

e-document-é	A-139-24-ID 1	
F I L E D	FEDERAL COURT OF APPEAL COUR D'APPEL FÉDÉRALE April 12, 2024 12 avril 2024 Johanne Pinel	D É P O S É
QUE	1	

No Cour : A-
(No CCRI : 37081-C)

COUR D'APPEL FÉDÉRALE

ENTRE :

**L'ADMINISTRATION PORTUAIRE DE
MONTREAL**

CONSEIL DU PATRONAT DU QUÉBEC

FÉDÉRATION MARITIME DU CANADA

Demandereses

ET :

**L'ASSOCIATION DES EMPLOYEURS
MARITIMES**

**LE SYNDICAT DES DÉBARDEURS,
SECTION LOCALE 375 DU SYNDICAT
CANADIEN DE LA FONCTION PUBLIQUE**

Défendeurs

AVIS DE DEMANDE

(en vertu des articles 18.1 et 28 de la *Loi sur les Cours fédérales* et de la partie 5 des
Règles des Cours fédérales)

TABLE DES MATIÈRES

I.	CONTEXTE FACTUEL ET JURIDIQUE.....	2
A.	LES PARTIES.....	2
i)	L'APM.....	2
ii)	La Fédération.....	3
iii)	Le CPQ.....	3
iv)	L'Association.....	3
v)	Le Syndicat.....	4
B.	LA PROCÉDURE.....	4
II.	LE RÔLE ET LES RESPONSABILITÉS QUI INCOMBENT À L'APM ET SON INTÉRÊT POUR AGIR.....	8
A.	L'organisation de l'APM et les caractéristiques inhérentes au Port de Montréal.....	9
B.	Les responsabilités de l'APM en matière de protection de la santé et de la sécurité du public.....	13
C.	Le contexte postpandémique : un rôle et des responsabilités accrues pour l'APM.....	20
i)	L'intérêt de l'APM pour agir.....	24
III.	LE RÔLE DE LA FÉDÉRATION ET SON INTÉRÊT POUR AGIR.....	26
IV.	LE RÔLE DU CPQ ET SON INTÉRÊT POUR AGIR.....	27
V.	LA DÉCISION A QUO.....	28
VI.	LES MOTIFS COMMANDANT L'INTERVENTION DE CETTE HONORABLE COUR.....	30
A.	Premier motif : le conseil a violé les règles de justice naturelle et d'équité procédurale.....	30

i)	La nature de la décision recherchée et le processus suivi pour y parvenir	32
ii)	La nature du régime législatif et les termes de la loi régissant l'organisme.....	33
iii)	L'importance de la décision pour les personnes visées	34
iv)	Les attentes légitimes des parties	36
v)	Les choix de procédure faits par le tribunal	40
vi)	Défaut de considérer les représentations des Demanderesses.....	41
vii)	Défaut de motiver sa décision quant à la demande d'intervention	45
viii)	Norme de contrôle applicable	47
B.	Deuxième motif : le Conseil abdique son rôle d'enquête dévolu par le législateur.....	47
i)	Norme de contrôle applicable	49
C.	Troisième motif : Le Conseil était sans compétence pour décider comme il l'a fait.....	49
i)	Norme de contrôle applicable	52
VII.	CONCLUSION	52
VIII.	LES DOCUMENTS SUIVANTS SERONT PRÉSENTÉS À L'APPUI DE LA DEMANDE DE CONTRÔLE JUDICIAIRE :	53

No Cour : A-
(No CCRI : 37081-C)

COUR D'APPEL FÉDÉRALE

ENTRE : **L'ADMINISTRATION PORTUAIRE DE
MONTRÉAL**

CONSEIL DU PATRONAT DU QUÉBEC

FÉDÉRATION MARITIME DU CANADA

Demanderesses

ET : **L'ASSOCIATION DES EMPLOYEURS
MARITIMES**

**LE SYNDICAT DES DÉBARDEURS,
SECTION LOCALE 375 DU SYNDICAT
CANADIEN DE LA FONCTION
PUBLIQUE**

Défendeurs

DEMANDE PRÉSENTÉE EN VERTU des articles 18.1 et 28
de la *Loi sur les Cours fédérales* et de la partie 5 des *Règles des Cours fédérales*

AVIS DE DEMANDE

AUX DÉFENDEURS :

UNE INSTANCE A ÉTÉ INTRODUITE CONTRE VOUS par les Demanderesses. Les réparations demandées par celles-ci sont exposées à la page suivante.

LA PRÉSENTE DEMANDE sera entendue par la Cour aux dates, heures et lieux fixés par l'administrateur judiciaire. À moins que la Cour n'en ordonne autrement, le lieu de l'audience sera celui choisi par les Demanderesses. Elles demandent que l'audience soit tenue à Montréal, au 30, rue McGill dans la ville et le district judiciaire de Montréal, province de Québec.

SI VOUS DÉSIREZ CONTESTER LA DEMANDE, être avisé de toute procédure engagée dans le cadre de la demande ou recevoir signification de tout document visé dans la demande, vous-même ou un avocat vous représentant devez déposer un avis de comparution établi selon la formule 305 des *Règles des Cours fédérales* et le signifier aux avocats des Demanderesses ou, si ces dernières n'ont pas retenu les services d'un avocat, aux Demanderesses elles-mêmes, **DANS LES DIX JOURS** suivant la date à laquelle le présent avis de demande vous est signifié.

Des exemplaires des *Règles des Cours fédérales* ainsi que les renseignements concernant les bureaux locaux de la Cour et autres renseignements utiles peuvent être obtenus, sur demande, de l'administrateur de la Cour, à Ottawa (n° de téléphone 613-992-4238) ou à tout bureau local.

SI VOUS NE CONTESTEZ PAS LA DEMANDE, UN JUGEMENT PEUT ÊTRE RENDU EN VOTRE ABSENCE SANS QUE VOUS RECEVIEZ D'AUTRES AVIS.

12 avril 2024

Délivré par :

Cour d'appel fédérale
30 rue McGill, Montréal (Québec) H2Y
3Z7

À : Le Registraire
COUR D'APPEL FÉDÉRALE
30, rue McGill
Montréal (Québec) H2Z 3Z7

À : **CONSEIL CANADIEN DES RELATIONS INDUSTRIELLES**
Directeur régional
1501, avenue McGill College
Montréal (Québec) H3A 3M8
Attention : Greffe
Courriel : ccri-depot-cirb-filing@tribunal.gc.ca

À : **PROCUREUR GÉNÉRAL DU CANADA**

Bureau régional du Québec
Complexe Guy-Favreau
Tour Est, 9e étage
200, boul. René-Lévesque Ouest
Montréal (Québec) H2Z 1X4
Courriel : agc_pgc_montreal@justice.gc.ca

À : **L'ASSOCIATION DES EMPLOYEURS MARITIMES**

2100, avenue Pierre Dupuy
Cité du Havre
Montréal (Québec) H3C 3R5
Attention : Nicolas Dolbec, vice-président relations industrielles
Courriel : ndolbec@mea.ca

Procureurs de l'Association

DS Avocats Canada, s.e.n.c.r.l., s.r.l.
1080, côte du Beaver Hall, bureau 2100
Montréal (Québec) H2Z 1S8
Attention : Me Nicola Di Iorio / Me Mélanie Sauriol
Téléphone : 514-360-4321
Télécopieur : 514-284-3235
Courriels : ndiiorio@dsavocats.ca / msauriol@dsavocats.ca

À : **LE SYNDICAT DES DÉBARDEURS, SECTION LOCALE 375 DU SYNDICAT CANADIEN DE LA FONCTION PUBLIQUE**

7020, rue Notre-Dame Est
Montréal (Québec) H1N 3L6
Attention : M. Michel Murray, conseiller syndical
Courriel : mmurray@scfp.qc.ca

Procureurs du Syndicat

RBD Avocats, s.e.n.c.r.l.
201, avenue Laurier Est, suite 610
Montréal (Québec) H2T 3E6
Attention : Me Frédéric Nadeau / Me Nader Al-Kurdi
Téléphone : 514-356-3346
Télécopieur : 514-285-1139
Courriels : fnadeau@rbdavocats.com / nalkurdi@rbdavocats.com

DEMANDE

LA PRÉSENTE EST UNE DEMANDE DE CONTRÔLE JUDICIAIRE CONCERNANT :

La décision rendue par le Conseil canadien des relations industrielles (le « **Conseil** ») le 14 mars 2024 (lettre-décision 0659642-D) (la « **Décision** ») rejetant la demande présentée en vertu de l'article 87.4 du *Code canadien du travail* (le « **Code** ») par l'Association des employeurs maritimes (l'« **Association** ») (dossier du Conseil : 37081-C) à l'encontre du Syndicat des débardeurs, section locale 375 du Syndicat canadien de la fonction publique (le « **Syndicat** ») et refusant de statuer sur les demandes d'intervention de l'Administration portuaire de Montréal (l'« **APM** »), de la Fédération Maritime du Canada (la « **Fédération** ») et du Conseil du Patronat du Québec (le « **CPQ** »);

L'OBJET DE LA DEMANDE EST LE SUIVANT :

- a) Que cette honorable Cour annule et casse, à toutes fins que de droit, la décision du Conseil rendue le 14 mars 2024 (lettre-décision 0659642-D) refusant de statuer sur les demandes d'intervention de l'Administration portuaire de Montréal, de la Fédération Maritime du Canada et du Conseil du Patronat du Québec;
- b) Que cette honorable Cour annule et casse, à toutes fins que de droit, la décision du Conseil rendue le 14 mars 2024 (lettre-décision 0659642-D) rejetant la Demande de maintien des activités essentielles déposée par l'Association des employeurs maritimes le 6 octobre 2023;
- c) Que cette honorable Cour renvoie à une formation composée de la présidente ou d'un.e vice-président.e et de deux (2) membres du Conseil canadien des relations industrielles, dont ne fera pas partie Me Louise Fecteau, les demandes d'intervention de l'Administration portuaire de Montréal, de la Fédération Maritime du Canada et du Conseil du Patronat du Québec pour adjudication ainsi

que la demande pour le maintien des activités essentielles de l'Association des employeurs maritimes;

- d) Que cette honorable Cour ordonne à cette formation de ne rendre aucune décision au mérite sur la demande pour le maintien des activités essentielles de l'Association des employeurs maritimes tant et aussi longtemps que le Conseil n'aura pas statué sur les demandes d'intervention de l'Administration portuaire de Montréal, de la Fédération Maritime du Canada et du Conseil du Patronat du Québec;
- e) Que cette honorable Cour rende toute ordonnance propre à sauvegarder les droits des Demanderesses; et
- f) Que les dépens soient adjugés en faveur des Demanderesses.

