

Tessier Ltée *Appellant*

v.

Commission de la santé et de la sécurité du travail *Respondent*

and

Attorney General of Ontario, Attorney General of Quebec, Attorney General of British Columbia and Commission des lésions professionnelles *Interveners*

**INDEXED AS: TESSIER LTÉE v. QUÉBEC
(COMMISSION DE LA SANTÉ ET DE LA
SÉCURITÉ DU TRAVAIL)**

2012 SCC 23

File No.: 33935.

2012: January 17; 2012: May 17.

Present: McLachlin C.J. and LeBel, Deschamps, Fish, Abella, Rothstein, Cromwell, Moldaver and Karakatsanis JJ.

ON APPEAL FROM THE COURT OF APPEAL FOR QUEBEC

Constitutional law — Division of powers — Labour relations — Company normally and habitually providing crane and heavy equipment rental services and, to lesser extent, stevedoring services — Whether stevedoring activities form part of federal jurisdiction over shipping — Whether stevedoring activities form integral part of federally regulated undertaking — Whether company's employees governed by federal or provincial occupational health and safety legislation — Constitution Act, 1867, ss. 91(10), 92(10), (13).

T is a heavy equipment rental company that rents out cranes and heavy equipment. It also engages in intraprovincial road transportation and maintenance and repair of equipment. In 2005-2006, some of its cranes were used for stevedoring. This activity represented 14 percent of its overall revenue and 20 percent of the salaries paid to employees. T's stevedoring services

Tessier Ltée *Appelante*

c.

Commission de la santé et de la sécurité du travail *Intimée*

et

Procureur général de l'Ontario, procureur général du Québec, procureur général de la Colombie-Britannique et Commission des lésions professionnelles *Intervenants*

**RÉPERTORIÉ : TESSIER LTÉE c. QUÉBEC
(COMMISSION DE LA SANTÉ ET DE LA
SÉCURITÉ DU TRAVAIL)**

2012 CSC 23

N° du greffe : 33935.

2012 : 17 janvier; 2012 : 17 mai.

Présents : La juge en chef McLachlin et les juges LeBel, Deschamps, Fish, Abella, Rothstein, Cromwell, Moldaver et Karakatsanis.

EN APPEL DE LA COUR D'APPEL DU QUÉBEC

Droit constitutionnel — Partage des compétences — Relations du travail — Société loue normalement et habituellement des grues et de la machinerie lourde et, dans une moindre mesure, offre des services de débardage — Les activités de débardage sont-elles visées par la compétence du fédéral relativement à la navigation et aux bâtiments ou navires? — Les activités de débardage font-elles partie intégrante d'une entreprise assujettie à la réglementation fédérale? — Les employés de la société sont-ils régis par la législation fédérale ou par la législation provinciale en matière de santé et sécurité au travail? — Loi constitutionnelle de 1867, art. 91(10), 92(10), (13).

T est une société qui offre des services de location de machinerie lourde et de grues, de transport routier intraprovincial ainsi que d'entretien et de réparation d'équipement. En 2005-2006, certaines de ses grues servaient à faire du débardage. Cette activité générait 14 p. 100 du chiffre d'affaires de la société et représentait 20 p. 100 des salaires qu'elle versait. Les services

were not performed by a discrete unit of employees; the employees were fully integrated into T's workforce and worked interchangeably across the different sectors of the organization. At the relevant time, all of T's activities took place within the province of Quebec.

In 2006, and based on the *Reference re Industrial Relations and Disputes Investigation Act*, [1955] S.C.R. 529, T's parent company sought a declaration from Quebec's Commission de la santé et de la sécurité du travail ("CSST") that T's activities fell under federal jurisdiction and that it was not, as a result, subject to provincial occupational health and safety legislation. T argued that its stevedoring activities are part of the federal government's jurisdiction over shipping, with the result that its employees should be federally regulated. The CSST concluded that T's activities came under provincial jurisdiction. This conclusion was upheld by the Commission des lésions professionnelles but was overturned by the Superior Court. The Court of Appeal allowed the appeal and agreed that provincial regulation applied, based primarily on the findings that stevedoring represented only a minor part of T's overall operations, that it did not have a special stevedoring division, and that T had not adduced evidence of the nature of its contractual or organizational relationships with the federal shipping companies it serviced.

Held: The appeal should be dismissed.

Since *Toronto Electric Commissioners v. Snider*, [1925] A.C. 396, labour relations is presumptively a provincial matter. Despite the provinces' presumptive interest in the regulation of labour relations, the federal government has jurisdiction to regulate labour relations in two circumstances: when the employment relates to a work, undertaking, or business within the legislative authority of Parliament; or when it is an integral part of a federally regulated undertaking, sometimes referred to as derivative jurisdiction.

In the case of derivative jurisdiction, the essential operational nature of a work, business or undertaking is assessed to determine if that ongoing nature renders the work integral to a federal undertaking. The focus of the analysis is on the relationship between the activity, the particular employees under scrutiny, and the federal operation that is said to benefit from the work of those employees. The relationship is to be considered from the perspective both of the federal undertaking and that

de débardage offerts par T n'étaient pas exécutés par une unité distincte d'employés, mais plutôt par des employés totalement intégrés à la main d'œuvre de T et qui travaillaient dans les différents secteurs de l'entreprise. Durant la période pertinente, toutes les activités de T s'exerçaient dans la province de Québec.

En 2006, en se fondant sur la *Reference re Industrial Relations and Disputes Investigation Act*, [1955] R.C.S. 529, la société mère de T a demandé à la Commission de la santé et de la sécurité du travail (« CSST ») de déclarer que les activités de T relevaient de la compétence fédérale et que, par conséquent, elle n'était pas assujettie à la législation provinciale en matière de santé et de sécurité au travail. T a soutenu que ses opérations de débardage relevant de la compétence fédérale en matière de transport maritime, ses employés devraient être régis par la législation fédérale. La CSST a conclu que les activités de T relevaient de la compétence provinciale, conclusion que la Commission des lésions professionnelles a confirmée et qui a ensuite été infirmée par la Cour supérieure. La Cour d'appel a accueilli le pourvoi interjeté devant elle et statué que la réglementation provinciale s'appliquait, principalement parce que le débardage ne constituait qu'un pourcentage minime des activités de T, que celle-ci n'avait pas de division spécialisée dans ce domaine et qu'elle n'avait présenté aucune preuve relative à la nature de sa relation contractuelle ou organisationnelle avec les sociétés de transport maritime auxquelles elle fournissait des services.

Arrêt : Le pourvoi est rejeté.

