

**TRIBUNAL DES SERVICES FINANCIERS**

**CONCERNANT** la *Loi sur les régimes de retraite*, L.R.O. 1990, ch. P.8, modifiée par la *Loi de 1997 sur la Commission des services financiers de l'Ontario*, L.O. 1997, ch. 28 (la *Loi*);

**ET CONCERNANT** le régime de retraite de Spar Aérospatiale Limitée pour les employés représentés par la section locale 112 des TCA, numéro d'enregistrement 0549501, et le régime de retraite de Spar Aérospatiale Limitée pour les employés représentés par la section locale 673 des TCA, numéro d'enregistrement 0549519;

**ET CONCERNANT** une audience fixée conformément au paragraphe 89(8) de la *Loi*;

**ENTRE :**

**TCA-CANADA ET LEURS SECTIONS LOCALES 112 ET 673**

**Requérant**

**-et-**

**SURINTENDANT DES SERVICES FINANCIERS**

**-et-**

**SPAR AÉROSPATIALE LIMITÉE**

**Intimés**

**DÉCISION SUR LA QUESTION CONSTITUTIONNELLE  
(SECONDE DÉCISION PRÉLIMINAIRE)**

**DEVANT :**

Elizabeth Shilton  
Membre du Tribunal et présidente du comité

Colin McNairn  
Président du Tribunal et membre du comité

Shiraz Bharmal  
Membre du Tribunal et du comité

### **ONT COMPARU :**

Pour le requérant :  
Lewis N. Gottheil

Pour le surintendant des services financiers :  
Mark Bailey

Pour Spar Aérospatiale Limitée :  
Markus F. Kremer et Morgana Kellythorne

### **DATES DES AUDIENCES :**

Les 24 et 30 mai 2007

## **A. CONTEXTE**

Cette affaire porte sur une demande déposée par les TCA et leurs sections locales 112 et 673 (les « TCA ») devant le surintendant des services financiers de l'Ontario (le « surintendant ») afin d'obtenir une ordonnance de liquidation partielle de deux régimes de retraite (les « régimes ») pour les employés représentés par les TCA qui travaillent à l'établissement de Spar Aérospatiale Limitée (« Spar ») situé sur la promenade Tranmere, à Mississauga, en Ontario. Cette demande datée du 6 février 2006 a été rejetée par le surintendant au motif que les participants aux régimes étaient assujettis à la *Loi de 1985 sur les normes de prestation de pension*, L.R.C. 1985, ch. 32 (2<sup>e</sup> suppl.) (la « LNPP »), autrement dit que les régimes étaient de compétence fédérale et n'étaient donc pas régies par la *Loi sur les régimes de retraite*, L.R.O. 1990, ch. P.8 (la « LRR »). Les TCA ont interjeté appel de ce rejet devant ce tribunal.

Les trois objections préliminaires qui suivent ont été soulevées devant le Tribunal en ce qui concerne le bien-fondé de la cause :

- (1) la LRR ne prévoit pas dans ce cas d'appel devant ce tribunal (la « question du droit à l'audience en vertu de la LRR »);
- (2) la décision prise par le Bureau du surintendant des institutions financières (le « BSIF ») d'accepter les régimes comme étant régis par la LNPP empêche le Tribunal de traiter l'affaire (« la préclusion créée par la décision du BSIF »);

- (3) la LRR ne s'applique pas aux régimes, car l'établissement de Spar sur la promenade Tranmere est de compétence fédérale et les régimes ne sont donc pas régis par la LRR (« la question constitutionnelle »).

Dans notre première décision préliminaire (*décision du TSF n° P0276-2006-1*, du 19 janvier 2007), nous avons traité les deux premières objections et conclu que, (i) étant donné que la LRR s'applique aux régimes, elle donne aux TCA le droit à une audience dans les circonstances de l'affaire et que (ii) la décision du BSIF ne crée pas de préclusion empêchant ce tribunal d'examiner l'appel interjeté par les TCA.

Nous nous penchons maintenant sur la question constitutionnelle. Dans la présente décision, nous examinons la question de savoir si la LRR est applicable aux participants aux régimes, compte tenu de son champ d'application constitutionnel. Spar et le surintendant soutiennent que les participants aux régimes relèvent de la compétence fédérale, alors que les TCA affirment que la compétence provinciale prévaut dans ce cas. Un avis de question constitutionnelle a été signifié aux autorités compétentes des gouvernements fédéral et provincial. Nous avons été informés par les avocats que ces deux gouvernements ont refusé de participer.

Nous avons conclu que les régimes relèvent de la compétence provinciale. Voici nos motifs.

## **B. FAITS D'ORDRE CONSTITUTIONNEL**

Les parties ont convenu des faits principaux de cette affaire, tels qu'ils ont été présentés dans un exposé conjoint des faits et un recueil conjoint de documents déposés devant le Tribunal. Les TCA ont également déposé les réponses de Spar à diverses demandes de renseignements, et ont par ailleurs fait comparaître un témoin, David McComb, un employé de longue date de Spar occupant actuellement les fonctions d'analyste du contrôle de la qualité. Le témoignage de M. McComb a été transcrit et communiqué aux parties et au comité à temps pour l'argument oral. Les TCA et Spar ont également présenté en preuve des documents supplémentaires. Ces documents ont été reçus avec le consentement des parties, Spar ayant toutefois réservé sa position à l'égard de la pertinence des documents supplémentaires produits par les TCA. Finalement, la question de leur pertinence dans cette affaire n'a pas été soulevée pendant l'argument.

Nous résumons ici les éléments de preuve de façon relativement détaillée, toutes les parties soutenant que les faits étaient essentiels pour la prise de décision sur la question constitutionnelle, ce avec quoi nous sommes d'accord. Les faits convenus étaient notamment les suivants :

1. Pendant toute la période en cause, tous les participants aux régimes (ensemble, « les participants aux régimes ») travaillent ou ont travaillé pour Spar, une entreprise de services aéronautiques, à l'établissement de Spar situé au 7785, promenade Tranmere, à Mississauga, en Ontario (« l'établissement de la promenade Tranmere »).
2. L'établissement de la promenade Tranmere fournit des services d'entretien, de réparation et de révision d'éléments d'aéronef. Tous les participants aux régimes assurent actuellement l'entretien, la réparation, la révision ou l'inspection d'éléments d'aéronef ou fournissent les services de soutien nécessaires au personnel qui accomplit ces tâches. Tout le travail réalisé à l'établissement de la promenade Tranmere se rapporte à la prestation de ces services.
3. Actuellement, et en tout temps depuis 2004, jusqu'au 6 février 2006, la procédure suivie par les participants aux régimes pour effectuer l'entretien, la réparation et la révision à l'établissement de la promenade Tranmere peut se résumer comme suit :
  - Le client emballe et livre l'élément à l'établissement de la promenade Tranmere. Par exemple, le personnel du ministère de la Défense nationale (MDN) dépose les éléments hors service des aéronefs du ministère. Le MDN utilise son propre système de distribution pour livrer les éléments hors services à un dépôt situé à Downsview, en Ontario. Les camions de livraison du MDN livrent ensuite les éléments à l'établissement de la promenade Tranmere. Il n'y a aucune piste d'atterrissage ni aucun hangar d'aérodrome adjacent à l'établissement de la promenade Tranmere. Les éléments appartiennent au client.
  - L'élément est ensuite déballé, la documentation est récupérée et l'élément est enregistré dans une base de données servant au suivi. Les participants au régime 673 créent un ordre de travail propre au numéro de série de l'élément et une date est fixée pour la réparation ou la révision de ce dernier.
  - Un inspecteur ou un technicien et, dans certains cas, un groupe de soutien technique examinent l'élément pour déterminer le genre de travail nécessaire en fonction des spécifications techniques fournies par le client pour l'élément.
  - Les techniciens accomplissent le travail en effectuant la réparation ou la révision requise de l'élément, conformément aux données techniques approuvées.
  - Le personnel de soutien apporte sa contribution tout au long du processus selon les besoins, par exemple dans l'expédition et la

