010)** figurent les différents types d'aéronefs de Skyservice aviation d'affaire 1. **Imprimés produits par Sabre Airline Solutions (2007)** : il s'agit de rapports imprimés de vols du capitaine Robert Kelly sur lesquels figurent le vol 393 de Skyservice (YYC-YVR) et le vol 394 (YVR-YCR) effectués le 12 février 2007 et le 13 février 2007, vol de retour Calgary-Vancouver. D'autres vols y figurent : YWG-YVR et YVR-YYZ (23 décembre 2006), YWG-YQR (Regina) et YQR-YYZ (décembre 2005).

[70] **Le capitaine Duke : WestJet : Question : Taille : non Type : non Source de données : vice-président directeur, Opérations.** Ce dernier a indiqué qu'en 2005, WestJet exploitait des aéronefs de types B737A et B737C, qui sont de tailles différentes et sont considérés comme deux gros aéronefs. En ce qui concerne les types d'aéronef, WestJet a cessé d'exploiter le B737A en 2005 de sorte que, de 2006 à 2008, la compagnie n'exploitait qu'un type d'aéronef, soit le B737C. Elle continue d'utiliser seulement le B737C.

[71] **M. Clark : Westjet pour 2009 : comme ci-dessus sauf pour la source de données : Témoignage de Fazel Manji.** M. Manji occupe le poste d'analyste de la rémunération chez Westjet. Ce transporteur achemine les passagers vers 66 destinations, dont le Canada, les États-Unis et les destinations soleil. En 2009, la compagnie exploitait le B737 Séries 600/700/800 qui est un gros aéronef, selon la définition de l'OTC. Le B737 représente un type d'aéronef.

[72] **Le capitaine Prentice : Westjet : Question : Taille : oui Type : oui Source de données : RIACC de TC (2010).** Le registre indique que Westjet exploite le B737 Séries 600/700/800. La compagnie a retiré la série 200 en 2006. Le capitaine Prentice s'est appuyé sur ce document pour les différents types et différentes tailles d'aéronef de 1996 à 2006.

[73] **Le capitaine Duke : Air Georgian : Question : Taille : non Source de données : gestionnaire de la paie et des ressources humaines.** M. Duke s'est entretenu avec ce dernier qui l'a informé également par courriel que la flotte d'Air Georgian comptait un certain nombre d'aéronefs de types différents pendant les années visées, mais qu'il s'agissait de petits appareils selon la définition de l'OTC.

[74] **M. Clark : Air Georgian pour 2009 : Question : Taille : non Type : non Source de données : témoignage de Marjorie Vivanco.** La compagnie Air Georgian ne répond pas au critère, parce qu'elle n'exploite pas des aéronefs de tailles et de types divers. Selon M^{me} Vivanco, depuis 2009, la compagnie n'a utilisé que le BE1900, qui est un petit aéronef. Elle a cessé d'exploiter le BE300-350, le BE90 et le Cessna 550 en 2007.

[75] **Le capitaine Prentice : Air Georgian : Question : Taille : oui Type : oui Source de données : RLE de TC (2010) :** le site présente les types d'aéronefs suivants : le BE90, 9 300 lb, RAC 703; le BE300, 14 000 lb, RAC 703; le BE1900, 17 000 lb, RAC 704; le Cessna 550, 13 300 lb, RAC 704. Sur le RIACC (2010) figurent différents types d'aéronef, tels que le BE et le BAE25.

[76] **Le capitaine Duke : Bearskin Airline : Question : Taille : non Type : non Source de données : chef pilote.** De 2005 à 2008, Bearskin n'a exploité qu'un petit aéronef et qu'un seul type. Le capitaine Duke s'est également appuyé sur ses connaissances personnelles en tant que pilote de la compagnie aérienne Bearskin où il a travaillé pendant cinq ans.

[77] **M. Clark : Bearskin Airline pour 2009 : Question : Service international : ? Taille : non Type : non Source de données : pièce R-14, onglet 7.** M. Clark a fait référence au site Web de la compagnie pour sa réponse négative aux trois questions ci-dessus. Il ne s'est toutefois pas reporté à la partie du site qui mentionne que Bearskin exploite des aéronefs nolisés partout en Amérique du Nord. Il n'accepterait pas que « non » soit changé par « oui », mais il accepterait que soit ajouté un point d'interrogation dans la colonne Service international du R-tableau 2.

[78] **Le capitaine Prentice : Bearskin Airline : Question : Service international : oui Taille : oui Type : oui Source de données : RLE (2009).** Selon le site, Bearskin exploite le BE99-100, 11 000 lb et le SW-4-5, 17 000 lb, des aéronefs dont les activités sont régies par la sous-partie 704 du RAC. **Demande par courriel envoyée par Dr Kelly à Bearskin Airlines (2009).** Il s'agit d'un courriel qui comporte les données que Dr Kelly a obtenues du site Web RLTA de l'OTC et des réponses données par James Reszitaryk, coordonnateur des vols/vols nolisés chez Bearskin, aux questions posées par Dr Kelly. Il mentionne que le transporteur Bearskin est autorisé à offrir un service international régulier et à la demande. Il indique également que le transporteur a offert des services aériens d'affrètement internationaux de 2005 à 2009, le dernier vol nolisé étant en août 2009, et qu'il pouvait et était en mesure d'offrir un service d'affrètement international en tout temps de 2005 à 2009.

[79] **Le capitaine Duke : CanJet : Question : Service intérieur : non Taille : non Source de données : chef pilote.** CanJet a mis fin à ses activités intérieures en 2006 et, en 2007-2008, la compagnie n'a desservi que des destinations entre le Canada et les destinations soleil. En 2005, CanJet avait une flotte mixte composée de deux types différents, soit le B737 A et le B737 B. Elle a cessé d'exploiter le B737A en 2006 et le B737B, en 2007. Depuis 2008, elle n'exploite qu'une flotte de B737 C.

[80] **M. Clark : CanJet pour 2009 : Question : Service intérieur : non Taille : non Type : non Source de données : Témoignage de Kim Maguiness.** M^{me} Maguiness est directrice des ressources humaines chez CanJet. Elle a témoigné que, jusqu'en septembre 2006, CanJet

desservait les villes au Canada en offrant aux voyageurs un tarif réduit. En septembre 2006, la compagnie a mis fin aux vols intérieurs et a continué de fonctionner en tant qu'exploitant de vols d'affrètement. En 2005 et 2006, sa flotte se composait du Boeing 737 Séries 300/500. En 2009, elle exploitait le B737-800.

[81] **Le capitaine Prentice : CanJet Question : Service intérieur : oui Taille : oui Type : oui Source de données : le site Web de la RLTA de l'OTC (2009)** indique que CanJet est autorisée à effectuer des vols intérieurs et à offrir un service régulier et à la demande. Le **site Web RLE de l'OTC (2009)** fait figurer parmi la flotte de CanJet les aéronefs B737 Séries 300/400/500 et B737 Séries 600/700/800/900. **Lettre (non datée) du gestionnaire de l'établissement des horaires et de la planification des vols d'affrètement.** La lettre mentionne que CanJet a exploité une compagnie aérienne de transport régulier jusqu'en septembre 2006, date à laquelle elle est devenue uniquement un exploitant de services d'affrètement. Le transporteur est autorisé actuellement à effectuer des vols nolisés en Amérique du Nord et au niveau international. De 2005 à 2009, sa flotte se composait du Boeing B737 Séries 200/300/500 d'une capacité de 120 sièges, de 132 sièges et de 118 sièges, respectivement. Actuellement, elle exploite le B737-800, d'une capacité de 189 sièges.

[82] **Le capitaine Duke : Kelowna Flightcraft : Question : Passager : non Source de données : chef pilote.** Kelowna a rempli les conditions pour faire partie du groupe de comparaison pour la période de 2005-2006, mais non pour la période de 2007-2008. Selon le chef pilote, la compagnie n'assurait que le transport aérien du fret en 2007-2008.

[83] **M. Clark : Kelowna Flightcraft pour 2009 : Question : Service international : non Passager : non Source de données : pièce R-14, onglet 9.** Selon le **site Web de la compagnie (2009)**, Kelowna n'a assuré le transport aérien du fret qu'en 2009; elle desservait toutes les grandes villes au Canada et pouvait offrir le service en matière de fret dans toutes les régions en Amérique du Nord et au niveau international.

[84] **Le capitaine Prentice : Kelowna Flightcraft : Question : Service international : oui Passenger : oui Source de données : RLTA de l'OTC (2009).** Ce site indique que Kelowna est autorisée à offrir un service international à la demande. **Courriel de novembre 2009 envoyé par Dr Kelly au capitaine Prentice.** Ce courriel contient des renseignements sur l'histoire de Kelowna et ses activités actuelles. Selon ces renseignements, Kelowna compte trois bases principales, soit à Kelowna, à Hamilton et à Portage la Prairie, et neuf bases secondaires à l'échelle du Canada, de la Colombie-Britannique à Terre-Neuve, et exerce des activités importantes partout au Canada. Il indique également que Kelowna offre des services de jet d'affaires.

[85] **Le capitaine Duke : Arctic Sunwest : Question : Taille : non Source de données : chef pilote.** De 2005 à 2008, sa flotte se composait des modèles Dash-8-100 Twin Otters et Buffalos qui étaient de petits aéronefs.

[86] **M. Clark : Arctic Sunwest pour 2009 : Service international : non Taille : non Source de données : pièce R-14, site Web de la compagnie, onglet 10 (2009).** Le site présente de petits aéronefs (à l'exception du DH5, modèle Buffalo, qui est un aéronef cargo) et un horaire qui indique des vols intérieurs dans le Nord seulement.

[87] **Le capitaine Prentice : Arctic Sunwest : Question : Service international : oui Taille : oui Source de données : site Web RLTA (2009).** Selon ce site, la compagnie Arctic est autorisée à offrir un service de transport international à la demande. **Site Web RLE de TC (2010).** Le site affiche les différents types d'aéronef et leur MMHD : BE99-100, 11 000 lb; DH2, 6 000 lb; DH6, 12 500 lb; DH5, modèle Buffalo, 38 000 lb; et DH8, 34 500 lb. Ces aéronefs sont un mélange d'aéronefs dont les activités sont régies par les sous-parties 702, 703, 704 et 705 du RAC. **Courriel (novembre 2009) envoyé par Renee Mayne, Ventes de vols nolisés, Arctic Sunwest, à Dr Kelly.** Le courriel mentionne que la compagnie est en mesure d'organiser des vols nolisés vers les États-Unis si elle obtient au moins une semaine de préavis et avait récemment offert des services d'affrètement aux États-Unis en septembre.

[88] **Le capitaine Duke : Central Mountain Air : Question : Service international : non Taille : non Source de données : vice-président de la compagnie aérienne.** Cette compagnie n'a pas effectué de vols internationaux depuis 2005. Sa flotte se compose des aéronefs Beech 1900 et Dornier 328, qui sont tous deux de petits aéronefs.

[89] **M. Clark pour 2009 : Central Mountain Air pour 2009. Question :** Comme ci-dessus. **Source de données : pièce R-14, onglet 11, site Web de la compagnie (2009).** Le site mentionne que la compagnie offre des vols réguliers et nolisés à plus de 17 collectivités de l'Alberta et la Colombie-Britannique. Sa flotte comprend le BE19 et le Dornier328, d'une capacité de 18 et de 30 sièges.

[90] **Le capitaine Prentice : Central Mountain Air : Question : Service international : oui Taille : oui Source de données : RLTA de l'OTC (2009).** Le site montre que la compagnie est autorisée à offrir un service international régulier et à la demande. RLE de TC (2009) pour la taille des aéronefs, BE19, 17 000 lb et D328, 28 000 lb. **Courriel de novembre 2009 envoyé par le service de régulation des vols de Vancouver, Northern Thunderbird Air, à Dr Kelly.** Le courriel indique que la compagnie est actuellement autorisée à effectuer des vols nolisés à destination et en provenance du Canada et des É.-U. Il s'agit d'une compagnie de nolisés qui fournira une estimation du tarif aérien de façon ponctuelle pour un affrètement pour voyage de groupe et si cette offre est acceptée, le client peut embarquer en moins de deux heures. La RLE pour Central Mountain Air n'affiche rien pour Northern Thunderbird. Une autre RLE indique que Northern Thunderbird détient un permis d'exploitation aux termes de la sous-partie 704. Le capitaine Prentice a convenu qu'il semblerait qu'il s'agisse d'une compagnie aérienne distincte.

[91] **Le capitaine Duke : Air Labrador : Question : Service international : non Taille : non Source de données : directeur, Opérations aériennes.** De 2005 à 2008, la flotte de la compagnie se composait de Dash-6, de Dash-8 et de Cessna 208. Ce sont de petits aéronefs selon la définition de l'OTC, RAC 703-704. Le capitaine Duke a demandé s'ils ont volé à destination des É.-U. au cours de cette période et la réponse a été négative.

[92] **M. Clark : Air Labrador pour 2009 : Question :** comme ci-dessus. **Source de données : pièce R-8, onglet 12, site Web de la compagnie (2009) :** le plan de vol et la grille des horaires indiquent que cette compagnie n'exerce des activités qu'au Canada. **RLE (2009) :** montre qu'elle exploite les BE1900, Cessna208 et DHC6 qui sont de petits aéronefs.

[93] **Le capitaine Prentice : Air Labrador : Question : Service international : oui Taille : oui Source de données : RLTA (2009).** Ce site indique que la compagnie est autorisée à offrir un service international à la demande. Le site RLE (2009) affiche un BE19, 17 000 lb, RAC 704; un C-208, 8 800 lb, RAC 703 et un DH6, 12 500 lb, RAC 704.

[94] **Le capitaine Duke : Calm Air : Question : Service international : non Source de données : directeur, Opérations aériennes.** De 2005 à 2008, Calm Air assurait des vols de passagers intérieurs, mais elle n'offrait pas de vols internationaux.

[95] **M. Clark : Calm Air pour 2009 : Question :** comme ci-dessus. **Source de données : pièce R-8, onglet 13. Site Web de la compagnie (2009) :** offre un service régulier aux collectivités du Manitoba et du Nunavut et des vols nolisés à peu près partout au Canada.

[96] **Le capitaine Prentice : Calm Air : Question : Service international : oui Source de données : RLTA (2009) :** autorisée à offrir un service international à la demande. **Courriel d'octobre 2009 envoyé par B. Sutherland, représentant des ventes, Calm Air, à Dr Kelly** pour l'aviser que la compagnie a effectué des vols nolisés internationaux de 2005 à 2009, plus récemment en octobre 2009, et qu'elle pouvait éventuellement être en mesure d'offrir ce service, selon les disponibilités et les besoins des clients.

[97] **Le capitaine Duke : Voyageur Airways : un groupe de comparaison pour la période allant de 2005 à 2008.**

[98] **M. Clark : Voyageur Airways pour 2009 : Question : Service international : non**
Source de données : pièce R-16; courriel d'octobre 2009 envoyé par Sharon Campbell,
gestionnaire, Comptabilité et administration de l'entreprise. Le courriel avise que Voyageur
est une compagnie de nolisés et qu'elle n'offre pas de vols internationaux

[99] **Le capitaine Prentice : Voyageur Airways : Question : Service international : oui**
Source de données : RTLA de l'OTC (2010) : indique que la compagnie est autorisée à offrir
un service international à la demande.

[100] **Le capitaine Duke : Air Inuit : un groupe de comparaison pour la période allant de**
2005 à 2008.

[101] **M. Clark : Air Inuit pour 2009: Question : Service international : non**
Source de données : pièce R-8, onglet-14. Le site Web de la compagnie (2009) indique qu'Air Inuit offre
des vols en direction du Nunavut et du Québec.

[102] **Le capitaine Prentice : Air Inuit : Question : Service international : oui**
Source de données : RTLA de l'OTC (2009) : indique qu'Air Inuit est autorisée à offrir un service
international régulier et à la demande.

[103] **Le capitaine Duke : Canadian North : Question : Taille : non**
Source de données : chef pilote de Dash-8. En 2005-2006, cette compagnie n'utilise qu'une seule taille d'aéronef,
soit le B737A. En 2007, la compagnie a acquis des Dash-8-100 de sorte que, en 2007 et en 2008,
elle avait deux tailles différentes d'aéronef. Ainsi, pour 2007-2008, la Canadian North
remplissait les conditions pour faire partie du groupe de comparaison.

[104] **M. Clark : Canadian North pour 2009 : Question : Service international : non**
Source de données : pièce R-8, onglet 16. Site Web de la compagnie (2009). La carte

itinéraire et les liens aux collectivités figurant sur le site Web de la compagnie indiquent que celle-ci dessert les collectivités des TNO, du Nunavut et de certaines villes du sud du Canada.

[105] **Le capitaine Prentice : Canadian North : Question : Service international : oui**
Source de données : RLTA de l'OTC (2009) : le site indique que la compagnie aérienne est autorisée à offrir un service international à la demande. **Courriel de novembre 2009 envoyé par le V.-P, Opérations, aéroports et affrètement, à Dr Kelly.** Le courriel avise que Canadian North dessert des destinations internationales et qu'elle l'a fait de 2005 à 2009. La compagnie peut fournir aux consommateurs une estimation du tarif aérien pour des vols nolisés internationaux et le fait. Le dernier vol nolisé a été effectué en juin 2009.

[106] **Le capitaine Duke : CargoJet : Question : Passagers : non, 2008 Taille : non**
Source de données : gestionnaire des ventes. De 2005 à 2008, Cargojet exploitait trois types d'aéronefs, soit les B727, B757 et B767, qui sont tous de gros aéronefs. De 2005 à 2007, CargoJet réservait les B727 aux vols nolisés transportant des équipes sportives et des membres de partis politiques, sous la marque de fabrique Starjet. Leurs autres aéronefs étaient utilisés strictement pour les activités relatives au fret.

[107] **M. Clark : CargoJet : Question : Passagers : non**
Source de données : pièces R-5 et R-8, onglet 17. Le site Web de la compagnie (2009) indique que Cargojet est le principal fournisseur canadien de services de fret aérien de nuit à délai de livraison critique. Les Boeing 727, 757 et 767 composant la flotte de la compagnie servent au transport du fret.

[108] **Le capitaine Prentice : CargoJet : Question : Passagers : oui**
Source de données : Manuel de ligne de CargoJet (2009). Le manuel traite de l'embarquement, de la descente d'avion, de l'annonce faite aux passagers et de la politique en matière d'appariement passagers-bagages.

[109] **Le capitaine Duke : Flair Airlines : Question : Taille : non Type : non Source de données : Témoignage de David Atkins, directeur, Opérations aériennes.** Flair Airlines exploite actuellement une flotte composée de trois aéronefs B747-400. Elle assure des vols intérieurs réguliers et des vols internationaux réguliers de transport de passagers et de fret. Flair Airlines a commencé à effectuer des vols commerciaux en janvier 2006 avec le Boeing B727-300 qui a été remplacé par la suite par le B737-400.

[110] **M. Clark : Flair Airlines pour 2009 : Question et Source de données : comme ci-dessus.**

[111] **Le capitaine Prentice : Flair Airlines : Question : Taille : oui Type : oui Source de données : RLE de TC (2009).** Le site affiche le type d'aéronef, soit le B737 Séries 300/400/500, 13 5000 lb, RAC 705. Le capitaine Prentice a affirmé qu'il y a des tailles et des types différents d'aéronef parce que les appareils ont une capacité en sièges et une configuration différentes.

[112] **Le capitaine Duke : Air Tindi :** remplit les conditions pour faire partie du groupe de comparaison pour la période allant de 2005 à 2008. Le tableau 1 du résumé révisé de l'argumentation d'Air Canada indique qu'Air Tindi répond au critère pour la période allant de 2005 à 2009 et fait référence à la discussion que le capitaine Duke a eue avec Teri Arychuk, vice-président, Opérations.

[113] **M. Clark : Air Tindi : Question : Service international : non Source de données : pièce R-8, onglet 21. Le site Web de la compagnie (2009)** indique qu'Air Tindi offre un service d'ambulance aérienne, de fret et de vols réguliers dans le Nord canadien. L'horaire des vols montre que la compagnie ne dessert que les collectivités du Nord.

[114] **Le capitaine Prentice : Air Tindi : Question : Service international : oui Source de données : RLE de l'OTC (2010).** Le site indique qu'Air Tindi est autorisée à offrir un service

international à la demande. **Site Web de la compagnie** : la compagnie offre des vols nolisés pour le transport des passagers et du fret dans le Nord canadien et ailleurs.

[115] **Le capitaine Duke : Buffalo Airways : Question : Service international : non Taille : non Source de données : chef pilote.** Selon le chef pilote, Buffalo Airways n'assure pas de vols internationaux et ne le faisait pas de 2005 à 2008. Son plus gros aéronef de passagers est un DC-3, un petit avion. La compagnie utilise d'autres types d'aéronef qui sont tous de petits appareils. Buffalo exploite de plus gros aéronefs, mais il s'agit d'aéronefs cargo.

[116] **M. Clark : Buffalo Airways pour 2009 : Question : Service international : non Source de données : pièce R-8, onglet 22. Site web de la compagnie (2009).** Le site indique que Buffalo Airways effectue des vols de passagers réguliers de Yellowknife à Hay River, dans les T.N.-O., et offre des vols nolisés pour le transport de passagers et de fret, n'importe quand, n'importe où.