Depuis *Toronto Electric Commissioners c. Snider*, [1925] A.C. 396, les tribunaux reconnaissent l'existence d'une présomption selon laquelle le pouvoir de légiférer sur les relations de travail appartient aux provinces. En dépit de cette présomption, le fédéral a compétence en matière de réglementation du travail dans deux circonstances : lorsque l'emploi s'exerce dans le cadre d'un ouvrage, d'une entreprise ou d'un commerce relevant du pouvoir législatif du Parlement ou lorsqu'il se rapporte à une activité faisant partie intégrante d'une entreprise assujettie à la réglementation fédérale, ce qui est parfois appelé compétence dérivée.

Dans le cas de la compétence dérivée, on examine la nature fonctionnelle essentielle de l'ouvrage, du commerce ou de l'entreprise pour déterminer si cette nature constante est telle que l'ouvrage fait partie intégrante d'une entreprise fédérale. L'analyse met l'accent sur la relation entre l'activité, les employés concernés et l'entreprise fédérale à laquelle le travail des employés est censé profiter. Il faut examiner le lien entre l'entreprise fédérale et l'activité censée en former une partie

of the work said to be integrally related, assessing the extent to which the effective performance of the federal undertaking is dependent on the services provided by the related operation, and how important those services were to the related work itself. The exceptional aspects of an enterprise do not determine its ongoing character.

Federal labour regulation may be justified when the services provided to the federal undertaking form the exclusive or principal part of the related work's activities. It may also be justified when the services provided to the federal undertaking are performed by employees who form a functionally discrete unit that can be constitutionally characterized separately from the rest of the related operation. If the employees performing the work do not form a discrete unit and are fully integrated into the related operation, then even if the work of those employees is vital to the functioning of a federal undertaking, it will not render federal an operation that is otherwise local if the work represents an insignificant part of the employees' time or is a minor aspect of the essential ongoing nature of the operation.

In this case, T devoted the majority of its efforts to provincially regulated activities. Its essential operational nature is local, and its stevedoring activities, which are integrated with its overall operations, form a relatively minor part of its overall operation. As a result, T's employees are governed by provincial occupational health and safety legislation.

Cases Cited

Explained: *Reference re Industrial Relations and Disputes Investigation Act*, [1955] S.C.R. 529; **referred to:** *Bell Canada v. Quebec (Commission de la santé et de la sécurité du travail)*, [1988] 1 S.C.R. 749; *Toronto Electric Commissioners v. Snider*, [1925] A.C. 396; *NIL/TU, O Child and Family Services Society v. B.C. Government and Service Employees' Union*, 2010 SCC 45, [2010] 2 S.C.R. 696; *Commission du salaire minimum v. Bell Telephone Co. of Canada*, [1966] S.C.R. 767; *Ontario Hydro v. Ontario (Labour Relations Board)*, [1993] 3 S.C.R. 327; *United Transportation Union v. Central Western Railway Corp.*, [1990] 3 S.C.R. 1112; *Agence Maritime Inc. v. Conseil canadien des relations ouvrières*, [1969] S.C.R. 851; *Construction Montcalm Inc. v. Minimum Wage Commission*, [1979] 1 S.C.R. 754; *Letter Carriers' Union of Canada v. Canadian Union of Postal Workers*, [1975] 1 S.C.R. 178; *British Columbia (Attorney General) v. Lafarge Canada Inc.*,

intégrante dans la perspective de chacune, évaluant dans quelle mesure l'exploitation efficace de l'entreprise fédérale dépend des services fournis par l'entreprise connexe et soupesant l'importance de ces services pour l'entreprise connexe elle-même. Des éléments exceptionnels ne sauraient définir la nature fonctionnelle essentielle d'une entreprise.

L'assujettissement à la réglementation fédérale peut être justifié lorsque les services fournis à l'entreprise fédérale constituent la totalité ou la majeure partie de l'entreprise connexe. Il pourrait pareillement être justifié d'appliquer la réglementation fédérale lorsque les services fournis à l'entreprise fédérale sont exécutés par des employés appartenant à une unité fonctionnelle particulière qui peut se distinguer structurellement sur le plan constitutionnel du reste de l'entreprise connexe. Si les employés qui exécutent le travail ne forment pas une unité de travail distincte et sont pleinement intégrés à l'entreprise connexe, même si leur travail est essentiel au fonctionnement d'une entreprise fédérale, cela n'a pas pour effet de rendre fédérale une entreprise autrement locale si ce travail ne représente qu'une partie négligeable de l'emploi du temps des employés ou qu'un aspect mineur de la nature essentielle constante de l'exploitation.

En l'espèce, la plus grande partie des activités de T étaient de celles qui sont régies par le provincial. Elle est fonctionnellement de nature essentiellement locale, et ses services de débardage, qui sont intégrés à ses autres activités, constituent une partie relativement minime de son entreprise globale. Par conséquent, les employés de T sont régis par la législation provinciale en matière de santé et sécurité au travail.

Jurisprudence

Arrêt expliqué : *Reference re Industrial Relations and Disputes Investigation Act*, [1955] R.C.S. 529; **arrêts mentionnés :** *Bell Canada c. Québec (Commission de la santé et de la sécurité du travail)*, [1988] 1 R.C.S. 749; *Toronto Electric Commissioners c. Snider*, [1925] A.C. 396; *NIL/TU, O Child and Family Services Society c. B.C. Government and Service Employees' Union*, 2010 CSC 45, [2010] 2 R.C.S. 696; *Commission du salaire minimum c. Bell Telephone Co. of Canada*, [1966] R.C.S. 767; *Ontario Hydro c. Ontario (Commission des relations de travail)*, [1993] 3 R.C.S. 327; *Travailleurs unis des transports c. Central Western Railway Corp.*, [1990] 3 R.C.S. 1112; *Agence Maritime Inc. c. Conseil canadien des relations ouvrières*, [1969] R.C.S. 851; *Construction Montcalm Inc. c. Commission du salaire minimum*, [1979] 1 R.C.S. 754; *Union des facteurs du Canada c. Syndicat des postiers du Canada*, [1975] 1 R.C.S. 178; *Colombie-Britannique (Procureur général)*

