

**COMITÉ DE RÉOLUTION DES
CONFLITS DE COMPÉTENCE**

Le 16 janvier 2019

Convention collective du secteur génie civil et voirie

Article 5

Conflit de compétence relatif à l'exercice d'un métier, spécialité ou occupation

MEMBRES DU COMITÉ :

M. Pierre Dion
Président
Représentant patronal

M. Normand David
Représentant syndical

M. François-Mario Lessard
Représentant patronal

Mécanicien industriel - Millwright
Local 2182
9870, boul. du Golf
Anjou (Québec) H1J 2Y7

- Requérant -

Montreal Track Constructors (MTC)
1140, boul. De Maisonneuve, 14^e étage
Montréal (Québec) H3A1M8

- Intimée -

CSD Construction
5100, rue Sherbrooke Est, bureau 800
Montréal (Québec) H1V 3R9

CSN-Construction
1601, avenue De Lorimier, bureau 900
Montréal (Québec) H2K 4M5

Syndicat québécois de la construction (SQC)
2121, avenue Sainte-Anne, bureau 102
Saint-Hyacinthe (Québec) J2S 5H5

ACRGTO
7905, boul. Louis-H. Lafontaine,
bureau 101-A
Anjou (Québec) H1K 4E4

Association des manœuvres
Inter-provinciaux (AMI)
10 200, boul. du Golf, bureau 102
Anjou (Québec) H1J 2Y7

Union internationale des journaliers d'Amérique
du Nord, section locale 62
6900, avenue De Lorimier
Montréal (Québec) H2G 2P9

Association internationale des travailleurs en
ponts, en fer structural, ornemental et
d'armature, local 711
9950, boul. du Golf
Anjou (Québec) H1J 2Y7

Union des opérateurs de machinerie lourde
Local 791
10 200, boul. du Golf, bureau 100
Anjou (Québec) H1J 2Y7

Union internationale des opérateurs-ingénieurs,
Local 905
204-5325, rue Jean-Talon Est
Saint-Léonard (Québec) H1S1L4

Union des opérateurs Grutier, Local 791G
10 200, boul. du Golf, bureau 100
Anjou (Québec) H1J 2Y7

- Parties intéressées -

Litige: Travaux de manutention, montage, réglage, d'installation des rails (incluant l'opération d'équipement qui s'y rattache) ainsi que les activités connexes

Chantier: Chantier du REM

NOMINATION DU COMITÉ

Conformément aux dispositions définies à la section V, article 5.02 de la convention collective du secteur génie civil et voirie, les membres du Comité de résolution des conflits de compétence (ci-après « le Comité ») ont été confirmés le 14 décembre 2018 pour disposer du litige entre Montreal Track Constructors (MTC) et le métier de mécanicien industriel au chantier du REM (Réseau express métropolitain).

NOMINATION DU PRÉSIDENT

Les membres du comité ont convenu que monsieur Pierre Dion agirait à titre de président du comité dans le présent dossier.

CONFÉRENCE PRÉPARATOIRE

Après consultation, les membres du comité ont décidé de tenir une conférence préparatoire afin d'arrêter la marche à suivre dans ce dossier. Les parties ont donc été avisées le 12 décembre 2018 de la tenue d'une conférence préparatoire le 18 décembre 2018, à 9 h 30, au siège social de la Commission de la construction du Québec situé au 8485, avenue Christophe-Colomb, Montréal (Québec) H2M 0A7.