LES MOTIFS DE LA DEMANDE SONT LES SUIVANTS :

1. Dans le cadre de la présente demande de contrôle judiciaire, les Demanderesses exposent ci-après le contexte factuel et juridique (**I**), le rôle et responsabilités qui incombent à l'APM et son intérêt pour agir (**II**), le rôle de la Fédération et son intérêt pour agir (**III**), le rôle du CPQ et son intérêt pour agir (**IV**), un sommaire de la Décision *a quo*, pièce **P-1** (**V**) et les motifs nécessitant l'intervention de cette Cour (**VI**);

I. CONTEXTE FACTUEL ET JURIDIQUE

A. LES PARTIES

i) L'APM

2. L'APM est une agence fédérale autonome créée en vertu de la *Loi maritime du Canada*, L.C. 1998, C. 10 (la « **Loi** ») qui exploite le Port de Montréal;

3. L'APM sera plus amplement décrite, notamment quant au rôle et aux responsabilités qui lui incombent, à la section « *Le rôle et les responsabilités qui incombent à l'APM et son intérêt pour agir* » de la présente demande;

4. L'APM n'est pas l'employeur des débardeurs;

ii) La Fédération

5. La Fédération est une association nationale représentant les intérêts des propriétaires, d'opérateurs ou d'agents de navires transportant de la marchandise destinée à l'importation ou l'exportation avec le Canada;

6. La Fédération sera plus amplement décrite, notamment quant à son rôle à la section « *Le rôle de la Fédération et son intérêt pour agir* » de la présente demande;

iii) Le CPQ

7. Le CPQ est une organisation qui vise à défendre les intérêts d'employeurs québécois. Il représente à ce jour plus de 70 000 entreprises au Québec, et ce, dans toutes ses régions;

8. Le CPQ compte parmi ses membres de multiples intervenants qui font partie des chaînes logistiques d'approvisionnement;

9. Le CPQ sera plus amplement décrit, notamment quant à son rôle à la section « *Le rôle du CPQ et son intérêt pour agir* » de la présente demande;

iv) L'Association

10. L'Association des employeurs maritimes est constituée en vertu de la *Loi sur les corporations canadiennes*, S.R.C. 1970, c. C-32;

11. L'Association est une association reconnue par ordonnance du Conseil émise selon l'article 132 du Code (présentement l'article 34 du Code), comme représentante de l'ensemble des employeurs des employés représentés par le Syndicat;

12. L'Association emploie environ 1 300 personnes représentées par le Syndicat;

13. Chaque jour, selon les besoins opérationnels, de 400 à 1 000 employés de l'Association sont assignés pour travailler à diverses tâches du travail de débardage;

v) **Le Syndicat**

14. Le Syndicat est une association d'employés accréditée par le Conseil en vertu du Code depuis 1991, pour représenter tous les employés de tous les employeurs travaillant au chargement et au déchargement des navires et autres travaux connexes dans le territoire du Port de Montréal, tel que ce territoire est décrit à l'Annexe II de la *Loi sur la Société canadienne des ports*, L.R. 1985, c. 9, à l'exclusion des autres employés déjà représentés par un agent négociateur, et ce, tel qu'il appert d'une décision du Conseil produite au soutien des présentes comme pièce **P-2**;

B. LA PROCÉDURE

15. Le 6 octobre 2023, l'Association déposait auprès du Conseil une Demande de maintien des activités essentielles en vertu de l'article 87.4 du Code afin de maintenir des activités de débardage au Port de Montréal dans la mesure nécessaire pour prévenir des risques imminents et graves pour la sécurité ou la santé du public en cas de grève, tel qu'il appert d'une copie de la Demande, pièce **P-3**;

16. Cette Demande requiert que le Syndicat maintienne des activités essentielles en cas de conflit de travail au Port de Montréal, dans le contexte de la nécessité de maintenir les chaînes logistiques évoluées pour prévenir des risques imminents et graves à la santé et la sécurité du public face à une claire menace de grève exprimée par le Syndicat;

17. Le 20 octobre 2023, l'APM a déposé au dossier du Conseil une demande d'intervention afin de soutenir la Demande de maintien des activités essentielles (P-3), tel qu'il appert de ladite demande d'intervention, pièce **P-4**;

18. Le 20 octobre 2023, la Fédération et le CPQ déposaient à leur tour chacune une demande d'intervention au Conseil, tel qu'il appert desdites demandes d'intervention, respectivement pièce **P-5** et pièce **P-6**;

19. Le 25 octobre 2023, le Conseil accusait réception de la demande d'intervention de l'APM (P-4), tel qu'il appert d'une copie de la correspondance du Conseil à cet effet, pièce **P-7**;

20. Le 25 octobre 2023, le Conseil accusait réception des demandes d'intervention de la Fédération (P-5) et du CPQ (P-6), tel qu'il appert des correspondances du Conseil (n° document : 650499-D et n° document : 650484-D) à cet effet, respectivement pièce **P-8** et **P-9**;

21. Le 6 novembre 2023, l'Association transmettait au Conseil sa réponse à la demande d'intervention de l'APM, tel qu'il appert d'une copie de ladite réponse, pièce **P-10**;

22. Le 6 novembre 2023, l'Association transmettait au Conseil, sous pli séparé, sa réponse à la demande d'intervention de la Fédération et sa réponse à la demande d'intervention du CPQ, tel qu'il appert d'une copie desdites réponses, respectivement pièce **P-11** et **P-12**;

23. Le 17 novembre 2023, le Syndicat transmettait au Conseil sa réponse à la Demande de l'Association, tel qu'il appert d'une copie de ladite réponse, pièce **P-13**;

24. Il est à noter du paragraphe 77 de la réponse (P-13) que le Syndicat affirmait ne pas s'opposer aux interventions des Demanderesses en l'instance;

25. Le 24 novembre 2023, les procureurs de la Fédération transmettaient au Conseil une correspondance visant à connaître le statut de la demande d'intervention de la Fédération du 20 octobre 2023, tel qu'il appert de ladite correspondance, pièce **P-14**;

26. Le 27 novembre 2023, l'Association transmettait au Conseil sa réplique à la réponse du Syndicat à la Demande, tel qu'il appert d'une copie de ladite réplique, pièce **P-15**;

27. Le 21 décembre 2023, le Conseil s'adressait à l'Association et au Syndicat exclusivement afin d'obtenir des précisions de l'Association quant à certains éléments soulevés dans sa Demande ainsi qu'une réponse du Syndicat à ces précisions, tel qu'il appert de la correspondance du Conseil (n° document : 0654733-D), pièce **P-16**. Les Demanderesses n'en ont pas été informées;

28. Le 5 janvier 2024, les procureurs de la Fédération transmettaient au Conseil une nouvelle correspondance réitérant leur demande de suivi faite le 24 novembre 2023 quant au statut de leur demande d'intervention, tel qu'il appert de ladite correspondance, pièce **P-17**;

29. Le 8 janvier 2024, le Conseil accusa réception des correspondances des procureurs de la Fédération (P-14 et P-17) dans une correspondance dans laquelle le Conseil exprime ce qui suit :

« Le Conseil tient à préciser qu'avant de statuer sur les demandes d'intervention reçues dans le cadre de ce dossier, des observations additionnelles ont été demandées à l'employeur et au syndicat relativement aux nouveaux éléments soulevés par l'employeur au soutien de sa demande.

Par conséquent, aucune demande d'intervention ne sera évaluée et décidée avant de connaître la position de l'employeur et du syndicat sur le bienfondé de la présente demande. »

tel qu'il appert de ladite correspondance, pièce **P-18**;

30. Le 8 janvier 2024, les procureurs de l'APM ont communiqué avec les procureurs de l'Association afin d'en apprendre davantage sur les observations additionnelles demandées par le Conseil et sur le délai accordé pour ce faire;

31. Le 9 janvier 2024, les procureurs de l'Association transmettaient aux procureurs de l'APM la correspondance du Conseil transmise à l'attention de l'Association et du Syndicat le 21 décembre 2023 (P-16);

32. Le 11 janvier 2024, l'APM s'adressait au Conseil afin qu'elle soit autorisée à présenter des observations additionnelles, tel qu'il appert d'une copie de la correspondance de l'APM, pièce **P-19**;

33. Le 12 janvier 2024, le Conseil répondait à la demande de l'APM en réitérant sa position exprimée dans sa lettre du 8 janvier 2024 (P-18) à l'effet que le Conseil « *attendra les précisions de l'employeur puis la réponse du syndicat à celles-ci, avant de déterminer les prochaines étapes dans ce dossier, y compris les demandes d'intervention* », tel qu'il appert d'une copie de la correspondance du Conseil, pièce **P-20**;

34. Le 19 janvier 2024, la Fédération s'adressait au Conseil en réponse à sa correspondance du 12 janvier 2024, à laquelle elle avait été placée en copie, afin que lui soit accordé le droit de fournir des observations additionnelles, tel qu'il appert d'une copie de la correspondance de la Fédération, pièce **P-21**;

35. Le 29 janvier 2024, le Conseil refusa cette demande de la Fédération et réitéra sa position selon laquelle aucune demande d'intervention ne sera décidée avant qu'il ait pris connaissance des observations additionnelles demandées à l'Association et au Syndicat le 21 décembre 2023, tel qu'il appert d'une copie de la correspondance du Conseil, pièce **P-22**;

36. Le 7 février 2024, l'Association transmettait au Conseil les précisions demandées le 21 décembre 2023, tel qu'il appert d'une copie desdites précisions, pièce **P-23**;

37. Le 23 février 2024, le Syndicat transmettait au Conseil ses commentaires en réponse aux précisions fournies par l'Association, tel qu'il appert d'une copie desdits commentaires, pièce **P-24**;

38. Le 14 mars 2024, le Conseil rendait une Décision rejetant la Demande et refusant de se prononcer sur les demandes d'intervention de l'APM, de la Fédération et du CPQ (P-1);

39. Par la présente demande de contrôle judiciaire, les Demanderesses demandent à cette honorable Cour de réviser et d'annuler ladite Décision;

40. Pour l'ensemble des motifs exposés ci-après, les Demanderesses soumettent respectueusement que l'intervention de cette honorable Cour s'impose dans les circonstances considérant qu'il s'agit de l'unique moyen permettant de remédier aux manquements du Conseil à leur égard et permettant aux Demanderesses de faire valoir valablement leurs représentations au Conseil afin que leur statut d'intervenantes leur soit reconnu;

II. LE RÔLE ET LES RESPONSABILITÉS QUI INCOMBENT À L'APM ET SON INTÉRÊT POUR AGIR

41. Avant de traiter plus en détails des motifs de révision, il est nécessaire d'exposer les rôles et responsabilités qui incombent à l'APM en vertu des lois et règlements en vigueur;

42. Cet exposé permet non seulement de bien comprendre la réalité du Port de Montréal, mais permet aussi de mettre en lumière les faits donnant ouverture à l'obligation qu'avait le Conseil de respecter les standards les plus élevés en matière de

justice naturelle et d'équité procédurale, standards n'ayant pas été respectés en l'espèce, comme il le sera démontré plus amplement;

A. L'organisation de l'APM et les caractéristiques inhérentes au Port de Montréal

43. L'APM a été constituée par lettres patentes publiées par le ministre des Transports le 27 février 1999 dans le *Supplément à la Gazette du Canada* conformément à l'article 8 et aux alinéas 12(1) à (3) de la Loi, tel qu'il appert d'une copie desdites lettres patentes, pièce **P-25**, et d'une copie de la Loi, pièce **P-26**;

44. Ces lettres patentes sont, de temps à autre, actualisées par l'émission de nouvelles lettres patentes et ces dernières sont publiées;

45. L'APM est, en vertu de l'alinéa 7(1) de la Loi, mandataire de Sa Majesté du chef du Canada dans le cadre des activités portuaires visées à l'alinéa 28(2)a) de la Loi, lequel prévoit que :

« 28(2) L'autorisation donnée à une administration portuaire d'exploiter un port est restreinte aux activités suivantes :

a) les activités portuaires liées à la navigation, au transport des passagers et des marchandises, et à la manutention et l'entreposage des marchandises, dans la mesure prévue par les lettres patentes; »

46. L'APM est également responsable des autres activités désignées dans ses lettres patentes comme étant nécessaires aux opérations portuaires, conformément à l'alinéa 28(2)b) de la Loi;

47. Ainsi, l'APM est donc gestionnaire des terrains qui sont, à leur tour, en partie loués à des entreprises de débardage qui sont, elles, responsables de mener les activités de débardage;

48. L'APM demeure entièrement responsable, en vertu de la Loi et de ses lettres patentes, d'assurer la sécurité du territoire et du public;

49. Ainsi, toujours en vertu de la Loi et des lettres patentes de l'APM, le territoire du Port de Montréal comporte une portion d'eaux navigables ainsi qu'une portion terrestre;

50. Les eaux navigables du Port de Montréal s'étendent sur plus de 65 km, soit à partir de la limite en amont du Port de Sorel-Tracy jusqu'au pont Victoria à Montréal. Ces eaux sont situées à plus de 1600 km de l'Océan Atlantique;

51. Le territoire terrestre du Port de Montréal s'étend quant à lui sur une trentaine de kilomètres et comprend entre autres, comme l'a mentionné l'Association dans sa Demande :

- a) Cinq (5) terminaux et 11 postes à quai pour les marchandises conteneurisées;
- b) Trois (3) terminaux et 18 postes à quai pour les marchandises non conteneurisées;
- c) Six (6) terminaux et 11 postes à quai pour le vrac liquide;
- d) Trois (3) terminaux et 10 postes à quai pour le vrac solide;
- e) Un (1) terminal céréalier;
- f) Un (1) terminal de croisière;
- g) Un (1) réseau ferroviaire de plus de 100 km de voies ferrées.

