

SEP 15 1995

Dossier: 166-2-26442

No. 50

Loi sur les relations de travail
dans la fonction publique



Devant la Commission des relations
de travail dans la fonction publique

ENTRE

PIERRE LEFEBVRE

fonctionnaire s'estimant lésé

et

**LE CONSEIL DU TRÉSOR
(Transports Canada)**

employeur

Devant: Marguerite-Marie Galipeau, commissaire

**Pour le fonctionnaire
s'estimant lésé:**

Sean McGee, avocat, Association canadienne du contrôle du
trafic aérien

Pour l'employeur:

Richard Turgeon, avocat

FALLING ASLEEP IN OP. CONTROL
1 DAY SUSPENSION UPHOLD.

Affaire entendue à Montréal (Québec)
le 5 juillet 1995.

DÉCISION

Cette décision fait suite au renvoi à l'arbitrage par Pierre Lefebvre, contrôleur de la circulation aérienne (AI-04), d'un grief portant sur une sanction pécuniaire équivalente à une journée de travail.

La lettre (pièce A-2) de l'employeur imposant cette sanction pécuniaire se lit comme suit:

Manquement à l'objectif fonctionnel # 1.

Monsieur,

Le 5 juin 1994, vers 00:35 heure locale, vous vous êtes endormi alors que vous occupiez le poste de contrôleur, en opération solitaire, à la tour de contrôle de Dorval.

Au même moment, un vol d'Air Canada, sur le point d'atterrir, a été retardé d'environ 10 minutes étant dans l'impossibilité de vous rejoindre pour obtenir l'autorisation d'atterrir.

Je tiens compte du fait que vous avez été forcé de rester pour le quart de nuit après avoir travaillé le quart de soir. Ceci constituait une situation d'urgence causée par l'impossibilité de combler une absence de maladie. Toutefois vous avez bénéficié d'une pause prolongée (rémunérée) entre 2130 et 0000 afin de vous préparer à travailler le quart de nuit.

Cet incident constitue, selon moi, un manquement grave à l'objectif fonctionnel #1 et ne peut être considéré comme acceptable compte tenu du fait qu'il se soit produit à peine 35 minutes après le début de votre quart de travail. En conséquence, une pénalité financière équivalente à une journée de travail vous sera imposée suite à ce manquement à l'objectif fonctionnel #1.

Une copie de cette lettre sera versée à votre dossier. Je vous rappelle de plus que toute récidive en ce domaine entraînera des mesures disciplinaires beaucoup plus sévères.

Il vous est loisible d'exprimer votre désaccord vis-à-vis cette mesure, par voie de grief, selon les dispositions de votre convention collective.

*Gilles Demers
Gestionnaire
Tour de Dorval*

En début d'audience, le procureur du fonctionnaire a indiqué que le grief portait exclusivement sur cette mesure disciplinaire et qu'il n'était pas fondé sur l'interprétation ou l'application d'une disposition de la convention collective.

Par ailleurs, les parties se sont entendues sur un énoncé conjoint des faits (pièce A-1). Suite au dépôt de cet énoncé, chaque partie a fait entendre un témoin, l'employeur procédant le premier.

PREUVE

ÉNONCÉ CONJOINT DE FAITS

Il est admis conjointement par les parties les faits suivants:

- 1. Le fonctionnaire s'estimant lésé, Pierre Lefebvre est un contrôleur du trafic aérien, employé de Transports Canada à la tour de contrôle de l'aéroport de Dorval.*
- 2. Les parties au présent grief sont liés (sic) par la convention collective entre Le Conseil du Trésor et l'Association canadienne du contrôle du trafic aérien, Code 402/91.*
- 3. Au cours de la soirée du 4 juin 1994, le contrôleur étant supposé travailler de 22:45 à 07:30 a téléphoné au surveillant Georges Asselin afin de lui dire qu'il ne pouvait entrer au travail pour faire son quart de nuit.*
- 4. Suite à cet appel, Georges Asselin fit plusieurs appels téléphoniques pour tenter de trouver un contrôleur aérien qui serait disponible pour faire le quart de nuit soit de 22:45 à 07:30.*
- 5. N'ayant trouvé personne, Georges Asselin demanda alors verbalement aux contrôleurs présents sur le quart de soir si quelqu'un pouvait rester pour travailler le quart de nuit.*
- 6. Personne ne s'étant porté volontaire suite à cette première demande, une deuxième demande fut faite aux contrôleurs présents mais en leur demandant cette fois-ci*

de motiver leur refus par écrit.