2007 SCC 23, [2007] 2 S.C.R. 86; *ITO—International Terminal Operators Ltd. v. Miida Electronics Inc.*, [1986] 1 S.C.R. 752; *Whitbread v. Walley*, [1990] 3 S.C.R. 1273; *Ordon Estate v. Grail*, [1998] 3 S.C.R. 437; *Reference re Waters and Water-Powers*, [1929] S.C.R. 200; *Consolidated Fastfrate Inc. v. Western Canada Council of Teamsters*, 2009 SCC 53, [2009] 3 S.C.R. 407; *Northern Telecom Ltd. v. Communications Workers of Canada*, [1980] 1 S.C.R. 115; *Canada Labour Relations Board v. Paul L'Anglais Inc.*, [1983] 1 S.C.R. 147; *Northern Telecom Canada Ltd. v. Communication Workers of Canada*, [1983] 1 S.C.R. 733; *Westcoast Energy Inc. v. Canada (National Energy Board)*, [1998] 1 S.C.R. 322; *Johnston Terminals and Storage Ltd. v. Vancouver Harbour Employees' Association Local 517*, [1981] 2 F.C. 686; *Actton Transport Ltd. v. British Columbia (Director of Employment Standards)*, 2010 BCCA 272, 5 B.C.L.R. (5th) 1; *Consumers' Gas Co. v. National Energy Board* (1996), 195 N.R. 150; *R. v. Blenkhorn-Sayers Structural Steel Corp.*, 2008 ONCA 789, 304 D.L.R. (4th) 498; *International Brotherhood of Electrical Workers, Local 348 v. Labour Relations Board* (1995), 168 A.R. 204; *General Teamsters, Local Union No. 362 v. MacCosham Van Lines Ltd.*, [1979] 1 C.L.R.B.R. 498; *Attorney-General for Ontario v. Winner*, [1954] A.C. 541.

Statutes and Regulations Cited

Act respecting industrial accidents and occupational diseases, R.S.Q., c. A-3.001.
Act respecting occupational health and safety, R.S.Q., c. S-2.1.
Canada Labour Code, R.S.C. 1985, c. L-2.
Constitution Act, 1867, ss. 91, 92.

Authors Cited

Brun, Henri, Guy Tremblay et Eugénie Brouillet. *Droit constitutionnel*, 5^e éd. Cowansville, Qué.: Yvon Blais, 2008.
 Hogg, Peter W. *Constitutional Law of Canada*, 5th ed. Supp. Scarborough, Ont.: Thomson/Carswell, 2007 (loose-leaf updated 2009, release 1).
 Patenaude, Micheline. "L'entreprise qui fait partie intégrante de l'entreprise fédérale" (1991), 32 *C. de D.* 763.

APPEAL from a judgment of the Quebec Court of Appeal (Robert C.J. and Rochette and Bouchard J.J.A.), 2010 QCCA 1642, [2010] R.J.Q. 2131, [2010] C.L.P. 691, [2010] R.J.D.T. 1027, SOQUIJ AZ-50671246, [2010] J.Q. n° 9074 (QL), 2010

c. Lafarge Canada Inc., 2007 CSC 23, [2007] 2 R.C.S. 86; *ITO—International Terminal Operators Ltd. c. Miida Electronics Inc.*, [1986] 1 R.C.S. 752; *Whitbread c. Walley*, [1990] 3 R.C.S. 1273; *Succession Ordon c. Grail*, [1998] 3 R.C.S. 437; *Reference re Waters and Water-Powers*, [1929] R.C.S. 200; *Consolidated Fastfrate Inc. c. Western Canada Council of Teamsters*, 2009 CSC 53, [2009] 3 R.C.S. 407; *Northern Telecom Ltée c. Travailleurs en communication du Canada*, [1980] 1 R.C.S. 115; *Conseil canadien des relations du travail c. Paul L'Anglais Inc.*, [1983] 1 R.C.S. 147; *Northern Telecom Canada Ltée c. Syndicat des travailleurs en communication du Canada*, [1983] 1 R.C.S. 733; *Westcoast Energy Inc. c. Canada (Office national de l'énergie)*, [1998] 1 R.C.S. 322; *Johnston Terminals and Storage Ltd. c. Association des employés du port de Vancouver, section locale 517*, [1981] 2 C.F. 686; *Actton Transport Ltd. c. British Columbia (Director of Employment Standards)*, 2010 BCCA 272, 5 B.C.L.R. (5th) 1; *Consumers' Gas Co. c. Canada (Office national de l'énergie)*, [1996] A.C.F. n° 320 (QL); *R. c. Blenkhorn-Sayers Structural Steel Corp.*, 2008 ONCA 789, 304 D.L.R. (4th) 498; *International Brotherhood of Electrical Workers, Local 348 c. Labour Relations Board* (1995), 168 A.R. 204; *General Teamsters, Local Union No. 362 c. MacCosham Van Lines Ltd.*, [1979] 1 C.L.R.B.R. 498; *Attorney-General for Ontario c. Winner*, [1954] A.C. 541.

Lois et règlements cités

Code canadien du travail, L.R.C. 1985, ch. L-2.
Loi constitutionnelle de 1867, art. 91, 92.
Loi sur la santé et la sécurité du travail, L.R.Q., ch. S-2.1.
Loi sur les accidents du travail et les maladies professionnelles, L.R.Q., ch. A-3.001.

Doctrine et autres documents cités

Brun, Henri, Guy Tremblay et Eugénie Brouillet. *Droit constitutionnel*, 5^e éd. Cowansville, Qué.: Yvon Blais, 2008.
 Hogg, Peter W. *Constitutional Law of Canada*, 5th ed. Supp. Scarborough, Ont.: Thomson/Carswell, 2007 (loose-leaf updated 2009, release 1).
 Patenaude, Micheline. « L'entreprise qui fait partie intégrante de l'entreprise fédérale » (1991), 32 *C. de D.* 763.

POURVOI contre un arrêt de la Cour d'appel du Québec (le juge en chef Robert et les juges Rochette et Bouchard), 2010 QCCA 1642, [2010] R.J.Q. 2131, [2010] C.L.P. 691, [2010] R.J.D.T. 1027, SOQUIJ AZ-50671246, [2010] J.Q. n° 9074 (QL), 2010

CarswellQue 15641, reversing a decision of Viens J., 2009 QCCS 576, [2008] C.L.P. 1607, SOQUIJ AZ-50538032, [2009] J.Q. n° 1155 (QL), 2009 CarswellQue 1473. Appeal dismissed.

André Asselin, Sébastien Gobeil and Maxime-Arnaud Keable, for the appellant.

Pierre-Michel Lajeunesse, for the respondent.

Robin K. Basu and Shannon M. Chace, for the intervener the Attorney General of Ontario.

Jean-Vincent Lacroix, for the intervener the Attorney General of Quebec.

Jonathan G. Penner and Freya Zaltz, for the intervener the Attorney General of British Columbia.

No one appeared for the intervener Commission des lésions professionnelles.

The judgment of the Court was delivered by

[1] ABELLA J. — Tessier Ltée is a heavy equipment rental company that rents out cranes for a variety of purposes and provides technical, operational, supervisory and consulting services in connection with its crane leasing. It is also engaged in other activities, including intra-provincial road transportation and maintenance and repair of equipment.

[2] In 2005-2006, Tessier had 25 cranes which were used in construction work and industrial maintenance. Some were also used for the loading and unloading of ships, an activity known as longshoring or stevedoring. All of its activities took place within the province of Quebec.

