

COUR SUPÉRIEURE DU QUÉBEC

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL
« Chambre civile »

DATE : 25 juillet 2019

SOUS LA PRÉSIDENTE DE L'HONORABLE JEFFREY EDWARDS, J.C.S.

N° : 500-17-108694-194

RAIL CANTECH INC.
Demanderesse

c.

CLAUDE CARON

-et-

PIERRE DION

-et-

MAURICE MONGEON

Défendeurs

-et-

**ASSOCIATION INTERNATIONALE DES TRAVAILLEURS EN PONTS, EN FER
STRUCTURAL, ORNEMENTAL ET D'ARMATURE, LOCAL 711 ET ALS**

-et-

CSD-CONSTRUCTION

-et-

SYNDICAT QUÉBÉCOIS DE LA CONSTRUCTION (SQC)

-et-

ASSOCIATION DES MANŒUVRES INTER-PROVINCIAUX (AMI)

-et-

UNION DES OPÉRATEURS GRUTIERS, LOCAL 791G

-et-

CSN-CONSTRUCTION

-et-

**ASSOCIATION DES CONSTRUCTEURS DE ROUTES ET GRANDS TRAVAUX DU
QUÉBEC (ACRGQTQ)**

-et-

**UNION INTERNATIONALE DES JOURNALIERS D'AMÉRIQUE DU NORD, SECTION
LOCALE 62**

-et-

FRATERNITÉ INTERPROVINCIALE DES OUVRIERS EN ÉLECTRICITÉ (FIPOE)

**-et-
RÉSEAU DES ENTREPRISES SPÉCIALISÉES EN TRAVAUX FERROVIAIRES
(RESTF)**

**-et-
COMMISSION DE LA CONSTRUCTION DU QUÉBEC**
Mises en cause

N° : 500-17-108687-198

CSN-CONSTRUCTION
Demanderesse

**-ET-
CLAUDE CARON**

**-et-
PIERRE DION**

**-et-
MAURICE MONGEON**
Intimés

**-ET-
ASSOCIATION INTERNATIONALE DES TRAVAILLEURS EN PONTS, EN FER
STRUCTURAL, ORNEMENTAL ET D'ARMATURE, LOCAL 711**

**-et-
RAIL CANTECH INC.**

**-et-
CSD-CONSTRUCTION**

**-et-
SYNDICAT QUÉBÉCOIS DE LA CONSTRUCTION (SQC)**

**-et-
ASSOCIATION DES MANŒUVRES INTER-PROVINCIAUX (AMI)**

**-et-
UNION DES OPÉRATEURS GRUTIERS, LOCAL 791G**

**-et-
ASSOCIATION DES CONSTRUCTEURS DE ROUTES ET GRANDS TRAVAUX DU
QUÉBEC (ACRGQTQ)**

**-et-
UNION INTERNATIONALE DES JOURNALIERS D'AMÉRIQUE DU NORD, SECTION
LOCALE 62**

**-et-
FRATERNITÉ INTERPROVINCIALE DES OUVRIERS EN ÉLECTRICITÉ (FIPOE)**

**-et-
COMMISSION DE LA CONSTRUCTION DU QUÉBEC**
Parties intéressées

JUGEMENT
(Demande de sursis dans le cadre d'un pourvoi en contrôle judiciaire)

Aperçu

[1] Dans deux dossiers joints, les demanderesses Rail Cantech inc. (**Cantech**) et CSN-Construction (**CSN**) demandent à la Cour d'émettre un sursis à l'endroit d'une décision rendue le 26 juin 2019 (**Décision**) par un Comité de résolution des conflits de compétence (**Comité**), constitué en vertu d'une convention collective du secteur du génie civil et voirie (**Convention collective**) concernant un conflit soulevé entre le métier de monteurs-assembleurs et des salariés spécialisés en travaux ferroviaires. En raison d'une jurisprudence récente, les salariés spécialisés en travaux ferroviaires, lorsqu'ils œuvrent dans la sphère de compétence provinciale québécoise, sont réglementés par la *Loi sur les relations du travail, la formation professionnelle et la gestion de la main-d'œuvre dans l'industrie de la construction*¹ (**Loi R-20**). Cependant, ces travailleurs ne constituent pas encore un métier reconnu aux termes de cette loi et de sa réglementation. Le conflit a trait aux travaux d'installation de voies ferrées au chantier présentement en cours pour la construction d'un garage pour les trains du métro de Montréal à proximité de la station Côte-Vertu appartenant à la Société de transports de Montréal (**STM**).

[2] La demande est contestée par l'Association internationale des travailleurs en ponts, en fer structural, ornemental et d'armature, Local 711 (**Local 711**) et la Commission de la construction du Québec (**CCQ**).

[3] Après que les présentes demandes ont été signifiées, certaines des parties mises en cause ou intéressées, à savoir l'Association des manœuvres inter-provinciaux (**AMI**), CSD-Construction (**CSD**), le Syndicat québécois de la construction (**SQC**) et le Réseau des entreprises spécialisées en travaux ferroviaires (**RESTF**), ont mandaté un avocat pour les représenter dans les deux instances. Toutes ces parties appuient la demande des demanderesses pour un sursis. Les autres parties mises en cause ou intéressées n'ont pas mandaté d'avocat pour présenter à la Cour leur position par rapport aux demandes.

Question en litige

Les demanderesses ont-elles démontré que les conditions requises pour l'émission d'une ordonnance de sursis sont présentes dans les circonstances?

Contexte

Contexte historique et législatif des salariés spécialisés en travaux ferroviaires

[4] L'évolution du cadre factuel, réglementaire et du marché joue un rôle de premier plan pour comprendre le conflit de compétence qui oppose les parties.

¹ RLRQ, c. R-20.

[5] Cependant, vu le caractère urgent et interlocutoire de la demande de sursis devant la Cour, les avocats des parties n'ont pas pu répondre à toutes les questions du Tribunal par rapport aux faits historiques concernant les pratiques et usages, factuels et réglementaires, en matière de travaux ferroviaires, surtout ceux réalisés au métro de Montréal. Cela étant, le Tribunal doit décider de la demande de sursis sur la base de la preuve présentée à ce stade. De cette preuve, le Tribunal retient les éléments suivants.

[6] Depuis ou peu après la création du Canada, l'industrie ferroviaire était dominée par deux grandes entreprises², soit le Canadien Pacifique (**CP**) et le Canadien National (**CN**), qui avaient essentiellement un duopole sur le marché. Étant donné que les lignes ferroviaires traversaient les frontières provinciales, de par le principe de droit constitutionnel canadien, les activités de ces entreprises relevaient du Parlement canadien. Il en ressortait que les législatures provinciales, dont celle du Québec, de même que leurs organismes gouvernementaux, n'avaient pas compétence et ne réglementaient pas les activités économiques et techniques dans le domaine ferroviaire, y compris les relations ouvrières, syndicales et le droit de travail dans ce domaine.

[7] Au cours de plus d'un siècle de développement et d'évolution de l'industrie ferroviaire sous l'égide de ce duopole, des métiers particuliers se sont reconnus dans tous les domaines de l'industrie des travaux ferroviaires, dont celui s'occupant de l'installation, de la pose et de l'entretien des voies ferrées. Il a été reconnu que ces activités, entre autres, relevaient d'un métier connu sous le nom générique de « cheminot » (en anglais : « Trackman » ou « Trackworker »).

[8] La montée de l'industrie automobile a coïncidé à un déclin graduel du transport passager ferroviaire. Au cours des années 1960 notamment, plusieurs lignes de train ont été débranchées du réseau interprovincial. Certaines lignes ont été fermées. Ce double phénomène a donné lieu à des lignes ferroviaires qui opéraient entièrement à l'intérieur d'une province, dont le Québec. À partir de cette évolution, ces lignes ferroviaires québécoises ou provinciales sont passées sous la compétence législative de la province de Québec. Au cours de la même période, le duopole du CP et du CN ont privatisé certaines de leurs activités économiques, y compris la pose des voies ferrées, leur renouvellement et leur remplacement, de même que leur inspection et leur entretien. Ces activités ont été accordées en sous-traitance par le duopole.

[9] Le cumul ou la juxtaposition de ces développements a donné lieu à la création d'une industrie privée québécoise d'entreprises œuvrant et réalisant des travaux spécialisés dans le secteur ferroviaire. La demanderesse Cantech est une de ces entreprises. Ces dernières sont regroupées au sein du RESTF.

