



C.D. Howe Building, 240 Sparks Street, 4th Floor West, Ottawa, Ont. K1A 0X8
Édifice C.D. Howe, 240, rue Sparks, 4^e étage Ouest, Ottawa (Ont.) K1A 0X8

Motifs de décision

Union internationale des opérateurs-ingénieurs,
section locale 115,

requérant,

et

Schnitzer Steel BC, inc.,

employeur.

Dossier du Conseil : 28877-C

Référence neutre : 2012 CCRI **640**

Le 24 avril 2012

Le Conseil canadien des relations industrielles (le Conseil), était composé de M^e Graham J. Clarke, Vice-président, ainsi que de MM. John Bowman et David P. Olsen, Membres.

Procureurs inscrits au dossier

M^e John MacTavish, pour l'Union internationale des opérateurs-ingénieurs, section locale 115;

M^e Earl G. Phillips, pour Schnitzer Steel BC, inc.

Les présents motifs de décision ont été rédigés par M^e Graham J. Clarke, Vice-président.

I – Introduction

[1] Le 26 juillet 2011, l'Union internationale des opérateurs-ingénieurs, section locale 115 (l'UIOI), a présenté au Conseil une demande d'accréditation pour représenter une unité d'employés de

Schnitzer Steel BC, inc. (Schnitzer). D'après certains documents au dossier, Schnitzer fait affaire en Colombie-Britannique (C.-B.) sous la raison sociale « Amix Recycling ».

[2] La société mère de Schnitzer exerce ses activités dans le Nord-Ouest des États-Unis.

[3] L'UIOI a demandé de représenter le groupe suivant d'employés de Schnitzer :

Tous les employés qui travaillent au 12301, rue Musqueam, Surrey (C.-B.) (y compris au Studio), ou rattachés à ce site, à l'exclusion du personnel de sécurité, du personnel de bureau, des chauffeurs de longue distance, des superviseurs et de ceux de niveau supérieur à celui de superviseur.

(traduction)

[4] Dans ses observations des 3 et 8 août 2011, Schnitzer a fait valoir qu'elle exerce des activités de recyclage de la ferraille. Elle a avancé que le Conseil n'avait pas compétence à l'égard de ses activités.

[5] Dans sa réponse du 16 août 2011, l'UIOI n'a guère contesté les faits généraux en l'espèce, mais elle a soutenu que les faits démontraient que Schnitzer exploitait une entreprise de transport interprovincial, ce qui relevait manifestement de la compétence du Conseil.

[6] Pour s'assurer de disposer d'un dossier approprié, et en vertu de l'alinéa 16*k*) du *Code*, le Conseil a demandé à M. Ken Chiang, l'un de ses agents des relations industrielles (ARI), de procéder à une enquête. M. Chiang a produit son rapport de l'ARI le 30 novembre 2011.

[7] Par lettre datée du 6 décembre 2011, l'UIOI a souscrit pour l'essentiel à la description des faits figurant dans le rapport de M. Chiang, mais elle a présenté des observations additionnelles au sujet du transport de matériaux par Schnitzer, pour le compte de tiers, de la C.-B. à l'Alberta. Pour sa part, Schnitzer n'a pas formulé de commentaires additionnels sur le rapport de l'ARI.

[8] Le 6 mars 2012, le Conseil a tenu une vidéoconférence afin d'entendre les arguments juridiques des parties sur la question de la compétence. Chaque partie disposait d'un temps prescrit pour présenter son analyse de droit constitutionnel.

[9] Le Conseil a conclu après délibération que l'entreprise de Schnitzer relevait de la compétence provinciale. La demande d'accréditation de l'UIOI est par conséquent rejetée, pour les motifs exposés ci-dessous.

II – Faits

[10] Schnitzer exerce ses activités à Surrey et à Chilliwack, en C.-B.

A – Chantier de Surrey

[11] Le chantier de Surrey est situé au 12301, rue Musqueam. La ferraille achetée par Schnitzer est apportée à Surrey pour le traitement initial.

[12] Pour des raisons de sécurité, la radiation des métaux est testée avant de les accepter au chantier de Surrey. Les fournisseurs sont rémunérés une fois que la ferraille a été pesée et reçue au chantier.

[13] Schnitzer traite la ferraille de diverses manières, notamment en séparant les matériaux métalliques des non métalliques, et les métaux ferreux des non ferreux. Le traitement de la ferraille par Schnitzer en augmente la valeur lorsqu'elle la revend à ses clients.

[14] Un autre traitement de la ferraille effectué au chantier de Surrey consiste à compacter les métaux selon des dimensions mieux adaptées à leur transport vers les sites où ils sont recyclés, comme des aciéries et des fonderies.

[15] Schnitzer fournit également des « compartiments de grande capacité » (traduction) à diverses entreprises pour qu'elles y déposent leur ferraille. Schnitzer ramasse ensuite les compartiments, traite la ferraille et rétribue les entreprises. Schnitzer transforme aussi de vieilles voitures pour en vendre les composants métalliques.