[117] **Le capitaine Prentice : Buffalo Airways : Question : Service international : oui RLTA de l'OTC (2010).** Le site indique que la compagnie est autorisée à offrir des vols nolisés internationaux à la demande. **Courriel de novembre 2009 envoyé par Scott Blue à Dr Kelly.** Le courriel avise ce dernier que Buffalo Airways est autorisée à offrir des vols nolisés à destination et en provenance des É.-U., et reçoit des demandes d'estimation de tarif aérien pour les vols d'affrètement pour passagers; elle fait tout en son pouvoir pour donner satisfaction aux clients. M. Blue n'était pas certain de la date à laquelle la compagnie avait transporté un groupe à destination des É.-U. la dernière fois.

[118] **Le capitaine Duke : Hawkair Aviation : Question : Vol international : non Taille : non, 2007-2008 Source de données : chef pilote.** Le capitaine a parlé au chef pilote d'Hawkair Aviation qui lui a signalé que cette dernière n'offre pas de vols internationaux et ne le faisait pas de 2005 à 2008. Pour la période allant de 2005 à 2007, la flotte de la compagnie était composée

de petits aéronefs, notamment du Dash-8-100. La compagnie a ajouté le Dash-8-300 en 2008, un aéronef de taille moyenne.

[119] **M. Clark : Hawkair Aviation pour 2009 : Question : Service international : non**
Source de données : pièce R-8, onglet 23. Site Web de la compagnie (2009). Le site indique qu'Hawkair Aviation exploite une compagnie aérienne régionale qui dessert les collectivités de Terrace-Kitimat, de Smithers-Houston, de Prince Rupert et de Vancouver en Colombie-Britannique.

[120] **Le capitaine Prentice : Hawkair Aviation : Question : Service international : oui**
Source de données : RLTA de l'OTC (2009) : Hawkair Aviation est autorisée à offrir un service international à la demande. **Lettre de septembre 2006 envoyée par le Department of Transportation (DOT)** des É.-U. Cette lettre avise qu'Hawkair Aviation s'est enregistrée auprès du DOT comme exploitant canadien d'un service nolisé de taxi aérien. **Lettre de novembre 2009 envoyée par le directeur, Ventes et marketing.** La lettre avise que la compagnie peut assurer de façon ponctuelle un service d'affrètement pour voyage de groupe à destination des É.-U. La dernière fois que la compagnie a offert un tel service à destination des É.-U. ou ailleurs à l'étranger remonte à l'été 2008.

[121] **Le capitaine Duke : Kenn Borek Air : Question : Taille: non** **Source de données : Administration des pilotes.** La flotte de la compagnie comprend de nombreux types différents d'aéronef, soit les DH-6, BE-10, BE-20 et BE-90, qui sont tous de petits aéronefs et il en a été ainsi pour toutes les années concernées.

[122] **M. Clark : Kenn Borek Air pour 2009 : Question : Taille : non** **Source de données : courriel de 2009 de Catherine McDade.** Le courriel mentionne que la flotte de la compagnie aérienne est composée d'un aéronef cargo DC 3T ainsi que d'un BE99 pouvant transporter 15 passagers, d'un BE100 de 10 passagers et d'un Twin Otter de 19 passagers.

[123] **Le capitaine Prentice : Kenn Borek Air : Question : Taille : oui Source de données : site Web de la compagnie (2010) :** la flotte de la compagnie comprend un DH6 d'une capacité de 19 sièges, un avion-cargo de type DC-3, un DC3T combi, un BE-100 et BE-200, d'une capacité de 12 sièges et un EMB110, d'une capacité de 15 sièges.

[124] **Le capitaine Duke : Nolinor Aviation : Question : Taille : non Type : non : les deux pour la période allant de 2005 à 2007 Source de données : président de la compagnie aérienne.** De 2005 à 2007, la flotte ne comptait qu'un type d'aéronef, soit le Convair 580. En 2008, la compagnie a ajouté le B737A. Par conséquent, Nolinor Aviation satisfait à tous les volets du critère pour 2008-2009.

[125] **M. Clark : Nolinor Aviation pour 2009 : Question : Service international : non Source de données : pièce R-8, onglet 25. Site Web de la compagnie (2009).** Le site mentionne que Nolinor assure le transport du fret en direction des É.-U. Les vols pour le transport des passagers en direction des É.-U. ne sont pas offerts actuellement.

[126] **Le capitaine Prentice: Nolinor Aviation : Question : Service international : oui Types : oui Source de données : RLTA de l'OTC (2009) :** Le site indique que la compagnie est autorisée à offrir un service international à la demande. **Lettre de novembre 2009 envoyée par le directeur et coordonnateur, TMD, à Dr Kelly.** La lettre avise que la compagnie fournira une estimation du tarif de façon ponctuelle pour un affrètement pour voyage de groupe à destination des É.-U. et qu'elle exige un préavis de 7 jours ou de 30 jours selon l'heure de départ. La dernière fois que Nolinor a offert un tel service à destination des É.-U. remonte à juin 2009. **RLE de TC (2009) :** le site affiche deux types d'aéronef, soit le B737 Séries 100/200, 11 600 lb et le CV5, 8 000 lb, RAC 705 tous les deux.

[127] **Le capitaine Duke : Morningstar : Question : Service international : non Passager : non Source de données : gestionnaire de régulation des vols.** Morningstar assure le transport aérien du fret ; elle ne transporte pas de passagers ni ne l'a fait de 2005 à 2008. Le

capitaine Duke a affirmé que la compagnie n'avait pas effectué de vols internationaux pendant cette période, soit de 2005 à 2008.

[128] **M. Clark : Morningstar pour 2009 : Question : Service international : ? Passager : non Source de données : pièce R-6, RLE de TC (2009).** En ce qui concerne les vols internationaux, M. Clark n'a pas été en mesure de confirmer par un *oui* ou par un *non*, il a donc laissé un point d'interrogation. En ce qui a trait aux passagers, il a fait référence au site Web **RLE de TC** qui n'indique pas si la compagnie exploite des aéronefs de passagers.

[129] **Le capitaine Prentice : Morningstar : Question : Service international : oui Passagers : oui** Source de données : RLTA de l'OTC (2009) : le site indique que la compagnie aérienne est autorisée à offrir un service international à la demande. **Lettre de novembre 2009 envoyée par le superviseur, Morningstar Jetdesk, à Dr Kelly.** La lettre avise que la compagnie est autorisée à effectuer des vols nolisés à destination des É.-U. et qu'elle peut fournir des estimations de tarif aérien de façon ponctuelle pour des groupes allant jusqu'à 13 personnes. La compagnie exige un préavis de 48 heures pour un Service international. Elle n'a pas encore effectué de vols nolisés en direction des É.-U. Il existe deux entreprises, à savoir Morningstar Express qui est un transporteur aérien de fret et Morningstar Partners Ltd. qui vient récemment de prendre de l'expansion en vue d'offrir des vols nolisés.

[130] **Le capitaine Duke : North Cariboo : Question : Taille : non Source de données : gestionnaire, Opérations, poste de contrôle.** Cette compagnie aérienne exploitait les Dash-800, les Beech 1900 et une série d'aéronefs de plus petite taille pendant la période de 2005 à 2008; ils étaient tous de petits avions, selon la définition de l'OTC. En novembre 2009, la compagnie a fait l'acquisition d'un Dash-8-300, un aéronef de taille moyenne.

[131] **M. Clark : North Cariboo pour 2009 : Question : Taille : non Source de données : discussion avec la gestionnaire des ressources humaines.** M. Clark a parlé avec M^{me} Civitela,

gestionnaire des ressources humaines, qui lui a dit que la compagnie n'exploitait que le DH8 qui avait une capacité de 37 sièges.

[132] **Le capitaine Prentice : North Cariboo : Question : Taille : oui Source de données : RLE de TC (2009) :** le site indique **que** North Cariboo exploite le BE100, 11 500 lb; le BE200, 12 500 lb; le BE1900, 17 000 lb; le CE 550, 13 300 lb, et le DHC8 Séries100 et 400, 34 500 lb, RAC 702, 703, 704 et 705.

[133] **Le capitaine Duke : Pacific Coastal Airlines : Question : Service international : non Taille : non Source de données : chef pilote.** La compagnie dispose d'une série de types d'aéronef dont des hydravions, des SF34 et des SF33. Ce sont tous de petits aéronefs. Le chef pilote a également signalé au capitaine Duke que la compagnie n'avait pas effectué de vols internationaux pendant la période de 2005 à 2008.

[134] **M. Clark : Pacific Coastal Airlines pour 2009 : Question : comme ci-dessus. Source de données : pièce R- 8, onglet 8 : la carte itinéraire du site Web de la compagnie (2009)** indique que la compagnie aérienne exploite des aéronefs qui desservent uniquement la C.-B. En ce qui concerne la taille des aéronefs, elle utilise le SF340 (30 passagers), le SH360 (33 passagers), le BE1900 (19 passagers), le Goose (9 passagers) et l'hydravion DHC2 (9 passagers).

[135] **Le capitaine Prentice : Pacific Coastal Airlines : Question : Service international : oui Taille : oui Source de données : RLTA de l'OTC (2009).** Ce site indique la compagnie est autorisée à offrir un service international à la demande. La **RLE de TC (2010)** affiche ce qui suit à l'égard de la taille et du type d'aéronef : le BE200, 12 500 lb; le BE1900, 17 000 lb, le DHC, 6 000 lb; le Goose, 8 000 lb, le SF 340, 28 000 lb et le SH360, 25 000 lb, RAC 703 ,704 et 705.

[136] **Le capitaine Duke : Perimeter Aviation : Question : Service international : non Taille : non Source de données : chef pilote.** La flotte de la compagnie, de 2005 à 2008, était

composée de Dash-8-100, ainsi que de SW-2, SW-3 et SW-4, qui sont tous de petits aéronefs. La compagnie n'effectue que des vols internationaux de transport de fret.

[137] **M. Clark : Perimeter Aviation : Question :** comme ci-dessus. **Source de données :** pièce R-8, onglet 29. **Site Web de la compagnie (2009) :** le site mentionne que Perimeter Aviation exploite de petits aéronefs qui desservent des destinations au Manitoba et en Ontario.

[138] **Le capitaine Prentice : Perimeter Aviation : Question : Service international : Oui Taille : Oui Source de données : RLTA de l'OTC (2009).** Ce site indique que Perimeter Aviation est autorisée à offrir un service international à la demande. La **RLE de TC** affiche le BE55, 5 300 lb, le BE60, 8 000 lb, le BE95, 4 000 lb, le BE99, 1 000 lb, le DHC8, 34 500 lb, le SW2, 1 000 lb et le SW3, 12 500 lb, RAC 703, 704 et 705.

[139] **Le capitaine Duke : Prince Edward Air : Question : Passagers : non Taille : non Source de données : Discussions avec Robert Bateman, DFO.** Tous les aéronefs utilisés par la compagnie pendant la période de 2005 à 2008 étaient de petite taille : le SW-34 et le BE1900. En juin 2009, CargoJet a fait l'acquisition de la compagnie et les vols de passagers ont cessé en 2009.

[140] **M. Clark : Prince Edward Air pour (2009) : Question : comme ci-dessus. Source de données : comme ci-dessus.**

[141] **Le capitaine Prentice : Prince Edward Air : Question : Service international : oui Taille : oui Source de données : RLTA de l'OTC (2009).** Ce site indique que Prince Edward Air exerce ses activités sous le nom de CargoJet Regional et offre un service international à la demande. Courriel de novembre 2009 envoyé par Dr Kelly à Paul Prentice qui fait référence à « Prince Edward Air Colleen ». Le courriel mentionne que Prince Edward Air s'est spécialisée dans le vol nolisé offert aux entreprises et les évacuations médicales. La flotte de la compagnie est composée comme suit : SF34, BE1900, BE200, BE99, Caravan et Navajo. La RLE de TC

(2009) affiche les aéronefs suivants : BE1900, 17 000 lb, BE200, 12 500 lb, BE99, 11 000 lb, Cessna172, 2 300 lb, Cessna208, 8 800 lb, PA31, 7 000 lb, tous RAC 703.

[142] **Le capitaine Duke : Provincial Airlines : Question : Taille : non Source de données : service de régulation des vols.** La flotte de la compagnie est composée comme suit : DH8-100, SF34, BE20 et SW3; ce sont tous de petits aéronefs.

[143] **M. Clark : Provincial Airlines pour 2009 : Question : Service international : non Taille : non Source de données : pièce R-8, onglet 31.** Les horaires et la carte itinéraire figurant sur le site Web de la compagnie (2009) indiquent que Provincial Airlines ne dessert que les régions de l'est du Canada et exploite seulement de petits aéronefs : SF34 d'une capacité de 31 sièges, DCH8, d'une capacité de 37 sièges, SA227, d'une capacité de 19 sièges et DCH6, d'une capacité de 19 sièges. Le site Web offre des vols nolisés aux gens d'affaires partout en Amérique du Nord.

[144] **Le capitaine Prentice : Provincial Airlines : Question : Service international : oui Taille : oui Source de données : RLTA de l'OTC (2009) :** le site indique que la compagnie aérienne est autorisée à offrir un service international à la demande. **Courriel de novembre 2009 envoyé par le service de régulation des vols YYT à Dr Kelly.** Le courriel avise que Provincial Airlines effectue des vols internationaux en grande partie à destination des É.-U., mais c'est la seule information qu'il a pu fournir. La **RLE de TC (2009)** indique que Provincial Airlines exploite les aéronefs suivants : Air Tractor301, 7 200 lb, SC2R, 7 200 lb, PZL, 11 000 lb, tous RAC 702.

[145] **Le capitaine Duke : Regional 1 Airlines : Question : Taille : non Source de données : gestionnaire, Opérations.** Pendant la période de 2005 à 2008, Regional 1 Airlines exploitait les petits aéronefs suivants : DH-8-100, DH-8-300 et BE30. La compagnie a fait l'acquisition d'aéronefs CRJ en 2009, qui sont de taille moyenne.

[146] **M. Clark : Regional 1 Airlines pour 2009 : Question : Type : non Source de données : pièce R-14, onglet 32. Le site Web de la RLE de TC (2009)** indique que la compagnie aérienne n'exploitait que le DCH100-400, 34 500 lb, RAC 705. **Sur son site Web**, la compagnie indique qu'elle utilise les aéronefs suivants : BE300, DCH100-400 et CRJ200.

[147] **Le capitaine Prentice : Regional 1 Airlines : Question : Type : oui Source de données : RLE de TC (2009)** : le site affiche les aéronefs suivants : BE300/350, 14 000 lb; DHC100-400 34 500 lb, RAC 703 et 705.

[148] **Le capitaine Duke : Transwest Air : Question : Service international : non Taille : non Source de données : chef pilote.** La flotte de la compagnie est composée de SF-34, BE-19 et DH-6, qui sont tous de petits aéronefs. Le chef pilote lui a également signalé que la compagnie n'offrait pas de vols internationaux pendant la période de 2005 à 2008.

[149] **M. Clark : Transwest Air pour 2009 : Question : comme ci-dessus. Source de données : pièce R-8, onglet 34. Le site Web de la compagnie (2009)** indique que Transwest Air exploite les aéronefs suivants : SF340, capacité de 34 sièges; BE1900, capacité de 19 sièges; Jetstream 3100, capacité de 16 sièges; KingAir 200, capacité de sept sièges; DHC6, capacité de 12 à 15 sièges; DHC3, capacité de neuf sièges, DHC2, capacité de cinq ou six sièges; Piper Navajo, capacité de sept sièges; Cessna 185, capacité de trois sièges. Sa page sur les destinations indique que la compagnie dessert le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta.

[150] **Le capitaine Prentice : Transwest Air : Question : Service international : oui Taille : oui Source de données : RLTA de l'OTC 2009.** Le site indique que la compagnie est autorisée à offrir un service international à la demande. La **RLE de TC (2010)** affiche les aéronefs suivants : BE100, 11 500 lb; BE1900, 17 000 lb; BE200, 12 500 lb; BE55, 5 300 lb; BE99 1 100 lb; RAC 702, 703 et 704. Il semble ressortir du **site Web de la compagnie (2010)** que Transwest Air possède la plus grande flotte d'aéronefs à voilure fixe et à voilure tournante en Saskatchewan

et qu'elle a établi un service de l'affrètement à Lynn Lake, au Manitoba. La compagnie peut répondre à tous vos besoins en matière d'affrètement à un prix abordable.

[151] **Le capitaine Duke : Wasaya Airways : Question : Taille : non Source de données : courriel du directeur, Opérations aériennes.** Selon le courriel, au cours de la période de 2005 à 2008, Wasaya Airways assurait des vols nolisés réguliers et des vols nolisés internationaux ponctuels. La compagnie exploite les aéronefs HS748, BE1900, PC12 et C208 qui sont tous de petits aéronefs à l'exception du HS748 qui est de taille moyenne, mais qui ne sert qu'au transport du fret.

[152] **M. Clark : Wasaya Airways pour 2009 : Question : Service international : non Taille : non Source de données : pièce R-8, onglet 35. La page « Where We Fly » du site Web de la compagnie (2009) :** indique que la compagnie aérienne ne dessert que le Manitoba et l'Ontario. La flotte de la compagnie comprend les aéronefs suivants : BE1900, capacité de 18 sièges; Caravan 208, capacité de neuf sièges; PilatusPC12, capacité de neuf sièges; PilatusPC9, 9 900 lb; RAC 703, 704 et 705.

[153] **Le capitaine Prentice : Wasaya Airways : Question : Service international : oui Taille : oui Source de données : RLTA de l'OTC (2009).** Le site indique que la compagnie est autorisée à offrir un service international à la demande. **RLE de TC (2009) :** le site affiche les aéronefs suivants : BE1900, 17 000 lb; Cessna208, 8 800 lb; Pilatus12, 9 900 lb ; RAC 703 et 704. **Courriel de novembre 2009 envoyé à Dr Kelly par le représentant, Ventes et marketing des vols nolisés, de Wasaya.** Le courriel avise que la compagnie est autorisée à effectuer des vols nolisés à destination des É.-U. et qu'elle peut fournir une estimation du tarif aérien pour un affrètement pour voyage de groupe, et qu'elle le fait à la condition de recevoir un préavis approprié aux fins de dédouanement.

[154] **Le capitaine Duke : Westwind :** répond au critère pour la période de 2005 à 2008.

[155] **M. Clark : Westwind pour 2009 : Question : Service international : non Source de données : pièce R-14, onglet 36. Site Web de la compagnie (2009) :** le site mentionne que Westwind ne dessert que trois collectivités en Saskatchewan.

[156] **Le capitaine Prentice : Westwind : Question : Service international : oui Source de données : RLTA (2010).** Le site indique que la compagnie est autorisée à offrir un service international, mais il ne semble pas que cette dernière assure des vols internationaux ou qu'elle est disposée à le faire ou qu'elle est en mesure de le faire.

[157] **Harmony Airline et Zoom Airline :** le capitaine Duke et M. Clark n'ont pas inscrit Harmony Airline ou Zoom Airline sur le R-Tableau-1 ou le R-Tableau-2. Cependant, les intimées ont ultérieurement inclus les deux compagnies aériennes dans les groupes de comparaison pour la période de 2005 à 2007, dans le cas d'Harmony Airline, et pour la période de 2005 à 2008, dans le cas de Zoom Airline. Harmony a cessé d'exploiter après 2007 et Zoom après 2008.

(v) Quelles compagnies aériennes devraient être incluses dans le groupe de comparaison?

[158] Il s'agit maintenant de déterminer quelles compagnies aériennes figurant dans les tableaux combinés des groupes de comparaison doivent faire partie du groupe de comparaison répondant au critère. Mais auparavant, deux questions préliminaires doivent être abordées.

[159] Premièrement, comment doivent être définis les termes « service intérieur », « service international » ainsi que « tailles diverses »? J'ai conclu en m'appuyant sur la preuve que le « service intérieur » signifie un service aérien offert à l'intérieur du Canada ou entre des endroits situés au Canada. Il est intéressant de noter que les plaignants, dans leur argument de l'exigence professionnelle justifiée (EPJ), prétendent que la règle de l'OACI concernant l'âge de la retraite ne s'applique pas aux vols « intérieurs » d'Air Canada. Ils affirment qu'un vol qui survole l'espace aérien étranger est intérieur du moment que l'aéronef décolle du Canada et y atterrit.

J'accepte que le critère fasse référence aux destinations canadiennes, mais je n'admets pas l'interprétation proposée par les plaignants selon laquelle un vol effectué par une compagnie aérienne canadienne de New York à Toronto satisfait au volet « intérieur » du critère.

[160] De même, une compagnie aérienne canadienne qui effectue un vol nolisé entre une ville canadienne et une destination internationale ou qui prend des passagers dans une autre ville canadienne pour les amener vers une destination internationale ne satisfait pas au volet « service intérieur » du critère.

[161] Au sujet de la question de savoir si une compagnie aérienne dessert des destinations internationales, le critère fait référence aux pilotes œuvrant pour les compagnies aériennes canadiennes qui desservent des destinations internationales. J'accepte l'approche du capitaine Prentice à l'égard de la notion de service international. À mon avis, si une compagnie effectue des vols internationaux ou est autorisée à le faire, et fournit des estimations de tarif aérien pour un vol nolisé international sur demande et assure ce vol, cela est suffisant pour satisfaire au volet « service international » du critère.