² Dans le cas de la société Canadien National, elle a été constituée par la fusion d'entreprises l'ayant précédée.

[10] Selon la demande introductive d'instance de Cantech, les employés de cette dernière ont des connaissances spécialisées et de l'expérience professionnelle, notamment dans les domaines suivants³ :

- (i) Pose de rails;
- (ii) Manutention de rails;
- (iii) Joints de rails;
- (iv) Soudures aluminothermiques;
- (v) Géométrie de la pose de voie;
- (vi) Gabarits de voie et gabarit d'obstacles pour la circulation des trains (Gabarits dynamiques limite d'obstacles);
- (vii) Contraintes de dilatation (normalisation) des matériaux aciers en pose de voie linéaire (horizontale);
- (viii) Connaissance des interfaces propres à une voie ferrée : signalisation, communication, énergie, traction;
- (ix) Les divers armements de la voie, les calepinages des composants de la voie et leur intégration dans un système d'un réseau;
- (x) Cote de sécurité ferroviaire dans les aiguillages, protection contre les déraillements ou « bi-voies ».

[11] À la suite de ces développements factuels donnant lieu en droit à un nouveau secteur d'activité économique sous la compétence de l'Assemblée nationale du Québec, cette dernière n'a pas encore légiféré pour intégrer et réglementer ce secteur spécifique en matière de relations de travail.

Métro de Montréal

[12] Lors de la construction du métro de Montréal, soit la période juste avant son inauguration et entrée en service en 1966, ce domaine de travaux ferroviaires spécialisés n'était pas réglementé. Cela s'explique en partie du fait que, à l'époque, il n'y avait pas le même niveau de réglementation gouvernementale de tous les métiers de la construction que nous connaissons aujourd'hui. En effet, la loi pertinente antérieure à la loi *Loi R-20*⁴ date de 1968.

[13] Il appert donc que les travailleurs spécialisés ayant réalisé la pose et l'installation des voies ferrées initiales du métro de Montréal étaient les cheminots œuvrant pour des entreprises privées. En effet, à l'époque, aucun autre corps de métier ou travailleur sur le marché n'avait cette expertise qui résultait de l'expérience acquise dans le secteur ferroviaire privé ou fédéral.

³ Voir la Demande introductive d'instance de Cantech, paragr. 37 b) et c).

⁴ RLRQ, C. R-20.

[14] En 1976, lors du prolongement de la ligne verte de la station Frontenac à celle d'Honoré-Beaugrand, un conflit de compétence se soulève concernant la pose d'une composante du système en place, en élévation du sol, dans l'opération des roues des wagons de trains, soit les « barres de guidage »⁵. Cette composante a une double fonction, soit de permettre au train de ne pas osciller et de garder une bonne stabilité et de conduire l'électricité, soit un courant de 750 volts qui est la source d'énergie de la force motrice des roues. Le conflit oppose les métiers d'électricien et le métier de « monteur d'acier de structure », désignation réglementaire antérieure de « monteur-assembleur ». L'autorité pertinente à l'époque, soit le *Bureau du président du Conseil d'arbitrage en relations de travail*, qui exerçait une compétence plus tard attribuée à la *Commission des relations de travail*, et par la suite, à l'actuel *Tribunal administratif du travail (TAT)*, a décidé d'accorder aux deux métiers une « juridiction exclusive partagée »⁶. Les entreprises pouvaient choisir des salariés de l'un ou de l'autre de ces métiers pour réaliser ces travaux.

[15] Jusqu'en 2004, il n'y a pas de preuve au dossier par rapport aux prolongements effectués, le cas échéant, et à la réalisation des travaux ferroviaires afférents.

[16] Le prolongement du métro de Montréal à Laval a eu lieu en 2004 et 2005. Selon Cantech, la pose et l'installation des rails y ont été faites par des travailleurs spécialisés en travaux ferroviaires. Or, selon une déclaration assermentée produite par Pierre Deschênes, un délégué de chantier du métier de « monteur d'acier de structure » de l'époque, certains travaux relatifs à la mise en place des rails ont été réalisés par des monteuses d'acier de structure. Il estime qu'environ soixante (60) membres de son corps de métier ont été appelés à effectuer ces travaux. En revanche, sa déclaration ne se réfère pas à la « pose » des rails. Il est donc probable que des travailleurs spécialisés dans la réalisation des voies ferrées de type « cheminot » ont travaillé avec des monteuses d'acier de structure pour réaliser le chantier. Cela pouvait se faire, notamment parce que, tel que nous le verrons, les travaux de voies ferrées n'étaient pas encore clairement qualifiés et réglementés comme ouvrage de construction en vertu de la *Loi R-20* et la CCQ n'avait pas encore pris de mesures visant à assujettir ce domaine d'activité économique à cette loi.

[17] Puisque ce domaine d'activité n'avait pas encore été assujéti à la *Loi R-20*, les employeurs pouvaient engager les employés de leur choix pour réaliser les travaux de voies ferrées. Cette ambiguïté quant à l'application de la *Loi R-20* aux travaux de voies ferrées réalisés au Québec a continué dans les années suivantes.

⁵ Voir la Pièce D-13 (CSN). La description technique est la suivante :
Barres de guidage – Elles servent à la fois à guider les bogies sur la voie, ainsi qu'à fournir le courant nécessaire à la traction. Elles sont continuellement sous tension et sont soutenues par des isolateurs. Le voltage utilisé à Montréal est de 750 volts.

⁶ Pièce MC-6 : Bureau du président du Conseil d'arbitrage. Dossier CC 17-M21, M7, B8. *Association de la construction de Montréal et du Québec c. L'Association internationale des travailleurs en ponts, en fer structural et ornemental, Local 711*, 22 mai 1976.

Assujettissement des travaux ferroviaires au Québec à la *Loi R-20*

[18] En décembre 2010, la CCQ prend position sur la question et commence à assumer cette nouvelle compétence législative possible. À partir de cette date, la CCQ informe par écrit les entreprises ferroviaires du Québec, qui effectuent des travaux sur les chemins de fer et les voies ferrées à l'intérieur du Québec, que ces travaux constituent, selon elle, une activité de « construction » aux termes de la *Loi R-20*⁷. Or, ces entreprises contestent cette prise de position et considèrent que leur domaine d'activité n'est pas visé par la loi.

[19] Ces entreprises, regroupées notamment au sein du RESTF, ont d'abord contesté que leurs activités relevaient de la compétence législative provinciale. Selon elles, les voies ferrées impliquées étaient notamment reliées aux voies ferrées se prolongeant à l'extérieur du Québec. Ces points de contestation n'ont pas été retenus par les tribunaux et le litige quant à la compétence législative a pris fin en septembre 2017⁸.

[20] De manière parallèle, ces entreprises ont contesté que les travaux réalisés sur leurs réseaux de voies ferrées constituaient des travaux de « construction » conformément à l'article 1f) de la *Loi R-20*.

[21] Le 27 novembre 2015, la Commission des relations du travail a statué dans le sens affirmatif⁹, soit que les travaux ferroviaires constituent un ouvrage de génie civil¹⁰. Ce jugement a fait l'objet d'un pourvoi en contrôle judiciaire qui a été rejeté¹¹.

[22] Au cours de la même période, une entreprise exerçant des activités semblables à celles de Cantech, soit RB&C Maintenance de voies inc. (RB&C) a obtenu un contrat d'un entrepreneur général pour réaliser un contrat de « démantèlement et d'installation de rails de voie ferrée »¹² à un garage ou atelier de réparation Youville du métro de Montréal. Les travaux ont eu lieu du 27 novembre 2011 au 29 juin 2013.

[23] Le 28 avril 2016, le TAT a conclu que ces travaux étaient assujettis à la *Loi R-20*¹³. Ce jugement a fait l'objet d'un pourvoi en contrôle judiciaire qui a été rejeté¹⁴.

⁷ Pièce p-2 en liasse (20 lettres).

⁸ *Chemin de fer Saint-Laurent & Atlantique (Québec inc.) et Commission de la construction du Québec*, 2014 QCCRT 0211 (Commission des relations du travail); *Chemins de fer Québec-Gatineau inc. c. Commission des relations du travail*, 2015 QCCS 4231; Pièce P-31, Désistement d'appel produit le 8 septembre 2017.