Outre les membres du comité, étaient présents à cette conférence préparatoire :

Jean Boivin	ACRGQTQ
Thomas Ducharme Dupuis	ACRGQTQ
Guillaume Duval	ACRGQTQ
Daniel Cadieux	CSD-Construction
Marco Patenaude	CSD-Construction
Daniel Charlebois	CSN-Construction
Daniel Côté	CSN-Construction
Jean-Luc Deveaux	CSN-Construction
Jocelyn John	Local AMI
Gérard Paquette	Local AMI
George Lebel	Local 62
Marc-André Trépanier	Local 62
Steve Chambers	Local 711
Martin Viger	Local 711
Bernard Girard	Local 791
Dominic Girard	Local 791
Éric Ledoux	Local 2182
Benoît Pichette	Local 2182
Elizabeth Murray	NouvLR
Olivier Poiget	NouvLR
Jonathan Coyle	PNR / MTC
Martial Major	Rail Cantech inc. et RESTF
Gérald Gauthier	RESTF
Kevin Angell	SQC
Rhéal Gervais	SQC
Logan Pelletier	SQC

□ Constat de conflit d'intérêts

Après avoir exposé la procédure à suivre pour cette conférence préparatoire et l'audition à venir s'il y avait lieu, le président du comité s'assure qu'il n'existe aucun conflit d'intérêts entre chacun des membres du Comité et les parties en litige.

□ **Rapprochement des parties**

Le président offre aux parties impliquées de discuter entre elles afin d'arriver à une entente. Ces dernières acceptent cette proposition et les membres du Comité quittent la réunion.

Après avoir discuté une quinzaine de minutes, celles-ci ont informé le président du Comité de l'impossibilité de s'entendre.

Suite à l'échec de ces pourparlers, il est convenu de tenir une audition le 9 janvier 2019, à 9 h 30, aux bureaux de la CCQ. Il est également entendu de prévoir une seconde journée d'audition le 10 janvier 2019 au besoin. Une visite de chantier ne peut être envisagée puisque les travaux concernés ne sont pas enclenchés.

AUDITION

Tel que prévu, une audition est tenue le 9 janvier 2019, à compter de 9 h 30. En sus des membres du Comité, les personnes suivantes étaient présentes :

Jean Boivin	ACRGTO
Thomas Ducharme Dupuis	ACRGTO
Guillaume Duval	ACRGTO
Michel Couillard	CPQMC-I
Daniel Cadieux	CSD-Construction
Marco Patenaude	CSD-Construction
Daniel Côté	CSN-Construction
Pamela Désourdie	CSN-Construction
Jean-Luc Deveaux	CSN-Construction
Jean-Louis Simard	CSN-Construction
Gérard Paquette	Local AMI
Jocelyn John	Local AMI
George Lebel	Local 62
Marc-André Trépanier	Local 62
Marc Cousineau	Local 711
Martin Viger	Local 711
Evans Dupuis	Local 791G
Éric Santerre	Local 791G
Bernard Girard	Local 791
Dominic Girard	Local 791
André Valcourt	Local 905
Éric Ledoux	Local 2182
Benoit Pichette	Local 2182
Elizabeth Murray	NouvLR
Olivier Poiget	NouvLR
Jonathan Coyle	PNR / MTC
Logan Pelletier	SQC
Charles-Olivier Picard	SQC

Après avoir déterminé l'ordre des auditions ainsi que la durée prévue pour chacune d'elles, le président invite les représentants de Montréal Track Constructors (MTC) à présenter le projet du Réseau express métropolitain (REM). Madame Elizabeth Murray fait une brève description de l'ensemble du projet et monsieur Olivier Poiget s'attarde sur l'aspect technique. Il s'agit d'informations qui ont été préalablement présentées lors d'une conférence d'assignation des travaux tenue le 15 novembre 2018. Une documentation est également déposée sous la cote P-1. Les participants ont l'opportunité de questionner les représentants de MTC.

(N° de la pièce)
P-1

(Détails)
Document portant sur les infrastructures du projet

□ **Argumentation de monsieur Éric Ledoux (Local 2182)**

Monsieur Ledoux dépose un document sous la cote S-1. Il expose que l'ensemble du projet du REM est un circuit dédié à savoir le transport de personnes et qu'en fait, il s'agit d'une machinerie alors que les rails, postes de commande, portes automatiques, aiguillage et autres, constituent des éléments de cette machinerie. Selon lui, les rails

sont un élément de ce système et il faut considérer le tout dans sa globalité. Le requérant soutient que l'installation de la machinerie relève exclusivement des mécaniciens de chantier.