réception, le contrôle et la coordination de la chaîne d'approvisionnement ou la comptabilité. Si l'élément est renvoyé dans les 12 mois suivant sa réparation ou sa révision, le personnel du groupe de soutien technique réalisera une enquête.

- Une fois l'entretien, la réparation ou la révision terminée, l'inspecteur, le technicien indépendant chargé de la vérification des produits ou l'analyste chargé du contrôle de la qualité autorise le renvoi de l'élément au client.

4. Les réparations et les révisions effectuées à l'établissement de la promenade Tranmere portent sur des éléments d'aéronef « essentiels » et « non essentiels ». On trouve dans la première catégorie les articles de sécurité essentiels, dont la défaillance causerait directement une défaillance d'un hélicoptère ou d'un aéronef à voilure fixe qui mettrait gravement en danger la vie de l'équipage et des passagers, ainsi que des personnes au sol. La défaillance de n'importe lequel de ces éléments fera s'écraser l'avion. Parmi les éléments essentiels pris en charge à l'établissement de la promenade Tranmere, mentionnons : la boîte de transmission principale (le plus récemment en 2005), la tête de rotor principal (le plus récemment en 2005) et la boîte de transmission arrière. Les éléments non essentiels pris en charge à l'établissement de la promenade Tranmere sont des éléments d'aéronefs divers qui ne sont pas jugés critiques pour la sécurité de l'aéronef, mais qui demeurent importants. On les qualifie donc de « non essentiels ». Par exemple, la perte d'un gyroscope de secours, d'un indicateur du directeur de vol ou du projecteur d'atterrissage peut forcer le pilote à effectuer un atterrissage d'urgence, mais l'aéronef demeure contrôlable et peut atterrir sans danger.
5. Les participants aux régimes n'effectuent pas la réparation, l'entretien ou l'inspection d'aéronefs complets et ils ne conçoivent pas d'éléments d'origine.
6. Actuellement, et en tout temps depuis 2004, jusqu'au 6 février 2006, tous les clients desservis par l'établissement de la promenade Tranmere sont militaires. Présentement, Spar travaille sur des éléments d'aéronef du département de la Défense des États-Unis et des Forces canadiennes, et effectue des tâches similaires pour d'autres forces armées étrangères.
7. Par exemple, en 2006, l'établissement de la promenade Tranmere a réparé et remis en état des éléments particuliers d'aéronefs à voilure fixe, comme le Hercules C-130, l'Aurora CP-140, le CT114 Tudor (un aéronef de formation) et l'aéronef P-3 de la US Navy pour des clients militaires.
8. Dans le passé, l'établissement de la promenade Tranmere a aussi desservi des clients de l'aéronautique civile, mais à l'époque comme maintenant, tout le travail se rattachait à des éléments d'aéronef. Tous les contrats conclus

avec des clients de l'aviation civile ont expiré avant 2004, et aucun nouveau contrat de ce genre n'a été passé depuis.

9. La majorité des éléments d'aéronef pris en charge à l'établissement de la promenade Tranmere appartiennent au MDN. Ces pièces proviennent du MDN et sont renvoyées à ce ministère. Tout le reste du travail actuellement réalisé à l'établissement est accompli pour les forces armées d'autres pays, en particulier la United States Army, la United States Navy, l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN) et l'aviation royale de la Malaisie (RMAF).
10. Actuellement, et en tout temps depuis 2004, jusqu'au 6 février 2006, environ 80 % des recettes produites par l'établissement de la promenade Tranmere sont issues du travail effectué pour les Forces canadiennes, plus précisément pour le MDN. Les quelque 20 % restant proviennent du travail réalisé pour la United States Army, la United States Navy, l'OTAN et la RMAF.
11. Tous les éléments d'aéronef qui sont actuellement réparés et remis en état à l'établissement de la promenade Tranmere appartiennent aux clients de Spar dans les domaines militaire et de la défense.
12. Pendant leur passage à l'établissement de la promenade Tranmere, tous les biens du MDN sont suivis au moyen du Système d'approvisionnement des Forces canadiennes (SAFC). Le SAFC est un système informatisé privé de gestion de l'actif du MDN, auquel Spar s'est vu accordé l'accès afin que son personnel puisse saisir des renseignements sur le statut des biens du MDN.
13. Spar soumissionne pour obtenir des contrats au sein d'un marché concurrentiel.
14. Actuellement, six employés travaillent dans l'unité de négociation de la section locale 673 des TCA-Canada à l'établissement de la promenade Tranmere.
15. Actuellement, 21 employés travaillent dans l'unité de négociation de la section locale 112 des TCA-Canada à l'établissement de la promenade Tranmere.
16. Les participants aux régimes contribuent à chaque étape du processus d'entretien, de réparation et de révision, où ils assument les grands rôles suivants :
  - **Inspecteurs** : Leurs fonctions peuvent inclure l'inspection de l'élément en cours de processus et à la fin de ce dernier, et la délivrance de la certification après maintenance en vue du renvoi des éléments d'aéronef.

- **Techniciens** : Leurs fonctions peuvent inclure le démontage, le diagnostic, la remise en état, la réparation ou la révision et l'essai de tous les genres d'éléments d'aéronef.
- **Conducteurs de machines à pointer** : Leurs fonctions peuvent inclure la remise en état des éléments hors service.
- **Analyste du contrôle de la qualité** : Leurs fonctions peuvent inclure la réalisation et l'analyse de vérifications, l'amorce de mesures correctives, l'analyse, l'élaboration et la révision de techniques, de procédures et d'un processus d'inspection pour l'assurance de la qualité, l'étude des ordres de travail pour garantir la pertinence de la séquence d'inspection et d'assurance de la qualité, l'examen des bons de commande pour veiller à l'incorporation des exigences appropriées en matière d'assurance de la qualité, et la délivrance de la certification après maintenance.
- **Autre personnel de soutien** : D'autres employés soutiennent le processus d'entretien, de réparation et de révision, en se chargeant par exemple de la peinture par pulvérisation, de la gestion de la chaîne d'approvisionnement ou de la comptabilité.