[162] En ce qui concerne les tailles diverses, les intimées s'appuient sur les catégories « petit, moyen ou gros » de l'OTC, selon la capacité en sièges de l'aéronef. Les plaignants se fondent sur la masse maximale de l'aéronef. À cet égard, un écart de 500 lb est la mesure utilisée par le capitaine Prentice pour différencier les tailles des aéronefs. Il n'a pas expliqué pourquoi il a choisi cette mesure comme ligne de démarcation.

[163] Selon le Guide pour le dépôt de demandes : Par les transporteurs canadiens pour obtenir une licence en vue d'exploiter un service national ou international à la demande, l'exploitant doit détenir un certificat d'exploitation aérienne à l'égard de la classification du service qui sera fourni au titre de la licence. Cette classification est définie en fonction de la taille de l'aéronef, c'est-à-dire, petit, moyen et gros.

[164] Les sous-parties 704 et 705 de la partie VII du RAC (sur lesquels s'appuient les plaignants) classent les aéronefs en fonction de leur MMHD et de leur configuration des sièges. Ainsi qu'il est mentionné précédemment dans cette décision, un certificat régi par la sous-partie 705 vise un aéronef ayant une MMHD précise et une configuration des sièges autorisés pour le transport de 20 passagers ou plus. Un certificat régi par la sous-partie 704 vise un aéronef ayant une MMHD précise et dont la configuration prévoit de 10 à 19 sièges inclusivement. Un certificat régi par la sous-partie 703 vise un aéronef ayant une MMHD précise et dont la configuration prévoit au plus neuf sièges.

[165] Il est également intéressant de se reporter à la clause 1.01.06 de la convention collective conclue entre Air Canada et l'APAC, qui classe la taille des aéronefs en fonction de la capacité en sièges afin de restreindre la taille de l'aéronef pouvant être utilisé par des transporteurs aériens d'apport.

[166] Ces références indiquent que, pour différentes fins dans l'industrie du transport aérien, la capacité en sièges ou la configuration d'un aéronef est la mesure la plus courante indépendamment de la masse d'un aéronef. À mon avis, cela devrait être la base qui permet de déterminer les diverses tailles.

[167] La deuxième question consiste à déterminer quelles sont les années pertinentes pour déterminer les groupes de comparaison et l'âge normal de la retraite. Les intimées ont fourni des données pour la période de 2005 à 2009. Le C-Tableau 2 des plaignants indique apparemment qu'il couvre les années 2005 à 2009.

[168] Mais ce n'est pas le cas. Le capitaine Prentice a déclaré qu'il avait inclus 36 des 39 transporteurs aériens canadiens figurant sur ce tableau dans le groupe de comparaison. Il l'a fait pour chacun des transporteurs aériens, si à tout moment au cours de la période de 2005 à 2009, ces compagnies satisfaisaient au critère. Il a reconnu que cela ne signifie pas que le critère a été respecté pour chacune de ces années.

[169] Il ressort des tableaux combinés des groupes de comparaison que, en élaborant le C-tableau 2, le capitaine Prentice s'est fondé (les quelques exceptions étant les données de 2010) sur les données de 2009. Ainsi, le C-tableau 2 est une représentation des faits tels qu'ils étaient en 2009.

[170] Toutefois, en procédant à l'analyse statistique relative au nombre de pilotes et à l'âge de la retraite dans le [TRADUCTION] « tableau des statistiques sur l'emploi des pilotes des groupes de comparaison au 1^{er} janvier 2006, en fonction des réponses : 21 décembre 2009 », fourni par les plaignants, le capitaine Prentice a utilisé les données uniquement pour 2006.

[171] Ainsi, dans le cas des plaignants, les données relatives aux groupes de comparaison sont globales et celles concernant le nombre de pilotes et l'âge de la retraite sont pour 2006. Les parties ont fourni des données portant sur le nombre de pilotes et l'âge de la retraite pour l'ensemble de la période, soit de 2005 à 2009.

(vi) Conclusion sur les transporteurs aériens comparables

Période de 2005 à 2008

[172] À mon avis, les conclusions tirées du C-Tableau 2 et la preuve à l'appui, qui reposent sur les données de 2009, ne peuvent être utilisées pour les années de 2005 à 2008. Seule la preuve qui rend compte des faits pour ces années peut être prise en compte et celle-ci a été fournie par le capitaine Duke.

[173] Ainsi, j'ai conclu que, en me fondant sur la preuve du capitaine Duke, telle qu'elle est exposée dans le tableau combiné des groupes de comparaison, ainsi que sur mes définitions du « service intérieur », « du service international » et de la « taille », les transporteurs aériens suivants remplissent les conditions pour faire partie des groupes de comparaison pour la période de 2005 à 2008 :

- Jazz - Satisfait au critère pour l'ensemble des années.

- First Air - Satisfait au critère pour l'ensemble des années.
- Kelowna Flightcraft - Satisfait au critère pour 2005 et 2006.
- Voyageur - Satisfait au critère pour l'ensemble des années.
- Air Inuit - Satisfait au critère pour l'ensemble des années.
- Canadian North - Satisfait au critère pour 2007 et 2008.
- Air North Charter - Satisfait au critère pour l'ensemble des années.
- Air Tindi - Satisfait au critère pour l'ensemble des années.
- Nolinor - Satisfait au critère pour 2008.
- Westwind - Satisfait au critère pour l'ensemble des années.
- Harmony - Satisfait au critère pour 2005 à 2007.
- Zoom - Satisfait au critère pour 2005 à 2008.

Année 2009

[174] Pour l'année 2009, en me reportant à la preuve du capitaine Prentice et de M. Clark, telle qu'elle est exposée dans le tableau combiné des groupes de comparaison, j'ai dressé la liste des transporteurs aériens qui remplissent les conditions pour faire partie des groupes de comparaison et de ceux qui ne les remplissent pas tout en précisant les raisons qui s'y rapportent.

- Jazz – Oui. Satisfait au critère.
- Air Transat – Non. Ne correspond pas à la définition du « service intérieur ». N'exploite que de gros aéronefs.
- Skyservice - Non. Ne correspond pas à la définition du « service intérieur ». N'exploite que de gros aéronefs.
- Westjet - Non. N'exploite qu'un seul type d'aéronef et n'utilise que de gros aéronefs.
- Air Georgian - Non. N'exploite qu'un seul type d'aéronef selon le témoignage de la représentante du transporteur aérien. Le transporteur n'utilise que des petits aéronefs (RAC 704 et 703 de la RLE).

- First Air - Oui. Satisfait au critère.
- Bearskin - Non. N'exploite que de petits aéronefs selon la RLE.
- CanJet - Non. N'exploite qu'une seule taille d'aéronef, soit les gros aéronefs.
- Kelowna - Non. Transport du fret, aucun vol de passagers.
- Arctic Sunwest - Non. N'exploite que de petits aéronefs, à l'exception du DCH5 Buffalo, un aéronef cargo.
- Central Mountain Air - Non. N'exploite que de petits aéronefs.
- Air Labrador - Non. N'exploite que de petits aéronefs.
- Calm Air - Oui. Satisfait au critère, y compris pour le service international.
- Voyageur - Non. La compagnie aérienne est autorisée à offrir un service international, mais il ne semble pas que ce soit le cas ou qu'elle soit disposée à le faire et en mesure de le faire. Un courriel de la compagnie avise qu'elle n'effectue pas de vols internationaux.
- Air Inuit – Non. Le site Web de la compagnie mentionne qu'elle ne dessert que le Canada et, même si elle est autorisée à offrir un service international, il ne semble pas que ce soit le cas ou qu'elle soit disposée à le faire et qu'elle soit en mesure de le faire.
- Canadian North - Oui. La compagnie est autorisée à offrir un service international, et est disposée à le faire et en mesure de le faire; son dernier vol nolisé international remonte à juin 2009.
- CargoJet - Non. Aucun vol de passagers.
- Flair - Non. Une taille et un type d'aéronef.
- Air North - Oui. Satisfait au critère.
- Air Tindi - Oui. Satisfait au critère selon les discussions du capitaine Duke.
- Buffalo Airways - Oui. La compagnie est autorisée à offrir un service international, et est disposée à le faire et en mesure de le faire.
- Hawkair - Oui. La compagnie est autorisée à offrir un service international, et est disposée à le faire et en mesure de le faire; son dernier vol nolisé en direction des É.-U. remonte à l'été 2008.
- Kenn Borek Air - Non. N'exploite que de petits aéronefs.

- Nolinor Aviation - Oui. La compagnie est autorisée à offrir un service international, et est disposée à le faire et en mesure de le faire; elle a offert un service d'affrètement pour voyage de groupe à destination des É.-U en juin 2009.
- Morningstar - Oui. La compagnie est autorisée à offrir un service international, et est disposée à le faire et en mesure de le faire.
- North Cariboo - Oui. Les aéronefs des séries DCH8 pouvant transporter 37 à 39, 50 à 56 et 68 à 78 passagers, selon le modèle. Les éléments de preuve fournis par M. Clark ne permettent pas de savoir quel est le modèle exploité par la compagnie. La RLE affiche différentes tailles d'aéronef, soit des aéronefs de petite taille et de taille moyenne.
- Pacific Coastal - Non. N'exploite qu'une seule taille d'aéronef, soit les petits aéronefs. La compagnie est autorisée à offrir un service international, mais elle ne semble pas fournir ce service. Le site Web de la compagnie indique le contraire.
- Perimeter Aviation - Non. La compagnie est autorisée à offrir un service international, mais elle ne semble pas fournir ce service. Le site Web de la compagnie indique le contraire.
- Prince Edward Air - Non. La compagnie exploite de petits aéronefs. CargoJet a fait l'acquisition de la compagnie en 2009 et a mis fin aux vols de passagers.
- Provincial Airlines - Non. N'exploite que de petits aéronefs.
- Regional 1 Airlines - Oui. Satisfait au critère. Exploite divers types d'aéronef.
- Transwest Air - Non. N'exploite que de petits aéronefs et, même si la compagnie est autorisée à offrir un service international, il ne semble pas que ce soit le cas ou qu'elle soit disposée à le faire et en mesure de le faire.
- Wasaya Airways - Non. N'exploite que de petits aéronefs.
- West Wind Aviation - Non. Il ne semble pas que la compagnie offre un service international ou qu'elle soit disposée à le faire et en mesure de le faire.
- Harmony - Non. N'était pas en exploitation en 2009.
- Zoom - Non. N'était pas en exploitation en 2009.

(vii) Conclusion sur l'âge normal de la retraite

[175] Ainsi que l'a mentionné la Cour fédérale dans la décision *Vilven*, la détermination de l'âge normal de la retraite oblige à soumettre à une *analyse statistique* le dénombrement total des

emplois similaires. Pour déterminer le nombre total de pilotes pour chaque année de la période de 2005 à 2009, je me suis appuyé sur le[TRADUCTION] « sondage: l'âge de la retraite des pilotes » qui a été remise aux parties par les compagnies aériennes.

[176] En 2005, Air Canada employait 3 037 pilotes qui étaient tous assujettis à la retraite obligatoire à l'âge de 60 ans. Le nombre total de pilotes qui travaillaient pour les compagnies aériennes du groupe de comparaison en 2005 s'élevait à 1 876. Le nombre total de pilotes qui travaillaient pour les compagnies aériennes canadiennes en 2005 était de 4 913. Statistiquement, les pilotes d'Air Canada représentaient 61,8 % de tous les pilotes de compagnies aériennes canadiennes occupant des postes similaires à ceux des plaignants.

[177] Pour l'année 2006, le nombre total de pilotes à Air Canada s'élevait à 3 182. Pour les compagnies aériennes du groupe de comparaison, le nombre total de pilotes était de 1 853 pour un total de 5 035 pilotes. Ce nombre représentait 63 % de tous les pilotes de compagnies aériennes canadiennes occupant des postes similaires.

[178] En 2007, 3 308 pilotes travaillaient chez Air Canada. Le nombre de pilotes des transporteurs aériens du groupe de comparaison s'élevait à 2 120. Au total, le nombre de pilotes des compagnies aériennes canadiennes était de 5 428 et Air Canada représentait 61,4 % du total.

[179] En 2008, Air Canada employait 3 327 pilotes. Le nombre de pilotes du groupe de comparaison totalisait 2 175, ce qui donne au total 5 502 pilotes, Air Canada représentant 60,5 % du nombre total de pilotes.

[180] Pour 2009, le nombre total de pilotes d'Air Canada s'élevait à 3 204. Le nombre total de pilotes employés par les compagnies aériennes du groupe de comparaison était de 1 982, en 2009. Le nombre total de pilotes employés par Air Canada et les compagnies aériennes du groupe de comparaison en 2009 était de 5 186 dont 61,85 % étaient des pilotes d'Air Canada.

[181] En supposant, sans trancher la question, que la retraite était obligatoire à l'âge de 65 ans ou plus ou encore, qu'il n'y avait aucun âge de retraite obligatoire pour la période de 2005 à 2009 au sein des compagnies aériennes du groupe de comparaison, la preuve démontre néanmoins que, pour chacune des années de la période de 2005 à 2009, la majorité des pilotes œuvrant pour les compagnies aériennes canadiennes, y compris Air Canada, dans des postes similaires à ceux des plaignants, ont pris leur retraite à l'âge de 60 ans. Il faut en conclure que 60 ans était l'âge normal de la retraite pour la période de 2005 à 2009.

[182] Étant donné cette conclusion, la retraite obligatoire imposée aux plaignants à l'âge de 60 ans, conformément à la convention collective conclue entre les intimés en raison de l'alinéa 15(1)c) de la *LCDP*, ne constitue pas une pratique discriminatoire.

C. Alinéa 15(1)a) et paragraphe 15(2) de la *LCDP*

(viii) Rodney Stone

[183] M. Stone occupe le poste de directeur, Opérations et contrôle de la circulation aérienne, chez Air Canada. Il est un régulateur de vol agréé. Air Canada compte 70 régulateurs de vol dont les principales tâches et responsabilités consistent à élaborer un plan de vol exploitation pour chaque vol effectué par Air Canada. Un aéronef ne peut se déplacer sans qu'un plan de vol exploitation ne soit déposé au préalable auprès de l'organisme de contrôle de la circulation aérienne à titre de plan de vol Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

[184] Le plan de vol comprendra les renseignements tels que l'itinéraire de vol, les calculs de masse, la quantité de carburant nécessaire, les notations électroniques, etc. Le plan de vol est conçu trois ou quatre heures environ avant le départ. Plusieurs méthodes permettent de déterminer l'itinéraire et la majorité d'entre elles reposent sur l'analyse des vents en route. Les coûts de survol sont également pris en compte. En ce qui concerne le vol outre-mer, trente à quarante scénarios peuvent être élaborés afin de choisir celui qui est approprié pour ce vol particulier ce jour-là.

[185] Air Canada a présenté une liste de 34 pays de destination qui ont tous besoin que des survols soient effectués ou qu'il soit prévu des aéroports de dégagement, qu'il s'agisse d'aéroports de dégagement de destination ou d'aéroports de dégagement en route. Le survol signifie qu'un vol d'Air Canada utilise l'espace aérien d'autres pays pour se rendre à destination. M. Stone a affirmé qu'il n'existe pas de destinations pour lesquelles un aéronef d'Air Canada n'a pas à survoler les États-Unis ou à utiliser un aéroport de dégagement américain. Qui plus est, il a précisé que, même pour des destinations au Canada, il arrive qu'un vol d'Air Canada doive survoler l'espace aérien américain.

[186] Une fois que la version finale du plan de vol est établie, une copie du plan produite par ordinateur est remise à l'équipage de conduite. Le plan est également déposé auprès de l'organisme de contrôle de la circulation aérienne (ATC) approprié. L'ATC donne habituellement une autorisation qui fait généralement écho au plan de vol déposé auprès de l'ATC. De nombreux organismes ATC estiment que le plan de vol est un contrat passé entre l'ATC et Air Canada, de sorte que des changements minimes seront acceptés.

[187] L'ATC acceptera que des changements mineurs soient apportés à un itinéraire. Il arrive que le transporteur demande à l'ATC des itinéraires tenant compte des conditions météorologiques en route. L'espace aérien militaire est une autre situation pour laquelle l'ATC peut modifier le plan de vol. Mis à part les situations d'urgence, M. Stone n'a pu se souvenir d'autres situations où le capitaine pouvait obtenir un autre trajet de l'ATC.

(ix) Samuel Elfassy

[188] M. Elfassy occupe actuellement le poste de directeur principal, Sécurité professionnelle et environnement, chez Air Canada où il travaille depuis 22 ans. Dans son poste précédent comme gestionnaire, Affaires réglementaires pour les opérations aériennes, il a participé à l'application des normes et recommandations de l'OACI dans la mesure où celles-ci s'appliquaient aux opérations d'Air Canada. Il a témoigné au nom des intimées.

[189] L'OACI a été créée en 1948 aux termes de la Convention relative à l'aviation civile internationale conclue à Chicago. La Convention avait pour but d'harmoniser les normes relatives aux opérations de l'aviation civile internationale. Le Canada est un État contractant et signataire de la Convention. On dénombre 190 États contractants de la Convention et, selon la liste des destinations d'Air Canada, cette dernière dessert 34 de ces États. Selon M. Elfassy, six de ces États, à savoir les îles Caïmans, les Bermudes, la Guadeloupe, la Corée, Sainte-Lucie et les îles Turks et Caicos, ne sont pas signataires de la Convention.

[190] M. Elfassy a fait référence à l'annexe 1 de la Convention qui fixe les normes relatives à la reconnaissance internationale des licences des membres d'un équipage de vol. Avant le 23 novembre 2006, l'art. 2.1.10.1 de l'annexe 1 prévoyait qu'un État contractant ayant délivré une licence de pilote ne devait pas autoriser le titulaire de cette licence, si ce dernier avait atteint l'âge de 60 ans, à faire fonction de commandant de bord d'un aéronef qui assure des services aériens internationaux réguliers et des transports aériens non réguliers contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location.

[191] Dans le cas des copilotes, il s'agissait seulement d'une recommandation, non d'une norme. Cette recommandation, aux termes de l'art. 2.1.10.2, prévoyait qu'un État contractant ayant délivré une licence de pilote ne devait pas autoriser le titulaire de cette licence, si ce dernier avait atteint l'âge de 60 ans, à faire fonction de copilote d'un aéronef qui assure des services aériens internationaux réguliers et des transports aériens non réguliers contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location.

[192] Le 10 mars 2006, l'OACI a apporté des modifications à l'annexe 1, modifications qui ont pris effet le 23 novembre 2006 et qui prévoient qu'un État contractant ayant délivré une licence de pilote ne doit pas permettre au titulaire de cette licence de remplir les fonctions de commandant de bord d'un aéronef qui effectue des vols de transport commercial international après l'âge de 60 ans, ou de 65 ans dans le cas de vols avec plus d'un pilote et si l'autre pilote a

moins de 60 ans. La limite d'âge supérieure pour les copilotes a également été augmentée à 65 ans, mais sinon la recommandation de l'OACI est demeurée la même.

[193] Sur le plan pratique, l'effet est le suivant. Un commandant de bord âgé de 60 ans ou plus, mais de moins de 65 ans, s'il est accompagné d'un autre pilote, ne peut être empêché, en raison de son âge, de piloter un aéronef dans l'espace aérien d'un État contractant de l'OACI, du moment que l'autre pilote est âgé de moins de 60 ans (la « règle de l'OACI »).

[194] Il y a également la question des équipages renforcés. Selon l'OACI, dans le transport aérien commercial sur de grandes distances, l'équipage de conduite désigné peut être renforcé et compter trois ou quatre pilotes, et même plus. L'intention de l'art. 2.1.10.1 est de faire en sorte que, lorsque le commandant de bord a plus de 60 ans, mais moins de 65 ans, l'équipage en service comprenne au moins un autre pilote qui soit titulaire d'une licence en cours de validité, qui possède les qualifications nécessaires pour toutes les phases de vol et qui soit âgé de moins de 60 ans.

[195] M. Elfassy a déclaré que, sur les vols long-courriers, Air Canada renforcera l'équipage de conduite en y ajoutant des membres sur les vols en question afin de se conformer à la convention collective et au RAC. Le RAC prévoit des règles normatives concernant la période de service de vol. Toutefois, le Règlement autorise les membres de l'équipage à prolonger leur journée de travail à condition que d'autres pilotes s'ajoutent à l'équipage de conduite.

[196] La convention collective exige un équipage de base plus un pilote supplémentaire et un pilote de réserve ou deux pilotes supplémentaires lorsque le vol est effectué en dehors de la zone nord-américaine et dépasse quinze heures.

[197] Un État contractant peut imposer une limite d'âge maximale moins élevée que celle qui est précisée dans la norme de l'OACI pour les licences qu'il délivre à ses pilotes, mais il ne peut pas empêcher un aéronef provenant d'un autre État d'entrer dans son espace aérien si le

commandant de bord de cet aéronef est titulaire d'une licence délivrée ou validée par cet État et s'il n'a pas atteint la limite d'âge supérieure fixée par l'OACI.

[198] Les articles 39 et 40 de la Convention sont également pertinents. L'article 39 exige que les licences délivrées par un État contractant qui ne satisfont pas aux conditions imposées par la norme de l'OACI doivent être approuvées avec une énumération complète des points sur lesquels elles ne satisfont pas auxdites conditions.