[3] Stevedoring represented 14 percent of Tessier's overall revenue and 20 percent of the salaries paid to employees. Tessier's employees worked across the different sectors of the organization — an employee who operates a crane at a port one day may be involved in operating it at a construction site, or driving a truck, the next.

2010 CarswellQue 9533, qui a infirmé une décision du juge Viens, 2009 QCCS 576, [2008] C.L.P. 1607, SOQUIJ AZ-50538032, [2009] J.Q. n° 1155 (QL), 2009 CarswellQue 1473. Pourvoi rejeté.

André Asselin, Sébastien Gobeil et Maxime-Arnaud Keable, pour l'appellante.

Pierre-Michel Lajeunesse, pour l'intimée.

Robin K. Basu et Shannon M. Chace, pour l'intervenant le procureur général de l'Ontario.

Jean-Vincent Lacroix, pour l'intervenant le procureur général du Québec.

Jonathan G. Penner et Freya Zaltz, pour l'intervenant le procureur général de la Colombie-Britannique.

Personne n'a comparu pour l'intervenante la Commission des lésions professionnelles.

Version française du jugement de la Cour rendu par

[1] LA JUGE ABELLA — Tessier Ltée est une société de location de machinerie lourde; elle loue des grues à diverses fins et fournit les services de grutiers, des services de supervision et des services-conseils en lien avec la location de grues. Elle mène aussi d'autres activités, dont le transport routier intraprovincial ainsi que l'entretien et la réparation d'équipement.

[2] En 2005-2006, Tessier possédait 25 grues utilisées pour des travaux de construction ou d'entretien industriel; certaines grues servaient aussi pour le chargement ou le déchargement de navires, activité connue sous le nom de débardage. Toutes ces activités s'exerçaient dans la province de Québec.

[3] Les opérations de débardage généraient 14 p. 100 du chiffre d'affaires de Tessier et représentaient 20 p. 100 des salaires qu'elle versait. Les employés de Tessier travaillaient dans tous les secteurs de l'entreprise — un grutier envoyé dans un port une journée pouvait le lendemain être affecté dans un chantier de construction et le surlendemain conduire un camion.

[4] The issue in this appeal is whether Tessier’s employees are governed by federal or provincial occupational health and safety legislation.

Background

[5] Quebec’s occupational health and safety statute is the *Act respecting occupational health and safety*, R.S.Q., c. S-2.1 (*Loi sur la santé et la sécurité du travail* or *LSST*). It is administered by the Commission de la santé et de la sécurité du travail (CSST), and financed by contributions based on rates of assessment the CSST imposes on employers under its jurisdiction. It does not apply to federal undertakings: *Bell Canada v. Quebec* (*Commission de la santé et de la sécurité du travail*), [1988] 1 S.C.R. 749.

[6] The *Act respecting industrial accidents and occupational diseases*, R.S.Q., c. A-3.001 (*Loi sur les accidents du travail et les maladies professionnelles* or *LATMP*), is Quebec’s workers’ compensation statute. The administration of this Act is also funded by employer contributions paid to the CSST, but it applies to all undertakings operating in Quebec, whether federal or provincial.

[7] There are therefore two separate rates of assessment established by the CSST. Its “general” rates apply to provincial undertakings, whose contributions go towards financing the administration of both the *LSST* and the *LATMP*. The “particular” rates apply to federal undertakings and exclude any fees that are directed at financing the *LSST*.

[8] In 2006, Tessier’s parent company, Groupe Desgagnés, sought a declaration from the CSST that Tessier’s activities fell under federal jurisdiction and that it was not, as a result, subject to the CSST’s general rates. It argued that Tessier’s stevedoring activities are part of the federal government’s jurisdiction over shipping, with the result that its employees should be federally regulated.

[9] The CSST concluded that Tessier’s activities came under provincial jurisdiction. This conclusion was upheld by the Commission des lésions

[4] En l’espèce, la Cour doit déterminer si, en matière de santé et sécurité au travail, les employés de Tessier sont régis par les lois fédérales ou par les lois provinciales.

Contexte

[5] La loi du Québec en cette matière s’intitule *Loi sur la santé et la sécurité du travail*, L.R.Q., ch. S-2.1 (*LSST*). Son application relève de la Commission de la santé et de la sécurité du travail (CSST). Celle-ci est financée par des cotisations versées par les employeurs qui relèvent de sa compétence et établies en fonction de taux fixés par la CSST. Cette loi ne s’applique pas aux entreprises fédérales : *Bell Canada c. Québec* (*Commission de la santé et de la sécurité du travail*), [1988] 1 R.C.S. 749.

[6] L’indemnisation des accidents de travail est régie au Québec par la *Loi sur les accidents du travail et les maladies professionnelles*, L.R.Q., ch. A-3.001 (*LATMP*). Le financement de l’application de cette loi repose lui aussi sur le versement de cotisations à la CSST par les employeurs, mais toutes les entreprises exploitées au Québec, qu’elles relèvent du fédéral ou des provinces, y contribuent.

[7] La CSST établit donc deux taux de cotisation. Le taux « général » s’applique aux entreprises provinciales, dont les cotisations servent à financer l’application à la fois de la *LSST* et de la *LATMP*. Le taux « particulier » s’applique aux entreprises fédérales et exclut toute cotisation à l’égard de l’application de la *LSST*.

[8] En 2006, la société mère de Tessier, Groupe Desgagnés, a demandé à la CSST de déclarer que le taux général de cotisation n’était pas applicable à Tessier en raison de la nature fédérale de ses activités. Elle a soutenu que les opérations de débarquement de Tessier relevant de la compétence fédérale en matière de transport maritime, ses employés devraient être régis par la législation fédérale.

[9] La CSST a conclu que les activités de Tessier relevaient de la compétence provinciale, conclusion que la Commission des lésions professionnelles

professionnelles (CLP) but was overturned by the Quebec Superior Court. The Quebec Court of Appeal agreed with the CSST and CLP that provincial regulation applied, based primarily on the findings that stevedoring represented only a minor part of Tessier's overall operations, that it did not have a special stevedoring division, and that it had not adduced evidence of the nature of its contractual or organizational relationships with the federal shipping companies it serviced.

[10] For the reasons that follow, I would dismiss the appeal.

Analysis

[11] Jurisdiction over labour relations and working conditions is not delegated to either the provincial or federal governments under s. 91 or s. 92 of the *Constitution Act, 1867*. But since *Toronto Electric Commissioners v. Snider*, [1925] A.C. 396 (P.C.), courts have accepted that legislation respecting labour relations is presumptively a provincial matter since it engages the provinces' authority over property and civil rights under s. 92(13) of the *Constitution Act, 1867: NIL/TU,O Child and Family Services Society v. B.C. Government and Service Employees' Union*, 2010 SCC 45, [2010] 2 S.C.R. 696, at para. 11.

