

Cour d'appel fédérale



Federal Court of Appeal

Date : 20260929

Dossier : A-261-25

Référence : 2026 CAF 163

**CORAM : LE JUGE LOCKE
LA JUGE GOYETTE
LE JUGE PAMEL**

ENTRE :

TRANSPORT QAMUTIK INC.

demanderesse

et

SYNDICAT INTERNATIONAL DES MARINS CANADIENS

défendeur

Audience tenue à Montréal (Québec), le 22 septembre 2026.

Jugement rendu à Ottawa (Ontario), le 29 septembre 2026.

MOTIFS DU JUGEMENT :

LE JUGE PAMEL

Y ONT SOUSCRIT :

**LE JUGE LOCKE
LA JUGE GOYETTE**

Cour d'appel fédérale



Federal Court of Appeal

Date : 20260929

Dossier : A-261-25

Référence : 2026 CAF 163

**CORAM : LE JUGE LOCKE
LA JUGE GOYETTE
LE JUGE PAMEL**

ENTRE :

TRANSPORT QAMUTIK INC.

demanderesse

et

SYNDICAT INTERNATIONAL DES MARINS CANADIENS

défendeur

MOTIFS DU JUGEMENT

LE JUGE PAMEL

[1] La demanderesse, Transport Qamutik inc. (Transport Qamutik), sollicite le contrôle judiciaire de l'ordonnance n° 12093-U rendue le 19 juin 2025 par le Conseil canadien des relations industrielles (Conseil). Dans cette décision rendue sur la base des observations écrites fournies par les parties, le Conseil accueille la demande du défendeur, le Syndicat international

des marins canadiens (Syndicat), et ordonne son accréditation à titre d'agent négociateur pour une unité comprenant :

tous les membres d'équipage non brevetés qui travaillent pour Transport Qamutik inc. sur le navire NM Qamutik, à l'exclusion des capitaines, des officiers, des chefs mécaniciens et des autres membres du personnel brevetés.

[2] Le navire *Qamutik*, exploité par Transport Qamutik, fait partie d'une flotte de sept navires, chacun détenu par une société distincte appartenant à la société Groupe NEAS inc. (Groupe NEAS) qui gère et chapeaute, avec une société liée, les sept navires. M. Daniel Dagenais est président et chef de la direction de Transport Qamutik et Groupe NEAS, tandis que M. Maxime Dubé est le secrétaire de ces deux sociétés. En pratique, d'après Transport Qamutik, M. Dagenais et M. Dubé sont les âmes dirigeantes de Groupe NEAS. Ainsi, d'après ce que je comprends des représentations de Transport Qamutik, cette dernière fait partie d'un groupe d'entreprises intimement liées, dont les structures sont moins rigides et où les processus décisionnels entre sociétés sont plus souples.

[3] Devant cette Cour, Transport Qamutik soumet que la décision du Conseil est déraisonnable en ce que le Conseil aurait omis de rendre des motifs justifiés, transparents et intelligibles eu égard à plusieurs de ses arguments centraux, relatifs à (1) l'identité du « véritable employeur », qui est selon elle Groupe NEAS; (2) le lien de rattachement des marins visés par la présente demande (marins) à bord du navire *Qamutik* pendant, et après, la saison 2024; (3) la période de référence pour évaluer l'appui du syndicat auprès des marins; et (4) l'habileté de l'unité à négocier collectivement. Transport Qamutik ajoute qu'en raison du caractère saisonnier

de ses activités, les marins sont mis à pied à la fin de chaque saison, sous réserve d'un éventuel rappel pour l'année suivante. Le cas échéant, leur affectation à un navire de la flotte gérée et chapeautée par Groupe NEAS est déterminée à l'issue d'une discussion avec le marin concerné, faisant en sorte que les marins soient souvent interchangeables d'un navire à l'autre.

[4] Quant à la preuve devant le Conseil, les contrats individuels de travail des marins ainsi que leurs relevés d'emploi de fin de saison—des documents préparés, je dois présumer, suivant les instructions des âmes dirigeantes du Groupe NEAS, qui étaient en même temps le président et chef de la direction ainsi que le secrétaire de Transport Qamutik—désignent Transport Qamutik comme leur employeur. Or, dans ses observations écrites, Transport Qamutik soutient que le véritable employeur est Groupe NEAS, en invoquant notamment le contrôle de l'accès à l'emploi, la détermination des conditions de travail et des avantages sociaux, l'organisation du travail et l'interchangeabilité des marins au sein de la flotte gérée et chapeautée par Groupe NEAS.

