

Les Cahiers de droit



L'entreprise qui fait partie intégrante de l'entreprise fédérale

Micheline Patenaude

Volume 32, numéro 3, 1991

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/043101ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/043101ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Faculté de droit de l'Université Laval

ISSN

0007-974X (imprimé)

1918-8218 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Patenaude, M. (1991). L'entreprise qui fait partie intégrante de l'entreprise fédérale. *Les Cahiers de droit*, 32(3), 763–809. <https://doi.org/10.7202/043101ar>

Résumé de l'article

Dans cet article, l'auteure étudie la nature de l'entreprise considérée faire partie intégrante d'une entreprise fédérale principale ou d'un organisme gouvernemental fédéral. Elle passe également en revue les critères utilisés par les tribunaux pour identifier ces entreprises. À ce sujet, elle commente plus particulièrement deux décisions récentes rendues l'une par la Cour suprême du Canada dans *Central Western Railway Co. c. Travailleurs unis des transports* l'autre par la Cour d'appel du Québec dans *Groupe Admari Inc. c. Comité paritaire de l'entretien d'édifices publics*.

L'entreprise qui fait partie intégrante de l'entreprise fédérale

Micheline PATENAUDE*

Dans cet article, l'auteure étudie la nature de l'entreprise considérée faire partie intégrante d'une entreprise fédérale principale ou d'un organisme gouvernemental fédéral. Elle passe également en revue les critères utilisés par les tribunaux pour identifier ces entreprises. À ce sujet, elle commente plus particulièrement deux décisions récentes rendues l'une par la Cour suprême du Canada dans Central Western Railway Co. c. Travailleurs unis des transports l'autre par la Cour d'appel du Québec dans Groupe Admari Inc. c. Comité paritaire de l'entretien d'édifices publics.

In this article, the author examines the nature of the undertaking considered as an integral part of a core federal undertaking or a branch of the federal government. She then reviews tests used by the courts for identifying such undertakings. To this end, she more specifically comments on two recent decisions, one handed down by the Supreme Court of Canada in Central Western Railway Co. v. United Transportation Union and the other, by the Quebec Court of Appeal in Groupe Admari Inc. v. Comité paritaire de l'entretien d'édifices publics.

	<i>Pages</i>
1. La nature des entreprises qui font partie intégrante d'entreprises fédérales principales	765
1.1. Des entreprises par nature locales et autonomes.....	767
1.2. Des entreprises accessoires	772

* Avocate, Barreau du Québec.

	Pages
2. Les critères à considérer pour identifier les entreprises qui font partie intégrante d'entreprises fédérales principales.	776
2.1. Des services rendus à une entreprise fédérale principale.....	778
2.2. Des services vitaux et essentiels.....	782
2.3. Des services pour lesquels l'entreprise accessoire consacre une partie importante de son temps.....	791
2.4. Les liens sociaux ou les mesures de contrôle qu'impose l'entreprise fédérale principale à l'entreprise accessoire pris en considération	799
Conclusion	807

Il existe des entreprises qui ont un caractère local et qui sont normalement de juridiction provinciale mais que les tribunaux considèrent faire partie intégrante d'entreprises fédérales principales ou d'organismes gouvernementaux fédéraux en raison des services qu'elles leur rendent donnant ainsi au Parlement fédéral le pouvoir de légiférer à leur sujet. L'identification de ces entreprises n'est toutefois pas chose facile. Dans *Central Western Railway Co. v. Travailleurs unis des transports*¹, jugement que vient de rendre la Cour suprême, le juge Dickson signale que le critère à appliquer pour les reconnaître doit « être souple et tenir compte des faits de chaque espèce »². Un critère subjectif dès lors et qui explique peut-être pourquoi la Cour d'appel du Québec dans une décision récente³, *Groupe Admari Inc. c. Comité paritaire de l'entretien d'édifices publics*³, s'empêtre dans des considérations juridiquement curieuses avant de décider que les employés d'une entreprise qui a conclu un contrat avec le gouvernement fédéral pour le nettoyage d'un centre de recherche du ministère de la Défense ne sont pas les employés d'une entreprise fédérale.

Dans un article précédent⁴, nous avons tenté de démontrer qu'en vertu de l'article 91(29) de la *Loi constitutionnelle de 1867* le Parlement fédéral a juridiction exclusive uniquement sur les entreprises de transport et de communication visées par les paragraphes (a) et (b) de l'article 92(10) de cette même loi et sur les entreprises dont les activités portent sur des ouvrages déclarés à l'avantage général du Canada en vertu du paragraphe (c) de cette même disposition. Parmi les entreprises de transport et de communication visées plus particulièrement par le paragraphe (a) de l'arti-

1. *Central Western Railway Co. c. Travailleurs unis des transports*, [1990] 3 R.C.S. 1112.

2. *Id.*, p. 1140, le juge Dickson.

3. *Groupe Admari Inc., c. Comité paritaire de l'entretien d'édifices publics*, (1990) R.J.Q. 945.

4. M. PATENAUDE, « L'entreprise fédérale », (1990) 31 C. de D. 1195.

cle 92(10), nous avons identifié : le chemin de fer ou la ligne de transport maritime extraprovincial, l'entreprise qui fait du transport routier au-delà des limites d'une province, celle qui opère un pipeline interprovincial ou international, celle engagée dans la distribution de l'électricité sur une base interprovinciale ou internationale, celle qui fait de la radiodiffusion, de la télédiffusion, de la câblodistribution ou qui transmet des communications téléphoniques en utilisant les ondes hertziennes et celle qui, finalement, fait de l'aéronautique sur une base interprovinciale ou internationale. Par ailleurs, nous n'avons pas écarté l'idée que les banques que le Parlement fédéral a le pouvoir d'incorporer et de réglementer les activités en vertu de l'article 91(15) de la *Loi constitutionnelle de 1867*, puissent être considérées comme des entreprises fédérales⁵.

Comment reconnaît-on les entreprises qui sont considérées faire partie intégrante de ces entreprises ou d'organismes gouvernementaux fédéraux ? C'est la question à laquelle nous allons essayer de répondre dans le présent article. Nous tenterons d'abord de préciser la nature de ces entreprises avant d'analyser les critères que les tribunaux ont considérés pertinents pour décider de l'intégration d'une entreprise locale à une entreprise fédérale.

1. La nature des entreprises qui font partie intégrante d'entreprises fédérales principales

C'est la célèbre décision rendue par la Cour suprême dans les années 1950, *Industrial Relations and Disputes Investigation Act (Re Stevedoring)*⁶, qui, pour la première fois, a attribué le statut d'entreprise fédérale à une entreprise locale qui rendait des services jugés vitaux et essentiels à des entreprises fédérales dites entreprises fédérales principales, en l'occurrence des services de chargement et de déchargement de navires pour le compte de compagnies qui faisaient du transport maritime interprovincial et international. La Cour considéra que les employés de l'entreprise locale en cause étaient régis par la *Loi sur les relations industrielles et sur les enquêtes visant les différents du travail*⁷ qu'avait adopté quelques années plus tôt le Parlement fédéral et dont l'article 53, en précisant les situations où elle devait s'appliquer, manifestait le désir du Parlement de couvrir le domaine entier de sa juridiction en matière de relations de travail.

5. *Id.*, 1247-1249, 1258-1259.

6. *Industrial Relations and Disputes Investigation Act (Re Stevedoring)*, (1955) R.C.S. 529.

7. *Loi sur les relations industrielles et sur les enquêtes visant les différends du travail*, S.C. 1948, c. 54 ; S.R.C. 1952, c. 152.

Depuis, un grand nombre d'entreprises normalement de juridiction provinciale ont vu leurs relations de travail régies par le droit fédéral en cette matière pour l'unique raison que les services qu'elles rendaient à des entreprises fédérales principales ou à des organismes gouvernementaux fédéraux étaient jugés vitaux et essentiels.

En réalité, ce n'est que dans le contexte de l'application des lois en matière de relations de travail que la question de l'identification de ces entreprises s'est posée. La chose n'a rien de surprenant quand on sait que *Re Stevedoring* s'explique par le désir de la Cour suprême de s'éloigner des décisions du Conseil privé⁸ qui avait attribué juridiction exclusive aux provinces dans le domaine comme matière portant sur la propriété et les droits civils⁹. Elle l'a fait en élargissant la notion d'entreprise fédérale comme le préconisait et comme a continué de le préconiser une abondante doctrine anglo-canadienne¹⁰. On sait que le Parlement fédéral a juridiction exclusive sur les relations de travail des employés du gouvernement fédéral¹¹ et sur celle des employés d'entreprises fédérales principales¹². Il peut aussi étendre sa juridiction, selon la jurisprudence issue de *Re Stevedoring*, aux entreprises considérées faire partie intégrante du gouvernement fédéral ou des entreprises fédérales principales.

8. *Toronto Electric Commissioners c. Snider*, (1925) A.C. 396; *A.-G. Canada c. A.-G. Ontario* (Affaire des conventions de travail), (1937) A.C. 326; *A.-G. Canada c. A.-G. Ontario* (Affaire de l'assurance chômage), (1937) A.C. 355.

9. Art. 92(13) de la *Loi constitutionnelle de 1867*.

10. A.C. HEIGHINGTON, « The Jurisdiction of the Parliament of Canada in Regard to the Prevention and Settlement of Labour Strikes, (1) on Local Works and Undertakings, (2) on Other Works and Undertakings », (1909) 29 *C.L.T.* 929, p. 937-938; J.A. CORRY, *Difficultés inhérentes au partage des pouvoirs*, Étude préparée pour la Commission royale des relations entre le Dominion et les provinces, Ottawa, 1939, app. 7, p. 28; A.R. MOSHER, « The President's Address to the Congress Convention », (1950) 24 *The Canadian Unionist* 254, p. 258; G.R. SCHMITT, « The Jurisdiction of the Canadian Parliament in Matters of Labour Legislation », dans *Legal Essays in Honour of Arthur Moxon*, par J.A. Corry, F.C. Cronkite et E.F. Whitmore édit., Toronto, University of Toronto Press, 1953, p. 49; B. LASKIN, « Constitutional Law—Peace, Order and Good Government—Labour Relations in Uranium Mines—Functional Considerations in Determining Limits of Legislative Power », (1957) 35 *R. du Can.* 101; F.R. SCOTT, « Federal Jurisdiction over Labour Relations—a New Look », (1959-1960) 6 *McGill L.J.* 153, 164-166; A.M.S. MELNYK, « The Distribution of Legislative Power in Relation to Labour Relations », (1962-1964) 2 *Alb. L. Rev.* 143, 147-151; W.R. LEDERMAN, « Unity and Diversity in Canadian Federalism: Ideals and Methods of Moderation », (1975) 53 *R. du B. Can.* 597, 605; G.W. ADAMS, *Canadian Labour Law*, Aurora, Canada Law Book, 1985, p. 100-125.

11. *Re Legislative Jurisdiction over Hours of Labour*, (1925) R.C.S. 505; *P.G. Canada c. St. Hubert Base Teachers' Association*, (1983) 1 R.C.S. 498.

12. *Commission du salaire minimum c. Bell Telephone Co. of Canada*, (1966) R.C.S. 767; *Québec (C.S.S.T.) c. Bell Canada*, (1988) 1 R.C.S. 749.

Dès lors, deux aspects de ces entreprises paraissent les caractériser : par nature, elles sont locales et autonomes mais elles sont aussi des « accessoires » d'entreprises fédérales principales ou d'organismes gouvernementaux fédéraux. Il convient d'élaborer quelque peu sur chacun de ces deux aspects.

1.1. Des entreprises par nature locales et autonomes

Le chargement et le déchargement de navires dans un port, le transport et la livraison de biens à l'intérieur d'une province, la construction de routes ou d'édifices et l'installation d'équipement électronique sont en soi des activités locales et qui font des entreprises qui s'y livrent, en vertu du paragraphe introductif de l'article 92(10) de la *Loi constitutionnelle de 1867*, des entreprises de juridiction provinciale. Il ne s'agit nullement d'activités de transport ou de communication au sens des paragraphes (a) et (b) de cette disposition qui sont des exceptions à la règle qu'établit l'article 92(10), à savoir : dans chaque province, la législature peut exclusivement légiférer relativement aux « ouvrages et entreprises d'une nature locale, autres que ceux qui sont énumérées » aux paragraphes (a), (b) et (c).

C'est pourtant, comme on le sait, une entreprise dont les employés consacraient exclusivement leur temps au chargement et au déchargement de navires dans un port qui, dans *Re Stevedoring*, fut jugée de juridiction fédérale. Le fait que l'entreprise constituait une organisation indépendante des compagnies de navigation opérant sur une base extraprovinciale à qui elle rendait les services en question ne pouvait, selon la Cour, modifier le fait que le travail qu'elle accomplissait faisait partie intégrante de la compétence du Parlement fédéral à l'égard de la navigation et du transport maritime interprovincial et international. Dans *Union des facteurs du Canada c. Syndicat des postiers du Canada*¹³, la Cour suprême conclut de la même façon en jugeant que les employés d'une entreprise dont 90 % des activités consistaient en la distribution par camion du courrier à l'intérieur d'une province pour le compte de Poste Canada devaient être régis par le *Code canadien du travail*¹⁴. La compagnie effectuait un travail considéré faire partie intégrante de la compétence du fédéral sur les postes même si elle était, bien sûr, une organisation indépendante de Poste Canada. Et dans *Northern Telecom Canada Ltée c. Syndicat des travailleurs en communication du Canada (Northern Telecom n° 2)*¹⁵, la Cour suprême jugeait encore que les installateurs de Northern Telecom dont 80 % de leur travail

13. *Union des facteurs du Canada c. Syndicat des postiers du Canada*, (1975) 1 R.C.S. 179.

14. *Code canadien du travail*, S.R.C. 1970, c. L-1.

15. *Northern Telecom Canada Ltée c. Syndicat des travailleurs en communication du Canada (Northern Telecom n° 2)*, (1983) 1 R.C.S. 733.

consistait à installer de l'équipement de télécommunication fabriqué par l'entreprise dans le réseau permanent de télécommunications de Bell Canada étaient employés dans le cadre de l'exploitation d'une entreprise fédérale et devaient être régis eux aussi par le *Code canadien du travail*. Même si Northern Telecom était une filiale de Bell Canada, elle n'en constituait pas moins une organisation autonome, indépendante de Bell Canada. Mais les services qu'elle rendait à Bell Canada étaient considérés d'une importance vitale pour cette dernière.

Dans le jugement que vient de rendre la Cour suprême dans *Central Western*, le juge Dickson interprète de la façon suivante les raisons qui ont amené la Cour à décider dans *Re Stevedoring, Union des facteurs* et *Northern Telecom n° 2* que les entreprises en cause faisaient partie intégrante d'entreprises fédérales principales. Dans *Re Stevedoring*, souligne-t-il, la compétence fédérale semble avoir été fondée sur la conclusion que l'entreprise fédérale principale dépendait dans une grande mesure du travail des débardeurs en question¹⁶. Dans *Union des facteurs*, la Cour aurait été grandement influencée par le fait que les postes canadiennes dépendaient de leurs sous-traitants pour assurer la distribution du courrier¹⁷. Et dans *Northern Telecom n° 2*, la nature des rapports entre Northern et Bell Canada aurait été déterminante¹⁸. Les deux compagnies agissaient en collaboration afin d'offrir un seul service.

L'analyse de ces arrêts amène le juge Dickson à conclure au nom de huit des neuf juges de la Cour, la juge Wilson étant dissidente, que la ligne de chemin de fer intraprovincial qu'exploite Central Western en Alberta et qui voit au transport du grain des élévateurs à grain vers les chemins de fer de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, outre le fait qu'elle n'est pas une ligne de chemin de fer au sens de l'article 92(10)a) de la *Loi constitutionnelle de 1867*¹⁹, ne fait pas partie intégrante ni des chemins

16. *Central Western Railway Co. c. Travailleurs unis des Transports*, *supra*, note 1, le juge Dickson, p. 1136-1137.

17. *Id.*, p. 1137-1138.

18. *Id.*, p. 1138, 1140.

19. Sur ce point, l'arrêt confirme les décisions rendues dans *Montreal c. Montreal Street Railway*, (1912) A.C. 333 et *British Columbia Electric Railway Co. Ltd. c. Canadian National Railway Co.*, (1932) R.C.S. 161 à l'effet qu'un lien physique entre une entreprise de transport local et une entreprise de transport extraprovincial ne suffit pas à faire relever la première de la juridiction du fédéral. La Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada n'exploitait pas la ligne de Central Western qui aurait pu, si telle avait été la situation, relever de 92(10)a) comme ce fut le cas dans *Luscar Collieries Ltd. v. McDonald*, (1927) A.C. 925. La Cour suprême dans *Central Western* confirme aussi, *id.*, p. 1145-1146, la décision rendue par la Cour d'appel fédérale dans *Re Office national de l'énergie*, (1988) 2 C.F. 196 (C.S.) à l'effet qu'un pipeline de dérivation entièrement dans les limites d'une province reliant une usine à un gazoduc interprovincial ne constitue pas un pipeline au sens de l'article 92(10)a).

de fer de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, ni des élévateurs à grain dont elle transporte le grain car ni l'une, ni l'autre de ces entreprises fédérales dépendent des services de Central Western. Les élévateurs à grain, en particulier, pourraient facilement avoir recours à d'autres moyens, des camions par exemple, pour faire transporter leur grain. Et le fait que l'Office du transport du grain, après consultation de la Commission canadienne du blé, tous deux des créatures du Parlement fédéral, décide de la quantité de grain à transporter et de sa destination n'influence en aucune façon la décision de la Cour.

