



Canada Industrial Relations Board ● Conseil canadien des relations industrielles

C.D. Howe Building, 240 Sparks Street, 4th Floor West, Ottawa, Ontario K1A 0X8

Édifice C.D. Howe, 240, rue Sparks, 4^e étage ouest, Ottawa (Ontario) K1A 0X8

Fax: (613) 947-5407

Motifs de décision

Métallurgistes Unis d'Amérique, section locale 9344,

requérant,

et

Compagnie de chemin de fer du littoral nord de
Québec et du Labrador inc.,

et

Transport Ferroviaire Tshiuétin inc.,

employeur,

et

Travailleurs unis des transports, section locale 1843,

agent négociateur.

Dossier du Conseil : 25545-C

CCRI/CIRB Décision n° **392**

le 29 août 2007

Un banc du Conseil, composé de M^e Louise Fecteau, Vice-présidente, de MM. Daniel Charbonneau et Patrick Heinke, Membres, a étudié la demande susmentionnée.

Les présents motifs de décision ont été rédigés par M^e Louise Fecteau, Vice-présidente.

Ont comparu :

M^e Jean-François Beaudry, pour les Métallurgistes Unis d'Amérique, section locale 9344;

M. Léo Robichaud, pour les Travailleurs unis des transports, section locale 1843;

M^e Alexis-François Charette, pour la Compagnie de chemin de fer du littoral nord de Québec et du Labrador inc.;

M^e Alexandre W. Buswell, pour Transport Ferroviaire Tshiuetin Inc.

I - Nature de la demande

[1] Les Métallurgistes unis d'Amérique, section locale 9344 (le syndicat) a présenté le 21 décembre 2005 une demande de déclaration de vente partielle d'entreprise en vertu des articles 44, 45 et 46 du *Code*, dans laquelle il réclame plus particulièrement que le Conseil déclare que Transport Ferroviaire Tshiuetin Inc. (TFT) est l'employeur successeur de la Compagnie de chemin de fer du littoral nord de Québec et du Labrador inc. (Chemin de fer QNS&L) et que l'employeur successeur est lié par la convention collective entre Chemin de fer QNS&L et le syndicat.

[2] Le Conseil a tenu des audiences sur le bien-fondé de la demande, qui se sont déroulées les 1^{er} février et 22 mars 2007. Le syndicat a fait entendre deux témoins, soit MM. Jean-Guy Chassé, mécanicien d'entretien chez Chemin de fer QNS&L, et Lorrie Lavallée, employé retraité de Chemin de fer QNS&L. L'employeur a fait entendre M. Richard Bell, directeur général et chef des opérations pour TFT.

[3] Les Travailleurs unis des transports, section locale 1843 (le TUT), n'étaient pas présents à l'audience. Ce syndicat a été accrédité par le Conseil le 19 février 1993 pour représenter un groupe d'employés (chefs de train, serre-freins et mécaniciens de locomotive) de Chemin de fer QNS&L. Dans une lettre transmise au Conseil, le TUT a seulement précisé qu'il n'entendait céder aucun de ses droits relatifs à la subdivision Menihek. Chemin de fer QNS&L était représentée par son procureur mais n'a pas fait entendre de témoin ni n'est intervenue au cours des audiences. Elle a toutefois précisé dans une lettre transmise au Conseil qu'aucun de ses employés n'avait été transféré ni mis à pied à la suite de l'entente signée avec TFT en novembre 2005.

II - Contexte et faits

[4] Chemin de fer QNS&L est une filiale de la Compagnie minière Iron Ore Canada (IOC) et elle exploite un chemin de fer de plus de 400 kilomètres, qui s'étend de Sept-Îles (Québec) à Labrador-City (Terre-Neuve et Labrador). Elle compte près de 400 employés centralisés à 95% à Sept-Îles. Avant la fermeture des installations minières de IOC à Schefferville, la vocation principale de Chemin de fer QNS&L était de transporter du minerai de fer en provenance de Schefferville et de Labrador City (Terre-Neuve et Labrador) vers Sept-Îles. Au début des années 1980, IOC a cessé son exploitation minière à Schefferville, et Chemin de fer QNS&L a alors cessé de transporter le minerai de fer en provenance de la mine de Schefferville. Depuis ce temps, elle continue le transport de minerai de fer de IOC et Mines Wabush de Labrador City vers Sept-Îles.

[5] Le 19 février 1993, le syndicat a été accrédité par le Conseil à titre d'agent négociateur des employés affectés à l'exploitation du Chemin de fer QNS&L pour une unité de négociation définie comme suit:

Tous les employés du service d'exploitation du Chemin de fer Québec North Shore & Labrador, à l'exclusion des chefs de train, des serre-freins, des mécaniciens de locomotive, des contremaîtres et de ceux de rang supérieur. (6174-U)

[6] Les activités liées à l'exploitation du chemin de fer consistent à faire l'entretien de la voie ferrée que possède Chemin de fer QNS&L. Une convention collective a été signée entre le syndicat et Chemin de fer QNS&L le 4 novembre 2004 et était en vigueur jusqu'au 28 février 2007.

[7] Comme activité complémentaire au transport ferroviaire de minerai, Chemin de fer QNS&L effectue aussi le transport ferroviaire de passagers et de marchandises. Elle dessert la ville de Labrador City, et les chalets et pourvoies à proximité de la voie ferrée. Toujours en complément de ses activités ferroviaires, Chemin de fer QNS&L manutentionne, à l'aide d'équipements spécialisés, le minerai arrivant à Sept-Îles en déversant les wagons, en entassant le minerai, en le récupérant et en le chargeant à bord des navires minéraliers qui le transportent par la suite partout dans le monde.