⁹ *Chemins de fer Québec-Gatineau inc. et Commission de la construction du Québec*, 2015 QCCRT 0627;

¹⁰ Pièce P-3, paragr. 234 et suivants.

¹¹ *Chemins de fer Québec-Gatineau inc. c. Tribunal administratif du travail (Commission des relations du travail)*, 2017 QCCS 3597.

¹² *Commission de la construction du Québec et RB&C Maintenance de voies inc.*, 2016 QCTAT 2595, paragr. 2.

¹³ *Ibid.*

¹⁴ *RB & C Maintenance de voies inc. c. Tribunal administratif du travail*, 2017 QCCS 3598.

[24] Tel que mentionné, le 18 septembre 2017, il y a eu désistement de l'inscription en appel à la Cour d'appel du Québec contestant l'absence de compétence de l'autorité provinciale par rapport aux travaux relatifs aux voies ferrées au Québec des entreprises québécoises¹⁵. Depuis cette date, Cantech allègue qu'elle et RB&C collaborent avec la CCQ pour réaliser l'intégration des travailleurs spécialisés en travaux ferroviaires dans le cadre réglementaire de la *Loi R-20*.

[25] Selon Cantech, les représentants de la CCQ lui ont promis que les travailleurs de Cantech et ceux des autres entreprises membres du RESTF seraient intégrés à l'industrie de la construction du Québec et se verraient conférer, dans l'intérim, notamment des certificats d'exemption leur permettant de continuer leur(s) métier(s) spécialisé(s) sous l'égide de la *Loi R-20* et qu'aucun cheminot ne perdrait, de ce fait, son emploi.

[26] À ce jour, les différents travailleurs de Cantech ont en effet obtenu des certificats de compétence et d'exemption pour réaliser leurs travaux sur les chantiers de compétence québécoise¹⁶.

[27] Tous les salariés pertinents de Cantech ont adhéré à l'une des cinq (5) associations syndicales représentantes conformément à la *Loi R-20*.

[28] Étant maintenant assujetti à la *Loi R-20*, Cantech reconnaît qu'elle est liée par la Convention collective négociée dans le secteur du génie civil et voirie¹⁷ en vertu de la *Loi R-20*.

Le projet de REM et le conflit de compétence antérieur

[29] Par rapport au projet du Réseau express métropolitain (**REM**), un conflit de compétence de métiers a surgi. Le REM intègre un projet de mise en place d'une nouvelle ligne d'un système léger sur rail (**SLR**). En décembre 2018, pour régler ce conflit, un comité de résolution de conflit de compétence est constitué en vertu de la Convention collective. Pour ce projet, le Local 711 réclame que soit reconnu que ses membres, soit des monteurs-assembleurs (en anglais « Iron Workers »¹⁸), ont la compétence exclusive des « travaux d'installation des rails, des équipements servant à son installation et sa manutention ainsi que les travaux de soudure qui s'y rattachent »¹⁹. Au soutien de ce moyen, Local 711 soutient que le métier des monteurs-assembleurs a une compétence exclusive sur le montage et l'assemblage de tous les éléments en fer et en acier qui entrent dans la construction d'un « métro ». Le Local 711 soutient alors que le SLR du REM constitue un métro.

¹⁵ Pièce P-3.

¹⁶ Pièce P-4-1.

¹⁷ Pièce CCQ-1 et Cahier de la législation du Local 711, onglet 2 (en partie).

¹⁸ Regulation Respecting the Vocational Training of the Work Force in the Construction Industry, CQLR, c. R-20, r. 8.

¹⁹ Décision du REM, Pièce P-11, p. 8, paragr. 9.

[30] La question du fond soulevée était de déterminer si le métier de monteurs-assembleurs avait une compétence exclusive de poser les voies ferrées dans le cadre d'un projet de métro. Or, une manière préliminaire de décider de la réclamation de compétence, et sans décider de la question du fond, était de déterminer si le SLR du REM constitue un métro. Il y a lieu de se référer aux extraits suivants de la décision rendue sur la question :

10) *Le Règlement sur la formation professionnelle de la main-d'œuvre de l'industrie de la construction* (R-20, r. 8) définit le métier de monteur-assembleur :

Le terme « monteur-assembleur » désigne toute personne qui fait, à l'exclusion des travaux exécutés en regard de la construction ou de l'entretien des lignes de transmission ou de distribution électrique :

a) Le montage et l'assemblage de tous les éléments en fer et en acier qui entrent dans la construction :

- i. des immeubles, y compris les cloisons, les toitures préfabriquées, les sections murales comprenant les fenêtres en métal;
- ii. des bâtiments entièrement préfabriqués;
- iii. des ponts, des viaducs, des métros, des tunnels.

.... (soulignés du Local 711)

11) Lors de l'audition, le représentant du Local 711 a revendiqué l'installation des rails, des équipements servant à son installation et sa manutention ainsi que les travaux de soudure qui s'y rattachent prétendant que le projet du REM est un métro et que la définition du métier de monteur-assembleur prévoit « le montage et l'assemblage de tous les éléments en fer et en acier qui entrent dans la construction des métros ». Se référant à un document produit par le REM (sous la cote S-2 (B)), il soutient qu'il s'agit d'un nouveau mode de transport de type métro léger. Il mentionne également que l'installation de bi-blocs devrait être partagée avec les ferrailleurs car de l'acier d'armature doit être utilisé.

12) Pour en venir à une telle conclusion, le Comité doit d'abord déterminer si le REM est un métro.

[...]

17) Ces différentes informations techniques permettent de différencier un métro d'un SLR. Par exemple, un métro circule majoritairement sous terre alors que c'est l'inverse dans le cas du SLR; le nombre de voitures par train dans un métro est plus important que dans un SLR; la vitesse n'est également pas la même ainsi que les voies de circulation, etc.

18) Quant au document soumis par le Local 711 mentionnant que le REM est un nouveau mode de transport de type métro léger et qui origine d'une filiale de la CDPQ, il est précisé par les représentants de Montreal Track Constructors que c'est pour des fins de communication au grand public que cette expression a été utilisée et que les documents techniques distinguent clairement le métro du SLR.

19) Dans les circonstances, en considérant que le SLR n'est pas un métro et que le règlement doit être interprété de façon restrictive, le Comité ne voit pas comment il pourrait attribuer une juridiction exclusive aux monteurs-assembleurs pour les travaux faisant l'objet du litige.

20) Qui plus est, dans la décision de la Commission des relations du travail (CM-1998- 3024 – pages 34-35), il est fait référence à un jugement en évocation dans l'affaire *Association internationale des travailleurs de métal en feuilles, Local 116 c. Me Bernard Lefebvre et al.* Dans cette décision du juge Nolin du 5 septembre 1989, ce dernier mentionne :

« Ce n'est pas le matériau composant l'objet qui confère une compétence à un métier donné, mais le genre et la nature de cet objet ainsi constitué de ce matériau. »

[Le Tribunal a mis en gras une partie du texte.]

[31] Ainsi, en concluant de manière préliminaire que le projet du REM ne constituait pas et n'incluait pas un métro, la réclamation de compétence du Local 711 a été rejetée. Une demande introductive d'instance a été déposée par le Local 711 devant le TAT pour trancher cette question. Les audiences d'une instruction de vingt (20) jours prenant fin en septembre 2020 sont présentement fixées²⁰.

Le contrat intervenu et le chantier du garage Côte-Vertu de la STM

[32] Le 23 avril 2018, dans le cadre d'un appel d'offre de la STM, cette dernière a octroyé à Cantech le contrat pour des travaux d'installation des voies ferrées du garage desservant la station Côte-Vertu²¹.

[33] En mai 2019, suivant l'article 5.02 de la Convention collective, Cantech convoquait les associations patronales et syndicales de la construction à une conférence d'assignation pour réaliser les travaux²².

[34] Selon les assignations ou attributions de travail de Cantech, la pose des rails, soit directe sur la terre, sur blochets, sur pilotis et la pose des aiguillages ont été assignées aux « cheminots »²³. La première phase des travaux était prévue pour réalisation entre le 5 mai et le 20 juillet 2019. Une deuxième phase des travaux est fixée pour débiter le 2 septembre 2019 et pour prendre fin le 13 décembre 2019²⁴.

[35] Le 31 mai 2019, Local 711 demande à la CCQ de constituer un Comité de résolution en vertu de la Convention collective pour se prononcer sur un conflit de compétence²⁵. Le Local 711 réclame la compétence exclusive des travaux relatifs à l'installation des voies ferrées et aux travaux afférents.