Cette jurisprudence de la Cour suprême nous amène à constater que c'est le lien particulier que certaines entreprises locales ont avec des entreprises fédérales principales ou avec des organismes gouvernementaux fédéraux qui fait en sorte qu'elles deviennent sujettes à la juridiction du fédéral en matière de relations de travail. Et ce n'est, rappelons-le encore une fois, que pour les fins de l'application des lois fédérales en cette matière qu'on les a considérées comme des entreprises fédérales. Ce n'est donc pas le fait que leurs activités ou que certains d'entre elles puissent être réglementées par le Parlement fédéral, comme le démontre *Central Western*, qui amène à les considérer comme des entreprises fédérales. Dès lors, si les liens qu'elles entretiennent avec les entreprises fédérales principales ou avec les organismes gouvernementaux fédéraux disparaissent ou s'affaiblissent sérieusement, ces entreprises doivent retrouver tous leurs attributs d'entreprises locales, c'est-à-dire, en particulier, être régies par le droit provincial en matière de relations de travail car elles sont, par nature, des entreprises locales.

Elles sont aussi, on l'aura remarqué, des entreprises autonomes par rapport aux entreprises fédérales principales et par rapport aux organismes gouvernementaux à qui elles offrent leurs services. En cela elles se distinguent des aspects locaux d'entreprises fédérales principales qu'on ne peut séparer de ces dernières²⁰. C'est le Conseil privé dans *A.-G. Ontario c. Winner*²¹ qui établit la règle à ce sujet : il faut éviter de diviser une

20. Des facteurs historiques et géographiques particuliers à Terre-Neuve ont amené la Cour suprême à juger que le service d'autocars intraprovincial fourni par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada dans cette province constituait un prolongement de son chemin de fer. Voir *Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. Board of Commissioners of Public Utilities*, (1976) 2 R.C.S. 112. Voir aussi dans le domaine des télécommunications : *Corporation of the City of Toronto v. Bell Telephone Co. of Canada*, (1905) A.C. 52. À l'égard du prolongement d'un pipeline interprovincial et international, voir : *Flamborough c. National Energy Board*, (1985) 55 N.R. 95 (C.A.F.) dont la permission d'en appeler a été refusée, (1985) 58 N.R. 79 (C.S.C.), et *International Brotherhood of Electrical Workers c. Westcoast Transmission Co. Ltd.*, (1974) 1 Can. L.R.B.R. 110 (C.-B.).

21. *A.G. Ontario v. Winner*, (1954) A.C. 541.

entreprise entre ses aspects locaux et ses aspects extraprovinciaux quand ceux-ci sont intimement reliés. C'est ainsi que le tribunal anglais décidait dans cette affaire qu'il n'était pas possible de traiter à part le service local de transport par autobus qu'offrait la compagnie qui effectuait des voyages entre les États-Unis et le Nouveau-Brunswick en passant par la Nouvelle-Écosse alors qu'elle transportait à la fois des voyageurs locaux et des voyages étrangers. Il ne s'agissait que d'une seule entreprise au sens de l'article 92(10)a. ce qui n'avait pas empêché, toutefois, le Conseil privé de décider auparavant que le propriétaire d'une entreprise fédérale principale pouvait être considéré, à l'égard d'activités locales distinctes auxquelles il se livrait, opérer une entreprise locale. C'est bien la conclusion à laquelle il en était arrivé dans *Canadian Pacific Railway Co. c. A.-G. British Columbia*²² en jugeant que les activités de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada à l'égard de l'hôtel qu'elle détenait étaient celles d'une entreprise locale.

Le plus souvent cependant, comme nous l'avons observé déjà²³, les tribunaux refusent de séparer une entreprise fédérale principale pour en distinguer les aspects fédéraux et les aspects locaux quand une même activité est en cause. À moins d'une réorganisation de l'entreprise fédérale principale qui permette dans ce cas de distinguer clairement ses activités extraprovinciales de ses activités locales²⁴, seule la vente de la portion locale d'une entreprise fédérale principale et son acquisition par un nouveau propriétaire peut entraîner un changement de juridiction à l'égard de la partie locale de l'entreprise que l'on peut considérer devenir, à ce moment-là, une nouvelle entreprise. C'est justement ce que décide à ce sujet *Central Western* à propos de la ligne de chemin de fer locale en cause, qui, une fois acquise de la Compagnie des chemins de fer nationaux du

22. *Canadian Pacific Railway Co. v. A.-G. British Columbia*, (1950) A.C. 122. Voir aussi, dans le même sens : *Canada Labour Relations Board v. Canadian National Railway*, (1974) 45 D.L.R. (3d) 1 (C.S.C.), confirmant (1973) 35 D.L.R. (3d) 119 (C.A. Alta); *Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. Nor-Min Supplies Ltd.*, (1977) 1 R.C.S. 322; *Westcoast Transmission Co. Ltd. v. International Union of Operating Engineers, Local 882*, (1978) 1 Can. L.R.B.R. 9 (C.-B.); *L'Écho de la Tuque et du Haut St-Maurice Inc. c. Association nationale des employés et techniciens en radiodiffusion (Nabet) CTC section locale 624*, (1980) Can. L.R.B.R. 436 (Qué.); *Union des employés du transport local et industries diverses, section locale 931 c. G.M. Patry Ltée*, (1982) 50, di 71.

23. M. PATENAUDE, *supra*, note 4, p. 1261.

24. Possibilité que le Conseil privé a envisagée dans *A.G. Ontario v. Winner*, *supra*, note 21, p. 583. À ce sujet, voir : *Transport d'Anjou Inc. c. Union des employés de commerce, Local 500 (R.C.I.A.)*, (1971) T.T. 127; *Section locale 855 de la Fraternité internationale d'Amérique des camionneurs, chauffeurs, préposés d'entrepôts et aides c. Cook, Brothers Transport Ltd.*, (1987) 61 di 129.

Canada par Central Western, est devenue une entreprise locale dont les relations de travail devaient être régies par le droit provincial.

Toute autre est la situation des entreprises considérées faire partie intégrante d'entreprises fédérales principales ou d'organismes gouvernementaux fédéraux. Elles ne sont jamais des entreprises au sens des paragraphes (a) et (b) de l'article 92(10) de la *Loi constitutionnelle de 1867*. Et ce n'est pas un changement de propriétaire au sein de ces entreprises qui, en principe, peut entraîner un changement de juridiction à l'égard de leurs relations de travail. Car, comme le souligne le juge Estey dans *Northern Telecom n° 2*, la propriété des installations d'une compagnie ou l'identité d'un employeur ne sont pas des facteurs déterminants pour décider si une entreprise locale fait partie intégrante d'une entreprise fédérale principale. C'est plutôt le rapport qui existe entre les services fournis et l'exploitation de l'entreprise fédérale qui est pris en considération²⁵. Seule une modification de ce rapport peut, dès lors, entraîner un changement de juridiction.

On doit aussi les distinguer des portions locales d'entreprises fédérales unifiées que nous désignons ainsi parce qu'elles réunissent plusieurs propriétaires d'entreprises qui, individuellement, peuvent opérer localement mais qui forment ensemble une entreprise fédérale unique. *Alberta Government Telephone c. Canada (Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes)*²⁶ nous en fournit un illustre exemple. La Cour suprême dans cette affaire décide que l'Alberta Government Telephones, grâce à son rôle dans Télécom Canada et à ses contrats bilatéraux avec d'autres compagnies de téléphone, offre un service interprovincial et international de télécommunications téléphoniques. Elle est une entreprise fédérale au sens de l'article 92(10)a) en tant que partie d'un réseau national unifié composé de plusieurs propriétaires d'entreprises opérant un système de distribution de messages téléphoniques. Et cela même si ses installations et tous les bénéficiaires de son service se trouvent dans une seule province. Ce n'est pas la première fois que les tribunaux reconnaissent comme engagés dans une même entreprise fédérale au sens de l'article 92(10)a) deux ou plusieurs propriétaires, chacun opérant une portion de cette entreprise même quand cette portion d'entreprise se trouve située entièrement dans une province²⁷. Mais l'entreprise locale considérée faire

25. *Northern Telecom Canada Ltée c. Syndicat des Travailleurs en communication du Canada*, *supra*, note 15, p. 757.

26. *Alberta Government Telephones c. Canada (Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes)*, (1989) 2 R.C.S. 225.

27. Voir *Luscar Collieries Ltd. c. McDonald*, *supra*, note 19; *R. c. Board of Transport Commissioners*, (1968) R.C.S. 118; *Transport Holmes (Québec) Ltée c. Union des chauffeurs de camions, hommes d'entrepôts et autres ouvriers, local 106*, (1978) 2 C.F. 520 (C.A.); *Pacan v. Teamsters Union Local 879*, (1984) O.L.R.B. Rep. 649.

partie intégrante d'une entreprise fédérale en raison des services qu'elle lui fournit n'est jamais, encore une fois, une entreprise fédérale au sens de l'article 92(10)a), ni une portion d'une telle entreprise. Elle est indépendante et autonome par rapport à une telle entreprise. Les services qu'elle lui rend sont d'une nature locale, ils ne constituent en aucune façon des activités de transport ou de communication interprovinciales ou internationales. Ils sont un accessoire à l'opération de l'entreprise fédérale comme nous allons maintenant le démontrer.

1.2. Des entreprises accessoires

Il faut d'abord ici apporter quelques précisions au sujet des termes « partie intégrante » que les tribunaux utilisent souvent d'une manière plutôt confuse. Très fréquemment, on les retrouve dans la jurisprudence pour désigner des aspects d'une matière qui font l'objet de la juridiction exclusive du Parlement fédéral ou d'une législature provinciale. Ainsi le juge Beetz affirme dans *Québec (C.S.S.T.) c. Bell Canada* :

[...] le Parlement est investi d'une compétence législative exclusive sur les relations de travail et les conditions de travail ou d'emploi lorsque cette compétence fait partie intégrante de sa compétence principale et exclusive sur une autre catégorie de sujets, comme c'est le cas pour les relations et conditions de travail des entreprises fédérales visées par les par. 91(29) et 92(10)a, b et c de la *Loi constitutionnelle de 1867* [...] ²⁸.

Par ailleurs, on voit aussi souvent les tribunaux qualifier les aspects locaux d'entreprises fédérales principales de parties intégrantes de ces entreprises. La Cour suprême, par exemple, dans *Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. Board of Commissioners of Public Utilities* en arrivant à la conclusion que le service d'autocars exploité par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada à Terre-Neuve doit relever de l'article 92(10)a), déclare que ce service est un élément essentiel au chemin de fer de la Compagnie auquel il est tout à fait intégré²⁹. Et la Cour d'appel fédérale dans *Flamborough c. National Energy Board*, en jugeant que le prolongement local d'un pipeline interprovincial et international qu'exploite l'entreprise en cause fait partie de cette entreprise en vertu de l'article 92(10)a), affirme qu'il est une « partie intégrante » des opérations interprovinciales et internationales de celle-ci³⁰.

L'expression « faire partie intégrante » réfère-t-elle alors à des compétences exclusives par opposition à des compétences accessoires qui

28. *Québec (C.S.S.T.) c. Bell Canada*, *supra*, note 12, p. 761-762. C'est nous qui soulignons.

29. *Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. Board of Commissioners of Public Utilities*, *supra*, note 20, p. 130, 132.

30. *Flamborough c. National Energy Board*, *supra*, note 20, p. 103.

permettent au Parlement fédéral d'empiéter sur des domaines de juridiction provinciale et aux provinces d'affecter des matières de juridiction fédérale quand cela est nécessaire pour les fins de leurs compétences législatives³¹ ? Si les aspects locaux d'entreprises fédérales de transport font partie intégrante de ces dernières et relèvent de l'autorité du Parlement fédéral en vertu de l'article 92(10)a), doit-on penser que ces aspects locaux relèvent de la juridiction exclusive du Parlement fédéral ? Et doit-il en être ainsi des entreprises locales que l'on considère faire partie intégrante d'entreprises fédérales principales ou d'organismes gouvernementaux fédéraux ? S'agirait-il d'entreprise sur lesquelles le Parlement fédéral exercerait une juridiction exclusive au même titre qu'à l'égard des entreprises fédérales principales ?

Nous mettons de côté ici la question concernant les aspects locaux d'entreprises fédérales principales qui pourrait être mieux traitée dans une étude sur l'application du droit provincial à ces entreprises. Mais pour ce qui est des entreprises locales considérées faire partie intégrante d'entreprises fédérales principales pour les fins de l'application des lois en matière de relations de travail, tout indique qu'en légiférant à leur sujet le Parlement fédéral ne légifère qu'accessoirement à sa compétence sur les entreprises fédérales principales ou sur les organismes gouvernementaux fédéraux.

En effet, elles sont qualifiées par les tribunaux d'« entreprises accessoires ». Dans *Northern Telecom n° 2*, le juge Estey parle de l'entreprise de Northern Telecom comme d'une « entreprise accessoire » à celle de Bell Canada³². Dans *Re Officie national de l'énergie*, le juge MacGuigan de la Cour d'appel fédérale déclare :

[...] Un ouvrage ou une entreprise, pour relever de la compétence fédérale selon l'alinéa 92(10)a), doit soit constituer un ouvrage ou une entreprise interprovinciale (la catégorie des ouvrages et entreprises principales) ou être attaché à un ouvrage ou une entreprise interprovinciale entretenant avec lui ou avec elle un lien nécessaire (la catégorie des ouvrages et entreprises accessoires)³³.

Dans *Central Western*, le juge Dickson cite pour appuyer sa décision ce passage de jugement³⁴ qui a refusé de considérer comme étant un pipeline de la juridiction du Parlement fédéral celui qui reliait une usine à un gazoduc interprovincial.

31. *General Motors of Canada Ltd. c. City National Leasing*, (1989) 1 R.C.S. 641, p. 669-671.

32. *Northern Telecom Canada Ltée c. Syndicat des Travailleurs en communication du Canada*, *supra*, note 15, p. 755.

33. *Re Office national de l'énergie*, *supra*, note 19, p. 216. C'est nous qui soulignons.

34. *Central Western Railway Co. c. Travailleurs unis des transports*, *supra*, note 1, p. 1145.

Le recours au terme « accessoire » pour qualifier ces entreprises locales n'est pas accidentel, croyons-nous. Il indique bien l'exercice par le Parlement fédéral d'une compétence accessoire. Les propos que tient le juge Dickson dans *General Motors of Canada Ltd c. City National Leasing*³⁵ confirment cette interprétation. Faisant référence aux arrêts qui ont établi les critères pour déterminer l'étendue du pouvoir fédéral d'empiéter sur les matières de juridiction provinciale pour les fins de ses compétences législatives, il rappelle le critère de la « partie intégrante » établi *Northern Telecom Ltée c. Travailleurs en communication du Canada (Northern Telecom n° 1)* pour décider si une entreprise locale doit être considérée elle-même comme étant de juridiction fédérale en raison de ses liens avec une entreprise fédérale principale³⁶.

On doit dès lors penser qu'à l'égard des entreprises locales qui sont considérées être de juridiction fédérale en matière de relations de travail, puisque ce n'est qu'en ce domaine que la question de la qualification de ces entreprises s'est posée, le Parlement n'a exercé qu'une compétence accessoire à son pouvoir sur les entreprises fédérales principales ou sur les organismes gouvernementaux fédéraux. C'est une interprétation très large de la *Loi sur les relations industrielles et sur les enquêtes visant les différends du travail* et du pouvoir fédéral sur les entreprises visées par les exceptions de l'article 92(10) de la *Loi constitutionnelle de 1867* qui a amené la Cour suprême dans *Re Stevedoring* à étendre la juridiction du Parlement dans le domaine des relations de travail à des entreprises qui sont par nature locale et qui ne perdent pas ce statut du fait de leurs liens particuliers avec des entreprises fédérales principales si ce n'est que pour les fins de l'application des lois du travail. Car, comme l'indique la décision rendue par la Cour suprême en 1977 dans *Conseil canadien des relations du travail c. Ville de Yellowknife*³⁷, le *Code canadien du travail* qui avait remplacé la loi en cause dans *Re Stevedoring* exprimait bien à son article 2 l'intention du Parlement fédéral de couvrir le domaine entier de sa juridiction en définissant notamment de la façon suivante l'expression « entreprise, affaire ou ouvrage de compétence fédérale » : « tout ouvrage, entreprise ou affaire ne ressortissant pas au pouvoir législatif exclusif des législatures provinciales ». Il n'y avait pas de raison alors pour ne pas considérer les activités d'une municipalité, comme ce fut le cas de Yellow-

35. *General Motors of Canada Ltd. c. City National Leasing*, *supra*, note 31, p. 671.

36. *Northern Telecom Ltée c. Travailleurs en communication du Canada (Northern Telecom n° 1)*, (1980) 1 R.C.S. 115.

37. *Conseil canadien des relations du travail c. Ville de Yellowknife*, (1977) R.C.S. 729.

knife, comme celle d'une entreprise ou d'une affaire fédérale³⁸. Il n'y avait pas de raison non plus pour empêcher que des entreprises locales soient dites des accessoires à des entreprises fédérales ou à des organismes gouvernementaux fédéraux de manière à les considérer soumises au *Code canadien du travail*.