Il réfère à différentes définitions ainsi qu'à des décisions du comité de résolution des conflits de compétence et de la Commission des relations du travail afin de justifier sa position.

(N° de la pièce)	(Détails)
S-1	Liasse de documents montés dans un cartable

□ **Argumentation de monsieur Martin Viger (Local 711)**

Monsieur Viger dépose une documentation sous la cote S-2. Se référant à la définition du métier de monteur-assembleur, il revendique l'installation des rails, des équipements servant à son installation et sa manutention ainsi que les travaux de soudure qui s'y rattachent, s'appuyant sur le fait que la définition de son métier inclut le terme « métros ». De plus, se référant à un document produit par la filiale de la CDPQ concernant le projet du REM, il soutient qu'il s'agit d'un nouveau mode de transport de type métro léger. Il précise également que l'installation de bi-blocs devrait être partagée avec les ferrailleurs car de l'acier d'armature doit être utilisé.

(N° de la pièce)	(Détails)
S-2 (A)	Extrait du règlement r.8 – Définition monteur-assembleur
S-2 (B)	Extrait d'un document « Le REM »
S-2 (C)	Extrait de la convention collective 2013-2017 du secteur génie civil et voirie
S-2 (D)	Lettre du ministère du Travail, de l'Emploi et de la Solidarité sociale du 6 mars 2018
S-2 (E)	Lettre de la CCQ du 12 mars 2018

□ **Argumentation de monsieur Jean-Luc Deveaux (CSN-Construction)**

Monsieur Deveaux dépose un document sous la cote S-3. Il considère que ni les mécaniciens de chantier ni les monteurs-assembleurs ne peuvent revendiquer la juridiction exclusive, car il ne s'agit respectivement ni de machinerie ni d'un métro. Il mentionne que ce sont des travaux nouvellement assujettis à la *Loi R-20* dont l'intégration n'est pas complétée. Il fait également référence à la décision de la Cour d'appel du Québec dans la cause Pomerleau sur la notion d'interprétation de façon restrictive. Il soulève aussi les articles 21 et 24 de la *Loi R-20* à l'effet que la décision doit tenir compte des incidences éventuelles sur l'efficacité de l'organisation du travail. Enfin, il se dit en accord avec l'assignation faite par MTC le 15 novembre 2018.

(N° de la pièce)	(Détails)
S-3 (A)	Liasse de documents spiralés
S-3 (B)	Assignation de MTC concernant la pose de rails pour le chantier REM et liste non exhaustive des équipements utilisés pour l'installation de rails
S-3 (C)	Historique de l'assujettissement des travaux ferroviaires

□ **Argumentation de monsieur Gérard Paquette (Local AMI)**

Monsieur Paquet dépose une documentation sous la cote S-4. Il souligne l'importance de s'attarder dans l'analyse de l'écriture des textes ainsi qu'à la ponctuation. Il réfère à un document intitulé « Le français au bureau ». Il fait référence à la décision de la Cour d'appel du Québec dans la cause Pomerleau sur la notion d'interprétation de façon restrictive. Il soumet également des décisions du Conseil d'arbitrage ainsi que de la Cour d'appel du Québec.

(N° de la pièce)	(Détails)
S-4 (A)	Extrait du guide linguistique « Le français au bureau »
S-4 (B)	Extrait du Règlement sur la formation professionnelle de la main-d'œuvre de l'industrie de la construction
S-4 (C-D-E)	Décisions du Conseil d'arbitrage
S-4 (F)	Extrait de la convention collective du secteur génie civil et voirie
S-4 (G-H)	Décisions de la Cour d'appel du Québec

❑ **Argumentation de monsieur Marco Patenaude (CSD-Construction)**

Monsieur Patenaude dépose un document sous la cote S-5. Il tient à rappeler que les définitions de métier doivent être interprétées de façon restrictive. Il considère que la pose des rails devrait relever des occupations.