52. Tel que le lui permet l'article 29 de la Loi, l'APM exploite et entretient un chemin de fer. Celui-ci est connecté sur l'Amérique du Nord et s'avère névralgique afin de

rejoindre la population qu'elle approvisionne en biens, c'est-à-dire plus de 110 millions de personnes, et ce, en quelques heures;

53. Le réseau ferroviaire unique et incomparable exploité par l'APM permet, par exemple, de rejoindre Chicago en moins de 72 heures. Ce réseau lui permet également d'approvisionner, en peu de temps, notamment le Midwest américain (Détroit, Indianapolis, Milwaukee, etc.) et l'Ontario (Toronto, Mississauga, Brampton, etc.). Chaque semaine, 80 convois ferroviaires transitent par le Port;

54. L'APM est d'ailleurs la seule administration portuaire au Canada à exploiter et à entretenir un chemin de fer. Les trains et leurs wagons sont assemblés par les employés ferroviaires de l'APM et acheminés ensuite vers les terminaux pour que les débardeurs y installent des conteneurs ou les mettent à quai;

55. Il y a donc une interdépendance entre le travail des employés ferroviaires de l'APM et celui des débardeurs. Cette interdépendance, dans un monde postpandémique, accentue le rôle d'intérêt public joué par l'APM, plus particulièrement en ce qui concerne l'acheminement de la marchandise destinée à prévenir des risques imminents et graves à la santé et à la sécurité du public;

56. Le chemin de fer exploité par l'APM constitue ainsi une composante essentielle des chaînes d'approvisionnement sophistiquées qui permettent, autant en matière d'import que d'export, d'acheminer à la population les biens essentiels à la santé et la sécurité;

57. Il en va de même pour le réseau de transport routier convergeant vers le territoire du Port de Montréal puisque plus de 2 000 camions se rendent quotidiennement vers les installations de l'APM pour récupérer ou y acheminer des conteneurs, lesquels contiennent notamment des biens nécessaires pour prévenir des risques imminents et graves à la santé ou à la sécurité du public;

58. L'APM possède également des infrastructures destinées à approvisionner la province de Terre-Neuve-et-Labrador;

59. À ce titre, puisque cette province insulaire ne peut être approvisionnée par chemin de fer ou camion, les différents biens et fournitures destinés à prévenir des risques imminents et graves pour la santé et la sécurité du public sont acheminés par navire à partir du Port de Montréal;

60. D'ailleurs, comme l'Association le rappelait aux paragraphes 48 à 51 de sa Demande (P-3), le Conseil avait tranché en faveur du maintien des activités essentielles, en 2010 et en 2020, en ce qui concerne l'approvisionnement vers Terre-Neuve-et-Labrador à partir du Port de Montréal;

61. Ce sont donc plus de 110 millions de personnes qui dépendent directement des chaînes d'approvisionnement ayant pour origine le territoire du Port de Montréal, d'où la nécessité que les infrastructures portuaires et ferroviaires de l'APM fonctionnent 24 heures sur 24, sept (7) jours sur sept (7);

62. L'APM s'assure également que les infrastructures portuaires permettent que l'approvisionnement en biens soit effectué avec diligence, notamment en ce qui a trait aux biens essentiels pour la vie, la santé et la sécurité du public. Comme centre nerveux du transport intermodal de la marchandise, l'APM assume une responsabilité centrale déterminante, dans l'intérêt public, afin que tous les acteurs de la chaîne d'approvisionnement puissent jouer leur rôle;

63. Ainsi, en vertu des responsabilités qui lui sont confiées par la Loi et ses lettres patentes et considérant la configuration des chaînes d'approvisionnement, l'APM constitue un centre nerveux intermodal critique de l'Est de l'Amérique du Nord. L'APM est responsable de s'assurer du bon fonctionnement de ce centre nerveux pour qu'il n'y ait aucune rupture dans l'approvisionnement de biens;

64. Cette responsabilité, dans un contexte postpandémique, est cruciale pour la bonne marche des chaînes d'approvisionnement;

B. Les responsabilités de l'APM en matière de protection de la santé et de la sécurité du public

65. L'APM est seule responsable d'appliquer la réglementation relative à la sécurité des installations portuaires. Elle est également seule responsable de voir à la mise en œuvre de la réglementation adoptée par le gouverneur en conseil. L'APM adopte aussi et met en œuvre des pratiques et des procédures afin de gérer le transit des marchandises sur le territoire du Port de Montréal;

66. D'abord, l'APM peut établir des règlements afin de promouvoir la sécurité et l'efficacité de la navigation ou la protection de l'environnement dans les eaux du port, conformément à l'article 56 de la Loi;

67. Pour ce faire, elle peut nommer une personne ayant pour fonction d'assurer la réalisation de ces objectifs, conformément à l'article 58 de la Loi;

68. Par ailleurs, en vertu de l'alinéa 61(1) de la Loi, l'APM est tenue de prendre les mesures nécessaires en vue du maintien de l'ordre et de la sécurité des personnes et des biens sur le territoire du Port de Montréal;

69. Elle bénéficie des mêmes pouvoirs, cette fois-ci, en vertu de l'alinéa 61(2) de la Loi, afin d'assurer le maintien de la sûreté du transport maritime;

70. Dans tous les cas, l'APM exerce ces différents pouvoirs et responsabilités dans l'optique d'assurer la protection du public, mais également afin de pouvoir permettre le fonctionnement en continu du centre nerveux intermodal que constitue le Port de Montréal, lequel est essentiel afin d'approvisionner la population en biens nécessaires pour prévenir des risques imminents et graves à la santé et à la sécurité du public;

71. De la même manière, le gouverneur en conseil possède le pouvoir de prendre des règlements dans l'optique d'assurer la sécurité des personnes, des biens et de la navigation :

« 62 (1) Pour l'application de la présente partie, le gouverneur en conseil peut prendre des règlements concernant :

a) la navigation et l'usage des eaux navigables par les navires dans le port, y compris le mouillage, l'amarrage, le chargement et le déchargement de ceux-ci, ainsi que l'équipement de chargement et de déchargement;

b) l'usage du port, la protection de son environnement, y compris la réglementation ou l'interdiction de l'équipement, de bâtiments, d'ouvrages ou d'activités;

c) l'enlèvement ou la disposition, notamment par destruction, de navires ou de toutes parties s'en étant détachées, de bâtiments, d'ouvrages ou d'autres choses qui gênent la navigation dans le port, et le recouvrement des coûts afférents;

d) le maintien de l'ordre et la sécurité des personnes et des biens dans le port;

d.1) les renseignements et documents que doit fournir le propriétaire ou la personne responsable du navire à l'administration portuaire;

e) la réglementation des personnes, véhicules et aéronefs dans le port;

f) la réglementation — y compris l'interdiction — de l'excavation, de l'enlèvement ou du dépôt de matériaux ou de toute autre activité de nature à avoir un effet quelconque sur la navigabilité d'un port ou sur les terrains voisins;

g) la réglementation — y compris l'interdiction — du transport, de la manipulation et du stockage dans le port d'explosifs ou d'autres substances qui, à son avis, constituent un danger — réel ou potentiel — pour les personnes ou les biens;

h) les obligations d'une administration portuaire à l'égard des immeubles fédéraux et des biens réels fédéraux placés sous sa gestion. »

72. Le gouverneur en conseil a effectivement pris des règlements s'appliquant directement aux activités de l'APM à titre de mandataire de Sa Majesté du chef du Canada :

- *Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires (DORS/2000-55), communiqué à titre de pièce P-27;*
- *Règlement sur la gestion des administrations portuaires (DORS/99-101), communiqué à titre de pièce P-28.*

73. En vertu du *Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires (P-27)*, certaines restrictions quant aux activités dans les ports ont été déterminées par le gouverneur en conseil :

« 5. Sauf autorisation sous le régime du présent règlement, il est interdit de faire, ou de permettre de faire, par action ou omission, quoi que ce soit dans un port qui entraîne, ou est susceptible d'entraîner, l'une des conséquences suivantes :

a) menacer la sécurité ou la santé des personnes dans le port;

b) gêner la navigation;

c) obstruer ou menacer une partie du port;

d) nuire à toute activité autorisée dans le port;

e) détourner le cours d'une rivière ou d'un ruisseau, de produire ou de modifier des courants, de provoquer un envasement ou l'accumulation de matériaux ou de diminuer de quelque autre façon la profondeur des eaux du port;

f) occasionner une nuisance;

g) endommager un navire ou un autre bien;

h) altérer la qualité du sol, de l'air ou de l'eau;

i) avoir un effet néfaste sur l'exploitation du port ou les biens gérés, détenus ou occupés par l'administration portuaire. »

74. L'APM est également responsable de s'assurer que les cargaisons soient chargées, déchargées ou transbordées avec toute la célérité possible. Elle est également responsable de prendre les mesures qui s'imposent dans la mesure où cette obligation n'est pas rencontrée par un transporteur :

« 33 (1) Lorsqu'un navire attend que la cargaison d'un autre navire soit chargée, déchargée ou transbordée avant d'avoir un poste ou un mouillage, le propriétaire ou la personne responsable de l'autre navire doit, indépendamment du fait que le travail doit être effectué de façon ininterrompue ou que des frais relatifs aux heures supplémentaires doivent être engagés, veiller à ce que :

a) d'une part, les opérations relatives au chargement, au déchargement ou au transbordement du navire se fassent avec toute la célérité possible;

b) d'autre part, la cargaison soit déplacée avec toute la célérité possible des environs immédiats du poste ou du mouillage afin de permettre au navire qui attend de charger, décharger ou transborder sa cargaison.

(2) Si les opérations relatives au chargement du navire, au déchargement ou au transbordement ou le déplacement de la cargaison ne sont pas effectués avec toute la célérité possible, l'administration portuaire peut donner instruction au propriétaire ou à la personne responsable du navire :

a) soit de déplacer le navire du poste ou du mouillage afin de permettre au navire qui attend un poste ou un mouillage de commencer les opérations relatives au chargement, au déchargement ou au transbordement;

b) soit de déplacer la cargaison des environs immédiats du poste ou du mouillage.

(3) Si, afin de permettre à un navire en attente d'obtenir rapidement un poste ou un mouillage, les opérations relatives au chargement, au déchargement ou au transbordement d'un navire ou le déplacement de sa cargaison sont effectués de façon ininterrompue ou si le navire ou sa cargaison est déplacé conformément aux instructions de l'administration portuaire, le propriétaire ou la personne responsable du navire en attente doit, indépendamment du fait que le travail doit être effectué de façon ininterrompue ou que des frais relatifs aux heures supplémentaires doivent être engagés, veiller à ce que :

a) d'une part, les opérations relatives au chargement, au déchargement ou au transbordement du navire en attente se fassent avec toute la célérité possible;

b) d'autre part, la cargaison du navire en attente soit déplacée avec toute la célérité possible des environs immédiats du poste ou du mouillage. »

75. Dans un contexte postpandémique et de fragilité des chaînes d'approvisionnement, cette responsabilité unique qui incombe à l'APM est cruciale puisqu'il s'agit d'éviter, au premier chef, le phénomène de la congestion;

76. Or, une interruption des activités de débarbage au Port de Montréal crée de la congestion (phénomène plus amplement décrit par l'Association à sa Demande) et nuit de façon grave au rôle d'intérêt public joué par l'APM;

77. De plus, pour s'assurer du respect de toute disposition de la Loi ou de ses règlements, le ministre des Transports nomme un *agent de l'autorité*, conformément à l'article 108 de la Loi;

78. Cet agent de l'autorité dispose notamment de larges pouvoirs de visite, de fouille, de perquisition, de rétention de navires, de vente de marchandises périssables et peut ordonner que soient enlevées ou déplacées des marchandises qui obstruent une zone du territoire portuaire ou qui ont été laissées ou abandonnées, le tout conformément aux articles 109, 111, 115, 121 et 123 de la Loi;