Le vocabulaire utilisé par les tribunaux pour les désigner mériterait néanmoins d'être précisé. Il conviendrait mieux de toujours les qualifier d'« entreprises fédérales accessoires » plutôt que d'« entreprises qui font partie intégrante » pour éviter toute confusion. Ainsi, les propos du juge Dickson dans *Central Western* ne sont pas dépourvus de toute ambiguïté quand il dit :

Il y a deux façons dont le chemin de fer Central Western peut être considéré comme relevant de la compétence fédérale et, partant, du *Code canadien du travail*. Premièrement, on peut considérer qu'il s'agit d'un chemin de fer inter-provincial qui tombe en conséquence dans le champ d'application de l'al. 92(10)a) à titre d'ouvrage ou d'entreprise de compétence fédérale. Deuxièmement, si l'ont peut à bon droit voir l'appelante comme faisant partie intégrante d'un ouvrage ou d'une entreprise à caractère fédéral qui existe déjà, elle relève de la compétence fédérale suivant l'al. 92(10)a). Par souci de clarté, je tiens à préciser que ces deux approches, en dépit de leur connexité, sont distinctes l'une de l'autre. Dans le premier cas, il s'agit surtout de déterminer si le chemin de fer constitue en *lui-même* un ouvrage ou une entreprise de compétence fédérale. Dans le second cas, cependant, la compétence tient à une conclusion que la réglementation de la matière en question fait partie intégrante d'une entreprise fédérale principale³⁹.

Selon ce qu'affirme le juge Dickson, tant l'entreprise fédérale principale que l'entreprise locale qui en fait partie intégrante relèvent de la juridiction du Parlement fédéral en vertu de l'article 92(10)a). Mais si l'on admet que les entreprises qui font partie intégrante d'entreprises fédérales sont des entreprises « accessoires » au sens que ce terme a eu égard aux règles relatives au partage des compétences, il faut dire que ces entreprises relèvent de l'autorité du Parlement fédéral en vertu de principes constitutionnels distincts de ceux qui s'appliquent aux entreprises fédérales principales. Ces dernières sont de l'autorité exclusive du Parlement comme toutes les matières qui lui sont attribuées par l'article 91, en l'occurrence par l'article 91(29) qui lui confère juridiction sur les entreprises visées par les paragraphes (a), (b) et (c) de l'article 92(10) de la *Loi*

38. Ainsi que le souligne R.W. KEER, et comme l'indique la décision de la Cour suprême dans *Yellowknife*, il est largement assumé que le fédéral a voulu, en adoptant sa Loi, légiférer jusqu'à la limite de son pouvoir constitutionnel sur les relations de travail. Voir R.W. KEER, « Labour Law – Constitutional Law – The Basic Jurisdiction of the Canada Labour Relations Board – Is it Concurrent with Federal Legislative Power ? », (1977) 55 *R. du B. Can.* 556, p. 558-560, 570-571.

39. *Central Western Railway Co. c. Travailleurs unis des Transports*, *supra*, note 1, p. 1124-1125.

constitutionnelle de 1867. Mais les entreprises locales qui font partie intégrante de ces entreprises, si elles doivent relever de la compétence du Parlement fédéral en vertu de l'article 92(10)a), ce ne peut être que parce que le Parlement fédéral a exercé des pouvoirs accessoires à sa compétence sur les entreprises qui relèvent de sa juridiction exclusive. Et il l'a fait en matière de relations de travail suivant l'interprétation qu'on a donnée du *Code canadien du travail*.

Mais tout ceci n'est pas évident dans les propos du juge Dickson. Et l'expression « fait partie intégrante », pour les raisons que l'on connaît, n'aide pas à une meilleure compréhension des choses. Voilà pourquoi il nous semblerait opportun que les tribunaux précisent leur vocabulaire quand ils traitent des entreprises locales considérées « faire partie intégrante » à titre accessoire d'entreprises fédérales principales. Les désigner toujours par l'expression « entreprises fédérales accessoires » serait de nature, nous semble-t-il, à les caractériser d'une manière précise dans la mesure où elles ne sont considérées relever de la juridiction du Parlement fédéral qu'accessoirement à sa compétence sur les entreprises fédérales principales.

Il nous faut maintenant examiner les critères que les tribunaux ont jugés pertinents pour identifier ces entreprises.

2. Les critères à considérer pour identifier les entreprises qui font partie intégrante d'entreprises fédérales principales.

En 1978, la Cour suprême jugeait dans *Construction Montcalm Inc. c. Commission du salaire minimum*⁴⁰ que l'entrepreneur de construction qui avait conclu un contrat avec le gouvernement fédéral pour la construction d'une piste d'atterrissage à l'aéroport de Mirabel n'était pas engagé dans une entreprise fédérale lui permettant d'échapper à la *Loi du salaire minimum*⁴¹ du Québec. Et cela même si le fédéral avait seul juridiction pour réglementer les aspects de l'aéronautique que constituaient les plans du futur aéroport, ses dimensions, les matériaux qui devaient y entrer, les pistes et les structures qu'on y trouverait⁴². La Cour établissait qu'il fallait considérer les activités normales ou habituelles d'une entreprise locale sans tenir compte de facteurs exceptionnels ou occasionnels pour décider si elle devait être régie par le droit fédéral du travail. Autrement, dans le cas d'une entreprise de construction, de constater le juge Beetz, il en résulterait une grande confusion s'il fallait que la nature de celle-ci pour les fins

40. *Construction Montcalm Inc. c. Commission du salaire minimum*, (1979) 1 R.C.S. 754.

41. *Loi du salaire minimum*, S.R.Q. 1964, c. 144.

42. *Construction Montcalm c. Commission du salaire minimum*, *supra*, note 40, p. 771.

de l'application des lois en cette matière varie selon la nature de chaque contrat ou de chaque chantier de construction⁴³. Le simple fait que l'entreprise ait un contrat avec une entreprise fédérale principale ou avec le gouvernement fédéral ne suffisait donc pas à justifier la juridiction du Parlement fédéral sur les relations de travail.

Néanmoins, le juge Beetz fit remarquer au nom de la majorité qu'il savait peu de choses sur la nature des affaires de Montcalm. Les admissions des parties indiquaient seulement que Construction Montcalm était une entreprise de construction. Et le juge Beetz de préciser à ce sujet :

Nous ne connaissons pas la nature des travaux de construction généralement effectués par Montcalm ; nous ne savons pas non plus si, pendant un certain temps, Montcalm a consacré tous ses efforts au chantier de Mirabel ou si les employés de Montcalm qui travaillaient à Mirabel ont pu être employés sur d'autres chantiers. Nous ne connaissons pas la durée des activités de Montcalm à Mirabel. Rien n'indique que Montcalm travaillait uniquement à ce chantier ou travaillait généralement pour le gouvernement du Canada ou ses organismes, à supposer que cela fasse une différence⁴⁴.

Dans les circonstances, la Cour devait présumer que les affaires de Construction Montcalm étaient celles d'une entreprise de construction ordinaire.

L'année suivante, la Cour suprême était appelée à juger du cas de Northern Telecom. Devant l'absence quasi totale de preuve encore une fois, la Cour refusa dans *Northern Telecom n° 1*⁴⁵ de se prononcer sur la nature de cette entreprise mais précisa tout de même les critères qui permettait d'identifier une entreprise accessoire à une entreprise fédérale principale. Référant aux liens qui pouvaient exister entre Northern Telecom et Bell Canada, le juge Dickson mentionna de la façon suivante les faits constitutionnels qu'il fallait examiner pour décider si on était en présence d'une entreprise accessoire de Bell Canada :

De façon générale, il s'agit notamment :

- (1) de la nature générale de l'exploitation de Telecom en tant qu'entreprise active et, en particulier, du rôle du service de l'installation dans cette exploitation ;
- (2) de la nature du lien entre Telecom et les sociétés avec lesquelles elle fait affaire, notamment Bell Canada ;
- (3) de l'importance du travail effectué par le service de l'installation de Telecom pour Bell Canada, en comparaison avec ses autres clients ;
- (4) du lien matériel et opérationnel entre le service de l'installation de Telecom et l'entreprise fédérale principale dans le réseau téléphonique et,

43. *Id.*, p. 769, 776.

44. *Id.*, p. 775.

45. *Northern Telecom Ltée c. Travailleurs en communication du Canada*, *supra*, note 36.

en particulier, de l'importance de la participation du service de l'installation à l'exploitation et à l'établissement de l'entreprise fédérale en tant que méthode de fonctionnement⁴⁶.

Cette décision amena les parties à revenir devant la Cour suprême avec une preuve satisfaisante qui permit à la Cour de rendre le jugement que l'on connaît dans *Northern Telecom n° 2*.

De tous les critères énoncés par le juge Dickson dans *Northern Telecom n° 1* le plus important, laissa-t-il entendre, est le lien matériel et opérationnel entre le service fourni et l'entreprise fédérale principale⁴⁷. Mais tous les critères ont été utilisés par la jurisprudence pour identifier les entreprises fédérales accessoires et on peut les résumer de la façon suivante : il doit y avoir une entreprise fédérale principale à qui les services sont rendus, ces services doivent être vitaux et essentiels pour l'entreprise fédérale, l'entreprise qui les rend doit y consacrer une partie importante de son temps, les liens sociaux entre l'entreprise fédérale et l'entreprise locale ou les mesures de contrôle que la première impose à la seconde peuvent permettre de conclure en l'intégration des deux entreprises. Voyons comment ces critères sont pris en considération par la jurisprudence.

2.1. Des services rendus à une entreprise fédérale principale

Une entreprise locale, note le juge Dickson dans *Central Western*, « ne peut faire partie intégrante d'un ouvrage ou d'une entreprise à caractère fédéral que s'il existe un ouvrage ou une entreprise identifiables et distincts qui relèvent manifestement de la compétence fédérale »⁴⁸. Sur ce point, la juge Wilson, dissidente, se dit d'accord : « il faut, souligne-t-elle, appliquer le critère de l'« intégration fonctionnelle » par rapport à une seule entreprise ou un seul ouvrage à caractère fédéral »⁴⁹. La Cour rejette ainsi l'une des conclusions auxquelles en était arrivé le Conseil canadien des relations du travail en jugeant que la ligne locale de chemin de fer de Central Western pouvait être considérée comme partie intégrante du réseau de transport du grain de l'Ouest. « Le fait que plusieurs entités participant au transport du grain relèvent de la compétence fédérale [le fait, en particulier, que les chemins de fer provinciaux transportent le grain en vue de son exportation à l'étranger, que certains wagons à grain appartiennent à un organe du gouvernement fédéral, que le transport et la distribution du grain est soumis au contrôle d'organismes fédéraux et que les élévateurs à grain sont

46. *Id.*, p. 135.

47. *Id.*, p. 134-135 ; Le juge Estey affirma la même chose dans *Northern Telecom n° 2*, *supra*, note 15, p. 755.

48. *Central Western Railway Co. c. Travailleurs unis des Transports*, *supra*, note 1, p. 1143.

49. *Id.*, la juge Wilson, p. 1155.

des ouvrages fédéraux], précise le juge Dickson, ne suffit pas en soi pour que tout ce qui se rattache à cette industrie soit assujéti à la compétence fédérale »⁵⁰.

Avant de parler d'une entreprise fédérale accessoire, il faut donc identifier une entreprise fédérale principale ou encore identifier un organisme gouvernemental avec qui une entreprise locale a un lien fonctionnel et opérationnel. Il faut aussi, selon ce qui se dégage de la jurisprudence, que les services que fournit l'entreprise locale soient rendus à l'entreprise fédérale principale elle-même pour qu'elle puisse en être considérée l'accessoire.

À ce sujet, les services rendus à des clients par une entreprise pour leur faciliter l'accès aux services d'une entreprise fédérale principale ne sont pas considérés comme des services rendus à cette dernière. Ainsi en est-il des services d'expédition, de cueillette et de livraison de marchandises offerts par certaines entreprises. Ce n'est pas parce que ces entreprises ont recours pour l'expédition des marchandises à des chemins de fer fédéraux⁵¹, à des compagnies aériennes⁵², à des compagnies de transport routier qui opèrent sur une base interprovinciale ou internationale⁵³ ou même à des vaisseaux⁵⁴ qu'elles doivent être considérées comme des entreprises fédérales accessoires. Cela, même si elles louent des locaux d'une entreprise fédérale pour faciliter leurs opérations ou même si elles ont un contrat d'expédition avec elle⁵⁵. Le fait même que l'entreprise fédérale de chemin de fer fournisse des wagons à l'entreprise d'expédition

50. *Id.*, le juge Dickson, p. 1144.

51. *General Truck Drivers and Helpers Local Union no. 31 v. Johnston Terminals Ltd.*, (1972) C.L.L.C. 16,051 (C.C.R.T.); *Teamsters, Chauffeurs, Warehousemen and Helpers, Local 91 v. Ottor Freightways Ltd.*, (1975) 1 Can. L.R.B.R. 374 (Ont.); *Re Cannet Freight Canada Ltd.*, (1976) 1 C.F. 174 (C.A.); *R. v. Cottrell Forwarding Co. Ltd.*, (1981) 124 D.L.R. (3d) 674 (Div. C. Ont.). *A contrario* : *Beaton v. General Truck Drivers' Union, local 938*, (1974) Can. L.R.B.R. 296 (Ont.).

52. *General Truck Drivers and Helpers Local Union no. 31 v. Johnston Terminals Ltd.*, *id.*, *Canadian Air Line Employees' Association v. Emery Air Freight Co.*, (1984) O.L.R.B. Rep. 1412.

53. *General Truck Drivers and Helpers Local Union no. 31 v. Johnston Terminals Ltd.*, *id.*; *Le Syndicat uni du transport, section locale 1374 c. Alliance Agencies Ltd.*, (1990) 73 di 104; *Day & Ross (NFLD) Ltd. v. Transport & Allied Workers Local 855*, (1978) 85 D.L.R. (3d) 680 (S.C.T.-N.).

54. Quand elle ne fait pas elle-même le chargement ou le déchargement de navires engagés dans le transport maritime interprovincial ou international. Voir *General Truck Drivers and Helpers Local Union no. 31 v. Johnston Terminals Ltd.*, *id.*; *Dow Chemical of Canada Ltd. v. Pulp, Paper & Woodworkers of Canada, Local 5*, (1980) 111 D.L.R. (3d) 164 (S.C.C.-B.).

55. *Re Cannet Freight Cartage Ltd.*, *supra*, note 51; *Canadian Air Line Employees' Association v. Emery Air Freight Co.*, *supra*, note 52.

qui voit à leur changement⁵⁶ ou qu'une compagnie aérienne mette à la disposition de celle-ci un avion et un pilote⁵⁷ n'a pas été considéré comme un facteur permettant de conclure à l'intégration des deux entreprises. Comme on l'a expliqué, le service offert par l'entreprise d'expédition, s'il est avantageux pour l'entreprise de transport fédérale, n'est pas rendu à celle-ci mais bien aux clients expéditeurs qu'elle sert. Le juge Dickson dans *Central Western* se dit d'accord avec cette jurisprudence qui lui permet d'affirmer qu'« il faut davantage que l'existence d'un lien matériel et des relations commerciales mutuellement avantageuses avec un ouvrage ou une entreprise à caractère fédéral pour qu'une compagnie soit assujettie à la compétence fédérale »⁵⁸.

Des considérations semblables ont amené les tribunaux à juger que des services de transport locaux fournis par une entreprise et de nature à favoriser l'accès à des moyens de transport fédéraux ne peuvent être considérés comme intégrés à ces derniers. Il en est ainsi des entreprises qui offrent des services de taxi ou de limousine à un aéroport⁵⁹, même si ces entreprises sont tenues de détenir un permis du fédéral pour avoir accès à l'aéroport. Encore une fois, le fait que le service qu'elles assurent présente un avantage pour les compagnies aériennes n'est pas pertinent. Ce n'est pas à elles que le service est rendu mais bien au grand public. De même en ce qui concerne les services offerts par une agence de voyage. Ils ne doivent pas être considérés comme faisant partie intégrante des activités de compagnies aériennes ou des compagnies de chemin de fer dont les places à bord des avions ou des trains sont offertes et vendues à des clients désirant voyager⁶⁰. Même en ce qui concerne les opérations de manutention et d'entreposage de marchandises sur un quai ou dans un port, elles ne relèvent pas nécessairement de la juridiction du fédéral quand elles sont faites, non comme accessoires aux activités d'une entreprise maritime extraprovinciale, mais comme complément au travail déjà fait par les débardeurs pour assurer la réception de marchandises pour le compte des clients⁶¹.

56. *Re Cannet Freight Cartage Ltd.*, *id.*

57. *Canadian Air Line Employees' Association v. Emery Air Freight Co.*, *supra*, note 52.

58. *Central Western Railway Co. c. Travailleurs unis des Transports*, *supra*, note 1, p. 1147. Il rejette ainsi l'opinion à l'effet que cette jurisprudence ne peut être conciliable avec *Re Stevedoring*. Voir R.W. KEER, *supra*, note 38, p. 558-564.

59. *Murray Hill Limousine Service Ltd. v. Batson*, (1965) B.R. 778; *Re Colonial Coach Lines Ltd.*, (1967) 63 D.L.R. (2d) 198 (C.A. Ont.), confirmant (1967) 2 O.R. 25 (H.C.).