[16] Le chantier de Surrey compte un répartiteur qui attribue aux conducteurs routiers (chauffeurs de longue distance) de Schnitzer leurs itinéraires réguliers entre la C.-B. et l'Alberta. Ces conducteurs routiers rapportent la ferraille à Surrey en vue de son traitement. Leur port d'attache, de même que celui des camions et des remorques qu'ils utilisent, est le dépôt de Chilliwack.

B – Dépôt de Chilliwack

[17] Au dépôt de Chilliwack, situé au 42255, chemin Arnold, se trouvent l'atelier d'entretien des camions de Schnitzer ainsi qu'un petit point de vente au détail où l'on offre à la fois du métal traité et des matériaux neufs, comme des tuyaux, des plaques et de l'acier.

[18] On ne traite pas le métal au dépôt de Chilliwack.

[19] Certains camions et certaines remorques de Schnitzer sont entreposés au dépôt de Chilliwack. Il y a également un répartiteur à ce dépôt, qui attribue aux conducteurs les livraisons de compartiments de grande capacité faites à des entreprises en vue de la collecte de leur ferraille.

C – Activités en Alberta

[20] Schnitzer dispose de deux centres de transbordement en Alberta, l'un à St. Albert (près d'Edmonton) et l'autre à Fort McMurray. Les employés de Schnitzer en Alberta ramassent la ferraille des alentours et ils la traitent quelque peu pour en faciliter le transport jusqu'au chantier de Surrey.

D – Activités de transport

[21] En plus de rapporter de la ferraille de l'Alberta jusqu'au chantier de Surrey, Schnitzer envoie la ferraille en d'autres lieux pour la traiter davantage.

[22] Certains métaux sont par exemple transportés de Surrey à Tacoma, dans l'État de Washington, où se trouve une installation de traitement spécialisée de la société mère de Schnitzer. On peut

accomplir à cette installation aux États-Unis des tâches pour lesquelles le chantier de Surrey ne dispose pas de l'équipement nécessaire.

[23] Schnitzer transporte également de la ferraille par barge jusqu'à d'autres installations de traitement dans l'État de Washington. Schnitzer a récemment acquis certaines activités d'Amix Salvage & Sales Ltée (Amix Salvage), mais pas celles qui sont liées à l'exploitation des barges. Amix Salvage est demeurée propriétaire des barges utilisées par Schnitzer, à qui elle les loue.

[24] Le Conseil traitera davantage de ce qui distingue Schnitzer et Amix Salvage par la suite dans les présents motifs.

[25] Les camions et remorques de Schnitzer sont parfois vides lorsqu'ils se dirigent vers ses centres de transbordement en Alberta. Ils reviennent de ces centres vers Surrey chargés de la ferraille qui y sera traitée.

[26] Il y a environ 18 à 20 déplacements chaque semaine entre la C.-B. et l'Alberta. Schnitzer recourt parfois aux services d'autres entreprises, lorsque ses propres camions ne suffisent pas à la tâche, pour faire rapporter vers la C.-B. la ferraille en excédent.

[27] Selon la saison, il arrive que Schnitzer transporte divers biens pour des tiers de la C.-B. jusqu'à l'Alberta, lors de 5 à 10 de ses 18 à 20 déplacements interprovinciaux hebdomadaires. Les annexes jointes au rapport de l'ARI font état des nombres de déplacements interprovinciaux suivants effectués au profit de tiers entre décembre 2010 et novembre 2011 :

Mois	Nombre de déplacements de la C.-B. à l'Alberta
Décembre 2010	0
Janvier 2011	0
Février 2011	0
Mars 2011	4

Avril 2011	13
Mai 2011	14
Juin 2011	27
Juillet 2011	35
Août	24
Septembre 2011	22
Octobre 2011	24
Novembre 2011	1
Total	164

[28] Dans ses observations écrites présentées au Conseil, l'UIOI a également mis l'accent sur le fait qu'entre mars et novembre 2010, il y avait eu 154 déplacements de la C.-B. vers l'Alberta où l'on avait transporté des biens pour des tiers.

[29] Le rapport de l'ARI a fait état de quatre clients ayant recouru aux services de transport de Schnitzer. L'un d'eux n'a fait appel à Schnitzer que trois fois, en mars 2011. C'est à cela que s'est limitée cette relation d'affaires.

[30] Un deuxième client a fait transporter du verre par Schnitzer de Surrey, et parfois d'Abbotsford, jusqu'à Quesnel, en C.-B. Aucune frontière provinciale ou nationale n'a été traversée lors de ces déplacements.

[31] Pour un troisième client, Schnitzer a transporté des pierres de lave depuis Nazko, en C.-B., jusqu'à Edmonton. Quant au quatrième client, Schnitzer a principalement transporté des agrégats (p. ex., roches, gravier et pierre concassée) pour son compte, de Nazko à Edmonton.

[32] Il y a eu au maximum 35 déplacements interprovinciaux sans retour pour ces tiers au cours d'un même mois, soit en juillet 2001, et il n'y a eu aucun déplacement de décembre 2010 à février 2011.