17. Les participants aux régimes qui travaillent directement avec des éléments d'aéronef ont la qualification nécessaire pour exécuter des tâches particulières relativement à des genres d'éléments précis.
18. Spar est un « organisme de maintenance agréé » (OMA) en vertu de la sous-partie 73 du *Règlement de l'aviation canadienne* (RAC) pris en application de la *Loi sur l'aéronautique*, L.R. 1985, ch. A-2, et est autorisée à signer une certification après maintenance. L'approbation du ministère des Transports n'est pas exigée pour des éléments isolés. Par conséquent, si des tâches auxquelles s'applique le RAC sont effectuées à l'établissement, un certificat d'OMA permet à Spar d'assurer l'entretien des produits aéronautiques ou de fournir des services d'entretien prévus par le certificat d'OMA du Spar.
19. Spar doit aussi observer les procédures et les directives des clients pour l'entretien, la réparation et la révision des éléments d'aéronef essentiels ainsi que pour la formation du personnel. Par exemple, comme nous l'avons déjà indiqué, une grande part du travail effectué par Spar est réalisée pour le compte du MDN et doit donc être conforme aux spécifications techniques, aux lignes directrices et aux procédures du MDN en la matière. Spar travaille en fonction des spécifications de ses clients.
20. Chaque élément d'aéronef sur lequel travaillent les participants aux régimes doit être inspecté avant son renvoi afin de garantir que son fonctionnement est conforme aux bulletins et spécifications techniques du MDN, du

département de la Défense des États-Unis et autres, le cas échéant, avant de recevoir la certification et d'être renvoyé au client.

21. Les éléments réparés ou révisés ne sont pas installés dans l'aéronef par les travailleurs de l'établissement de la promenade Tranmere. Ils sont expédiés au client, et une organisation autre que Spar installe les éléments sur l'aéronef.
22. Aucun employé de l'établissement de la promenade Tranmere n'a pas l'obligation de détenir un permis de technicien d'entretien d'aéronef délivré par une institution fédérale.

Le témoignage de M. McComb a établi certains faits supplémentaires :

- a) L'établissement de Spar est situé dans une zone industrielle. Les installations n'ont aucun hangar ou terrain d'aviation, et il n'y a pas, sur les lieux ou à proximité, d'espace pour l'atterrissage ou les manœuvres d'un avion. Aucun des clients de Spar n'est situé près de l'établissement, et il n'y a aucun lien matériel entre Spar et ses clients.
- b) Aucun employé de Spar n'a pas l'obligation de détenir de permis en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*, et aucun de ces employés ne doit posséder une qualification professionnelle à l'échelle de l'industrie pour être recruté par l'entreprise.
- c) Les représentants du ministère fédéral des Transports ou du MDN ne forment pas le personnel de Spar et ne participent en aucune façon à leur supervision ou à la discipline.
- d) Le MDN a un dépôt de pièces dans le secteur de l'avenue Keele, à Toronto. Ce dépôt sert en quelque sorte d'« aire centrale de magasinage » où sont entreposés la plupart des éléments entretenus par Spar pour le MDN; ces éléments sont transportés des installations de Spar au dépôt et en sens inverse par un camion de la MDN.
- e) Plus précisément, un camion de livraison de pièces du MDN se rend chaque semaine, le mardi, aux installations de Spar. Le camion livre les pièces à réparer, récupère les pièces réparées et ramène ces dernières au dépôt.
- f) Les pièces réparées sont ensuite livrées à une base des Forces canadiennes du MDN à Trenton, en Ontario, à Edmonton, en Alberta ou à Enfield, en Nouvelle-Écosse, à une distance considérable de Toronto. Dans ces bases aériennes, des techniciens qualifiés du MDN effectuent un essai au banc de la pièce et l'installe sur l'aéronef.

- g) Seulement 5 % des ordres de travail du MDN comprennent des éléments nécessaires pour un appareil au sol (AOG). Cela se produit généralement lorsque Spar est dans l'incapacité d'exécuter le travail rapidement. Dans 95 % des cas, la dépose d'une pièce hors d'un aéronef du MDN et sa livraison à Spar en vue de sa réparation, de sa révision ou de sa remise à neuf n'exigent pas d'interruption des opérations du MDN.
- h) Les autres clients de Spar, notamment ses anciens clients civils et commerciaux, font appel à des services de messagerie privés comme DHL et UPS pour livrer leurs éléments respectifs en vue d'une révision ou d'une remise à neuf. De même, Spar leur renvoie ces pièces en recourant aux mêmes entreprises de messagerie.
- i) Le personnel de Spar ne certifie pas « l'état de navigabilité » de pièces ou d'un aéronef et ne certifie pas son travail en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*.

M. McComb a également rapporté qu'un représentant du MDN est présent tous les jours dans l'établissement de Spar et y a un bureau. Cet employé du MDN n'est pas habilité à superviser le personnel de Spar, même s'il observe à l'occasion l'essai d'éléments pour des questions de garantie; sa fonction principale semble être le traitement des factures et d'autres documents liés à Spar pour le compte du MDN.

Remarquons en passant la preuve établissant que les TCA et SPAR sont liés depuis longtemps (1974) par des conventions collectives. Pendant tout ce temps, les relations de travail entre les parties ont été régies par les lois ontariennes du travail, et la convention collective actuelle, en vigueur depuis le 5 février 2004, a été négociée dans le contexte du droit ontarien du travail. De même, jusqu'au transfert de leur enregistrement au BSIF comme suite aux événements décrits dans notre décision préliminaire antérieure, les régimes étaient enregistrés auprès du surintendant en vertu de la LRR. Des liquidations partielles de ces régimes ont été réalisées en 1994 sous le régime de la loi provinciale. Nous avons reçu cette preuve, mais sans lui accorder aucun poids dans notre décision concernant la question constitutionnelle.

### **C. CADRE JURIDIQUE LIÉ AU TRAITEMENT DE LA QUESTION CONSTITUTIONNELLE**

Spar et le surintendant soutiennent que ce tribunal n'a pas compétence sur les régimes du fait que l'emploi des participants aux régimes correspond à la définition du terme « emploi inclus » selon le paragraphe 4(4) de la LNPP. Bien que la question juridique ait donc été définie comme une question d'interprétation des lois, les observations orales des partis convenaient que ce tribunal ne pouvait donner suite à l'appel que s'il déterminait que les régimes de retraite

pour les employés de l'établissement de Spar sur la promenade Tranmere étaient de compétence provinciale en vertu de la *Loi constitutionnelle de 1867*. Nous avons examiné la question dans cette perspective globale.