[5] L'article 16.1 du *Code canadien du travail*, L.R.C. 1985, ch. L-2 (Code) accorde expressément au Conseil le pouvoir de trancher des demandes sans tenir d'audience. En outre, l'article 7 du *Règlement de 2012 sur le Conseil canadien des relations industrielles* (D.O.R.S./2001-520) (Règlement) reflète le fait que certaines demandes seront tranchées sur le vu du dossier, à moins que le Conseil ne décide de tenir une audience. Enfin, l'article 19 du *Règlement* permet au Conseil de demander un affidavit dans le but de confirmer le contenu d'une procédure déposée devant lui. En l'espèce, le Conseil n'a apparemment pas estimé nécessaire

d'exiger, conformément à l'article 19 du *Règlement*, que les parties confirment par affidavit le contenu de leurs observations écrites, ni de tenir une audience.

[6] Pour sa part, le Syndicat soutient que les arguments de Transport Qamutik—notamment ceux portant sur l'identité du véritable employeur et les conditions de travail des marins, en particulier leur interchangeabilité—n'étaient pas étayés par la preuve devant le Conseil. Selon le Syndicat, les motifs de la décision du Conseil doivent être lus dans leur contexte. Un examen de la décision dans son ensemble confirme selon le Syndicat qu'elle est raisonnable au regard des contraintes juridiques et factuelles applicables. Le Syndicat ajoute que les paragraphes pertinents de la décision forment une chaîne d'analyse logique qui mène à la conclusion que l'unité proposée est habile à négocier collectivement.

[7] Les passages pertinents de la décision du Conseil sont les suivants:

ET ATTENDU QUE l'employeur s'oppose à la demande, affirmant que l'unité de négociation proposée n'est pas habile à négocier collectivement, puisque Transport Qamutik inc. n'est pas l'employeur des 14 marins non brevetés visés par la demande d'accréditation;

ET ATTENDU QUE l'employeur déclare que c'est plutôt le Groupe NEAS inc. qui est l'employeur, car c'est lui qui contrôle et exploite le navire NM Qamutik, lequel fait partie d'une flotte de sept navires exploités exclusivement au profit de ce dernier;

ET ATTENDU QUE l'employeur affirme également que c'est le Groupe NEAS inc. qui détient le contrôle ultime des normes et des conditions de travail des marins, lesquelles sont les mêmes pour tous les navires;

ET ATTENDU QUE l'employeur, en outre, fait valoir que les marins visés par la présente demande d'accréditation, datée du 21 mars 2025, ne peuvent avoir pour employeur Transport Qamutik inc., puisqu'au moment de la présentation de la demande, le contrat de travail avec ce dernier avait pris fin depuis novembre 2024 et que, tant sur le navire NM Qamutik que sur les autres navires, aucune garantie de rappel pour la saison 2025 ni aucune promesse d'être rappelé sur un navire en particulier n'existent;

ET ATTENDU QUE l'employeur ajoute que les membres d'équipage non brevetés du Groupe NEAS inc. sont interchangeables entre les différents navires de la flotte et qu'ils ont tous les mêmes normes et conditions de travail;

ET ATTENDU QUE le requérant, en réponse à l'objection de l'employeur, affirme que l'unité proposée est habile à négocier collectivement et viable, que le Conseil n'est pas tenu de définir l'unité idéale et que les employés visés par la demande ne sont pas des employés contractuels comme le prétend l'employeur, puisqu'ils conservent leur statut d'employés permanents à la fin de la saison;

...

ET ATTENDU QUE, après enquête sur la demande et examen des observations des parties en cause, et à la lumière des documents soumis par les parties, dont un exemplaire du contrat individuel de travail des marins visés par la demande, du dossier de travail de certains marins et de copies de l'état des renseignements d'une personne morale au registre des entreprises du Québec (Transport Qamutik inc. et Groupe NEAS inc.), le Conseil conclut que Transport Qamutik inc. est l'employeur des membres d'équipage non brevetés qui travaillent sur le navire NM Qamutik;

ET ATTENDU QUE, à la date de la demande d'accréditation présentée par le requérant, aucun élément de preuve au dossier du Conseil ne démontre que les marins avaient perdu leur statut d'employés après la fin de la saison de travail 2024 et que, par conséquent, le Conseil estime que les marins visés par la demande conservent un lien suffisant et continu avec l'unité de négociation recherchée par le requérant;

ET ATTENDU QUE, suivant la jurisprudence applicable en semblables matières, le Conseil a exercé le pouvoir discrétionnaire que lui confère l'alinéa 28c) du Code et déterminé que, compte tenu de la nature saisonnière des activités de l'employeur, il convient de tenir compte, aux fins d'évaluation de leur appui à la présente demande, de ce que souhaitent les employés qui ont travaillé durant la saison de travail qui a pris fin en novembre 2024, ces derniers ayant conservé un lien suffisant avec l'unité recherchée (voir *Algoma Central Marine, une division de Algoma Central Corporation*, 2009 CCRI 469);

ET ATTENDU QUE, après avoir examiné tous les facteurs soulevés dans la présente demande, le Conseil n'a pas été convaincu par l'employeur que l'unité de négociation que propose le requérant ne serait pas habile à négocier collectivement;

...

