

2017 CarswellNat 5053  
Canada Adjudication (Canada Labour Code Part III)

Air Creebec Inc. et Fernandes, Re

2017 CarswellNat 5053

**Air Creebec Inc. (ci-après appelé(e) "l'employeur") et Monsieur  
Andrew Fernandes (ci-après appelé(e) "le plaignant")**

Charles Turmel Member

Jugement: 25 septembre 2017

Dossier: YM2707-10402

Avocat: Me Serge Benoit, pour l'employeur  
Me Marianne Routhier-Caron, pour le plaignant

Sujet: Public; Employment; Labour

**Sommaire**

**Labour and employment law --- Labour law — Discipline and termination — Grounds — Conduct incompatible with position — Conduct in course of duties — Miscellaneous**

Employee was engineer with airline — During inspection operation, employee lost control of aircraft — Employee testified that there had never been procedure for flaps to be raised before aircraft left taxi — Data flight recording indicated speed of 61 knots and that flaps had fallen to 35 degrees at time — Employee was dismissed for speeding — Employee brought grievance for wrongful dismissal — Grievance dismissed — Pilot training officer testified that when flaps were at 35 degrees and speed at 60 knots, aircraft was in take off mode — Given evidence that aircraft was going too fast, twice normal speed for taxi and given employee's lack of interest in natural elements such as wind, employee operated aircraft in irresponsible and unacceptable manner — Employee demonstrated severe laxity, which was not keeping with responsibilities of mechanic in charge of aircraft maintenance.

EMPLOYEE GRIEVANCE concerning wrongful dismissal.

***Charles Turmel Member:***

- 1 Monsieur Andrew Fernandes conteste son congédiement survenu le 13 octobre 2015.
- 2 L'audition de la plainte a eu lieu à Laval, les 6 septembre, 7 décembre 2016 ainsi que le 30 janvier 2017.
- 3 L'employeur a produit comme témoins: monsieur Andrew Fernandes, le plaignant; monsieur Mike Passarelli, gérant de la base; monsieur Philippe Durdey, président de New Endalors, Flight Line Training, services, formateur d'avionnerie; monsieur Simon Fréchette, mécanicien de Dachs-8 chez Air Creebec ainsi que monsieur Yvan Faust, responsable de l'entraînement des pilotes chez Air Creebec.
- 4 La partie plaignante a produit comme témoins: monsieur Mike Passarelli; monsieur Bastien Pinot Payette, ancien mécanicien chez Air Creebec; monsieur Mike Passarelli ainsi que monsieur Andrew Fernandes.
- 5 Dans sa lettre de congédiement, l'employeur s'exprime ainsi:

**Given by hand**

October 13, 2015

Mr. Andrew Fernandes

174 Maple

Châteauguay, Québec

J6J 3R4

Mr. Fernandes:

The following is to inform you that the Transportation Safety Board's report shows that while you were taxiing the aircraft, a speed of 61 knots was registered. This excessive speed caused the aircraft to go into flight mode and disable the steering system causing a loss of control of the aircraft

Understandably, handling an aircraft in an irresponsible manner is unacceptable and for this reason, your employment with Air Creebec is terminated effective immediately.

Mike Passarelli

Base Maintenance Manager

c.c. M. Boisvert, DOM

J. Falvo, HRM

6 Lors de son congédiement, monsieur Fernandes occupait le poste de mécanicien chez Air Creebec, depuis environ deux ans.

7 Le 14 juillet 2014, après avoir acquis l'entraînement nécessaire de la part de ses supérieurs, il obtenait l'autorisation de déplacer les avions au sol, opération appelée « taxi ».

8 L'opération consistait à effectuer l'inspection de l'appareil et ensuite de conduire celui-ci sur la piste d'atterrissage, à l'endroit où il devait être pris en charge par le pilote pour le décollage.

9 Bien entendu lors de l'opération taxi, l'avion est propulsé par ses propres moteurs, à vitesse réduite, et ne quitte pas le sol. Cette opération se limitant au déplacement de l'appareil d'un point à un autre, mais toujours au sol.