[199] L'article 40 autorise les membres du personnel ayant des licences qui ne satisfont pas à la norme de l'OACI de participer à la navigation internationale du moment qu'ils ont obtenu la permission de l'État sur le territoire duquel ils pénètrent. Le Canada n'impose pas de limite d'âge lors de la délivrance d'une licence à ses pilotes et autorise les pilotes âgés de 60 ans ou plus, titulaires d'une licence qui est délivrée par un État contractant de l'OACI et qui est valide sur le plan médical, à naviguer dans l'espace aérien canadien.

[200] M. Elfassy a affirmé qu'il n'était pas au courant du fait qu'un État contractant desservi par Air Canada ait autorisé les pilotes d'Air Canada, âgés de plus de 60 ans avant novembre 2006 ou de plus de 65 ans après novembre 2006, à naviguer dans son espace aérien. Cette question devrait faire l'objet de négociations entre les États contractants, plutôt que d'une demande de la part d'Air Canada.

[201] En ce qui a trait aux conséquences possibles pour une compagnie aérienne qui transgresse la norme de l'OACI, M. Elfassy a fait allusion au mémoire du directeur général de l'aviation, en France. Dans ce document, le directeur a déclaré que, dans le cadre de vérifications effectuées par des inspecteurs de l'aire de trafic, ceux-ci ont constaté qu'il y avait des capitaines âgés de plus de 60 ans, ce qui a entraîné l'interdiction de vol d'un aéronef qui n'a alors été autorisé à partir qu'avec un autre capitaine. À l'avenir, ils prendraient les mesures appropriées pour faire face à une telle situation. Il pourrait s'agir du report d'un vol jusqu'à ce que la documentation adéquate soit fournie ou de l'interdiction de vol.

[202] M. Elfassy a témoigné que, outre les exigences de l'OACI, Air Canada est également assujettie aux dispositions du 14 CFR, Part 129, Spécifications d'exploitation étrangères, à l'égard des activités que la compagnie exerce aux États-Unis. Il a expliqué que, aux termes de Part 129, la Federal Aviation Authority (FAA) avait émis, avant novembre 2006, des spécifications d'exploitation qui prévoyaient que le transporteur aérien étranger (Air Canada) ne devait pas faire appel à un commandant de bord ni à une personne remplissant ces fonctions, si cette dernière avait atteint l'âge de 60 ans.

[203] Les spécifications d'exploitation (OPSPEC) s'appliquant à Air Canada ont été modifiées en décembre 2006 de façon à ce que les transporteurs aériens étrangers se conforment aux exigences de l'heure en matière d'âge, prévues à l'annexe 1 de l'OACI, version modifiée, et le transporteur aérien étranger ne doit pas recourir aux services d'un pilote, ni à ceux d'une personne remplissant les fonctions de pilote d'un avion civil inscrit au registre américain dans la conduite d'opérations relevant de ces spécifications d'exploitation, si cette personne a atteint l'âge de 60 ans.

[204] M. Elfassy a expliqué que, pour Air Canada, cela signifie que les normes actuelles de l'OACI s'appliquent aux activités qu'elle exerce aux États-Unis. La dernière partie des OPSPEC est un exemple d'un État imposant une exigence plus restrictive en matière d'âge que la norme de l'OACI. À cette époque, les États-Unis imposaient une limite d'âge maximum de 60 ans pour délivrer des licences à ses pilotes.

[205] Toutefois, à compter du 13 décembre 2007, en vertu de la *Fair Treatment for Experienced Pilots Act*, les États-Unis autorisent dorénavant les pilotes de l'aviation commerciale à piloter jusqu'à l'âge de 65 ans pour les destinations intérieures. En ce qui concerne les vols internationaux, les États-Unis ont adopté la règle de l'OACI.

[206] D'après l'expérience de M. Elfassy, lorsque celui-ci était le point de contact avec la FAA, si les règles de l'OACI n'étaient pas observées, l'inspecteur principal de l'exploitation de la FAA

communiquait avec lui pour lui signaler que l'un de leurs inspecteurs avait vérifié un avion d'Air Canada et avait relevé certains problèmes qu'Air Canada devait corriger. S'il y avait des violations répétées des OPSPEC, il pourrait y avoir des sanctions financières ou les OPSPEC pourraient être révoquées de telle façon qu'Air Canada ne pourrait plus assurer de services aériens aux États-Unis.

[207] Pour ce qui est de l'application de la réglementation de la FAA à Air Canada, M. Elfassy a renvoyé à la lettre du 11 décembre 2006 de Rebecca B. McPherson, avocate en chef adjointe de la FAA, division de la réglementation. Cette lettre répondait à George Vilven, un copilote retraité d'Air Canada, qui demandait une interprétation juridique de la [TRADUCTION] « règle des 60 ans », plus précisément si la réglementation de la FAA permet à un aéronef d'Air Canada, piloté par un commandant de bord âgé de plus de 60 ans, de survoler l'espace américain lors d'un vol vers des destinations étrangères.

[208] M^{me} McPherson a répondu que les États-Unis appliquent la norme actuelle de l'OACI aux transporteurs aériens étrangers qui survolent l'espace aérien américain. Avant le 23 novembre 2006, les États-Unis n'autorisaient pas les vols effectués au-dessus de son territoire par un commandant de bord âgé de plus de 60 ans œuvrant pour un transporteur aérien étranger. Cette norme s'appliquait même s'il n'y avait pas d'atterrissage aux États-Unis.

[209] Selon M^{me} McPherson, la norme de l'OACI empêchait aussi un transporteur aérien étranger d'utiliser un aéroport américain comme un aéroport de dégagement prévu, sauf dans le cas d'une urgence nécessitant un atterrissage aux États-Unis. Ce pays n'applique pas la norme de l'OACI à un commandant adjoint. Aux termes de la norme de l'OACI postérieure au 23 novembre 2006, les États-Unis autorisent les transporteurs aériens étrangers à recourir aux services d'un commandant de bord ou à un commandant adjoint âgé de 60 ans ou plus si l'un des d'eux est âgé de moins de 60 ans.

(x) Arlo Speer

[210] M. Speer occupe le poste de chef de la division des Licences des membres d'équipage de conduite et immatriculation des aéronefs à Transports Canada, l'autorité de l'aviation civile au Canada. Ses responsabilités ont trait à la délivrance de licences aux membres d'équipage de vol, à l'entretien et à l'établissement de l'infrastructure réglementaire relative à la délivrance de licences aux membres d'équipage de vol au Canada; il fournit des interprétations du RAC, plus précisément de la partie IV qui traite de la délivrance des licences et des modifications et révisions périodiques de ces exigences, au besoin.

[211] M. Speer a témoigné au nom des plaignants. Il a expliqué, du point de vue de l'autorité réglementaire, le lien entre le Canada et la Convention de Chicago. En tant qu'État contractant, le Canada partage avec les autres États l'obligation de créer et de maintenir une structure de surveillance de la sécurité et de réglementation de l'aviation qui est compatible avec les exigences des normes de l'OACI, pour autant que ces exigences cadrent avec les lois de chaque État. Le Canada est tenu d'adhérer aux normes qui ont été convenues au niveau international par l'OACI dans la mesure où ces normes sont conformes aux exigences canadiennes.

[212] Les normes de l'OACI obligent les États contractants de l'OACI à créer une structure réglementaire qui est compatible avec les normes de l'OACI. Les pilotes et les autres exploitants au sein du système de l'aviation sont tenus d'adhérer à la structure réglementaire qui a été imposée soit par l'État qui a fourni ses licences ou permis ou encore, par l'État dans lequel sont effectuées les opérations aériennes. Ainsi, le cadre réglementaire est issu de l'État et non de la norme elle-même.

[213] Les normes de l'OACI ont été intégrées au Canada à la partie IV du RAC qui formule les exigences en matière de délivrance des licences aux membres de l'équipage de vol. Comptant un très petit nombre d'exceptions, les normes de délivrance des licences au Canada sont conformes aux normes de l'OACI et, dans de nombreux cas, sont également conformes aux pratiques recommandées par l'OACI. Les États membres ne pas tenus d'adopter ces pratiques. On s'attend

à ce que les États membres appliquent les normes, mais les pratiques recommandées sont des recommandations et les États membres ne sont pas obligés de les adopter.

[214] M. Speer a expliqué que si un État membre ne veut pas intégrer une norme de l'OACI dans ses règlements, celui-ci doit signifier à l'OACI son opposition. Le fait qu'un État ne respecte pas une norme donnée de l'OACI doit être signalé aux autres États contractants de l'OACI. Les oppositions que le Canada a signifiées à l'OACI figurent dans la section portant sur les licences de l'Information aéronautique publiée par Transports Canada.

[215] Le Canada a signifié une opposition à l'OACI à l'égard de l'article 2.1.10 de l'Annexe 1 de l'OACI. Il a signifié qu'il ne limite pas les privilèges des pilotes ayant atteint l'âge de 60 ans. Deux raisons expliquent la signification de cette opposition : la première étant que le refus de délivrer des licences ou d'accorder des privilèges strictement en fonction de l'âge était considéré comme contrevenant à la *Charte des droits et libertés*. La deuxième raison reposait sur des avis médicaux reçus par les conseillers médicaux de Transports Canada qui soutenaient que, du point de vue de la délivrance de licence, l'âge seul n'est pas un motif valable pour prédire la possibilité d'une brusque invalidation.

[216] Chaque État contractant délivre ses propres licences et procède à ses propres évaluations médicales. La position du Canada est que si la licence est valable du point de vue médical, le Canada reconnaîtra une licence délivrée par un État contractant de l'OACI quel que soit l'âge du titulaire. Le Canada impose aux pilotes étrangers les mêmes attentes et obligations que celles qui sont imposées aux pilotes canadiens.

[217] Le Canada reconnaît les pilotes devant voler au Canada qui se sont vu délivrer une licence par un autre État dans la mesure où ceux-ci observent le RAC et les modalités prévues par l'autorité chargée de la délivrance de leurs licences.

[218] Le RAC s'applique aux détenteurs de licence canadienne et aux aéronefs canadiens, où qu'ils soient. Pour les vols arrivant au Canada, c'est la réglementation canadienne qui s'applique. La réglementation du pays qui a délivré la licence du pilote s'appliquerait également.

[219] Si un pilote étranger qui pilote un aéronef étranger au Canada obtient des privilèges supérieurs à ceux que procure la licence délivrée par l'État étranger, le pilote serait éventuellement coupable d'avoir contrevenu au RAC et aussi coupable éventuellement d'une infraction à la réglementation étrangère.

[220] Normalement, les autorités d'exécution de la loi et celles de l'État étranger collaborent de manière à ce que le pilote ne soit pas accusé de violer deux lois distinctes, mais effectivement équivalentes.

[221] M. Speer a souligné que la convention de l'OACI reconnaît l'objectivité de chaque État contractant et laisse à ces derniers le pouvoir de fixer les exigences réglementaires de leur choix. Les membres de l'OACI s'attendent à ce que le Canada harmonise autant que possible ses exigences réglementaires avec les normes de l'OACI.

[222] Par exemple, il existe des types de licence délivrés aux pilotes pour lesquels le Canada exige davantage d'expérience, de connaissances ou de compétences que celles qui sont spécifiées par l'OACI, ce qui fait en sorte que les exigences canadiennes sont plus restrictives que celles de l'OACI. Il y a d'autres exemples, tels que la limite d'âge maximum des pilotes examinée précédemment, où le Canada a décidé d'être moins restrictif et de ne pas imposer la norme de l'OACI.

[223] M. Speer a fait référence à l'alinéa 39b) de la Convention. Il a affirmé que le Canada est tenu, aux termes de ce paragraphe, de faire une annotation sur les documents/licences qu'il délivre lorsque le titulaire ne se conforme pas aux normes internationales. Par exemple, TC délivre une licence avec qualification de type approprié pour les pilotes de réserve sur les vols

long-courriers qui ne se sont pas qualifiés pour les étapes de décollage ou de départ et pour celles d'approche ou d'atterrissage. Ils doivent acquérir une qualification pour la partie du vol long-courrier effectuée à l'altitude de croisière.

[224] M. Speer a été questionné au sujet d'un scénario où un aéronef assujetti aux dispositions du 14 CFR, Part 121, dont l'équivalent est la partie VII du RAC, quitte Seattle et survole l'espace aérien canadien à destination d'Anchorage. Il s'est fait demander ce que pense Transports Canada de ce vol, qui est à l'intérieur de l'espace aérien canadien, relativement à la délivrance de licences aux membres de l'équipage.

[225] Il a répondu que la meilleure réponse qu'il puisse donner est de se reporter à l'opposition signifiée par le Canada, à savoir que le Canada n'a aucune objection au fait que des pilotes de plus de 60 ans qui détiennent une licence, valide sur le plan médical ou autrement et délivré par un État contractant de l'OACI, conduisent un aéronef étranger au Canada. Donc, s'il est supposé que le vol est conforme à la loi américaine et les documents présentés le confirment, alors le Canada n'aurait aucune objection à ce qu'un aéronef assujetti aux dispositions du CFR, Part 121, ou autrement survole l'espace aérien canadien.

(xi) Harlan Clark

[226] En plus de fournir des éléments de preuve concernant l'alinéa 15(1)c) de la *LCDP*, M. Clark a également témoigné au sujet de la question relative à l'alinéa 15(1)a). Il a affirmé qu'Air Canada compte actuellement environ 3 000 pilotes et que ce nombre a peu varié au cours des dix dernières années. Air Canada demande aux nouvelles recrues 2 500 à 3 000 heures de vol et celles-ci doivent détenir une licence de pilote de ligne (ATPL).

[227] Les antécédents habituels de ceux qui sont embauchés sont les petites compagnies aériennes ou le domaine militaire. En raison du nombre d'heures sur des aéronefs à voilure fixe demandé par Air Canada, les candidats doivent posséder une expérience de vol considérable avant d'entrer à Air Canada.

[228] Les nouveaux pilotes embauchés par Air Canada font partie au départ du groupe de poste qui comprend le personnel suivant : copilote des EMJ170/190, pilote de relève du B767, pilote de relève du B787, pilote de relève du A340 et pilote de relève du B777.

[229] La flotte d'Air Canada est composée des aéronefs B777, A330 et B767, tous de gros-porteurs, des A321/A320/A319 et des EMJ190/175. Les emplois de pilote sont divisés en 16 postes non interchangeables, qu'il s'agisse des emplois de capitaine, de copilote et de pilote de relève sur un gros-porteur, et de capitaine et de copilote sur un autre aéronef. Chaque pilote d'Air Canada reçoit une formation et acquiert la qualification valide pour un type d'aéronef, et ne peut piloter que ce type d'aéronef.

[230] Les pilotes progressent dans leurs carrières à Air Canada selon leur ancienneté. Dans le cadre de l'analyse du comité directeur de composition des équipages (CDCE) qui a eu lieu au moins deux fois par année (et qui peut avoir lieu jusqu'à quatre fois par année), les pilotes soumettent leur demande indiquant leur préférence (DIP) pour le poste, un processus qui détermine le statut du pilote, l'appareil que celui-ci utilise et la base à laquelle il est affecté.

[231] Outre la DIP, les pilotes doivent soumettre une demande mensuelle. En effet, à chaque mois, les pilotes ont à choisir leur horaire. Selon leur ancienneté, ils se verront attribuer un créneau horaire, c'est-à-dire, les vols qu'ils effectueront pendant le mois en question. Ils peuvent utiliser leur ancienneté pour choisir la qualité de leur horaire, comme les congés et la période de vacances.

[232] Les pilotes qui veulent changer de type d'aéronef, de statut ou de base ont la possibilité de le faire au moyen de la DIP. S'ils ont suffisamment d'ancienneté pour occuper le poste visé, celui-ci leur sera attribué dans le cadre du processus de postulation du CDCE; les pilotes suivront ultérieurement une formation pour le poste en question. Toutefois, même s'ils acquièrent la qualification, lorsque vient le moment de faire part de leur choix concernant l'horaire de travail

mensuel, ils peuvent ne pas avoir suffisamment d'ancienneté pour obtenir un créneau, dans ce cas, ils seront inscrits sur la liste de réserve.

[233] Les pilotes de réserve sont sur appel pour faire du remplacement au besoin, par exemple lorsque le pilote prévu téléphone pour signaler qu'il est malade ou pour donner d'autres raisons qui l'empêchent d'effectuer le vol. Ils ont un horaire mensuel qui indique les journées où ils sont sur appel et celles où ils piloteraient l'aéronef pour lequel ils ont acquis la qualification.

[234] Il est important de ne pas confondre pilotes de réserve avec pilotes de relève. Le pilote de relève (PR) occupe un poste, alors qu'un pilote de réserve se voit assigner les tâches décrites sur l'horaire mensuel. Pour n'importe quel type d'aéronef donné et n'importe quel mois donné, il y a donc des pilotes de relève réguliers et des pilotes de réserve sur appel.

[235] Un pilote de relève est un pilote qui est moins expérimenté; il est le troisième pilote au sein d'un équipage composé de trois pilotes sur un gros-porteur. Pour les vols internationaux sur une certaine période de service de vol, un troisième pilote est nécessaire pour s'assurer que le capitaine et le copilote bénéficient de la période de repos réglementaire, mais un pilote de relève peut être dans le poste de pilotage uniquement pour la partie du vol effectuée à l'altitude de croisière. Le pilote de relève n'a pas acquis la qualification requise pour toutes les étapes d'un vol, telles que le décollage et l'atterrissage ou le moment où l'aéronef vole à 10 000 pieds au-dessus du niveau du sol.

[236] Si un pilote postule avec succès un nouveau poste dans le cadre du processus de postulation du CDCE, il recevra une formation de transition sur le type d'aéronef pour lequel il a posé sa candidature et auquel il peut ne pas être affecté pour une autre année. Après une analyse du CDCE, les pilotes conserveront donc leur poste actuel et le poste attribué par le CDCE jusqu'à ce qu'ils suivent une nouvelle formation.

[237] Outre la formation initiale que reçoit un pilote qui entre au service d'Air Canada et la formation de transition, il y a une formation d'avancement pour devenir capitaine et une formation annuelle périodique. La formation initiale comprend une formation au sol/formation de familiarisation au pilotage, puis le pilote reçoit une formation en simulateur suivie d'une vérification de compétence en route. Air Canada emploie des pilotes qui sont qualifiés par Transports Canada pour assumer les fonctions de pilotes inspecteurs. Ces derniers accompagnent les pilotes en formation sur un vol de vérification de compétence. Une fois que le pilote a terminé avec succès le vol de vérification de compétence, il acquiert une qualification sur ce type d'aéronef.

[238] La formation d'une nouvelle recrue prend environ deux mois. La formation initiale est la plus longue, parce que la formation au sol dure plus longtemps. La formation de transition comprend une formation au sol, une formation en simulateur et un vol de vérification de compétence ; elle peut prendre de huit à dix semaines.

[239] La formation d'avancement pour devenir capitaine comprend une formation au sol pour le leadership et le contrôle opérationnel. La formation périodique est donnée lorsque les pilotes ayant acquis une qualification pour un type d'aéronef assistent régulièrement à des séances de formation en simulateur pour conserver leur qualification à l'égard de cet aéronef. Il s'agit généralement de séances d'une journée. Le changement de statut, même pour un type identique d'appareil, exige une formation, un certain temps d'utilisation de simulateur et un vol de vérification de compétence, mais il ne s'agit pas d'une formation de transition complète.

[240] M. Clark a estimé qu'il en coûterait environ 30 000 \$ à 40 000 \$ pour former un pilote lorsqu'il est transféré à un autre poste. Une grande partie des coûts serait attribuable au salaire des pilotes non productifs. Il y aurait aussi le coût relatif à la dotation par un remplaçant lorsque le pilote n'est pas en fonction et qu'il est nécessaire de le remplacer par d'autres pilotes qui travailleront pendant que le pilote est en formation et qu'il est non productif. Il y a également le coût des salaires des instructeurs et celui du fonctionnement du simulateur.

[241] Outre la formule de rémunération, la convention collective prévoit également un montant minimal garanti (MMG) qui est lié au nombre maximal d'heures mensuelles désignées (NMHMD). Pour un pilote de réserve dont le NMHMD est de 70 heures, le MMG est de 65 heures. Il s'agit du nombre minimum d'heures pour lequel le pilote de réserve est assuré d'être rémunéré, même s'il n'effectue pas ces heures de vol. Pour celui qui obtient un créneau horaire, le MMG est de 60 heures et le NMHMD est de 70 heures. La différence étant qu'un pilote de réserve est sur appel et qu'il peut ou non être tenu d'effectuer ces heures de vol pendant le mois.

[242] L'ancienneté entre en jeu comme facteur déterminant le montant que gagne un pilote, parce que l'ancienneté détermine l'horaire de travail mensuel et le nombre d'heures de vol effectuées pendant le mois. À mesure que le pilote cumule de l'ancienneté, il peut demander à être affecté à des types d'appareil exigeant une qualification supérieure et s'il a l'ancienneté nécessaire, il obtiendra une rémunération plus élevée pour piloter un appareil de plus grande taille.