[12] Despite the provinces' presumptive interest in the regulation of labour relations, there is still a federal presence in this area. As a result of the *Snider* decision, the federal government amended the predecessor to the *Canada Labour Code*, R.S.C. 1985, c. L-2, that had been at issue in that case, restricting its application to operations which were within federal legislative authority.

[13] The constitutional validity of this narrower statute was considered in *Reference re Industrial Relations and Disputes Investigation Act*, [1955] S.C.R. 529 (the *Stevedores Reference*), where this

(CLP) a confirmée et qui a ensuite été infirmée par la Cour supérieure du Québec. La Cour d'appel du Québec a donné raison à la CSST ainsi qu'à la CLP et statué que la réglementation provinciale s'appliquait, principalement parce que le débardage ne constituait qu'un pourcentage minime des activités de Tessier, que celle-ci n'avait pas de division spécialisée dans ce domaine et qu'elle n'avait présenté aucune preuve relative à la nature de sa relation contractuelle ou organisationnelle avec les sociétés de transport maritime auxquelles elle fournissait des services.

[10] Pour les motifs exposés ci-après, je suis d'avis de rejeter le pourvoi.

Analyse

[11] Les articles 91 et 92 de la *Loi constitutionnelle de 1867* n'attribuent pas la compétence sur les relations et conditions de travail à l'ordre fédéral ou provincial de gouvernement. Cela étant dit, depuis *Toronto Electric Commissioners c. Snider*, [1925] A.C. 396 (C.P.), les tribunaux reconnaissent l'existence d'une présomption selon laquelle le pouvoir de légiférer sur les relations de travail appartient aux provinces parce que cet objet tombe sous le chef de compétence provinciale en matière de propriété et de droits civils prévu au par. 92(13) : *NIL/TU,O Child and Family Services Society c. B.C. Government and Service Employees' Union*, 2010 CSC 45, [2010] 2 R.C.S. 696, par. 11.

[12] Cette présomption n'exclut toutefois pas entièrement l'activité réglementaire fédérale à l'égard des relations de travail. Par suite de l'arrêt *Snider*, le législateur fédéral a modifié la loi en cause dans cette affaire, dont est issu le *Code canadien du travail*, L.R.C. 1985, ch. L-2, pour en restreindre l'application aux activités ressortissant au pouvoir législatif fédéral.

[13] La validité constitutionnelle de cette loi de portée plus limitée a été examinée dans *Reference re Industrial Relations and Disputes Investigation Act*, [1955] R.C.S. 529 (*l'Affaire des débardeurs*),

Court answered two reference questions: whether this restricted federal labour legislation was *intra vires* Parliament; and whether it applied to the Toronto employees of a particular stevedoring company which engaged exclusively in stevedoring and did all the loading and unloading for seven companies engaged in extra-provincial shipping.

[14] This Court, in nine separate sets of reasons, answered the first question by unanimously upholding the federal statute, and concluding that notwithstanding *Snider*, Parliament was entitled to regulate labour relations when jurisdiction over the undertakings were an integral part of Parliament's competence under a federal head of power. As Abbott J. wrote:

... the determination of such matters as hours of work, rates of wages, working conditions and the like, is in my opinion a vital part of the management and operation of any commercial or industrial undertaking. This being so, the power to regulate such matters, in the case of undertakings which fall within the legislative authority of Parliament lies with Parliament and not with the Provincial Legislatures. [Emphasis added; p. 592.]

[15] This Court has repeatedly confirmed Justice Abbott's conclusion that a level of government cannot have exclusive authority to manage a work or undertaking without having the analogous power to regulate its labour relations: *Commission du salaire minimum v. Bell Telephone Co. of Canada*, [1966] S.C.R. 767, at pp. 771-72; *Bell Canada v. Quebec (Commission de la santé et de la sécurité du travail)*, at pp. 816-17, 825-26 and 833; *Ontario Hydro v. Ontario (Labour Relations Board)*, [1993] 3 S.C.R. 327, at pp. 363-64 and 368-69. See also H. Brun, G. Tremblay and E. Brouillet, *Droit constitutionnel* (5th ed. 2008), at pp. 533 and 535.

[16] As to the second question in the *Stevedores Reference* asking which level of government had authority over the particular stevedoring company's

où la Cour a répondu à deux questions de renvoi : celle de la compétence du législateur fédéral pour adopter cette loi limitée relative au travail et celle de l'applicabilité de la loi en question aux employés d'une société particulière de débardage en poste à Toronto, exclusivement affectés au débardage et qui effectuaient toutes les opérations de chargement et de déchargement de sept sociétés de transport maritime extraprovincial.

[14] Dans des motifs rédigés par chacun des neuf juges, la Cour a répondu à la première question en confirmant à l'unanimité la validité de la loi fédérale et en concluant que, malgré l'arrêt *Snider*, le Parlement peut légiférer en matière de relations de travail lorsqu'il est établi que la compétence à l'égard d'une entreprise est partie intégrante de la compétence principale du Parlement sur un autre sujet. Ainsi que l'a exposé le juge Abbott :

[TRADUCTION] ... les décisions portant sur des sujets tels que la durée du travail, les taux de salaire, les conditions de travail et autres matières analogues constituent à mon avis une partie essentielle de l'administration et de l'exploitation de toute entreprise commerciale ou industrielle. Ceci étant, le pouvoir de réglementer de telles matières dans les entreprises qui tombent sous l'autorité législative du Parlement revient au Parlement et non aux législatures provinciales. [Je souligne; p. 592.]

[15] La Cour a maintes fois confirmé la conclusion du juge Abbott voulant que la compétence exclusive d'un ordre de gouvernement à l'égard d'un ouvrage ou d'une entreprise emporte le pouvoir d'en réglementer les relations de travail : *Commission du salaire minimum c. Bell Telephone Co. of Canada*, [1966] R.C.S. 767, p. 771-772; *Bell Canada c. Québec (Commission de la santé et de la sécurité du travail)*, p. 816-817, 825-826 et 833; *Ontario Hydro c. Ontario (Commission des relations de travail)*, [1993] 3 R.C.S. 327, p. 363-364 et 368-369. Voir aussi H. Brun, G. Tremblay et E. Brouillet, *Droit constitutionnel* (5^e éd. 2008), p. 533 et 535.

[16] Pour ce qui est de la deuxième question posée dans l'*Affaire des débardeurs*, soit celle relative au gouvernement ayant compétence à l'égard

labour relations, eight of nine judges¹ concluded in separate reasons that the federal labour statute applied to the employees in question because the work they did was integral to the federal shipping companies that used them. Based on extensive evidence regarding the services that the stevedores provided to the shipping companies, the majority concluded that the employees devoted all of their time to the federally regulated companies, who relied on them exclusively for the loading and unloading of their cargo.