[36] Le 21 juin 2019, le Comité de résolution tient une audition.

[37] Le 26 juin 2019, le Comité de résolution rend la Décision²⁶.

²⁰ Pièce MC-4 : procès-verbal du TAT daté du 1^{er} mai 2019 signé par François Caron; Pièce MC-5 : Exposé sommaire du Local 711 du 24 avril 2019.

²¹ Pièce P-5.

²² Pièce P-6. Voir Pièce D-5 (CSN).

²³ Pièces D-8 (CSN), D-9, p. 10, 12, 14, 19 (CSN), D-10, D-11.

²⁴ Pièce D-8, p. 18.

²⁵ Pièce P-1.

²⁶ Pièce P-1.

[38] La Décision conclut que les travaux relatifs au système de voies ferrées, à savoir :

- rails (incluant la pose de pilotis);
- pistes de roulement;
- aiguillages (appareils de voie);
- blochets;
- systèmes de fixation;
- butoirs de trains;
- selles démontables;

sont de la juridiction exclusive du métier de monteur-assembleur.

[39] Le 28 juin 2019, Cantech s'adresse à la CCQ et lui demande de reconnaître les certificats d'exemption déjà émis en faveur de ses salariés comme étant suffisants pour effectuer les travaux ferroviaires sur le chantier du garage de la station Côte-Vertu, et ce, malgré la Décision, et subsidiairement lui demande d'émettre à ses travailleurs ferroviaires des certificats d'exemption de monteurs-assembleurs suivant l'article 14.4 du *Règlement sur la délivrance des certificats de compétence*²⁷.

[40] Le 3 juillet 2019, la CCQ répond à Cantech qu'elle ne reconnaissait pas les certificats d'exemption qu'elle avait émis afin d'autoriser ces travailleurs à réaliser les travaux ferroviaires prévus au chantier du garage de la station Côte-Vertu et qu'elle refusait également d'émettre des certificats d'exemption monteur-assembleur suivant l'article 14.4 du *Règlement sur la délivrance des certificats de compétence*²⁸.

[41] Le 3 juillet 2019, Local 711 fait parvenir à Cantech une mise en demeure la sommant d'engager des monteurs-assembleurs membres de son association pour réaliser les travaux prévus²⁹.

[42] Devant la Cour, Cantech plaide que si elle est obligée de se conformer à la Décision, elle devra licencier ses salariés spécialisés et qualifiés pour les travaux ferroviaires. Ces travailleurs sont déjà à pied d'œuvre, et ce, afin de respecter l'échéance prévue au contrat intervenu avec la STM.

[43] Le 10 juillet 2019, la CSN a déposé au TAT une demande introductive d'instance – Conflit de compétence afin de trancher la question³⁰.

²⁷ LRLQ, c. R-20, r. 5 (onglet 2 du Cahier de législation de Cantech (« n° 3 »))

²⁸ Pièce P-9.

²⁹ Pièce P-10.

³⁰ Pièce MC-3 (Procédure introductive de la CSN).

[44] Le 11 juillet 2019, Cantech a fait de même³¹.

[45] Compte tenu des délais notés en ce qui a trait à la demande introductive du Local 711 concernant le REM, il est raisonnable de croire que l'audition sur la question aura lieu autour de janvier 2021.

[46] Le 11 juillet 2019, la CSN a déposé à la Cour le présent pourvoi en contrôle judiciaire avec une demande de sursis visant la Décision.

[47] Le 12 juillet 2019, Cantech a également déposé son propre pourvoi en contrôle judiciaire avec une demande de sursis visant la Décision.

[48] Selon l'article 350, al. 1 du *Code de procédure civile (C.p.c.)*, la demande de pourvoi en contrôle judiciaire sur le fond (*pro forma*) ne peut être présentée à moins de quinze (15) jours de la signification. La présentation des deux demandes de pourvoi est fixée pour présentation le 20 août 2019.

[49] Dans l'intérim, soit le 16 juillet 2019, les deux demanderesse présentent à la Cour des demandes de sursis.

[50] À la demande des parties, devant l'absence de toute contestation et conformément à l'article 210 C.p.c., le Tribunal a ordonné la jonction des deux instances pour être instruites en même temps et jugées sur la même preuve, notamment par rapport aux deux demandes de sursis.

Analyse et décision

Les demanderesse ont-elles démontré que les conditions requises pour l'émission d'une ordonnance de sursis sont présentes dans les circonstances?

Les conditions requises pour justifier l'émission d'un sursis

[51] Dans *Manitoba (Procureur général) c. Metropolitan Stores Ltd* ³², la Cour suprême s'est exprimée ainsi :

« La suspension d'instance et l'injonction interlocutoire sont des redressements de même nature. À moins qu'un texte législatif ne prescrive un critère différent, elles ont suffisamment de traits en commun pour qu'elles soient assujetties aux mêmes règles et c'est avec raison que les tribunaux ont eu tendance à appliquer à la suspension interlocutoire d'instance les principes qu'ils suivent dans le cas d'injonctions interlocutoires. »

³¹ Pièce MC-2 (Procédure introductive de Cantech).

³² *Manitoba (Procureur général) c. Metropolitan Stores Ltd*, [1987] 1 RCS 110; 1987 CanLII 79, p. 127 (a).

[52] Dans *RJR - MacDonald inc. c. Canada (Procureur général)*³³, la Cour suprême s'est exprimée ainsi :

« L'arrêt *Metropolitan Stores* établit une analyse en trois étapes que les tribunaux doivent appliquer quand ils examinent une demande de suspension d'instance ou d'injonction interlocutoire. Premièrement, une étude préliminaire du fond du litige doit établir qu'il y a une question sérieuse à juger. Deuxièmement, il faut déterminer si le requérant subirait un préjudice irréparable si sa demande était rejetée. Enfin, il faut déterminer laquelle des deux parties subira le plus grand préjudice selon que l'on accorde ou refuse le redressement en attendant une décision sur le fond. Il peut être utile d'examiner chaque aspect du critère et de l'appliquer ensuite aux faits en l'espèce.³⁴

[...]

Comme l'indique *Metropolitan Stores* l'analyse en trois étapes d'*American Cyanamid* devrait s'appliquer aux demandes d'injonctions interlocutoires et de suspensions d'instance, tant en droit privé que dans les affaires relevant de la *Charte*.³⁵ »

[53] Il est à noter que le sursis n'est pas la règle. Il est plutôt l'exception. L'article 530, al. 2 C.p.c. énonce :

La demande n'opère pas sursis des procédures pendantes devant une autre juridiction ou l'exécution d'un jugement rendu ou d'une décision prise par une personne ou un organisme assujéti à ce contrôle à moins que le tribunal n'en décide autrement.

[Le Tribunal a mis une partie du texte en italiques.]

[54] L'article 834.1 de l'*ancien Code de procédure* avait une formulation semblable selon laquelle un recours en évocation n'opérait pas sursis, sauf permission du Tribunal.

[55] Dans *Fraternité des policières et policiers de la Régie de police Thérèse-de-Blainville inc. c. Régie intermunicipale de police Thérèse-de-Blainville inc.*, la juge M.-F. Bich, J.C.A., siégeant comme juge unique, s'est exprimée ainsi³⁶ :

[9] Dans *St-Félix-de-Valois (Municipalité de) c. Syndicat canadien de la fonction publique (SCFP), section locale 4446 (FTQ)*, 2006 QCCA 280, J.E. 2006-581, on rappelle ainsi ces conditions :

[8] La jurisprudence fait voir qu'en application du second paragraphe de cette disposition, le sursis n'est accordé que dans des cas exceptionnels. En effet, il ne s'agit pas, par le sursis, de neutraliser le principe qu'énonce la première phrase de l'article 834.1 C.p.c.

³³ *RJR - MacDonald inc. c. Canada (Procureur général)*, [1994] 1 RCS 311, 1994 CanLII 117, 347.

³⁴ *Id.*, p. 334 (h, i, j).

³⁵ *Id.*, p. 347 (j).

³⁶ *Fraternité des policières et policiers de la Régie de police Thérèse-de-Blainville inc. c. Régie intermunicipale de police Thérèse-de-Blainville inc.*, 2007 QCCA 1352.