7. *Par la suite le surveillant, Georges Asselin évalua les motifs énoncés par chacun des contrôleurs ayant donné une justification écrite et procéda par élimination afin de déterminer qui allait devoir travailler le quart de nuit.*
8. *Suite à cette élimination et après discussion avec Gilles Demers, alors gestionnaire de la tour de Dorval, Pierre Lefebvre fut désigné pour travailler le quart de nuit.*
9. *On avisa donc Pierre Lefebvre qu'il avait été désigné pour travailler le quart de nuit mais que celui-ci avait été raccourci étant donné les circonstances soit de 00:00 à 06:15 contrairement au quart de travail habituellement qui est de 22:45 à 07:30. De plus l'employé fut avisé qu'il n'avait pas à se présenter au travail le lendemain après-midi comme le prévoyait son horaire de travail.*
10. *En conséquence M. Lefebvre fut libéré en pause rémunérée à compter de 21:30 et ce jusqu'à 24:00 afin de lui permettre de se reposer et de se préparer pour son quart de nuit.*
11. *M. Lefebvre s'est donc présenté au travail pour son quart de nuit vers 24:00 tel que prévu.*
12. *Vers 00:35 heure local, le 5 juin 1994 alors que M. Lefebvre était en fonction comme contrôleur de la circulation aérienne, en opération solitaire, à la tour de contrôle de Dorval celui-ci s'est endormi.*
13. *Au même moment le vol ACA152 d'Air Canada tentait de rejoindre M. Lefebvre afin d'avoir l'autorisation d'atterrir. Suite à cette impossibilité de rejoindre le contrôleur, M. Lefebvre, le vol ci-haut décrit fut retardé d'environ 10 à 15 minutes.*
14. *Quelques instants plus tard lors d'une conversation téléphonique avec M. Gilles Demers alors gestionnaire de la tour de Dorval, M. Lefebvre admettait s'être endormi causant ainsi un retard au vol ACA152 tant à cause de la difficulté d'avoir l'autorisation d'atterrir que par le fait que M. Lefebvre s'étant endormi, a été obligé de*

demander une inspection de piste afin de s'assurer que celle-ci était libre de tous véhicules avant d'autoriser l'atterrissage du vol d'Air Canada.

Cette entente est faite sans préjudice pour les droits de chacune des parties de présenter à l'audience toute preuve additionnelle ne contredisant pas cet énoncé conjoint de faits.

À cet énoncé des faits, s'ajoutent le témoignage de Gilles Demers, témoin de l'employeur et le témoignage de Pierre Lefebvre, c'est-à-dire le fonctionnaire lui-même et qui a témoigné pour lui-même.

TÉMOIGNAGE DE GILLES DEMERS

Le témoignage de Gilles Demers se résume comme suit.

Gilles Demers est contrôleur de la circulation aérienne depuis quinze ans. Il est surveillant depuis cinq ans et, depuis trois ans, il occupe le poste de gestionnaire délégué à la Tour de contrôle de Dorval.

Durant la soirée du 4 juin 1994, lors d'une conversation téléphonique, le surveillant d'équipe à la tour de contrôle, Georges Asselin, informe Gilles Demers qu'il a de la difficulté à combler le poste de contrôle pour la nuit du 5 juin 1994. Il a fait, sans succès, des tentatives pour trouver un remplaçant au contrôleur qui s'est déclaré malade.