60. *Canadian Air Line Employee's Association c. Wardair Canada* (1975) *Ltd.*, (1979) 2 C.F. 91 (C.A.); *Service Employees Union, Local 210 v. Keytours Inc.*, (1986) O.L.R.B. Rep 979.

61. *Dow Chemical of Canada Ltd. v. Pulp, Paper & Woodworkers of Canada, Local 5*, *supra*, note 54; *Cargill Grain Co. Ltd. c. International Longshoremen's Association, Local 1739*, (1984) N.R. 182 (C.A.F.).

En matière de télécommunications, la décision rendue par la Cour suprême dans *Conseil canadien des relations du travail c. Paul l'Anglais Inc.*⁶² établit que la production et la vente d'émissions et de messages publicitaires pour la télévision ne sont pas des activités qui font partie intégrante des entreprises de télédiffusion à qui elles sont vendues. La preuve dans ce cas démontrait que les documents produits étaient la propriété des clients qui décidaient de leur utilisation. De la même façon, on a refusé de considérer comme faisant partie intégrante des activités de Bell Canada les services d'une entreprise qui vendait, installait, entretenait des téléphones et des systèmes de télécommunications non fabriqués par elle et cela même si ses clients étaient des abonnés de Bell Canada⁶³. La compagnie en question était tenue de donner certaines informations à Bell Canada concernant le nombre de lignes désirées par ses clients et l'équipement qu'elle leur fournissait. Mais elle n'avait pas l'obligation de réparer l'équipement de Bell Canada pas plus que cette dernière ne se devait de réparer l'équipement que la compagnie fournissait. Même si la compagnie pouvait être tenue de se soumettre à une réglementation fédérale concernant l'équipement installé, a-t-on précisé, cela ne suffisait pas à justifier le pouvoir exclusif sur tous les aspects de l'entreprise qui agissait dans le meilleur intérêt de ses clients et non dans le meilleur intérêt de Bell Canada.

Cependant, si les services dont on vient de parler sont pris en charge, par l'entreprise fédérale elle-même, ils pourront être considérés comme faisant partie intégrante des activités de cette dernière. C'est que l'on a laissé entendre à propos de la vente de billet d'avion⁶⁴ et c'est ce que l'on a décidé concernant les services d'expédition⁶⁵, de production et de vente de messages commerciaux pour la télévision assurés par une station de télévision elle-même⁶⁶.

Les services rendus par une entreprise locale à un organisme gouvernemental fédéral doivent aussi être rendus à celui-ci pour que l'entreprise soit considérée comme accessoire. C'est parce que le service de livraison ou de distribution du courrier, ou l'exploitation d'un bureau de poste se

62. *Conseil canadien des relations du travail c. Paul L'Anglais Inc.*, (1983) 1 R.C.S. 147.

63. *CTG Telecommunications Systems Inc. v. Communications Workers of Canada*, (1986), 10 Can. L.R.B.R. 231 (Ont.).

64. *Canadian Air Line Employee's Association v. Wardair Canada (1975) Ltd.*, *supra*, note 60.

65. *Emery Worlwide v. O.T.E.U., Local 15*, (1990) 7 C.L.R.B.R. (2d) 49 (C.C.R.T.). La Cour d'appel fédérale, d'ailleurs, dans *Re Cannel Freight Cartage Ltd.*, *supra*, note 51, avait laissé entendre que de tels services fournis par une compagnie de chemin de fer extraprovincial feraient partie intégrante des activités de cette dernière.

66. *Shamrock Television System Inc. CKOS- TV v. National Association of Broadcast Employees and Technicians*, (1988) 17 C.L.R.B.R. (NS) 205 (C.C.R.T.).

situaient dans le cadre des activités de Poste Canada que les entreprises se livrant à ces activités ont été considérés en faire partie intégrante⁶⁷. Il en est autrement des entreprises qui préparent les biens qui leur sont remis par des clients en vue d'être expédiés par la poste de manière à respecter les exigences de Poste Canada⁶⁸. Ce service est rendu aux clients et non à Poste Canada. Ces entreprises sont dans la même situation que celles qui agissent à titre de courtiers à l'égard de clients importateurs pour lesquels elles acquittent les droits de douane qu'on n'a pas considérées comme des entreprises fédérales même si leurs services sont fortement réglementés par le fédéral⁶⁹.

2.2. Des services vitaux et essentiels

Le fait, pour une entreprise locale, de représenter un avantage pour l'entreprise fédérale ne suffit pas à la considérer comme relevant de la juridiction du fédéral. C'est le Conseil privé qui a établi ce principe dans *Canadian Pacific Railway Co. c. A.-G. British-Columbia*⁷⁰ en jugeant que l'hôtel exploité par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada en Colombie-Britannique ne pouvait faire partie intégrante de son chemin de fer simplement parce que l'hôtel lui était profitable. Et c'est ce qui se dégage des décisions que nous venons de voir et qui ont refusé de considérer comme étant des entreprises fédérales accessoires les entreprises locales qui offraient des services à des clients autres que des entreprises fédérales principales même si les services fournis représentaient pour ces dernières, dans le contexte, un avantage certain.

67. *Union des facteurs*, supra, note 13; *Syndicat des postiers du Canada c. Société canadienne des postes*, (1989) 17 di 103. L'interprétation du *Code canadien du travail* amène toutefois le Conseil canadien des relations du travail à conclure autrement dans *Canada Post Corporation v. C.U.P.W. (Rideau Pharmacy Ltd.)*, (1989) 1 C.L.R.B.R. (2d) 239 (C.C.R.T.).

68. *Energy and Chemical Workers, Union v. Mis (Canada) Holdings Ltd.*, (1987) O.L.R.B. Rep. 865.

69. *R. v. Peace Bridge Brokerage Ltd.*, (1977) 35 C.C.C. (2d) 488 (C.C. Ont.); *Kuehne & Nagel International Ltd. v. Office and Technical Employees' Union Local no. 15*, (1979) 1 Can. L.R.B.R. 156 (C.-B.); *Pacific Customs Brokers Ltd. v. Office and Technical Employees Union*, (1980) 4 W.W.R. 587 (S.C. C.-B.); *Union des employés du transport local et Industries diverses, section locale 931, c. G.M. Patry*, supra, note 22; *A contrario : H. Smith Ltd. v. Board of Industrial Relations for Alberta*, (1981) 116 D.L.R. (3d) 628 (Q.B. Alta). Mais dans cette dernière cause, le degré de contrôle que les officiers gouvernementaux fédéraux exerçaient sur les entrepôts de la compagnie de courtage en question a semblé emporter la décision. Le fédéral fixait les heures minimum d'opération de l'entrepôt et les employés déchargeaient les biens des camions ou les libéraient des douanes suivant les instructions d'inspecteurs fédéraux.

70. *Canadian Pacific Railway v. A.-G. British Columbia*, supra, note 22.

Il n'est toutefois pas nécessairement aisé de déterminer quels sont les services rendus à une entreprise fédérale qu'il faut considérer comme vitaux ou essentiels. Tout est une question de fait et d'appréciation en fonction de circonstances multiples. Les services de chargement et de déchargement de navires par exemple, dans *Re Stevedoring*, furent jugés essentiels aux opérations des compagnies qui faisaient du transport maritime interprovincial et international⁷¹ tout comme ils furent jugés importants pour les compagnies aériennes faisant⁷² des entreprises qui rendaient ces services des entreprises fédérales accessoires. On a toutefois jugé tout simplement utiles les services d'une compagnie qui, avec ses embarcations, assurait le transport de biens et de personnes des bateaux jusqu'à la côte dans le port de Vancouver facilitant ainsi la circulation des navires dans le port⁷³. On a refusé de considérer les services de déchargement de wagons pour le compte de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada comme lui étant essentiels⁷⁴.

L'entreprise locale qui consacre l'essentiel de ses activités à l'installation, à l'entretien et à la réparation d'équipements pour une entreprise fédérale est considérée rendre à celle-ci des services vitaux et essentiels. C'est ce que décide *Northern Telecom n° 2*, comme on le sait, à propos du travail d'installation d'équipements pour le compte de Bell Canada⁷⁵. Il en est de même de l'entreprise qui voit à l'entretien, à la réparation et au remplacement des voies ferrées d'une compagnie de chemin de fer fédéral⁷⁶ ou à la réparation de navires naviguant sur les Grands Lacs⁷⁷, de celle qui entretient les routes d'un aéroport et qui voit à son administration⁷⁸, ou de

71. *Re Stevedoring*, *supra*, note 6. Voir aussi : *Société canadienne des métaux Reynolds Ltée c. Francoeur*, (1983) C.A. 336 ; *Terminaux portuaires du Québec Inc. c. Association des employés maritimes*, (1989) 2 C.F.D-23 (C.A.).

72. *Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale c. Québec-Sol Services Ltée*, (1981) 45 di 233.

73. *Tymac Launch Service Ltd. v. Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers, Local No. 400*, (1980) 3 Can. L.R.B.R. 552 (C.-B.).

74. *Centeast Charny Inc. c. Union des chauffeurs de camions, hommes d'entrepôt et autres ouvriers local 106*, (1975) T.T. 265. Par contre, le Conseil canadien des relations du travail semble considérer les opérations de chargement et de déchargement de camions d'une entreprise de transport routier extraprovincial comme une activité vitale pour cette entreprise. Voir : *General Teamsters, Local Union No. 362, v. MacCosham Van Lines Ltd.*, (1979) 1 Can. L.R.B.R. 498 (C.C.R.T.).

75. Voir aussi : *Canadian Telephones and Supplies Ltd. v. B.C. Telephone Supervisors' Association*, (1975) 1 Can. L.R.B.R. 358 (C.-B.).

76. *R.F. Welch British Columbia Ltd. v. Construction & General Labourers' Union, Local 602*, (1982) 1 Can. L.R.B.R. 466 (C.-B.).

77. *International Brotherhood of Boilermakers, Iron Ship Builders, Blacksmiths, Forgers and Helpers, Local 680 v. Port Weller Dry Docks*, (1985) O.L.R.B. Rep. 1228.

78. *City of Kelowna v. Canadian Union of Public Employees, Local 338*, (1974) 42 D.L.R. (3d) 754 (S.C.C.-B.).

celle qui répare et entretient les avions⁷⁹, le matériel électronique d'une compagnie aérienne⁸⁰ et l'équipement d'une entreprise engagée dans le transport routier⁸¹. L'entreprise qui fournit l'essence aux avions⁸² ou aux navires⁸³ est aussi considérée offrir des services vitaux et essentiels à l'entreprise fédérale de transport.

Par contre, les services d'entretien ménager d'édifices appartenant à des entreprises fédérales ou au gouvernement fédéral n'ont pas été considérés comme des services d'entretien essentiels⁸⁴. Les services de trai-

79. *Field Aviation Co. Ltd. c. Alberta Board of Industrial Relations*, (1974) 6 W.W.R. 596 (C.A. Alta); *Metallurgistes Unis d'Amérique, local 8917 c. St-Louis Aviation Inc.*, (1986) C.T. 299.
80. *North Canada Air Ltd. c. Le Conseil canadien des relations du travail*, (1981) 2 C.F. 399 (C.A.).
81. *Arrow Transfer Co. Ltd. v. Canadian Association of Industrial, Mechanical and Allied Workers, Local 1 (B.C.)*, (1974) 1 Can. L.R.B.R. 29 (C.-B.); *Highway Truck Service Ltd. v. Canada Labour Relations Board*, (1985) 62 N.R. 218 (C.A.F.); *Bernshine Mobile Maintenance Ltd. c. Conseil canadien des relations du travail*, (1986) 1 C.F. 422 (C.A.); *Berdan v. Canadian Brotherhood Railway, Transport and General Workers*, (1986) O.L.R.B. Rep. 2; *La section locale 979 du syndicat des teamsters c. Reimer Express Lines Ltd.*, (1986) 65 di 111; *Les sections locales 979 et 990 du syndicat des Teamsters, c. Reimer Express Lines Ltd.*, (1989) 69 di 161; *United Steelworkers of America v. Miwyo Co. Ltd.*, (1984) O.L.R.B. Rep. 1249. Ce sont les travaux d'entretien des autobus d'une compagnie de transport routier extraprovinciale que fournissait une compagnie qui opérait une gare d'autobus qui a amené le tribunal ontarien du travail à rendre ce dernier jugement selon l'interprétation qu'en fait le Conseil canadien des relations du travail. Ce dernier en est arrivé à une conclusion différente dans le cas d'une entreprise qui opérait aussi une gare d'autobus mais qui n'offrait pas aux entreprises de transport extraprovinciales des services aussi essentiels (vente de billets, expédition de colis, casse croûte). Voir *Le Syndicat uni du transport, section locale 1374 c. Alliance Agencies Ltd.*, *supra*, note 53.
82. *Butler Aviation of Canada Ltd. c. L'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aéro-astronautique*, (1975) C.F. 590 (C.A.).
83. *Wakeham & Son Ltd. v. Seafarers' International Union of Canada*, (1981) 3 Can. L.R.B.R. 327 (Ont.).
84. *Fraternité des commis de chemins de fer, de lignes aériennes et de navigation, manutentionnaires de fret, employés de messageries et de gares c. Le Canadien Pacifique Ltée et la Marathon Realty Co. Ltd.*, (1977) 25 di 387; *Labourers' International Union of North America, Local 1036 v. Reliable Window Cleaners (Sudbury) Ltd.*, (1982) O.L.R.B. Rep. 1714; *Service d'entretien avant-garde Inc. c. Conseil des relations du travail*, (1986) R.J.Q. 164 (C.S.); *Union des employés de service, local 298 c. Tribunal du travail*, (1987) R.J.Q. 2103 (C.S.); *Groupe Admari Inc. c. Comité paritaire d'entretien d'édifices publics*, *supra*, note 3. *A contrario*: *Syndicat des employés de Consolidated Building c. Nation Wide Building Services Ltd.*, (1982) T.T. 83. Dans ce dernier cas, le tribunal a tenu compte du fait que le contrat de l'entreprise avec l'aéroport de Mirabel impliquait des ressources financières et humains considérables. Il n'est pas certain cependant que le juge Lesage qui a rendu ce dernier jugement rendrait maintenant la même décision compte tenu de celle qu'il rend à propos des gardiens de sécurité dans *National Protective Service Cie Ltée c. Union des agents de sécurité du Québec*, *infra*, note 92.

teur pour le compte d'entreprises fédérales de transport⁸⁵ ou les services de porteurs offerts aux passagers dans un aéroport⁸⁶ tout comme les services fournis par une agence de sécurité dans une banque⁸⁷, un aéroport⁸⁸, un élévateur à grain⁸⁹, à Radio-Canada⁹⁰, comme d'ailleurs dans un consulat⁹¹ ou même dans des édifices appartenant au gouvernement fédéral⁹² n'ont pas été non plus jugés vitaux et essentiels. On a même refusé de considérer comme faisant partie intégrante de l'entreprise bancaire, le service fourni par une compagnie qui voyait au transport en sécurité de l'argent ou d'autres valeurs d'une banque vers des guichets automatiques ou *vice-versa*⁹³.

-
85. *Lewers c. CP Hotels*, (1982) 48 di 83. On a considéré, toutefois, comme faisant partie intégrante de l'ouvrage fédéral que constitue la plate-forme de forage située au large des côtes de Terre-Neuve les services de traiteur fournis par une compagnie à cet endroit. Mais dans ce cas le travail des employés étaient accomplis en dehors de la province puisque les deux équipes d'employés de la compagnie y travaillaient et se remplaçaient tous les trois semaines. Par ailleurs, les conditions particulières de ce lieu de travail pouvait justifier la décision. Voir : *Seafarers' International Union of Canada v. TAP Catering and Management Ltd.*, (1983) 83 C.L.L.C. 16, 057 (C.C.R.T.).
 86. *Allcap Baggage Services Inc. v. I.A.M. Local Lodge 2413*, (1990) 7 C.L.R.B.R. (2d) 274 (C.C.R.T.).
 87. C'est en tout cas l'opinion qu'a exprimé à ce sujet le juge Rand dans *Re Stevedoring*, *supra*, note 6, p. 551.
 88. *Agence de sécurité générale c. Union des agents de sécurité*, (1978) T.T. 1 ; *Union des agents de sécurité du Québec, local 924 c. Girouard*, (1981) C.S. 402. On a cependant jugé autrement quand il ne s'agissait pas simplement de surveiller les stationnements et les bâtiments contre les incendies ou de voir à la sécurité des passagers et de leurs bagages à l'aéroport même mais de contrôler au moyen d'un équipement fourni par le gouvernement fédéral les allées et venues des voyageurs et du personnel des compagnies aériennes autorisés à monter dans les avions. Des entreprises qui accomplissaient ces tâches ont été considérées dès lors comme des entreprises fédérales accessoires. Voir : *Agence de sécurité Fortin Inc. c. Union des agents de sécurité du Québec, local 924*, (1981) 3 Can. L.R.B.R. 271 (Qué.) ; *United Plant Guard Workers of America, Local 1962 v. National Protective Service Co. Ltd.*, (1987) O.L.R.B. Rep. 245 ; *Canadian Guards Association v. Pinkerton's of Canada Ltd.*, (1990) C.L.L.R. 16061 (C.C.R.T.), p. 14525.
 89. *Pinkerton du Québec Ltée c. Union des agents de sécurité du Québec*, D.T.E. 86T-783 (T.T.), confirmant (1986) C.T. 90.
 90. *Agence de sécurité générale Inc. c. Union des agents de sécurité*, *supra*, note 88.
 91. *Pinkerton du Québec Ltée c. Union des agents de sécurité du Québec*, *supra*, note 89.
 92. *Burns International Security Services Ltd. v. C.U.P.W.*, (1990) 3 C.L.B.R. (2d) 264 ; *Canadian Guards Association c. Pinkerton's Canada*, *supra*, note 88 ; *National Protective Service Cie Ltée c. Union des agents de sécurité du Québec, Local 8922*, T.T., Montréal, le 24 janvier 1991, n° 500-28-000100-909, le juge Lesage, *A contrario* : *United Plant Guard Workers of America, Local 1962 v. National Protective Service Co. Ltd.*, *supra*, note 88.
 93. *A.T.M. Automatic Teller Machine Services Ltd. v. Teamsters Local Union 213*, (1985) 6 W.W.R. 751 (C.A.C.-B.).