[9] Trois conditions doivent donc être remplies pour qu'un sursis soit accordé. Comme l'écrit le juge Chamberland dans *Brasserie Molson-O'Keefe (Les Brasseries Molson c. Laurin)*, J.E. 94-1167 (C.A.), aux p. 8 et 9 :

La jurisprudence traitant de l'article 834.1 C.p.c. est abondante [renvois omis] et aucune de ces décisions ne remet en question le caractère exceptionnel de l'ordonnance demandée. Les critères utilisés par les tribunaux lorsqu'ils ont à décider d'une requête pour sursis sont maintenant bien cernés, depuis la décision fondamentale en cette matière de *Manitoba (P.G.) c. Metropolitan Stores Ltd.*, [1987] 1 R.C.S. 110.

Dans cette affaire, après avoir affirmé que la suspension d'instance et l'injonction interlocutoire étaient des redressements de même nature, monsieur le juge Beetz retenait trois critères d'analyse : l'apparence de droit suffisante, le préjudice irréparable, et la prépondérance des inconvénients. Ces critères s'appliquent en matière de sursis d'exécution ou de sursis d'une ordonnance d'injonction interlocutoire.

[10] Il faut insister sur le caractère exceptionnel du sursis permis par l'article 834.1 C.p.c., caractère exceptionnel qui se justifie par le principe qu'énonce la première phrase de cette disposition : « [u]n recours exercé en vertu du présent Titre n'opère pas sursis des procédures ». C'est donc dire qu'en principe, le recours en révision judiciaire de la décision d'un tribunal administratif, qui est l'un des recours visés par le titre en question, n'opère pas sursis des procédures instituées devant ce tribunal ou sursis de l'exécution de la décision de celui-ci. *Ce n'est donc que par exception que le sursis peut être accordé, si les conditions citées plus haut sont remplies.*

[Le Tribunal a mis une partie du texte en italiques.]

[56] De prime abord, Cantech soulève plusieurs critiques par rapport à la composition et la procédure suivie devant le Comité. Elle soulève qu'aucun membre du comité n'est un juriste, ni un avocat, ni un notaire. Cantech plaide que les règles de procédure devant le Comité ne permettent pas aux parties d'être représentées par avocat. Enfin, Cantech soulève que deux (2) des trois (3) membres du comité sont les représentants syndicaux.

Premier critère : apparence de droit

[57] Dans *RJR - MacDonald inc. c. Canada (Procureur général)*³⁷, la Cour suprême s'est exprimée ainsi :

« À la première étape, le requérant d'un redressement interlocutoire [...] doit établir l'existence d'une question sérieuse à juger. Le juge de la requête doit déterminer s'il est satisfait au critère, en se fondant sur le bon sens et un examen extrêmement restreint du fond de l'affaire. [...] Sauf lorsque la demande est futile ou vexatoire ou que la question de la constitutionnalité d'une loi se présente comme une pure question de droit, le juge de la requête doit en général procéder à l'examen des deuxième et troisième étapes du critère de l'arrêt *Metropolitan Stores*. »

³⁷ *RJR - MacDonald inc. c. Canada (Procureur général)*, [1994] 1 RCS 311, 1994 CanLII 117, 347, p. 348 ((a) à (e)).

[58] Les demanderesse soumettent que pour satisfaire à ce critère il suffit d'établir l'existence d'une question sérieuse à juger.

[59] Pour sa part, le Local 711 soumet que les demanderesse doivent démontrer des faiblesses apparentes de la Décision pour satisfaire au critère de l'apparence de droit. Local 711 se réfère notamment au jugement rendu par le juge A. R. Hilton, J.C.A., siégeant comme juge unique dans *Couche-Tard inc. c. Syndicat des travailleuses et travailleurs des Couche-Tard de Montréal et Laval — CSN*³⁸. Le juge Hilton s'est exprimé ainsi³⁹ :

« À la lumière de la preuve qu'il a entendue, tel qu'il l'a expliquée, la décision du commissaire Turcotte est loin d'être affectée d'une faiblesse qui laisse croire qu'il y a une question de droit sérieuse à débattre en appel. »

[60] En l'espèce, il n'est pas nécessaire pour le Tribunal de se prononcer quant au bien-fondé de l'une ou de l'autre de ces deux interprétations concernant le test requis pour satisfaire au critère de l'apparence de droit. Le Tribunal est d'avis que la Décision présente, à sa face même, plusieurs faiblesses importantes, à savoir :

1) Absence de considération et de pondération du contexte historique du cadre réglementaire et de l'expertise du métier exerçant *de facto* le domaine technique concerné par les travaux en cause

Dans la Décision, il y a une absence d'évaluation de l'évolution factuelle et réglementaire du secteur de travail impliqué. Une telle analyse est totalement absente. La Décision ne fait pas état du métier *de facto* de cheminot. La thèse des demanderesse selon laquelle les cheminots ont développé une expertise dans les travaux relatifs aux voies ferrées, en particulier leur pose et leur installation, n'est pas mentionnée. La possibilité que ce métier a, au cours d'au moins 150 ans, développé ses règles et catégories de métiers spécifiques à l'intérieur de la catégorie « cheminot » n'est pas considérée. La thèse selon laquelle ce métier existe de fait et réalise des travaux mais, en raison de sa récente intégration au cadre réglementaire québécois à titre d'activité de construction, n'est pas encore reconnu comme un métier aux termes du *Règlement sur la formation professionnelle de la main-d'œuvre de l'industrie de la construction* (Règlement 8, Annexe A)⁴⁰ (**Règlement 8**), n'est pas considérée.

Selon une analyse préliminaire, le métier de cheminot existe en fait et est exercé au Québec depuis environ 150 ans pour réaliser les travaux ferroviaires. L'effet de la Décision est d'exclure ce métier, là où ses membres ont exercé par le passé, soit dans les travaux ferroviaires de métro, y compris les travaux récemment réalisés dans un garage du métro de la STM, soit celui du chantier

³⁸ *Couche-Tard inc. c. Syndicat des travailleuses et travailleurs des Couche-Tard de Montréal et Laval — CSN*, 2013 QCCA 41.

³⁹ *Id.*, paragr. 16.

⁴⁰ *Règlement sur la formation professionnelle de la main-d'œuvre de l'industrie de la construction*, LRLQ, c. R-20, r. 8 (Pièce D-3 (CSN)).

Youville et dont la nature paraît semblable au projet de garage présentement en réalisation pour la station Côte-Vertu. La preuve administrée devant le Tribunal de manière préliminaire indique que l'effet réel de la Décision est d'exclure le métier de cheminot de son champ traditionnel de pratique en le remplaçant par un autre métier qui n'a pas son expertise et qui, au mieux, selon les éléments de preuve déposés, n'a joué qu'un rôle complémentaire et accessoire dans la mise en œuvre d'un projet d'agrandissement du métro de Montréal (soit de Laval) datant de quinze (15) ans.

2) **Interprétation, raisonnement et conclusion questionnables à la lecture de la Décision**

Les faiblesses apparentes sous cette rubrique sont au nombre de trois (3), à savoir :

a) **L'interprétation du Comité par rapport au domaine de pratique des monteurs-assembleurs paraît problématique**

[61] Le Comité a référé au texte suivant au paragraphe 9 de l'Annexe A du *Règlement 8*, concernant le métier des monteurs-assembleurs :

« Monteur-Assembleur : Le terme « monteur-assembleur » désigne toute personne qui fait, à l'exclusion des travaux exécutés en regard de la construction ou de l'entretien des lignes de transmission ou de distribution électrique :

a) le montage et l'assemblage de tous les éléments en fer et en acier qui entrent dans la construction :

- i) des immeubles, y compris les cloisons, les toitures préfabriquées, les sections murales comprenant les fenêtres en métal;
- ii) des bâtiments entièrement préfabriqués;
- iii) des ponts, des viaducs, **des métros**, des tunnels;
- iv) des antennes de postes émetteurs de radio et de télévision;
- v) des monte-charge, des déchargeurs de wagons, des grues, des transporteurs, des déchargeurs de minerai;
- vi) des portes d'écluse, des portes amont;
- vii) de l'équipement de réglage hydraulique;
- viii) des tours, des silos et trémies à charbon, à pierre, à coke, à sable et à minerai;
- ix) des couloirs et trémies à cendre

[Le Tribunal a mis en gras une partie du texte.]