(Je souligne)

[8] La décision du Conseil doit être examinée par cette Cour selon la norme de la décision raisonnable : *Canada (Ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration) c. Vavilov*, 2019 CSC 65 (Vavilov).

[9] Il convient de rappeler les principes fondamentaux énoncés dans le préambule du *Code*, qui favorisent la liberté d'association et la négociation collective des conditions de travail. L'article 27 du *Code* impose l'obligation formelle au Conseil de déterminer si l'unité de négociation proposée est habile à négocier, ce qui constitue ultimement la question pertinente dans le cadre d'une demande d'accréditation : *Syndicat international des débardeurs et magasiniers, Ship and Dock Foremen, section locale 514 c. Prince Rupert Grain Ltd.*, [1996] 2 R.C.S. 432 (Prince Rupert Grain Ltd.) au para. 33. Cette appréciation n'est pas assujettie à des critères rigides ou immuables et relève d'un large pouvoir discrétionnaire, la Cour suprême ayant notamment désigné le Conseil comme étant l'exemple même du tribunal administratif spécialisé : *Prince Rupert Grain Ltd.* au para. 24.

[10] Le Conseil a déjà déterminé qu'il n'a pas à définir l'unité la plus appropriée mais qu'il est seulement tenu d'établir une unité habile à négocier collectivement : *Groupe Dicom Transport Canada c. Teamsters/Québec, Local 931*, 2019 CCRI 911 au para. 34; et que son objectif est notamment de favoriser le libre exercice de la négociation collective, d'assurer la stabilité des relations du travail par la mise en place de structures viables et de respecter le droit des employés d'adhérer librement au syndicat de leur choix : *Terminal Maritime Port Weller Inc.*, 2019 CCRI 899 au para. 54.

[11] En surcroît, le caractère habile à négocier d'une unité est une question de fait qui doit être tranchée au regard du contexte propre à chaque affaire. Notre Cour doit donc faire preuve de déférence envers le poids que le Conseil a accordé aux différents critères pour conclure que l'unité proposée était habile à négocier; *Brink's Canada Limitée c. Unifor*, 2020 CAF 56 au para. 6.

[12] Tout d'abord, je ne suis pas convaincu par Transport Qamutik que le raisonnement du Conseil concernant la question du véritable employeur ne présente pas le niveau requis d'intelligibilité, de transparence et de justification, ce qui rendrait la décision déraisonnable. Il ne s'agit pas ici, comme le soutient Transport Qamutik, d'un cas où le Conseil s'est contenté de formuler une conclusion péremptoire sans exposer les motifs de sa décision : *Bragg Communications Inc. c. Unifor*, 2021 CAF 59 au para. 9; ou encore d'un cas où le Conseil n'a pas réussi à s'attaquer de façon significative aux questions clés formulées par Transport Qamutik : *Vavilov* au para. 128. Le Conseil a expressément noté la contestation de Transport Qamutik sur la question du véritable employeur, a examiné les observations écrites des parties à ce sujet, a mis en évidence les documents qui traitaient spécifiquement de cette question—notamment les contrats individuels de travail des marins ainsi que leurs relevés d'emploi de fin de saison—et a rendu une décision.

[13] Comme nous l'enseigne la Cour suprême dans l'arrêt *Vavilov*, le contexte particulier d'une décision circonscrit la latitude du décideur administratif en matière de décision raisonnable dans un cas donné : *Vavilov* au para. 89. De plus, en l'espèce, je dois également tenir compte de la manière dont le Conseil a mis à profit son expertise; comme l'indique *Vavilov*, cela pourrait

indiquer qu'une décision qui semble à première vue déroutante peut néanmoins être conforme aux objectifs et aux réalités pratiques du système administratif, et qu'elle peut tout de même être raisonnable compte tenu de ses conséquences concrètes et pratiques: *Vavilov* au para. 93.