La question des compétences concurrentes dans les affaires liées aux relations de travail (une catégorie qui englobe clairement les régimes de retraite d'employeurs) a été portée assez fréquemment devant ce tribunal et d'autres cours au fil des ans, et les critères à appliquer sont bien établis. En vertu de la *Loi constitutionnelle de 1867*, les relations de travail relèvent généralement des compétences provinciales dans les domaines de la propriété et des droits civils (paragr. 92(13)). C'est seulement lorsque l'on peut montrer que « cette compétence est partie intégrante de sa compétence principale sur un autre sujet » que le Parlement peut légiférer relativement à ces relations – *Québec (Commission du salaire minimum) c. Construction Montcalm Inc.*, [1979] 1 R.C.S. 754, aux pages 768 et 769, le juge Beetz; voir aussi *Reference re: Industrial Relations and Disputes Investigations Act (Canada)*, [1955] R.C.S. 529, à la p. 535; *Union des facteurs du Canada c. Syndicat des postiers du Canada* (1974), 40 D.L.R. (3d) 105, à la p. 107, le juge Ritchie.

Les tribunaux peuvent conclure à la compétence fédérale dans les affaires liées aux relations de travail pour deux motifs :

- l'employeur en question participe lui-même à un ouvrage ou une entreprise fédérale principale au sens de l'article 91 de la *Loi constitutionnelle de 1867* : p. ex., lorsque l'employeur exploite une banque ou un service postal, qui sont de compétence fédérale [le critère de « justification intrinsèque »]; ou encore
- l'entreprise de l'employeur, même si elle n'a pas caractère fédéral selon le critère de « justification intrinsèque », est « vitale », « essentielle » ou « partie intégrante » d'une entreprise fédérale principale [le critère de « lien intégral »].

Tout en étant liés, ces deux motifs sont distincts du point de vue conceptuel : voir l'affaire *Travailleurs unis des transports c. Central Western Railway Corp.* [1990] 3 R.C.S. 1112, aux paragr. 15, 43. (« *TUT c. Central Western Railway* »).

Pour appliquer le critère de « lien intégral », les tribunaux doivent réaliser une évaluation fonctionnelle du rapport entre les activités de l'employeur en cause et celles exercées dans une entreprise principale fédérale. Les tribunaux ont souvent relevé – ce que les parties devant nous ont convenu – qu'il s'agit essentiellement d'une analyse reposant sur des faits à réaliser dans le cadre établi par la cause *Northern Telecom Ltée c. Travailleurs en communication du Canada*, [1980] 1 R.C.S. 115, p. 135 (« *Northern Telecom n° 1* »). *Northern Telecom n° 1* exige un examen de quatre facteurs :

1. la nature générale de l'activité de l'employeur en tant qu'entreprise en exploitation;
2. la nature du rapport entre les directions de l'employeur et de l'entreprise fédérale principale;
3. l'importance du travail effectué par l'employeur pour l'entreprise fédérale principale, par comparaison aux autres clients;
4. le lien matériel et opérationnel entre l'employeur et l'entreprise fédérale principale et, en particulier, la portée de la participation de l'employeur à l'exploitation et l'institution de l'entreprise fédérale principale comme système d'exploitation.

Ces critères « ne sont pas censés être appliqués d'une manière stricte ou rigide; le critère devrait au contraire être souple et tenir compte des faits de chaque espèce » (*TUT c. Central Western Railway*, au paragr. 45, le juge en chef Dickson. Clairement, il n'est donc pas nécessaire que chacun des quatre facteurs soutienne une compétence fédérale pour conclure à cette compétence; une évaluation pondérée est nécessaire.

#### **D. LES POSITIONS DES PARTIES**

Spar et le surintendant avancent leur argument en faveur d'une compétence fédérale en vertu de deux compétences constitutionnelles fédérales : l'aéronautique d'une part et la milice, le service militaire, le service naval et la défense d'autre part. Même si l'aéronautique n'est pas indiquée comme rubrique de compétence au paragr. 91 de la *Loi constitutionnelle de 1867* (comme l'a fait observé à juste titre M. Kremer, « les avions ne volaient pas en 1867 »), la compétence fédérale dans le domaine de l'aéronautique a été ultérieurement reconnue par les tribunaux comme découlant de la compétence générale du Parlement en ce qui concerne l'édiction de lois « pour la paix et l'ordre au Canada ainsi que pour son bon gouvernement » (art. 91, formule introductive) : voir *Re Aerial Navigation A.G. Can. c. A.G. Ont et. al.*, [1932] 1 D.L.R. 58 (P.C.) et *Johannesson c. West St. Paul (Rural Mun.)*, [1952] 1 R.C.S. 292. Le paragraphe 91(7) de la *Loi constitutionnelle de 1867* désigne expressément « la milice, le service militaire, le service naval et la défense » comme une compétence fédérale.

Spar elle-même n'affirme pas que son établissement de la promenade Tranmere est de compétence fédérale selon le critère de « justification intrinsèque ». Elle soutient plutôt que les activités exécutées à son établissement de la promenade Tranmere sont si intégralement liées à celles du MDN que ses régimes de retraite relèvent de la compétence fédérale. Le surintendant soutient les arguments de Spar sur ce « lien intégral ». Toutefois, le surintendant défend

également l'argument de « justification intrinsèque », déclarant que Spar participe en soi à une entreprise fédérale principale, à savoir l'aéronautique.

Les TCA contestent la position selon laquelle Spar est en soi une entreprise fédérale principale, et soutiennent que l'affaire repose sur l'argument de « lien intégral ». Selon les TCA, la preuve déposée devant nous établit que les activités de Spar à son établissement de la promenade Tranmere ne sont pas essentiellement ou intégralement liées aux activités du MDN et ses régimes de retraite ne relèvent donc pas de la compétence législative de la province de l'Ontario.

## **E. ANALYSE**

### **(a) L'argument de « justification intrinsèque » : Spar est-elle une entreprise fédérale principale?**

Nous examinons tout d'abord dans son intégralité l'observation du surintendant selon laquelle l'établissement de Spar sur la promenade Tranmere est en soi une entreprise fédérale principale du fait que ses activités sont du domaine fédéral de l'aéronautique.

La preuve montre clairement que pendant toute la période en cause, l'activité de base de Spar à l'établissement de la promenade Tranmere consistait à effectuer la réparation, l'entretien et la révision d'éléments d'aéronef. Du point de vue du critère de « justification intrinsèque », il est difficile de distinguer sur le plan constitutionnel cette fonction de tout autre atelier d'usinage ou installation de fabrication pouvant fournir des biens ou des services à d'autres industries ou secteurs d'activités. Le seul fait qu'une société produise des biens ou des services utilisés dans une entreprise fédérale ne suffit pas à ce que cette activité relève de la compétence fédérale, même si certains aspects de l'activité sont assujettis à la réglementation fédérale : voir *Re Commission canadienne des droits de la personne et Haynes et al.* (1983), 144 D.L.R. (3rd) 734 (C.A.F.) (qui a conclu qu'une société fabricant du papier de sécurité pour la Banque du Canada, les postes et d'autres institutions fédérales relevaient de la législation provinciale en matière des droits de la personne) et *KMT Technical Services*, [1993] O.L.R.B. Rep. April 344 (qui contient la remarque incidente qu'« une compagnie aérienne ne peut pas fonctionner sans aéronefs, mais les relations de travail au sein des fabricants d'aéronefs relèvent de la compétence provinciale » [paragr. 37]). De telles activités relèvent généralement de la compétence provinciale à moins qu'elles ne satisfassent au critère de « lien intégral » établi dans *Northern Telecom n° 1*.