[8] Chemin de fer QNS&L fait également l'entretien de la voie ferrée, de la flotte de wagons, des locomotives, des équipements lourds et d'entretien, des équipements de manutention et des diverses autres installations tant sur son site que celui de IOC.

[9] Le 28 novembre 2005, en vertu d'un document intitulé « Asset Purchase Agreement » [Entente d'achat d'actifs] (l'entente), TFT a acheté de Chemin de fer QNS&L un tronçon de la voie ferrée connu sous le nom de subdivision Menihek ainsi que le terrain sur lequel est située cette voie. La subdivision Menihek se situe entre Emeril, (Terre-Neuve et Labrador) et Schefferville (Québec). L'article 3 de l'entente signée en novembre 2005 décrit en ces termes les éléments d'actif achetés par TFT :

Article 3 - ACHAT D'ACTIFS

3.1 Éléments d'actif achetés

Suivant les modalités établies et sous réserve de la réalisation des conditions énoncées dans les présentes, Chemin de fer QNS&L convient de vendre, transférer et céder à [TFT], et [TFT] convient d'acheter et d'accepter de QNS&L, à la date de clôture, la totalité des droits, titres et participations de QNS&L dans les biens immobiliers et personnels suivants, y compris la subdivision Menihek de QNS&L, mais excluant les biens exclus :

a) les terrains acquis;

b) la totalité des installations ferroviaires en faisant partie intégrante, qu'il s'agisse de voies principales ou de voies de garage, y compris les plates-formes, les rails, les traverses, les attaches de rail, les coeurs, les aiguillages, le ballast, la superstructure de la voie, le matériel pour voies ferrées, les stocks de voies, les chevalets, les ponts-rails, les ponceaux, les signaux, les installations de communication et de signalisation (les tours de radio et de micro-ondes, les guérites de signalisation, les lignes de poteaux), les immeubles, les zones de stationnement et d'entreposage, les dépôts, les gares de triage, les dispositifs de protection aux passages à niveau et les autres améliorations ferroviaires, les accessoires fixes, les structures et les autres accessoires situés sur les terrains acquis et, de façon générale, tous les autres biens immeubles utilisés en rapport avec l'exploitation de la subdivision Menihek et tous les stocks habituels de rails, attaches et matériel de voie de remplacement ordinairement conservés sur place par Chemin de fer QNS&L dans la subdivision Menihek, le cas échéant;

c) tous les outils à main dans les immeubles de la section d'ingénierie situés sur les terrains acquis, sous réserve de l'usure normale et d'autres changements qu'ils pourraient subir dans le cours normal des activités jusqu'à la date de clôture, ainsi que le matériel, les pièces, l'équipement, les machines et les fournitures pour l'entretien des voies, du matériel roulant ferroviaire ou des locomotives, dans chaque cas situés dans la subdivision Menihek à la date de clôture;

d) la totalité des contrats pris en charge mentionnés à l'annexe C, sous réserve toutefois des restrictions indiquées à l'article 8.2 relatif à la cession de baux, de licences, de contrats et d'ententes sans autorisation;

Dans l'éventualité où d'autres ententes semblables seraient repérées par QNS&L après la date d'exécution, QNS&L s'engage à céder à [TFT], sous réserve de l'article 8.2;

e) les originaux (dans la mesure du possible) ou des copies des plans d'emprise, des actes d'acquisition et des autres titres de propriété ayant trait aux biens-fonds acquis, des contrats inclus dans les biens acquis ainsi que des plans et de l'information ayant trait à l'évaluation des terres et à l'imposition municipale, des dessins techniques, des schémas, des rapports, des inspections, des tests et des documents semblables ayant trait à la construction, à la modification, à l'inspection et au testage de la subdivision Menihek;

f) sauf indication contraire dans la présente entente ou dans les autres ententes qui y sont mentionnées, la totalité des droits et avantages ainsi que la totalité des devoirs et obligations associés à la subdivision Menihek et à l'exploitation de l'entreprise ferroviaire, que [TFT] prend en charge par les présentes à titre de successeur.

(traduction)

[10] Le contrat ne prévoit le transfert d'aucun employé de Chemin de fer QNS&L. Le prix de vente convenu entre les parties selon l'entente est de un dollar (1 \$). L'entente a été déposée à l'audience sous la pièce de preuve P-2 (onglet C-1).

[11] Les employés de TFT assignés à l'entretien de la voie ferrée ne sont pas représentés par un agent négociateur.

III - La preuve

A - Le syndicat

1 - M. Jean-Guy Chassé

[12] M. Chassé est au service de Chemin de fer QNS&L depuis le 14 mars 1988. Il est mécanicien d'entretien. Il a exercé des fonctions syndicales depuis 1979 et a participé aux négociations de la dernière convention collective de travail. Il a décrit ce qu'étaient les activités de transport par Chemin de fer QNS&L sur la subdivision Menihek, soit la voie ferrée qui a été vendue à TFT en novembre 2005.

[13] Selon le témoin, Chemin de fer QNS&L assurait le transport de passagers et de marchandises sur ce tronçon. À chaque semaine, un train effectuait transport aller-retour des passagers et un autre train effectuait le transport des marchandises, principalement pour les habitants de Shefferville. Il

a précisé que très peu ou pas de travailleurs de Chemin de fer QNS&L utilisaient le train de passagers.

[14] Toujours en ce qui concerne la subdivision Menihek, il précise qu'en 2004, six employés travaillaient à l'entretien de la voie ferrée. Ces employés assuraient la patrouille et l'inspection à raison de deux fois par semaine et réparaient la voie avant que chaque train ne passe, si cela était nécessaire. M. Chassé a affirmé que depuis novembre 2005, Chemin de fer QNS&L n'avait aucun employé affecté à la subdivision Menihek, y compris à Schefferville.