[33] Schnitzer a transporté des matériaux de tiers vers l'Alberta pour aborder les coûts occasionnés par l'envoi de camions vides de Chilliwack vers les centres de transbordement de l'Alberta. Schnitzer a indiqué qu'elle ne sollicitait pas de clients pour ce type de services, obtenant ceux-ci par bouche à oreille, et qu'elle n'effectuait pas de détours importants pour offrir des services à des tiers.

[34] Dans sa réponse au rapport de l'ARI datée du 6 décembre 2011, l'UIOI a contesté la prétention de Schnitzer selon laquelle elle ne sollicitait pas de tiers pour ses services de transport. L'UIOI a produit des extraits du site Web d'Amix Recycling où l'on faisait état d'une « Division du transport routier » (traduction) et laissait croire que l'entreprise pouvait offrir, notamment, les services suivants : « Amix offre désormais des services de transport par véhicules à plate-forme et à vidage par l'arrière, des basses-terres continentales de la C.-B. jusqu'au Nord de la Colombie-Britannique et de l'Alberta » (traduction).

[35] Une autre page du site Web d'Amix Recycling décrivait le rôle du « coordonnateur de la logistique » (traduction) de l'entreprise :

Amix prend de nouveau de l'expansion et souhaite annoncer la création de sa nouvelle Division du transport routier. Amix offre désormais des services de transport par véhicules à plate-forme et à vidage par l'arrière, des basses-terres continentales de la Colombie-Britannique jusqu'au Nord de la Colombie-Britannique et de l'Alberta.

Shawn Melwicks est le nouveau coordonnateur de la logistique d'Amix Recycling. Il possède une longue expérience dans le domaine du transport. Ses connaissances lui permettent d'offrir à nos clients les solutions de transport qui correspondent le mieux à leurs besoins, tout en réduisant leurs frais de transport.

Veillez communiquer avec Shawn pour tous vos besoins en matière de transport par véhicules à plate-forme et à vidage par l'arrière. Il sera heureux de vous offrir les services les plus rentables et les plus avantageux qui soient pour votre entreprise.

(traduction; c'est nous qui soulignons)

[36] L'UIOI a également présenté en preuve la décision *Salway v. Amix Salvage and Sales Ltd.*, 2011 BCHRT 31 (*Salway*) du Tribunal des droits de la personne de la Colombie-Britannique (TDPCB). Dans cette affaire, Amix Salvage avait soutenu que ses opérations relevaient de la compétence fédérale, en raison de ses activités de transport.

[37] Pour éviter que le recours à l'expression « Amix » ne sème de la confusion, certains renseignements généraux sont utiles. Au cours des plaidoiries, le procureur de Schnitzer a confirmé le commentaire formulé dans le rapport de l'ARI (page 5), selon lequel sa cliente avait acquis une partie, mais pas la totalité, des activités d'Amix Salvage. Comme il a été mentionné ci-dessus, Schnitzer n'a pas acquis les activités d'Amix liées au transport par barges.

[38] Schnitzer fait affaire en C.-B. sous la raison sociale Amix. Ainsi, la désignation Amix Recycling est utilisée pour ses activités liées à la ferraille. Schnitzer est toutefois une entité différente d'Amix Salvage.

[39] À l'audience, l'UIOI n'a pas contesté la description par le procureur de Schnitzer de la distinction juridique existant entre Amix Recycling (Schnitzer) et Amix Salvage.

[40] Les parties ont toutes deux cité dans leurs observations des décisions antérieures qui mettaient en cause Amix Salvage. Pour faire valoir qu'elle relevait de la compétence provinciale, Schnitzer a joint à l'appui, dans ses observations du 31 août 2011, une décision d'une page datée du 11 février 2010, dans laquelle un inspecteur désigné en vertu du *Code canadien du travail* a tiré la conclusion suivante :

Sur la foi des renseignements fournis, je conclus qu'AMIX SALVAGE & SALES LTÉE ne relève pas de la compétence fédérale aux fins de la législation du travail. Il s'ensuit que la partie III du *Code canadien du travail* ne s'applique pas à votre entreprise.

Votre entreprise est plutôt régie par la législation du travail provinciale, parce que ce sont ses propres marchandises qu'elle transporte d'une province à l'autre...

(traduction; souligné dans l'original)

[41] L'UIOI a plutôt renvoyé le Conseil, quant aux faits pertinents qu'il lui serait utile d'examiner, à *Salway*, précitée, une décision non contraignante mais néanmoins pertinente selon elle. Dans cette décision, le TDPCB avait retenu l'argument d'Amix Salvage selon lequel ses activités relevaient de la compétence fédérale.

[7] Amix déclare qu'elle exploite une entreprise de récupération et de recyclage, qui compte une division de camionnage commercial.