[243] Air Canada emploie des pilotes qui occupent des postes permanents de gestion et qui assument des fonctions de gestion, tout en restant ou en étant inscrits sur la liste d'ancienneté. Ils ne demandent pas une analyse du CDCE ou des horaires de travail mensuels. Ils ont acquis une qualification pour certains aéronefs et doivent piloter régulièrement afin de maintenir leur compétence. Les pilotes occupant des postes permanents de gestion peuvent revenir au service aérien, ce qui veut dire qu'ils renoncent à leurs fonctions de gestion et redeviennent des pilotes de ligne.

(xii) Edward Tarapasky

[244] M. Tarapasky exerce les fonctions de gestionnaire, Horaires des équipages de vol, en charge de l'automatisation et des processus pour les opérations aériennes. Il occupe ce poste depuis quatre ans et travaille chez Air Canada depuis 25 ans.

[245] Aux fins de la présente audience, M. Tarapasky a produit un document intitulé [TRADUCTION] « expériences spéciales de satisfaction des demandes indiquant les préférences ».

[246] Il ressort de ces expériences que si la retraite obligatoire n'existait plus à Air Canada, à un certain point le système de postulation fondé sur les préférences (SPFP) ne serait pas en mesure de produire un créneau horaire ou des horaires de vol mensuels pour ses pilotes et ceux-ci ne pourraient effectuer les heures de vol mensuelles.

[247] Le SPFP est un programme informatique qui analyse les données et produit des horaires fondés sur des règles préétablies et les préférences des pilotes ainsi que sur un créneau horaire. Un créneau horaire est l'horaire de vol mensuel d'un pilote. Pour créer un créneau, l'ordinateur tient compte des vols du mois en cours, des absences planifiées telles que la formation et les vacances, des vols de vérification de compétence, des heures de vol du mois suivant ainsi que des contraintes réglementaires et contractuelles.

[248] Le créneau horaire mensuel se subdivise en jumelage. Un jumelage correspond à une série de vols et peut consister en un ou plusieurs vols de mise en place. Un vol de mise en place correspond au début, au milieu ou à la fin d'une affectation à un jumelage de vol lorsqu'un pilote n'est pas dans le poste de pilotage et qu'il se dirige vers une destination en vue d'effectuer un autre vol.

[249] Le service de marketing produit un plan de marketing qui établit l'horaire des vols pour les destinations du mois suivant et qui précise le type d'aéronef ainsi que la fréquence des vols. Le plan est envoyé par transfert électronique aux analystes de l'équipage qui entrent cette information dans le SPFP.

[250] Outre ces données, deux groupes de dossiers sont introduits dans le SPFP, l'information sur le jour du vol étant composé de sept dossiers et de cinq dossiers relatifs au jumelage, soit un pour chaque appareil et un pour chaque préférence. C'est ce que les pilotes utilisent pour

indiquer le type de vol qu'ils préfèrent ou souhaitent éviter. Ces données ainsi que les préférences servent à créer les créneaux et le jumelage du mois suivant.

[251] Le SPFP contient cinq catégories de préférences et 74 offres individuelles, et utilise un système d'offres pondéré. Ce système attribue des points (0-1 000) qui indiquent dans quelle mesure une offre particulière est appropriée ou inappropriée pour le pilote. Le SPFP procède par ordre d'ancienneté pour calculer le meilleur pointage possible pour chaque pilote. Plus le pilote est expérimenté, plus le pointage est élevé. Un pointage élevé indique généralement que le pilote se classant assez haut sur la liste d'ancienneté se voit généralement accorder ses préférences.

[252] M. Tarapasky a expliqué qu'un certain nombre de contraintes sont introduites dans le SPFP pour créer un créneau. Certaines découlent de la convention collective, comme le DSM et la règle du temps flexible par mois. D'autres contraintes découlent du RAC, par exemple, la règle qui limite le temps de vol à 40 heures en sept jours consécutifs et à 120 heures en 30 jours consécutifs, et qui prévoit une période de repos minimale de trois jours de congé consécutifs par période de 17 à 24 jours. Le SPFP tiendra compte de ces contraintes lors de la création des créneaux du mois suivant.

[253] Aux fins de ces expériences, M. Tarapasky a ajouté une contrainte supplémentaire, soit la « règle de l'OACI » pour déterminer de quelle façon le SPFP pourrait assigner un jumelage pour créer des créneaux, c'est-à-dire, pour trouver une « solution ». Les règles de base pour les expériences étaient les suivantes : un capitaine (CA) et un copilote par vol et aucun des deux pilotes n'était susceptible de faire l'objet de restrictions, c.-à-d., que les deux pilotes âgés de plus de 60 étaient sur le même vol.

[254] La première expérience d'accommodement visait 10 CA et 10 copilotes pour 10 vols; il a été présumé que 40 % des capitaines et 40 % des copilotes étaient susceptibles de faire l'objet de restrictions. Le SPFP gère toujours en premier les solutions relatives aux CA et, en second, celles relatives aux copilotes. Dans cet exemple, il n'y a aucun facteur limitatif pour le capitaine et le

CA le plus expérimenté aurait le choix parmi les dix vols. Le deuxième CA le plus expérimenté aurait le choix parmi les neuf vols, et ce, jusqu'au dixième CA qui obtiendrait le vol restant, ce qui fait au total 55 choix.

[255] Cependant, dans le cas des copilotes, du fait que 40 % des CA étaient susceptibles de faire l'objet de restrictions, le copilote le plus expérimenté ne pouvait piloter qu'avec le capitaine arrivant en cinquième position jusqu'à celui occupant la dixième, ce qui veut dire que le copilote n'a que six choix de vol possibles, et non dix, comme cela aurait normalement dû être le cas.

[256] Les choix du copilote s'élèvent à 39 au lieu de 55 en l'absence de la règle de l'OACI. Air Canada s'est appuyée sur cette expérience d'accommodement pour démontrer à quel point la satisfaction des membres de l'équipage est touchée lorsque des restrictions supplémentaires, telles que la règle de l'OACI, sont apportées.

[257] Dans l'expérience suivante, M. Tarapasky a supposé que sept CA sur dix, soit 70 %, et quatre copilotes sur dix, soit 40 %, sont susceptibles de faire l'objet de restrictions. Il a conclu qu'aucune solution ne peut être apportée et que, en vue d'effectuer les dix vols, Air Canada devrait ajouter de nouveaux pilotes ou réduire le nombre de vols.

[258] À l'instar de ce qui précède, le système gère d'abord les solutions relatives aux CA. Il n'y a donc aucun effet sur les solutions et les choix en ce qui concerne les capitaines. Mais lorsqu'il s'agit des solutions relatives aux copilotes, le copilote le plus expérimenté n'aura que trois choix de vol, parce que deux pilotes susceptibles de faire l'objet de restrictions ne peuvent piloter ensemble.

[259] Le copilote numéro 2 a deux choix, le copilote numéro 3 n'a qu'un seul choix possible. Dans le cas du copilote numéro 4, la solution ne fonctionne pas parce que celle-ci doit résoudre les dix vols; il n'existe aucune solution parce que le copilote 4 ne peut être assigné à aucun jumelage sans que ne soit transgressée la règle de l'OACI.

[260] Les expériences suivantes ont soulevé la question à savoir quel nombre de pilotes susceptibles de faire l'objet de restrictions Air Canada peut-elle accommoder? Ces expériences étaient axées sur les gros-porteurs B-777, B-767 et A-330 des bases de Toronto, de Vancouver et de Montréal. Ces expériences visaient à déterminer le nombre de pilotes de plus de 60 ans qu'Air Canada pourrait accommoder dans un mois donné, tout en respectant les obligations imposées par l'OACI si la retraite obligatoire était abolie.

[261] Ces expériences ne reposent pas sur un nombre particulier de pilotes hypothétiquement employés après 60 ans. Elles reposent sur les opérations aériennes réelles d'Air Canada et les préférences réelles de ses pilotes pour le mois de juin 2009 avec la contrainte supplémentaire de la règle de l'OACI.

[262] La première expérience visait, en juin 2009, les copilotes de 777 de la base de Toronto. À cette époque, 104 CA et 136 copilotes étaient affectés au B777. Cette expérience a donné les résultats suivants. Toute combinaison de 10 % à 40 % de CA et de 10 % à 50 % de copilotes donnerait une solution, à savoir un créneau horaire mensuel et des jumelages.

[263] Ce n'est que lorsqu'il a atteint le niveau de 50 % de CA (52) et de 50 % de copilotes (68), tous âgés de plus de 60 ans, que le SPFP n'est pas parvenu à trouver une solution. Cela signifie hypothétiquement qu'Air Canada ne pourrait se servir de cet appareil de la base de Toronto.

[264] L'expérience suivante a trait à une analyse du pointage obtenu des copilotes de B777 de la base de Toronto en juin 2009. Il s'agissait ici d'évaluer l'incidence sur la solution de l'ajout d'une autre contrainte dans le SPFP, soit la règle de l'OACI susceptible de restreindre les pilotes âgés de plus de 60 ans. Ce que M. Tarapasky a fait ici, c'est de comparer la solution réelle originale relative au créneau horaire, en juin 2009, visant un nombre aléatoire de copilotes de B777 de la base de Toronto à la solution qui a résolu aussitôt la question, soit avant qu'aucune solution possible ne se présente, et il a analysé les écarts de points obtenus pour les deux solutions.

[265] Le SPFP attribue des points (0-1 000) qui indiquent dans quelle mesure une offre particulière est appropriée ou inappropriée pour le pilote. Le SPFP procède par ordre d'ancienneté pour calculer le meilleur pointage possible pour chaque pilote. Le pointage élevé indique généralement que le pilote se classant assez haut sur la liste d'ancienneté se voit généralement accorder ses préférences.

[266] Les résultats de l'analyse du pointage ont donné ceci : sur le nombre total de copilotes de la base de Toronto en juin 2009, la restriction a eu une incidence négative sur 57 copilotes, mais pour 47 copilotes, il n'y a eu aucun changement et, pour 43 copilotes, l'incidence a été positive. Une incidence négative signifie que le pilote a obtenu un pointage inférieur à celui qu'il avait obtenu au départ en juin 2009 et à ce qu'il aurait eu s'il n'y avait pas eu de pilotes susceptibles de faire l'objet de restrictions dans le SPFP.

[267] Aucun changement signifie que les pilotes ont obtenu un pointage égal à ce qui leur avait été attribué. Une amélioration signifie que leur pointage s'est accru. Cela pourrait se produire lorsque des copilotes expérimentés n'obtiennent pas ce qu'ils ont demandé, que le pilotage est relégué à d'autres parties de la solution de telle sorte que le pointage des pilotes moins expérimentés augmenterait et que ces derniers obtiendraient une meilleure offre parce que le SPFP doit trouver un copilote de moins de 60 ans.

[268] Dans ce scénario, il n'y aurait aucune incidence sur les CA, parce que le SPFP gère les solutions séquentiellement sans restriction pour les CA. Ce sont seulement les copilotes qui sont touchés. Chaque fois qu'une solution s'appliquant aux copilotes est examinée, le SPFP tient compte des solutions relatives aux capitaines pour veiller à ce que la règle de l'OACI soit respectée avant que le copilote se voit accorder ses préférences.

[269] Cependant, M. Tarapasky a affirmé que les pilotes ignoreraient si l'incidence sur eux était positive ou négative. Ils verraient simplement leur pointage final, mais ne seraient pas au courant de ce qu'ils pourraient avoir obtenu. Cet exercice vise simplement à montrer les

différences qui résulteraient entre le créneau horaire initial par rapport au créneau horaire faisant l'objet de restrictions et dans quelle mesure la satisfaction des pilotes pourrait être touchée.

[270] M. Tarapasky a eu recours à la même méthodologie pour le reste des expériences. Pour les copilotes de B777 de la base de Vancouver, en juin 2009, le nombre réel de pilotes s'élevait à 46 CA et à 73 copilotes. Dans cette expérience, aucune solution n'a été trouvée au niveau où 50 % des CA étaient susceptibles de faire l'objet de restrictions et où 30 % des copilotes étaient susceptibles de faire l'objet de restrictions. Toute combinaison des pourcentages sous ces taux produirait une solution. L'analyse du pointage a donné les résultats suivants : la restriction a eu une incidence négative dans 23 cas; il n'y a eu aucune incidence dans 17 cas et, dans 23 cas, l'incidence a été positive.

[271] Pour les copilotes de A330 de la base de Vancouver, en juin 2009, l'expérience a porté au total sur 30 CA et sur 35 copilotes. Le SPFP a produit une solution pour chaque combinaison de pourcentages de CA et de copilotes jusqu'à ce que soit atteinte la combinaison de 30 % de CA et de 50 % de copilotes. L'analyse du pointage a donné les résultats suivants : la restriction a eu une incidence négative dans 8 cas; il n'y a eu aucune incidence dans 14 cas et, dans 4 cas, l'incidence a été positive.

[272] Pour les copilotes de 767 de la base de Toronto, en juin 2009, l'expérience a porté au total sur 136 CA et sur 119 copilotes. Le SPFP a produit une solution pour chaque combinaison de pourcentages de CA et de copilotes jusqu'à ce que soit atteinte la combinaison de 40 % de CA et de 50 % de copilotes. L'analyse du pointage a donné les résultats suivants : la restriction a eu une incidence négative pour 47 copilotes; il n'y a eu aucune incidence pour 16 copilotes et l'incidence a été positive pour 51 copilotes.

[273] Pour les copilotes de A330 de la base de Toronto, en juin 2009, le SPFP a produit une solution pour chaque combinaison de pourcentages de CA et de copilotes jusqu'à ce que soit atteinte la combinaison de 50 % de CA et de 50 % de copilotes. Pour les copilotes de B777 de la

base de Montréal, en juin 2009, l'expérience a porté au total sur 13 CA et sur 12 copilotes et le SPFP a produit une solution pour chaque combinaison de pourcentages de CA et de copilotes jusqu'à ce que soit atteinte la combinaison de 50 % de CA et de 40 % de copilotes.

[274] Pour les copilotes de B767 de la base de Vancouver, en juin 2009, l'expérience a porté au total sur 89 CA et sur 78 copilotes et le SPFP a produit une solution pour chaque combinaison de pourcentages jusqu'à ce que soit atteinte la combinaison de 60 % de CA et de 50 % de copilotes. Pour les copilotes de B767 de la base de Montréal, en juin 2009, l'observation est la même jusqu'à ce que soit atteinte la combinaison de 50 % de CA et de 50 % de copilotes.

[275] M. Tarapasky s'est fait demander si, dans l'une quelconque de ces expériences, il avait tenu compte des pilotes supplémentaires et des pilotes de relève. Il a répondu que les pilotes supplémentaires font partie de la solution s'appliquant aux copilotes, parce qu'ils sont des copilotes entièrement qualifiés.

(xiii) Professeur Johnathan Kesselman

[276] Le professeur Kesselman a témoigné pour les plaignants. Il a obtenu son doctorat en 1972 de la faculté d'économie du Massachusetts of Technology. Il est l'auteur de nombreuses publications en économie et en économie du travail. Il a enseigné ces deux disciplines pendant plus de 30 ans et il enseigne actuellement aux étudiants du programme de maîtrise en politique publique à l'université Simon Fraser. Il détient également une chaire de recherche du Canada en finances publiques. Il était qualifié pour donner un avis d'expert en l'espèce.

[277] Le professeur Kesselman a d'abord témoigné sur la question de savoir pendant combien d'années supplémentaires travailleraient les pilotes d'Air Canada si la retraite obligatoire était abolie. Compte tenu des constatations empiriques générales concernant les effets sur l'âge de la retraite dans les professions ayant mis fin à la retraite obligatoire, des études statistiques ont démontré qu'il existe un léger effet positif et d'autres études concluent que l'effet n'était pas statistiquement considérable.

[278] Ce sont traditionnellement des professions où l'âge de 65 ans était l'âge obligatoire. En fait, peu de personnes dans la plupart des professions veulent continuer de travailler après 65 ans et l'âge moyen de la retraite de la population active canadienne est bien inférieur à 65 ans : ce serait davantage vers 61 ou 62 ans.

[279] Dans le cas des pilotes, il n'existe aucune étude empirique portant sur le nombre d'années supplémentaires pendant lesquelles travailleraient ceux-ci si la contrainte de l'âge de 60 ans est levée. En faisant référence aux études réalisées pour les professions ayant aboli la retraite obligatoire à 65 ans, le professeur Kesselman ne visait qu'à transmettre des renseignements généraux; il ne s'en sert pas pour prévoir ce qui arrivera aux pilotes d'Air Canada.

[280] Cependant, en raison du mode de vie, de la satisfaction que procure le travail de pilote et du salaire élevé, il s'attendrait à que cela incite davantage les pilotes à continuer de travailler que ce n'est le cas pour la population en général où il n'y a presque aucun effet sur les années d'activité en moyenne.

[281] Il a affirmé que, selon les éléments de preuve tirés de l'enquête sur l'âge de la retraite des pilotes d'Air Canada, au cours de la période de quatre ans et demi, soit de 2005 jusque vers le milieu de 2009, 21 % des pilotes d'Air Canada avaient pris leur retraite avant l'âge de 60 ans. Pendant certaines de ces années, Air Canada avait offert des primes de retraite anticipée pour inciter le personnel à prendre une retraite anticipée sans subir une réduction de la pension.

[282] Selon la preuve sur laquelle il s'est fondé, sur l'ensemble de la période, soit de 2005 à 2009, 21 % des pilotes, soit 107 sur 515, avaient pris une retraite anticipée, c'est-à-dire, avant l'âge de 60 ans. Pour 2005 et 2009, il était au courant qu'il y avait eu une offre de primes de retraite anticipée, mais il n'avait pas les détails au sujet de ces mesures d'encouragement.

[283] Cependant, il a souligné que, pendant cette période, il y a eu également des retraites anticipées sans aucune mesure d'encouragement. Il a donc supprimé les périodes pendant

lesquelles des mesures d'encouragement à la retraite anticipée avaient été adoptées et a mis l'accent sur les années 2006, 2007 et 2008 afin de soustraire les effets possibles des mesures d'encouragement à la retraite anticipée et d'examiner le comportement qui a découlé de l'absence de telles mesures. Au cours des années 2006, 2007 et 2008, 40 pilotes d'Air Canada sur 328 au total, soit plus de 12 %, ont pris une retraite anticipée.

[284] Au chapitre des éléments pouvant inciter les pilotes à continuer de travailler après 60 ans, il a convenu que, dans le cas d'une personne qui n'a pas maximisé ses années de service ou sa rémunération au regard du régime de retraite, cette situation pourrait l'inciter à continuer de travailler. Comme il l'a déjà mentionné, cela doit être comparé aux autres facteurs qu'il a également décrits. Il a également convenu que, même si quelqu'un a atteint le nombre maximal d'années, s'il a la possibilité d'augmenter ses revenus aux fins du calcul de ses cinq meilleures années, il s'agit là d'un autre élément qui incite la personne à continuer de travailler.

[285] Au-delà de cela, il n'est pas profitable de perdre les années de prestations de retraite qui pourraient représenter 60 % de la rémunération à temps plein pour travailler en vue de gagner 40 % du revenu habituel. En outre, cela ne semble pas tellement attirant par rapport aux loisirs, au fait de travailler ailleurs ou à autre chose que la personne pourrait choisir.

[286] Il a admis que son point de vue serait quelque peu tempéré par le fait que l'horaire de travail mensuel n'exige d'un pilote type expérimenté que huit jours de travail par mois avec congé tous les week-ends. En outre, un pilote ayant 25 ans d'ancienneté touche de généreuses allocations de vacances et quatre jours de congé tenant lieu de jours fériés. Ce genre d'avantages pourrait inciter un pilote à continuer de travailler.

[287] Le professeur Kesselman a estimé que les promotions seraient retardées d'environ neuf mois pour les jeunes pilotes. Ces pilotes sacrifieraient donc neuf mois pour obtenir une promotion, le niveau d'ancienneté normal, l'accès à des aéronefs d'un certain type et d'une certaine taille et un revenu plus élevé. Toutefois, ils pourraient compenser cette perte à l'âge de

60 ans en travaillant neuf mois de plus. Ils peuvent aussi travailler un an, deux ans, trois ans ou cinq ans de plus. C'est une solution très valable.

[288] Le professeur Kesselman a conclu finalement qu'il n'a pu trouver aucune étude empirique qui indiquerait le nombre de pilotes qui décideraient de continuer de travailler après 60 ans chez Air Canada, ou même un ordre de grandeur de ce nombre, ainsi que le nombre d'années pendant lesquelles ils travailleront réellement.

[289] Selon lui, toute preuve apportée par quiconque dans cette instance au sujet du nombre probable de pilotes qui décident effectivement de continuer de travailler au-delà de 60 ans ne serait qu'une estimation au jugé et que, au mieux, elle reposerait sur des éléments de preuve circonstanciels. Il ne soutient pas que ses données sont précises et ne croit pas qu'une autre personne présente peut apporter davantage de précisions ou de certitude.

[290] Le professeur Kesselman a ensuite examiné plus particulièrement la question de l'incidence probable de l'élimination de la retraite obligatoire pour les pilotes âgés de 60 ans sur la capacité d'Air Canada d'affecter l'équipage de vol tout en respectant les appels d'offres fondés sur les préférences. À cet égard, il a commenté la preuve relative aux expériences d'accommodement réalisées par M. Tarapasky.