10 Ainsi, le 5 octobre 2014, monsieur Fernandes avait reçu comme consigne de faire le taxi d'un avion de la compagnie, pour le conduire à son lieu d'embarquement et de départ.

11 Il était alors accompagné d'un autre mécanicien de son équipe, monsieur Simon Frenette, à qui il devait enseigner la procédure relative à l'opération de taxi.

12 Son collègue devait alors observer les manoeuvres effectuées par monsieur Fernandes, sans intervenir.

13 Avant, le départ, après avoir procédé à l'inspection de l'appareil. Monsieur Fernandes appelait la tour de contrôle, pour obtenir l'autorisation de se rendre à l'aire no 10, d'où l'avion devait partir pour son vol.

14 Durant cette opération, de taxi, monsieur Fernandes dit « ne pas avoir touché aux volets « flaps » de l'appareil. De plus, il ne peut dire à quels degrés ceux-ci se trouvaient.

15 Dans son témoignage, il mentionne que les « flaps » ne faisaient pas partie de sa vérification générale de l'avion, puisque leur rôle était de faire voler l'avion.

16 Monsieur Fernandes admet cependant ne pas avoir regardé la manette de contrôle des volets et ne pas savoir, si ceux-ci étaient remontés ou descendus.

17 Il explique que la position des « flaps » ne le dérangeait pas, puisque lors de sa formation, ni les « flaps », ni les contrôles de vol ne faisaient partie de ce qu'il avait à vérifier.

18 Sa description de l'incident est à l'effet que, lorsque l'avion eut atteint la piste qui devait le conduire à l'aire no 10, il a poussé la manette des gaz, pour ensuite la ramener en arrière.

19 Selon son témoignage, il comprit alors qu'il n'avait pas le contrôle de l'avion. Toutefois, il ne peut dire ce qu'il a fait avant la perte de contrôle.

20 Pris de panique, il a alors ramené les manettes et pesé sur le frein. Selon lui, l'avion avait assez d'élan, qu'il a continué et s'est retrouvé dans le champ.

21 Monsieur Fernandes affirme n'avoir aucune idée de ce qui était arrivé, car il n'a rien fait de différent des autres fois.

22 Selon lui, il roulait à la même vitesse que les autres matins, sans préciser quelle était cette vitesse.

23 Il mentionne qu'il y avait un peu de vent, mais le reste était normal.

24 Monsieur Fernandes a fait une déclaration écrite en rapport avec l'incident. En voici le texte:

Around 05h00 1, Andrew Fernandes called YUL ground to request taxi for aircraft C-FCLS to gate #10. We received confirmation to proceed Romeo, Uma, 24L to the end and then to contact the apron. I proceeded on Romeo with Simon Frenette seated in the co-pilot seat. Everything was normal up until shortly after I turned the aircraft onto runway 24L. After the turn from Uma onto 24L, I gave the aircraft some power to give it some forward momentum. I cannot confirm my exact speed at the time, but it felt like anywhere between 30-50 knots when I had retarded my power levers as the aircraft had attained sufficient speed. My best calculation would be approximately 150 meters after turning onto the runway the aircraft began to veer toward the left. Up until this moment and during the rest of the event, I did not notice any caution lights. As soon as I noticed I no longer had steering control of the aircraft, I applied pressure to the brakes. Shortly after that I moved the engines' power levers into reverse to slow the aircraft to a stop as quickly as possible. At some point once we had gone off the runway the aircraft started sliding slightly. To the best of my knowledge and in conjunction with Simon Frenette, there was no apparent reason for the loss of control to the aircraft. As soon as the aircraft had come to a complete stop, I immediately checked all the engine parameters, switches, warning and caution lights and all were normal. I then notified the Ground of the accident and called my supervisor Shawn McDermid prior to me shutting down the aircraft's engines at approximately 05h10.

Andrew Fernandes Oct.5, 2015

Simon Frenette Oct 5, 2015

Shawn McDermid Oct 5, 2015

25 Dans son témoignage, monsieur Fernandes, affirme qu'il ne se souvient pas que les « flaps » aient été ouverts à 35 degrés, ni de les avoir fermés.