Dans certaines de ces dernières causes, on a pu faire ressortir le fait que l'entreprise fédérale ou le gouvernement fédéral n'étaient pas les seuls clients des entreprises locales qui fournissaient les services. Nous reviendrons là-dessus. Mais dans l'ensemble on a signalé l'absence de lien vital, essentiel entre ces services et l'activité première de l'entreprise fédérale ou de l'organisme gouvernemental fédéral. De ce point de vue, la décision récente de la Cour d'appel du Québec dans *Groupe Admari Inc. c. Comité paritaire de l'entretien d'édifices publics*⁹⁴ serait d'un grand intérêt si elle n'était le résultat d'une étrange analyse de la jurisprudence applicable au cas en l'espèce. Dans cette affaire, la Cour juge sur la base de la décision rendue par la Cour suprême dans *Construction Montcalm* que les services de nettoyage de certains édifices d'un centre de recherche de la Défense nationale n'ont rien de fédéral par nature. L'entretien de ces édifices par une entreprise dont l'activité essentielle est de faire du ménage dans divers édifices publics ne fait pas partie intégrante, conclut la Cour, de la compétence du fédéral sur la défense nationale de manière à permettre que le Parlement fédéral ait juridiction sur les relations de travail des employés de cette entreprise qui livre ces services sur la base d'un contrat conclu avec le ministère fédéral des Approvisionnements et Services.

La majorité en Cour d'appel affirme à bon droit que ce n'est pas parce qu'une activité est nécessaire au bon fonctionnement d'une entreprise ou d'un organisme fédéral qu'elle devient de ce seul fait sous la juridiction du fédéral « à tous les points de vue »⁹⁵. Ce n'est pas dans les circonstances, parce que l'entretien ménager est nécessaire au bon fonctionnement du centre de recherche en cause qu'il constitue un élément vital pour la défense nationale. Ce n'est même pas, comme le signale avec raison la Cour, parce que cette activité est couverte par l'article 4 de la *Loi sur la défense nationale*⁹⁶, disposition que le Parlement fédéral pouvait sans nul doute adopter accessoirement à sa compétence en matière de défense, qu'elle entraîne automatiquement l'assujettissement des employés en question au droit fédéral du travail.

La Cour erre en droit, cependant, en refusant d'appliquer les critères énoncés par l'arrêt *Northern Telecom n° 1* qu'elle considère inappropriés au cas qui lui est soumis⁹⁷. Et elle se livre à une analyse surprenante de la jurisprudence sur la juridiction en matière de relations de travail dans laquelle elle distingue⁹⁸

94. *Groupe Admari Inc. c. Comité paritaire de l'entretien d'édifices publics*, *supra*, note 3.

95. *Id.*, p. 950, Le juge Dussault rédige le jugement qu'appuie le juge LeBel.

96. *Loi sur la défense nationale*, S.R.C. 1970, c. N-4.

97. *Groupe Admari Inc. c. Comité paritaire de l'entretien d'édifices publics*, *supra*, note 3, p. 952.

98. *Id.*, p. 951-952.

les arrêts où la question en litige est de savoir si une entreprise doit se voir reconnaître un statut d'entreprise fédérale à titre d'accessoire à une entreprise fédérale principale [ou en vertu de la Constitution] elle-même aux fins de décider si ses relations de travail sont régies par le fédéral [...].

Re Stevedoring et les deux décisions de la Cour suprême au sujet de la Northern Telecom seraient applicables dans ce cas où les tribunaux doivent qualifier, selon la Cour, un ensemble de fonctions exercées par des employés dans un contexte de permanence. L'entreprise est fédérale ou elle ne l'est pas. L'accréditation accordée sera provinciale ou fédérale une fois pour toutes.

les arrêts où il s'agit de déterminer si une entreprise locale doit être considérée exceptionnellement comme fédérale aux fins de la réglementation de certaines conditions de travail pour le motif que ce domaine de compétence provinciale est partie intégrante de la compétence principale du fédéral sur un autre sujet.

Le seul arrêt que la Cour d'appel cite de ce « groupe d'arrêts » est *Construction Montcalm* dont elle tire les conclusions suivantes :

[...] les tribunaux doivent traiter le cas d'entreprises généralement régies par des lois du travail provinciales mais qui voudraient, dans un contexte ponctuel [un contrat isolé avec le fédéral], être régies par des lois fédérales correspondantes fédérales, quitte à être de nouveau régies par les lois provinciales lorsque le contrat est terminé. Dans les arrêts de ce groupe [...] la Cour doit se demander si elle doit suspendre l'application régulière de lois provinciales du travail auprès d'une entreprise particulière en application du principe constitutionnel déjà mentionné suivant lequel « la compétence principale du fédéral sur un sujet donné peut empêcher l'application des lois provinciales relatives aux relations de travail [...] s'il est démontré que la compétence du fédéral sur ces matières fait intégralement partie de cette compétence fédérale ». Le lien à établir est entre les compétences législatives⁹⁹.

Et la Cour conclut que c'est la question qu'elle doit se poser mais à laquelle elle répond négativement.

Mais ce n'est pas ainsi que la jurisprudence a jugé la juridiction du fédéral en matière de relations de travail. Pour que les lois fédérales s'appliquent en ce domaine, il faut, comme on l'a vu, que l'on soit en présence soit d'employés du gouvernement fédéral, soit d'employés d'entreprises fédérales. Ce que la jurisprudence a reconnu depuis *Re Stevedoring*, c'est que cette règle s'applique aussi pour des entreprises locales considérées faire partie intégrante d'entreprises fédérales principales ou du gouvernement fédéral en raison de la nature des services qu'elles leur rendent. Et c'est l'arrêt *Northern Telecom n° 1* qui établit les critères pour reconnaître de telles entreprises. Quant à l'arrêt *Construction Montcalm*, tout ce qu'il décide c'est qu'une entreprise de construction ordinaire qui construit une piste d'atterrissage dans un aéroport en exécution d'un

99. *Id.*, p. 952.

contrat conclu avec le gouvernement fédéral ne peut être considérée, en raison de ce seul fait, comme une entreprise fédérale. Il faut rappeler que dans cet arrêt, la Cour a pris soin de signaler qu'elle ne savait rien sur la nature habituelle des activités de Construction Montcalm. Il ne faut pas oublier non plus que *Northern Telecom n° 1* a été rendu un an après et que la Cour a formulé les principes qui sont suivis par tous les tribunaux à l'heure actuelle, sauf par la Cour d'appel du Québec dans *Groupe Admari*, pour déterminer si une entreprise locale, en raison de ses liens particuliers avec une entreprise fédérale principale ou un organisme gouvernemental doit être régie par le droit fédéral du travail.

Le refus par la Cour d'appel d'examiner le critère du lien intime entre l'entreprise accessoire et l'entreprise principale tel qu'établi par la Cour suprême dans les arrêts *Northern Telecom* découle donc d'une mauvaise lecture de la jurisprudence. Et il est surtout erroné de laisser entendre que les lois fédérales en matière de relations de travail pourraient s'appliquer dans des situations où on n'est pas en présence d'entreprises fédérales principales ou accessoires. Du moins, pas selon les principes de droit reconnus à l'heure actuelle car l'interprétation très large donnée récemment par la Cour suprême au pouvoir général du Parlement fédéral en vertu du paragraphe introductif de l'article 91 de la *Loi constitutionnelle de 1867*¹⁰⁰ et à son pouvoir sur les échanges et le commerce en vertu de l'article 91(2) de la dite loi¹⁰¹ pourrait éventuellement favoriser une juridiction plus étendue du Parlement fédéral en matière de relations de travail. Mais ce n'est pas sur cette base que s'appuie la majorité en Cour d'Appel dans *Groupe Admari*, fort heureusement. Et ce n'est certainement pas l'arrêt *Construction Montcalm* qui lui permettait d'affirmer une telle chose.

L'utilisation toutefois par la juge Mailhot, dissidente dans *Groupe Admari*, des critères établis par *Northern Telecom n° 1* ne donne pas lieu à une analyse convaincante de la situation. Pour elle, les travaux d'entretien aux édifices du centre de recherche en question font partie intégrante de l'exploitation de cette entreprise car sans cet entretien, souligne-t-elle, l'entreprise ne serait pas viable : « elle deviendrait dangereuse, insalubre et des difficultés de fonctionnement apparaîtraient rapidement »¹⁰². Mais cela ne suffit pas, comme l'affirme à juste titre la majorité, pour conclure que cette activité accessoire est vitale pour les fins du ministère de la Défense. Les travaux effectués par les installateurs de *Northern Telecom* furent jugés d'une importance vitale pour Bell Canada parce qu'il y avait intégra-

100. *R. c. Crown Zellerbach Ltd.*, (1988) 1 R.C.S. 401.

101. *General Motors of Canada Ltd. c. City National Leasing*, *supra*, note 31.

102. *Groupe Admari Inc. c. Comité paritaire de l'entretien d'édifices publics*, *supra*, note 3, p. 955.

tion presque totale du travail quotidien des installateurs aux tâches d'établissement et d'exploitation du réseau de télécommunications de Bell Canada lequel faisait l'objet de la juridiction exclusive du Parlement fédéral en vertu de l'article 92(10)a). Dans *Union des facteurs*, les services de livraison du courrier furent jugés comme étant un élément essentiel des activités de Poste Canada. On peut certainement croire que la livraison du courrier fait l'objet ici encore de la juridiction exclusive du Parlement fédéral en vertu de l'article 91(5) de la *Loi constitutionnelle de 1867* et que, dans la mesure où un organisme gouvernemental fédéral assume ce service, l'entreprise locale qui l'aide dans l'accomplissement de cette tâche doit être considérée comme une entreprise fédérale accessoire¹⁰³. Peut-on en dire autant des services de nettoyage des édifices qu'occupe le ministère de la Défense en regard de la compétence du Parlement fédéral en matière de défense? Pour reprendre le critère qu'établit le juge Dickson dans *Central Western*, peut-on dire que le centre de recherche en cause dépend des services de nettoyage de l'entreprise locale qui les rend? En quoi, peut-on se demander aussi, le nettoyage des édifices du ministère de la Défense est-il une activité plus vitale et essentielle aux opérations de ce ministère que ne le sont les services de transport d'argent d'une banque vers des guichets automatiques que la Cour d'appel de la Colombie-Britannique a refusé de considérer comme vitaux ou essentiels à l'opération bancaire¹⁰⁴? En quoi sont-ils plus importants aussi que le service d'imprimerie de documents officiels [billets de banque, timbres postaux, bons du trésor...] que la Cour d'appel fédérale n'a pas jugés reliés aux activités financières et postales du gouvernement fédéral de manière à faire de l'entreprise qui lui rendait ces services une entreprise qui en faisait partie intégrante¹⁰⁵.

Le critère du lien intime tel qu'établi par *Northern Telecom n° 1* aurait pu, selon nous, amener la majorité en Cour d'appel à conclure comme elle l'a fait que les relations de travail de l'entreprise locale en cause relevait de la juridiction de la province. Car elle aurait pu constater l'absence de caractère vital du service fourni en regard de ce qui fait l'objet de la compétence exclusive du Parlement fédéral en matière de défense et qui n'est certainement pas d'assurer le bon entretien des édifices qu'occupe le gouvernement fédéral pour les fins de la défense même si accessoirement à sa compétence il peut édicter des normes à ce sujet. Si des tribunaux ont pu décider sur la base de *Northern Telecom n° 1* que les services de sécurité fournis par des entreprises locales à des édifices appartenant au gouvernement fédéral ne faisaient pas de ces entreprises des entreprises fédérales

103. M. PATENAUDE, *supra*, note 4, p. 1235-1239.

104. *A.T.M. Automatic Teller Machine Services Ltd. v. Teamsters Local Union 213*, *supra*, note 93.

105. *Canadian Human Rights Commission c. Haynes*, (1983) 46 N.R. (C.A.F.).

accessoires¹⁰⁶, la Cour d'appel pouvait plus facilement en arriver à la même conclusion dans le cas des services d'entretien.

Il faut admettre cependant que l'application du critère du lien intime, vital, opérationnel peut donner lieu à toutes sortes d'interprétations subjectives. Ce qui est considéré vital dans un cas ne le sera pas nécessairement dans un autre. En témoignent, ces propos de la majorité en Cour d'appel dans *Groupe Admari* quand elle affirme que sa conclusion pourrait être différente si l'entreprise fédérale principale était une société de transport ferroviaire interprovincial. Elle déclare :

Dans ce cas, les décisions concernant les relations de travail des employés d'un entrepreneur indépendant effectuant l'entretien des surfaces intérieures des wagons-lits ou restaurants, y compris le salaire à leur verser, constitueraient des facteurs pouvant avoir des effets directs et permanents sur la structure et les qualités fonctionnelles du produit fini de la société et donc sur sa conformité aux fins de la compétence fédérale en matière de transport¹⁰⁷.

Mais ne pourrait-on pas prétendre que si le service d'entretien fait défaut, cela n'empêche pas le chemin de fer de fonctionner ? Qu'est-ce qui empêcherait la compagnie de chemin de fer de faire exécuter les travaux d'entretien par ses propres employés ou par une autre entreprise locale que celle qui s'est engagée par contrat à les faire si cette dernière n'est pas en mesure de respecter son engagement ? Dans quelle mesure la compagnie dépend-elle de ces services, pour reprendre encore le critère du juge Dickson dans *Central Western* ? Ce sont là des questions auxquelles il convient de répondre avant de conclure à la juridiction du Parlement fédéral sur les relations de travail de l'entreprise locale qui rend ces services.

Il faut savoir aussi que certains des services jugés non vitaux ou non essentiels à l'entreprise fédérale quand ils sont rendus par une entreprise locale sont considérés faire partie intégrante de l'entreprise fédérale elle-même quand ils sont assumés par celle-ci. On l'a vu déjà pour les services d'expédition et de vente de billets qu'une entreprise fédérale de transport prend en charge ou pour les services de production et de vente de messages commerciaux destinés à la télévision qu'assume une entreprise de télécommunication¹⁰⁸. Il peut en être de même pour les services d'entretien ménager qu'une entreprise fédérale assume¹⁰⁹. Mais il n'en est ainsi que lorsqu'il

106. Voir les arrêts cités à la note 92.

107. *Groupe Admari Inc. c. Comité paritaire de l'entretien d'édifices publics*, *supra*, note 3, p. 951.

108. Voir les arrêts cités aux notes 64, 65, 66. Voir aussi : *Dome Petroleum Ltd. c. National Energy Board*, (1987) 73 N.R. 135 (C.A.F.).

109. Voir *Fraternité des commis de chemins de fer, de lignes aériennes et de navigation, manutentionnaires de fret, employés de messageries et de gares c. Le Canadien Pacifique Ltée et la Marathon Realty Co. Ltd.*, *supra*, note 84.

est impossible de diviser les activités d'une entreprise fédérale entre ses aspects locaux et ses aspects fédéraux comme cela avait été le cas dans l'arrêt *Winner*¹¹⁰. Car quand une telle séparation est possible, les tribunaux constatent qu'une même entreprise est engagée à la fois dans une entreprise fédérale et dans une entreprise locale comme ce fut le cas dans *Canadian Pacific Railway Co. c. A.G. British Columbia*¹¹¹.

Parce que des services accessoires à une entreprise fédérale mais non vitaux pour elle peuvent être considérés comme en faisant partie intégrante quand celle-ci les assume elle-même, on comprend que si elle abandonne ces services au profit d'une autre entreprise autonome cela peut entraîner un changement de juridiction constitutionnelle à l'égard de ces services¹¹². Il en est autrement, cependant, quand l'entreprise fédérale se départit d'une fonction considérée comme vitale ou essentielle à l'opération de son entreprise. L'entreprise qui assumera désormais cette tâche sera considérée faire partie intégrante de l'entreprise fédérale si elle y consacre, comme nous allons le voir maintenant, une partie importante de son temps¹¹³.

2.3. Des services pour lesquels l'entreprise accessoire consacre une partie importante de son temps

Dans *Re Stevedoring*, le fait que les débardeurs consacraient exclusivement leur emploi du temps au déchargement de navires joua un rôle important dans la décision de la Cour. Mais comme devait le préciser la Cour suprême dans *Union des facteurs*, rien dans *Re Stevedoring* ne permettait de penser qu'un employé devait consacrer son temps uniquement au service d'une entreprise fédérale pour qu'il soit régi par le droit fédéral en matière relations de travail¹¹⁴. Par conséquent, il n'était pas nécessaire qu'une entreprise consacre exclusivement ses activités à une entreprise pour qu'elle soit considérée en être l'accessoire. Cependant, la

110. *A.-G. Ontario c. Winner*, *supra*, note 21. Voir aussi les arrêts mentionnés à la note 20.