[14] D'après moi, il n'y a pas de lacune fondamentale dans l'analyse du Conseil. Il n'était pas nécessaire que le Conseil fasse mention de tous les arguments soumis par Transport Qamutik au sujet de la question du véritable employeur : *Vavilov* au para. 91. Devant cette Cour, Transport Qamutik admet qu'il faut s'intéresser au raisonnement et aux conclusions de la décision attaquée. En l'espèce, je peux « relier les points sur la page » afin de discerner le cheminement pris par le Conseil pour arriver à sa conclusion concernant l'identité du véritable employeur pour les fins de déterminer si, à son avis, l'unité identifiée par le Syndicat est habile à négocier collectivement: *Vavilov* au para. 97, citant *Komolafe c. Canada (Citoyenneté et Immigration)*, 2013 CF 431 au para. 11.

[15] Il en va de même quant à la question de l'interchangeabilité des marins. Devant cette Cour, Transport Qamutik soutient que cet élément était au cœur de l'analyse de tous ses arguments, notamment ceux liés à la question du lien de rattachement des marins à l'unité de négociation ainsi que celle de l'établissement de la période de référence. Selon elle, les motifs du Conseil n'expliquent pas comment il a pu écarter cet élément central, rendant ainsi insuffisamment transparente la décision du Conseil.

[16] Encore une fois, je ne suis pas convaincu par Transport Qamutik que le fait que le Conseil n'ait pas abordé spécifiquement la question de l'interchangeabilité des marins rende

nécessairement la décision déraisonnable. En effet, le Conseil a estimé, et sa décision mérite notre déférence, que selon la preuve qui lui a été soumise, les marins avaient retenu leur statut d'employé à la fin de la saison de travail 2024 et que par conséquent, ils conservaient un lien de rattachement suffisant avec l'unité proposée. Je ne vois rien de déraisonnable ni dans cette conclusion, ni dans le fait que le Conseil n'ait pas explicitement adressé l'argument de Transport Qamutik relatif à l'interchangeabilité des marins.

[17] Ayant conclu que les marins conservaient un lien de rattachement suffisant, il ressort de la décision que le Conseil par la suite a exercé le pouvoir discrétionnaire que lui confère l'alinéa 28c) du *Code* afin d'établir la période de référence pertinente, compte tenu du caractère saisonnier des activités du navire. Le Conseil a ainsi estimé qu'il fallait tenir compte du désir des marins ayant travaillé à bord du navire *Qamutik* durant la saison de travail qui a pris fin en novembre 2024. Je ne constate aucun manque de transparence concernant cet aspect de la décision du Conseil, et compte tenu du degré de déférence qui s'impose, je ne vois aucune raison de remettre en cause son raisonnement. De plus, il me semble qu'une telle conclusion est conforme à l'objectif fondamental du *Code*, qui vise à faciliter l'exercice de leur droit à la liberté d'association et la libre négociation collective.

[18] Certes, la décision du Conseil est concise, mais comme indiqué, elle devrait être contrôlée eu égard aux contraintes factuelles et juridiques pertinentes. Lus dans leur ensemble et à la lumière du dossier, comme *Vavilov* nous invite à le faire, on peut comprendre la conclusion du Conseil selon laquelle l'unité proposée était habile à négocier collectivement. Dans ces circonstances, je ne peux conclure que le Conseil a agi de façon déraisonnable en accréditant le

Syndicat. En conséquence, je rejetterais la demande de contrôle judiciaire. Conformément aux représentations des parties, je n'ordonnerais aucuns dépens.

« Peter G. Pamel »

j.c.a.

« Je suis d'accord.

George R. Locke j.c.a. »

« Je suis d'accord.

Nathalie Goyette j.c.a. »

COUR D'APPEL FÉDÉRALE
AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER

DOSSIER : A-261-25

INTITULÉ : TRANSPORT QAMUTIK INC. c.
SYNDICAT INTERNATIONAL
DES MARINS CANADIENS

LIEU DE L'AUDIENCE : MONTRÉAL (QUÉBEC)

DATE DE L'AUDIENCE : LE 22 SEPTEMBRE 2026

MOTIFS DU JUGEMENT : LE JUGE PAMEL

Y ONT SOUSCRIT : LE JUGE LOCKE
LA JUGE GOYETTE

DATE DES MOTIFS : LE 29 SEPTEMBRE 2026

COMPARUTIONS :

Myriane Le François
Loïc Turner

POUR LA DEMANDERESSE

Gary H. Waxman

POUR LE DÉFENDEUR

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER :

McCarthy Tétrault S.E.N.C.R.L., S.R.L
Montréal (Québec)

POUR LA DEMANDERESSE

Borins & Company
Vancouver (Colombie-Britannique)

POUR LE DÉFENDEUR