Le surintendant fonde son observation sur *Field Aviation Co. v. Alberta (Board of Industrial Relations)*, [1974] A.J. No. 101, dans laquelle la Cour d'appel de l'Alberta estime qu'une entreprise privée d'entretien et de réparation d'aéronefs établie dans l'aéroport international de Calgary était « une entreprise, une affaire

ou un ouvrage qui relève de l'autorité législative exclusive du Parlement du Canada » [paragr. 29]. L'arrêt *Field Aviation* portait sur des activités d'entretien et de réparation d'aéronefs étroitement liées à l'exploitation d'« aéronefs » et d'« aérodromes » (termes utilisés à l'alinéa 4(4)e) de la LNPP). La Cour a décrit les fonctions de Field Aviation de la manière suivante :

[TRADUCTION] Field Aviation Company Limited est une entreprise privée constituée en personne morale en vertu des lois de l'Ontario et enregistrée en Alberta. Ses principales activités sont établies à l'aéroport international de Calgary. L'activité de base de l'entreprise à Calgary consiste en l'entretien, la maintenance, la réparation et la révision d'aéronefs, fortement orientés vers des appareils de nature commerciale. Field Aviation est autorisée par le ministère des Transports du Canada à « effectuer l'entretien, la maintenance, l'inspection, l'apport de modifications approuvées, la réparation et la révision » d'un vaste éventail d'aéronefs à voilure tournante ou à voilure fixe... L'entreprise fournit également des services de pistes, c'est-à-dire qu'elle entrepose le carburant et ravitaille les aéronefs. [paragr. 8]

Même si les faits opérationnels ne sont pas décrits de manière très détaillée dans la décision, on peut raisonnablement déduire que Field Aviation et son personnel accomplissaient une part importante de leur travail à l'aéroport international de Calgary sur des aéronefs, conformément au permis très détaillé de technicien d'entretien d'aéronef délivré à l'entreprise par le ministère fédéral des Transports en vertu de la *Loi sur l'aéronautique* et du *Règlement de l'aviation canadienne* (RAC), qui autorisait l'entreprise, entre autres choses, à effectuer l'entretien, la maintenance, l'inspection, l'apport de modifications approuvées, la réparation et la révision d'un vaste éventail d'aéronefs. Field Aviation était aussi autorisée à certifier l'état de navigabilité de l'aéronef avant le vol. Il n'est donc pas surprenant que la Cour ait tiré la conclusion suivante :

[TRADUCTION] ... les activités de Field Aviation Company Limited à Calgary sont si intimement liées à l'aéronautique qu'elles constituent une entreprise, une affaire ou un ouvrage relevant de la compétence exclusive du Parlement du Canada. Les services exécutés par la société, et donc par son personnel, sont une part essentielle du secteur de l'aéronautique [paragr. 29].

Les faits en l'espèce se distinguent facilement de ceux de l'affaire *Field Aviation*. Le rôle de Spar, contrairement à celui de Field Aviation, se limite à des services de réparation d'éléments exécutés dans ses propres locaux, sans lien matériel avec un aéroport ou un aéronef quel qu'il soit. Le personnel de Spar ne dépose pas les pièces d'un aéronef et ne les remonte pas sur l'appareil. Ni l'entreprise ni ses employés ne doivent détenir de permis pour accomplir leur travail, et Spar ne certifie pas l'état de navigabilité. Le personnel de Spar ne s'occupe pas du ravitaillement en carburant des aéronefs et ne travaille en aucune façon au maniement de l'aéronef. La façon de travail de Spar n'est assujettie qu'aux modalités des contrats passés avec le MDN et d'autres clients. Il n'y a clairement

aucune analogie avec le rôle de Field Aviation, et ce, malgré le fait que l'on puisse globalement décrire les deux sociétés comme des fournisseurs de « services aéronautiques ».

Représentant le surintendant, M. Bailey a reconnu que le travail de Spar n'était pas régi par la *Loi sur l'aéronautique* ou le RAC, qui ne s'appliquent apparemment qu'à l'aviation civile. Il nous a cependant demandé de conclure que les exigences très détaillées imposées à Spar par le MDN au moyen de ses contrats équivalaient du point de vue fonctionnel aux exigences stipulées par les lois et règlements dans le contexte civil. Cet argument n'est pas dénué d'intérêt et pourrait même prévaloir dans une affaire pertinente. Nous sommes certainement d'accord sur le fait que l'absence d'une réglementation fédérale actualisée concernant une activité n'empêche pas de conclure à la compétence fédérale. Toutefois, à notre avis, l'argument n'est nullement convaincant dans la présente cause. Dans l'affaire *Field Aviation*, la *Loi sur l'aéronautique* et le RAC réglementaient les activités de Field Aviation strictement et de manière autonome, et étaient donc considérés comme le lien entre ces activités et le domaine fédéral de l'aéronautique. En l'espèce, les exigences du MDN ne s'appliquent à Spar que pour ce qui a trait aux relations contractuelles de cette société avec le ministère. Nous étudierons plus loin les répercussions constitutionnelles de la relation contractuelle entre Spar et le MDN lorsque nous nous pencherons sur l'argument de « lien intégral ». Nous nous contenterons pour l'instant d'indiquer que ces exigences contractuelles n'ont aucune incidence sur Spar de manière autonome et ne soutiennent donc pas l'argument de « justification intrinsèque » avancé par le surintendant. Par ailleurs, et plus important encore, même si nous acceptions l'analogie entre les lois et les exigences contractuelles, nous sommes néanmoins d'avis que la nature réelle du travail exécuté par Spar en vertu des contrats diffère suffisamment des tâches accomplies par Field Aviation pour que l'arrêt de la cour de l'Alberta ne soit d'aucune aide pour évaluer l'argument de « justification intrinsèque » en l'espèce.

Selon nous, l'établissement de Spar sur la promenade Tranmere n'est pas une entreprise fédérale principale selon le critère de « justification intrinsèque ».

**(b) L'argument de « lien intégral » : Spar est-elle « intégralement liée » à une entreprise fédérale principale?**

**(i) L'analyse de *Northern Telecom* n° 1**

Nous passons ensuite à la question plus complexe de savoir si les activités de Spar à son établissement de la promenade Tranmere sont si intégralement liées à celles d'une entreprise fédérale principale que ses relations de travail devraient relever de la réglementation fédérale.

L'application du critère de « lien intégral » exige dès le départ la détermination d'une entreprise fédérale principale. Même si la preuve produite montrait que Spar avait eu avant 2004 un volume d'affaires considérable avec des entreprises liées à l'aviation civile, Spar n'a pas effectué l'entretien d'éléments utilisés dans des aéronefs civils pendant la période en cause. Au total, 80 % des revenus actuels de Spar proviennent de contrats avec le MDN et les 20 % restant sont issus de marchés relatifs à des avions militaires étrangers. Toutes les parties ont convenu que, en ce qui concerne l'application du critère de *Northern Telecom n° 1*, la relation pertinente à prendre en compte est celle unissant Spar et le MDN, ce avec quoi nous sommes d'accord. À l'évidence, le MDN est une entreprise fédérale.