79. Sept (7) agents de l'autorité sont en fonction à l'APM et exercent les responsabilités ci-haut mentionnées. De plus, quinze (15) agents additionnels ont aussi un pouvoir d'application de la loi via la *Loi sur les contraventions* et de son règlement relatif à l'application de la *Loi maritime* et du *Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires*;

80. Par ailleurs, en vertu de ses lettres patentes, l'APM est responsable des eaux navigables du Port de Montréal, lesquelles sont décrites à l'Annexe « A » desdites lettres patentes (P-25);

81. Elle est également gestionnaire d'immeubles fédéraux décrits à l'Annexe « B » et propriétaire des immeubles fédéraux décrits à l'Annexe « C » des lettres patentes (P-25);

82. Les pouvoirs et activités autorisées par les lettres patentes de l'APM sont décrits aux articles 7.1 à 7.4 de ces dernières (P-25);

83. Également, l'APM, responsable d'assurer la sécurité de son territoire, collabore étroitement avec différents intervenants du monde des forces constabulaires telles que l'Agence des services frontaliers du Canada, la Gendarmerie royale du Canada, la Sûreté du Québec, le Service de police de la Ville de Montréal, la Centrale 9-1-1 de Montréal, la Police provinciale de l'Ontario, d'autres corps policiers, des agents des services de renseignement ainsi que des ministères et organismes fédéraux tels la Garde Côtière (recherche et sauvetage), Environnement Canada (déversement), Santé Canada (mesures de quarantaine) et Transports Canada;

84. Cette collaboration est nécessaire pour maintenir un haut niveau de sécurité en lien avec les installations du Port de Montréal, le tout afin d'éviter un ralentissement ou une interruption des chaînes d'approvisionnement qui pourraient être causés par des activités illicites;

85. Il s'avère donc de l'étude de la Loi, de ses règlements d'application, des lettres patentes de l'APM et de la collaboration de celle-ci avec les forces constabulaires que l'APM se voit confier la responsabilité générale d'assurer la sécurité des biens, des personnes et de la navigation dans les zones, eaux et immeubles lui étant confiés;

86. Ces obligations correspondent en tous points avec l'un des objectifs de la Loi, codifié à son article 4d) :

« 4. Compte tenu de l'importance du transport maritime au Canada et de sa contribution à l'économie canadienne, la présente loi a pour objet de :

[...]

d) fournir un niveau élevé de sécurité et de protection de l'environnement. »;

87. Globalement, à titre de mandataire de Sa Majesté du chef du Canada, ces obligations qui incombent à l'APM en matière de sécurité du transport, du territoire, du déchargement, de la navigation et de la protection de l'environnement visent à assurer que les infrastructures portuaires et ferroviaires situées sur le territoire du Port de Montréal acheminent à la population, sans rupture aucune, les biens nécessaires pour prévenir des risques imminents et graves à la santé ou à la sécurité du public;

88. Toute interruption des activités de débarquement sur le territoire du Port de Montréal fait obstacle au rôle et aux responsabilités qui incombent à l'APM dans le contexte de la protection de l'intérêt public, considérant notamment l'impossibilité, en cas de telle interruption, d'acheminer la marchandise destinée à éviter des risques imminents et graves à la santé ou à la sécurité du public;

89. Dans un contexte postpandémique, l'APM ne peut voir son rôle et ses responsabilités être entravés d'une manière aussi grave;

C. Le contexte postpandémique : un rôle et des responsabilités accrues pour l'APM

90. Les pandémies qui ont affligé le monde ces dernières années, dont celle plus récente de la COVID-19, ont mis en lumière la criticité des chaînes d'approvisionnement et la nécessité que les infrastructures telles que celles exploitées par l'APM, soient pleinement opérationnelles;

91. Ces pandémies ont mis en lumière la fragilité des chaînes d'approvisionnement et la nécessité d'interventions majeures et de mesures correctives;

92. D'abord, dès les premières semaines de la pandémie de la COVID-19, le 3 mai 2020, l'honorable Anita Anand, alors ministre fédérale des Services publics et de l'Approvisionnement, a annoncé la création du *Conseil de l'approvisionnement lié à la COVID-19*, le tout tel qu'il appert du communiqué émis par le gouvernement du Canada, pièce **P-29**;

93. La présidente-directrice générale de l'APM de l'époque, Madame Sylvie Vachon, a été désignée par la ministre Anand afin de siéger au Conseil de l'approvisionnement lié à la COVID-19, le tout tel qu'il appert de la liste des membres de ce conseil publiée par le gouvernement du Canada à la pièce **P-30**;

94. Madame Vachon était la seule dirigeante d'un port canadien à conseiller le gouvernement fédéral sur le Conseil de l'approvisionnement lié à la COVID-19, ce qui démontre, *prima facie*, l'importance du Port de Montréal dans les chaînes d'approvisionnement en biens et fournitures destinés à éviter des risques imminents et graves pour la santé ou la sécurité du public;

95. Madame Vachon, tout comme les autres membres du conseil, ont été consultés à maintes reprises par différents acteurs du gouvernement fédéral afin de tenter d'atténuer

les préjudices causés à la population en raison de la pandémie, incluant les préjudices liés à la santé et à la sécurité du public;

96. Le successeur de Madame Vachon, Monsieur Martin Imbleau, a également été sollicité à cet égard;

97. Ces consultations démontrent toute la mobilisation de la société civile dans le contexte de la fragilité des chaînes d'approvisionnement, de même que l'importance des secteurs ayant des représentants au Conseil de l'approvisionnement lié à la COVID-19 mis sur pied par le gouvernement du Canada;

98. L'APM était, par l'entremise de ses présidents-directeurs généraux, partie prenante à ces consultations;

99. Parallèlement à ces consultations, l'APM a intensifié l'interaction avec Transports Canada, notamment grâce à des interventions pour les rencontres des structures existantes ainsi que l'ajout de consultations sur les mesures nécessaires pour assurer la résilience des chaînes d'approvisionnement;

100. Ces échanges, qui ont toujours lieu à ce jour, démontrent le rôle d'intérêt public et les responsabilités accrues qui incombent aux administrations portuaires afin de maintenir en état les chaînes d'approvisionnement, éviter les phénomènes de congestion, s'assurer d'éviter que le public soit privé de biens essentiels pour prévenir des risques imminents et graves à la santé ou à la sécurité;

101. À ce sujet, la Chambre des communes débat, au moment du dépôt des présentes, du projet de loi C-33, *Loi modifiant la Loi sur les douanes, la Loi sur la sécurité ferroviaire, la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses, la Loi sur la sûreté du transport maritime, la Loi sur les transports au Canada et la Loi maritime du Canada et apportant une modification corrélative à une autre loi* (1^{ère} session,

44^e législature, Chambre des communes du Canada), le tout tel qu'il appert d'une copie de ce projet de loi, pièce **P-31**;

102. Dans ce projet de loi présenté par le ministre des Transports au nom du cabinet fédéral, le gouvernement entend accroître le rôle et les responsabilités des administrations portuaires pour assurer la bonne marche des chaînes d'approvisionnement, notamment en leur déléguant des pouvoirs accrus pour réduire le phénomène de la congestion;

103. Le but de la loi sera de s'attaquer à la fragilité des chaînes d'approvisionnement à l'ère postpandémique, comme en fait foi le discours du ministre des Transports de l'époque, l'honorable Omar Alghabra :

« En janvier 2022, j'ai organisé un sommet sur la chaîne d'approvisionnement et j'ai constitué un groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement. Ce groupe de travail était chargé de proposer des idées sur la façon dont nous pourrions renforcer notre chaîne d'approvisionnement. L'automne dernier, j'ai présenté aux Canadiens le rapport du groupe de travail sur la chaîne d'approvisionnement. Ce dernier a mené de vastes consultations auprès de représentants de l'industrie et des syndicats de tout le pays sur les domaines dans lesquels des mesures immédiates et à long terme doivent être prises en priorité pour réduire la congestion, améliorer la fiabilité et accroître la résilience de la chaîne d'approvisionnement du transport au Canada. Le groupe de travail s'est également entretenu avec des représentants des États-Unis afin de savoir comment nous pourrions renforcer les chaînes d'approvisionnement de part et d'autre de notre frontière commune. Les recommandations formulées dans le rapport du groupe de travail serviront de point de départ à la stratégie nationale relative à la chaîne d'approvisionnement sur laquelle travaille le gouvernement.

Garantir la solidité de nos chaînes d'approvisionnement a toujours été une priorité absolue pour moi et pour le gouvernement. C'est pourquoi, depuis que le gouvernement a été élu, Transports Canada a lancé deux études distinctes, à savoir, l'étude sur la modernisation des ports et l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire. Maintenant que ces deux études sont terminées, nous sommes en mesure de proposer des mesures concrètes et

immédiates afin de moderniser nos ports et nos chemins de fer et d'accroître la capacité de nos infrastructures de transport à répondre à l'évolution de la demande. »

le tout, tel qu'il appert d'une copie des débats parlementaires du 10 mars 2023 communiquée en liasse comme pièce **P-32**;

104. Tout ceci ajouterait donc au rôle et aux responsabilités de l'APM alors qu'une cessation des activités de débardage au Port de Montréal mettra à mal les obligations – actuelles et futures – de l'APM qu'elle assume dans l'intérêt public;

105. D'ailleurs, dans le contexte d'une cessation de ces activités de débardage, l'APM a été sollicitée à plusieurs reprises de manière critique lors des grèves des débardeurs en 2020 et 2021 par différents intervenants des chaînes d'approvisionnement qui craignaient des pénuries en biens nécessaires pour prévenir des risques imminents et graves à la santé ou à la sécurité du public;

106. C'est notamment en raison de ces préoccupations que fut adoptée la *Loi de 2021 sur les opérations au Port de Montréal*, L.C. 2021, ch. 6 (communément appelée *Loi prévoyant la reprise et le maintien des opérations au port de Montréal*), laquelle a reçu la sanction royale le 30 avril 2021 (« **Loi sur la reprise** »), le tout tel qu'il appert d'une copie de la Loi sur la reprise communiquée comme pièce **P-33**;

107. La Loi sur la reprise a été adoptée à la suite de grèves déclenchées par le Syndicat au Port de Montréal en 2020 et en 2021, lesquelles ont eu des effets négatifs très importants sur les chaînes d'approvisionnement, chaînes déjà grandement fragilisées par la pandémie;

108. Déjà, lors de l'adoption de la Loi sur la reprise, les Parlementaires étaient fort conscients du contexte pandémique et postpandémique sur les chaînes d'approvisionnement. Lors des débats au Sénat, la ministre du Travail de l'époque, l'honorable Filomena Tassi, s'exprimait ainsi :

« Mme Tassi : Madame la sénatrice, d'abord, pour répondre à votre question, l'effet cumulatif que la pandémie de COVID-19 a eu sur les Canadiens nous place dans une position différente aujourd'hui. La pandémie a évolué et la situation a changé, et nous constatons les effets que ces changements ont eus sur les chaînes d'approvisionnement et les travailleurs partout au pays. Cela a eu pour effet de nous placer dans une situation très différente aujourd'hui de celle où nous nous trouvions quand le Conseil canadien des relations industrielles a rendu sa décision. Si on compare les deux situations, soit celle de juin 2020, quand le Conseil a rendu sa décision, et celle d'avril 2021, je dirais que celle d'aujourd'hui est différente à cause des répercussions de la pandémie de COVID-19. Selon moi, il faut vraiment en tenir compte. »

le tout, tel qu'il appert d'une copie des débats parlementaires au Sénat du 30 avril 2021 communiquée en liasse comme pièce **P-34**;

109. La Loi sur la reprise a consacré le caractère essentiel des opérations effectuées au Port de Montréal;

110. En tout état de cause, le contexte postpandémique dans lequel est et sera appelée à opérer l'APM illustre l'augmentation de l'importance de son rôle et de ses responsabilités afin de maintenir les chaînes d'approvisionnement en fonctionnement, chaînes qui permettent à la population de recevoir les biens nécessaires à prévenir des risques imminents et graves pour la santé et la sécurité. C'est ainsi que l'intervention recherchée par l'APM était nécessaire et qu'elle apportait un éclairage unique et nouveau au débat mené dans le cadre de la Demande;

i) L'intérêt de l'APM pour agir

111. Tel que plus amplement démontré ci-après, les manquements procéduraux du Conseil à l'égard de l'APM ont eu pour effet d'empêcher cette dernière de présenter des représentations dans le cadre de la Demande et de l'empêcher de voir ses représentations prises en compte dans le processus décisionnel du Conseil;