[8] Amix a produit un affidavit d'Herbert Gaidosch, son directeur de la conformité par les conducteurs. M. Gaidosch déclare qu'environ 200 employés travaillent dans les deux installations d'Amix, l'une à Surrey et l'autre à Chilliwack, en Colombie-Britannique. Environ 30 de ces employés sont des camionneurs travaillant au sein de la division du camionnage commercial de l'entreprise. Les employés de cette division, déclare M. Gaidosch, transportent des matériaux récupérés et d'autres matériaux, par camion et remorque, en Colombie-Britannique, entre la Colombie-Britannique et l'État de Washington et entre la Colombie-Britannique et d'autres provinces et territoires, notamment l'Alberta, la Saskatchewan et les Territoires du Nord-Ouest.

[9] M. Gaidosch déclare qu'Amix transporte des matériaux à récupérer et à recycler et fournit également à des tiers indépendants, sous contrat, des services de transport de matériaux. Lorsque, par exemple, Amix envoie une semi-remorque vers l'Alberta pour y ramasser des matériaux à récupérer, il lui arrive de s'engager par contrat avec un tiers à transporter ses matériaux au cours du déplacement vers le lieu de la collecte. Parmi les matériaux de tiers ainsi transportés, il peut y avoir du gravier, du verre concassé, des pierres de lave, des blocs de ciment et des matériaux de couverture. M. Gaidosch déclare qu'on transporte des biens appartenant à des tiers dans environ 20 % des semi-remorques qui quittent Surrey et Chilliwack. Dans 75 % de ces cas, les biens sont transportés à l'extérieur de Colombie-Britannique, le plus souvent en l'Alberta.

[10] Amix a également fourni un affidavit de James Newton, un de ses gestionnaires de projets. M. Newton déclare qu'Amix transporte des matériaux à récupérer et à recycler de l'État de Washington à la Colombie-Britannique depuis 2005, et à partir d'autres provinces vers la Colombie-Britannique depuis 2007.

(traduction; c'est nous qui soulignons)

[42] Le TDPCB a conclu qu'Amix Salvage exerçait des activités régulières et continues de camionnage interprovincial et que, par conséquent, elle relevait de la compétence fédérale :

[23] Au vu des éléments dont je dispose, je conclus que le camionnage interprovincial constitue une composante « régulière et continue » des activités d'Amix. Les services de camionnage sont une composante habituelle, et non exceptionnelle, des activités de l'entreprise. Je conclus par conséquent qu'Amix est une entreprise interprovinciale au sens du paragraphe 92(10). À ce titre, ses opérations relèvent exclusivement de la compétence fédérale.

(traduction)

[43] Schnitzer a souligné au cours des plaidoiries que, nonobstant ce qu'Amix Salvage avait pu faire valoir devant un autre tribunal, elle-même, en tant qu'entité juridique distincte, n'avait joué aucun rôle. Schnitzer a demandé au Conseil de statuer sur la présente affaire en fonction des faits énoncés dans le rapport de l'ARI, et non de ce qu'avait pu plaider ailleurs une entreprise différente représentée par un procureur différent.

[44] Schnitzer a également souligné, dans sa plaidoirie, que les déplacements extraprovinciaux étaient caractérisés par une importante distinction. Il faudrait ainsi distinguer les déplacements

extraprovinciaux effectués par Schnitzer pour ses propres fins, dans le cadre de son entreprise de recyclage de métaux, et ceux faits de la C.-B. vers l'Alberta pour le compte de tiers.

[45] Schnitzer a ajouté que ses camions étaient spécialement adaptés à ses activités liées à la ferraille et qu'ils ne pouvaient transporter pour des tiers que les marchandises pouvant l'être par camions à benne. Schnitzer ne peut assurer des services généraux de transport.

III – Questions en litige

[46] Quelle est l'entreprise principale de Schnitzer?

IV – Analyse et décision

[47] Le principal point de discorde entre les parties concernait le type d'activités qui sont exercées par Schnitzer. L'UIOI a soutenu que Schnitzer était une entreprise de transport interprovincial relevant de la compétence du Conseil en vertu de l'alinéa 2b) du *Code* :

2. Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente loi.

« entreprises fédérales » Les installations, ouvrages, entreprises ou secteurs d'activité qui relèvent de la compétence législative du Parlement, notamment :

...

b) les installations ou ouvrages, entre autres, chemins de fer, canaux ou liaisons télégraphiques, reliant une province à une ou plusieurs autres, ou débordant les limites d'une province, et les entreprises correspondantes;

[48] L'UIOI a soutenu qu'il y avait deux types de transport interprovincial pour le compte de tiers. Il y a d'abord le transport par Schnitzer de la ferraille de tiers, de l'Alberta jusqu'à son chantier de Surrey. Les services ainsi assurés constitueraient, selon l'UIOI, une entreprise de transport pour le compte de tiers. Ensuite, le transport de matériaux de tiers de la C.-B. vers l'Alberta ajoutait encore davantage de déplacements extraprovinciaux à l'équation.

[49] Pour sa part, Schnitzer s'est qualifiée elle-même d'entreprise de recyclage de la ferraille, qui relève exclusivement de la compétence provinciale. Le fait qu'elle s'adonne occasionnellement au

transport interprovincial de marchandises pour des tiers n’aurait aucune incidence sur la qualification globale qu’on peut en donner. Selon Schnitzer, quand elle rapportait de la ferraille à son chantier de Surrey, elle transportait ses propres produits. Le transfert de titre avait déjà eu lieu lorsque Schnitzer prenait possession des matériaux en cause.