[15] En contre-interrogatoire, M. Chassé a indiqué que le système de signalisation de la voie ferrée a été abandonné en 1982, soit depuis que le transport de minerai ne se fait plus. Il a précisé que, pour l'année 2004 - 2005, le déneigement de la voie ferrée avait été confié à un sous-traitant. Il a également mentionné que, depuis 1988, il n'y avait plus de campement permettant aux travailleurs d'y demeurer. Le témoin lui-même n'était pas retourné au tronçon depuis 1999. Concernant l'état de la voie ferrée, le témoin a vaguement dit ne pas avoir été au courant du nombre de joints défectueux.

2 - M. Lorrie Lavallée

[16] M. Lavallée est un retraité de Chemin de fer QNS&L. Il y a travaillé jusqu'en mars 2005. Il a occupé différents postes, dont celui d'opérateur de machine. Il a travaillé à la subdivision Menihek à chaque été, de 1988 à 2004, et s'occupait de l'entretien de la voie. Il a mentionné qu'avant de prendre sa retraite, le Directeur des opérations de TFT a pris contact avec lui en décembre 2004. Compte tenu de l'expérience du témoin chez Chemin de fer QNS&L, TFT souhaitait qu'il aille travailler pour eux, puisqu'elle avait l'intention d'acquérir la subdivision Menihek. Le témoin n'a pas accepté l'invitation de TFT, mais lui a fait savoir qu'il prenait sa retraite quelques mois après et qu'il serait alors intéressé. Une fois à la retraite, M. Lavallée a travaillé pour TFT du mois d'avril à la fin décembre 2005, sur une base contractuelle. M. Richard Bell, chef des opérations et directeur général, lui avait demandé de faire l'inspection de la voie ferrée. Il a travaillé avec M. Lorrie Galichon, également retraité de Chemin de fer QNS&L.

[17] En tant qu'employé de TFT, M. Lavallée devait fournir un rapport à M. Galichon sur l'état de la voie ferrée ainsi que le type de réparation qu'il fallait effectuer pour la remettre en bon état. Le témoin a dit avoir fourni de la formation à des employés de TFT. Se référant à une liste d'employés de TFT produite comme pièce de preuve P-2 (onglet C-2), M. Lavallée a confirmé avoir fourni de la formation aux employés dont les noms y figuraient et que seulement deux d'entre eux avaient de l'expérience.

[18] En contre-interrogatoire, M. Lavallée a dit reconnaître un document produit comme pièce de preuve P-7, qui est un rapport d'inspection de la voie ferrée de la subdivision Menihek effectuée par le témoin et M. Galichon. Ce rapport avait été remis à TFT en juin 2005. Le témoin a admis que le mauvais état de la voie ferrée aurait pu causer un déraillement et que les trains devaient donc rouler à vitesse réduite. Le témoin a également admis que des réparations importantes à la voie ferrée avaient été nécessaires.

B - TFT

1 - M. Richard Bell

[19] M. Bell est au service de TFT depuis septembre 2004, à titre de directeur général et chef des opérations. Ses services ont été retenus par TFT en raison de sa grande expertise dans le domaine ferroviaire, telle que démontrée dans son curriculum vitae. TFT est une entreprise de transport ferroviaire qui regroupe trois conseils de bande autochtones. M. Bell a précisé qu'elle a été créée en septembre 2003 en vue d'exploiter un train de passagers et de marchandises sur la voie ferrée de la subdivision Menihek pour les communautés autochtones avoisinantes. L'entreprise n'effectue aucun transport de minerai. M. Bell a été engagé par TFT avant que ne soit conclue l'entente avec Chemin de fer QNS&L en novembre 2005. Il a précisé qu'il fournissait ses services auprès de TFT sur une base contractuelle. Le mandat qu'on lui avait confié était de remettre en service la voie ferrée de la subdivision Menihek. Pour ce faire, il a identifié l'équipement dont TFT aurait besoin pour exploiter sa nouvelle entreprise. Il a décrit les acquisitions qu'il avait faites depuis novembre 2004, dont l'achat de deux locomotives, des voitures, une voiture-restaurant, une voiture génératrice, des

camions dotés d'équipement ferroviaire, des régulateurs de ballastre, un changeur de rail, une grue et d'autres équipements spécialisés, au coût de plusieurs millions de dollars.

[20] M. Bell a indiqué que les activités de TFT étaient entièrement financées par Transport Canada. Selon lui, le budget d'investissements consenti à TFT par Transport Canada représentait plus de 17 millions de dollars et le budget d'exploitation annuel est d'environ 6 millions de dollars.

[21] Il a ajouté que les employés de TFT sont pour la plupart des autochtones, mis à part le personnel qui a été engagé pour donner de la formation aux autochtones. Certains employés retraités de Chemin de fer QNS&L, soit MM. Lavallée et Galichon, ont été embauchés par TFT de façon temporaire, dans le but de former les nouveaux employés autochtones qui n'avaient aucune expérience dans le domaine ferroviaire. Par ailleurs, l'acquisition de la subdivision Menihek n'a donné lieu à aucun transfert d'employés de Chemin de fer QNS&L.

[22] M. Bell a expliqué le contexte de l'acquisition de la subdivision Menihek. Selon le témoin – et ces faits sont non contestés par la partie adverse – Chemin de fer QNS&L a annoncé vers 2004 son intention d'abandonner le transport ferroviaire sur la subdivision Menihek, en l'occurrence le transport de passagers et de marchandises qu'elle exploitait jusqu'alors à raison d'une fois par semaine (aller et retour).