(N° de la pièce)	(Détails)
S-5	Liasse de documents spiralés

❑ **Argumentation de monsieur Marc-André Trépanier (Local 62)**

Monsieur Trépanier prétend qu'il ne s'agit pas d'un métro considérant que l'industrie ferroviaire comporte des règles de sécurité et de formation plus contraignantes. Il ajoute que les rails ne sont pas montés sur du ballast. Il précise que les quais sont construits d'une façon différente d'un métro. Il considère que la pose des rails relève des manœuvres. Quant aux équipements, il n'a pas de revendication.

❑ **Argumentation de monsieur Charles-Olivier Picard (SQC)**

Monsieur Picard dépose un document sous la cote S-6. Il considère que les mécaniciens de chantier ne peuvent revendiquer l'exclusivité de l'installation des rails et de leur manutention car il ne s'agit pas de machinerie. Il estime qu'il s'agit de travaux de génie civil. Il considère que c'est un chemin de fer. Il demande donc de rejeter la demande du requérant et de reconnaître l'assignation de l'intimée.

(N° de la pièce)	(Détails)
S-6	Liasse de documents dans un cahier

❑ **Argumentation de monsieur Bernard Girard (Local 791)**

Monsieur Girard dépose un document sous la cote S-7. Relativement aux équipements utilisés pour l'installation des rails, il précise que le terme « Speedswing » est une marque de fabricant et qu'il s'agit en fait d'un chargeur rotatif polyvalent. À la suite de l'assignation déterminée par l'intimée, il revendique l'exclusivité de l'opération des équipements suivants :

- Pelleteuse/Speedswing;
- Régulateur de ballast/regulator;
- Bourreuse de ballast/Tamper;
- Chauffe-rail;
- Arracheuse crampons.

(N° de la pièce)	(Détails)
S-7	Photos d'équipements dans une chemise

❑ **Argumentation de monsieur André Valcourt (Local 905)**

Monsieur Valcourt dépose un document sous la cote S-8. Il indique qu'il tient aux mêmes exclusivités que celles revendiquées par le Local 791 sauf pour la pelleteuse dont l'opération relèverait de l'opérateur de pelles. De plus, il revendique l'exclusivité de l'opération du chariot élévateur par l'opérateur d'équipement lourd. Il soumet que l'opération du camion-flèche et du camion à mât articulé relève exclusivement des grutiers. Il dépose différentes jurisprudences pour soutenir sa position.

(N° de la pièce)	(Détails)
S-8	Liasse de documents montés dans un cartable

❑ **Argumentation de monsieur Daniel Cadieux (CSD-Construction)**

Monsieur Cadieux intervient au nom des opérateurs d'équipement lourd de la CSD-Construction. Il fait la même lecture que le Local 791 et réclame les mêmes exclusivités.

❑ **Argumentation de monsieur Logan Pelletier (SQC)**

Monsieur Pelletier intervient au nom des opérateurs d'équipement lourd du SQC. Il indique qu'il souhaite attendre la décision du Comité relative à la requête des mécaniciens de chantier.

Compte tenu de l'heure avancée, il est convenu de poursuivre les auditions le 10 janvier 2019 à compter de 9 h 30.

□ **Argumentation de monsieur Evans Dupuis (Local 791G)**

Monsieur Dupuis dépose un document sous la cote S-9. Il se dit en désaccord avec l'assignation de MTC concernant les équipements de levage et n'entend pas se prononcer concernant l'installation des rails. Il revendique l'exclusivité de l'opération du camion-flèche de plus de 30 tonnes ainsi que l'opération du camion à mât articulé. Il demande également l'exclusivité pour la pelleuse (Speedswing) lorsque la charge est suspendue plutôt que supportée. Afin de justifier sa position, il réfère aux normes Z150.3-11 relative aux grues à flèche articulées et Z150-16 sur les grues mobiles. Il fait aussi référence à une décision de la Commission des relations du travail et à deux décisions de la Cour du Québec.