111. *Canadian Pacific Railway Co. v. A.-G. British Columbia*, *supra*, note 22.

112. Pour le cas de service d'entretien ménager, voir *Fraternité des commis de chemins de fer, de lignes aériennes et de navigation, manutentionnaires de fret, employés de messageries et de gares c. Le Canadien Pacifique Ltée et la Marathon Realty Co. Ltd.*, *supra*, note 84.

113. Voir à propos de services d'entretien et de réparation d'équipement d'une entreprise fédérale de transport routier : *Highway Truck Service Ltd. c. Canada Labour Relations Board ; Bershine Mobile Maintenance Ltd. c. Conseil canadien des relations du travail et Les sections locales 979 et 990 du syndicat des Teamsters c. Reimer Express Lines Ltd.*, *supra*, note 81.

114. *Union des facteurs du Canada c. Syndicat des postiers du Canada*, *supra*, note 13, p. 187-188.

Cour considéra comme important le fait que 90 % des activités de la compagnie étaient consacrées à Poste Canada. Et dans *Northern Telecom*, l'importance du travail effectuée par les installateurs de Northern Telecom (80 %) pour Bell Canada qui achetait de celle-ci 90 % de son matériel de communication et de transmission fut un facteur considéré par la Cour pour justifier sa décision. Et l'on peut dire que dans toutes les causes où on a jugé qu'une entreprise faisait partie intégrante d'une entreprise fédérale la part de travail pour cette dernière était relativement importante quand elle n'était pas exclusive.

On ne peut s'empêcher de remarquer ici qu'à cet égard l'attitude des tribunaux qui tiennent compte de l'importance de la proportion du travail accompli par une entreprise locale pour une entreprise fédérale avant de décider si la première relève du Parlement fédéral pour les fins de ses relations de travail est bien différente de celle qu'ils ont quand il s'agit de décider si une entreprise de transport est visée par l'article 92(10)a) de la *Loi constitutionnelle de 1867*. Ils la considèrent relever de cette disposition, et donc de la juridiction exclusive du Parlement fédéral, dès qu'une proportion même minime des voyages qu'elle effectue se font en dehors de la province sur une base régulière et continue¹¹⁵. Des voyages fortuits et irréguliers extraprovinciaux n'emportent pas la juridiction du fédéral sur ces entreprises¹¹⁶.

De façon semblable, par ailleurs, l'entreprise doit rendre ses services à une entreprise fédérale principale ou à un organisme gouvernemental d'une manière permanente pour qu'elle soit considérée en faire partie intégrante. Ce critère fut un élément important de la décision rendue dans *Construction Montcalm*¹¹⁷. La nature même d'une entreprise de construction impli-

115. *Re Tank Truck Transport Ltd.*, (1960) O.R. 497 (S.C.), confirmé par (1963) 1 O.R. 272 (C.A.) où 6 % des voyages étaient effectués en dehors de la province. Des proportions au moins aussi faibles étaient en cause dans les arrêts suivants : 1.6 % dans *Re Liquid Cargo Lines Ltd.*, (1965) 46 D.L.R. (2d) 700 (H.C. Ont.); ½ % dans *Ottawa-Carleton Regional Transit Commission v. Amalgamated Transit Union, Local 279*, (1984) C.L.L.R. 14006 (C.A. Ont.). Cette jurisprudence semble endossée par la Cour suprême. Voir : *Régie des services publics c. Dionne*, (1978) 2 R.C.S. 191, p. 198 et *Alberta Government Telephones c. Canada (Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes)*, *supra*, note 26, p. 259-260.

116. *Agence Maritime Inc. c. Conseil canadien des relations ouvrières*, (1969) R.C.S. 851 ; *Re Invictus Ltd.*, (1968) 65 D.L.R. (2d) (Q.B. Man) ; *MacIntyre v. Teamsters, Chauffeurs, Warehousemen, Helpers, Local Union No. 91*, (1976) C.L.L.R. 16,001 (L.R.B. Ont.) ; *Syndicat canadien des techniciens de chaufferies et manœuvres, section locale 222 c. Ottawa Taxi Owners and Brokers Association*, (1986) 56 di 73.

117. *Construction Montcalm c. Commission du salaire minimum*, *supra*, note 40, p. 776. Le juge Beetz rejetait ainsi les recommandations de ceux qui désiraient voir les salaires des ouvriers engagés dans la construction d'un ouvrage fédéral régis par le droit fédéral. Voir R.L. BEAULIEU, « Legislative Jurisdiction in Railway Construction », (1961) 4 C.B.J.

que normalement l'absence de ce critère par rapport à chaque ouvrage exécuté. Voilà pourquoi, dans l'ensemble, les tribunaux refusent de considérer comme engagée dans une entreprise fédérale accessoire l'entreprise de construction qui effectue des travaux pour le compte d'une entreprise fédérale principale ou pour le compte du gouvernement fédéral.

Ainsi, le fait qu'un entrepreneur en construction se soit engagé par contrat avec le gouvernement fédéral à construire une piste d'atterrissage dans un aéroport¹¹⁸, une route entre une province et un pays étranger¹¹⁹, un quai ou des portes de hangar dans un port¹²⁰ ou à remettre en bon état certaines parties d'un canal¹²¹ ne permet pas de conclure que son entreprise est de juridiction fédérale. Ni non plus le fait qu'il se soit engagé à construire une portion d'un pipeline interprovincial ou international¹²², ou à faire du forage pour le compte d'une industrie minière à la recherche d'uranium¹²³, ou encore à creuser des tranchées pour installer des câbles

458; S.W. SEMPLE, «Parliament's Jurisdiction over Labour Relations», (1977) 11 *U.B.C.L. Rev.* 232, p. 248-260. Par ailleurs, on a souligné avec raison que le caractère permanent du service rendu était un critère que mettait de l'avant le juge Beetz. Voir G. RÉMILLARD, «Construction Montcalm Inc. c. Commission du salaire minimum et al.», (1979) 39 *R. du B.* 643, p. 647.

118. *Construction Montcalm c. Commission du salaire minimum*, *id.*

119. *Teamsters, section locale n° 213 c. General Enterprises Ltd.*, (1977) 23 di 26; *Midvalley Construction Ltd. v. Board of Industrial Relations of Alberta*, (1974) 6 *W.W.R.* 575 (S.C. Alta).

120. *Maritime Engineering Ltd. v. A.-G. Nova Scotia*, (1979) 33 *N.S.R.* (2d) 484 (C.A.); *Commission de l'Industrie de la Construction c. Ambassador Mig. Co.*, (1975) *R.D.T.* 487. (C.S.).

121. *International Union of Operating Engineers, Local 793 v. Peter Kiewit Sons Co. Ltd.*, (1980) *O.L.R.B. Rép.* 510.

122. *Henuset Rentals Ltd. v. United Association of Journeymen & Apprentices of the Plumbing & Pipefitting Industry Local 488*, (1981) 119 *D.L.R.* (3d) 639 (C.A. Sask.); *Johnston Terminals Ltd. v. Teamsters Local Union 213*, (1982) 2 *Can. L.R.B.R.* 447 (C.-B.); *Piotrowski c. L'Association unie des compagnons et apprentis de l'industrie de la plomberie et de la tuyauterie des États-Unis et du Canada, section locale 170*, (1988) 67 di 19. *A contrario*: *Cant v. Canada Bechtel Ltd.*, (1958) 12 *D.L.R.* (2d) 215 (C.C. C.-B.), mais ce jugement fut rendu avant *Construction Montcalm*. Aussi: *Association des entrepreneurs en construction du Québec c. Gazoduc Trans-Québec et Maritimes Inc.* (1981) *C.S.* 708, mais dans ce jugement on a considéré que c'est l'entreprise fédérale elle-même qui embauchait les employés affectés à la construction du pipeline. Par ailleurs, ce jugement n'est pas suivi par la Cour d'appel fédérale dans *Re Code canadien du travail*, (1987) 2 *C.F.* 30 (C.A.).

123. *Bachmeier Diamond and Percussion Drilling Co. Ltd. v. Beaverlodge District of Mine, Mill and Smelter Workers' Local Union Number 913*, (1962) 35 *D.L.R.* (2d) 241 (C.A. Sask.). Décision critiquée par N.J. STEWART, «Constitutional Law—Labour Relations—Employees of Sub-Contractor Working on Projects Under Federal Jurisdiction», (1963) 41 *R. du B. Can.* 586.

téléphoniques pour le compte de Bell Canada¹²⁴. Doit-on cependant considérer autrement les travaux de construction exécutés pendant que l'ouvrage fédéral est en opération faisant de l'entreprise qui en est responsable une entreprise fédérale parce que ces travaux s'apparenteraient davantage à des travaux d'entretien jugés, comme on le sait, vitaux et essentiels au fonctionnement de l'entreprise fédérale ? La Cour d'appel fédérale a répondu négativement à cette question dans *Re Code canadien du travail*¹²⁵ au sujet du remplacement de ponts d'un chemin de fer fédéral alors que ce dernier continuait d'être en opération tout le long des travaux. Ces travaux de construction avaient un caractère temporaire plutôt que continu ou permanent, de souligner la Cour, et ils ne pouvaient faire de l'entreprise qui les exécutait une entreprise faisant partie intégrante de la compagnie qui opérait le chemin de fer en question. On a jugé de la même façon les travaux effectués pour remplacer plusieurs segments d'un pipeline déjà en opération¹²⁶. Un élément de permanence doit donc exister dans les rapports entre l'entreprise locale et l'entreprise fédérale pour que les opérations de ces deux entreprises soient considérées comme intégrées.

Mais peut-on penser qu'une entreprise qui consacre l'essentiel de ses activités à la construction d'ouvrage de la juridiction du Parlement peut être considérée comme faisant partie intégrante d'une entreprise fédérale ? Si dans *Construction Montcalm* l'entreprise en cause avait consacré exclusivement ou presque ses activités à la construction de Mirabel ou à la construction d'aéroports aurait-on pu conclure qu'elle était engagée dans une entreprise fédérale ? Rappelons que si le juge Beetz a soulevé la question dans *Construction Montclm*, il s'est bien gardé d'y répondre en affirmant plutôt : « à supposer que cela fasse une différence »¹²⁷.

Nous ne pensons pas que l'entreprise qui se spécialise dans la construction d'ouvrages qui sont de la juridiction du Parlement fédéral doive nécessairement être considérée comme une entreprise fédérale accessoire. Puisqu'il faut un lien entre une entreprise locale et une entreprise fédérale particulière pour que la première soit considérée faire partie intégrante de la seconde, ainsi que le reconnaît la Cour suprême dans *Central Western*, le fait de construire des ouvrages qui sont de la juridiction du Parlement fédéral n'entraîne pas automatiquement ce genre de lien. Qu'on pense par

124. *International Union of Operating Engineers, Local 793 v. W. Rourke Ltd.*, (1983) O.L.R.B. Rep. 1711. Il en est de même pour la compagnie qui supervise de tels travaux : *Labourers International Union of North America, Local 607 v. Vibration Assessment Ltd.*, (1989) O.L.R.B. Rep. 223.

125. *Re Code canadien du travail*, *supra*, note 122.

126. *Waschuk Pipeline Construction Ltd. v. General Teamsters, Local 362*, (1988) 61 Alb. L. Rep. 318 (Q.B.).

127. *Construction Montcalm c. Commission du salaire minimum*, *supra*, note 40, p. 775.

exemple à l'entreprise qui se spécialise dans la construction d'élévateurs à grain, ouvrages déclarés à l'avantage général du Canada. Elle peut conclure des contrats de construction pour ce genre d'ouvrages avec de nombreux propriétaires d'élévateurs à grain sans jamais être intégrée à une seule entreprise ou à un seul ouvrage à caractère fédéral.

Plus délicate est la situation des entrepreneurs qui construisent essentiellement des ouvrages fédéraux pour le compte du gouvernement fédéral ou pour le compte d'une seule entreprise fédérale. Le Tribunal du travail du Québec a décidé, à ce sujet, que l'entreprise dont 95 % des activités consistaient dans la construction de quais la plupart du temps pour le gouvernement fédéral, ne faisait pas partie intégrante d'une entreprise fédérale¹²⁸. Par analogie avec l'arrêt *Construction Montcalm*, il a estimé que la construction d'un quai avait un rapport aussi éloigné avec la navigation maritime que la construction de pistes avec la navigation aérienne. Dans le cas de l'entreprise qui creusait des tranchées et installait des câbles téléphoniques pour le compte de Bell Canada, le Tribunal du travail ontarien a conclu de la même façon malgré le fait que l'entreprise en question consacrait 90 % de son temps à cette activité¹²⁹. Il a souligné toutefois que sa conclusion aurait pu être différente si les employés de l'entreprise locale avaient été affectés à l'entretien et à la réparation des lignes de Bell Canada. Mais ce sont les employés de cette dernière qui effectuait ce travail.

Nous sommes d'accord avec ces décisions. En effet, il ne suffit pas qu'une entreprise consacre l'essentiel de ses activités à une entreprise fédérale pour qu'elle soit considérée en faire partie intégrante. Encore faut-il que cette activité ait un lien vital, matériel et opérationnel avec celle de l'entreprise fédérale et c'est là, rappelons-le encore une fois, le critère le plus important selon ce qui se dégage de *Northern Telecom n° 1* et de *Northern Telecom n° 2*. Or, la construction d'un ouvrage fédéral est une activité préalable à son opération. C'est ce que fait ressortir la juge Mailhot, dissidente dans *Groupe Admari*, pour distinguer le cas qui lui est soumis de celui qui s'est présenté dans *Construction Montcalm*. Les employés affectés à l'entretien du centre de recherche du ministère de la Défense, selon elle, travaillent à l'exploitation de cet ouvrage fédéral. Ce qui n'est pas le cas de ceux qui travaillent à la construction d'un ouvrage fédéral¹³⁰. La majorité ne retient pas ce point de vue qui avait pourtant été

128. *Moisan c. A.S.L.K. Canada Ltée*, Rimouski, le 27 janvier 1984, n° 200-28-000025-830, le juge Auclair.

129. *International Union of Operating Engineers, Local 793, v. W. Rourke Ltd.*, *supra*, note 124.

130. *Groupe Admari Inc. c. Comité paritaire d'entretien des édifices publics*, *supra*, note 3, p. 955-956.

celui de la Cour d'appel dans *Construction Montcalm* avant que la Cour suprême rende sa décision¹³¹. Elle affirme que ce critère n'a pas été retenu par la Cour suprême dans cette affaire¹³², Mais il n'a pas été rejeté non plus.

Il nous semble qu'au-delà du caractère de non permanence des travaux de construction reliés à des ouvrages fédéraux, il y a le fait que ces travaux ne sont pas intégrés aux opérations principales de l'entreprise fédérale de manière à considérer les entreprises qui les exécutent comme des entreprises fédérales accessoires. Voilà pourquoi même quand une entreprise locale consacre toutes ses activités ou presque à la construction d'ouvrages pour le compte du gouvernement fédéral ou pour le compte d'une entreprise fédérale elle ne doit pas être considérée, en raison de ce seul fait, comme faisant partie intégrante d'une entreprise fédérale.

D'une manière plus générale, nous pensons que l'entreprise qui rend des services ni vitaux, ni essentiels à une entreprise fédérale ou au gouvernement fédéral ne doit pas voir ses relations de travail régies par le droit fédéral du travail simplement parce qu'elle a comme seul client ou comme principal client le gouvernement fédéral ou cette entreprise fédérale. Cela ressort clairement de la décision de la Cour d'appel de la Colombie-Britannique dans *A.T.M. Automatic Teller Machine Services Ltd. c. Teamsters Local Union 213* quand celle-ci refuse de considérer comme partie intégrante de l'entreprise bancaire le service de transport d'argent fourni par une compagnie à des banques. Il est vrai que la compagnie en question offrait le même service à des institutions financières de juridiction provinciale. Mais en réponse à l'argument fondé sur *Union des facteurs* pour dire qu'il n'est pas nécessaire que l'entreprise consacre exclusivement ses activités à une entreprise fédérale pour qu'elle en fasse partie intégrante si elle travaille principalement pour cette dernière, la Cour affirme :

In the *Stevedoring* case, the work being carried out was the loading and unloading of ships, namely, a « navigation and shipping function ». In the *Letter Carriers'* case the work being carried out was the delivery and collection of mail, namely, a « postal service » function. In the case on appeal, however, while the services performed were necessary to enable the automatic tellers to operate, they did not constitute a « banking » function¹³³.

Le même raisonnement doit s'appliquer, croyons-nous, pour les services d'entretien ménager et les services de sécurité fournis par des entreprises locales à des entreprises fédérales ou au gouvernement fédéral. En

131. *Construction Montcalm Inc. c. Commission du salaire minimum*, (1975) C.A. 675.

132. *Groupe Admari Inc. c. Comité paritaire de l'entretien d'édifices publics*, *supra*, note 3, p. 947.