Gilles Demers dit à Georges Asselin de demander à un des contrôleurs présents de rester en poste et, en cas de refus de la part des contrôleurs, d'obtenir leurs motifs par écrit.

Georges Asselin s'exécute. Aucun des contrôleurs présents n'accepte de rester pour combler le poste de contrôleur du quart de nuit. Par conséquent, Georges Asselin désigne Pierre Lefebvre comme étant celui qui doit rester pour combler le poste.

C'est Pierre Lefebvre qui reste. Toutefois, tôt après que le quart de nuit eut débuté, il s'endort. Pendant qu'il dort, le pilote d'un avion ne parvient pas à le rejoindre pour obtenir l'autorisation d'atterrir. (Selon l'énoncé des faits (pièce A-1), le vol est retardé de 10 à 15 minutes.)

Selon Gilles Demers, l'absence d'un contrôleur en poste la nuit du 5 juin 1994, constituait un cas de force majeure, une situation d'urgence. En effet, en l'absence de contrôleur pour assurer la sécurité de la circulation aérienne, il faut fermer l'aéroport. Par conséquent, il fallait combler l'unique poste de contrôle de la nuit du 5 juin 1994. C'est pourquoi l'employeur a ordonné à Pierre Lefebvre d'assurer le contrôle aérien en cette nuit du 5 juin 1994.

Selon Gilles Demers, la nuit du samedi au dimanche, l'achalandage à l'aéroport est pratiquement nul. Il y a de cinq à dix "mouvements" d'avion durant toute la nuit. Un seul contrôleur en poste est requis pour la nuit. Par ailleurs, la semaine, l'achalandage est beaucoup plus élevé. Malgré cela, même durant la semaine, l'employeur estime qu'un seul contrôleur en poste suffit pour assurer le contrôle de la circulation aérienne. La nuit en cause, soit celle du 4-5 juin, il y eut cinq "mouvements" d'avion entre minuit et 06:30 le matin. La liste des "mouvements" (pièce A-3) indique six mouvements. (Pour lire cette liste, il faut retrancher quatre heures de chaque heure indiquée en heure zoulou.)

Selon Gilles Demers, l'objectif premier de l'Unité des Services de la circulation aérienne est d'assurer "la surveillance attentive et constante des vols" (pièce A-4). Afin de réduire les irrégularités d'exploitation et d'assurer la sécurité aérienne, cet objectif a été exprimé dans un bulletin d'information (pièce A-4) qui a été porté à l'attention des contrôleurs. Ce bulletin complète le manuel d'exploitation sur les responsabilités rattachées au poste de contrôleur.

Selon Gilles Demers, en dormant au travail, le fonctionnaire a manqué au premier objectif fonctionnel (pièce A-4).

En choisissant la mesure disciplinaire, Gilles Demers a tenu compte des considérations qui suivent. Le fonctionnaire avait été libéré vers 9 h 30, dans la soirée,

afin de lui permettre de se reposer. Il s'était endormi au début du quart de nuit, soit 35 ou 40 minutes après le début du quart de nuit. Il s'agissait d'une faute de conduite grave: le vol en cause n'avait pas reçu le service et l'attention qui lui revenait; tant les passagers que l'équipage avaient dû en subir les inconvénients; des dépenses additionnelles avaient probablement été encourues par la compagnie aérienne; aucune attention n'avait été portée à la sécurité et aux activités de l'aéroport durant le temps où le fonctionnaire dormait. Durant le sommeil du fonctionnaire, il n'y avait eu aucun service de contrôle aérien que ce soit dans l'aéroport ou sur le périmètre et ce, ni pour les avions ni pour les véhicules qui circulent sur les aires de l'aéroport. D'ailleurs, à son réveil, le fonctionnaire avait dû ordonner l'inspection de la piste afin de s'assurer qu'elle était libre (pièce A-1). D'autre part, Gilles Demers a aussi tenu compte de ce que le fonctionnaire n'avait aucun antécédent disciplinaire et qu'il s'agissait d'une première inconduite.