(N° de la pièce)
S-9

(Détails)
Liasse de documents dans une chemise

□ **Argumentation de monsieur Thomas Ducharme Dupuis (ACRGTQ)**

Monsieur Ducharme Dupuis dépose un document sous la cote P-2. Il considère que ni les mécaniciens de chantier ni les monteurs-assembleurs ne peuvent revendiquer l'exclusivité de l'installation des rails et que la manutention devrait relever des opérateurs d'équipement lourd et/ou manœuvres tel qu'énoncé à l'assignation de l'intimée. Il réfère également à la décision de la Cour d'appel du Québec dans la cause Pomerleau sur la notion d'interprétation de façon restrictive.

Il indique que le rail est un élément intégré à l'ouvrage de génie civil et ne constitue pas une machinerie. Il fait référence notamment à une décision du Tribunal administratif du travail (LM-2014-6605) afin d'appuyer sa position.

Il considère que le monteur-assembleur ne peut revendiquer l'exclusivité de l'installation des rails puisqu'historiquement dans la définition du métier de monteur d'acier, sa juridiction se rapporte à des éléments structuraux alors qu'un rail n'est pas un élément structural. Le REM n'est pas un métro, mais un système léger sur rail (SLR). Il réfère également au programme d'études professionnelles en montage structural et architectural. Il fait aussi référence à différentes jurisprudences.

À l'effet que le REM est un nouveau mode de transport de type métro léger, monsieur Ducharme Dupuis indique que c'est pour des fins de marketing et de vulgarisation que cette expression a été utilisée. Il précise qu'il s'agit plutôt d'un SLR. À cette fin, il réfère au rapport synthèse de l'« Étude d'avant-projet d'un système léger sur rail » de l'Agence métropolitaine de transport et au rapport technique « Définition du réseau de transport en commun métropolitain structurant » de cette même Agence.

Concernant les équipements servant à lever des charges, il fait part qu'il existe d'autres appareils de levage qui ne sont pas considérés comme des grues. Il donne comme exemple les chèvres, les potences, les crics, les vérins, etc. Au soutien de ses prétentions, il fait référence à plusieurs documents et décisions, dont celle concernant l'appareil de levage JMGMC22 utilisé pour l'installation de panneaux de verre préfabriqués.

(N° de la pièce)
P-2

(Détails)
Liasse de documents dans un cartable

DROITS DE RÉPLIQUE

Monsieur Éric Ledoux (Local 2182)

Concernant les prétentions de l'ACRGTQ à l'effet que le mécanicien de chantier intervient une fois que la construction du bâtiment est terminée, monsieur Ledoux se dit en désaccord. Il fournit plusieurs exemples où le mécanicien de chantier intervient pendant les travaux.

Relativement à la décision du Tribunal administratif du travail rendue par le juge François Caron sur l'intégrité de l'ouvrage de génie civil, il soumet que l'intégralité ne devrait pas être un critère.

Monsieur Marc-André Trépanier (Local 62)

Monsieur Trépanier cite d'autres exemples où les occupations ont installé des éléments qui entrent dans la construction d'ouvrage de génie civil.

Monsieur Martin Viger (Local 711)

Monsieur Viger prétend qu'un métro est un chemin de fer et à cet effet, il dépose différentes définitions qu'on retrouve sous la cote R-S2-1.

Relativement aux prétentions de l'ACRGTQ à l'effet que les monteurs-assembleurs ne peuvent intervenir que sur les éléments structuraux, monsieur Viger donne des exemples démontrant le contraire.

(N° de la pièce)	(Détails)
R-S2-1	Document reproduisant des définitions du dictionnaire

Monsieur Jean-Luc Deveaux (CSN-Construction)

Concernant les travaux de prolongement du métro de Laval où l'installation des rails aurait été réalisée par les monteurs-assembleurs, monsieur Deveaux mentionne qu'il s'agit d'une décision de l'employeur qui n'avait pas fait l'objet de contestation. Il ajoute que le REM est un chemin de fer conventionnel.