133. *A.T.M. Automatic Teller Machine Services Ltd. v. Teamsters Local Union 213*, *supra*, note 93, p. 755.

ce qui concerne les services d'entretien ménager, le Conseil canadien des relations de travail a jugé déjà que les employés d'une entreprise qui assurait l'entretien d'un immeuble qu'occupait en partie la compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique n'étaient pas engagés dans une entreprise qui faisait partie intégrante d'une entreprise fédérale. Il a néanmoins laissé entendre que la situation aurait pu être différente si Canadien Pacifique avait confié cette tâche à un seul entrepreneur qui n'aurait eu que ce contrat d'entretien en précisant toutefois : « à supposer dans le cas d'un entrepreneur local que les services de conciergerie soient nécessairement ancillaires à l'exploitation d'un chemin de fer interprovincial [...] »¹³⁴. Les employés en question ne travaillaient pas uniquement pour Canadien Pacifique mais aussi pour les autres locataires de l'immeuble. Cette décision du Conseil a été rendue il y a une dizaine d'années. Compte tenu des décisions qu'il vient de rendre à propos des agents de sécurité et sur lesquelles nous reviendrons, on peut penser que le Conseil ne considérerait pas aujourd'hui de tels services comme accessoires à l'opération d'un chemin de fer. Quoi qu'il en soit, c'est l'absence de lien vital et essentiel entre ce service et les activités des entreprises fédérales concernées qui est à la base des décisions plus récentes rendues au Québec par la Cour supérieure¹³⁵ et c'est ce qui aurait dû expliquer le jugement de la Cour d'appel dans *Groupe Admari*. C'est aussi ce qui a motivé principalement le tribunal du travail ontarien à juger de la même façon un cas semblable¹³⁶. Il faut donc penser que les décisions sur les services d'entretien ménager auraient été identiques si les entreprises locales en cause avaient eu comme seul client l'entreprise fédérale à qui elles offraient leurs services même si tel n'était pas le cas.

Car, en ce qui concerne les entreprises qui offrent des services de sécurité, le Conseil canadien des relations de travail vient de rendre deux décisions, sur la base entre autres des jugements rendus au Québec en matière d'entretien ménager, où il refuse de considérer ces entreprises comme faisant partie intégrante d'une entreprise fédérale ou du gouvernement fédéral même si ces entreprises peuvent consacrer une part largement prépondérante de leur temps à cette activité ou même si les employés

134. *Fraternité des commis de chemins de fer, de lignes aériennes et de navigation, manutentionnaires de fret, employés de messageries et de gare c. Le Canadian Pacifique Ltée et Marathon Realty Co. Ltd.*, *supra*, note 84, p. 396.

135. *Service d'entretien avant-garde Inc. c. Conseil des relations du travail*, *supra*, note 84, p. 168, 174-175 ; *Union des employés de service, local 298 c. Tribunal du travail*, *supra*, note 84, p. 2112-2113.

136. *Labourers' International Union of North America, Local 1036 v. Reliable Window Cleaners (Sudbury) Ltd.*, *supra*, note 84.

qu'elles affectent à cette tâche y travaillent d'une façon permanente¹³⁷. Il se dit sur ce point en désaccord avec le tribunal ontarien qui a jugé que la compagnie qui consacrait 92 % de son temps à rendre des services de cette nature à des ministères ou des organismes gouvernementaux fédéraux devrait être considérée comme faisant partie intégrante d'une entreprise fédérale¹³⁸. Ces décisions du Conseil sont suivis par le juge Lesage du Tribunal du travail du Québec qui décide de la juridiction de la province sur les relations de travail des employés d'une entreprise dont les opérations en matière de sécurité consistent essentiellement à satisfaire aux appels de service que lui formulent de façon continue les différents ministères et agences du gouvernement fédéral¹³⁹.

Nous pensons que ces tendances jurisprudentielles récentes sont rafraîchissantes. Elles indiquent un souci beaucoup plus grand de la part des tribunaux d'examiner le lien entre les services fournis et les fins premières des entreprises fédérales principales ou des organismes gouvernementaux fédéraux. Elles donnent une importance réelle au critère du lien opérationnel. Et ce n'est pas un changement dans la quantité des services fournis par l'entreprise locale à l'entreprise fédérale qui va modifier la nature de ces services quand ceux-ci ne sont ni vitaux, ni essentiels au fonctionnement de l'entreprise fédérale principale ou du gouvernement fédéral.

Et même un service considéré normalement comme vital, essentiel au fonctionnement d'une entreprise fédérale ne fait pas nécessairement de l'entreprise locale qui le rend une entreprise qui en fait partie intégrante si elle y consacre peu de temps ou s'il s'agit pour elle d'une activité parmi d'autres. Ainsi, le Conseil canadien des relations du travail a jugé que même si les opérations de chargement et de déchargement de camions qui font du transport routier interprovincial constituent une activité vitale pour cette entreprise, ils ne font pas de l'entreprise locale qui s'y livre d'une manière occasionnelle seulement une entreprise qui fait partie intégrante d'une entreprise fédérale de transport¹⁴⁰. Selon *Central Western*, il faut en outre se demander dans quelle mesure l'entreprise fédérale dépend des services de l'entreprise locale.

En tenant compte du pourcentage de temps consacré par une entreprise locale à une entreprise fédérale, les tribunaux semblent ainsi mani-

137. *Burns International Security Society Ltd. v. C.U.P.W.*, *supra*, note 92 et *Canadian Guards Association v. Pinkerton's of Canada*, *supra*, note 88.

138. *United Plant Guard Workers of America, Local 1962, v. National Protective Service Co Ltd.*, *supra*, note 88.

139. *National Protective Service Cie Ltée c. Union des agents de sécurité du Québec, local 8922*, *supra*, note 92.

140. *General Teamsters, Local Union no. 362 c. MacCosham Van Lines Ltd.*, *supra*, note 74.

fester le souci de ne pas diviser les entreprises provinciales. Si le Conseil privé a fait preuve de réalisme à ce sujet dans *Winner* en refusant de séparer les aspects locaux des aspects extraprovinciaux d'une entreprise de transport routier, le même réalisme doit jouer en faveur des entreprises locales. Voilà pourquoi une entreprise locale qui sert de multiples clients ne devrait pas être considérée faire partie intégrante de l'entreprise fédérale qu'elle compte parmi eux même quand elle lui rend des services normalement jugés vitaux et essentiels, à moins que ses activités pour l'entreprise fédérale soit nettement distinctes de ses autres activités.

2.4. Les liens sociaux ou les mesures de contrôle qu'impose l'entreprise fédérale principale à l'entreprise accessoire pris en considération

Dans *Northern Telecom n° 2*, le juge Estey note que les rapports sociaux entre l'entreprise fédérale et l'entreprise accessoire ne sont pas à eux seuls un facteur décisif mais qu'ils peuvent constituer, dans certaines circonstances, « un élément décisif pour déterminer si la preuve en cause révèle des relations formelles ou réelles entre l'employeur et les employés ou entre l'employeur et le client »¹⁴¹. En l'occurrence, Telecom est une filiale de Northern Telecom dont Bell possède 60.5 % des actions. Mais le juge Estey considère qu'à la lumière de l'ensemble de la preuve et des circonstances de l'espèce, les rapports sociaux entre Bell et Telecom n'ont aucune incidence sur le pourvoi. Le juge Dickson observe, pour sa part, que si les liens sociaux ne sont pas déterminants pour décider de la compétence constitutionnelle, le fait que Bell Canada contrôle Telecom permet plus facilement de conclure qu'un secteur des activités de Telecom fait partie intégrante de celles de Bell Canada¹⁴². La présence de tels liens sociaux dans *Paul l'Anglais*, malgré tout, n'a pas été jugée suffisante pour permettre de conclure que la production et la vente d'émissions de télévision constituaient une partie intégrante d'une entreprise fédérale alors que les services en question étaient rendus non à celle-ci mais à des clients qui étaient propriétaires des émissions produites¹⁴³.

Les liens sociaux ont néanmoins été examinés à plusieurs reprises pour permettre de conclure que les services rendus exclusivement ou presque à l'entreprise fédérale étaient ceux d'une entreprise qui en faisait partie intégrante. Ce fut le cas, en particulier, quand des filiales de compa-

141. *Northern Telecom Canada Ltée c. Syndicat des Travailleurs en communication du Canada*, *supra*, note 15, p. 766.

142. *Id.*, p. 771.

143. *Le Conseil canadien des relations du travail c. Paul L'Anglais Inc.*, *supra*, note 62. Mais voir les commentaires du Conseil canadien des relations du travail à ce sujet dans *Shamrock Television System Inc. CKOS-TV v. National Association of Broadcast Employees and Technicians*, *supra*, note 66, p. 213-216.

gnies engagées dans le transport extraprovincial fournissaient à ces dernières du personnel administratif ou des chauffeurs de camions¹⁴⁴. Ce fut le cas encore quand des compagnies qui n'étaient que le prolongement de leurs filiales ou de leurs compagnies-mères engagées dans une entreprise fédérale offraient à ces dernières des services jugés vitaux et essentiels¹⁴⁵.

D'autres formes de contrôle que le contrôle financier peuvent, par ailleurs, être examinés. Le fait par exemple que l'entreprise fédérale supervise le travail fait par les employés de l'entreprise accessoire et lui fournisse du personnel ou de l'équipement¹⁴⁶ ou l'importance des liens commerciaux entre l'entreprise fédérale et l'entreprise accessoire¹⁴⁷ sont des éléments qui sont parfois pris en considération. Le niveau de contrôle que peut exercer le gouvernement fédéral sur les activités de l'entreprise qui accomplit une tâche pour celui-ci peut aussi aider à conclure qu'il y a intégration des activités de cette entreprise à celles du gouvernement fédéral. C'est ainsi que dans le cas des entreprises qui ont été jugées faire partie intégrante de Poste Canada, le niveau de contrôle qu'exerçait le gouvernement fédéral à l'égard de ces entreprises était assez élevé. Dans *Union des facteurs*, chaque employé recevait un livre d'instruction de même qu'une carte d'identité du ministère des Postes et devait se soumettre à la prise d'empreintes digitales et à la prestation du serment que l'administration des Postes indiquait¹⁴⁸.

Il faut néanmoins constater que les liens sociaux ou les mesures de contrôle qu'exerçait une entreprise fédérale ou le gouvernement fédéral sur une entreprise locale n'ont été pris en considération que pour mieux mettre en évidence le lien matériel et opérationnel qui existait entre les deux entreprises. Car les services rendus par l'entreprise locale étaient en même temps jugés essentiels et vitaux pour l'entreprise fédérale principale.

144. Voir : *Johnston Terminals and Storage Ltd. c. L'Association des employés du port de Vancouver, section locale 517*, (1981) 2 C.F. 686 (C.A.); *Syndicat des salariés en déménagement (C.S.D.) c. Les Aiseurs en déménagement Inc.*, (1981) 45 di 111.

145. *Union des employés du transport local et industries diverses, section locale 931 c. G.M. Patry*, *supra*, note 22 ; *Office and Technical Employees Union, section locale 15 c. International Sea-Land Shipping Service Ltd.*, (1985) 54 di 63.

146. *R.F. Welch British Columbia Ltd. v. Construction & General Labourers' Union, Local 602*, *supra*, note 76 ; *Highway Truck Service Ltd. v. Canada Labour Relations Board*, et *La section locale 979 du syndicat des teamsters c. Reimer Express Lines Ltd.*, *supra*, note 81.

147. *Les sections locales 979 et 990 du syndicat des Teamsters c. Reimer Express Lines Ltd.*, *supra*, note 81 ; *Bernshine Mobile Maintenance Ltd. c. Conseil canadien des relations du travail*, *supra*, note 81.

148. *Union des facteurs du Canada c. Syndicat des postiers du Canada*, *supra*, note 13, p. 183. Voir aussi : *Syndicat des postiers du Canada c. Société canadienne des postes*, *supra*, note 67.

Mais quand ces services n'ont pas été jugés de cette nature, ils n'ont pas permis que l'entreprise locale soit considérée faire partie intégrante de l'entreprise fédérale quand elle gardait son autonomie et qu'elle assurait elle-même le contrôle de son personnel. Ainsi en est-il des causes concernant les services de nettoyage ou de sécurité fournis aux édifices du gouvernement fédéral. Le simple fait que les employés qui effectuaient ces tâches étaient tenus de respecter certaines exigences du gouvernement fédéral, a-t-on estimé, ne faisait en sorte qu'ils devaient être régis par le droit du travail fédéral. Ceci fut particulièrement vrai dans le cas des agents de sécurité à qui le gouvernement fédéral pouvait imposer des cours de formation, un certificat de loyauté et les soumettre à certaines normes de compétence et de qualification¹⁴⁹.

Ce raisonnement nous apparaît réaliste. Ce n'est pas parce que le gouvernement fédéral ou une entreprise fédérale s'assurent de la bonne exécution d'un contrat de services qui comporte certaines exigences précises que cela change la nature des services en question à l'égard de la juridiction sur les relations de travail. On a souligné avec raison, sur la base de la décision rendue dans *Construction Montcalm*, qu'il ne faut pas confondre la capacité de contracter des gouvernements avec leurs compétences législatives¹⁵⁰.

Il ne faut pas confondre non plus droit de propriété et pouvoir de légiférer. Si la propriété emporte le droit de contrôler, il s'agit néanmoins d'un pouvoir distinct de celui de légiférer. Ainsi, ce n'est pas comme on l'a vu dans *Construction Montcalm* parce que le travail de construction d'une entreprise s'exécute à l'emplacement d'un aéroport propriété du fédéral que l'entreprise en question devient de juridiction fédérale. Il en est de même pour l'entreprise qui loue des voitures dans un aéroport¹⁵¹ ou qui y détient une boutique hors taxe¹⁵² et de celle qui construit un quai sur la propriété du fédéral¹⁵³ ou de celle, encore une fois, qui voit au nettoyage ou à la sécurité d'édifices appartenant à une entreprise fédérale principale ou au gouvernement fédéral. Ces entreprises sont soumises au pouvoir de

149. Voir les arrêts cités à la note 92.

150. G.G. TREMBLAY, « L'application du droit du travail provincial à l'entreprise construisant des pistes d'atterrissage à Mirabel », (1979) 34 *Rel. ind.* 370, p. 371-372.

151. *Avis Transport of Canada Ltd. c. Cartage and Miscellaneous Employees Union, Local 931*, (1971) T.T. 260.

152. *Union des employés de commerce, local 501 c. Thomcor, Cie de Gestion Ltée*, (1978) T.T. 244. Il en est de même pour l'entreprise qui détient une boutique de ce genre à une frontière canadienne sur un terrain appartenant au gouvernement fédéral : *Ontario Liquor Board Employees' Union v. Blue Water Bridge Duty Free Shop Inc.*, (1988) O.L.R.B. Rep. 109.

153. *Maritime Engineering Ltd. c. A.-G. Nova Scotia*, (1979) 33 N.S.R. (2d) 484 (C.A.).

légiférer des provinces même si elles exécutent leur travail à un emplacement dont le gouvernement est propriétaire. Ce n'est pas dire que le Parlement fédéral ne peut avoir à l'égard de ces activités certains pouvoirs de réglementation. Mais ceux-ci ne vont pas, dans les circonstances, jusqu'à lui permettre de régir les relations de travail des employés qui s'y consacrent. À l'inverse, ce n'est pas parce qu'une province est propriétaire des installations portuaires où est accompli le travail des débardeurs pour le compte d'entreprises qui font du transport maritime interprovincial ou international que ce travail ne peut être celui d'une entreprise qui fait partie intégrante d'une entreprise fédérale principale¹⁵⁴.

Il arrive néanmoins, à l'occasion, que les tribunaux tiennent compte de l'endroit où est exécuté un travail pour démontrer le haut niveau d'intégration qui existe entre les activités de l'entreprise accessoire et celles d'une entreprise fédérale principale. Ce fut le cas dans *Northern Telecom n° 2* où les installateurs de Northern travaillaient la plupart du temps dans les locaux de Bell Canada qui n'était pas leur employeur. Ils collaboraient étroitement avec les employés de cette dernière pour l'agrandissement, l'expansion et l'amélioration du réseau de la compagnie. L'entreprise constituait finalement, de constater la Cour, une opération conjointe¹⁵⁵. Encore une fois, nous semble-t-il, ces faits tendaient à démontrer le haut niveau d'intégration qui existait entre les deux entreprises au niveau des activités essentielles de Bell Canada. Mais il est douteux que la Cour en serait arrivé à la même conclusion si les employés de Northern Telecom avaient vu à l'entretien des locaux de Bell Canada.

Il faut réaliser que dans cette question de l'analyse du contrôle qu'une entreprise fédérale principale peut exercer sur une entreprise locale accessoire entre en jeu le souci des tribunaux, particulièrement des tribunaux de travail, d'éviter qu'une entreprise fédérale se constitue des filiales ou qu'elle organise elle-même des entités soi-disant autonomes pour prendre en charge des responsabilités qu'elle assumait ou qu'elle assumerait elle-même si elle ne cherchait pas à éviter la force d'un syndicat qui représentait ou qui représenterait ses employés. Le cas de la compagnie Reimer Express Lines Ltd., entreprise de transport routier opérant sur une base interprovinciale et internationale, en constitue un illustre exemple. Celle-ci avait confié successivement à diverses entreprises mises sur pied par un

154. *Terminaux portuaires du Québec Inc. c. Association des employés maritimes*, *supra*, note 71.