Gilles Demers a choisi d'imposer au fonctionnaire une sanction pécuniaire comme mesure disciplinaire plutôt qu'une suspension à cause des coûts associés à une suspension qui, elle, entraîne le remplacement de l'employé par un autre employé, et ce, souvent, en temps supplémentaire. À cette considération, s'ajoute la difficulté de trouver un remplaçant.

En contre-interrogatoire, Gilles Demers a expliqué que le 4 juin, le fonctionnaire a commencé son quart de travail à 14:30. Il aurait dû le terminer à 23:15 mais, tel que mentionné, il fut libéré à 21:30. C'est Georges Asselin et non Gilles Demers qui a décidé que ce serait le fonctionnaire, Pierre Lefebvre, qui resterait en poste. D'ailleurs, lors d'une deuxième conversation téléphonique, Georges Asselin en a avisé Gilles Demers. Toutefois, il ne lui a pas dit que le fonctionnaire, Pierre Lefebvre, se disait trop fatigué pour faire le quart de nuit et que s'il faisait le quart de nuit, il risquait de s'endormir.

Selon Gilles Demers, "la surveillance attentive et constante de vols", c'est-à-dire le premier objectif fonctionnel de l'unité des services de la circulation aérienne (pièce A-4) est la responsabilité conjointe du gestionnaire et du contrôleur. La situation existant le 4 juin 1994 ne lui a pas été décrite par Georges Asselin comme présentant un danger.

Gilles Demers ignorait que le fonctionnaire avait proposé qu'il y ait deux contrôleurs en poste la nuit. Selon Gilles Demers, compte tenu du fait qu'il s'agissait d'une nuit tranquille, il n'était pas justifié d'avoir deux contrôleurs en poste. Il a répété que même durant la semaine alors que l'achalandage est plus élevé, il n'y a qu'un contrôleur en poste.

Durant le quart du soir, dans la tour, les lumières sont tamisées. Il subsiste un éclairage diffus. Selon Gilles Demers, il est plus facile de s'endormir lorsqu'il y a moins de trafic. Il reconnaît que la nuit, il y a plus de danger de s'endormir. Par ailleurs, depuis qu'il est à la tour de contrôle de Dorval, c'est la première fois qu'il a connaissance qu'un contrôleur se soit endormi durant la nuit.

Gilles Demers ignorait que le 4 juin 1994, le fonctionnaire s'était rendu au travail en vélo. Selon Gilles Demers, lors de l'entrevue avec le fonctionnaire, ce dernier disait ne se souvenir de rien car il s'était endormi.

Gilles Demers connaît le fonctionnaire depuis 1983. Il déclare n'avoir aucune raison de croire que le fonctionnaire ne prend pas son devoir au sérieux. Il est d'avis que le fonctionnaire n'aurait jamais mis sciemment son permis de contrôle en péril.

Par ailleurs, il reconnaît qu'il n'aurait pas imposé une mesure disciplinaire au fonctionnaire si, au lieu de s'endormir, il avait fait une crise cardiaque. Il reconnaît qu'on ne peut imposer une mesure disciplinaire pour un motif qui est hors du contrôle de l'individu.

TÉMOIGNAGE DE PIERRE LEFEBVRE

Le témoignage de Pierre Lefebvre se résume comme suit.

Il est contrôleur aérien depuis 22 ans.

Le 4 juin 1994, il s'est levé à 06:00 ou 06:30 pour peindre un patio jusqu'à midi. Après avoir peinturé jusqu'à midi, il retourne à son domicile, change de vêtements et se rend au travail en bicyclette. Son quart de travail débute à 14:15 heures.