[17] In the *Stevedores Reference*, this Court therefore established that the federal government has jurisdiction to regulate employment in two circumstances: when the employment relates to a work, undertaking, or business within the legislative authority of Parliament; or when it is an integral part of a federally regulated undertaking, sometimes referred to as derivative jurisdiction. Dickson C.J. described these two forms of federal jurisdiction over labour relations as distinct but related in *United Transportation Union v. Central Western Railway Corp.*, [1990] 3 S.C.R. 1112, at pp. 1124-25.

[18] In the case of direct federal labour jurisdiction, we assess whether the work, business or undertaking's essential operational nature brings it within a federal head of power. In the case of derivative jurisdiction, we assess whether that essential operational nature renders the work integral to a federal undertaking. In either case, we determine which level of government has labour relations authority by assessing the work's essential operational nature.

[19] In this functional inquiry, the court analyzes the enterprise as a going concern and considers only its ongoing character: *Commission du*

¹ Justice Locke held that the Act applied to the stevedores but did not apply to clerical staff; Justice Rand held that the Act did not apply to any of the employees.

des relations de travail de la société de débardage en cause, huit des neuf juges¹ ont conclu dans des motifs distincts que la loi fédérale en matière de travail s'appliquait parce que les tâches accomplies par les employés faisaient partie intégrante des sociétés d'expédition fédérales qui les employaient. Les juges majoritaires ont conclu, en se fondant sur la preuve abondante se rapportant aux services de débardage fournis aux sociétés de transport maritime, que les employés consacraient tout leur temps à ces sociétés assujetties aux lois fédérales, lesquelles faisaient exclusivement appel à eux pour charger et décharger leurs marchandises.

[17] Dans l'*Affaire des débardeurs*, la Cour a donc établi que le fédéral a compétence en matière de réglementation du travail dans deux circonstances : lorsque l'emploi s'exerce dans le cadre d'un ouvrage, d'une entreprise ou d'un commerce relevant du pouvoir législatif du Parlement ou lorsqu'il se rapporte à une activité faisant partie intégrante d'une entreprise assujettie à la réglementation fédérale, ce qui est parfois appelé compétence dérivée. Dans *Travailleurs unis des transports c. Central Western Railway Corp.*, [1990] 3 R.C.S. 1112, p. 1124-1125, le juge en chef Dickson a indiqué qu'il s'agissait là de deux formes de compétence distinctes mais connexes.

[18] S'agissant de la compétence fédérale directe en matière de travail, on détermine si la nature fonctionnelle essentielle de l'ouvrage, du commerce ou de l'entreprise le fait tomber dans un champ de compétence fédérale, tandis que dans le cas de la compétence dérivée, on détermine si cette nature est telle que l'ouvrage fait partie intégrante d'une entreprise fédérale. Dans les deux cas, l'attribution de la compétence en matière de relations de travail nécessite l'établissement de la nature fonctionnelle essentielle de l'ouvrage.

[19] Cette évaluation fonctionnelle suppose l'analyse de l'entreprise en tant qu'entreprise active, en fonction de ses caractéristiques constantes

¹ Selon le juge Locke, la Loi s'appliquait aux débardeurs, mais non aux employés de bureau; selon le juge Rand, la Loi ne s'appliquait à aucun des employés.

salaire minimum v. Bell Telephone Co. of Canada. The exceptional aspects of an enterprise do not determine its essential operational nature. A small number of exceptional extra-provincial voyages which are not part of the local transportation company's regular operations, for example, do not determine the nature of a maritime transportation operation (*Agence Maritime Inc. v. Conseil canadien des relations ouvrières*, [1969] S.C.R. 851), nor does one contract determine the nature of a construction undertaking (*Construction Montcalm Inc. v. Minimum Wage Commission*, [1979] 1 S.C.R. 754). Nor will a small amount of local activity overwhelm the nature of an undertaking that is otherwise an integral part of the postal service (*Letter Carriers' Union of Canada v. Canadian Union of Postal Workers*, [1975] 1 S.C.R. 178).

[20] Tessier's claim that it is a federal undertaking is based on its involvement with activities related to the shipping industry. Specifically, Tessier argued that this Court concluded in the *Stevedores Reference* that stevedoring is an essential part either of "[n]avigation and [s]hipping" under s. 91(10) of the *Constitution Act, 1867* or "[l]ines of [s]team or other [s]hips" under s. 92(10)(a) and (b) and is therefore subject to federal regulation. According to Tessier, any company whose employees are engaged in stevedoring is a company whose employees should be federally regulated for purposes of labour relations. Tessier therefore argued its case as one of direct jurisdiction. With respect, I do not share Tessier's interpretation either of the *Constitution Act* or the *Stevedores Reference*.

[21] The constitutional classification of the authority over the labour relations of stevedores flows from the allocation of powers over shipping. Sections 91(10) and 92(10) state:

91. [Powers of the Parliament] . . . it is hereby declared that . . . the exclusive Legislative Authority of the Parliament of Canada extends to all Matters coming

uniquement : *Commission du salaire minimum c. Bell Telephone Co. of Canada*. Des éléments exceptionnels ne sauraient définir la nature fonctionnelle essentielle d'une entreprise. Ainsi, quelques voyages extraprovinciaux occasionnels ne faisant pas partie de ses activités régulières de transport local, par exemple, ne sont pas déterminants pour la nature d'une entreprise de transport maritime (*Agence Maritime Inc. c. Conseil canadien des relations ouvrières*, [1969] R.C.S. 851). Un seul contrat ne saurait non plus être déterminant pour la nature d'une entreprise de construction (*Construction Montcalm Inc. c. Commission du salaire minimum*, [1979] 1 R.C.S. 754). De la même façon, un pourcentage tenu d'activité locale ne saurait changer la nature d'une entreprise faisant par ailleurs partie intégrante du service postal (*Union des facteurs du Canada c. Syndicat des postiers du Canada*, [1975] 1 R.C.S. 178).

[20] Tessier invoque ses activités liées au transport maritime pour affirmer qu'elle est une entreprise fédérale. Elle soutient, plus particulièrement, que l'arrêt de la Cour dans l'*Affaire des débardeurs* établit que le débarquement est un élément essentiel de la compétence sur « [l]a navigation et les bâtiments ou navires » visée au par. 91(10) de la *Loi constitutionnelle de 1867* ou de la compétence sur les « [l]ignes de bateaux à vapeur ou autres bâtiments » visée aux al. 92(10)a) et b) et qu'il est donc assujéti à la réglementation fédérale. Selon Tessier, les relations de travail de toute société dont les employés font du débarquement doivent être régies par les lois fédérales. L'argumentation de Tessier est donc fondée sur la compétence directe. Avec égards, je ne peux retenir l'interprétation de la *Loi constitutionnelle* ou de l'*Affaire des débardeurs* proposée par Tessier.