155. *Northern Telecom Canada Ltée c. Le Syndicat des Travailleurs en communication du Canada*, *supra*, note 15, p. 766-767. Voir aussi : *Highway Truck Service Ltd. c. Canada Labour Relations Board* et *Bernshine Mobile Maintenance Ltd. c. Conseil canadien des relations du travail*, *supra*, note 81.

principal client ou d'anciens employés des tâches d'entretien et de réparation de ses camions qu'elle assumait elle-même auparavant. Dans chaque cas, les tribunaux ont jugé que les entreprises qui prenaient ainsi en charge ces fonctions relevaient de l'autorité fédérale en raison du lien opérationnel qui existait entre elles et Reimer Express, en raison particulièrement des services vitaux et essentiels qu'elles rendaient à celle-ci¹⁵⁶.

Mais le désir de protéger un syndicat ne peut justifier malgré tout que la juridiction du fédéral continue de s'exercer sur une entreprise qui prend en charge des fonctions qu'une entreprise fédérale assumait elle-même quand cette dernière n'en dépend pas. C'est bien ce que décide l'arrêt *Central Western*, comme on l'a vu, en jugeant que la vente par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada d'un chemin de fer local qu'elle opérerait dans une province faisait en sorte que ce chemin de fer devenait de la juridiction de la province. Le fait, notamment, que huit employés membres du syndicat qui avait conclu une convention collective avec la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada étaient affectés à l'opération de ce chemin de fer ne pouvait changer la nature de ce dernier et faire en sorte que les lois de la province en matière de relations de travail ne s'appliquent pas à ce dernier. C'est, cependant, le désir de protéger l'appartenance syndicale de ces employés qui avait sans doute amené le juge Marceau de la Cour d'appel fédérale à considérer que ce chemin de fer relevait de l'article 92(10)a de la *Loi constitutionnelle de 1867* puisque, selon lui, le caractère de la ligne de chemin de fer ne pouvait avoir disparu pour le seul motif qu'il était opéré par une entité corporative différente¹⁵⁷. Des raisons similaires ont amené la juge Wilson, dissidente en Cour suprême, à penser que cette ligne de chemin de fer faisait plutôt partie intégrante de celui de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada. Elle déclare :

[...] il faut se garder d'appliquer les art. 91 et 92 de la Constitution d'une façon trop étroite et ne pas manquer de tenir compte des réalités contemporaines, notamment des réalités du travail. Ce qui précède ne signifie pas non plus que la qualification constitutionnelle d'une entreprise pour les fins des relations de travail doit complètement dépendre de craintes de perturbation potentielle des relations de travail existantes. D'un autre côté, la Cour serait mal avisée de déterminer la compétence sur les relations de travail sans tenir compte des effets perturbateurs que sa décision pourrait engendrer¹⁵⁸.

156. Pour le récit des déboires judiciaires de Reimer Express Lines Ltd., voir *Les sections locales 979 et 990 du syndicat des Teamsters c. Reimer Express Lines Ltd*, *supra*, note 81.

157. *Central Western Railway Co. c. United Transportation Union*, (1989) 2 C.F. 186 (C.A.).

158. *Central Western Railway Co. c. Travailleurs unis des Transports*, *supra*, note 1, la juge Wilson, p. 1155.

Et plus loin elle ajoute :

Enfin, il y a un autre effet bénéfique, en termes de politique législative relative aux relations de travail, à attribuer la compétence constitutionnelle sur les relations de travail de *Central Western* à l'autorité fédérale. Les présentes procédures ont commencé par une requête présentée par les syndicats intimés au Conseil canadien des relations du travail afin de faire déclarer qu'il y avait eu vente d'une entreprise au sens de l'art. 144 du *Code*. Cette requête visait évidemment à protéger les droits de négociation des syndicats intimés et ceux des employés qu'ils représentent contre les effets dommageables de la vente. Comme le *Code* fédéral, la *Labour Relations Act* de l'Alberta, S.A. 1988, ch. L-12, dispose que les droits de négociation subsistent malgré la vente d'une entreprise. Le gouvernement de la province et le gouvernement fédéral ont, l'un et l'autre, mis en œuvre la même politique, savoir que les ouvriers syndiqués ne doivent pas perdre leurs droits acquis à cause de la cession de l'entreprise qui les emploie. Il serait vraiment dommage d'appliquer le *Constitution* de manière à écarter cette politique louable¹⁵⁹.

Mais puisque la qualification constitutionnelle d'une entreprise pour les fins de relations de travail ne doit pas dépendre complètement des craintes de perturbation potentielle des relations de travail existantes, comme l'affirme le juge Wilson elle-même, quelles sont les perturbations au sein d'une entreprise fédérale principale qui pourraient entraîner un changement de juridiction à l'égard des relations de travail ? Ne risque-t-on pas d'introduire là de nouvelles distinctions susceptibles d'engendrer d'autres complications dans l'administration des lois fédérales et provinciales en ce domaine ?

Car s'il est vrai qu'un des objectifs de la décision rendue par la Cour suprême dans *Re Stevedoring*, selon ce qu'affirme encore le juge Wilson dans *Central Western*¹⁶⁰, était de permettre que les industries extraprovinciales soient régies de façon cohérente et unifiée en vertu d'un seul régime de relations de travail, il n'en demeure pas moins que *Re Stevedoring* a compliqué singulièrement au Canada le régime des relations de travail. Il a favorisé de façon certaine les querelles juridictionnelles dont ont bénéficié finalement les employeurs. Et ce sont les tribunaux du travail qui ont eu la tâche de partager entre ce qui était relié aux opérations d'une entreprise fédérale principale et ce qui ne l'était pas. À cet égard, ils ont accompli un travail difficile, voire admirable. Ce n'est pas pour rien d'ailleurs que la Cour suprême a endossé dans *Northern Telecom n° 1* les critères élaborés par P.W. Weller en tant que président du tribunal du travail de la Colombie-Britannique dans *Arrow Transfer Co. Ltd. c. Canadian Association of Industrial Mechanical and Allied Workers, Local 1 (B.C.)*¹⁶¹ pour identifier

159. *Id.*, p. 1168.

160. *Id.*, p. 1155.

161. *Arrow Transfer Co. Ltd. v. Canadian Association of Industrial Mechanical and Allied Workers, Local 1 [B.C.]*, *supra*, note 81.

les entreprises accessoires aux entreprises fédérales. Et ces critères ont permis au juge Esley dans *Northern Telecom n° 2* de formuler le vœu suivant :

Je ne puis conclure ces motifs sans exprimer l'espoir que la fin des présentes procédures marque le terme du défilé jusqu'ici incessant de procédures judiciaires et administratives verbeuses et inutiles. Depuis cinquante ans, tous les législateurs en cause ont voulu que les relations entre employeurs et employés relèvent d'un processus administratif dans lequel des experts choisis à cette fin spécialisée examinent ces questions techniques et résolvent les différends. Les conflits de travail amènent naturellement les parties qui y sont mêlées, tant employeurs qu'employés, à s'engager dans des manœuvres tactiques, parfois à des fins utiles, parfois dans le seul but de s'opposer et parfois aussi à des fins destructives. Il est inutile de répartir les responsabilités des retards et dépenses inutiles occasionnés par ces opérations complexes ; il est encore plus inutile de sermonner les parties et leurs conseillers professionnels chevronnés¹⁶².

Malgré ce cri du cœur du juge Estey, les litiges au sujet de la juridiction constitutionnelle sur les entreprises occupent encore aujourd'hui une place importante dans les conflits de travail. Les critères endossés par la Cour suprême dans *Northern Telecom n° 1* n'ont pas mis fin, loin de là, au défilé des procédures judiciaires et administratives dénoncées par le juge Estey. Et pour cause. En adoptant dans *Re Stevedoring* un test fonctionnel pour justifier la juridiction du fédéral sur des entreprises locales, la Cour suprême a forcé l'analyse de ces dernières à partir de critères qui ne pouvaient être marqués que par l'imprécision. Ce n'est pas en faisant aujourd'hui une distinction entre les perturbations dans les entreprises qui peuvent engendrer un changement de juridiction et celles qui n'ont pas ces conséquences qu'on contribuera à améliorer la situation.

Mais puisqu'il faut vivre avec *Re Stevedoring*, les critères de *Northern Telecom n° 1* demeurent nécessaires et méritent d'être précisés. À cet égard, si le partage des compétences signifie quelque chose au Canada et s'il demeure vrai que les relations de travail relèvent d'abord des provinces comme matière de propriété et de droits civils, la compétence fédérale doit être strictement limitée, dans la mesure où elle constitue un empiètement sur la juridiction provinciale en ce domaine, à ce qui est raisonnablement requis pour les fins de sa compétence première sur les entreprises fédérales et sur les organismes gouvernementaux fédéraux. Dès lors, le critère du lien opérationnel doit être appliqué en examinant les services fournis par des entreprises locales à des entreprises fédérales principales ou à des organismes gouvernementaux fédéraux en fonction de ce qui fait l'objet de la compétence exclusive du fédéral en ces matières et non pas en fonction

162. *Northern Telecom Canada Ltée c. Syndicat des Travailleurs en communication du Canada*, *supra*, note 15, p. 768-769.

de critères extérieurs à cette juridiction comme l'impact, par exemple, sur les travailleurs concernés par la vente d'une partie d'une entreprise fédérale principale.

Ce n'est pas dire que les travailleurs impliqués par des perturbations au sein d'une entreprise qui entraînent un changement de juridiction à l'égard de leurs relations de travail ne méritent pas d'être protégés. À ce sujet, le Parlement fédéral et les législatures provinciales ne sont pas dépourvus de moyens. Rien n'empêche le Parlement fédéral de prévoir des conditions en vertu desquelles une entreprise fédérale peut se départir d'une partie de son entreprise ou attribuer à une entreprise locale des fonctions qu'elle exerce déjà de manière à protéger l'emploi et les conditions de travail des employés impliqués. Et rien n'empêche les provinces de prévoir des dispositions concernant les employés d'une entreprise qui relève désormais de sa juridiction en ce qui regarde justement l'emploi et les conditions de travail de ces employés en attendant une nouvelle accréditation ou une nouvelle convention collective. Encore faut-il que les législateurs aient de telles préoccupations ! À ce sujet, il n'est pas sans intérêt d'observer que dans *Central Western*, c'est le fait que la ligne de chemin de fer local en cause était une ligne de chemin de fer qui avait fait l'objet d'une déclaration du Parlement en vertu de l'article 92(10)c) de la *Loi constitutionnelle de 1867* qui avait finalement emporté la décision de la Cour d'appel fédérale dans cette affaire¹⁶³. Or, avant l'audience de la cause en Cour suprême, le Parlement fédéral adoptait la *Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer*¹⁶⁴ qui avait un effet rétroactif et qui retirait toute déclaration visée par l'article 92(10)c) dont pouvait avoir fait l'objet le chemin de fer de Central Western. Ce qui, à notre avis, manifestait l'intention claire du Parlement de ne pas vouloir protéger d'une manière particulière la convention collective qui couvrait les employés de Central Western avant l'acquisition de la ligne par cette dernière.

Nous croyons donc que le désir de protéger une unité syndicale particulière ou la représentation des employés d'une entreprise par un syndicat particulier ne peut justifier le maintien de la juridiction du fédéral sur les relations de travail de cette entreprise. Et pour revenir au critère qui permet d'examiner les liens sociaux qui existent entre une entreprise fédérale et une entreprise locale ou les mesures de contrôle que peut imposer la première sur la seconde, il ne peut être pris en considération, selon ce qu'a décidé la Cour suprême elle-même dans *Northern Telecom n° 2*, que pour mieux illustrer le haut niveau d'intégration qui existe entre les activités de

163. *Central Western Railway Co., c. United Transportation Union*, *supra*, note 157. Ce fut le point de vue des juges Marceau et Lacombe, le juge Hugessen étant dissident.

164. *Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer*, L.C. 1990, ch. 6.

ces deux entreprises en regard des fins premières poursuivies par l'entreprise fédérale principale. Il ne peut servir cependant à protéger une accréditation fédérale à l'égard d'activités purement locales qui ne sont que des accessoires secondaires au fonctionnement de l'entreprise fédérale ou d'un organisme gouvernemental fédéral quand l'entreprise locale qui assume ces services garde son autonomie et son pouvoir de gestion à l'égard de ses employés.

Conclusion

S'il fallait définir cette catégorie hybride d'entreprises dites faire partie intégrante d'entreprises fédérales principales, c'est-à-dire d'entreprises pour lesquelles la Constitution confère spécifiquement au Parlement fédéral le pouvoir exclusif de légiférer, à savoir les entreprises de transport et de communication opérant sur une base interprovinciale ou internationale et peut-être aussi les banques, il faudrait dire qu'elles sont une fabrication judiciaire destinée à renforcer les pouvoirs du Parlement fédéral en matière de relations de travail. Car elles sont, comme nous l'avons démontré, par nature locales, autonomes, distinctes des entreprises fédérales principales et de leurs aspects locaux et, à ce titre, relèvent en principe de l'autorité des provinces en vertu du paragraphe introductif de l'article 92 (10) de la *Loi constitutionnelle de 1867*. Mais comme on avait reconnu avant les années 1950 juridiction au Parlement fédéral en matière de relations de travail uniquement en ce qui concerne les employés du gouvernement fédéral et ceux des entreprises fédérales, il est venu à l'idée de la Cour suprême dans *Re Stevedoring* rendu dans les années 1950 sous l'inspiration d'une abondante doctrine anglo-canadienne, d'élargir la notion d'entreprise fédérale pour favoriser une plus grande intervention du fédéral dans ce secteur sans s'éloigner ouvertement des principes qu'avait établis le Conseil privé de Londres sur la compétence en matière de relations de travail. D'où sont nées ces entreprises qui font partie intégrante d'entreprises fédérales principales et qui sont régies par le droit fédéral en matière de relations de travail, le *Code canadien du travail* ayant été interprété de manière à couvrir toutes les situations où le Parlement fédéral pouvait exercer sa juridiction en cette matière.

Le résultat de cette fabrication judiciaire : des litiges nombreux pour déterminer qui du fédéral ou des provinces a juridiction sur des entreprises particulières retardant ainsi des accréditations syndicales, une volumineuse jurisprudence longue et fastidieuse à lire nous décrivant avec moult détails les activités d'entreprises locales et leurs rapports avec des entreprises afin de déterminer de quelle juridiction elles relèvent, des critères imprécis pour identifier ces entreprises locales que l'on dit intégrées aux

entreprises fédérales principales, des changements de juridiction fréquents en raison des perturbations multiples qui peuvent survenir dans ces entreprises. Comme si les Pères de la Confédération avaient envisagé une Constitution aussi ardue à comprendre et à appliquer.

Au chapitre des critères qui permettent d'identifier les entreprises qui font partie intégrante d'entreprises locales, toutefois, nous avons pu observer que la tendance des tribunaux à l'heure actuelle est d'attacher une réelle importance au critère du lien matériel et opérationnel entre les activités de ces entreprises et celles des entreprises fédérales qu'elles servent. À cette fin, on examine plus attentivement l'objet de la compétence exclusive du Parlement fédéral sur les entreprises qui relèvent de sa juridiction et sur les organismes gouvernementaux qu'il crée pour les fins législatives qu'il poursuit légitimement. Et les services que les entreprises locales leur rendent sont appréciés en fonction justement de l'objet de ces compétences exclusives. Dans quelle mesure les services rendus sont-ils reliés à ces objets, dans quelle mesure leur sont-ils vitaux et essentiels ? Telle est la plus importante question qu'il y a lieu de se poser avant de décider qu'une entreprise locale fait partie intégrante d'une entreprise fédérale.

D'autres critères ne sont pas à négliger cependant. En particulier, l'importance du travail vital et essentiel qu'accomplit l'entreprise locale pour l'entreprise fédérale par rapport à ses autres activités est un élément qui peut jouer un rôle décisif quand il s'agit d'apprécier le niveau d'intégration des deux entreprises. Mais là encore, il se dégage de la décision récente rendue par la Cour suprême dans *Central Western* que l'entreprise fédérale doit vraiment dépendre de ces services pour que l'entreprise locale soit jugée en faire partie intégrante. Comment sera apprécié à l'avenir ce critère de dépendance ? Jugera-t-on que cette dépendance n'existe pas quand le gouvernement fédéral ou l'entreprise fédérale peuvent se procurer facilement ailleurs les services essentiels que leur rend une entreprise locale ?

Ces questions révèlent jusqu'à quel point il est impossible de trouver des critères qui mettent à l'abri de toute contestation l'identification des entreprises locales dites faire partie intégrante d'entreprises fédérales principales. Pour mettre fin à ce chaos judiciaire, le Parlement fédéral dispose d'un moyen auquel nous lui suggérons d'avoir recours : soustraire les entreprises considérées faire partie intégrante de l'application du *Code canadien du travail*. Car il semble, selon ce que nous avons pu conclure de l'analyse de la jurisprudence, que le Parlement fédéral n'aurait pu légiférer à leur sujet en matière de relations de travail qu'accessoirement à sa compétence sur les entreprises fédérales principales. S'il en est ainsi, ces entreprises seraient régies par le droit du travail des provinces dans le cas

où le Parlement fédéral déciderait de les exclure de sa législation en ce domaine. Ce serait là une réforme importante mais qui aurait l'avantage de mettre fin à tout le contentieux qui concerne ces entreprises.