À 19:00 heures, le surveillant, Georges Asselin demande à chaque contrôleur en poste s'il veut rester en poste durant la nuit. Pierre Lefebvre répond qu'avec la journée qu'il a eue, il est trop fatigué. Vers 21:00 heures, Georges Asselin revient à la charge une deuxième fois et indique que si personne ne s'offre, il imposera à l'un d'eux de rester en poste. Tant Pierre Lefebvre qu'Yves Marcotte et André Larose suggèrent à Georges Asselin de garder deux contrôleurs et soulignent que lorsqu'une personne est trop fatiguée, il y a risque qu'elle s'endorme. Selon Pierre Lefebvre, Georges Asselin trouvait acceptable cette suggestion (deux contrôleurs). Toutefois, après avoir téléphoné à Gilles Demers, il revient et dit à Pierre Lefebvre que ce sera lui qui restera pour le quart de nuit.

Pierre Lefebvre proteste, en disant que "cela n'a pas d'allure", qu'il est en vélo et que cela l'oblige à retourner chez lui en vélo après avoir travaillé pendant seize heures. Il dit à Georges Asselin qu'il doit aller chez lui pour y laisser son vélo et prendre son auto car il ne se sent pas en mesure de pouvoir conduire son vélo le lendemain matin.

À 21:30 heures, Pierre Lefebvre retourne chez lui en bicyclette. Il prend sa douche, dort une demi-heure puis retourne en auto au travail. S'étant levé à six heures du matin, il est très fatigué en commençant le quart de nuit.

Au sujet de l'incident en cause, Pierre Lefebvre se rappelle que le contrôleur du terminal qui a dirigé l'avion jusque près de l'aéroport lui a téléphoné et lui a dit: "est-ce que ça va bien?". Pierre Lefebvre "s'est replacé les idées" et a répondu "est-ce qu'il y a quelque chose?" Le contrôleur a répondu "oui, un vol d'Air Canada s'en vient" et il a demandé à Pierre Lefebvre s'il se sentait bien. Pierre Lefebvre répondit "excuses, je me réveille, est-ce qu'il y en a d'autres qui s'en viennent?" Puis, Pierre Lefebvre a téléphoné au directeur de l'aéroport et a obtenu la confirmation que la piste était libre.

Plus tard, durant la nuit, Gilles Demers téléphona au fonctionnaire et lui demanda pourquoi il s'était endormi. Le fonctionnaire répondit que c'était parce qu'il était trop fatigué. Gilles Demers lui dit: "mets de l'ordre dans ta vie".

Le fonctionnaire est familier avec les directives qui régissent son travail. Il a proposé que deux contrôleurs demeurent en poste la nuit parce que, selon lui, il y a peu de chances que deux contrôleurs s'endorment en même temps.

Par ailleurs, il reconnaît que son employeur ne l'a pas obligé à rentrer chez lui avant d'entreprendre le quart de nuit. C'était sa décision. Il aurait pu prendre sa douche au travail. Il a décidé de se rendre chez lui pour y porter sa bicyclette et revenir en voiture. Il reconnaît qu'il est au courant du fait qu'exceptionnellement, on demande à un contrôleur de rester en poste au delà de son quart de travail.

À son employeur qui lui demandait par écrit (pièce E-1) pour quelle raison il ne pouvait rester pour le quart de nuit, il répondit "je ne peux pas rester car mon épouse est malade". Or, il n'a pas d'épouse. Il vit seul avec son fils. Selon le fonctionnaire, les trois contrôleurs en poste (c'est-à-dire lui-même et les deux autres) avaient dit qu'ils étaient trop fatigués.

Le fonctionnaire déclare qu'il aurait été disposé à travailler avec un autre contrôleur durant le quart de nuit car le risque que deux contrôleurs s'endorment en même temps est moins grand.

PLAIDOIRIES

Les représentations du procureur de l'employeur peuvent être résumées comme suit.

La mesure disciplinaire est fondée. L'employeur a pris les moyens nécessaires pour s'assurer que le contrôleur soit apte à travailler en lui offrant une pause rémunérée.