Comme nous l'avons déjà noté, savoir s'il s'agit d'un « lien intégral » est essentiellement une question de fait, à trancher selon le cadre établi par la Cour suprême du Canada dans *Northern Telecom n° 1*. Pour faciliter la lecture, nous réitérons ici les quatre facteurs formant ce cadre :

1. la nature générale de l'activité de l'employeur (dans le cas présent, Spar) en tant qu'entreprise en exploitation;
2. la nature du rapport entre les directions de l'employeur et de l'entreprise fédérale principale (dans ce cas, l'entreprise du MDN);
3. l'importance du travail effectué par l'employeur pour l'entreprise fédérale principale, par comparaison aux autres clients;
4. le lien matériel et opérationnel entre l'employeur et l'entreprise fédérale principale et, en particulier, la portée de la participation de l'employeur à l'exploitation et l'institution de l'entreprise fédérale principale comme système d'exploitation.

Plusieurs qualificatifs tels que « vital », « essentiel » et « partie intégrante » ont été utilisés dans la jurisprudence pour décrire la nature du lien intégral entre l'employeur et ses activités, d'une part, et les activités de l'entreprise fédérale principale, d'autre part, qui sera requis pour qu'un employeur n'étant pas en soi une entreprise fédérale principale relève de la compétence fédérale (*T.U.T. c. Central Western Railway*, précité, au paragr. 44). Dans l'arrêt *T.U.T.*, le juge en chef Dickson a estimé que la compagnie Central Western Railway n'était pas intégralement liée à l'entreprise fédérale principale, le CN, principalement du fait que le CN ne « dépendait » pas d'elle (*T.U.T. c. Central Western Railway Corp.*, au paragr. 51). À notre avis, ces qualificatifs incitent tous à poser la même question : les activités de l'employeur en question sont-elles si intégrées du point de vue fonctionnel à celles de l'entreprise fédérale principale que l'on peut dire que le personnel de l'employeur participe à une entreprise fédérale? Les quatre facteurs relatifs au critère de *Northern Telecom n° 1* ont été définis pour répondre à cette question selon les faits précis propres à chaque cause.

Pour évaluer le premier facteur, il faut déterminer si le genre de travail réalisé pour l'entreprise fédérale principale fait régulièrement et habituellement partie de l'activité de l'employeur ou s'il s'agit d'un travail occasionnel ou exceptionnel. Comme nous l'avons déjà indiqué, la nature générale des activités de Spar à son établissement de la promenade Tranmere consiste à effectuer l'entretien, la réparation et la révision de pièces d'éléments d'aéronefs. Le travail effectué pour le compte du MDN fait donc réellement partie des activités régulières de Spar. Ce facteur soutient donc la position de Spar et du surintendant.

Spar n'a évidemment aucun lien de direction avec le MDN et nous n'avons reçu aucune preuve de liens pour ce qui a trait aux dirigeants de l'une ou l'autre des parties. Le deuxième facteur n'appuie donc pas l'argument d'une compétence fédérale, mais ne la réfute pas non plus, car la jurisprudence indique clairement que les liens de direction ne sont pas indispensables pour conclure à l'existence de liens intégraux : voir *Northern Telecom n° 1*, précité, à la p. 134; *Bernshine Mobile Maintenance Ltd. c. Conseil canadien des relations industrielles*, [1986] 1 C.F. 422 (C.A.) à la p. 433.

La preuve relative au troisième facteur soutient clairement la position de Spar et du surintendant. Cet aspect du critère porte sur la question de savoir si le travail exécuté par l'employeur pour le compte de l'entreprise fédérale principale représente une part substantielle de ses activités ou s'il ne s'agit que d'activités accessoires. Dans la cause en question, la preuve montre que pendant la période visée, les contrats avec le MDN constituaient environ 80 % des revenus de Spar à l'établissement de la promenade Tranmere. Le travail accompli par Spar pour le MDN est sans aucun doute important pour Spar par comparaison avec le travail exécuté pour d'autres clients.

Toutefois, l'évaluation de ces trois premiers facteurs n'est pas déterminante. Les tribunaux ont indiqué que, dans la pondération des quatre facteurs, le facteur de « lien matériel et opérationnel » est le plus important. Dans la cause *Northern Telecom Canada Ltée c. Syndicat des travailleurs en communication du Canada et al* (1983), 147 D.L.R. (3d) 1 (C.S.C.) (*Northern Telecom n° 2*), ce facteur a été décrit par la Cour suprême du Canada comme « le plus essentiel » (le juge Dickson, p. 5) et « la considération principale et dominante » (le juge Estey, p. 26) lorsque l'on détermine si l'activité d'un employeur est suffisamment liée à une entreprise fédérale principale pour que ses relations de travail soient régies par la réglementation fédérale.

En ce qui concerne la question de l'intégration matérielle et opérationnelle, Spar fait remarquer dans son mémoire [paragr. 50] que :

- si un élément d'aéronef nécessaire n'est pas disponible au dépôt du MDN, un aéronef peut être interdit de vol dans l'attente de l'achèvement du

travail sur un élément; cela s'applique à environ 5 % des cas liés aux services fournis par Spar;

- des employés militaires du MDN transportent les éléments à réparer ou à réviser du dépôt jusqu'à l'établissement de la promenade Tranmere;
- les participants aux régimes de retraite ont accès au système informatique utilisé par le MDN pour suivre les éléments pendant l'entretien;
- un représentant à plein temps du MDN à l'établissement de la promenade Tranmere peut surveiller le processus d'entretien;
- les éléments réparés doivent être certifiés et approuvés [par Spar] avant d'être renvoyés au MDN pour y être installés par le personnel du MDN.

Par ailleurs, les avocats de Spar et du surintendant ont souligné l'importance des éléments entretenus et réparés par Spar pour la sécurité des aéronefs. Dans leurs mémoires, M. Kremer et Mme Kellythorne ont attiré notre attention sur les faits suivants :

...les services de réparation, d'entretien et de révision fournis par l'établissement de la promenade Tranmere sont essentiels à la capacité du MDN à s'acquitter de ses fonctions dans le domaine de l'aéronautique et de la défense. ...les éléments pris en charge par l'établissement sont notamment ceux utilisés pour diriger et propulser l'aéronef, ainsi que ceux fournissant des renseignements importants aux pilotes afin qu'ils puissent éviter des collisions, surveiller la quantité de carburant et exécuter d'autres fonctions essentielles, comme le largage de la cargaison et l'exécution d'opérations de sauvetage [paragr. 49].