[62] Le Comité a conclu que, puisque le travail de voies ferrées au garage de la station Côte-Vertu de la STM constituait un travail impliquant les éléments de fer et d'acier et que ces travaux allaient se réaliser à l'intérieur d'un « métro », les monteurs-

assembleurs avaient, par voie réglementaire, une compétence exclusive sur de tels travaux.

[63] Si cette interprétation est exacte, cela voudrait dire que les travaux de voie ferrée à réaliser sur des ponts, des viaducs et des tunnels, à l'intérieur du Québec et sous l'égide de l'autorité législative de la province de Québec, seraient également de la compétence exclusive des monteurs-assembleurs.

[64] Une telle interprétation est exactement à l'opposé de la réalité, à l'heure actuelle.

[65] Avec égards, il est possible que le Comité ait mal interprété la portée de la Décision du Comité de résolution sur le chantier REM à cet égard. Le Comité du REM a disposé, de manière préliminaire, de la réclamation de compétence du Local 711 au motif que le REM ne constituait pas un « métro ».

[66] Or, le Comité qui a rendu la Décision semble avoir conclu que l'inverse est nécessairement vrai, soit que si les travaux impliquant l'acier ont lieu dans un « métro », ces derniers doivent nécessairement relever de la compétence exclusive des monteurs-assembleurs. La décision du REM n'a jamais décidé ainsi sur le fond, car la demande préliminaire de rejet a été accueillie.

[67] Un autre problème d'interprétation découle du raisonnement retenu dans la Décision : si tout travail impliquant le montage et l'assemblage effectué dans le réseau du métro de Montréal relève de la compétence exclusive des monteurs-assembleurs, ne serait-il pas le cas des travaux de réparation impliquant l'acier effectués sur place des wagons des trains?

[68] Lorsque le Tribunal a soulevé ces problèmes d'interprétation en Cour, l'avocat du Local 711 a fourni deux réponses.

[69] En premier lieu, le Local 711 était prêt à déclarer, au nom des monteurs-assembleurs, qu'ils ne cherchaient pas et ne rechercheront pas la compétence sur les travaux ferroviaires à réaliser sur des ponts, des viaducs ou des tunnels. Selon le Tribunal, cette déclaration peut constituer un aveu d'une faiblesse d'interprétation et de cohérence de la Décision.

[70] En deuxième lieu, l'avocat du Local 711 a plaidé que la conception et la technologie du système des voies du métro de Montréal, en particulier l'opération des wagons sur pneumatiques plutôt que sur des roues d'acier, font en sorte que le métro de Montréal ne roule pas sur des voies ferrées et ne constitue pas un train. L'avocat de Camtech s'oppose vigoureusement à cette affirmation.

[71] Il paraît que le système de rails en place à Montréal est distinctif. Cette conception n'est partagée qu'avec quatre (4) ou cinq (5) autres métros dans le monde⁴¹.

⁴¹ *Commission de la construction du Québec et RB&C Maintenance de voies inc.*, 2016 QCTAT 2595, paragr. 29.

[72] Un diagramme décrivant la technologie du métro de Montréal basée sur pneumatiques a été déposé à la Cour⁴². En ce qui a trait aux voies ferrées, nous pouvons y lire :

« Rail de métal

C'est une voie ferrée tout ce qu'il y a de **classique**, jusqu'à l'écartement (1.435m – 4'8" 1/2). Ils servent à la fois de voie de sécurité en cas de dégonflement des pneus, et de voie pour certains matériels de service et draines; le courant de traction retourne par là. »

[Le Tribunal a mis une partie du texte en italique et en gras.]

[73] Ainsi, selon cet élément de preuve, les voies ferrées du métro de Montréal ne se distinguent pas ou se distinguent peu des voies ferrées conventionnelles. En plus, rien dans le Règlement 8 ne relie le mot « métros » à une technologie sur pneumatiques. La version anglaise du Règlement ne parle que du « subways ». Si ce motif était retenu, il aurait comme conséquence que le corps de métier des voies ferrées peut varier d'un métro à un autre, si jamais une autre ville au Québec décide de construire un métro utilisant une technologie typique de roues en acier. Il s'agit d'une autre faiblesse de l'interprétation retenue.

b) Pondération et considération inadéquate par le Comité que le domaine de compétence des monteurs-assembleurs se limite aux ouvrages de nature structurelle

Avant le changement du nom de leur métier, les monteurs-assembleurs avaient la désignation de « monteurs d'acier de structure ». Selon les demandresses, de même qu'AMI, CSD, SOC et RESTF, cette désignation d'origine et la description des tâches du Règlement 8, énonçant le domaine exclusif des monteurs-assembleurs, se limite, sauf exceptions précisées dans le texte, aux ouvrages de nature structurelle, tels les ponts, viaducs et tunnels. Ces parties plaident que le mot « métro » dans le texte se limite au sens du bâtiment à l'intérieur duquel roulent les trains de métro et ne s'étend pas aux travaux de nature ferroviaire à l'intérieur du réseau des stations du métro. Sans préjuger du jugement du juge chargé de l'instruction du fond, il s'agit d'une question dont l'analyse de la Décision paraît incomplète.

c) Absence d'application des règles d'interprétation fondamentales pertinentes en la matière

En premier lieu, le Comité paraît avoir interprété de manière large et libérale la description réglementaire du métier d'assembleur-monteur, et ce, à l'exclusion du métier non encore formellement reconnu, au terme du *Règlement 8*, de « cheminot ». Or, la jurisprudence est claire qu'une telle description réglementaire doit recevoir une interprétation restrictive afin de ne pas exclure,

⁴² Pièce D-13 (CSN).

par ambiguïté ou par inadvertance, d'autres personnes du marché du travail. La Cour d'appel s'est exprimée à cet égard à plusieurs reprises.

Dans *Hervé Pomerleau inc. c. Office de la construction du Québec*⁴³, la majorité de la Cour s'est exprimée ainsi :

« Avec égard, j'estime que le jugement a quo contient une erreur de droit qui a consisté en l'occurrence à donner à la définition du menuisier-charpentier une extension que le sens ordinaire des termes utilisés par le législateur ne permet pas.

Je me réclame au départ du principe indiscutablement reconnu que toute personne a le droit de gagner sa vie dans l'occupation, le métier ou la profession qu'elle choisit et que toute restriction législative à ce droit doit être interprété d'une façon stricte et limitative.

L'obligation de détenir un certificat de qualification participe de la nature d'une telle restriction; pour qu'elle s'applique, il est essentiel que la description de la tâche accomplie par celui à qui on reproche de l'exercer sans droit contienne d'une façon précise et non équivoque la mention spécifique du travail en question. »

[Le Tribunal a mis une partie du texte en italique et en gras.]

En deuxième lieu, selon la Convention collective en vigueur, le Comité était obligé de tenir compte dans la Décision des incidences éventuelles sur l'efficacité de l'organisation du travail du chantier visé. En effet, l'article 5.04 3) de la Convention collective en vertu de laquelle le Comité de résolution a été constitué, précise :

« 3) Les décisions se prennent à la majorité des membres et doivent s'inspirer de la définition des métiers et des occupations tels que définis dans le règlement sur la formation et la convention collective.

Le Comité doit utiliser les mêmes documents de référence que le Tribunal administratif du travail **et tenir compte de ses incidences éventuelles sur l'efficacité de l'organisation du travail** dans ses décisions.

(art. 24 de la Loi R-20). »

[Le Tribunal a mis une partie du texte en italique et en gras.]

[74] Or, l'article 24 de la *Loi R-20* énonce en effet :

Lorsqu'elle vise à régler un conflit de compétence relatif à l'exercice d'un métier ou d'une occupation, la décision du Tribunal administratif du travail **doit tenir compte de ses incidences éventuelles sur l'efficacité de l'organisation du travail**. La décision lie les parties et les associations de salariés parties au conflit

⁴³ *Hervé Pomerleau inc. c. Office de la construction du Québec*, [1987] R.L. 370 (CA). La Cour d'appel a réitéré de manière unanime ce principe dans *Fraternité nationale des charpentiers-menuisiers, section locale 9 c. Union internationale des journaliers d'Amérique du Nord, sections locales 62, 527A et 1275*, 2009 QCCA 439, paragr. 12.

aux fins de l'assignation future de travaux de même nature sur d'autres chantiers.

[Le Tribunal a mis une partie du texte en italique et en gras.]