112. De plus, la Décision a pour effet priver l'APM de la connaissance des motifs justifiant le refus du Conseil de statuer sur sa demande d'intervention;

113. À l'évidence, l'APM a un intérêt direct et immédiat à agir devant cette honorable Cour dans le cadre de la présente demande de contrôle judiciaire;

114. L'intérêt de l'APM en l'espèce est d'autant plus manifeste qu'il transcende son seul intérêt privé. La Demande visée par la Décision soulève un débat d'intérêt public dans lequel l'APM occupe un rôle majeur conféré par le législateur. À cet égard, soulignons que le contexte postpandémique dans lequel est et sera appelée à opérer l'APM témoigne de l'importance de ce rôle eu égard au maintien des chaînes d'approvisionnement pour s'assurer que la population puisse recevoir les biens essentiels dont elle a besoin;

115. Les conséquences des manquements du Conseil à l'égard de l'APM s'étendent au public en général alors que l'APM a l'obligation légale de prendre les mesures nécessaires en vue du maintien de l'ordre et de la sécurité des personnes et des biens dans le Port de Montréal et d'assurer le maintien de la sûreté du transport maritime;

116. La Décision du Conseil a ni plus ni moins privé l'APM de mener à bien sa mission publique, ce qui confère indiscutablement un intérêt privilégié à l'APM d'en demander le contrôle judiciaire dans le cadre du présent dossier;

117. L'intérêt de l'APM pour agir en l'instance est incontestable. En refusant de statuer sur sa demande d'intervention, le Conseil a brimé le droit de l'APM de voir ses représentations considérées dans le cadre du processus décisionnel, et ce, sans même lui fournir les motifs de son refus de statuer sur sa demande d'intervention;

III. LE RÔLE DE LA FÉDÉRATION ET SON INTÉRÊT POUR AGIR

118. La Fédération est une association nationale qui représente les propriétaires, opérateurs et agents de navires destinés au transport maritime des biens d'importation et d'exportation sur les marchés internationaux;

119. Les membres de la Fédération supportent le commerce important transitant entre le Port de Montréal et les divers ports canadiens et internationaux. Les marchandises transportées sont diverses et incluent des biens nécessaires à assurer la santé et la sécurité du public, qu'il s'agisse de médicaments ou des ingrédients nécessaires à la fabrication de ceux-ci, d'équipements médicaux, du grain, ou du sel pour n'en nommer que quelques-uns;

120. L'une des principales responsabilités de la Fédération est de promouvoir le respect de la réglementation et des conventions nationales et internationales en matière de transport maritime pour assurer l'opération sécuritaire et efficace des navires utilisés par ses membres;

121. À cet égard, la Fédération est couramment appelée à faire des représentations auprès des autorités gouvernementales et portuaires, notamment en ce qui concerne la santé et la sécurité des marins et des navires transitant dans les ports canadiens en support des chaînes d'approvisionnement;

122. Les membres de la Fédération constituent une partie importante des usagers des services de débarquement du Port de Montréal et leurs activités sont totalement dépendantes des effectifs déployés par l'Association en ce qui concerne l'arrimage et le débarquement des navires;

123. Les membres de la Fédération participent au transport de biens essentiels dont l'utilisation vise, notamment à prévenir les risques imminents et graves pour la sécurité ou la santé du public;

124. À l'instar de l'APM, la Fédération a un intérêt direct et immédiat à agir devant cette honorable Cour dans le cadre de la présente demande de contrôle judiciaire;

125. Tel que plus amplement démontré ci-après, les erreurs graves du Conseil en matière d'équité procédurale et de justice naturelle à l'égard de la Fédération a eu pour effet de priver cette dernière de voir ses représentations être considérées dans le cadre de la Demande, laquelle a un impact direct sur ses membres;

126. À cet effet, l'intérêt de la Fédération en l'espèce est incontestable. En refusant de statuer sur sa demande d'intervention, le Conseil a brimé le droit de la Fédération de voir ses représentations considérées dans le cadre du processus décisionnel, et ce, sans même lui fournir les motifs de son refus de statuer sur sa demande d'intervention;

IV. LE RÔLE DU CPQ ET SON INTÉRÊT POUR AGIR

127. Le CPQ représente 70 000 employeurs-membres dont la quasi-totalité sont des acteurs impliqués dans les chaînes d'approvisionnement transitant par le Port de Montréal;

128. Le CPQ et une multitude de ses membres font partie des chaînes d'approvisionnement qui interagissent avec l'APM et les infrastructures du Port de Montréal. Ces interactions sont cruciales pour l'importation et l'exportation de biens, ainsi que pour la fourniture de biens indispensables et la prestation de services essentiels à la population;

129. De plus, la majorité des membres du CPQ dépendent de ces chaînes d'approvisionnement pour offrir des biens indispensables et des services nécessaires à la population, le tout afin de prévenir des risques imminents et graves à la santé et à la sécurité;

130. Les membres du CPQ, de par leur vocation, subiraient assurément des répercussions d'un ralentissement ou d'un arrêt des activités de débardage du Port de

Montréal impactant la réception et la distribution de biens essentiels. Des risques imminents et graves pour la santé et la sécurité du public en découleraient alors;

131. L'état actuel des chaînes logistiques d'approvisionnement et la situation qui prévaut chez les membres du CPQ quant aux impacts des pénuries et des pressions sur les chaînes d'approvisionnement et les impacts sur la protection de l'intérêt public constitue une part importante du contexte dans lequel s'inscrit la Demande;

132. Le CPQ est à même de présenter des faits relatifs au préjudice que subirait le public en cas de grève dans le présent conflit de travail opposant l'Association au Syndicat en raison de l'interruption des chaînes d'approvisionnement;

133. À l'instar de l'APM et de la Fédération, le CPQ a un intérêt direct et immédiat pour agir devant cette honorable Cour dans le cadre de la présente demande de contrôle judiciaire;

134. D'autant plus que l'intérêt du CPQ, quoi qu'il soit manifeste, avait été reconnu par le Conseil dans un dossier précédent;

135. Tel que plus amplement démontré ci-après, les erreurs graves du Conseil en matière d'équité procédurale et de justice naturelle à l'égard du CPQ a eu pour effet de priver ce dernier de voir ses représentations être considérées dans le cadre de la Demande, laquelle a un impact direct sur ses membres, et ce, sans même avoir statué sur sa demande d'intervention;

136. De plus, la Décision a pour effet de priver le CPQ de la connaissance des motifs justifiant le refus du Conseil de statuer sur sa demande d'intervention;

V. LA DÉCISION A QUO

137. Le 14 mars 2024, le Conseil rejetait la Demande de maintien des activités essentielles présentée par l'Association, tel qu'il appert de la Décision (P-1);

138. Ladite Décision, « avec motifs à suivre », fut rendue dans une lettre-décision de moins de trois (3) pages divisée en deux (2) sections, soit « I. Contexte » et « II. Décision »;

139. La Décision débute avec une mention selon laquelle la Demande a été étudiée par un banc du Conseil composé de Me Louise Fecteau, vice-présidente, siégeant seule en vertu du paragraphe 14(3) du Code;

140. Le Conseil réfère ensuite à l'article 16.1 du Code et affirme que le Conseil est d'avis que la documentation au dossier est suffisante pour rendre la Décision;

141. À la section « Contexte » (Section I), le Conseil mentionne avoir reçu des demandes d'intervention du CPQ, de l'APM et de la Fédération;

142. Le Conseil poursuit en exprimant que la Demande survient un peu plus de trois (3) ans après la décision *Association des employeurs maritimes*, 2020 CCRI 927, rendue le 8 juin 2020;

143. Le Conseil fait mention des observations additionnelles demandées le 21 décembre 2023 qui ont été déposées par l'Association et qui ont fait l'objet d'une réponse du Syndicat;

144. À la section « Décision » (section II), le Conseil rejette la Demande considérant qu'il n'a pas été convaincu que la décision qu'il a rendue le 8 juin 2020 n'est plus valide et doit être modifiée;

145. Quant aux demandes d'intervention, le Conseil conclut qu'« *Étant donné que le Conseil rejette la demande de l'AEM [l'Association], il ne se prononcera pas sur les demandes d'intervention* »;

VI. LES MOTIFS COMMANDANT L'INTERVENTION DE CETTE HONORABLE COUR

146. Le Conseil a erré en concluant au rejet de la Demande sans avoir d'abord permis aux Demanderesses de présenter des représentations et en refusant de statuer sur leurs demandes d'intervention sans motif;

147. Ces conclusions font fi des principes élémentaires d'équité procédurale et de justice fondamentale, dont le droit des Demanderesses de voir leurs représentations considérées dans le cadre du processus décisionnel du Conseil et de connaître les motifs justifiant le Conseil de ne pas statuer sur leur droit d'intervenir dans le cadre de la Demande;

148. Par ailleurs, le Conseil a manqué à son devoir d'enquête en ne s'enquérant pas activement des représentations des Demanderesses, contrairement au mandat confié par le Parlement au Conseil;

149. Finalement, le Conseil était sans compétence pour rendre la Décision, considérant que cette dernière a été rendue par une vice-présidente siégeant seule, le tout, contrairement au paragraphe 14(3) du Code;

150. Il est respectueusement soumis que l'intervention de cette honorable Cour est nécessaire et pleinement justifiée pour les motifs suivants :

A. Premier motif : le conseil a violé les règles de justice naturelle et d'équité procédurale

151. Il ressort clairement de la Décision que le Conseil a violé les règles de justice naturelle et d'équité procédurale à l'égard des Demanderesses;

152. En ce qui a trait au contenu des obligations dues aux Demanderesses sur le plan de l'équité procédurale, la Cour suprême du Canada note, dans *Baker c. Canada (Ministre*

de la Citoyenneté et de l'Immigration), [1999] 2 R.C.S. 817, aux paragraphes 21 à 28, que ce contenu varie en fonction du contexte. Cela commande l'examen de divers facteurs, notamment les suivants qui ne sont pas exhaustifs :

- la nature de la décision en cause et le processus suivi pour la rendre et, en particulier, la mesure dans laquelle le processus décisionnel se rapproche de celui suivi par un tribunal (le cas échéant, des garanties procédurales plus importantes doivent être offertes à une partie);
- le régime législatif applicable au tribunal;
- l'importance de la décision pour les parties visées;
- les attentes légitimes des parties;
- les choix de procédure faits par le tribunal, surtout lorsque la loi prévoit que c'est au tribunal que revient le choix de la procédure.