26 De plus, selon son témoignage, il n'y a jamais eu de procédure relativement au fait que les « flaps » soient remontés avant le départ de l'avion.

27 En contre-interrogatoire, monsieur Fernandes explique qu'après avoir obtenu son permis « D », il a commencé sa formation avec ses superviseurs afin d'être admis à faire le taxi.

28 Cependant, selon lui, les « flaps » n'ont jamais fait partie des choses à vérifier.

29 Son patron, monsieur Mike Passarelli était au travail le 5 octobre 2015.

30 Après avoir été avisé de l'incident, il a demandé des données techniques, en rapport avec la vitesse de l'avion au moment de l'incident.

31 Le lendemain, il recevait l'information à l'effet que, selon les données de l'aéroport de Montréal, l'avion roulait à 59 noeuds au moment de l'incident. D'où la suspension de monsieur Fernandes.

32 Par la suite, il recevait du ministère des Transports du Canada, le « Data Flight Recording » qui indiquait une vitesse de 61 noeuds, lors de l'incident. De plus, le rapport indiquait également que les « flaps » étaient descendus à 35 degrés à ce moment.

33 Après vérification, monsieur Passarelli concluait qu'il y avait eu excès de vitesse et procédait au congédiement de monsieur Fernandes.

34 Selon monsieur Passarelli, à une telle vitesse, l'avion était près du décollage.

35 De plus, selon lui, avec les volets à 35 degrés, on est déjà à une vitesse de vol.

36 Son estimation est d'ailleurs corroborée par monsieur Philippe Durdly que le tribunal reconnaît comme ayant une expertise suffisante pour justifier une telle affirmation.

37 Selon monsieur Durdey lorsque l'on taxi un Dash 8, après avoir démarré les moteurs, il faut mettre les « flaps » à zéro, alors que selon le rapport, ils étaient à 35 degrés.

38 Pour sa part, monsieur Simon Frenette est le mécanicien qui accompagnait monsieur Fernandes le 5 octobre 2015 lors de l'incident.

39 Selon lui, les volets étaient descendus ce jour-là et n'ont pas été activés lors du départ des moteurs. Cependant, il affirme que suite à l'incident, après avoir fermé les moteurs, monsieur Ramirez a alors monté les volets.

40 Monsieur Yvan Faust est instructeur de vol et responsable de l'entraînement des pilotes chez Air Creebec.

41 Selon lui, la vitesse normale pour le taxi est de 20 à 30 noeuds.

42 Cependant, Il peut arriver que l'on atteigne les 50 noeuds, mais avec précautions, « car plus on va vite, plus les commandes de vol vont prendre de l'autorité ».

43 Pour monsieur Faust, lorsque les volets sont à 35 degrés et la vitesse à 60 noeuds, l'avion est en train de décoller.

## **Position des parties**

### ***Position de l'employeur***

44 Le plaignant a été congédié après enquête le 13 octobre 2015.

45 La décision de l'employeur découlait des données obtenues du Bureau de la sécurité des transports du Canada.

46 Dans les rapports du bureau, déposés en preuve, il est établi qu'au moment de l'incident, l'avion roulait à 61 noeuds, alors que ses volets étaient descendus au maximum.

47 Or, monsieur Fernandes compte huit années d'expérience comme technicien de maintenance des avions.

48 De plus, il a un curriculum vitae fort élaboré, suite à une grande quantité de cours de formation.

49 Le 22 juin 2015, lorsqu'il a accepté la certification pour le taxi du Dash 8, il en a accepté la responsabilité.

50 De plus, de par sa fonction de mécanicien, monsieur Fernandes connaît le manuel d'entretien du Dash 8-100.

51 Or, à l'article 1 de ce manuel, à la section A (3), il est indiqué qu'avant le départ de l'avion au sol, il faut s'assurer que les volets sont à zéro degré.

52 Or, monsieur Fernandes a vu ces directives, mais ne les appliquait pas. Il ne les a jamais vérifiées, car ce n'était pas important selon lui.