À notre avis, ces faits sont largement insuffisants pour établir les liens matériels et opérationnels nécessaires afin de montrer que l'établissement de Spar sur la promenade Tranmere est intégralement lié au MDN au sens constitutionnel. Comme l'on peut s'y attendre des processus contractuels gouvernementaux, les exigences du MDN sont rigoureuses : les services fournis doivent respecter les normes du MDN et ce ministère a mis en place plusieurs dispositifs de protection pour garantir l'observation de ses normes, y compris un système commun de suivi de l'emplacement des éléments livrés à divers fournisseurs en vue de leur réparation, ainsi que l'obligation de la part de Spar de certifier la qualité de son travail. Cependant, la preuve dans son ensemble établit des rapports contractuels d'indépendance selon lesquels Spar et le MDN conservent chacun leur autonomie opérationnelle. Plus précisément, nous remarquons les points suivants :

- Spar reçoit les éléments qu'il doit prendre en charge d'un dépôt du MDN où sont entreposés des éléments d'aéronef de rechange pour le MDN et qui sert de plaque tournante pour l'envoi des éléments aux divers

fournisseurs en vue de leur réparation et pour la réception de ces éléments avant leur répartition vers les différentes bases du MDN.

- Il n'existe aucun lien matériel entre les installations de Spar et les locaux du MDN. Spar n'assure pas l'entretien ou la réparation d'aéronefs et n'a pas la capacité de le faire à son établissement de la promenade Tranmere. Le personnel de Spar travaille uniquement dans les installations de l'entreprise. Le personnel du MDN ne joue aucun rôle de direction ou de supervision de ce travail.
- À aucun moment le personnel de Spar ne dépose d'éléments hors d'un aéronef ou ne les remonte une fois réparés. En fait, le personnel de Spar n'a jamais aucun lien direct avec les aéronefs du MDN.
- Le personnel de Spar ne certifie pas l'état de navigabilité, que ce soit en vertu de la *Loi sur l'aéronautique* (toutes les parties conviennent que cette loi ne s'applique pas aux avions militaires) ou du contrat conclu.
- Même si le personnel de Spar exécute son travail conformément à des normes contractuelles rigoureuses et certifie qu'il a respecté ces normes avant de renvoyer les éléments réparés au MDN, ces éléments subissent un essai au banc avant d'être remontés sur l'aéronef. L'essai au banc et les tâches de remontage sont accomplis par le personnel du MDN.

Le quatrième facteur ne permet donc pas de conclure à une compétence fédérale.

**(ii) La jurisprudence concernant l'entretien et la réparation pour des entreprises fédérales**

Diverses causes ont été citées devant nous par les partis pour ce qui a trait aux services (en particulier l'entretien et la réparation) fournis à des entreprises fédérales principales par des fournisseurs. Spar et le surintendant ont mis l'accent sur des affaires liées à l'expédition (*Reference re: Industrial Relations and Disputes Investigation Act*, précité), le service postal (*Union des facteurs du Canada*, précité), le transport ferroviaire (*Winnipeg c. Canadian Pacific Railway Co.*, [2003] M.J. n° 303 (Cour provinciale) et le camionnage interprovincial (*Bernshine Mobile Maintenance Ltd.*, précité, et *Arrow Transfer Company Limited*, [1974] C.L.R.B.R. 29). Les TCA, de leur côté, se sont appuyés essentiellement sur les affaires suivantes : *Québec (Commission du salaire minimum c. Montcalm Construction*, précité (construction d'un aéroport); *A.M.F. Technotransport Inc. c. Syndicat national des travailleurs et travailleuses de l'automobile, de l'aérospatiale et de l'outillage agricole du Canada*, [1994] R.J.Q. 2598 (C.S.) (transport ferroviaire); *KMT Technical Services*, précité, (expédition) et *Re Bruce Stewner and Oak Point Service* (1993), 21 C.L.R.B.R. (2d) 271 (camionnage interprovincial). Il est acquis que chaque affaire reposant

sur le « lien intégral » doit être tranchée selon les faits qui lui sont propres. Nous avons étudié attentivement ces causes et, en bref, aucune d'elles ne présente des faits ressemblant suffisamment au contexte factuel en l'essence pour nous aider réellement à trancher la question.

Par ailleurs, Spar et le surintendant mettent particulièrement l'accent sur trois décisions rendues en appel relativement à l'entretien et la réparation aéronautiques, qui ont chacune conclu à une compétence fédérale : *Field Aviation Co. c. Alberta (Board of Industrial Relations)*, précité; *Butler Aviation of Canada Ltd. c. Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale*, [1975] C.F. 590 (Cour d'appel); et *Re North Canada Air Ltd. et Conseil canadien des relations du travail (n° 1)*, (1980) 117 D.L.R. (3d) 206 (Cour fédérale du Canada) (« l'affaire Norcanair »). Étant donné qu'une part considérable de l'argument s'appuyait sur ces causes, nous les commentons ici de manière relativement détaillée.

Nous avons déjà commenté les faits de l'affaire *Field Aviation*, dont la décision concluait que Field Aviation, établie à l'aéroport international de Calgary, avait des liens matériels et opérationnels si étroits avec les aéroports, les lignes aériennes et les aéronefs qu'elle a été réputée être en soi une entreprise fédérale selon le critère de « justification intrinsèque ». Cela n'est pas le cas dans l'affaire en l'espèce. L'arrêt *Field Aviation* est antérieur à la décision *Northern Telecom n° 1*, et le critère de « lien intégral » n'a pas été invoqué dans cette cause. La décision n'inclut aucune discussion sur les détails du lien opérationnel unissant la société avec d'autres entreprises fédérales établies à l'aéroport international de Calgary. En conséquence, l'arrêt *Field Aviation* ne peut pas nous aider dans cette partie de l'argument.

L'affaire *Butler Aviation of Canada Ltd. c. Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale*, [1975] C.F. 590 (Cour d'appel) était une demande de contrôle judiciaire d'une décision du Conseil canadien des relations du travail en faveur de la compétence fédérale sur un employeur décrit comme étant dans « les affaires du service au sol pour des aéronefs privés et commerciaux, avec notamment le stationnement, le ravitaillement en carburant, la manutention des bagages et le service à la clientèle » [paragr. 4]. Tous les services rendus par l'employeur l'ont été à des aéronefs « qui atterrissaient à l'aéroport de Montréal ou qui quittaient cet aéroport, dont les principales pistes d'atterrissage sont adjacentes et reliées aux aires de trafic [de Butler's] » [paragr. 6], y compris des aéronefs privés et des avions d'Air Gaspé (fournissant des services aériens réguliers) et d'Air Caravan (fournissant des vols nolisés). Le tribunal a qualifié l'état de la preuve devant elle de « plutôt insatisfaisante » en raison de « l'imprécision des détails du travail accompli [par Butler] et du manque d'information concernant les circonstances liées à l'exécution du travail » [paragr. 3]. Néanmoins, compte tenu des éléments dont elle disposait, la cour était prête à confirmer l'arrêt du Conseil selon lequel la législation fédérale du travail s'appliquait. La cour a indiqué que l'activité de Butler « était globalement

de même nature que celle examinée par la Cour d'appel de l'Alberta dans la cause *Field Aviation Company Limited c. Alberta Board of Industrial Relations...* » [paragr. 11]. Un facteur de poids dans la décision était la conclusion tirée par la cour que « le ravitaillement en carburant d'un aéronef entre vols est à l'évidence "nécessairement accessoire" à l'activité [fédérale], comme l'est l'entretien général effectué par le requérant » [paragr. 12]. La cour a également remarqué que le bar mis par Butler à la disposition de ses entreprises clientes était similaire aux installations terminales existantes dans l'aéroport principal [paragr. 12]. Aucune preuve d'une telle intégration fonctionnelle avec les opérations aériennes n'a été produite dans l'affaire en l'espèce.