[23] En revanche, le témoin a ajouté que le ministre des Transports à l'époque aurait déclaré que le maintien d'une ligne de transport ferroviaire pour le transport de passagers et de marchandises entre Emeril et Schefferville constituait un service essentiel. Toujours selon le témoin, Transports Canada aurait tenté d'identifier une entreprise susceptible d'assurer le transport ferroviaire de la subdivision Menihek, mais sans succès. C'est donc dans ce contexte que TFT a vu le jour. Il s'agit de la première entreprise de chemin de fer autochtone au Canada.

[24] Le témoin a précisé qu'en juin 2005, soit avant que la transaction du mois novembre n'ait eut lieu, TFT a obtenu l'autorisation de Chemin de fer QNS&L afin de procéder à une inspection de la voie ferrée sur la subdivision Menihek. Il a indiqué que cette inspection a révélé d'importantes défaillances qui compromettaient l'utilisation de la voie ferrée en toute sécurité. Pour illustrer la

mauvaise condition de la voie ferrée en question, le témoin a fait référence à des photographies prises avant l'acquisition par TFT dudit tronçon et déposées en preuve. Le témoin explique que les photographies montrent une voie ferrée envahie par la végétation et laissée à l'abandon. Il soutient que ces photographies démontrent que la voie ferrée était non sécuritaire.

[25] Le témoin a précisé que, bien qu'elle n'était pas propriétaire de la subdivision Menihek, TFT a demandé et obtenu l'autorisation de procéder à certains travaux de réparation jugés urgents pour assurer l'utilisation de la voie ferrée en toute sécurité. Selon le témoin, ces travaux auraient été effectués à l'automne 2005. Parallèlement à ces travaux, et avant qu'elle ne devienne propriétaire de la subdivision Menihek, TFT a aussi entrepris les travaux de réfection de la station de train de Schefferville ainsi que la construction d'un atelier à Schefferville et d'un campement pour ses employés situés à Esker. Le témoin a précisé qu'aucune indemnisation n'avait été prévue afin de dédommager TFT relativement aux travaux effectués, advenant que la transaction avec Chemin de fer QNS&L ne se matérialiserait pas.

[26] TFT a finalement fait l'acquisition de la voie ferrée de la subdivision Menihek ainsi que du terrain sur lequel est située cette voie le 28 novembre 2005. Le témoin a admis que du matériel et des équipements ont également été achetés par TFT dans le cadre de cette entente, mais que ces immeubles étaient inutilisables compte tenu de leur vétusté. M. Bell a précisé que dans les faits, aucun outil ou équipement, et aucune machinerie ou fourniture n'a été transféré de Chemin de fer QNS&L à TFT, contrairement aux modalités de l'entente. Il a ajouté que certains outils ou équipements ont été abandonnés par Chemin de fer QNS&L, mais ils étaient dans un état tel qu'ils ne pouvaient être utilisés.

[27] Le témoin a admis que, dans le cadre de la transaction, cinq contrats portant sur l'utilisation de voies ferrées situées aux abords de la subdivision Menihek ont été transférés à TFT. Il a toutefois précisé qu'à l'exception du contrat avec Imperial Oil Limited, qui rapporte 700 \$ par an, les autres contrats ont pris fin.

[28] M. Bell a ajouté que TFT exploite sa nouvelle entreprise de transport ferroviaire depuis le 1^{er} décembre 2005. Elle utilise son propre équipement, ses propres ressources financières et

matérielles, et fait appel à ses propres employés – pour la plupart des autochtones – qui sont responsables de l’entretien de la voie ferrée. Le témoin a déclaré que les employés qui travaillent à partir de Schefferville peuvent utiliser les nouvelles installations de TFT aux campements d’Esker et d’Emeril.

[29] TFT exploite deux trains de passagers par semaine, alors que Chemin de fer QNS&L en n’exploitait qu’un. Le témoin a indiqué que de nouveaux services sont également offerts aux passagers, soit la vente de repas chauds et le transport de canots. Il a précisé que, contrairement à Chemin de fer QNS&L, TFT n’effectue aucun transport de minerai.

IV - Position des parties

A - Le syndicat

[30] Le procureur du syndicat a fait référence et commenté certaines décisions importantes du Conseil à l’appui de sa preuve qui, selon lui, démontre qu’il y a continuité des activités de Chemin de fer QNS&L au profit de TFT. Il a également fait référence aux modalités de l’entente qui démontrent qu’il y a eu transfert des activités de transport ferroviaire de Chemin de fer QNS&L à TFT.

[31] Il a également fait état du contexte législatif dans lequel se sont déroulées les discussions et négociations qui ont donné lieu à l’entente conclue le 28 novembre 2005. Il a renvoyé le Conseil à la pièce de preuve P-1 (onglet 5), qui est le certificat d’aptitude délivré à TFT par l’Office des transports du Canada, ainsi qu’à certains articles de la *Loi sur les transports au Canada* pour démontrer que Chemin de fer QNS&L devait d’abord cesser le transport de marchandises et de passagers pour que TFT en devienne l’acquéreur. Le procureur a soutenu que cela prouve bien qu’il s’agit d’une situation où il y a continuation des activités de l’entreprise.

[32] Le procureur a rappelé au Conseil que Chemin de fer QNS&L n’effectuait pas seulement le transport de minerai mais également le transport de marchandises et de passagers. Ce faisant, le transport de marchandises et de passagers sur la subdivision Menihek sont dissociables du reste des

activités de Chemin de fer QNS&L. Il a soutenu enfin que TFT a fait appel aux connaissances de deux employés retraités de Chemin de fer QNS&L, ce qui a suffi pour remettre les lieux en bon état et rendre la voie ferrée conforme aux normes de transport ferroviaire. Il est d'avis que même si des investissements majeurs ont été effectués par TFT pour remettre la voie ferrée en bon état, cela n'empêche pas qu'il y ait eu transfert et vente au sens du *Code*. Tout en renvoyant le Conseil à la décision *Ivanhoe inc. c. TUAC, section locale 500*, [2001] 2 R.C.S. 565, le procureur du syndicat a souligné que Chemin de fer QNS&L a cédé son droit d'exploitation de transport ferroviaire à TFT et que cela constitue – tout comme dans l'affaire *Ivanhoe inc. c. TUAC, section locale 500*, précitée – une cession d'entreprise. Il a demandé au Conseil de déclarer qu'il y a eu vente d'entreprise au sens du *Code*.