53 Par contre, selon le témoin Durdey ainsi que le chef pilote, la vitesse normale du taxi est de 20 à 30 noeuds et les volets ne peuvent être descendus à 35 degrés.

54 Or, de son propre aveu, monsieur Fernandes ne les a jamais vérifiés.

55 Par contre, la preuve démontre clairement que la vitesse ainsi que les volets déployés amènent l'avion à une situation de vol.

56 Ainsi, pour l'employeur, le fardeau de démontrer la cause de l'accident appartient à la partie plaignante, car dans le cas présent, il y a renversement du fardeau de la preuve.

57 En somme, pour l'employeur, le plaignant avait la formation et l'expérience nécessaires, ayant fait le travail auparavant. Cependant, le plaignant a été insouciant en conduisant à une vitesse excessive, ce qui est inacceptable et justifie le congédiement.

#### **Position de la partie plaignante**

58 Pour la partie plaignante, la preuve n'a révélé aucune norme ou règle, en ce qui a trait à la vitesse permise pour le taxi.

59 De plus, il est en preuve que la tour de contrôle peut demander d'aller plus vite.

60 Ainsi, comment reprocher à monsieur Fernandes de ne pas avoir respecté une règle qui n'existe pas.

61 Pour la partie plaignante, dans la pratique, il n'existe pas dans l'entreprise de limite de vitesse pour le taxi.

62 De plus, la formation nécessaire pour faire le taxi est donnée par les superviseurs et il n'existe aucune formation en référence au taxi, ni à la position des « flaps » lors de cette opération.

63 Selon la preuve, un « check list » est utilisé par les pilotes. Ainsi, l'on traite des volets au décollage et à l'atterrissage, ce qui n'est pas le cas pour le taxi.

64 Pour la partie plaignante, il y a un « flou » sur ce qui doit être fait avec les volets au niveau du taxi.

65 Au surplus, si monsieur Fernandes n'a pas levé les volets le 5 octobre, c'est à cause de la formation qu'il a reçue de l'employeur.

66 La partie plaignante souligne que l'incident qu'il est survenu à la fin du quart de travail. Il y avait possibilité de distraction, d'autant plus que monsieur Fernandes devait faire les communications radio.

67 Elle rappelle de plus, le « Guss Loch » n'avait pas été désactivé, ce qui réduisait la puissance de l'avion de 50%, ce qui est incompatible avec une attitude téméraire.

68 D'autre part, pour la partie plaignante, lors de l'incident, monsieur Fernandes a été surpris et en panique. Il a tenté de faire arrêter l'avion et plusieurs choses se sont produites en même temps.

69 Elle en conclut qu'il est possible que dans ces circonstances, il ne puisse se rappeler de la position des volets « flaps ».

70 Pour la partie plaignante, il est important de considérer que la formation pour le taxi et la position des volets n'étaient pas adéquates.

71 De plus, l'employeur n'exige pas de ses salariés qu'ils aient la certification conforme, savoir le permis « D » pour circuler sur les airs de manoeuvres. Cela démontre un désintéressement de celui-ci sur le respect de la réglementation.

72 De plus, selon l'article 52 de la loi sur la sécurité au travail, l'employeur doit s'assurer que le salarié a l'entraînement et la supervision nécessaire.

73 Or, aucun supérieur n'est venu témoigner sur la formation dispensée pour l'opération de taxi.

74 Pour la partie plaignante le reproche de vitesse excessive est contradictoire avec l'existence du « Guss Loch ».

75 De plus, pour la partie plaignante, le témoignage de monsieur Fernandes satisfait tous les critères, car il est constant et corroboré.

76 Elle conclut que le congédiement de monsieur Fernandes est inapproprié, déraisonnable et injuste.

77 Elle me demande donc d'accueillir la plainte.

### **Discussion et décision**

78 L'employeur a fait la preuve, à l'aide du rapport du bureau de la sécurité des transports du Canada, que lors de l'incident du 5 octobre 2015, l'avion roulait à 61 noeuds et que ses « flaps », ou volets étaient descendus à 35 degrés.