[50] Les deux parties ont convenu qu’en matière de relations de travail, la compétence provinciale constituait la règle, et la compétence fédérale l’exception.

[51] La Cour suprême du Canada (CSC) a traité de cette question dans l’arrêt *Consolidated Fastfrate Inc. c. Western Canada Council of Teamsters*, 2009 CSC 53; [2009] 3 R.C.S. 407, aux paragraphes 27-28 :

[27] Suivant le principe fondamental du partage des compétences en matière de relations de travail, les provinces ont compétence sur les industries qui relèvent de la compétence législative provinciale et le gouvernement fédéral a compétence sur celles qui relèvent de la compétence législative fédérale : voir *Labour and Employment Law : Cases, Materials, and Commentary* (7^e éd. 2004), p. 85. Toutefois, comme il ressort clairement de la jurisprudence, la compétence fédérale a été interprétée de façon restrictive dans ce contexte. Dans *Toronto Electric Commissioners c. Snider*, [1925] A.C. 396, le Comité judiciaire du Conseil privé a conclu que la compétence conférée aux provinces par le par. 92(13) sur la « propriété et les droits civils » dans les provinces s’étend aux relations de travail. Ce n’est que dans la mesure où les travaux ou entreprises sont qualifiés de fédéraux que la compétence provinciale est écartée.

[28] Dans *Northern Telecom Ltée c. Travailleurs en communication du Canada*, [1980] 1 R.C.S. 115, le juge Dickson (plus tard Juge en chef) a résumé à la p. 132 les principes régissant le partage des compétences en matière de relations de travail :

« (1) Les relations de travail comme telles et les termes d’un contrat de travail ne relèvent pas de la compétence du Parlement; **les provinces ont une compétence exclusive dans ce domaine.**

(2) Cependant, **par dérogation à ce principe, le Parlement peut faire valoir une compétence exclusive dans ces domaines s’il est établi que cette compétence est partie intégrante de sa compétence principale sur un autre sujet.**

...

(5) La question de savoir si une entreprise, un service ou une affaire relève de la compétence fédérale dépend de la **nature de l’exploitation**. [Je souligne.] »

Aux termes de l’art. 92 de la Loi constitutionnelle de 1867, la compétence provinciale est donc la norme. La compétence fédérale n’englobe que les catégories de sujets expressément exceptées dans les compétences provinciales et les entreprises jugées indispensables à ces travaux et entreprises fédéraux. Comme je l’expliquerai plus loin, l’al. 92(10)a), lui-même une exclusion limitée, prévoit une

telle exception fédérale. La question en l'espèce est de savoir si, en raison de la nature de ses activités, Fastfrate relève de la compétence provinciale ou de la compétence fédérale.

(c'est nous qui soulignons)

[52] Dans l'arrêt *NIL/TU,O Child and Family Services Society c. B.C. Government and Service Employees' Union*, 2010 CSC 45 (*NIL/TU,O*), la CSC a résumé comme suit le critère permettant de déterminer si un employeur relevait de la compétence fédérale ou provinciale :

[1] La société *NIL/TU,O Child and Family Services Society* (« *NIL/TU,O* ») fournit aux enfants et aux familles de certaines premières nations de la Colombie-Britannique des services d'aide à l'enfance. La structure de cette société est unique car elle relève du gouvernement provincial, elle est financée par le gouvernement fédéral et elle dispose d'une certaine indépendance opérationnelle.

[2] Aucune des parties ne conteste le fait que les services d'aide à l'enfance relèvent de la compétence législative provinciale en vertu de la *Loi constitutionnelle de 1867*. *NIL/TU,O* ne conteste pas la validité constitutionnelle de la *Child, Family and Community Service Act*, R.S.B.C. 1996, ch. 46, qui s'applique aux Autochtones. Le présent litige ne vise pas non plus à déterminer si le gouvernement fédéral peut édicter des lois en matière de relations de travail portant sur les « Indiens » puisqu'il peut clairement le faire. La question en litige dans le présent pourvoi est de savoir si les relations de travail de *NIL/TU,O* relèvent néanmoins de la compétence fédérale sur les « Indiens » en vertu du par. 91(24) puisque les services dispensés sont destinés à des enfants et des familles des Premières Nations.