[21] Le rattachement constitutionnel du pouvoir de légiférer sur les relations de travail des débardeurs découle de l'attribution des pouvoirs en matière de transport maritime. Les paragraphes 91(10) et 92(10) sont ainsi conçus :

91. [Pouvoirs du parlement] . . . il est par la présente déclaré que [. . .] l'autorité législative exclusive du parlement du Canada s'étend à toutes les matières

within the Classes of Subjects next herein-after enumerated; that is to say,—

. . .

10. Navigation and Shipping.

. . .

92. [Exclusive Powers of Provincial Legislatures]
In each Province the Legislature may exclusively make Laws in relation to Matters coming within the Classes of Subjects next herein-after enumerated; that is to say,—

. . .

10. Local Works and Undertakings other than such as are of the following Classes:—

a. Lines of Steam or other Ships, Railways, Canals, Telegraphs, and other Works and Undertakings connecting the Province with any other or others of the Provinces, or extending beyond the Limits of the Province:

b. Lines of Steam Ships between the Province and any British or Foreign Country:

c. Such Works as, although wholly situate within the Province, are before or after their Execution declared by the Parliament of Canada to be for the general Advantage of Canada or for the Advantage of Two or more of the Provinces.

[22] Section 91(10) confers exclusive legislative jurisdiction to Parliament over “Navigation and Shipping”. The section is not limited territorially. It encompasses those aspects of navigation and shipping that engage national concerns which must be uniformly regulated across the country, regardless of their territorial scope. In *British Columbia (Attorney General) v. Lafarge Canada Inc.*, 2007 SCC 23, [2007] 2 S.C.R. 86, at para. 62, this Court confirmed:

The scope of the s. 91(10) power includes maritime law which establishes the framework of legal relationships arising out of navigation and shipping activities. The

tombant dans les catégories de sujets ci-dessous énumérés, savoir :

. . .

10. La navigation et les bâtiments ou navires (*shipping*).

. . .

92. [Pouvoirs exclusifs des législatures provinciales]
Dans chaque province la législature pourra exclusivement faire des lois relatives aux matières tombant dans les catégories de sujets ci-dessous énumérés, savoir :

. . .

10. Les travaux et entreprises d’une nature locale, autres que ceux énumérés dans les catégories suivantes :—

a. Lignes de bateaux à vapeur ou autres bâtiments, chemins de fer, canaux, télégraphes et autres travaux et entreprises reliant la province à une autre ou à d’autres provinces, ou s’étendant au-delà des limites de la province;

b. Lignes de bateaux à vapeur entre la province et tout pays dépendant de l’empire britannique ou tout pays étranger;

c. Les travaux qui, bien qu’entièrement situés dans la province, seront avant ou après leur exécution déclarés par le parlement du Canada être pour l’avantage général du Canada, ou pour l’avantage de deux ou d’un plus grand nombre des provinces;

[22] Le paragraphe 91(10) confère au Parlement la compétence législative exclusive sur « [l]a navigation et les bâtiments ou navires » sans l’assortir d’aucune restriction territoriale. Il englobe les aspects de la navigation et des bâtiments ou navires qui se rapportent à des objets nationaux exigeant une réglementation uniforme dans tout le pays, sans égard à leur portée territoriale. Dans *Colombie-Britannique (Procureur général) c. Lafarge Canada Inc.*, 2007 CSC 23, [2007] 2 R.C.S. 86, la Cour a confirmé, au par. 62, que :

L’étendue de la compétence conférée par le par. 91(10) s’étend au droit maritime, qui établit le cadre des relations juridiques découlant des activités propres à la

federal power also includes the infrastructure of navigation and shipping activities. This power enables the federal government to build or regulate the necessary facilities like ports and to control the use of shipping lanes and waterways (A. Braën, *Le droit maritime au Québec* (1992), at pp. 68-75).

[23] The following aspects of navigation and shipping engage national concerns: maritime negligence law (*ITO—International Terminal Operators Ltd. v. Miida Electronics Inc.*, [1986] 1 S.C.R. 752; *Whitbread v. Walley*, [1990] 3 S.C.R. 1273; *Ordon Estate v. Grail*, [1998] 3 S.C.R. 437); the execution of works for facilitating navigation (*Reference re Waters and Water-Powers*, [1929] S.C.R. 200, at pp. 220-21); and harbours and ports (*Lafarge*). See also P. W. Hogg, *Constitutional Law of Canada* (5th ed. Supp.), at p. 22-21. In *Ordon Estate*, this Court explained:

5. The nature of navigation and shipping activities as they are practised in Canada makes a uniform maritime law a practical necessity. Much of maritime law is the product of international conventions, and the legal rights and obligations of those engaged in navigation and shipping should not arbitrarily change according to jurisdiction. The need for legal uniformity is particularly pressing in the area of tortious liability for collisions and other accidents that occur in the course of navigation . . . [para. 71]

Similarly, this Court has recognized that shipping undertakings need facilities to pick up and unload cargo so that the regulation of ports and harbours is not to be “hobbled by local interests”: *Lafarge*, at para. 64.

[24] But s. 91(10) does not confer *absolute* authority on the federal government to regulate shipping. Section 91(10) must be read in light of s. 92(10), the essential scheme of which is to divide legislative authority over transportation and communication works and undertakings based on the territorial scope of their activities.

navigation et aux bâtiments ou navires. La compétence fédérale s’étend aussi à l’infrastructure des activités liées à la navigation et aux bâtiments et navires. Elle permet au gouvernement fédéral de construire ou de réglementer les installations nécessaires, comme les ports, et de contrôler l’usage des voies maritimes et des eaux navigables (A. Braën, *Le droit maritime au Québec* (1992), p. 68-75).

[23] Les aspects suivants de la navigation et des bâtiments ou navires se rapportent à des objets nationaux : les règles de droit maritime relatives à la négligence (*ITO—International Terminal Operators Ltd. c. Miida Electronics Inc.*, [1986] 1 R.C.S. 752; *Whitbread c. Walley*, [1990] 3 R.C.S. 1273; *Succession Ordon c. Grail*, [1998] 3 R.C.S. 437); la réalisation d’ouvrages pour faciliter la navigation (*Reference re Waters and Water-Powers*, [1929] R.C.S. 200, p. 220-221); les havres et ports (*Lafarge*). Voir aussi P. W. Hogg, *Constitutional Law of Canada* (5^e éd. suppl.), p. 22-21. Dans *Succession Ordon*, la Cour a expliqué ce qui suit :

5. L’existence de règles de droit maritime uniformes est nécessaire en pratique à cause de la nature même des activités relatives à la navigation et aux expéditions par eau, telles qu’elles sont exercées au Canada. Bon nombre des règles de droit maritime sont le produit de conventions internationales et les droits et obligations juridiques de ceux qui se livrent à la navigation et aux expéditions par eau ne devraient pas changer de façon arbitraire suivant l’endroit où ils se trouvent. La nécessité de règles juridiques uniformes est particulièrement pressante dans le domaine de la responsabilité délictuelle pour abordages et autres accidents de navigation . . . [par. 71]

La Cour a pareillement reconnu que les entreprises de transport maritime ont besoin d’installations pour charger et décharger des marchandises et que, en conséquence, les « intérêts locaux ne sauraient entraver » la réglementation des ports et des havres : *Lafarge*, par. 64.