79 De plus, le rapport « Flight Data Recording » indique que l'avion était alors en état de vol et non plus, en état de taxi ou « ground ».

80 L'ensemble des témoignages des personnes compétentes, tels que messieurs Philippe Durdy et Yvan Faust, est à l'effet que la vitesse de l'avion (en mode taxi) était alors excessive.

81 Selon les témoins, la vitesse normale pour le taxi se situe entre 20 et 30 noeuds, et pour atteindre les 50 noeuds, il faut être très prudent.

82 Le témoignage de monsieur Fernandes à l'effet que l'appareil qui limite la vitesse « Guss Loch » n'avait pas été désactivé, n'a pas été corroboré. Il n'a pas davantage démontré à quelle vitesse cet appareil limitait la vitesse de l'avion.

83 Quoi qu'il en soit, la preuve à l'effet que l'avion roulait à 61 noeuds, avec les volets baissés, n'a pas été contredite.

84 Pour sa part, lors de l'incident du 5 octobre 2014, monsieur Fernandes ne se souvient que d'avoir poussé les gaz, lorsque rendu sur la piste et, les avoirs ensuite ramenés, sans indiquer quelles vitesses ont été atteintes dans les deux cas.

85 En ce qui a trait à la position des volets lors de l'incident, il ne s'en souvient pas davantage, car, pour lui, ceux-ci constituaient des commandes de vol, dont il n'avait pas à se préoccuper.

86 Je m'interroge fortement sur cette affirmation de sa part.

87 En effet, le manuel de maintenance du Dash 8, série 100 de la compagnie de Havelland, au chapitre « Power Plant-adjustment/test » stipule à son article 1, intitulé « Action Prior to Ground Running », au paragraphe (3): « Select flaps to 0 degrees ».

88 Il s'agit ici du manuel d'entretien de la compagnie de Havelland, pour l'appareil dont monsieur Fernandes faisait l'entretien, en tant que mécanicien, et dont il avait pris la responsabilité, en acceptant sa certification pour faire du taxi.

89 Monsieur Fernandes a une formation de mécanicien et plusieurs diplômes en avionnerie. Il ne pouvait, d'aucune façon, ignorer les dispositions de ce manuel et prétendre qu'il n'avait pas à se préoccuper des « flaps ». Il est donc peu crédible, lorsqu'il prétend n'avoir jamais eu à se préoccuper de la position des « flaps » lors de la formation qu'il a reçue de la compagnie, avant d'obtenir sa certification pour procéder à l'opération de taxi.

90 Il avait donc la formation ainsi que les informations nécessaires pour lui permettre d'effectuer du taxi de façon sécuritaire.

91 D'autre part, monsieur Fernandes, après avoir affirmé qu'il n'avait aucune idée de la position des « flaps » lors de l'incident, n'a pas expliqué pourquoi il les a fermés avant de sortir de l'avion, après l'incident, tel qu'en fait foi le témoignage de monsieur Frenette.

92 D'ailleurs, monsieur Fernandes ne peut expliquer comment la sortie de piste a pu se produire, puisqu'il ne se souvient de rien.

93 Assez curieusement, le plaignant s'empresse de mentionner qu'il a vu monsieur Mc Dermouth faire du taxi à 100 noeuds.

94 Cette affirmation, n'ayant pas été corroborée, me semble plutôt destinée à excuser ses propres gestes et rend monsieur Fernandes peu crédible.

95 En effet, si le « flight data recording » indique la position de vol à 61 noeuds, qu'en est-il à 100 noeuds.

96 De plus, la partie plaignante n'est pas davantage crédible lorsqu'elle parle de possibilités de distraction de la part de monsieur Fernandes.

97 Le fait d'avoir à ses côtés quelqu'un à qui il devait enseigner le taxi et le fait de parler de quelqu'un qui aurait taxié à 100 noeuds, n'accréditent pas davantage la thèse de la distraction.

98 Selon la preuve, la lettre de congédiement parle, à juste titre, de vitesse excessive pour le taxi, constituant une façon irresponsable et donc, inacceptable de conduire un avion.