[3] Au cours des quatre-vingt-cinq dernières années, notre Cour a constamment retenu et appliqué un critère juridique distinct pour déterminer si les relations de travail relèvent de la compétence fédérale. Ce cadre juridique, exposé de la manière la plus complète dans *Northern Telecom Ltd. c. Travailleurs en communication du Canada*, [1980] 1 R.C.S. 115 et *Four B Manufacturing Ltd. c. Travailleurs unis du vêtement d'Amérique*, [1980] 1 R.C.S. 1031, et appliqué plus récemment dans *Consolidated Fastfrate Inc. c. Western Canada Council of Teamsters*, 2009 CSC 53, [2009] 3 R.C.S. 407, est employé peu importe le chef de compétence fédéral visé dans le cadre d'une affaire donnée. **Ce critère requiert l'examen de la nature, des activités habituelles et de l'exploitation quotidienne de l'entité en question afin de déterminer s'il s'agit d'une entreprise fédérale. Cet examen est appelé le « critère fonctionnel ». C'est uniquement si ce critère ne s'avère pas concluant pour déterminer si une entreprise donnée est « fédérale » que la Cour vérifiera ensuite si la réglementation, par la province, des relations de travail de cette entité porte atteinte au « contenu essentiel » du chef de compétence fédérale.**

[4] Notre Cour n'a jamais eu recours au « contenu essentiel » d'un chef de compétence fédérale en cause dans une affaire donnée concernant les relations de travail pour déterminer si une entité est une « entreprise fédérale » qui doit être assujettie au régime du *Code canadien du travail*, L.R.C. 1985, ch. L-2. Puisque je suis d'avis que le critère fonctionnel démontre de façon concluante que *NIL/TU,O* est une entreprise provinciale, j'estime que la présente affaire ne doit pas être la première où l'on exige un examen du « contenu essentiel » du par. 91(24).

(c'est nous qui soulignons)

[53] La CSC a également donné la description suivante de la « présomption de compétence provinciale » dans *NIL/TU,O*, précité :

[18] En d'autres mots, pour déterminer si le pouvoir de réglementer les relations de travail d'une entité relèvera du gouvernement fédéral, ce qui aurait pour effet d'écarter la présomption de compétence provinciale, l'arrêt *Four B* exige que le tribunal applique tout d'abord le critère fonctionnel, c'est-à-dire qu'il examine la nature de l'entité, son exploitation et ses activités habituelles pour voir s'il s'agit d'une entreprise fédérale. Si c'est le cas, ses relations de travail seront assujetties à la réglementation fédérale. C'est seulement lorsque cet examen n'est pas concluant qu'il doit ensuite examiner si la réglementation, par le gouvernement provincial, des relations de travail de l'entité porterait atteinte au chef de compétence fédérale en cause.

[54] Le Conseil doit par conséquent se pencher en premier lieu sur le « critère fonctionnel », et voir s'il peut déterminer quelles sont les activités habituelles et l'exploitation quotidienne de Schnitzer. Convient-il de qualifier celle-ci d'entreprise de transport interprovincial, comme le soutient l'UIOI, ou s'agit-il plutôt d'une entreprise de recyclage de ferraille qui relève de la compétence provinciale?

[55] Le Conseil examinera seulement le second critère, celui de l'« atteinte au contenu essentiel », si le critère fonctionnel s'avère non concluant.

[56] Eu égard au critère fonctionnel, le Conseil a examiné deux questions connexes qu'il a déjà appliquées dans des affaires concernant des entreprises de transport : (i) Schnitzer poursuit-elle une entreprise de transport? et (ii) ses déplacements extraprovinciaux sont-ils de nature suffisamment « régulière et continue » pour qu'elle relève de la compétence fédérale?

[57] Le Conseil a orienté son analyse de façon similaire dans *Pioneer Truck Lines Ltd.*, 1999 CCRI 31 (*Pioneer Truck*), au paragraphe 17 :

[17] Avant de passer au critère de l'activité « régulière et continue », le Conseil doit d'abord être convaincu que l'entreprise en question est effectivement une entreprise de transport. En l'espèce, l'employeur a soutenu que l'activité principale de Pioneer tient davantage de la construction que du transport routier interprovincial.

[58] Pour les motifs exposés ci-après, le Conseil conclut que les activités normales et habituelles de Schnitzer sont celles d'une entreprise de recyclage de ferraille plutôt que celles d'une entreprise de transport interprovincial.

[59] Premièrement, il existe une différence entre une entreprise qui transporte ses propres biens d'une province à une autre et une entreprise qui transporte les marchandises de tiers.

[60] Il pourrait arriver, par exemple, qu'un détaillant tel que la Baie transporte ses propres marchandises d'une province à une autre afin de les exposer et de les vendre dans ses nombreux points de vente. Cette composante de transport ne l'empêcherait toutefois pas d'être qualifiée d'entreprise de détail qui relève de la compétence provinciale.

[61] Le Conseil canadien des relations du travail, le prédécesseur du Conseil, a décrit cette situation comme suit dans *Burns Foods (Transport) Ltd.* (1990), 81 di 114 (CCRT n° 809), à la page 115 :

Lorsqu'une entreprise transporte ses propres produits, même si elle le fait d'une province à l'autre, la première conclusion qui vient à l'esprit pour ce qui est de la question constitutionnelle, c'est que ses activités relèvent de la compétence provinciale. Des entreprises comme Sears, Eaton, Canadian Tire, etc., transportent constamment leurs propres produits d'une province à l'autre, et pourtant, il s'agit d'entreprises de compétence provinciale. ...

[62] Le fait que Schnitzer ramasse la ferraille et la transporte vers ses installations de traitement, ou l'envoie aux États-Unis en vue d'un traitement spécial, ne modifie pas sa qualification d'entreprise de ferraille.