B - TFT

[33] Le procureur de TFT a soutenu que pour qu'il y ait vente d'entreprise au sens de l'article 44 du *Code*, il doit y avoir eu vente ou transfert d'une entreprise active. Dans la présente affaire, le procureur est d'avis qu'outre le transfert de la voie ferrée et du terrain, les composantes essentielles de Chemin de fer QNS&L n'ont pas été transférées. Il a fait référence à la décision de la Cour suprême du Canada *U.E.S., Local 298 c. Bibeault*, [1988] 2 R.C.S. 1048, dans laquelle le juge Beetz a adopté la définition suivante de la notion d'entreprise :

... un ensemble organisé suffisant des moyens qui permettent substantiellement la poursuite en tout ou en parties d'activités précises. ... l'entreprise exige pour sa constitution une addition valable de plusieurs composantes qui permettent de conclure que nous sommes en présence des assises mêmes qui permettent de conduire ou de poursuivre les mêmes activités : c'est ce qu'on appelle le *going concern*. ...

(page 1105)

[34] Ainsi, d'après le procureur de TFT, la notion de transfert ou de vente d'entreprise exige la vente ou le transfert d'un ensemble organisé de moyens ou d'un véhicule économique fonctionnel qui peut être exploité d'une manière indépendante. Le procureur a soutenu que le transfert résultant de l'entente entre Chemin de fer QNS&L et TFT survenue le 28 novembre 2005 n'était pas un ensemble organisé de moyens ou un véhicule économique fonctionnel qui pouvait être exploité d'une manière indépendante. Il a également fait valoir que l'activité principale de Chemin de fer QNS&L n'était

pas le transport de passagers mais bien le transport du minerai, car le transport de passagers n'était qu'une activité secondaire. Il a soutenu qu'à partir du moment où le transport du minerai a été abandonné en 1980, Chemin de fer QNS&L a aussi abandonné l'exploitation de la voie ferrée.

[35] Relativement à TFT, selon son procureur, la preuve a démontré qu'il s'agissait d'une entreprise autochtone dont le but est de desservir la clientèle autochtone. Il est d'avis qu'il ne s'agit pas du même type d'entreprise que celle exploitée par Chemin de fer QNS&L.

[36] En ce qui concerne les deux employés retraités de Chemin de fer QNS&L qui ont travaillé chez TFT, le procureur est d'avis que la preuve a démontré qu'ils ont travaillé durant une courte période pour effectuer l'inspection de la voie ferrée et participer à sa réfection.

[37] Le procureur a ajouté que la preuve a démontré que la voie ferrée n'était pas utilisable et qu'une voie ferrée sans équipement ni personnel est inutile. D'après le procureur, la preuve a également démontré que le tronçon qui a été transféré avait été abandonné par Chemin de fer QNS&L et que, par conséquent, il n'a pu être vendu. De plus, Chemin de fer QNS&L n'a pas non plus transféré les droits d'exploitation à TFT puisque c'est le gouvernement du Canada qui est autorisé à le faire. Il a invoqué l'article 90 de la *Loi sur les transports au Canada* pour prouver qu'un certificat d'aptitude doit être délivré par l'Office des transports du Canada, pour un projet de construction ou d'exploitation d'un chemin de fer.

[38] Enfin, le procureur a soutenu que le syndicat avait le fardeau de prouver qu'il y a eu vente d'entreprise au sens du *Code* et qu'il ne s'est pas acquitté de ce fardeau. Il a conclu qu'il n'y a eu aucun transfert d'employés ni transfert de contrat et qu'il s'agissait d'une simple vente d'éléments d'actif et non d'une vente d'entreprise.

V - Analyse et décision

[39] Les effets d'une déclaration de vente d'entreprise en vertu de l'article 44 du *Code* sont clairs. L'agent négociateur des employés travaillant dans l'entreprise cédée continue de représenter ces derniers et toute convention collective applicable à la date de la vente lie l'acquéreur.

[40] Les dispositions pertinentes du *Code* à ce sujet se lisent comme suit:

44. (1) Les définitions qui suivent s'appliquent au présent article et aux articles 45 à 47.1

« entreprise » Entreprise fédérale, y compris toute partie de celle-ci.

« entreprise provinciale » Installations, ouvrages, entreprises — ou parties d'installations, d'ouvrages ou d'entreprises — dont les relations de travail sont régies par les lois d'une province.

« vente » S'entend notamment, relativement à une entreprise, du transfert et de toute autre forme de disposition de celle-ci, la location étant, pour l'application de la présente définition, assimilée à une vente.

44. (2) Les dispositions suivantes s'appliquent dans les cas où l'employeur vend son entreprise

(a) l'agent négociateur des employés travaillant dans l'entreprise reste le même;

(b) le syndicat qui, avant la date de la vente, avait présenté une demande d'accréditation pour des employés travaillant dans l'entreprise peut, sous réserve des autres dispositions de la présente partie, être accrédité par le Conseil à titre d'agent négociateur de ceux-ci;

(c) toute convention collective applicable, à la date de la vente, aux employés travaillant dans l'entreprise lie l'acquéreur; and

(d) l'acquéreur devient partie à toute procédure engagée dans le cadre de la présente partie et en cours à la date de la vente, et touchant les employés travaillant dans l'entreprise ou leur agent négociateur.