153. L'idée sous-jacente à tous ces facteurs est que les droits de participation faisant partie de l'obligation d'équité procédurale visent à garantir que les décisions administratives sont prises au moyen d'une procédure équitable et ouverte, adaptée au type de décision et à son contexte légal institutionnel et social, comprenant la possibilité donnée aux personnes visées par la décision de présenter leur point de vue complètement ainsi que des éléments de preuve de sorte qu'ils soient considérés par le décideur (*Baker*, précité, au paragraphe 22);

154. Le Conseil peut rendre une décision sur dossier en vertu de l'article 16.1 du Code. Cependant, les Demanderesses soumettent que le Conseil devait, à tout le moins, leur offrir l'opportunité de produire des représentations, les considérer dans son processus décisionnel et statuer sur leurs demandes d'intervention;

155. Il en est ainsi d'autant plus qu'une application des facteurs énoncés dans l'arrêt *Baker*, précité, à la présente affaire, fait en sorte qu'un niveau élevé d'équité procédurale était requis à l'égard des Demanderesses, tel que démontré ci-après;

i) La nature de la décision recherchée et le processus suivi pour y parvenir

156. Il s'agit d'une décision du Conseil qui rejette une demande de maintien des activités essentielles déposée en vertu de l'article 87.4 du Code. Lorsqu'il est saisi d'une telle demande, le Conseil se doit de voir au maintien des activités qui, si elles devaient cesser ou être réduites durant une grève ou un lock-out, pourraient, selon lui, causer un risque imminent et grave pour la santé et la sécurité du public, indépendamment de la thèse des parties;

157. Le Conseil est un tribunal administratif indépendant constitué en vertu du Code. Le Conseil a notamment pour mission de trancher les différends en milieu de travail et certains appels qui interviennent en vertu du Code;

158. Le Conseil est donc un organisme administratif spécialisé à vocation juridictionnelle, dont le fonctionnement, sur le plan processuel, s'apparente à celui des tribunaux judiciaires, notamment par son caractère contradictoire;

159. Dans le cadre du processus ayant mené au rejet de la Demande, le Conseil a ouvert le dossier sur réception de la Demande. S'en est suivie une réponse du Syndicat, puis une réplique de l'Association. Le Conseil a, par ailleurs, accusé réception des demandes d'intervention et a permis aux parties d'y répondre;

160. Une personne, quelle qu'elle soit, a le droit de déposer une demande d'intervention dans le cadre d'un dossier, et ce, conformément à l'article 12.1 du *Règlement de 2012 sur le Conseil canadien des relations industrielles*, DORS/2001-520.

Ce règlement est adopté par le Conseil et fait partie des droits procéduraux conférés à toute partie;

161. En l'espèce, le processus décisionnel ayant mené à la Décision est très rapproché de celui menant à une décision de nature judiciaire;

162. Ce facteur milite en faveur d'une garantie élevée d'équité procédurale à l'égard des Demanderesses;

ii) La nature du régime législatif et les termes de la loi régissant l'organisme

163. Le Conseil établit sa propre procédure afin de traiter les demandes qui lui sont soumises. La preuve et la procédure devant le Conseil sont régies par le Code et par le *Règlement de 2012 sur le Conseil canadien des relations industrielles* adopté en vertu de cette loi;

164. Le Code et le *Règlement de 2012 sur le Conseil canadien des relations industrielles* prévoient le principe du débat contradictoire dans le cadre d'une demande de maintien des activités essentielles. S'ajoute au principe de la contradiction le rôle d'enquête qui incombe au Conseil dans l'optique de protéger l'intérêt public;

165. Le Code ne prévoit aucune procédure d'appel pour le rejet d'une demande de maintien des activités essentielles ou le refus par le Conseil de statuer sur une demande d'intervention. Ses décisions sont finales, sauf le droit de se pourvoir devant cette honorable Cour en contrôle judiciaire;

166. Ce facteur milite en faveur d'une garantie élevée d'équité procédurale à l'égard des Demanderesses;

iii) L'importance de la décision pour les personnes visées

167. La décision visant à déterminer la nécessité de maintenir des activités essentielles au Port de Montréal en cas de conflits de travail est importante pour les Demanderesses, mais également pour le public;

168. Pour l'APM, qui exploite le Port de Montréal, centre nerveux intermodal d'une multitude de chaînes d'approvisionnement indispensables en vue de prévenir des risques imminents et graves à la santé ou à la sécurité du public, la décision est particulièrement importante;

169. En vertu la Loi, l'APM est tenue de prendre les mesures nécessaires en vue du maintien de l'ordre et de la sécurité des personnes et des biens dans le Port de Montréal et d'assurer le maintien de la sûreté du transport maritime. C'est à titre de mandataire de Sa Majesté du chef du Canada que l'APM assume ces obligations d'assurer la sécurité des biens, des personnes et du public, de la navigation et de l'environnement;

170. L'APM est donc investie d'une mission publique;

171. En cas de grève ou de lock-out en lien avec les activités de débardage sur le territoire du Port de Montréal, l'APM verrait ses obligations et ses responsabilités être directement et très gravement affectées puisqu'elle ne serait pas en mesure de remplir la mission lui étant confiée par le législateur en vertu de la Loi et de ses règlements d'application, c'est-à-dire offrir un environnement sécuritaire pour la navigation, l'environnement et le public afin que ce dernier puisse être approvisionné en marchandises, et surtout celles destinées à prévenir des risques imminents et graves pour la santé ou la sécurité du public;

172. Au surplus, en considération du rôle et des responsabilités accrus qui incombent et incomberont à l'APM dans un contexte postpandémique afin d'assurer la stabilité des chaînes d'approvisionnement, l'APM serait directement impactée par l'issue de l'affaire

en cas d'interruption des activités de débardage au Port de Montréal et, ultimement, c'est le public qui en souffrirait;

173. Le débat soulevé par la Demande en est manifestement un d'intérêt public alors que le droit à la vie et à la sécurité du public, tel que consacré à l'article 7 de la *Charte canadienne des droits et libertés*, est en jeu et l'APM, à titre d'administration portuaire qui se voit confier un mandat législatif de la part du Parlement, avait alors tout intérêt à intervenir au débat et de voir ses représentations considérées dans le cadre du processus décisionnel;

174. En ce qui concerne la Fédération, la décision est importante d'abord parce qu'il n'est pas contredit que ses membres seraient directement affectés par tout ralentissement ou arrêt des activités de débardage à survenir dans le Port de Montréal. En effet, toutes les activités des membres de la Fédération sont entièrement dépendantes du déploiement et de la disponibilité de la main-d'œuvre au Port de Montréal en support des activités d'amarrage et de débardage. En l'absence de main-d'œuvre pour assurer ces activités, les navires et leurs cargaisons sont complètement immobilisés dans le Port de Montréal, pris en otage d'une situation sur laquelle les membres de la Fédération n'ont aucun contrôle;

175. Tout ralentissement ou tout arrêt des activités de débardage dans le Port de Montréal a un impact immédiat sur les membres de la Fédération alors que l'interruption des chaînes d'approvisionnement essentielles au maintien de la santé et la sécurité du public empêche ou retarde indument et inévitablement la livraison de biens au public dans un délai raisonnable;

176. De plus, tout ralentissement ou tout arrêt des activités de débardage dans le Port de Montréal est susceptible d'accroître la congestion de la voie navigable du Saint-Laurent et, de surcroît, les risques d'accidents maritimes et/ou de dommages environnementaux;

177. Les clients des membres du CPQ, qui dépendent de ces derniers pour la fourniture de biens et de services, subiraient aussi directement touchés en cas d'interruption de l'approvisionnement due à une grève, notamment quant à leur santé et leur sécurité;

178. Quant à lui, le CPQ a un intérêt manifeste dans la décision du Conseil non seulement parce que la décision du Conseil a un impact direct et majeur sur ses membres, mais aussi puisque le CPQ est le seul en mesure de présenter cette perspective nécessaire au Conseil pour prendre en considération les éléments d'intérêt public essentiels à la détermination du maintien des activités essentielle dans le Port de Montréal;

179. La décision est donc importante pour chacune des Demanderesses;

180. Ce facteur milite en faveur d'une garantie élevée d'équité procédurale à l'égard des Demanderesses;

iv) Les attentes légitimes des parties

181. Les Demanderesses avaient une expectative raisonnable de voir leurs représentations respectives considérées par le Conseil et que leurs représentations le soient à l'intérieur du processus décisionnel du Conseil, soit avant de conclure au rejet de la Demande;

182. Les demandes d'intervention des Demanderesses visaient précisément à apporter un éclairage utile et nouveau au Conseil par le déploiement de moyens de fait et de droit inédits soutenant la Demande;

183. Les Demanderesses soumettent qu'elles avaient un intérêt significatif dans la Demande;

184. L'APM exploite le Port de Montréal. L'APM joue un rôle essentiel dans le transport des biens essentiels, y compris les fournitures vitales pour la santé et la sécurité du public. Étant donné la nature de l'APM, ses fonctions, son rôle et ses responsabilités

plus amplement décrits précédemment dans la présente demande, l'APM a une compréhension directe et unique des risques pour la santé et la sécurité publique associés aux arrêts de travail, tant pendant la pandémie que dans la période postpandémique actuelle;

185. L'intérêt de l'APM par rapport à la Demande est d'autant plus évident qu'elle possède des éléments de preuve nouveaux n'ayant jamais pu être présentés au Conseil et des arguments convaincants qui auraient permis au Conseil de conclure que le maintien des activités dans le Port de Montréal pendant une grève est crucial pour prévenir les risques graves pour la santé et la sécurité publiques;

186. L'intérêt de la Fédération et du CPQ par rapport à la Demande est aussi clair, chacun possédant une expertise et perspective unique et différente leur permettant de présenter au Conseil des faits et des arguments pertinents en soutien à la Demande compte tenu des impacts importants d'un conflit de travail dans le Port de Montréal sur leurs membres respectifs;

187. La portée de la Fédération et son caractère national lui permettent de présenter au Conseil des faits relatifs à la situation dans d'autres ports canadiens, par exemple en ce qui concerne leur disponibilité et leur capacité à accueillir des cargaisons détournées en raison d'un conflit de travail;

188. Les membres de la Fédération ont aussi vécu diverses expériences en lien avec la fragilisation des chaînes d'approvisionnement que ce soit dans la situation postpandémique ou en raison du conflit de travail impliquant les débardeurs dans le Port de Vancouver. Ces considérations d'intérêt national quant à l'impact d'un conflit de travail sont essentielles dans l'évaluation du maintien des activités essentielles en l'espèce;

189. La Fédération est en mesure d'éclairer le Conseil quant aux mesures nécessaires visant à gérer les risques associés à la sécurité de la voie maritime du Saint-Laurent et en quoi la gestion de ces risques protège la santé et la sécurité du public;

190. La Fédération a également été mobilisée afin d'intervenir auprès de leurs membres pour préserver et stabiliser les chaînes d'approvisionnement affaiblies par les impacts de la pandémie et les conflits de travail dans les ports canadiens, incluant le Port de Montréal;

191. Aucune autre partie ne détient une expertise similaire en ce qui concerne la nature des biens transitant dans le Port de Montréal, la sécurité du transport maritime de biens et de commodités sur la voie navigable du Saint-Laurent et les impacts d'un conflit de travail sur la livraison de ces biens et commodités à la population canadienne;

192. Le CPQ étudie et surveille la continuité des chaînes d'approvisionnement et les situations d'interruptions de celles-ci, afin de mieux servir ses membres et les supporter en temps de crise. Le CPQ dispose dès lors d'une visibilité importante des impacts réels sur la santé et la sécurité de la population des pressions sur les chaînes d'approvisionnement déjà fragilisées et des moyens pour éviter leur rupture;

193. De plus, le CPQ dispose d'une expertise étoffée en ce qui concerne la situation actuelle de pénurie de main-d'œuvre et ses conséquences sur les chaînes d'approvisionnement, notamment en ce qui concerne la capacité des entreprises des biens et de services à obtenir les marchandises essentielles à la population;

194. En raison des développements forcés par la survenance de la pandémie de COVID-19, le CPQ et ses membres ont développé une connaissance particulière des conséquences des pénuries sur la fragilisation des infrastructures, leurs impacts sur les personnes qui travaillent pour les membres du CPQ ainsi que leur famille, lesquelles comprennent des personnes vulnérables, des personnes avec des situations de handicap et des personnes âgées;

195. Puisque les membres du CPQ, qui de par leur vocation, subiraient des répercussions d'une réduction des activités de débardage du Port de Montréal impactant la réception et la distribution de biens essentiels, des risques imminents et graves pour la santé et la sécurité du public en découleraient;

196. Aussi, le CPQ et ses membres ont subi les contre-coups direct des enjeux de relations de travail entre l'Association et le Syndicat ayant mené à l'exercice du droit de grève en 2020 et 2021. Le CPQ est parmi les organisations les mieux placés pour éclairer le Conseil quant aux impacts réels de ces grèves récentes sur ses membres et sur le public;

197. Le CPQ a une connaissance unique lui permettant de faire valoir de manière concrète et complètent les intérêts de ses membres et ainsi protéger le public dans son ensemble;

198. Le Code mandate le Conseil pour déterminer les activités à maintenir et, par conséquent, les Demanderesses étaient en droit de s'attendre qu'aucune décision n'allait être rendue quant à la Demande sans tenir compte de la preuve et des arguments des Demanderesses;