[291] Le professeur Kesselman a fait référence à la preuve concernant les invitations aux dîners de retraite organisés à l'intention des pilotes d'Air Canada et parrainés par l'APAC et Air Canada, qui ont eu lieu à Toronto, à Winnipeg et à Vancouver en 2008 et en 2009. Ces invitations donnent la liste des noms et le statut des personnes ayant pris leur retraite à l'âge de 60 ans.

[292] Il a calculé que moins de 10 % de ceux qui sont obligés de prendre leur retraite à 60 ans étaient des copilotes. Cela indique que la plupart des pilotes atteignent le grade de capitaine à

l'âge de la retraite obligatoire. À son avis, présumer, comme l'a fait M. Tarapasky, que 30, 40 ou 50 % des copilotes auraient plus de 60 ans n'est pas réaliste.

[293] Même en l'absence de cette preuve, le professeur Kesselman a contesté les hypothèses de M. Tarapasky selon lesquelles les copilotes, à l'heure actuelle, resteront indéfiniment des copilotes et ne seront pas promus au grade de capitaine. Les copilotes, qu'ils aient 59, 55 ou 45 ans, de façon générale, deviendront capitaines avant de prendre leur retraite.

[294] S'il y a un assouplissement des règles relatives à l'âge de 60 ans, les copilotes qui ont été obligés de prendre leur retraite à cet âge, s'ils voulaient rester à leur poste, le feraient pour augmenter leur nombre d'années de service et améliorer leur rémunération. Ils atteindraient donc probablement le grade de capitaine avant de prendre leur retraite, qu'ils soient âgés de 62 ou de 66 ans ou peu importe.

[295] À son avis, les hypothèses formulées par M. Tarapasky dans son modèle, à savoir que les copilotes resteraient des copilotes et qu'une forte proportion d'entre eux auraient plus de 60 ans, ne sont pas nécessairement valides, compte tenu du fait qu'ils ont été embauchés à des âges différents et que d'autres facteurs ont eu une incidence sur les promotions.

[296] Le professeur Kesselman a déclaré que les pilotes qui sont en haut de la liste d'ancienneté dans chaque catégorie d'emploi ne sont pas nécessairement ceux qui auront plus de 60 ans. L'ancienneté est déterminée par les années de service à Air Canada. Les pilotes peuvent être embauchés à des âges différents et il pourrait y avoir des personnes qui ont cumulé plus d'ancienneté, mais qui sont moins âgés et inversement. Davantage de copilotes tendront à être plus jeunes et, à la longue, sans la retraite obligatoire, il serait plus facile de respecter la règle de l'OACI.

[297] Le modèle de M. Tarapasky exige des pourcentages beaucoup plus élevés de copilotes de plus de 60 ans, dans la plupart des cas, 30 %, 40 % ou même 50 %, avant qu'il n'aboutisse à cette impasse, où il ne peut pas faire l'appariement et ne peut respecter la règle de l'OACI.

[298] Le professeur Kesselman avait également des réserves au sujet de l'angle séquentiel adopté dans le modèle de M. Tarapasky comme s'il essayait d'imiter le système de postulation tout en essayant de satisfaire au critère de l'OACI. Il a signalé que, tout d'abord, le modèle présente les choix séquentiels des capitaines selon leur ancienneté, puis ce sont les choix séquentiels des copilotes en fonction de leur ancienneté.

[299] Si le commandant de bord est âgé de plus de 60 ans, le copilote doit être âgé de moins de 60 ans. Les jumelages qui ne satisfont pas à cette contrainte sont exclus. Toutefois, les vols long-courriers exigent qu'un pilote supplémentaire soit âgé de moins de 60 ans, selon l'OACI, si le commandant de bord et le copilote sont âgés de plus de 60 ans.

[300] Le professeur Kesselman a conclu que la logique du modèle de M. Tarapasky présente des lacunes fondamentales. Si la logique du modèle reposait sur un raisonnement séquentiel, M. Tarapasky aurait dû inclure une autre séquence, à savoir, la prise en compte du pilote supplémentaire sur les vols long-courriers internationaux.

[301] Il est vrai, en ce qui a trait à ses remarques sur les pilotes supplémentaires, qu'il ignorait que, en 2009, sur le nombre total d'heures de vol d'Air Canada, c'est seulement pour 2 % de ces heures qu'il y a eu ajout de pilotes sur les vols. En outre, M. Tarapasky avait indiqué que l'ajout de pilotes avait été pris en compte dans ses expériences, car il s'agit généralement de copilotes.

(xiv) Le capitaine Steven Duke

[302] Le capitaine Duke occupe le poste de directeur général, Ressources de l'équipage, chez Air Canada. Il est chargé de la gestion des soumissions de candidatures pour les appareils, de

l'attribution des heures de vol chaque mois entre les bases et de l'établissement du NMHMD en vue de déterminer le nombre de pilotes qui effectuent des vols ce mois-là.

[303] Le capitaine Duke a témoigné au sujet d'une étude qu'il a réalisée : [TRADUCTION] « Air Canada et les départs à la retraite des pilotes, octobre 2009 ». L'étude comprend deux sections générales, la première étant le contexte dans lequel se situent les pilotes d'Air Canada et qui traite de la structure du groupe des pilotes d'Air Canada ainsi que de l'analyse et du processus de postulation du comité directeur de composition des équipages.

[304] La deuxième section fait état de la contrainte excessive imposée à Air Canada et traite de l'incapacité de celle-ci à permettre à des commandants de bord âgés de plus de 65 ans de piloter dans l'espace aérien international et intérieur, de la capacité très limitée d'Air Canada d'accommoder les capitaines et les copilotes âgés de plus de 60 ans et du fait que la retraite à 60 ans a été prévisible et stable.

[305] Le capitaine Duke a expliqué que les postes de pilote à Air Canada se divisent en 16 groupes qui se subdivisent géographiquement en 44 postes. Ces groupes sont les suivants : capitaine, copilote et pilote de relève de B777; capitaine, copilote et pilote de relève de A330 ; capitaine, copilote et pilote de relève de B767, capitaine et copilote de A319/320/321; capitaine et copilote de EMJ.

[306] Le statut de pilote n'est pas interchangeable. Les capitaines ne peuvent pas agir en qualité de copilotes. Ces derniers ne peuvent remplir les fonctions de capitaine. Les pilotes de relève ne peuvent remplir les fonctions de capitaine ou de copilote. Toutefois, les capitaines et les copilotes peuvent remplir les fonctions de pilote de relève. Les capitaines et les copilotes sont formés pour piloter pendant toutes les phases du vol. Un pilote de relève ne peut piloter que pendant la partie du vol effectuée à l'altitude de croisière.

[307] L'ancienneté est d'une importance fondamentale pour les pilotes d'Air Canada. Elle a un rapport avec le poste, et elle détermine le statut, l'appareil et la base d'affectation. Les différents salaires sont associés au statut de l'appareil. Le salaire peut aller du niveau le plus bas, soit 85 000 \$/année pour un copilote d'Embraer, au niveau le plus haut, soit 244 000 \$/année pour un capitaine de B777.

[308] En outre, avoir plus d'ancienneté est associé à des horaires mensuels et à des horaires de vacances plus favorables. L'horaire de travail mensuel d'un capitaine type de B777 comprend huit jours de vol par mois et une période de congé les fins de semaine. L'horaire de travail du pilote se situant au milieu des années d'ancienneté comprendrait douze jours de vol par mois et une période de travail les fins de semaine. Moins il y a d'ancienneté, moins l'horaire de travail mensuel est favorable.

[309] Dans la deuxième partie de son témoignage, le capitaine Duke a soulevé quatre questions. La première traite de l'incapacité d'Air Canada à permettre à des capitaines âgés de plus de 65 ans de piloter dans l'espace aérien international.

[310] Comme l'ont expliqué messieurs Elfassy et Speer, avant le 23 novembre 2006, la norme de l'annexe 1 de l'OACI n'autorisait pas les commandants de bord d'Air Canada à piloter un aéronef dans l'espace aérien étranger après 60 ans. Après le 23 novembre 2006, l'OACI n'autorise pas les commandants de bord d'Air Canada âgés de plus de 65 ans à piloter un aéronef dans l'espace aérien étranger.

[311] Cela a pour effet de diviser les pilotes d'Air Canada en différentes sous-catégories : les commandants de bord, âgés de 65 ans et plus, qui font l'objet de restrictions, les commandants de bord âgés de 60 à 65 ans qui sont susceptibles de faire l'objet de restrictions et les commandants de bord âgés de moins de 60 ans qui ne font pas l'objet de restrictions; les copilotes de plus de 60 ans qui sont susceptibles de faire l'objet de restrictions; les copilotes de

moins de 60 ans qui ne font pas l'objet de restrictions; les pilotes de relève qui ne font pas l'objet de restrictions.

[312] Pour le B777, 93 % des vols sont internationaux et pour le A-330, il s'agit de 90 %. Pour le B767, 80 % des vols sont internationaux, pour le A320, il s'agit de 48 % et de 46 % dans le cas du EMJ. Le capitaine Duke a affirmé que les commandants de bord ayant plus de 65 ans ne peuvent effectuer de vol à bord des trois gros-porteurs.

[313] La deuxième question a trait à l'incapacité d'Air Canada à permettre à des commandants de bord âgés de plus de 65 ans de piloter dans l'espace aérien intérieur. Le capitaine Duke entend par vol intérieur un vol qui quitte un aéroport canadien pour atterrir à un aéroport canadien. Le vol international est n'importe où ailleurs. Il a affirmé que s'il devait examiner quelque chose, ce devrait être les aéronefs A320 et EMJ.

[314] Le problème soulevé ici par le capitaine Duke est que 88 % des heures de vol intérieur d'Air Canada comportent un survol de l'espace aérien américain. Par exemple, pour desservir Toronto-Montréal, l'aéronef doit survoler l'État de New York. Pour desservir Toronto-Halifax, l'aéronef doit survoler les États de New York, du Vermont, du New Hampshire et du Maine. Pour desservir Toronto-Vancouver, l'aéronef doit survoler les États du Michigan, du Wisconsin, du Minnesota, du Dakota du Nord et du Montana.

[315] Sur les 12 % d'heures de vol restantes, les aéronefs d'Air Canada peuvent utiliser un aéroport de dégagement aux États-Unis. Les aéroports de dégagement et le choix de ces aéroports sont nécessaires en raison de conditions météorologiques défavorables à destination. Par exemple, pour les vols en direction de Toronto, les aéroports de dégagement retenus sont ceux de Niagara Falls, de New York ou de Buffalo. Pour les vols en direction de Vancouver, l'aéroport de dégagement retenu est celui de Seattle.

[316] Des aéroports de dégagement ne sont pas retenus pour tous les vols. Tout dépend des conditions météorologiques. Le choix d'aéroports de dégagement a à voir avec des conditions météorologiques défavorables à destination. Le capitaine Duke ne pouvait répondre avec certitude pour combien de ces 12 % d'heures de vol il fallait choisir des aéroports de dégagement. Cela dépend des conditions météorologiques le jour du vol. Toutefois, si Air Canada n'a pas la possibilité d'utiliser des aéroports de dégagement américains, il peut s'ensuivre une annulation du vol ou l'emprunt d'un itinéraire en direction nord situé à des centaines de milles du trajet afin de contourner les conditions météorologiques défavorables.

[317] En ce qui concerne la possibilité de dérouter les vols intérieurs qui survolent les États-Unis pour rester dans l'espace aérien canadien, le capitaine Duke a témoigné que cela a pour effet d'augmenter le temps de vol et les coûts, et de retarder les vols ultérieurs. Par exemple, il a comparé le temps utilisé et le carburant consommé en utilisant la route la plus optimale de Toronto à Halifax au temps utilisé et au carburant consommé en utilisant une route située dans l'espace aérien canadien.

[318] Le capitaine Duke a estimé que le déroutement des vols hebdomadaires du A320 (117) et du EMJ de Toronto à Halifax et de Halifax à Toronto entraînerait des coûts supplémentaires de 5,7 millions de dollars par année.

[319] Air Canada effectue chaque semaine 1 600 vols intérieurs en survolant les États-Unis. Le capitaine Duke a estimé que, si les vols de l'Airbus A320 suivent le même calendrier de vol en ne survolant pas les États-Unis, il faudrait 1 720 heures de vol supplémentaires, 21 équipages de vol supplémentaires et la prise en considération de la disponibilité de l'effectif de réserve et des vacances : il s'ensuivrait des coûts supplémentaires pour Air Canada de 7,7 millions de dollars par année. Il a également estimé que les coûts supplémentaires pour les vols de la flotte Embraer qui ne survole pas les États-Unis s'élèveraient à 6,6 millions de dollars par année.

[320] Le capitaine Duke a ensuite abordé la troisième question, à savoir la capacité limitée d'Air Canada d'accommoder les capitaines et les copilotes âgés de plus de 60 ans. Il a fait valoir qu'Air Canada ne peut accommoder qu'un nombre très limité de pilotes qui sont susceptibles de faire l'objet de restrictions avant que le calendrier de vol ne devienne ingérable sans augmenter les coûts. Il a produit un certain nombre de graphiques et de tableaux qui donnent un aperçu des données sur l'effectif des pilotes d'Air Canada en septembre 2009.

[321] Ils fournissent le nombre et le pourcentage de capitaines et de copilotes par base et par appareil. Par exemple, 91 % (53/58) des capitaines de B777 basés à Vancouver sont âgés de 55 ans ou plus. À Toronto, 88 % (101/115) des capitaines sont âgés de 55 ans ou plus. Ce qui est particulièrement intéressant est le contraste entre les capitaines et les copilotes. Seulement 26 % (21/82) des copilotes basés à Vancouver sont âgés de 55 ans ou plus.

[322] Le capitaine Duke a ensuite produit un graphique à barres sur lequel il a extrapolé ces données pour les années 2014 et 2019. En faisant ses extrapolations, il a présumé qu'il n'y aurait aucun départ à la retraite, c'est-à-dire, que 100 % des pilotes resteraient en poste. Il a affirmé que ces extrapolations représentent le pire scénario et ne font que rappeler la limite maximum de responsabilité d'Air Canada.

[323] Le but de toute cette information n'est pas clair. Questionné à ce sujet, le capitaine Duke a répondu : [TRADUCTION] « Vous savez quoi? Pour être honnête, je souhaiterais avoir laissé de côté tous les trucs démographiques. Je ne pense pas que cela ajoute beaucoup [...] Je ne pense pas que ces preuves ajoutent beaucoup de valeur parce qu'elles ne prévoient pas nécessairement ce qui se produira réellement et elles ne prévoient pas non plus ce que seront les données sur les effectifs d'Air Canada dans 10 ans ». Il a conclu que les expériences de M. Tarapasky étaient beaucoup plus instructives que ses preuves démographiques.

[324] Le capitaine Duke a déclaré que, selon lui, le modèle de M. Tarapasky est complètement indépendant des données sur l'effectif des pilotes d'Air Canada que ce soit actuellement ou dans

10, 20 ou 30 ans. Ce modèle prévoit simplement un nombre possible qui peut être atteint à tout moment dans l'avenir et ce qui arriverait au SPFP ainsi qu'au processus mensuel si certains des pilotes susceptibles de faire l'objet de restrictions devaient occuper ces postes.

[325] Le capitaine Duke a commenté les coûts que devrait assumer éventuellement Air Canada si 80 % des CA et 20 % des copilotes étaient susceptibles de faire l'objet de restrictions, une situation qui, dans le modèle de M. Tarapasky, ne générerait aucune solution. Le capitaine Duke a affirmé que pour effectuer le vol en question, l'un des pilotes âgé de 60 ans devra être retiré du jumelage pour être remplacé par un autre pilote âgé de moins de 60 ans. S'il n'y a pas suffisamment de temps de vol pour le pilote exclu, il toucherait le MMG, mais ne travaillerait pas. Si Air Canada devait donner de l'avancement à un pilote, d'un point de vue réaliste et fonctionnel, un cours de formation devra être dispensé.

[326] Il devrait y avoir dotation par un remplaçant et, par la suite, Air Canada devrait embaucher un nouveau pilote. Le capitaine Duke a estimé qu'il faudrait au total sept cours de formation, y compris l'embauche d'un nouvel employé. Le coût moyen d'un cours est de 43 000 \$, le coût total de la formation s'élèverait donc à 300 000 \$. S'ajoute à ce coût le versement du plein salaire du pilote pendant qu'il est en formation.

[327] Il a convenu que des pilotes de réserve ayant la qualification nécessaire à l'égard de l'appareil pourraient remplacer le pilote exclu. Cependant, cela réduirait la disponibilité de l'effectif de réserve et les pilotes concernés devraient être remplacés, sinon on augmente le risque opérationnel en réduisant le nombre de pilotes de réserve.

[328] Le capitaine Duke a aussi traité du sujet relatif à l'ajout de membres à l'équipage. Les pilotes supplémentaires sont presque exclusivement des copilotes. En général, un temps de vol de plus de quatorze heures exige un équipage composé de quatre membres, en ajoutant un pilote supplémentaire. Seul le B777 dispose d'un équipage auquel ont été ajoutés des pilotes supplémentaires et environ 14 % de tous les vols du B777 ont des pilotes supplémentaires. En

tenant compte de l'ensemble des opérations d'Air Canada, il ressort que les pilotes supplémentaires sont seulement sur 2,5 % des vols. Environ 22 % de tous les vols du B777 sont effectués avec des pilotes de relève et 7 % de tous les vols d'Air Canada sont effectués avec à bord des pilotes de relève.

[329] La quatrième question abordée par le capitaine Duke a trait à la stabilité et à la prévisibilité de l'âge de la retraite à 60 ans à Air Canada. Du 25 mai 1992 à juin 2009, plus de 90 % des pilotes d'Air Canada ont pris leur retraite à l'âge de 60 ans. Il n'y a donc pas beaucoup de doute quant à l'âge auquel les pilotes prennent leur retraite. Ces données incluent les retraites anticipées et les personnes qui quittent la compagnie aérienne pour une raison quelconque. Elles incluent également les pilotes qui ont participé aux programmes d'encouragement à la retraite anticipée.

[330] Le capitaine Duke a expliqué que chaque départ à la retraite inattendu (sans préavis) affecte négativement les opérations d'Air Canada et se traduit par des coûts supplémentaires. Remplacer cette personne peut prendre une période de formation complète, soit un minimum de deux mois. En outre, le remplacement peut nécessiter le processus d'analyse complet du CDCE avant qu'une personne ne soit affectée au nouveau poste. Cela peut compromettre la capacité d'Air Canada à opérer ses activités de façon complète.

[331] Selon son témoignage, s'il y avait plus de six départs à la retraite inattendus sur trois mois dans la cohorte des capitaines du B777, basés à Vancouver, cela pourrait entraîner des annulations de vols et une perte d'environ 2,5 millions de dollars en revenus. Cela ne serait pas un problème si le Tribunal ordonnait que les pilotes doivent donner un préavis de départ à la retraite dans un délai précis. Le capitaine Duke a reconnu que des incitations économiques pourraient aider à encourager cela.

D. Alinéa 15(1)a) et paragraphe 15(2) de la LCDP et Meiorin

[332] L'alinéa 15(1)a) de la *LCDP* prévoit une défense contre toute accusation de discrimination si l'employeur démontre que « les refus, exclusions, expulsions, suspensions, restrictions, conditions ou préférences [...] découlent d'exigences professionnelles justifiées » (EPJ).

[333] La méthode à appliquer pour déterminer si l'employeur a démontré une EPJ est celle qui a été exposée par la Cour suprême du Canada dans *Colombie-Britannique (Public Service Employee Relations Commission) c. BCGSEU*, [1999] 3 R.C.S. 3 (*Meiorin*).

[334] Un employeur doit établir ce qui suit, selon la prépondérance des probabilités :

- 1) qu'il a adopté la norme dans un but rationnellement lié à l'exécution du travail en cause. L'analyse porte ici non pas sur la validité de la norme particulière, mais plutôt sur la validité de son objet;
- 2) qu'il a adopté la norme particulière en croyant sincèrement qu'elle était nécessaire pour réaliser ce but légitime lié au travail;
- 3) que la norme est raisonnablement nécessaire pour réaliser ce but légitime lié au travail. Pour prouver que la norme est raisonnablement nécessaire, il faut démontrer qu'il est impossible d'accommoder les employés qui ont les mêmes caractéristiques que le demandeur sans que l'employeur subisse une contrainte excessive.

[335] La Cour suprême a atténué le critère d'« impossibilité » de la méthode en trois étapes dans l'arrêt *Hydro-Québec c. Syndicat des employé-e-s de techniques professionnelles et de bureau d'Hydro-Québec*, [2008] 2 R.C.S. 561, en affirmant que ce n'est pas la démonstration de

l'impossibilité d'intégrer un employé qui ne respecte pas une norme, mais bien la preuve d'une contrainte excessive qui, elle, peut prendre autant de formes qu'il y a de circonstances.

E. Alinéa 15(1)a) et paragraphe 15(2) et l'APAC

[336] Les plaignants font valoir que, selon la formulation de l'alinéa 15(1)a) et le principe *expression unius est exclusio alterius* (l'expression de l'un implique l'exclusion de l'autre), seul l'employeur, et non une organisation syndicale telle que l'APAC, peut se prévaloir du moyen de défense relatif aux EPJ. Un syndicat peut fournir des preuves à l'appui du moyen de défense de l'employeur fondé sur les EPJ, mais il ne peut le faire pour lui-même. L'unique référence à « l'employeur » dans la méthode *Meiorin* donne du poids à cet argument. Un appui supplémentaire à cette position est donné à l'alinéa 15(1)f) de la *LCDP*, où une organisation syndicale ainsi qu'un employeur peuvent se prévaloir du moyen de défense fondé sur les EPJ.