99 D'ailleurs, la preuve n'a révélé aucune raison valable pour monsieur Fernandes de rouler à 61 noeuds, sans tenir compte de la position des volets.

100 La preuve n'a pas davantage démontré une déficience technique au niveau de l'avion.

101 Il ne s'agit pas ici d'une automobile, dont le volant et les freins sont presque instantanés.

102 Il s'agit d'un appareil qui doit composer avec les éléments de la nature, dont le vent, ce que monsieur Fernandes ne pouvait ignorer.

103 Un tel appareil ne peut être manoeuvré sans tenir compte de ces éléments. Tout mécanicien responsable ne peut ignorer ces données, même pour le taxi.

104 Ainsi, selon la preuve, la vitesse raisonnable devient tributaire, non seulement des éléments naturels, tel que le vent, mais aussi de la position des composantes de l'avion, comme les volets. Malheureusement, le témoignage de monsieur Fernandes est à l'effet que la position des « flaps » ne le dérangeait pas.

105 En ne se préoccupant pas de la position des volets, monsieur Fernandes ajoutait à la vitesse, une autre circonstance susceptible d'influencer le comportement de l'avion.

106 Ces données sont concomitantes et ne peuvent être ignorées par un mécanicien ayant suivi autant de cours de formation, dont plusieurs heures portant sur le taxi.

107 Je ne puis donc faire droit à l'objection limitant la cause du congédiement à la vitesse, au motif que la position des « flaps » n'était pas mentionnée spécifiquement. Celle-ci faisait partie de la procédure inscrite au manuel de maintenance du Dash 8.

108 Compte tenu de la preuve à l'effet que l'appareil allait beaucoup trop rapidement, soit deux fois la vitesse normale pour le taxi, et compte tenu du peu d'intérêt de monsieur Fernandes pour d'autres éléments, ayant de l'influence sur le comportement de l'avion, je conclus qu'il a effectivement conduit l'appareil d'une façon irresponsable et inacceptable.

109 Ce faisant, il a démontré un laxisme grave, qui sied mal avec les responsabilités d'un mécanicien chargé de l'entretien d'avions. Il a donc, lui-même, brisé le lien de confiance avec son employeur.

110 De plus, son témoignage sur la position des « flaps » a démontré un manque d'intérêt et de sérieux en rapport avec ses responsabilités, ce qui soulève des doutes sérieux sur son travail en général.

111 Dans les circonstances, le principe de la progression des sanctions n'est pas applicable, puisque la sanction est proportionnée à la faute et aux conséquences possibles d'un tel comportement.

112 Après étude de la jurisprudence soumise et de la preuve, compte tenu du degré de responsabilité dont on doit s'attendre d'un mécanicien d'avion, je conclus que le plaignant a été congédié pour cause juste et suffisante.

*Pour ces motifs:*

**Je rejette la plainte.**

*Grievance dismissed.*

#### **Appendix**

#### **LISTE DES AUTORITÉS PRODUITES PAR LA PARTIE PLAIGNANTE**

Girard et Construction de Défense Canada (T.A., 2004-01-10) [SOQUIJ AZ-50229104](#), D.T.E. 2004T-388;

*Stevenson v. Bank of Montreal*, (2005) C.L.A.D. No 343;

*Casimir v. Standard Broadcasting Corp.*, [1993] C.L.A.D. No. 913;

*Asapace v. Kawacatoose First Nation*, [2014] C.L.A.D. No. 65;

*Weekusk v. Thunderchild First Nation*, (2016) C.L.A.D. No. 74;

*APTS c CIUSS de l'Ouest-de-l'île-de-Montréal*, sentence du 15 décembre 2016 de l'arbitre Me Jean-René Ranger;



Bernier et al. « Les mesures disciplinaires et non disciplinaires dans les rapports collectif du travail », 2<sup>e</sup> éd. Cowansville, Yvon Blais, 2009, extraits;

Brown and Beatly, « Canadian Labour Arbitration », 4<sup>e</sup> éd. Carswell, 2006, extraits;