199. Les Demanderesses avaient d'autant plus une expectative légitime de voir leurs représentations considérées à titre d'intervenantes, qu'il en a déjà été décidé ainsi par le Conseil dans une décision rendue le 21 décembre 2018 (dossier 32800-C), tel qu'il appert d'une copie de ladite décision, pièce **P-35**;

200. Considérant ce qui précède, les Demanderesses avaient clairement une expectative raisonnable de voir leurs représentations considérées dans le cadre du processus décisionnel menant à la Décision. Les Demanderesses ont été prises par surprise. Elles s'attendaient à un débat respectant les règles d'équité procédurale, ce qui n'a pas été le cas;

201. Les Demanderesses avaient, à tout le moins, une expectative raisonnable que le Conseil décide de leurs demandes d'intervention d'autant plus que, le 12 janvier 2024, lorsque le Conseil refusa à l'APM de fournir des observations additionnelles comme avaient été appelés à le faire l'Association et le Syndicat, le Conseil avait clairement exprimé que les demandes seront traitées après réception des observations additionnelles (P-20);

202. Ce facteur milite en faveur d'une garantie élevée d'équité procédurale à l'égard des Demanderesses;

v) Les choix de procédure faits par le tribunal

203. Bien que le Conseil soit un organisme administratif spécialisé, le rejet de la Demande sans permettre aux Demanderesses de fournir des représentations et sans même se prononcer quant à leurs demandes d'intervention a pris les Demanderesses par surprise;

204. Les Demanderesses n'ont pas été traitées équitablement;

205. Il ressort de l'application des facteurs énoncés dans l'arrêt *Baker*, précité à la présente affaire, qu'un niveau élevé d'équité procédurale était requis à l'égard des Demanderesses;

206. Cela étant dit, force est de constater que le Conseil a violé les règles de justice naturelle et d'équité procédurale à l'égard des Demanderesses;

207. Les Demanderesses soumettent que cette violation se traduit par le défaut du Conseil de considérer leurs représentations et par son défaut de motiver sa décision de ne pas se prononcer sur les demandes d'intervention;

vi) Défaut de considérer les représentations des Demanderesses

208. Dans la Décision, le Conseil rejette la Demande, mais ne justifie aucunement pourquoi il ne prend pas en considération les interventions des Demanderesses avant le rejet de la Demande;

209. Le Conseil omet totalement de décider quant aux interventions des Demanderesses, alors qu'elles ont déposé des procédures conformément au droit applicable;

210. Le Code confie au Conseil le mandat de déterminer les activités à maintenir, par conséquent, il est respectueusement soumis qu'aucune décision ne pouvait être prise sans d'abord tenir compte de la situation des Demanderesses, compte tenu du contexte de l'affaire;

211. Le fait d'avoir rendu la Décision sans avoir décidé au préalable des demandes d'intervention des Demanderesses, et donc en ayant ignoré le droit de ces dernières de voir leurs représentations considérées dans le processus décisionnel du Conseil, constitue une atteinte grave aux principes d'équité procédurale et de justice naturelle;

212. Cette atteinte est hautement préjudiciable particulièrement pour l'APM qui voit ses obligations et ses responsabilités être directement et très gravement affectées puisque la Décision, et plus précisément le refus du Conseil de statuer sur sa demande d'intervention, l'empêche de remplir la mission lui étant confiée par le législateur en vertu de la Loi et de ses règlements d'application, c'est-à-dire offrir un environnement sécuritaire pour la navigation, l'environnement et le public afin que ce dernier puisse être approvisionné en marchandises, et surtout celles destinées à prévenir des risques imminents et graves pour la santé ou la sécurité du public;

213. L'APM soumet de plus que la Décision préjudicie le public, c'est-à-dire plus de 110 millions de personnes, du fait que l'APM n'a pas été en mesure de faire valoir ses importantes obligations légales devant le Conseil;

214. De ce fait, empêcher des parties de faire valoir des représentations alors qu'elles témoignent d'un intérêt pour ce faire dépasse largement la discrétion accordée au Conseil dans la gestion de ses procédures;

215. Cette erreur majeure est accentuée par le contexte factuel particulier entourant la prise de décision;

216. Pour rappel, les Demanderesses ont chacune déposé leur demande d'intervention le 20 octobre 2023;

217. Lesdites demandes d'intervention ont été préparées et déposées au Conseil conformément à l'article 12.1 du *Règlement de 2012 sur le Conseil canadien des relations industrielles* et sont à tout point conformes à ses exigences;

218. Le 25 octobre 2023, le Conseil a accusé réception des demandes d'intervention de chacune des Demanderesses et l'Association y a répondu le 6 novembre 2023;

219. À compter de ce moment, les Demanderesses étaient dans l'attente d'une décision sur la reconnaissance de leur statut d'intervenantes dans le cadre de la Demande;

220. Pourtant, le 21 décembre 2023, le Conseil s'adresse uniquement à l'Association et au Syndicat pour obtenir des observations additionnelles dans une correspondance à laquelle aucune des Demanderesses n'était en copie (P-16);

221. Ce n'est que lorsque les procureurs de la Fédération ont initié un second suivi auprès du Conseil quant au statut de leur demande d'intervention, que le Conseil a porté à la connaissance des Demanderesses la demande de précisions du 21 décembre 2023;

222. De même, ce n'est qu'après avoir entrepris des démarches auprès des procureurs de l'Association que l'APM a été en mesure de consulter la correspondance du 21 décembre 2023 du Conseil (P-16);

223. Aussitôt qu'elle en fût informée, l'APM a demandé au Conseil de participer aux observations additionnelles (P-19), mais le Conseil lui a refusé un tel droit (P-20);

224. La Fédération a demandé à son tour au Conseil que lui soit accordé le droit de participer aux observations additionnelles le 19 janvier 2024 (P-21), mais le Conseil lui a aussi refusé (P-22);

225. Le Conseil a finalement rejeté la Demande le 14 mars 2024 et, en ce qui concerne les demandes d'intervention, il a tout simplement décidé de ne pas se prononcer sur le sujet;

226. Cela démontre que le Conseil n'a jamais voulu, à aucun moment dans le cadre de son processus décisionnel, considérer les représentations des Demanderesses ni statuer conformément au droit applicable sur leurs demandes d'intervention;

227. Il est soumis que l'intérêt des Demanderesses est fondamental dans la Demande tel qu'il fût déjà démontré;

228. Au surplus, les Demanderesses avaient une expectative raisonnable de voir leurs représentations considérées pour les motifs déjà exprimés et du fait qu'elles ont déjà été reconnues intervenantes dans un dossier antérieur (P-35);

229. Pour l'APM, il en était d'autant plus ainsi en raison de son rôle et de ses responsabilités détaillées à la section « *L'APM et son intérêt pour agir* » des présentes;

230. Dans sa Décision, le Conseil rejette la Demande malgré la situation nouvelle y étant alléguée. Or, les demandes d'intervention des Demanderesses visaient justement à

apporter un éclairage suffisant sur le contexte postpandémique et quant à l'impact de ce contexte sur la fragilisation des chaînes d'approvisionnement;

231. Plus particulièrement, dans sa lettre du 21 décembre 2023 (P-16), laquelle n'était pas adressée aux Demanderesses, le Conseil demandait des précisions à l'Association et au Syndicat quant aux « conséquences déstabilisantes et les perturbations de la chaîne d'approvisionnement depuis la pandémie »;

232. Il est respectueusement soumis que les Demanderesses étaient en position de fournir ces représentations en faisant chacune état de leur rôle respectif dans les chaînes d'approvisionnement. Les représentations qu'elles auraient apportées auraient permis au Conseil de comprendre le fonctionnement des chaînes d'approvisionnement dans un contexte postpandémique;

233. De manière plus particulière, les Demanderesses, en raison de leur situation respective, ont pu observer les impacts de la pandémie de COVID-19 sur les opérations portuaires et les chaînes d'approvisionnement. Cette période a introduit une nouvelle réalité pour ces secteurs, dont les Demanderesses ont été et en sont témoins de premier plan;

234. De manière similaire, les Demanderesses, ont pu observer que les grèves des débardeurs en 2020 et 2021, qui ont entraîné un arrêt important des activités de débarquement, ont eu des conséquences significatives sur les opérations portuaires et les chaînes d'approvisionnement, en particulier dans un contexte postpandémique;

235. Cela étant dit, le Conseil n'a pourtant pas permis aux Demanderesses de présenter leurs représentations;

236. Ne pas considérer les représentations des Demanderesses dans un tel contexte constitue une erreur grave;

237. Si les Demanderesses avaient vu leurs représentations prises en compte, elles auraient vraisemblablement été reconnues comme intervenantes dans le cadre de la Demande. Ensuite, elles auraient déposé une seconde procédure conformément au *Règlement de 2012 sur le Conseil canadien des relations industrielles*, dans laquelle elles auraient exposé leur position respective sur le fond de la Demande. Cependant, le Conseil a empêché les Demanderesses de procéder de la sorte, et ce, contrairement aux garanties d'équité procédurale élevées qui s'imposaient;

238. L'erreur du Conseil de ne pas avoir considéré les représentations des Demanderesses est d'autant plus grave dans le contexte où ce dernier agit comme ultime fiduciaire du public dans le cadre d'une demande en vertu l'article 87.4 du Code;

239. Le Conseil s'est empêché lui-même de bénéficier d'un portrait factuel et juridique complet avant de rendre la Décision, ce qui vicie totalement cette dernière;

vii) Défaut de motiver sa décision quant à la demande d'intervention

240. Toujours en vertu de l'arrêt *Baker*, précité, l'obligation d'équité procédurale exige qu'une décision ayant une grande importance pour une personne, comme celle du Conseil concernant les demandes d'intervention des Demanderesses pour ces dernières, tel que déjà démontré, soit motivée :

« 43 À mon avis, il est maintenant approprié de reconnaître que, dans certaines circonstances, l'obligation d'équité procédurale requerra une explication écrite de la décision. Les solides arguments démontrant les avantages de motifs écrits indiquent que, dans des cas comme en l'espèce où la décision revêt une grande importance pour l'individu, dans des cas où il existe un droit d'appel prévu par la loi, ou dans d'autres circonstances, une forme quelconque de motifs écrits est requise. Cette exigence est apparue dans la common law ailleurs. Les circonstances de l'espèce, à mon avis, constituent l'une de ces situations où des motifs écrits sont nécessaires. L'importance cruciale d'une

décision d'ordre humanitaire pour les personnes visées, comme celles dont il est question dans les arrêts Orłowski, Cunningham et Doody, milite en faveur de l'obligation de donner des motifs. Il serait injuste à l'égard d'une personne visée par une telle décision, si essentielle pour son avenir, de ne pas lui expliquer pourquoi elle a été prise. »

241. Pourtant, dans sa Décision, le Conseil n'indique pas ce qui motive son refus de statuer sur les demandes d'intervention des Demanderesses;

242. En fait, dans la Décision, le Conseil, quant aux demandes d'intervention, se limite à conclure qu'« *Étant donné que le Conseil rejette la demande de l'AEM [l'Association], il ne se prononcera pas sur les demandes d'intervention* »;

243. En l'absence de motivation, il est impossible pour les Demanderesses de comprendre la raison pour laquelle on les prive de leur droit de voir considérées leurs représentations alors que cette décision est hautement préjudiciable pour elles et pour le public;

244. Le Conseil ne pouvait se limiter à énoncer sa décision comme il l'a fait, d'autant plus que, tel que précédemment démontré, les Demanderesses devaient bénéficier d'un degré élevé d'équité procédurale;

245. La Décision rendue est « avec motifs à suivre ». Or, le libellé même de la Décision est à l'effet que les motifs qui seront rendus prochainement par le Conseil ne concerneront pas leurs demandes d'intervention. Plus explicitement, le Conseil « *ne se prononcera pas sur les demandes d'intervention* » (P-1);

246. À la lumière de ce qui précède, le Conseil a manifestement violé les règles de justice naturelle et d'équité procédurale à l'égard des Demanderesses;