[337] Bien que ce soit tentant, finalement, je n'admets pas cet argument pour deux raisons. Ces plaintes renvoient aux articles 7 et 10 de la *LCDP*. Si un acte discriminatoire peut être commis, aux termes de l'article 10, par un employeur, une organisation syndicale ou une association patronale, comment est-ce possible que, de ces trois parties, seul l'employeur peut invoquer un moyen de défense fondé sur les EPJ. Cela n'est pas très judicieux sur le plan politique ou encore, ça ne paraît très logique.

[338] Deuxièmement, je m'appuie sur la décision de la Cour suprême dans l'arrêt *Central Okanagan School District No. 23 c. Renaud*, [1992] 2 R.C.S. 970 (*Renaud*) où une plainte a été déposée contre l'employeur et le syndicat. Ce dernier a refusé d'accepter les mesures d'accommodement proposées par l'employeur en raison de leurs effets sur d'autres employés.

[339] La Cour a signalé que le syndicat peut devenir partie à une discrimination en participant à la formulation de la règle de travail qui a un effet discriminatoire sur le plaignant, notamment si la règle fait partie de la convention collective.

[340] La Cour a ajouté que, en pareil cas, le syndicat encourt une responsabilité (aux termes de la *B.C. Human Rights Act* qui prévoyait également une défense fondée sur les EPJ) et qu'il doit posséder le même droit qu'un employeur de justifier la discrimination. Pour ce faire, il doit s'acquitter de son obligation d'accommodement.

[341] Toutefois, les plaignants font valoir que, même si l'APAC peut présenter une défense fondée sur les EPJ indépendamment d'Air Canada, elle n'est pas parvenue à satisfaire au critère établi dans *Meiorin*.

[342] Selon l'explication donnée par l'APAC relativement à l'objectif visé par la règle de l'âge de 60 ans, cette dernière a négocié une convention collective qui accordait à ses membres la sécurité d'emploi, des possibilités d'avancement assurées, une augmentation des salaires et un revenu de pension important. Tous ces avantages sont liés à un système d'ancienneté. Le mécanisme que l'APAC a retenu pour répartir les avantages liés à l'ancienneté d'une manière équitable pour tous les pilotes était d'inclure une exigence relative à la retraite obligatoire.

[343] Si ce que les pilotes d'Air Canada font essentiellement, c'est être aux commandes d'aéronefs de taille et de type divers et de transporter des voyageurs vers des destinations intérieures et internationales, il est difficile de voir de quelle façon l'âge du pilote a une quelconque relation avec l'exécution des fonctions.

[344] Il est très révélateur que Transports Canada, l'organisme de réglementation fédéral responsable de la délivrance de licences aux pilotes de l'aviation commerciale, n'impose aucune restriction en matière de limite d'âge. En fait, dans sa présentation à l'OACI sur la question du relèvement de l'âge maximal pour les commandants de bord qui effectuent des vols internationaux, la position du Canada était qu'il ne devrait pas y avoir de limite d'âge. Le Canada n'a pas d'objections à ce que les pilotes ayant 60 ans ou plus, titulaires d'une licence médicalement valide, pilotent un avion dans l'espace aérien canadien.

[345] Concernant la deuxième étape de la méthode *Meiorin*, je ne doute pas que la règle des 60 ans ait été adoptée en croyant sincèrement qu'elle était nécessaire pour réaliser un but légitime. Toutefois, si elle n'a pas été adoptée pour réaliser un but lié à l'exécution des fonctions, elle ne peut pas être nécessaire à la réalisation de l'objectif lié au travail.

[346] Pour ces motifs, j'ai conclu que l'APAC n'a pas satisfait aux étapes un et deux de la méthode *Meiorin*. Il s'ensuit que l'APAC ne peut se prévaloir du moyen de défense fondé sur les EPJ qui est prévu à l'alinéa 15(1)a) de la *LCDP*.

[347] Dans le cas de l'APAC, il n'est pas nécessaire de passer à l'étape trois de la méthode *Meiorin*, mais il est néanmoins prudent que j'examine la preuve produite par l'APAC pour appuyer sa position selon laquelle l'élimination de la règle des 60 ans imposerait une contrainte excessive sur un grand nombre de ses membres.

[348] Auparavant, j'aimerais aborder la question relative aux facteurs que le Tribunal peut prendre en compte en évaluant si une EPJ a été démontrée. Dans l'arrêt *Central Alberta Dairy Pool c. Alberta (Commission des droits de la personne)*, [1990] 2 R.C.S., la Cour suprême a énuméré les facteurs permettant de mesurer la contrainte excessive. Il s'agit notamment du coût financier, de l'atteinte à la convention collective, du moral du personnel et de l'interchangeabilité des effectifs et des installations. La Cour a ensuite expliqué que cette énumération ne se voulait pas exhaustive. (Voir également *McGill University Health Centre c. S.E.H.G.M.*, 2007 CSC 4.)

[349] En 1998, la *LCDP* a été modifiée par l'ajout du paragraphe 15(2) qui précisait que les facteurs à prendre en considération étaient la santé, la sécurité et les coûts. Dans *Meiorin*, la Cour suprême a signalé que les facteurs pertinents ne sont pas enracinés, sauf dans la mesure où ils sont inclus ou écartés expressément par la loi.

[350] Avec le paragraphe 15(2), le Parlement a expressément inclus les facteurs pertinents qui doivent être pris en compte dans la détermination de la contrainte excessive. S'ils sont appliqués

à nouveau, le principe *expression unius est exclusio alterius* (l'expression de l'un implique l'exclusion de l'autre) et celui selon lequel les moyens des défenses limitant l'exercice des droits de la personne conférés en vertu de la loi sur les droits de la personne doivent être interprétés dans un sens étroit. Force est de conclure que les facteurs à prendre en considération dans l'analyse de la contrainte excessive sont limités à la santé, à la sécurité et aux coûts.

[351] La position de l'APAC est qu'il n'y a pas d'autres moyens pour tenir compte des besoins des plaignants, outre celui d'éliminer la règle de la retraite à 60 ans. Agir de la sorte imposerait une contrainte excessive sur l'APAC.

(xv) Rikk Salamat

[352] APAC a présenté Rikk Salamat comme un expert en analyse des conventions collectives et plus précisément, en l'espèce, ce dernier devait témoigner au sujet des revenus de carrière potentiels des pilotes de ligne si la règle des 60 ans est éliminée. Il a produit un rapport daté d'octobre 2009 qui expose sa méthode d'analyse et ses conclusions générales.

[353] Selon les conclusions générales de M. Salamat, l'élimination de la retraite obligatoire procure clairement un avantage financier à 14 % des pilotes actifs d'Air Canada. Les 86 % restants auront à travailler après 60 ans pour maintenir le niveau de revenus potentiels qu'ils gagneraient si la règle des 60 ans continuait de s'appliquer. Pour certaines personnes de ce dernier groupe, la diminution des revenus de carrière est relativement faible par rapport aux avantages financiers que procure le fait de pouvoir travailler après 60 ans.

[354] Pour 29 % des 86 % de pilotes, travailler après 60 ans leur procurerait peu de gains supplémentaires. En outre, 1% des pilotes ne recevraient aucun avantage à travailler plus longtemps. Ces résultats figurent dans les données ci-dessous où M. Salamat a regroupé les pilotes actifs en quatre catégories qui illustrent ses conclusions.

- Groupe 1 : 14 % des pilotes actifs - [TRADUCTION] « aucun risque ». Ces pilotes ne subiront aucune perte de revenus de carrière qu'ils travaillent ou non après 60 ans.
- Groupe 2 : 57 % des pilotes actifs - [TRADUCTION] « risque modéré ». Ce groupe de pilotes verra son avancement professionnel retardé. Les répercussions financières de ce retard peuvent être compensées par la poursuite des activités professionnelles après 60 ans. Toutefois, la perte de revenus qu'ils subiraient s'ils prenaient leur retraite à 60 ans est *inférieure* aux avantages qu'ils retireraient s'ils travaillent jusqu'au même âge en moyenne que les autres pilotes.
- Groupe 3 : 28 % des pilotes actifs - [TRADUCTION] « risque important ». À l'instar du groupe 2, ces pilotes verront leur avancement professionnel retardé, lequel peut être compensé par la poursuite des activités professionnelles après 60 ans. Toutefois, la perte de revenus qu'ils subiraient s'ils prenaient leur retraite à 60 ans est *supérieure* aux avantages qu'ils retireraient s'ils travaillent jusqu'au même âge en moyenne que les autres pilotes.
- Groupe 4 : 1 % des pilotes actifs - [TRADUCTION] « aucun avantage ». Ce groupe de pilotes subira une réduction de leurs revenus de carrière même s'ils travaillent pendant autant d'années que les autres pilotes après l'âge de 60 ans. Cela s'explique par le fait que les pertes à court terme que ces pilotes devront assumer en raison des possibilités de promotion perdues sont assez importantes et leurs années supplémentaires de revenu sont assez éloignées dans le futur, de sorte que ce dernier facteur ne peut pas compenser entièrement le premier facteur.

[355] Aux fins de son modèle d'analyse, M. Salamat a commencé avec tous les pilotes figurant sur la liste d'ancienneté des pilotes d'Air Canada en janvier 2009 et a fait une extrapolation sur un an. Il a éliminé tous les pilotes qui auraient eu 60 ans au 31 décembre 2009 et a attribué leurs postes, par ordre d'ancienneté, aux pilotes ayant moins d'ancienneté. Ce processus a été répété

pour les 35 années suivantes jusqu'à ce que tous les pilotes d'Air Canada qui sont inscrits sur la liste d'ancienneté aient pris leur retraite.

[356] Pour calculer les répercussions financières, le modèle était fondé sur l'échelle salariale de juillet 2008 et sur un nombre d'heures travaillées de 80 heures par mois, et a appliqué un taux d'actualisation de 3 % sur les gains futurs pour estimer la valeur actualisée nette (van) des revenus de carrière totaux.

[357] Le modèle établissait ensuite cinq scénarios différents fondés sur des âges de la retraite moyens présumés allant de 61 à 65 au lieu de 60 ans. Plutôt que de produire une donnée pour tous les scénarios, M. Salamat a choisi 63 ans comme âge moyen présumé de la retraite. Quant à savoir pourquoi il a privilégié cet âge, M. Salamat a répondu qu'il travaille avec des pilotes provenant d'un certain nombre de compagnies aériennes américaines et les données semblent indiquer que les pilotes qui restent en poste après 60 ans travaillent généralement jusqu'à l'âge de 63 ans. Il a ajouté que cela repose sur les tendances relatives à la retraite jusqu'à ce jour et sur certaines études actuarielles, et qu'il a attesté de l'intérêt signalé par les pilotes dans divers sondages.

[358] Il n'a pas produit les modèles, études ou enquêtes. Il n'a pas non plus présenté de preuve factuelle pour appuyer ses dires, parce qu'il n'y a pas encore de pilotes aux États-Unis qui sont restés en poste jusqu'à l'âge de 63 ans. La loi américaine augmentant l'âge de la retraite à 65 ans n'a été modifiée qu'en décembre 2007. Cependant, à un niveau agrégé, l'âge importe peu dans la mesure où tout le monde part à la retraite au même âge.

[359] M. Salamat ne prétendait pas connaître la réponse ou avoir une réponse définitive quant à l'âge auquel les pilotes d'Air Canada prendraient leur retraite après 60 ans, si la retraite n'est pas obligatoire. Il n'a pas non plus affirmé que le modèle pouvait prédire le choix que les pilotes feraient à l'égard de la poursuite de leurs activités professionnelles après cet âge.

[360] Le premier scénario révèle, par année et selon l'âge atteint en 2010, l'effet cumulatif, par année et selon l'âge atteint en 2010, de l'augmentation de l'âge moyen de la retraite de 60 à 63 ans sur la van des revenus de carrière. Pour les pilotes âgés de 55 à 59 ans, l'effet cumulatif en 2018 est une van positive de 470 000 \$. Aucun effet négatif n'est lié au départ à la retraite à l'âge de 60 ans.

[361] Les pilotes âgés de 50 à 54 ans, en 2013, obtiendraient une van négative de 70 000 \$, si l'âge de la retraite est à 60 ans, mais obtiendraient une van positive de 328 000 \$ si l'âge de la retraite est de 63 ans. Pour le groupe d'âge 45 à 49 ans, la van positive se chiffrerait à 231 000 \$ à l'âge de 63 ans contre une van négative de 116 000 \$ à l'âge de 60 ans. Sur le plan de la comparaison van positive/van négative, il en est de même pour les groupes d'âge 45 à 49 et 40 à 44 sauf que l'ampleur de l'écart diminue avec chaque groupe plus jeune.

[362] C'est seulement avec les pilotes les moins expérimentés, soit ceux appartenant aux groupes d'âge 35 à 39, 30 à 34 et 25 à 29, que l'ampleur de l'effet négatif sur la van des revenus à un âge de la retraite de 60 ans est plus grand qu'une van positive des revenus à 63 ans. Ce dernier cas s'explique par le fait que, rendus à cet âge, le seul effet ressenti par les pilotes est celui des retards. Chaque année, graduellement, ils accusent un léger retard qui est de plus en plus marqué.

[363] Le deuxième scénario examinait l'effet potentiel moyen, selon l'âge atteint en 2010, sur la van des revenus de carrière totaux, avec un âge moyen de la retraite qui passe de 60 ans à celui de 61 à 65 ans. Le graphique révèle que, pour un pilote âgé de 60 ans en 2010, la van de ses revenus de carrière totaux, s'il travaillait jusqu'à l'âge de 63, pourrait atteindre 560 000 \$. Cette personne ne subirait aucun effet négatif lié à la perte de revenus, s'il prenait sa retraite à 60 ans.

[364] Un pilote de 55 ans obtiendrait une van de 425 000 \$ à 63 ans, mais elle aurait un effet négatif en raison d'une perte d'environ 100 000 \$. C'est dans le cas des pilotes plus jeunes et moins expérimentés que l'ampleur de l'effet négatif sur la van des revenus est de loin supérieure

à l'effet positif. Un pilote de 27 ans subirait une perte de 227 000 \$ si l'âge de la retraite est 60 ans et réaliserait un gain de 10 000 \$ si l'âge de la retraite est 63 ans.

[365] Le troisième scénario examine la van, selon le numéro d'ancienneté, pour chaque année supplémentaire travaillée, si l'âge moyen de la retraite passe de 60 ans à 61 à 65 ans. Il ressort une forte corrélation entre l'âge et l'ancienneté. Toutefois, M. Salamat a signalé qu'il n'en va pas toujours ainsi. Vous pouvez être âgé et être en haut de la liste d'ancienneté, et vous pouvez être âgé et être en bas de la liste d'ancienneté. Vous ne pouvez pas être jeune et avoir de l'expérience.

[366] Pour un pilote qui est le premier sur la liste d'ancienneté, le fait de travailler une autre année jusqu'à 63 ans lui donnerait une van de 200 000 \$ sans van négative si l'âge de la retraite est 60 ans. Un pilote ayant le numéro 1 500 sur la liste d'ancienneté obtiendrait une van positive d'environ 100 000 \$ si l'âge de la retraite est 63 ans et une van négative d'environ 45 000 \$ si l'âge de la retraite est 60 ans.

[367] Dans le cas d'un pilote ayant peu d'expérience et d'ancienneté (numéro 3 500), le fait de travailler jusqu'à l'âge de 63 ans lui donnerait une van de 15 000 \$ et, s'il prenait sa retraite à 60 ans, il obtiendrait une van négative de 71 000 \$.

[368] Le quatrième scénario montre l'effet potentiel, selon le numéro d'ancienneté, sur la van des revenus de carrière totaux, lorsque l'âge moyen de la retraite passe de 60 à 63 ans. Pour le pilote le plus expérimenté, qui figure en premier sur la liste d'ancienneté, si l'âge moyen de la retraite passe à 63 ans, la van totale des gains supplémentaires serait de 597 000 \$ sans conséquence négative si la retraite est fixée à 60 ans.

[369] Le pilote ayant le numéro 1 000 sur la liste d'ancienneté obtiendrait une van totale d'environ 395 000 \$ si la retraite est à 63 ans et une van négative de 100 000 \$ si la retraite est à 60 ans. Un pilote débutant ayant le numéro 3 000 sur la liste d'ancienneté qui prend sa retraite à

60 ans obtiendrait une van négative de 215 000 \$ et celle-ci serait négative de 2 000 \$ s'il travaillait jusqu'à 63 ans.

[370] Le cinquième scénario analyse l'effet potentiel, selon le poste du pilote, sur la van des revenus de carrière, lorsque l'âge moyen de la retraite passe de 60 à 61 à 65 ans. Aux fins de cette analyse, les pilotes ont été regroupés selon le poste qu'ils occupaient en septembre 2009. Les postes sont organisés de façon hiérarchique, c'est-à-dire qu'ils vont du poste le plus élevé dans la hiérarchie aux postes subalternes.

[371] En commençant avec les 190 copilotes d'Embraer touchant le taux salarial le plus bas, le scénario montre que, si ces derniers travaillaient jusqu'à 63 ans, les avantages s'élèveraient à 51 000 \$. Pour le capitaine de B777, la van des avantages liés au fait de travailler jusqu'à l'âge de 63 ans s'élève à 586 000 \$.

[372] Pour le copilote d'Embraer, le coût du départ à la retraite à 60 ans serait une van négative de 222 000 \$ et le capitaine d'un B777 n'aura à assumer aucun coût. Le capitaine d'Embraer enregistrerait un gain de 230 000 \$ si l'âge de la retraite est 63 ans et une perte de 18 000 \$ si l'âge de la retraite est 60 ans.

[373] Le sixième scénario est un diagramme de dispersion montrant l'effet sur la van des revenus de carrière si l'âge moyen de la retraite passe de 60 à 63 ans. Il s'agit d'une illustration graphique des quatre groupes de pilotes auxquels il est fait référence plus tôt.

[374] M. Salamat a ensuite produit un tableau montrant l'effet sur le revenu moyen des cinq dernières années de travail avant l'âge de la retraite de 60 ans. Il a supposé que la pension reposait sur la moyenne des cinq dernières années de salaire. (La pension d'Air Canada repose sur les 60 meilleurs mois consécutifs).

[375] M. Salamat a expliqué que, tandis que les scénarios précédents illustraient ce qui se passe pendant la période d'emploi, ce tableau vise à montrer l'effet sur les gains admissibles si le pilote décide de prendre sa retraite à 60 ans lorsque l'âge de la retraite passe à 61 à 65 ans.

[376] Ce que le tableau conclut finalement, c'est que l'effet, en moyenne, sur le revenu aux fins de la pension d'un pilote est une van de 3 762 \$, ce qui veut dire 3 % de moins s'il prend sa retraite à 60 ans lorsque l'âge moyen de la retraite est augmenté à 61 ans. Si l'âge moyen de la retraite passe à 63 ans et si le pilote moyen prend sa retraite à 60 ans, lorsque l'âge moyen de la retraite est augmenté à 63 ans, l'effet sera une van négative de 13 900 \$, ce qui veut dire 8 % de moins aux fins de la pension. Et ainsi de suite, pour un âge de la retraite de 62, 64 et 65 ans.

[377] Enfin, M. Salamat a présenté un tableau appelé [TRADUCTION] « soumissions de candidatures pour les appareils – âge à la fermeture des soumissions (janvier 2009) ». Ce tableau indique le nombre de pilotes d'Air Canada ainsi que leur âge minimum, médian, moyen et maximum par poste en janvier 2009. J'ai fait allusion à seulement certaines données sur les postes, plus particulièrement, aux postes mentionnés par M. Tarapasky et par le capitaine Duke dans leur témoignage sur les jumelages.

[378] Selon ce tableau, il y avait 109 capitaines de B777, basés à Toronto, en janvier 2009. L'âge maximum était de 59 ans et l'âge minimum, de 51,6 ans. L'âge médian était de 58 ans et l'âge moyen, de 57 ans.

[379] Selon ce tableau, il y avait 126 copilotes de B777, basés à Toronto. L'âge maximum était de 58,8 ans et l'âge minimum, de 40,8 ans. L'âge moyen et l'âge médian étaient d'environ 51 ans.

[380] Pour le poste de Vancouver relatif au B777, il y avait 52 capitaines dont l'âge maximum était de 59 ans et l'âge minimum, de 52,3 ans. L'âge médian était de 57,5 ans et l'âge moyen, de

57 ans. Soixante-seize copilotes étaient basés à Vancouver; l'âge maximum était de 58,7 ans et l'âge minimum, de 41,8 ans; l'âge médian était de 52 ans et l'âge moyen, de 54 ans.

[381] Les données relatives aux capitaines de B777, basés à Montréal, indiquent des niveaux d'âge inférieurs. Dans le cas des 15 capitaines, l'âge maximum était de 57,3 ans et l'âge minimum, de 51,4 ans. L'âge moyen était de 49 ans, mais aucun âge médian n'a été fourni. En ce qui concerne les 13 copilotes de 13 B777, basés à Montréal, l'âge maximum était de 56,3 ans et l'âge minimum, de 43,1 ans. L'âge médian était d'environ 48 ans et l'âge moyen, d'environ 47 ans.