Monsieur Deveaux dépose un document émanant du Local 791 demandant la création d'un comité de résolution des conflits de compétence pour régler un litige entre l'Union des opérateurs de machinerie lourde (Local 791) et NouvLR (MTC) ainsi qu'une lettre de désistement du Local 791.

(N° de la pièce)	(Détails)
R-S3-1	Demande du Local 791
R-S3-2	Désistement du Local 791

RÉSUMÉ DU LITIGE

À la suite de l'assignation des travaux par MTC pour l'installation des rails du REM, le requérant, le Local 2182 représentant les mécaniciens industriels de chantier, est en désaccord avec ladite assignation. Il revendique que les travaux de manutention, de montage, de réglage, d'installation des rails (incluant l'opération d'équipements qui s'y rattachent) ainsi que les activités connexes relèvent de façon exclusive du métier de mécanicien industriel de chantier.

- Lors de l'audition, le Local 711 représentant les monteurs-assembleurs, a revendiqué que l'installation des rails, des équipements servant à son installation et sa manutention ainsi que les travaux de soudure qui s'y rattachent relèvent de façon exclusive du métier de monteur-assembleur.
- D'autres métiers se sont fait entendre pour revendiquer de façon exclusive l'opération d'équipements devant servir à l'installation des rails si le Comité devait statuer que les travaux de manutention, de montage, de réglage, d'installation des rails relèveraient exclusivement du mécanicien industriel de chantier.

DÉCISION

1) Le Comité doit répondre, dans un premier temps, à la question suivante : les travaux de manutention, de montage, de réglage, d'installation des rails (incluant l'opération d'équipements qui s'y rattachent) ainsi que les activités connexes relèvent-ils de façon exclusive du mécanicien de chantier?

2) Le Règlement sur la formation professionnelle de la main-d'œuvre de l'industrie de la construction (R-20, r. 8) définit le métier de mécanicien de chantier :

« Le terme « mécanicien de chantier » désigne toute personne qui :

a) fait l'installation, la réparation, le réglage, le montage, le démontage et la manutention de la machinerie, y compris celle se rapportant aux allées de quilles; de convoyeurs et d'équipements installés de façon permanente; de portes automatiques et accessoires; de planchers ajustables pour recevoir la machinerie;

b) fabrique des gabarits pour cette machinerie et ces équipements. »

3) Lors de l'audition, le représentant du Local 2182 a exposé que l'ensemble du projet du REM est un circuit dédié à savoir le transport de personnes et qu'en fait, il s'agit d'une machinerie alors que les rails, postes de commande, postes automatiques, aiguillage et autres, constituent des éléments de cette machinerie.

4) Pour en venir à une telle conclusion, le Comité doit d'abord déterminer ce qu'est la machinerie. En référence à la décision 3277 de la Commission des relations du Travail du 30 juillet 2008 :

[61] La machinerie est « l'ensemble des machines employées à un travail ». Pour sa part, la machine est « un appareil ou ensemble d'appareils capable d'effectuer un certain travail ou de remplir une certaine fonction, soit sous la conduite d'un opérateur, soit d'une manière autonome.» Quant à l'appareil, c'est un « objet, machine, dispositif, formé d'un assemblage de pièces destinées à produire un certain résultat ». (Le Petit Larousse)

5) Pour le Comité, prétendre que le projet du REM constitue une machinerie et que le rail constitue un élément de cette machinerie n'apparaît pas un argument recevable.

6) Il est opportun de rappeler que le règlement doit recevoir une interprétation restrictive et qu'étendre la notion de machinerie à l'ensemble du projet du REM va à l'encontre de cette interprétation.

7) Suivant le raisonnement suivi dans la décision du Tribunal administratif du travail CM-2014-6605 du 28 avril 2016, le Comité considère le projet du REM comme un ouvrage de génie civil.