247. Une évaluation des circonstances de l'espèce fondée sur l'analyse faite dans *Baker*, précité, aurait dû amener le Conseil à considérer les représentations des

Demanderesses et à motiver sa décision de ne pas se prononcer quant aux demandes d'intervention;

viii) Norme de contrôle applicable

248. Il est respectueusement soumis qu'en ce qui concerne ce premier motif, l'erreur grave du Conseil donne ouverture au contrôle judiciaire. En effet, l'analyse d'une violation aux règles d'équité procédurale ne commande l'application d'aucune norme de contrôle, tel que le reconnaît la jurisprudence des tribunaux supérieurs;

249. À tout événement, le Conseil conclut qu'il n'a pas à décider des demandes d'intervention, sans autres explications. Cette absence de motivation a comme conséquence d'empêcher cette honorable de Cour de vérifier le raisonnement suivi par le Conseil;

B. Deuxième motif : le Conseil abdique son rôle d'enquête dévolu par le législateur

250. Le Conseil, en l'espèce, a préjudicié les Demanderesses en abdiquant son rôle d'enquête;

251. À la lecture de la Décision rendue par le Conseil, il est manifeste que ce dernier a abdiqué le mandat législatif que lui a confié le Parlement par le truchement de l'article 87.4 du Code;

252. Dans le cadre d'une demande en vertu de l'article 87.4 du Code, les parties sont appelées à faire valoir leurs prétentions devant le Conseil, mais le Parlement a clairement indiqué qu'il appartient au Conseil de « *tranche[r] toute question liée à l'application du paragraphe (1)* », dont la question du maintien de certaines activités « *dans la mesure nécessaire pour prévenir des risques imminents et graves pour la sécurité ou la santé du public* »;

253. Il appartient ainsi au Conseil de rendre une ordonnance afin de désigner les activités dont il estime le maintien nécessaire en vue de prévenir les risques imminents et graves pour la santé et la sécurité du public;

254. Par ailleurs, lorsqu'il rend pareille ordonnance, le Conseil bénéficie de larges pouvoirs qui lui sont conférés par l'article 87.4(6) du Code;

255. Le Conseil a déjà décidé qu'il peut rendre une décision différente des positions exprimées par les parties;

256. Le Conseil joue ainsi un **rôle actif** dans la détermination des activités essentielles à maintenir en cas de grève ou de lock-out, et ce, après avoir pu recueillir tous les éléments de preuve et toutes les représentations des parties (incluant les éléments de preuve et représentations des intervenants), en sus de tout autre élément qu'il jugera pertinent résultant d'une enquête qu'il mènera et au cours de laquelle les parties pourront être entendues;

257. Lorsqu'il est saisi d'une demande en vertu de l'article 87.4 du Code, le Conseil ne peut pas seulement se contenter d'adjuger ou de rejeter une demande présentée sur la foi de la demande et des réponses/répliques des parties demanderesse et défenderesse : il doit être à la recherche d'un portait factuel et juridique complet afin que le public ne soit pas impacté de manière imminente ou grave du point de vue de la santé et de la sécurité;

258. Le Conseil, dans l'affaire en l'espèce, ne recherche pas le portait le plus complet et représentatif possible : il adopte une posture passive plutôt qu'active d'abord en n'invitant pas des parties ayant de leur gré demandé à intervenir au débat et, ensuite, en ne leur permettant pas de fournir des représentations lorsque de telles représentations ont pourtant été demandées à l'Association et au Syndicat;

259. Les Demanderesse soumettent qu'en règle générale, il est dans l'intérêt public d'accueillir des demandes d'intervention lorsque les interventions permettent au Conseil

de trancher le débat en toute connaissance des enjeux qui en découlent, surtout quand l'affaire implique l'article 87.4 du Code, qui vise à prévenir des risques imminents et graves pour la sécurité ou la santé du public;

260. Par ailleurs, le Conseil abdique d'autant plus son rôle d'enquête lorsqu'il rejette la Demande alors que des faits nouveaux depuis la décision rendue en 2020 sont allégués dans la Demande et que les demandes d'intervention déposées en bonne et due forme visent justement à démontrer l'existence de ces faits nouveaux;

261. Manifestement, le Conseil a abdiqué son rôle d'enquête en ne permettant pas aux Demanderesses de faire des représentations;

262. Par exemple, le contexte postpandémique, l'adoption de la Loi sur la reprise et la situation particulière de Terre-Neuve-et-Labrador (qui n'a fait l'objet d'aucune admission par le Syndicat en l'espèce) nécessitaient du Conseil qu'il joue un rôle actif dans le cadre de son mandat législatif d'enquête;

i) Norme de contrôle applicable

263. À l'instar du premier motif précédemment discuté, il est respectueusement soumis qu'en ce qui concerne le deuxième motif, l'erreur grave commise par le Conseil donne ouverture au contrôle judiciaire;

264. L'abdication par le Conseil de son rôle d'enquête en l'espèce équivaut à ne pas appliquer les garanties d'équité procédurale qui s'imposent, compte tenu de l'arrêt *Baker*, précité;

C. Troisième motif : Le Conseil était sans compétence pour décider comme il l'a fait

265. La Décision est entachée d'une irrégularité procédurale grave résultant du fait que le Conseil était sans compétence pour décider de la Demande comme il l'a fait;

266. Dans la Décision, il est inscrit que la Demande a été étudiée par un banc du Conseil composé de Me Louise Fecteau, Vice-présidente, siégeant seule en vertu du paragraphe 14(3) du Code;

267. L'article 14(3) du Code prévoit :

« 14 [...]

Formation d'un seul membre

(3) Le président ou un vice-président peut être saisi seul de toute affaire dont le Conseil est lui-même saisi sous le régime de la présente partie et qui est liée à :

a) une demande ou une question non contestées;

b) une question énumérée à l'alinéa 16p);

c) une plainte présentée en vertu du paragraphe 97(1) faisant état d'une violation des articles 37 ou 69 ou de l'un des alinéas 95f) à i);

d) une demande de prorogation de délai applicable à la présentation d'une demande;

e) une procédure préliminaire;

f) toute autre question, si le président juge indiquer de procéder ainsi pour éviter la possibilité qu'une partie subisse un préjudice, notamment un retard injustifié, ou si les parties consentent à ce que l'affaire soit tranchée de cette façon.

[...]

Formation d'une seule personne

(4) Le président, le vice-président ou l'autre membre qui est saisi d'une question en vertu des paragraphes (3) ou (3.1) est réputé constituer une formation. »

268. Le Conseil réfère à cet article sans plus de précision quant au type de demande, question ou procédure dont il était saisi et lui accordait, selon lui, le droit de décider comme il l'a fait;

269. À l'évidence, il ne s'agit pas d'une demande ou d'une question non-contestée;

270. Il ne saurait s'agir non plus d'un des cas d'application prévus aux paragraphes b), c) ou d);

271. Il est soumis qu'il ne fait pas de doute que le rejet de la Décision ne découle pas d'une « procédure préliminaire »;

272. Le Conseil, par sa Décision, a rendu une décision finale mettant fin à l'instance tant à l'égard de la Demande qu'à l'égard des demandes d'intervention des Demanderesses;

273. À l'évidence, la Décision ne peut être le résultat d'une procédure préliminaire, telle appellation désignant plutôt des demandes d'une importance moins déterminante pour les parties à un dossier, telles une demande de communication de la preuve, une demande de précisions ou encore une demande d'ajournement;

274. De plus, aucune demande en rejet n'a été présentée de façon préliminaire en l'instance : le Conseil ne pouvait pas inférer une telle demande des procédures déposées. En effet, compte tenu des conséquences d'une demande en rejet présentée de manière préliminaire, celle-ci se doit d'être non-équivoque afin de permettre à toutes les parties, incluant les intervenants, de faire valoir leurs représentations. En l'absence d'une telle demande en rejet formelle présentée de manière préliminaire, le Conseil ne pouvait donc pas rendre la Décision par l'entremise d'une vice-présidente siégeant seule;

275. Finalement, la Demande ne saurait être assimilée au cas d'application du paragraphe f). D'une part, rien dans le dossier n'aurait pu amener la présidente à conclure qu'il est indiqué de procéder ainsi; si un risque de préjudice existait en procédant ainsi,

c'est bien à l'égard des Demanderesses. D'autre part, les parties n'ont jamais consenti à ce que Me Fecteau siège seule dans cette affaire;

276. À tout événement, à aucun moment la présidente du Conseil n'a avisé les Demanderesses que Me Fecteau allait siéger seule dans ce dossier et rendre la Décision comme elle l'a fait;

277. À la lumière de ce qui précède, il est respectueusement soumis qu'un banc de trois (3) membres était requis pour rendre la Décision et que, ce faisant, le Conseil était sans compétence pour décider comme il l'a fait;

278. L'irrégularité procédurale grave qui découle du manque de compétence du Conseil vicie la Décision et rend celle-ci complètement déraisonnable;

i) Norme de contrôle applicable

279. Il est respectueusement soumis qu'en ce qui concerne le troisième motif, l'erreur du Conseil décrite ci-haut commande l'application de la norme de contrôle de la décision raisonnable;

280. Considérant l'ensemble de ce qui précède, l'intervention de cette honorable Cour est pleinement justifiée et nécessaire.

VII. CONCLUSION

281. Pour conclure, à la lumière des motifs de révision précédemment exposés, la seule mesure qui s'impose en l'espèce consiste à casser et annuler la Décision entreprise, tant sur le volet de la non-considération des demandes d'intervention que sur le volet du rejet de la Demande, et de renvoyer à une formation de trois (3) membres, dont la vice-présidente Me Louise Fecteau ne fera pas partie, les demandes d'intervention des Demanderesses ainsi que la Demande de l'Association;

282. Considérant les violations en cause, il est également demandé qu'il soit ordonné à ce banc de ne pas rendre de décision au mérite sur la Demande de l'Association tant que les demandes d'intervention des Demanderesses ne seront pas tranchées;

283. Ces conclusions permettront aux Demanderesses de pouvoir bénéficier d'une garantie d'équité procédurale élevée et de pouvoir valablement voir leurs représentations considérées afin que le Conseil reconnaisse comme il se doit leur statut d'intervenantes dans le cadre d'une instance où la santé et la sécurité du public sont au cœur des débats. Les Demanderesses ont des éléments déterminants et distincts à faire valoir en l'instance et demandent de pouvoir intervenir en respect des garanties applicables;

VIII. LES DOCUMENTS SUIVANTS SERONT PRÉSENTÉS À L'APPUI DE LA DEMANDE DE CONTRÔLE JUDICIAIRE :

- a) Les pièces;
- b) Les affidavits;
- c) La Décision rendue par le Conseil canadien des relations industrielles le 14 mars 2024;
- d) Tout autre document jugé opportun et que cette honorable Cour jugera à propos d'accepter ou de demander, notamment d'autres déclarations, expertises ou pièces justificatives.

Montréal, le 12 avril 2024

BCF s.e.n.c.r.l.

BCF, S.E.N.C.R.L.

Me Kevin Vincelette

Kevin.vincelette@bcf.ca

Me Yanick Gagnon-Carbonneau

yanick.gagnon-carbonneau@bcf.ca

1100, boul. René-Lévesque Ouest, 13^e étage

Montréal (Québec) H3B 5C9

Téléphone : 514-397-6945 /418-525-2741

Télécopieur : 514-397-8515

Avocats de l'Administration portuaire de Montréal

Notre référence : 014937.00115

Mathews, Dinsdale, Clark LLP

Mathews, Dinsdale, Clark LLP

Me Virginie Vigeant

vvigeant@mathewsdinsdale.com

Me John Craig

jcraig@mathewsdinsdale.com

Suite 1950, 400 Burrard Street

Vancouver (British-Columbia) V6C 3A6

Telephone : 902-334-0436

Fax : 902-332-0444

Avocats de la Fédération Maritime du Canada

Conseil du Patronat du Québec

Conseil du Patronat du Québec

Marie-Claude Perreault

mperreault@cpq.qc.ca

1010, rue Sherbrooke Ouest, bureau 510

Montréal (Québec) H3A 2R7

Téléphone : 514-249-7350

Télécopieur : 514-800-5014