[63] Schnitzer a fait en sorte de pouvoir ramasser la ferraille dans une vaste zone pour ensuite la transporter à son chantier de Surrey. Elle retient également les services de tiers entrepreneurs pour la livraison de la ferraille en trop dont elle ne peut elle-même s'occuper. Cela semble, aux yeux du Conseil, concorder avec la nature d'une entreprise de ferraille.

[64] Bien que, selon l'UIOI, ceux qui fournissent de la ferraille à Schnitzer en achètent des services de transport de leurs marchandises, le Conseil considère plutôt qu'il s'agit de clients qui se débarrassent de leur ferraille contre rémunération.

[65] La transaction entre les clients et Schnitzer est déjà effectuée lorsque celle-ci ramasse la ferraille. La ferraille appartient à Schnitzer dès la transaction conclue, sous réserve seulement de son rejet en cas de problèmes de radiation.

[66] La ferraille destinée à une entreprise telle que Schnitzer doit être transportée vers une installation de traitement centrale, l'installation ne pouvant être déplacée là où se trouve la ferraille.

[67] Deuxièmement, comme on l'a mentionné, le transport international de la ferraille vers la société mère aux États-Unis, ou vers des entreprises affiliées, à des fins de traitement additionnel semble également constituer une activité courante d'une entreprise de ferraille. Schnitzer transporte ainsi ses propres biens vers une organisation affiliée en vue d'un traitement spécialisé qui ne peut être effectué au chantier de Surrey.

[68] Le Conseil ne voit pas comment cette activité de transport incidente et nécessaire à une entreprise de ferraille pourrait transformer Schnitzer en une entreprise de transport.

[69] Troisièmement, le Conseil reconnaît que l'UIOI a soulevé un point important aux fins de l'analyse de la présente affaire, puisque Schnitzer ne conteste même pas qu'elle fournit à des tiers certains services de transport interprovincial. Le Conseil conclut néanmoins que cette prestation de services ne change en rien la qualification fondamentale de Schnitzer en tant qu'entreprise de ferraille.

[70] Le rapport de l'ARI a attesté du fait que seulement quatre clients recouraient à ces services de Schnitzer. En outre, aucun transport extraprovincial n'a été effectué pour le compte de tiers entre décembre 2010 et février 2011. Il s'agit donc d'une activité saisonnière.

[71] Même si le Conseil devait supposer, pour les fins de la discussion, que pareils déplacements pour des tiers pourraient transformer une entreprise de ferraille comme Schnitzer en une entreprise de transport interprovincial, il faudrait encore que les déplacements constituent une activité régulière et continue. Or, la preuve donne à croire au Conseil que ces déplacements pour des tiers devraient plutôt être qualifiés de sporadiques.

[72] Dans *Pioneer Truck*, précitée, au paragraphe 16, le Conseil a déclaré qu'en vue d'établir si une activité était « régulière et continue », il recourrait à une analyse qualitative plutôt que quantitative. Pour ce qui est de Schnitzer, ses déplacements pour le compte de tiers étaient restreints en nombre et elle les effectuait uniquement lorsqu'elle y trouvait un intérêt. Le Conseil n'est pas convaincu qu'en raison de cette mise à profit intéressée de son équipement spécialisé, Schnitzer assure selon le bon vouloir de tiers des services de transport réguliers et continus.

[73] Quatrièmement, le Conseil s'est penché sur la valeur de la description des faits produite par Amix Salvage, une entité différente de Schnitzer, dans un affidavit présenté au TDPCB dans le cadre de l'affaire *Salway*, précitée, description que l'UIOI a invoquée à l'appui de ses prétentions. Le Conseil n'est pas persuadé que, du fait de la décision rendue dans cette affaire, il devra nécessairement être considéré que Schnitzer, une entité postérieure à Amix Salvage, exploite elle aussi une entreprise de transport interprovincial.

[74] Ni l'une ni l'autre partie n'a fait valoir que les conclusions du TDPCB étaient contraignantes pour le Conseil.

[75] Les parties n'ont pas présenté au Conseil de faits précis importants sur l'opération par laquelle Schnitzer a acquis une partie des activités liées à la ferraille d'Amix Salvage. Il n'y a eu aucune contestation des commentaires figurant dans le rapport de l'ARI (à la page 5) ni de ceux formulés à l'audience par le procureur de Schnitzer pour expliquer que Schnitzer était une entité distincte d'Amix Salvage.

[76] Il n'a été affirmé dans aucun des témoignages présentés au Conseil que Schnitzer avait pris part aux débats dans l'affaire *Salway*, précitée. Le procureur de Schnitzer dans la présente affaire ne semble pas non plus être le même que celui qui a défendu la cause d'Amix Salvage dans l'affaire *Salway*.

[77] Le Conseil hésiterait à admettre comme un fait toute déclaration formulée par une entité différente (Amix Salvage) lors d'une autre audience en l'absence de tout élément de preuve attestant la participation de Schnitzer dans cette affaire.