[176] À l'instar de la CCQ, de l'International et de la FTQ-Construction, le Tribunal estime qu'il ne faut pas interpréter la Loi R-20 « de manière à disséquer un ouvrage en ses parties, au point où il n'y aurait plus d'ouvrage du tout, mais seulement un ensemble d'équipements mis ensemble » puisqu'il appert qu'« une voie de métro est si essentielle et fondamentale à n'importe quel métro, y compris celui de la STM, qu'il est impossible d'y voir un équipement et non l'ouvrage lui-même. »

8) Conséquemment, le Comité ne voit pas comment il pourrait attribuer une juridiction exclusive aux mécaniciens industriels de chantier pour les travaux faisant l'objet du litige.

9) Dans un deuxième temps, le Comité doit répondre à la question suivante : les travaux d'installation des rails, des équipements servant à son installation et sa manutention ainsi que les travaux de soudure qui s'y rattachent relèvent-ils de façon exclusive des monteurs-assembleurs ?

10) Le Règlement sur la formation professionnelle de la main-d'œuvre de l'industrie de la construction (R-20, r. 8) définit le métier de monteur-assembleur :

Le terme « monteur-assembleur » désigne toute personne qui fait, à l'exclusion des travaux exécutés en regard de la construction ou de l'entretien des lignes de transmission ou de distribution électrique :

a) Le montage et l'assemblage de tous les éléments en fer et en acier qui entrent dans la construction :

- i. des immeubles, y compris les cloisons, les toitures préfabriquées, les sections murales comprenant les fenêtres en métal;
- ii. des bâtiments entièrement préfabriqués;
- iii. des ponts, des viaducs, des métros, des tunnels.

.... (soulignés du Local 711)

- 11) Lors de l'audition, le représentant du Local 711 a revendiqué l'installation des rails, des équipements servant à son installation et sa manutention ainsi que les travaux de soudure qui s'y rattachent prétendant que le projet du REM est un métro et que la définition du métier de monteur-assembleur prévoit « *le montage et l'assemblage de tous les éléments en fer et en acier qui entrent dans la construction des métros* ». Se référant à un document produit par le REM (sous la cote S-2 (B), il soutient qu'il s'agit d'un nouveau mode de transport de type métro léger. Il mentionne également que l'installation de bi-blocs devrait être partagée avec les ferrailleurs car de l'acier d'armature doit être utilisé.
- 12) Pour en venir à une telle conclusion, le Comité doit d'abord déterminer si le REM est un métro.
- 13) Suivant la documentation déposée (rapport synthèse de l'« Étude d'avant-projet d'un système léger sur rail » de l'Agence métropolitaine de transport – Février 2007, sous la cote P-2, onglet 16), différents scénarios d'amélioration du transport en commun ont été étudiés, dont :

- une nouvelle ligne de métro reliant le stationnement Chevrier à la station de métro Lionel-Groulx.
- une nouvelle ligne d'un système léger sur rail (SLR) avec cinq stations.

À l'époque, le scénario recommandé était le SLR. Son implantation générait des coûts d'immobilisation élevés, mais inférieurs à ceux du métro.

- 14) Un rapport technique intitulé « Définition du réseau de transport en commun métropolitain structurant » de la Communauté métropolitaine de Montréal (Mars 2011) sous la cote P-2, onglet 17, mentionne :

« De façon générale, l'hypothèse de travail est que les projets de maintien d'actifs qui se traduisent par une augmentation de capacité de modes lourds (trains, métro) ont un caractère structurant... L'implantation de modes intermédiaires (SLR, tramway) a également été considérée structurante. » (p.5-6)

- 15) Dans le même document, on distingue notamment le métro du système léger sur rail.

- Métro : Transport en commun de grande capacité sur rail (intervalles minimums en période de pointe de 2,5 à 3 minutes et des rames de 9 voitures pouvant accueillir jusqu'à 1 200 passagers, dont 360 assis) qui circule en souterrain à l'écart de la circulation. La vitesse moyenne varie entre 34 et 51 km/h.
- Système léger sur rail : Le SLR pourrait déplacer 12 900 personnes/heure par direction, avec des trains d'une capacité de 655 passagers, des intervalles de 3 minutes et une vitesse maximale de 100 km/h (p.9).