...

46. Il appartient au Conseil de trancher, pour l'application de l'article 44, toute question qui se pose, notamment quant à la survenance d'une vente d'entreprise, à l'existence des changements opérationnels et à l'identité de l'acquéreur.

[41] La présente demande a été présentée par le syndicat en sa qualité d'agent négociateur accrédité de tous les employés affectés à l'exploitation de Chemin de fer QNS&L, à l'exception des chefs de train, des serre-freins, des mécaniciens de locomotive, des contremaîtres et de ceux de rang supérieur. Les employés représentés par le syndicat assurent l'entretien de la voie ferrée, dont le

déneigement et la réparation des rails. Chemin de fer QNS&L a cédé, le 28 novembre 2005, **une partie** du chemin de fer dont elle était propriétaire, soit la subdivision Menihek reliant Emeril à Schefferville.

[42] Dans l'affaire *Parrish & Heimbecker, Limited*, [2004] CCRI n° 264; et 117 CLRBR (2d) 201, le Conseil a dit ce qui suit à l'égard de l'objet visé par l'article 44 du *Code* :

[14] L'objet de l'article 44 du *Code* n'est pas de restreindre ni de limiter la manière dont un employeur peut céder son entreprise. L'article 44 offre la garantie que les droits de négociation ne seront pas soudainement éteints par un changement de propriétaire ou de la structure d'une entreprise. D'après l'auteur Georges W. Adam, *Canadian Labour Law*, 2^e édition, Aurora, Canada Law Book Inc., 1993, les différentes commissions des relations de travail ont analysé les droits et obligations du successeur ayant été appelées à déterminer s'il y avait eu vente au sens de la définition législative élargie du terme et si l'objet de la vente ou de la cession constituait une entreprise ou partie d'une entreprise. Les commissions provinciales et fédérales ont dans tous les cas adopté une interprétation large et libérale des dispositions relatives à la vente (voir *Seaspan International Ltd.* (1979), 37 di 38; et [1979] 2 Can LRBR 213 (CCRT n° 190); *Terminus Maritime Inc.* (1983) 50 di 178; et 83 CLLC 16,029 (CCRT n° 402); *Lester (W.W.) (1978) Ltd. c. Association unie des compagnons et apprentis de l'industrie de la plomberie et de la tuyauterie, section locale 740*, [1990] 3 R.C.S. 644; *U.S. Airways Inc. et autre*, précitée; et *Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique et autre*, 25 octobre 2001 (CCRI LD 530)).

(pages 6; et 205)

[43] Toujours dans l'affaire *Parrish & Heimbecker, Limited*, précitée, le Conseil a réitéré le critère composé de quatre volets énoncé dans l'affaire *Halifax Grain Elevator Limited* (1991), 85 di 42; 15 CLRBR (2d) 191; et 91 CLLC 16,033 (CCRT n° 867) et qui doit être appliqué pour déterminer s'il y a eu vente d'entreprise au sens du *Code* :

1. L'acheteur exploite-t-il effectivement une « entreprise active » fédérale?
2. Le vendeur exploitait-il (ou contrôlait-il) effectivement lui-même, en totalité ou en partie, cette « entreprise active » fédérale, avant que la vente ait lieu?
3. Y avait-il des droits de négociation syndicaux liés d'une quelconque façon à cette entreprise ou partie d'entreprise du vendeur qui aurait été vendue?
4. Y a-t-il effectivement eu vente ou transfert de cette même entreprise ou partie d'entreprise à l'acheteur?

(pages 46; 195; et 14,393)

[44] Étant donné que les trois premiers volets du critère énoncé ci-dessus ne sont pas contestés, la seule question à trancher dans la présente affaire est celle de savoir si, compte tenu des faits présentés, il y a eu vente ou transfert d'une **partie de l'entreprise** de Chemin de fer QNS&L **en vertu de l'article 44 du Code**. En d'autres termes, Chemin de fer QNS&L a-t-elle cédé une partie de son entreprise lorsque TFT a, le 28 novembre 2005, fait l'acquisition de la subdivision Menihek?

[45] Certains faits présentés en preuve entourant l'entente intervenue en novembre 2005 retiennent l'attention du Conseil en ce qu'ils sont déterminants pour trancher la présente demande :

- Chemin de fer QNS&L a cédé à TFT une partie de la voie ferrée dont elle était propriétaire, soit le tronçon entre Emeril et Schefferville, appelé subdivision Menihek, pour la somme symbolique de 1 dollar (1\$);
- depuis 1982, Chemin de fer QNS&L n'utilisait plus ce tronçon pour exercer son activité principale, soit le transport de minerai de fer; cela correspondait au moment où IOC a cessé d'exploiter la mine de Schefferville;
- d'après la preuve présentée, aucun employé n'a fait l'objet d'un transfert ni dans le cadre de l'entente de novembre 2005 ni dans les faits;
- l'Office des transports du Canada a délivré le certificat d'aptitude à TFT quant à l'exploitation du tronçon dont il s'est porté acquéreur;
- les activités de TFT sont entièrement financées par Transport Canada, tant au niveau du budget d'investissements que d'exploitation, et les services qu'elle offre sont axés sur les besoins des passagers autochtones;
- le tronçon acheté par TFT était en piètre état et d'importants travaux de réfection ont été effectués pour y permettre le transport ferroviaire; en outre, d'importantes sommes d'argent ont été investies pour l'acquisition d'équipement;

- la station de Schefferville a été remise en activités depuis que TFT a fait l'acquisition du tronçon;

- les employés de TFT qui sont responsables de l'entretien de la voie ferrée sont tous installés à Schefferville et les campements d'Esquer et d'Emeril ont été rénovés.