[75] Le texte de la Décision ne se réfère pas à l'article 5.04.3) de la Convention collective ni à l'article 24 de la *Loi R-20*. Il y a lieu de noter que la décision impliquant le REM s'est référée à l'article 24 de la *Loi R-20*⁴⁴.

[76] Or, dans sa décision d'exclure les travailleurs ferroviaires spécialisés et expérimentés à pied d'œuvre sur un chantier actif avec les échéances d'achèvement de phases prévues et convenues à court et à moyen terme afin de les remplacer par des travailleurs sans cette expertise ni l'expérience récente, il paraît essentiel que les « incidences éventuelles sur l'efficience de l'organisation du travail » au chantier soit considérées et pondérées. L'absence apparente d'évaluation de ce critère fondamental paraît constituer une autre faiblesse de la Décision.

Conclusion sur le critère d'apparence de droit

[77] Pour l'ensemble de ces raisons, et sous réserve, bien sûr, de preuve supplémentaire ou du moyen juridique à venir, que le juge de fond aura le loisir d'apprécier dans son ensemble, la Décision présente plusieurs faiblesses dont l'effet est de constituer une apparence suffisante de droit des demanderesse, et qui mène le Tribunal à conclure que ce critère pour la demande de sursis est satisfait.

Deuxième critère : préjudice sérieux ou irréparable

[78] L'article 511 C.p.c. énonçant les critères requis pour justifier l'émission d'une injonction se réfère au critère d'un "préjudice sérieux ou irréparable". À noter que selon la Convention collective, la Décision prend effet immédiat dès qu'elle est rendue. Elle vise le chantier. Il n'y a pas de procédure de révision ou d'appel. Les demanderesse n'ont aucun recours permettant de suspendre l'effet de la Décision, sauf une ordonnance de sursis de la présente Cour.

[79] Les demanderesse plaignent que l'application de la Décision qu'elles estiment mal fondée entraîne un préjudice sérieux ou irréparable, tant pour l'entreprise Cantech que pour les employés cheminots de cette dernière qui sont présentement affectés à la réalisation de leurs responsabilités au chantier du garage de la station Côte-Vertu. Cantech allègue que l'effet de la Décision la prive soudainement des services de ses employés de longue date ayant des qualifications et de l'expérience pertinente dans les domaines pointus de travaux ferroviaires, à savoir:

- i) Pose de rails;
- ii) Manutention de rails;
- iii) Joints de rails;
- iv) Soudures aluminothermiques;

⁴⁴ Pièce P-11, p. 4.

- v) Géométrie de la pose de voie;
- vi) Gabarits de voie et gabarit d'obstacles pour la circulation des trains (Gabarits dynamiques limite d'obstacles);
- vii) Contraintes de dilatation (normalisation) des matériaux aciers en pose de voie linéaire (horizontale);
- viii) Connaissance des interfaces propres à une voie ferrée : signalisation, communication, énergie, traction;
- ix) Les divers armements de la voie, les calepinages des composants de la voie et leur intégration dans un système d'un réseau;
- x) Cote de sécurité ferroviaire dans les aiguillages, protection contre les déraillements ou "bi-voies".

[80] En vertu de la *Loi R-20*, il n'y a présentement aucune formation ni qualification pour ces tâches. L'apprentissage de ces travaux se fait dans l'industrie ferroviaire par un système de compagnonnage entre cheminots pendant plusieurs années.

[81] Cantech plaide qu'elle a investi plus de 400 000 \$ et six (6) semaines de perfectionnement pour plusieurs de ses employés actuels en matière de formation aux dangers, perfectionnement et accréditation pour le projet du garage de la station Côte-Vertu de la STM, notamment quant aux travaux suivants à réaliser:

- i) perfectionnement pour l'efficacité de la pose de voie et des aiguillages sur béton dans un environnement contraint pour trains rails/pneus;
- ii) soudures aluminothermiques pour rails, barres de guidage et piste de roulement.

[82] Afin de se conformer à la Décision, Cantech plaide qu'elle serait obligée de recruter, interviewer, évaluer, former et diriger une toute nouvelle main-d'œuvre extérieure à l'industrie ferroviaire qui n'a ni l'expérience, ni les qualifications, ni les connaissances en matière ferroviaire, notamment selon les normes de sécurité en matière ferroviaire, et ce, en plein milieu d'un contrat en voie de réalisation où ses travailleurs de longue date sont à pied d'œuvre.

[83] Cantech plaide que l'exclusion soudaine des travailleurs spécialisés en matière ferroviaire et leur remplacement par des travailleurs non formés ou en formation sur un chantier actif et en cours de réalisation avec des échéances précises convenues à respecter constitue un danger immédiat pour tous les travailleurs sur le site et un risque important concernant la réalisation de travaux de qualité à livrer, et ce, pour les futurs usagers des rails à poser. Cantech plaide que l'application de la Décision entraînerait un risque élevé et inacceptable mettant en cause sa responsabilité légale quant à la qualité et à la sécurité des travaux à réaliser et en cours de réalisation pour respecter son contrat avec la STM.

[84] Cantech plaide que suivant les coûts reliés aux effectifs de main-d'œuvre additionnels, les coûts supplémentaires et les pertes de productivité, l'impact financier sur elle sera de l'ordre de plus de 750 000 \$ en plus des pénalités de retard qui sont, à ce stade, impossible à évaluer.

[85] Les demanderesses plaident également que l'application de la Décision entraînerait des préjudices importants pour ces travailleurs, certains de longue date, au nombre de douze (12), dont l'effet immédiat serait le licenciement.

[86] Le Tribunal est d'avis que la nature des préjudices découlant de l'application de la Décision, tant pour la réalisation que pour le respect du contrat intervenu avec la STM, le risque pour les travailleurs en matière de santé et de sécurité sur le chantier et les risques de sécurité quant aux usagers futurs des rails de même que le licenciement collectif des travailleurs de Cantech en cause satisfont au critère d'un préjudice sérieux et irréparable.

Troisième critère : la prépondérance des inconvénients

[87] Dans l'arrêt *Metropolitan Stores*, la Cour suprême a énoncé que ce critère consiste « à déterminer laquelle des deux parties subira le plus grand préjudice selon que l'on accorde ou refuse une injonction interlocutoire en attendant une décision sur le fond⁴⁵ ».

[88] En l'espèce, le facteur de la sécurité des travailleurs sur le chantier actuel et la sécurité des futurs usagers des trains circulant sur les voies du garage de la station Côte-Vertu paraît déterminant. Ne pas intervenir entraînerait des risques pour la santé et la sécurité des travailleurs sur le chantier et la sécurité et la conformité des travaux quant aux futurs usagers, compte tenu du cumul des circonstances de l'exclusion des travailleurs ferroviaires spécialisés expérimentés et de leur remplacement par des travailleurs n'ayant pas les expertises requises et une expérience actuelle, et ce, au milieu d'un chantier actif avec des échéances immédiates et à moyen terme à respecter.

[89] Il y a lieu de considérer également :

- a) l'impact sur la responsabilité légale de Cantech de respecter ses engagements contractuels dans les délais déjà convenus avec la STM et les préjudices à subir par Cantech de manquer à ses obligations;
- b) les conséquences sur les douze (12) employés spécialisés aux tâches ferroviaires présentement affectés au chantier qui seraient licenciés;
- c) l'intérêt public que les travaux du métro de Montréal soient réalisés à l'intérieur des échéances fixées au contrat.

⁴⁵ *Manitoba (Procureur général) c. Metropolitan Stores Ltd*, [1987] 1 RCS 110; 1987 CanLII 79, p. 129.

[90] Du côté du Local 711, le préjudice d'ordonner le sursis est moindre. Les membres de cette association ne subissent pas de préjudice dans le sens où ils n'ont pas réalisé des travaux ferroviaires spécialisés à l'intérieur du métro de Montréal depuis déjà quinze (15) ans, lors du prolongement du métro à Laval.

[91] Enfin, il y a lieu de considérer que, avant que la Décision n'ait été rendue, les travailleurs spécialisés en travaux ferroviaires de Cantech agissaient en toute légalité et en conformité avec la *Loi R-20*, notamment par le biais des cartes émises⁴⁶ (« Exemption occupation - limitée à des travaux de voies ferrées », « Certificat de compétence compagnon » ou « Exemption compagnon - limitée à opérer l'équipement ferroviaire automatique ») par la CCQ.