Au lieu de s'en prévaloir, le fonctionnaire a choisi de faire autre chose, c'est-à-dire de retourner en vélo chez lui. L'employeur ne devrait pas être tenu responsable de cette décision. Il n'aurait pas été justifié de mettre en poste deux contrôleurs lors de la journée la moins achalandée.

Le contrôleur a commis une faute grave qui aurait pu avoir des conséquences plus lourdes. Heureusement, il n'y en a pas eue. Mais, il y a lieu de se rappeler que des passagers d'un avion dépendaient de la vigilance du contrôleur.

Le contrôleur déclare qu'il a dit à son surveillant qu'il était trop fatigué. Pourtant, il y a un écrit (pièce E-1) qui révèle qu'il prenait cette situation à la légère.

Par ailleurs, il n'appartient pas aux contrôleurs de décider le nombre de personnes qui seront affectées au quart de nuit.

Sont citées: John Cudmore et Le Conseil du Trésor (dossier de la Commission: 166-2-22426), Mary Wilson et Le Conseil du Trésor (dossier de la Commission: 166-2-25841), Louis Desrochers et Le Conseil du Trésor (dossier de la Commission: 166-2-22972).

Les représentations du procureur du contrôleur peuvent être résumées comme suit.

Il est évident qu'un contrôleur de circulation aérienne ne doit pas s'endormir au travail et doit fournir une attention complète à son travail. Cependant, qui est responsable de ce qui s'est produit durant la nuit du 4-5 juin 1994? Il faut considérer que la sécurité est une responsabilité partagée entre la gestion et le contrôleur de la circulation aérienne.

Selon les faits, dès le début, le fonctionnaire, Monsieur Lefebvre, a averti son superviseur qu'il était trop fatigué pour faire un quart de travail prolongé et il l'a averti qu'il s'était levé tôt et qu'il avait fait du travail. C'est Georges Asselin qui a insisté pour qu'il lui donne par écrit d'autres raisons pour lesquelles il ne pouvait travailler ce soir-là.

Il ne prenait pas à la légère la demande de Georges Asselin. Sa note de service (pièce E-1) ... "mon épouse est malade" était plutôt sarcastique.

Pierre Lefebvre a aussi expliqué à son surveillant qu'il serait dangereux de retourner à la maison en vélo après le quart de travail qu'on lui demandait de faire et par conséquent qu'il devait retourner chez lui pour déposer son vélo et prendre son auto. Le résultat fut qu'il n'eut, en fin de compte, qu'une demi-heure pour se reposer.

On ne sait pas pour combien de temps exactement Pierre Lefebvre s'est endormi. L'on sait qu'il y a eu un délai de six à quinze minutes avant que l'avion ne puisse atterrir.

Le comportement de Pierre Lefebvre n'était pas coupable. Tout comme une crise cardiaque, l'épuisement de Pierre Lefebvre constituait une manifestation de son état physique.

C'est l'employeur qui doit assumer le risque puisque l'employé l'avait averti de son état physique. Malgré cela, l'employeur lui a ordonné d'être au travail. Pourtant, Pierre Lefebvre l'avait prévenu du risque. Sont citées: Brown & Beatty, Canadian Labour Arbitration, (Aurora: Canada Law Book, 1994) à 7:157; Milton District Hospital (1980), 26 L.A.C. (2^e) 201; Canadian Ohio Brass Co. Ltd. (1981), 1 L.A.C. (3d) 256; Government of Alberta (1990), 15 L.A.C. (4^e) 164; Canadian General Electric Co. (1958), 8 L.A.C. 191; Brink's Canada Ltd. (1990), 13 L.A.C. (4^e) 427; Municipality of Metropolitan Toronto (1981), 29 L.A.C. (2^e) 169; Joseph Lagacé et Le Conseil du Trésor (dossier de la Commission: 166-2-16037); Dennis Dunn et le Conseil du Trésor (dossier de la Commission: 166-2-18013).

En réplique, le procureur de l'employeur souligne que Georges Asselin n'a pas témoigné et par conséquent n'a pas confirmé que Pierre Lefebvre l'avait avisé qu'il était fatigué.