[46] Dans *Saskatoon Airport Authority et autres*, [2005] CCRI n° 340, le Conseil a étudié la jurisprudence traitant des demandes de déclaration de vente d'entreprise. Il a notamment fait référence à une décision de la Commission des relations de travail de l'Ontario (CRTO), *Metropolitan Parking Inc.*, [1979] OLRB Rep. Dec. 1193, dans laquelle elle avait rejeté une demande de déclaration de vente d'entreprise. En rendant sa décision, la CRTO a énoncé des principes entourant les situations où il y a disposition d'une entreprise :

« 36. Même si la loi porte sur les relations du travail, « l'entreprise » n'est pas synonyme de ses employés ou du travail qu'ils accomplissent. Dans des cas exceptionnels, les compétences, les capacités, le savoir-faire et les contacts d'affaires accumulés des employés peuvent être si cruciaux ou irremplaçables que leur perte sonnerait le glas d'une partie, voire de la totalité de l'entreprise, à titre d'entreprise active; mais ces cas sont rares. La plupart du temps, le maintien en fonction des employés du prédécesseur ne constitue qu'un des nombreux critères dont il faut tenir compte...

...

44. Pour qu'une transaction soit considérée comme une « vente d'entreprise », il doit y avoir bien davantage que l'exécution d'une fonction analogue par une autre entité commerciale. Il doit y avoir transfert par le prédécesseur des éléments essentiels de l'entreprise en bloc ou à titre d'« entreprise active ». Une entreprise n'est pas synonyme de sa clientèle ou du travail accompli ou de ses employés, mais plutôt de la structure économique utilisée pour attirer la clientèle ou exécuter le travail. Le législateur aurait pu prévoir le maintien des droits de négociation quand il y a continuation du travail exécuté, mais il ne l'a pas fait. Les droits de négociation sont maintenus seulement dans les cas où l'employeur transfère son entreprise. L'utilisation de la forme active et de l'adjectif possessif n'est pas fortuite.

(pages 1209-1211 et 1214; traduction) »

(pages 22-23; c'est nous qui soulignons)

[47] Les principes énoncés dans *Metropolitan Parking Inc.*, précitée, ont été retenus par le Conseil dans des décisions ultérieures. Dans *CAFAS Inc.* (1984), 56 di 54; 7 CLRBR (NS) 1; et 84 CLLC 16,034 (CCRT n° 463), le banc de révision du Conseil a rejeté la conclusion de vente d'entreprise du banc initial, et a confirmé son adhésion aux principes énoncés dans *Metropolitan Parking Inc.*, précitée :

Finalement, dans *Terminus Maritime Inc.*, *supra*, le Conseil, siégeant en séance plénière, comme on l'a mentionné plus haut, a décidé d'adopter les principes énoncés dans *Metropolitan Parking Inc.*, *supra*, pour déterminer s'il y avait eu vente en vertu de l'article 144 [devenu l'article 44]. Nous croyons que l'adoption, par tous les membres du Conseil, des principes de *Metropolitan Parking Inc.* témoigne d'une acceptation sans équivoque de la décision que la Commission de l'Ontario a rendue dans cette affaire.

(*CAFAS Inc.*, précitée, pages 70; 18-19; et 14,297)

[48] Dans l'affaire qui nous occupe, le Conseil convient que, jusqu'en 2005, Chemin de fer QNS&L assurait le transport de passagers et de marchandises même si la voie ferrée était en piètre état. Selon la preuve entendue, une inspection systématique de la voie ferrée devait être effectuée avant le passage des trains de passagers et de marchandises, qui y passaient une fois par semaine. Le Conseil convient également qu'il a fallu que Chemin de fer QNS&L cesse ses activités de transport ferroviaire de la subdivision Menihek avant que l'Office des transports du Canada puisse délivrer un nouveau certificat d'aptitude à TFT pour ledit tronçon.

[49] Cependant, malgré la vente d'une partie de la voie ferrée qu'elle exploitait, soit la subdivision Menihek, Chemin de fer QNS&L n'a pas mis fin pour autant à ses activités, dont la principale est le transport du minerai. D'ailleurs, les droits de négociation du syndicat rattachés au transport ferroviaire de Chemin de fer QNS&L sont toujours existants malgré le fait que la subdivision Menihek ait été vendue à TFT.

[50] Comme mentionné précédemment, une entreprise n'est pas synonyme du travail accompli par ses employés. Dès lors, le fait qu'il y ait des activités de transport ferroviaire exercées par les employés de TFT sur le tronçon sur lequel Chemin de fer QNS&L faisait auparavant du transport de marchandises et de passagers n'est pas un critère déterminant pour formuler une déclaration de vente d'entreprise au sens de l'article 44 du *Code*. Comme nous le rappelle la décision *Metropolitan Parking Inc.*, précitée, il doit y avoir une vente réelle de l'entreprise ou d'une partie distincte de celle-ci. Il doit y avoir transfert par le prédécesseur des éléments essentiels de l'entreprise en bloc ou à titre d'« entreprise active ».

[51] Par ailleurs, le Conseil a mentionné à plusieurs reprises qu'il est nécessaire d'examiner un ensemble de circonstances avant de conclure qu'il y a eu vente d'entreprise au sens du *Code*. Dans l'affaire *Parrish & Heimbecker, Limited*, précitée, le Conseil a apporté les précisions qui suivent à ce sujet:

[19] Pour déterminer si une transaction donne lieu à un transfert d'entreprise, il faut examiner l'ensemble des circonstances et soupeser les facteurs qui pointent dans une direction plutôt que dans l'autre. De nombreux facteurs peuvent être pertinents, mais peu d'entre eux sont déterminants ou complets en eux-mêmes.