[382] La base de Toronto comptait 50 capitaines de A340, dont l'âge maximum était de 59 ans et l'âge minimum, de 50,6 ans. L'âge médian et l'âge moyen étaient d'environ 55 ans. Dans le cas des 44 copilotes de A340, basés à Toronto, l'âge maximum était de 58,9 ans et l'âge minimum, de 40,3 ans. L'âge médian était d'environ 46 ans et l'âge moyen, d'environ 47,5 ans.

[383] La base de Toronto comptait 162 capitaines de B767 dont l'âge maximum était de 59 ans et l'âge minimum, de 45,3 ans. L'âge médian était de 54 ans et l'âge moyen, de 55 ans. En ce qui concerne les 130 copilotes de B767, basés à Toronto, l'âge maximum était de 58,2 ans et l'âge minimum, de 35,8 ans. L'âge médian et l'âge moyen étaient d'environ 46 ans.

[384] La base de Vancouver comptait 87 capitaines de B767, dont l'âge maximum était de 59 ans et l'âge minimum, de 50,8 ans. L'âge médian était de 54 ans et l'âge moyen, de 55 ans. Dans le cas des 75 copilotes de B767, basés à Vancouver, l'âge maximum était de 57,6 ans et l'âge minimum, de 38,1 ans. L'âge médian et l'âge moyen étaient de 47 ans.

[385] Les capitaines de B767, basés à Montréal, avaient un âge maximum de 58,4 ans et un âge minimum, de 41 ans. L'âge médian était d'environ 47 ans et l'âge moyen était de 46 ans.

[386] Treize capitaines de B767, basés à Montréal, avaient un âge maximum de 58,4 ans, un âge minimum de 41 ans, un âge médian de 46 ans et un âge moyen de 47 ans.

[387] Selon le tableau de M. Salamat, la base de Toronto comptait 363 capitaines de A320 en janvier 2009. L'âge maximum était de 58,9 ans, l'âge minimum, de 36,8 ans et l'âge moyen, de 48 ans. Les 341 copilotes de A320, basés à Toronto, avaient un âge maximum de 56 ans et un âge minimum de 25,8 ans. L'âge médian et l'âge moyen des copilotes étaient de 40 ans.

[388] L'âge maximum des 39 capitaines de A320, basés à Vancouver, était de 58,9 ans et l'âge minimum, de 46 ans. L'âge médian et l'âge moyen étaient d'environ 52 et 53 ans respectivement. En ce qui concerne les 37 copilotes basés à Vancouver, l'âge maximum était de 52,4 ans et l'âge minimum, de 28,1 ans. L'âge médian et l'âge moyen étaient légèrement supérieurs à 40 ans.

[389] La base de Montréal comptait 80 capitaines dont l'âge maximum était de 58,3 ans et l'âge minimum, de 36,9 ans. L'âge médian était de 48 ans et l'âge moyen, de 47 ans. L'âge maximum des 78 copilotes basés à Montréal était de 58 ans et l'âge minimum, de 32,2 ans. L'âge médian était de 42 ans et l'âge moyen, de 43 ans.

[390] Les 31 capitaines de A320, basés à Winnipeg, avaient un âge moyen de 58,6 ans et un âge minimum de 36,9 ans. L'âge maximum des copilotes basés à Winnipeg était de 54,2 ans et l'âge minimum, de 37,6 ans. L'âge médian était de 46 ans et l'âge moyen, de 45 ans.

[391] L'âge maximum des capitaines de EMJ pour ces différentes bases variait de 54,4 à 57,9 ans. L'âge minimum variait de 30 à 34,2 ans. Les copilotes de EMJ avaient un âge maximum variant de 50,6 à 51,2 ans. L'âge minimum variait de 25,9 à 28 ans.

[392] Manifestement, la tendance qui se dégage de ces scénarios est que l'incidence relative à l'élimination de la règle des 60 ans suit l'âge et plus encore l'ancienneté des pilotes. Si la règle

de la retraite à 60 ans est abolie, les pilotes des groupes 1, 2 et 3 peuvent décider de prendre leur retraite à 60 ans. Les pilotes du groupe 1, qui représentent 14 % des pilotes actifs, ne subiront aucune perte de revenu et réaliseront des gains importants en travaillant jusqu'à l'âge 63 ans.

[393] Les pilotes du groupe 2, qui comptent 57 % des pilotes actifs, subiront une perte de revenus parce que leur avancement professionnel sera retardé. Toutefois, s'ils travaillent jusqu'à l'âge de 63 ans, les gains qu'ils réaliseront seront supérieurs aux pertes.

[394] Les pilotes du groupe 3, qui comptent 28 % des pilotes actifs, subiront une perte de revenus parce que leur avancement professionnel sera retardé. Toutefois, s'ils travaillent jusqu'à l'âge de 63 ans, les gains qu'ils réaliseront seront inférieurs aux pertes.

[395] C'est le groupe 4, qui compte les pilotes les moins expérimentés, qui subira les conséquences les plus négatives si l'âge de la retraite à 60 ans est éliminé. Ils constituent 1 % des pilotes actifs. Ils subiront une perte importante s'ils choisissent de prendre leur retraite à 60 ans et continueront d'enregistrer une très légère perte qui peut être considérablement réduite au point d'avoir un effet neutre s'ils travaillent jusqu'à l'âge de 63 ans.

F. Conclusion portant sur l'alinéa 15(1)a) de la *LCDP* en ce qui concerne l'APAC

[396] Il est vrai que l'abolition de la règle de la retraite à 60 ans aurait un effet disproportionné sur les jeunes pilotes. Il ne fait aucun doute que les plaignants au cours de leur carrière au sein d'Air Canada ont accepté la règle même qu'ils cherchent maintenant à renverser et qu'ils ont été avantagés par celle-ci. Toutefois, l'acquiescement à la règle ne devrait pas empêcher les plaignants de faire valoir leurs droits en vertu de la *LCDP* à être protégés contre toute discrimination. Le principe de la conduite irréprochable n'est pas un facteur atténuant à tout le moins en ce qui a trait à la question de la responsabilité.

[397] Dans l'arrêt *Renaud*, la Cour suprême a affirmé que « l'utilisation de l'adjectif « excessive » suppose qu'une certaine contrainte est acceptable. Les mesures que l'auteur de la

discrimination doit prendre pour s'entendre avec le plaignant sont limitées par les expressions "raisonnables" et "sans s'imposer de contrainte excessive". Il s'agit là non pas de critères indépendants, mais de différentes façons d'exprimer le même concept ».

[398] La question est la suivante : dans quelle mesure la contrainte est-elle acceptable en l'espèce? Sur le nombre total des pilotes actifs employés par Air Canada en janvier 2009, 99 % d'entre eux vont réaliser des gains en travaillant jusqu'à l'âge de 63 ans. Il ne fait aucun doute que les pilotes plus expérimentés seraient avantagés dans une grande mesure, les avantages étant déterminés par les niveaux d'ancienneté relatifs. L'inconvénient pour les pilotes moins expérimentés, c'est que les gains qu'ils réaliseront auront un effet négatif sur leur capacité à décider de prendre leur retraite à 60 ans.

[399] Les répercussions les plus importantes seraient sur les pilotes ayant le moins d'expérience. Ils subiraient une perte importante de revenus si l'âge de la retraite était de 60 ans et, au mieux, ne retireraient aucun avantage même s'ils travaillent jusqu'à l'âge de 63 ans.

[400] Si un certain degré de contrainte est acceptable, cette contrainte s'appliquerait-elle aux pilotes dont la possibilité de continuer à travailler au sein d'Air Canada a été éliminée à 60 ans pour la simple raison qu'ils avaient atteint l'âge de 60 ans. Ou cette contrainte s'appliquerait-elle à la majorité des pilotes qui auraient dorénavant une capacité plus limitée à décider de prendre leur retraite à 60 ans, mais qui seraient encore dans une situation de gains s'ils travaillaient jusqu'à l'âge de 63 ans. Il ne s'agit pas de sous-estimer les répercussions plus importantes sur les pilotes ayant le moins d'ancienneté, néanmoins, précisons que ce groupe de pilotes ne représente que 1 % de la cohorte totale des pilotes d'Air Canada.

[401] Le choix est difficile. À mon avis, cependant, les répercussions de l'abolition de la règle de la retraite à 60 ans n'atteignent pas le seuil de la contrainte « excessive ». J'ai conclu, par conséquent, que l'APAC n'a pas satisfait à la troisième étape de la méthode *Meiorin*.

G. Alinéa 15(1)a) et Air Canada

[402] Les deux premières étapes de la méthode *Meiorin* requièrent une évaluation de la légitimité de l'objectif visé par la norme et de la bonne foi de l'employeur dans l'adoption de cette norme. Les parties ne contestent pas vraiment cela puisque leur désaccord porte plutôt sur la troisième étape, soit celle des mesures d'accommodement obligatoires.

[403] Selon le témoignage d'Air Canada, 86 % des vols de cette dernière sont internationaux, y compris ceux qui comportent un survol de l'espace aérien américain en route vers des destinations canadiennes. Sur les 14 % restants, il ressort que, dans le cas de 20 à 25 % de ces vols, les aéronefs d'Air Canada doivent utiliser des aéroports de décollage américains. Être en mesure de voler légalement dans l'espace aérien étranger fait partie intégrante du travail des pilotes d'Air Canada. En raison des normes de l'OACI qui imposent des restrictions sur l'âge des pilotes en ce qui concerne les vols internationaux, Air Canada affirme qu'elle ne peut prendre des mesures d'accommodement pour les pilotes âgés de plus de 60 ans sans contrainte excessive.

[404] Il incombe à Air Canada de démontrer que, s'il n'y avait pas d'âge obligatoire pour le départ à la retraite de ses pilotes, les coûts relatifs à l'exploitation de la compagnie aérienne imposeraient une contrainte excessive. Les plaignants ne demandent pas qu'Air Canada adopte des mesures d'accommodement à l'intention notamment des commandants de bord de plus de 65 ans. Ils soutiennent plutôt qu'Air Canada n'a pas démontré qu'elle ne peut pas répondre aux besoins des pilotes âgés de 60 à 65 ans.

[405] Les dates de la retraite des plaignants s'échelonnent sur la période 2005-2009. Les modifications aux normes de l'OACI ont été apportées le 23 novembre 2006, soit au cours de la période des départs à la retraite des plaignants. Par conséquent, la question des besoins d'accommodement doit être évaluée pour la période précédant le 23 novembre 2006 afin de tenir compte des pilotes qui ont pris leur retraite avant cette date. La question doit aussi être évaluée pour la période postérieure à novembre 2006 afin de tenir compte des pilotes qui ont pris leur

retraite après cette date et parce que les plaignants demandent d'invalider la règle obligatoire pour tous les pilotes d'Air Canada.

[406] Dans l'arrêt *Meiorin*, la Cour suprême a estimé qu'il serait utile d'examiner la procédure, le cas échéant, qui a été adoptée pour évaluer la question de l'accommodement et le contenu substantiel d'une norme plus conciliante qui a été offert ou les raisons de l'employeur pour ne pas offrir une telle norme.

[407] À cet égard, il peut être demandé si l'employeur a cherché à trouver des méthodes de rechange qui n'ont pas d'effet discriminatoire ou s'il n'y a pas une manière moins discriminatoire d'effectuer le travail tout en réalisant l'objet légitime de l'employeur.

[408] Les plaignants n'avaient pas besoin de mesures d'accommodement avant l'âge de 60 ans, âge auquel ils étaient tenus de prendre leur retraite. La preuve présentée par M. Tarapasky et le capitaine Duke avait trait principalement aux problèmes auxquels faisait face Air Canada en l'absence de la règle de 60 ans après les modifications apportées par l'OACI.

[409] Toutefois, Air Canada n'a présenté aucune preuve concrète expliquant pourquoi elle ne pouvait répondre aux besoins de tous les copilotes âgés de plus de 60 ans avant novembre 2006. Dans la norme de l'OACI, rien ne donne à penser que celle-ci empêchait les copilotes d'effectuer des vols internationaux si ceux-ci satisfaisaient aux exigences de Transports Canada en matière de délivrance de licences.

[410] En ce qui concerne les capitaines d'Air Canada qui pilotent des aéronefs empruntant des routes internationales, à l'instar des commandants de bord, avant novembre 2006, aucune restriction en matière de délivrance de licences ni aucune restriction opérationnelle n'étaient imposées par Air Canada qui les auraient empêchés d'occuper d'autres postes de pilote tels que celui de copilote.

[411] Air Canada n'a pas proposé de mesures d'accommodement et n'a pas non plus établi une procédure en vue de chercher à trouver des méthodes de rechange qui auraient pu avoir un effet moins discriminatoire. Pour ces motifs, je conclus qu'Air Canada ne s'est pas acquittée de ses obligations en matière de mesures d'accommodement à tout le moins pendant la période précédant novembre 2006.

[412] La question suivante consiste à savoir si la preuve présentée par Air Canada appuie ses dires selon lesquels, après novembre 2006, une contrainte excessive sera imposée si la règle des 60 ans n'existe plus.

[413] À mon sens, le cœur de l'affaire d'Air Canada a trait aux conclusions des expériences de M. Tarapasky et aux coûts qui en découlent, comme l'a interprété le capitaine Duke. Il n'y a pas lieu de jeter un doute sur le résultat mathématique des expériences. Toutefois, les hypothèses formulées par M. Tarapasky peuvent être mises en doute.

[414] Il ressort de la preuve que certaines combinaisons de capitaines et de copilotes susceptibles de faire l'objet de restrictions atteignent un seuil à partir duquel le SPFP ne peut produire une solution en ce concerne le créneau horaire. Il est fait référence ici aux gros-porteurs d'Air Canada. M. Tarapasky a formulé l'hypothèse selon laquelle les pilotes sur ces vols seraient les plus expérimentés et les plus âgés des groupes de pilotes d'Air Canada.

[415] Le professeur Kesselman a contesté la validité de cette hypothèse en soutenant que, en l'absence d'une retraite obligatoire, les copilotes ne seraient pas confinés à ce poste et qu'ils seraient promus au rang de capitaine. En outre, à son avis, les hypothèses formulées par M. Tarapasky dans son modèle, à savoir que les copilotes resteraient des copilotes et qu'une forte proportion d'entre eux auraient plus de 60 ans, ne sont pas nécessairement valides, compte tenu du fait qu'ils ont été embauchés à des âges différents et que d'autres facteurs ont eu une incidence sur leurs promotions.

[416] Le professeur Kesselman a déclaré que les pilotes qui sont en haut de la liste d'ancienneté dans chaque catégorie d'emploi ne sont pas nécessairement ceux qui auront plus de 60 ans. L'ancienneté est déterminée par les années de service à Air Canada. Les pilotes peuvent être embauchés à des âges différents et il pourrait y avoir des personnes qui ont cumulé plus d'ancienneté, mais qui sont moins âgées et inversement. Selon le professeur, davantage de copilotes tendront à être plus jeunes et, à la longue, sans la retraite obligatoire, il serait plus facile de respecter la règle de l'OACI.

[417] Le modèle de M. Tarapasky exige des pourcentages beaucoup plus élevés de copilotes de plus de 60 ans, dans la plupart des cas, 30 %, 40 % ou même 50 %, avant qu'il n'aboutisse à cette impasse où il ne peut pas faire l'appariement et ne peut respecter la règle de l'OACI.

[418] M. Salamat a souligné dans son témoignage qu'il y a une forte corrélation entre l'âge et l'ancienneté. Cependant, il a affirmé qu'il n'en va pas toujours ainsi. Vous pouvez être âgé et figurer en haut de la liste d'ancienneté, et vous pouvez être âgé et être au centre ou en bas de la liste d'ancienneté. Vous ne pouvez pas être jeune et avoir de l'expérience. Un exemple serait celui du copilote George Vilven qui a pris sa retraite d'Air Canada à l'âge de 60 ans, soit au moment où il n'avait que 22 ans de service et que son numéro d'ancienneté 1 404 le plaçait au milieu de la liste d'ancienneté.

[419] Le capitaine Duke a trouvé une faiblesse dans le modèle de M. Tarapasky. Il a affirmé que les données ne concernent qu'un mois. Si les données avaient été relevées sur un an, il se pourrait que le SPFP produise une solution sur le B777 avec 80 % de capitaines et 30 % de copilotes. Je reconnais que cette preuve ne reflète que les opérations d'un seul mois et ne peut être représentative de toute une année ou d'une période future.

[420] Enfin, la preuve de la répartition par âge et du niveau d'ancienneté des pilotes d'Air Canada en 2009 figure dans les rapports de M. Salamat et du capitaine Duke. Par exemple, ainsi qu'il est exposé de façon très détaillée un peu plus tôt dans la présente décision, le tableau

de M. Salamat, appelé [TRADUCTION] « soumissions de candidatures pour les appareils – âge à la fermeture des soumissions (janvier 2009) », indique que l'âge des copilotes du B777, basés à Vancouver, varie de 41,8 ans à 58,7 ans. Dans le cas des 76 pilotes occupant ce poste en 2009, l'âge moyen et l'âge médian étaient d'environ 54 ans et 52 ans respectivement.

[421] Le graphique du capitaine Duke (p. 60) révèle que, sur le nombre actuel de copilotes du B777, basés à Vancouver, seulement 26 % d'entre eux sont âgés de 55 ans ou plus. Un autre de ses graphiques (p.10/12) indique que le niveau d'ancienneté 1 000 à 1 400, soit le milieu de la liste d'ancienneté, présente la plus forte concentration de copilotes du B777, basés à Toronto. De loin, seul un très petit nombre de copilotes à bord de cet appareil atteint le niveau d'ancienneté le plus élevé. Le niveau d'ancienneté 1 600 à 1 800 présente la plus forte concentration de copilotes du A330, basés à Toronto.

[422] Les conclusions de M. Tarapasky peuvent être valides en soi. Toutefois, l'aperçu ne vise qu'un mois et repose sur l'hypothèse selon laquelle les copilotes de gros-porteurs sont les plus expérimentés et les plus âgés et que, pour chaque combinaison de pourcentages de CA et de copilotes, ceux-ci sont tous susceptibles de faire l'objet de restrictions, autrement dit ils sont tous âgés de plus de 60 ans.

[423] La preuve démographique est à l'effet contraire. Les copilotes ne sont pas les plus expérimentés ni les plus âgés sur les gros-porteurs. Ce pourrait être éventuellement la situation, mais il ne s'agit que de simples conjectures.

[424] La preuve du capitaine Duke concernant les répercussions sur les coûts repose sur les conclusions de M. Tarapasky selon lesquelles le SPFP ne pourrait pas produire une solution pour les créneaux horaires réels si la règle relative à la retraite obligatoire est abolie. Dans cette mesure, ses conclusions ayant trait au coût supplémentaire que doit assumer Air Canada doivent être rejetées.

[425] Au bout du compte, je suis d'avis qu'Air Canada ne s'est pas acquittée du fardeau de prouver qu'elle subira une contrainte excessive avec l'abolition de la règle de la retraite à 60 ans. En conséquence, elle ne peut invoquer un moyen de défense fondé sur les EPJ en vertu de l'alinéa 15(1)a) de la *LCDP*.

II. Conclusion finale

[426] J'ai conclu que les intimées peuvent s'appuyer sur l'alinéa 15(1)c) de la *LCDP*, duquel il ressort que la politique relative à la retraite obligatoire à 60 ans ne constitue pas un acte discriminatoire. Par conséquent, les plaintes sont rejetées.

« *Signée par* »

J. Grant Sinclair
Président du tribunal

OTTAWA (Ontario)
Le 10 août 2011

Tribunal canadien des droits de la personne

Parties au Dossier

Dossier du tribunal : T1196/0807, T1197/0907, T1246/5807, T1247/5907, T1263/7507, T1279/0908, T1280/1008, T1336/6608, T1337/6708, T1380/0609, T1390/1609, T1402/2809 et T1418/4409

Intitulé de la cause : Thwaites et al. c. Air Canada et Association des pilotes d'Air Canada
Boyes et al. & Adamson et al. c. Air Canada et Association des pilotes d'Air Canada
Bakker et al. c. Air Canada et Association des pilotes d'Air Canada
Delf et al. c. Air Canada et Association des pilotes d'Air Canada
William Burrows et al. c. Air Canada et Association des pilotes d'Air Canada
George Herman et al. c. Air Canada et Association des pilotes d'Air Canada
Jonathan Michael Hardwicke-Brown et al. c. Air Canada et Association des pilotes d'Air Canada
Robert Peter Ford c. Air Canada et Association des pilotes d'Air Canada
Kenneth Charles Buchholz c. Air Canada et Association des pilotes d'Air Canada

Date de la décision du tribunal : Le 10 août 2011

Lieu de l'audience : Les 5 aux 9 octobre et les 26 aux 30 octobre 2009
Les 17 aux 20 novembre 2009
Les 18 aux 21 janvier 2010
Ottawa (Ontario)

Comparutions :

Raymond Hall et David Baker, pour les plaignantes (sauf de de M. Paxton)

Donald Paxton, pour lui même

Daniel Poulin, pour la Commission canadienne des droits de la personne

Maryse Tremblay et Fred Headon, pour Air Canada

Bruce Laughton, c.r., pour l'Association des pilotes d'Air Canada