La cause *Norcanair*, précitée, concernait le lien unissant North Canada Air (Norcanair), une compagnie aérienne assujettie à la réglementation fédérale qui opère dans la province de la Saskatchewan, et Norcanair Electronics, une société qui assure l'entretien de l'équipement électronique d'aéronef. Relativement à Norcanair Electronics, le tribunal a fait l'observation suivante :

.... ses principales tâches, représentant environ 95 % de ses activités, sont l'installation, l'inspection, la réparation et l'entretien de l'équipement électronique ou « avionique » des aéronefs de Norcanair. Ce matériel, qui comprend les boîtes noires décrites dans les motifs du Conseil comme contenant « le centre nerveux des différentes fonctions électroniques de l'aéronef », est lié à des fonctions comme la communication vocale entre le contrôle sol et l'aéronef, le système VOR, le système radar d'avion et le fonctionnement du cap compas. Le ministère des Transports exige la tenue d'inspections de l'équipement avionique d'aéronef à des intervalles établis, et un aéronef ne peut pas décoller sans que l'équipement avionique ait été inspecté et certifié conformément à la réglementation. Norcanair Electronics a été accréditée par le ministère des Transports... pour la certification de l'équipement avionique de Norcanair (à la p. 210).

Souscrivant à la conclusion du Conseil canadien des relations du travail selon laquelle Norcanair Electronics relevait de la compétence fédérale, la cour a donné la précision suivante :

À l'évidence, l'entretien et la certification de l'équipement avionique des aéronefs de Norcanair... sont une partie essentielle ou intégrante de l'entreprise ou des activités de Norcanair en aéronautique. Il s'agit là d'un aspect indispensable de la sécurité et de la navigation aériennes (à la p. 211).

Spar a attiré notre attention sur le fait que les éléments dont elle assure l'entretien et la réparation pour le MDN comprennent l'équipement « avionique ». Spar soutenait que l'arrêt *Norcanair* était « déterminante » et appuyait la proposition selon laquelle une société qui assure l'entretien d'éléments d'aéronef importants est de ce fait intégralement liée à l'entreprise principale pour laquelle

elle assure ce service. À notre avis, cet argument donne une idée fautive du fondement de la conclusion de compétence fédérale dans l'arrêt *Norcanair*. L'essentiel, ce n'était pas la nature des éléments visés, mais la nature du lien (tant du point de vue de la direction que des opérations) entre les sociétés et le rôle précis joué par Norcanair Electronics dans l'entretien et la réparation des éléments pour la compagnie aérienne. Dans cette cause, Norcanair Electronics effectuait l'entretien et la réparation de l'équipement avionique à l'aéroport, sur les aéronefs mêmes de la compagnie. Elle certifiait « l'état de navigabilité » de l'équipement après en avoir assuré l'entretien ou la réparation sur place, ce qui était une obligation pour que les avions puissent voler de nouveau. Le lien en matière de direction et d'opérations entre les deux sociétés était si étroit sur le plan fonctionnel qu'il justifiait une conclusion du Conseil selon laquelle ces sociétés étaient toutes deux un « employeur commun » au sens du *Code canadien du travail* – voir l'arrêt du Conseil canadien des relations du travail dans l'affaire *Canadian Air Line Employees' Association and North Canada Air Ltd. and Norcanair Electronics Ltd.*, [1980] 1 Can L.R.B.R. 535. Le rôle joué par Norcanair Electronics relativement aux éléments avioniques n'est vraiment pas comparable à celui assumé par Spar, qui ne s'approche jamais des aéroports ou des aéronefs, qui ne dépose ni ne remonte ces éléments et dont les activités sont distantes d'au moins une étape de la certification de l'état de navigabilité (ou de son équivalent militaire).

Il est bien sûr vrai que le travail réalisé par Spar est important pour le MDN. Un travail de piètre qualité à l'établissement de la promenade Tranmere pourrait avoir des conséquences graves pour le MDN si les défauts n'étaient pas repérés plus tard dans la chaîne d'approvisionnement. Ce point n'est pas contesté par les TCA; il est reconnu qu'au moins certains des éléments du MDN pris en charge à l'établissement sont essentiels pour les opérations de l'aéronef. Toutefois, à notre avis, l'importance des éléments n'est pas la question en l'espèce. Celle-ci consiste à déterminer si le rapport opérationnel entre les parties contractantes est assimilable à une intégration fonctionnelle. Nous ne pensons pas que cela soit le cas.

### **(iii) Conclusion sur l'argument de « lien intégral »**

Les premier et troisième facteurs du critère de l'arrêt *Northern Telecom n° 1* soutiennent une compétence fédérale, à la différence du deuxième facteur, dont l'effet est neutre. Quant au quatrième facteur, reconnu par les tribunaux comme le plus important, nous avons conclu que la preuve n'établit pas l'existence de liens matériels et opérationnels intégraux; au contraire, nous avons constaté que Spar fonctionne de manière opérationnelle autonome dans l'exécution de ses services pour le compte du MDN. Après avoir interprété de façon souple et globale le critère de *Northern Telecom n° 1* et accordé un poids pertinent au quatrième facteur, nous concluons que les activités qui sont réalisées à l'établissement de Spar sur la promenade Tranmere ne sont pas intégralement liées à celles du MDN.

## **F. DÉCISION**

Nous avons conclu que les régimes en cause dans la présente affaire ne relèvent pas de la compétence fédérale. En conséquence, la LRR s'applique aux régimes et nous rejetons l'objection constitutionnelle préliminaire à notre examen du bien-fondé de l'appel interjeté par les TCA.

Le greffier communiquera avec les parties pour fixer une date de continuation de la conférence préparatoire à l'audience en vue de traiter d'autres questions liées à l'établissement d'une date pour l'audience consacrée au bien-fondé.

**SIGNÉ à Toronto, province de l'Ontario, ce 12<sup>e</sup> jour de juin 2007.**

« Elizabeth Shilton »  
\_\_\_\_\_  
Elizabeth Shilton, membre du  
Tribunal et présidente du comité

« Colin H. H. McNairn »  
\_\_\_\_\_  
Colin McNairn, président du Tribunal  
et membre du comité

« Shiraz Bharmal »  
\_\_\_\_\_  
Shiraz Bharmal, membre du Tribunal  
et du comité