(pages 8; et 206)

[52] Dans cette affaire, un syndicat avait présenté une demande de déclaration de vente d'entreprise après que la Saskatchewan Wheat Pool eut fermé définitivement un élévateur à grains et qu'elle eut vendu ses éléments d'actif à une autre entreprise. L'employeur successeur contestait la demande du syndicat et soutenait que lorsqu'il a pris possession de l'établissement, il ne contenait pas de grains, le bureau était vide et aucun des autres articles nécessaires à l'exploitation de son entreprise ne s'y trouvait. Le Conseil a conclu qu'il y avait alors **eu transfert de biens meubles d'une entreprise à une autre** mais que rien ne permettait de conclure qu'il y avait alors eu vente d'entreprise aux fins de l'application de l'article 44 du *Code*. Le Conseil a donc rejeté la demande de déclaration de vente en faisant les commentaires suivants:

[34] Si l'on examine dans leur ensemble, le contrat de vente écrit et les faits entourant la vente, dont l'intention des parties que l'on peut tirer de ce qui précède, on ne peut rien trouver qui appuie l'allégation du SSG que [Saskatchewan Wheat Pool] a assuré une continuité sur le plan de la gestion et des produits et qu'il y a eu transfert réel d'un fonds commercial.

(*Parrish & Heimbecker, Limited*, précitée, pages 13; et 211)

[53] En ce qui concerne les faits et circonstances entourant l'acquisition par TFT de la subdivision Menihek dans le présent dossier, pouvons-nous conclure qu'il s'agit d'une situation où il y a eu un transfert d'une partie de l'entreprise? Le Conseil estime que, pour répondre à cette question, il est important de se rappeler quelle était la nature de l'entreprise de Chemin de fer QNS&L avant et après qu'elle eut vendu la subdivision Menihek à TFT.

[54] La preuve démontre que le transport de minerai est l'activité principale de Chemin de fer QNS&L. Elle est le transporteur de minerai de fer de IOC et de Mines Wabush. Dans le cas de Mines Wabush, Chemin de fer QNS&L transporte plus de 240 wagons de minerai quotidiennement. Quant à IOC, elle remet à Chemin de fer QNS&L plus de 700 wagons de minerai à chaque jour. La preuve a aussi démontré que, depuis le début des années 1980, le transport de minerai de fer à partir de Schefferville a cessé, et cela a eu un impact certain sur la partie de la ligne ferroviaire entre Emeril (Terre-Neuve et Labrador) et Schefferville (Québec), soit la subdivision Menihek.

[55] La preuve a également démontré que, depuis que Chemin de fer QNS&L a cessé le transport de minerai sur la subdivision Menihek, elle a progressivement délaissé les immobilisations qui s'y trouvaient, dont la voie ferrée elle-même, elle a fermé les campements des employés, et elle a cessé l'entretien de la signalisation au point où il était devenu impossible d'exploiter ce tronçon sans procéder à des réparations majeures et d'y investir des sommes importantes pour les équipements.

[56] À cela s'ajoute le fait qu'aucun employé n'a été mis à pied chez Chemin de fer QNS&L à la suite de la vente de la subdivision Menihek ni n'a été transféré chez TFT. Il convient à cet égard de rappeler que les dispositions de l'article 44 du *Code* visent avant tout la protection des droits de négociation des employés touchés par une vente d'entreprise. En l'espèce, les employés représentés par le syndicat chez Chemin de fer QNS&L continuent de travailler auprès de cette entreprise et l'entente conclue relativement à la subdivision Menihek avec TFT ne nuit aucunement à leurs droits de négociation et n'affecte pas leur emploi.

[57] Il est vrai qu'à sa lecture même, l'entente du 28 novembre 2005 pourrait sembler être un contrat de vente d'une partie de l'entreprise de Chemin de fer QNS&L. La preuve nous a toutefois démontré que, contrairement aux modalités de l'entente, dans les faits, aucun outil ou équipement, ni aucune machinerie ou fourniture n'ont pu être utilisés par TFT à cause de leur désuétude. TFT a en outre dû procéder à des travaux urgents afin d'assurer l'utilisation de la voie ferrée en toute sécurité. En fait, les équipements avaient été laissés pratiquement à l'abandon par Chemin de fer QNS&L depuis qu'elle avait cessé de transporter le minerai de fer sur ce tronçon. Il est d'ailleurs assez significatif que le montant de la transaction en jeu représente une somme symbolique de 1 dollar (\$).

[58] La preuve a aussi démontré que, depuis le 1^{er} décembre 2005, TFT exploite sa nouvelle entreprise de transport ferroviaire, et utilise à cette fin son propre équipement, ses propres ressources financières et matérielles et ses propres employés, qui sont pour la plupart des autochtones. Tous ces éléments permettent de convaincre le Conseil que Chemin de fer QNS&L ne s'est départie que de certains éléments d'actif qu'elle avait quasi abandonnés, c'est-à-dire le tronçon reliant Emeril à Schefferville.

[59] Le Conseil est d'avis que, compte tenu de la preuve et des observations écrites présentées, il y a eu en l'espèce un transfert d'éléments d'actif d'une entreprise à une autre. Dans les faits, rien n'amène cependant le Conseil à conclure qu'il y a eu transfert d'une entreprise active aux fins de l'article 44 du *Code*.

[60] Pour les motifs énoncés ci-dessus, la présente demande est rejetée. Il s'agit d'une décision unanime du Conseil.

Louise Fecteau
Vice-présidente

Daniel Charbonneau
Membre

Patrick Heinke
Membre