[78] Le Conseil a en outre précisé demandé un rapport de l'ARI pour bien connaître les faits pertinents sur le plan constitutionnel. Les faits dont le Conseil dispose décrivent le mode d'exploitation de Schnitzer et renferment des détails sur les déplacements extraprovinciaux pour le compte de tiers. De toute évidence, les déplacements intraprovinciaux pour des tiers sont sans

rapport avec la question à trancher par le Conseil. Ce sont là les faits non contestés sur lesquels le Conseil doit fonder sa décision.

[79] Cinquièmement, l'UIOI a présenté des extraits du site Web d'Amix Recycling qui laissent croire que celle-ci élargissait son champ d'activités au secteur du transport pour des tiers. Schnitzer a indiqué pendant les plaidoiries que le contenu de site Web n'était pas à jour.

[80] Quoi qu'il en soit, l'existence de simples intentions, en l'absence de faits pour les étayer, ne suffit pas au Conseil pour conclure à la transformation de Schnitzer en une entreprise de transport. Aucune preuve n'indiquait que les intentions exprimées sur le site Web, notamment en ce qui touche la prestation, pour des tiers, de services de transport par camions à plate-forme, s'étaient bel et bien concrétisées. On ne voit pas non plus clairement la mesure dans laquelle ces activités éventuelles seraient de nature interprovinciale.

[81] Dans *Certen Inc.*, 2003 CCRI 223, le Conseil a déclaré ce qui suit quant à la pertinence de « futurs plans » lorsqu'il rend ses décisions :

[112] Le Conseil ne doute pas pour un instant de la bonne foi et de la sincérité des intimées quant à leurs futurs plans d'entreprise, mais il ne rend pas ses décisions en se fondant sur des conjectures à moins d'avoir des raisons commercialement valables pour le faire. **Les intimées n'ont pas présenté au Conseil de faits concrets, de dates ni de plans d'entreprise mis en oeuvre sur lesquels il pourrait se fonder pour prédire l'orientation que les activités de Certen prendront dans un avenir prévisible.** La situation se distingue par exemple de l'approche tournée vers l'avenir qui a été présentée au Conseil dans l'affaire Air Canada, où la fusion d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien International était complète, mais où l'intégration fonctionnelle du travail exécuté par les différentes unités de négociation dépendait de la décision du Conseil pour se concrétiser.

(c'est nous qui soulignons)

[82] Cela ne signifie pas que la question de la qualification correcte de Schnitzer ne pourrait pas être soulevée à l'avenir si celle-ci devait véritablement exercer davantage d'activités extraprovinciales. En pareil cas, le Conseil pourrait devoir examiner si l'entreprise globale de Schnitzer a changé, ou s'il y a lieu de dissocier la « division » du transport interprovincial et de la considérer comme une entreprise distincte aux fins des relations de travail.

[83] L'entreprise d'un employeur est divisible si sont exercées deux activités distinctes qui relèvent chacune d'une compétence différente; voir, par exemple, *Les Fibres J.C. Inc.* (1994), 94 di 1 (CCRT n° 1057) et *Saskatoon (City) c. Public Service Alliance of Canada*, n° A-30-98, 16 juin 1998 (C.A.F.). Le Conseil relève que l'UIOI a bien tenté d'exclure les « chauffeurs de longue distance » de l'unité de négociation qu'elle proposait. Ces chauffeurs traversent des frontières provinciales dans le cadre de leur travail. Leur port d'attache se trouve toutefois à Chilliwack, et de ce fait, ils ne sont pas visés par l'unité de négociation proposée par l'UIOI, dont la portée est restreinte au site de Surrey.

[84] Par-delà les faits actuels dont il dispose, le Conseil n'a pas à deviner si des modifications futures pourraient avoir une incidence sur sa conclusion actuelle.

[85] Étant donné la règle favorisant la compétence provinciale en pareils cas, et compte tenu de sa conclusion selon laquelle il y a lieu de qualifier l'entreprise de Schnitzer d'entreprise de ferraille, malgré l'exercice sporadique d'activités de transport extraprovinciales pour le compte de tiers, le Conseil a conclu qu'il n'avait pas compétence pour trancher la demande d'accréditation de l'UIOI.

V – Conclusion

[86] Par application du « critère fonctionnel » prescrit, le Conseil conclut qu'il y a lieu de qualifier Schnitzer d'entreprise de recyclage des métaux, malgré la prestation occasionnelle à des tiers de services de transport interprovinciaux.

[87] Ce n'est pas parce qu'une entreprise de recyclage de métaux franchit des frontières pour transporter de la ferraille vers ses installations de traitement qu'elle se transforme en une entreprise de transport interprovincial. Cette situation est la même que celle de magasins de détail qui procèdent au transport interprovincial de leurs propres marchandises.

[88] Par conséquent, la demande d'accréditation de l'UIOI doit être rejetée pour de purs motifs de compétence, sans qu'il ne soit nécessaire d'analyser sur le fond l'unité de négociation proposée.

[89] Il s'agit d'une décision unanime du Conseil.

Traduction

Graham J. Clarke
Vice-président

John Bowman
Membre

David P. Olsen
Membre