- 16) Dans un document intitulé « Track design Handbook for light rail transit » du Transportation Research Board, il est mentionné à l'extrait 1-5 ce qui suit :

« Light rail lines are fairly distinct from metro rail systems (often called « heavy rail »). The latter are always entirely in exclusive rights-of-way, are usually designed to handle long trains of vehicles (6 to 10 cars per train is common) and have a relatively high absolute minimum operating speed along the revenue route (usually 45 mph (72 km/h or higher). By contrast, LRT trains can operate in shared rights-of-way, very seldom exceed three cars per train, and speeds as low as 10 mph (16 km/h) are tolerated in revenue service track. These differences usually mean that LRT can be constructed at far lower cost than metro rail transit, although the passenger throughput capacity of the latter is also much higher. »

- 17) Ces différentes informations techniques permettent de différencier un métro d'un SLR. Par exemple, un métro circule majoritairement sous terre alors que c'est l'inverse dans le cas du SLR; le nombre de voitures par train dans un métro est plus important que dans un SLR; la vitesse n'est également pas la même ainsi que les voies de circulation, etc.
- 18) Quant au document soumis par le Local 711 mentionnant que le REM est un nouveau mode de transport de type métro léger et qui origine d'une filiale de la CDPQ, il est précisé par les représentants de Montreal Track Constructors que c'est pour des fins de communication au grand public que cette expression a été utilisée et que les documents techniques distinguent clairement le métro du SLR.
- 19) Dans les circonstances, en considérant que le SLR n'est pas un métro et que le règlement doit être interprété de façon restrictive, le Comité ne voit pas comment il pourrait attribuer une juridiction exclusive aux monteurs-assembleurs pour les travaux faisant l'objet du litige.
- 20) Qui plus est, dans la décision de la Commission des relations du travail (CM-1998-3024 – pages 34-35), il est fait référence à un jugement en évocation dans l'affaire Association internationale des travailleurs de métal en feuilles, Local 116 c. M^e Bernard Lefebvre et al. Dans cette décision du juge Nolin du 5 septembre 1989, ce dernier mentionne :
- « Ce n'est pas le matériau composant l'objet qui confère une compétence à un métier donné, mais le genre et la nature de cet objet ainsi constitué de ce matériau. »*
- 21) En ce qui a trait aux autres métiers qui se sont fait entendre pour revendiquer de façon exclusive l'opération d'équipements devant servir à l'installation des rails, le Comité considère qu'il s'agit d'un autre litige. D'ailleurs, un document a été déposé en réplique par la CSN-Construction. Dans ledit document, daté du 10 décembre 2018, l'Union des opérateurs de machinerie lourde, Local 791, demande la tenue d'un comité de conflit de compétence pour régler le litige entre l'Union des opérateurs de machinerie lourde (Local 791) et NouvLR. Un désistement de cette demande du Local 791 en date du 13 décembre 2018 a également été déposé (cote R-S3-1 et R-S3-2). Le présent Comité n'entend donc pas se prononcer sur ce sujet.

Conclusion :

En conclusion, le Comité décide unanimement ce qui suit :

- Que les mécaniciens de chantier ne peuvent revendiquer l'exclusivité des travaux de manutention, de montage, de réglage, d'installation des rails incluant l'opération d'équipements qui s'y rattachent ainsi que les activités connexes;
- Que les monteurs-assembleurs ne peuvent revendiquer l'exclusivité des travaux d'installation des rails, des équipements servant à son installation et sa manutention ainsi que les travaux de soudure qui s'y rattachent;
- Quant aux autres métiers qui se sont fait entendre pour revendiquer l'opération d'équipements devant servir à l'installation des rails, le présent Comité considère qu'il n'a pas juridiction sur cette question.

Signée à Montréal, le 16 janvier 2019



M. Pierre Dion
Président
Représentant patronal



M. Normand David
Représentant syndical



M. François-Mario Lessard
Représentant patronal