DÉCISION

Dans cette affaire, le fardeau de la preuve appartenait à l'employeur et j'estime qu'il s'en est déchargé.

En effet, le contrôleur Pierre Lefebvre reconnaît s'être endormi au travail. Les raisons qu'il invoque pour faire annuler la sanction disciplinaire ne sont pas convaincantes.

C'est sa responsabilité de s'assurer qu'il est dans un état physique susceptible de le laisser apte à accomplir ses fonctions de contrôleur.

L'employeur ne peut être tenu responsable de la décision du contrôleur de peindre un patio pendant de longues heures, avant de se rendre au travail, puis, de se rendre au travail en vélo et ainsi, d'accumuler de la fatigue avant même d'entreprendre son travail.

Ce n'est pas à l'employeur non plus qu'il revient d'assumer les conséquences de la décision du contrôleur de retourner en vélo chez lui après un quart de travail tout en sachant que ce faisant, il se prive d'une période de repos que lui offre son employeur et qu'il doit être de retour au travail quelques heures plus tard.

Le fonctionnaire prétend qu'entre les deux quarts de travail, il était obligé d'aller déposer son vélo chez lui afin de prendre son auto et revenir au travail car il ne croyait pas être en mesure de conduire son vélo le lendemain matin pour retourner chez lui. Je vois mal comment il était prudent d'agir ainsi puisqu'il augmentait son degré de fatigue ce qui le rendait d'autant plus susceptible de ne pas pouvoir conduire même son auto le lendemain matin.

Il aurait mieux valu que durant la pause prolongée offerte par son employeur, il se repose à son lieu de travail avant de commencer le quart de nuit quitte à laisser son vélo au travail et à prendre un autre moyen de se transporter chez lui le lendemain matin s'il ne se sentait pas en condition de conduire son vélo.

Comme contrôleur, il sait qu'il peut arriver, à l'occasion, qu'on lui demande de rester pour travailler un quart de travail additionnel. C'est à lui de s'assurer d'être en mesure de le faire.

Son propre procureur qualifie de "sarcastique" sa note de service (pièce E-1) dans laquelle il donne comme motif "mon épouse est malade" alors que devant l'arbitre soussignée, le fonctionnaire a reconnu ne pas avoir d'épouse. Cette note "sarcastique" laisse planer des doutes quant à sa bonne volonté et à l'authenticité des raisons invoquées pour justifier de s'être endormi durant l'exécution de ses fonctions.

Par ailleurs, son sommeil durant son travail n'a pas été sans conséquences. Un avion et son convoi humain ont été empêchés d'atterrir pendant le laps de temps où il dormait.

En définitive, même en considérant, tel que l'affirme son procureur, que "la sécurité est une responsabilité partagée entre la gestion et le contrôleur de trafic aérien", je suis d'avis qu'en l'espèce, la gestion s'est déchargée de sa part de responsabilité en offrant au contrôleur une pause prolongée entre les deux quarts de travail. Par ailleurs, en ne se reposant pas entre les deux quarts, le contrôleur n'a pas assumé sa part de cette responsabilité. La décision de se reposer ou non est un facteur qui était sous son contrôle.

Dans le choix de la sanction, les facteurs considérés par Gilles Demers m'apparaissent pertinents. Finalement, compte tenu de la nature des fonctions d'un contrôleur de la circulation aérienne, je trouve que la mesure disciplinaire est raisonnable.

Ce contrôleur estime qu'il serait souhaitable que deux contrôleurs demeurent en poste la nuit. Il ne m'appartient pas de trancher cette question. Toutefois, il est peut-être utile de préciser qu'en l'espèce la preuve ne me permet pas de conclure que l'employeur a manqué à ses responsabilités en ne plaçant qu'un contrôleur en poste durant la nuit en cause.

Pour ces motifs, le grief est rejeté.

**Marguerite-Marie Galipeau,
Commissaire**

OTTAWA, le 13 septembre 1995.