*McNab v. Gordon First Nation* (2008] CLAD. No. 332;

*McLeod v. Band Council of the James Smith Indian Reserve*, (1992) CLAD. No. 67;

*Axworthy v. S & M Trucking Ltd.*, C.L.A.D. No. 97;

*Wilkinson v. Otter Farm & Home Co-operative*, (2011) C.L.A.D. No. 66;

*McClinton v. Canadian National Railway Co.*, (2005) C.L.A.D. No. 510;

*Bertin v. Cash Store Inc.* (2009) C.L.A.D. No. 100;

David Harris, « Wrongful dismissal » vol. 1. Toronto, Thomson Reuters, 2016, extraits;

*Service P.E.J. Inc. c. Lacourse*, 2010 CanLII 42799 (CA SA);

*Capson v Amcott Packaging Canada*, 2013 NBQB 212;

*Loether v Midland Transport Ltd.*, 1992 Carswell 498;;

*Rusher v. Schneider National Carriers inc.*, 2014 CanLII 10442 (CA LA);

Audet et al, « Le congédiement en droit Québécois en matière de contrat individuel de travail » 3e éd. Cowansville, Yvon Blais, 1991, extraits « Canadian Labour Arbitration », vol. 1, Toronto, Thomson Reuters, 2016, extraits.

## **LISTES DES AUTORITÉS PRODUITES PAR LA PARTIE PATRONALE**

*L'Association des chauffeurs de transport Couture vs Transport Couture & Fils*, grief de Sylvain Hébert - congédiement, Me Denis Provençal, arbitre, 7 décembre 2011;

*Médéric Parent vs Emmanuel Lapointe*, 1 S.C.R. Cour suprême du Canada, p. 376;

Morissette et J.I.T. Logistique Inc., TA, Me Jean Gauvin, arbitre, 1998-04-21, [D.T.E. 98T-1028](#);

Sobeys Québec Inc. et Syndicat TUAC - Travailleuses et travailleurs unis de l'alimentation et du commerce, section locale 501- FTQ (Pascal Pelletier), T.A., Me Charles Turmel, arbitre, 2011-08-10;

Syndicat des Métallos, section locale 15403 et Lafarge Canada inc., (Lafarge Groupe Granulats, Béton et Asphalte] Usine de Saint-Laurent, grief No 165, François Cloutier, congédiement, Me Louis B. Courtemanche, arbitre, 5 décembre 2012;

La témérité sur les routes: une faute aggravée par l'attitude après-coup du salarié et Syndicat des travailleurs d'Air liquide, centre de distribution *Va rennes - CSN et Air liquide Canada Inc.*, (Danis Desjardins) T.A., décision de Me Louise Viau, arbitre, 18 juillet 2016, [D.T.E. 2016T-834](#);

Syndicat des employé-es de Lanau Bus (CSN) et Lanau Bus (Keolis) (Frédérique Choque), TA. 2016-8743, [Me Mario Létourneau, arbitre, le 26 septembre 2016, D.T.E. 2016T-872](#);

Sobeys Québec inc. et Syndicat TUAC- Travailleuses et travailleurs de l'alimentation et du commerce, section locale 510 - FTQ (Pascal Pelletier), T.A. 2011-77823, [Me Charles Turmel, 10 août 2011, D.T.E. 2011T-717](#);

Syndicat des métallos, section locale 7287 et Ceradyne Canada (Stéphane St-Pierre), T.A. 2012-5246, [Me Gabriel-M. Côté 2012, D.T.E. 2012T-308](#);

Lafarge Canada Inc. (Lafarge Groupe Granulats, Béton et Asphalte) Usine de Saint-Laurent et Syndicat des métallos, section locale 15403, SA 12-12006, Louis B. Courtemanche, arbitre, 5 décembre 2012;

Médéric Parent et Emmanuel Lapointe, Cour suprême du Canada, 1 S.C.R.

---

Fin du document

© Thomson Reuters Canada limitée ou ses concédants de licence (à l'exception des documents de la Cour individuels). Tous droits réservés.