[92] Selon les circonstances, les tribunaux favorisent, lors d'une demande de sursis, les mesures propres à maintenir le *statu quo* et la paix industrielle⁴⁷.

[93] Le Tribunal est d'avis que la prépondérance des inconvénients penche nettement en faveur des demanderesses.

Urgence

[94] Vu que la demande de sursis en l'espèce n'est pas soumise aux règles d'une injonction interlocutoire provisoire (article 510, al. 2 C.p.c.), il n'est pas nécessaire d'établir l'urgence. Il est néanmoins utile de considérer ce facteur en l'espèce.

[95] Selon la Convention collective, la Décision a effet depuis qu'elle est rendue⁴⁸.

[96] Local 711 reproche présentement à Cantech et à ses travailleurs d'agir en illégalité en ne respectant pas la Convention collective qui les lie.

[97] De même la CCQ prend acte de la Décision et estime que Cantech et ses travailleurs sur le chantier du garage de la station Côte-Vertu de la STM œuvrent présentement en illégalité et en violation de la Convention.

[98] En même temps, le contrat intervenu avec la STM est en pleine réalisation. Cantech est légalement requise de respecter ses obligations contractuelles de réaliser les travaux convenus, et ce, à l'intérieur et conformément aux échéances convenues. Certains travaux sont à compléter pour la fin du mois de juillet 2019. Selon la preuve au dossier à ce stade, les salariés spécialisés en travaux ferroviaires sont les cheminots à

⁴⁶ Pièce P-4.1) en liasse.

⁴⁷ *American Cyanamid Co c. Ethicon Ltd*, 1975 UKHL 1, [1975] AC 396, 408, cité par la Cour suprême dans *RJR MacDonald*, p. 347; *Maison L'Intégrale inc. c. Tribunal du travail*, 1995 CanLII 5212, paragr. 26; voir également *RJS Mechanical inc. c. Lalonde*, [2005] RJDT 1610, paragr. 26.

⁴⁸ L'article 5.03 de la Convention collective (CQ-1) prévoit : Continuité des travaux : Si le conflit n'est pas réglé à la première étape ou tant qu'une décision n'est pas rendue à la deuxième étape (assignation des travaux par le Comité) tout salarié qui exécute des travaux faisant l'objet du conflit continue d'exécuter ces mêmes travaux. *Toutefois, à compter de l'assignation des travaux décidée par le Comité prévu à la deuxième étape, cette assignation doit être respectée jusqu'à ce qu'une décision du Tribunal administratif du travail soit rendue, le cas échéant.*

l'emploi de Cantech qui ont des connaissances et expériences pertinentes, actuelles et pointues dans le domaine.

[99] Les monteurs-assembleurs ont été essentiellement absents de ce domaine depuis 14 ou 15 ans. La CCQ n'offre aucune formation de métier ni qualification dans le domaine des travaux ferroviaires.

[100] Les monteurs-assembleurs pourraient potentiellement, avec le temps, les formations et l'expérience requises, apprendre ces métiers spécialisés dans le domaine ferroviaire.

[101] Mais Cantech n'est pas en mode de formation et d'apprentissage mais en réalisation immédiate du contrat intervenu, ayant des échéances notamment immédiate et à courte durée à respecter. Si Cantech donne suite à la Décision, le chantier visé risque d'être paralysé durant une période indéterminée.

[102] Le Tribunal est d'avis qu'il y a urgence afin de rétablir l'ordre et la paix industrielle sur le chantier dans les circonstances.

[103] Le présent litige paraît résulter d'un vide juridique et réglementaire. Après que les travaux ferroviaires québécois ont été assujettis au régime de la *Loi R-20*, et à l'industrie québécoise de la construction, il n'y a pas eu de suite législative ou réglementaire visant à intégrer les salariés ayant des expertises dans les travaux ferroviaires dans la réglementation des métiers reconnus dans cette industrie par le biais du *Règlement 8*. La CCQ répond que la question de l'assujettissement n'a été clarifiée que depuis septembre 2017, soit depuis 1 an et 8 mois. Avec égards, cette réponse ne nous paraît pas adéquate.

[104] Les démarches visant l'assujettissement de ce secteur datent de décembre 2010, soit près de 9 ans. Après que la question de l'intégration a été résolue, la réglementation nouvelle requise devait être mise en place rapidement. Il est toutefois vrai que pour réussir ce volet essentiel, la CCQ doit pouvoir compter sur la collaboration des entreprises québécoises spécialisées en travaux ferroviaires.

[105] Cette reconnaissance des métiers dans le domaine ferroviaire et le départage formel des champs d'expertise est avant tout du ressort des instances législatives et réglementaires et non judiciaires. Tant qu'une réglementation appropriée n'est pas mise en place, d'autres litiges de ce genre vont surgir.

Durée du sursis

[106] La CSN demande l'émission d'une ordonnance de sursis jusqu'à ce que cette Cour tranche sur le fond les présentes demandes en contrôle judiciaire. Dans les conclusions de sa demande, Cantech agrée à cette durée mais propose également que le sursis continue jusqu'à ce que le TAT statue sur la demande de conflit de compétence sur le chantier impliqué.

[107] L'avocat du Local 711 a mentionné au Tribunal que, par le passé, l'absence de l'effet immédiat d'une décision d'un Comité de résolution des conflits constitué en vertu d'une convention collective jusqu'à la décision d'un tribunal administratif pouvait donner lieu à des tactiques dilatoires de l'une ou de l'autre partie, ce qui est à éviter. En revanche, il pourrait y avoir des avantages indéniables pour les parties de faire trancher la question de conflit de compétence par un tribunal spécialisé, tel que le Tribunal administratif du travail (Division de la construction et de la qualification professionnelle).

[108] Afin de favoriser une résolution judiciaire la plus rapide du conflit de compétence soulevé, le Tribunal considère qu'il est dans l'intérêt de la justice que le sursis soit accordé jusqu'à ce qu'il y ait jugement sur le fond des deux dossiers joints devant la présente Cour.

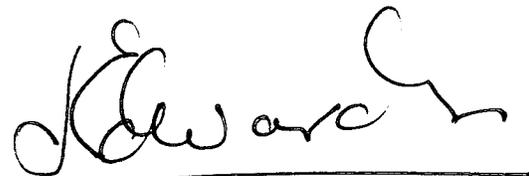
[109] Dans l'éventualité où les parties réussissent à mettre le dossier du TAT en état et à avoir une audition devant ce tribunal avant que la présente Cour ne procède sur le fond, une des parties, ou même les deux parties ensemble, peuvent faire des demandes à la Cour pour modifier la durée du sursis. La Cour examinera alors l'ensemble des faits pertinents à la question.

POUR CES MOTIFS, LA COUR:

ACCUEILLE la demande de sursis;

ORDONNE le sursis de la Décision du Comité de résolution des conflits de compétence datée du 26 juin 2019 portant le numéro 9245-00-68 (Pièce P-1: Dossier Cantech; Pièce D-1: Dossier CSN) jusqu'à ce que le jugement final intervienne sur le fond des présentes demandes de contrôle judiciaire;

FRAIS DE JUSTICE À SUIVRE.



Jeffrey Edwards, J.C.S.

Me Yves Turgeon
FASKEN MARTINEAU DUMOULIN
Avocats de Rail Cantech inc.

Me Lyne Hardy
Me Benoît Laurin
LAROUCHE, MARTIN
Avocats de CSN Construction

Me André Dumais
DUMAIS AVOCATS
Avocats de l'Association internationale des travailleurs en pont, en fer structural,
ornemental et d'armature, local 711

Me Marie Corriveau
BLAQUIÈRE CORRIVEAU
Avocats de la Commission de la construction du Québec

Me Émilie Duchesne
Me Camille Lanthier Riopel
Poudrier Bradet, Avocats
Avocats de CSD-Construction

Me Robert Laurin
ME ROBERT LAURIN, AVOCAT
Avocats de l'Association des manœuvres inter-provinciaux (AMI)

Me Nicolas Matte
MATTE, POIRIER, AVOCATS
Avocats du Syndicat québécois de la construction (SQC)

Me Benoît Turmel
Me Cynthia Bachaalani
Fasken Martineau DuMoulin
Avocats du Réseau des entreprises spécialisées en travaux ferroviaires (RESTF)

Dates d'audience : 16, 17 et 18 juillet 2019