[24] Pour autant, le par. 91(10) ne confère pas au gouvernement fédéral un pouvoir de réglementation *absolu* sur le transport maritime. Il doit être lu en conjonction avec le par. 92(10) dont la fonction essentielle est d’opérer le partage du pouvoir législatif sur les ouvrages et entreprises de transport et de communication en fonction de la portée territoriale des activités.

[25] Section 92(10) gives authority to the provincial legislatures over local works and undertakings except those areas expressly referred to in s. 92(10)(a) and (b), including, among other things, lines of ships that operate beyond provincial boundaries. Under s. 92(10), the provinces are entitled to regulate transportation within their boundaries, while the federal government has jurisdiction over transportation that transcends provincial boundaries and connects the provinces with each other or with other countries.

[26] This Court has held that the matters assigned to the provinces and the federal government respectively under s. 92(10) and its exceptions limit the scope of the federal government's authority under s. 91(10). In *Agence Maritime Inc. v. Conseil canadien des relations ouvrières*, for example, the issue was which level of government had jurisdiction over the labour relations of a maritime transport company. For purposes of s. 92(10), Agence Maritime was an intra-provincial company since, except for irregular and exceptional out-of-province voyages, it operated wholly within the province of Quebec. Parliament could therefore not exercise labour authority over Agence Maritime under s. 92(10)(a) and (b). But Agence Maritime argued that its maritime transport operations nonetheless came within federal jurisdiction under s. 91(10) and were therefore subject to federal labour regulation. Fauteux J. confirmed that shipping undertakings within a province remain subject to provincial authority, stating that matters assigned exclusively to the provinces are not under federal jurisdiction:

[TRANSLATION] If the proposed interpretation were accepted, this would lead inevitably to the conclusion that in enacting ss. 91(29) and 92(10)(a) of the 1867 Act . . . the legislature spoke in vain . . . [I]n a case such as this one, except as regards the navigation aspect, the combined effect of ss. 91(29) and 92(10)(a) and (b) is to exclude from Parliament's jurisdiction maritime transport undertakings whose operations are conducted strictly within a single province. [p. 859]

[25] Le paragraphe 92(10) confère aux législatures provinciales le pouvoir de légiférer sur les travaux et entreprises d'une nature locale autres que ceux qui sont énumérés aux al. 92(10)a) et b) qui visent notamment les lignes de bateaux exploitées au-delà des limites provinciales. Le paragraphe 92(10) permet la réglementation provinciale du transport intra-provincial, tandis que le gouvernement fédéral a compétence sur le transport qui dépasse les limites provinciales et qui relie les provinces à d'autres provinces ou à d'autres pays.

[26] La Cour a statué que les sujets attribués respectivement aux provinces et au gouvernement fédéral par le par. 92(10) ainsi que les exceptions qui y sont prévues restreignent la compétence fédérale prévue au par. 91(10). Dans *Agence Maritime Inc. c. Conseil canadien des relations ouvrières*, par exemple, la Cour devait déterminer de quel ordre de gouvernement relevaient les relations de travail d'une société de transport maritime. Les activités d'Agence Maritime ne dépassant pas, sauf dans de rares cas, les frontières du Québec, elle était une société intraprovinciale au sens où il faut l'entendre pour l'application du par. 92(10), et la compétence fédérale découlant des al. 92(10)a) ou b) ne s'exerçait donc pas à son égard. Agence Maritime soutenait que ses activités de transport maritime relevaient malgré tout de la compétence fédérale prévue au par. 91(10), et qu'elles étaient donc assujetties aux lois fédérales en matière de travail. Le juge Fauteux a confirmé que les entreprises de transport maritime exploitées à l'intérieur d'une province ressortissent à la province, déclarant que les objets attribués exclusivement aux provinces ne sont pas de compétence fédérale :

On ne saurait accueillir l'interprétation suggérée sans être conduit à conclure qu'en édictant les dispositions des art. 91(29) et 92(10)(a) du statut de 1867 [. . .] le Législateur a parlé pour ne rien dire. [. . .] [D]ans un cas comme celui qui nous occupe et sauf en ce qui concerne l'aspect navigation, les dispositions des art. 91(29) et 92(10)(a) et (b) ont collectivement pour effet d'exclure de la compétence du Parlement les entreprises de transport maritime dont les opérations sont effectuées strictement à l'intérieur d'une même province. [p. 859]

[27] The matters explicitly dealt with in s. 92(10) and its exceptions therefore limit the scope of Parliament's authority under s. 91(10). In fact, as Duff J. recognized in the *Reference re Waters and Water-Powers*:

If the subjects included under head 10, s. 91, embrace those falling within . . . “works and undertakings” connected with “navigation and shipping” . . . then . . . the subjects . . . connected with navigation and shipping in sub-heads (a) and (b) of s. 92(10) are nugatory . . . [p. 222]

[28] Section 92(10) concerns the authority over shipping works and undertakings, a power that, as noted, includes the authority to regulate the labour relations of those employed on the work or undertaking. The entire scheme of s. 92(10) turns on the territorial scope of the shipping activities concerned. The principle that has therefore developed about labour relations in the shipping context is that jurisdiction depends on the territorial scope of the activity in question. Since stevedoring is not itself a transportation activity that crosses provincial boundaries, it will not be subject to federal regulation directly under s. 92(10)(a) or (b): *Consolidated Fastfrate Inc. v. Western Canada Council of Teamsters*, 2009 SCC 53, [2009] 3 S.C.R. 407, at paras. 43 and 61. Rather, a stevedoring work or undertaking will be subject to federal labour regulation if it is integral to a federal undertaking in a way that justifies imposing exceptional federal jurisdiction.

[29] That is how this Court has interpreted the *Stevedores Reference*. As previously noted, the eight judges in the *Stevedores Reference* who concluded that the Toronto shipping company was subject to federal labour regulation wrote separate reasons setting out different approaches to support their conclusions, making it unclear whether there was a unifying, underlying ratio.

[30] Tessier argued that it was directly subject to federal labour regulation, relying primarily on the following statement in Abbott J.'s reasons:

[27] Les objets expressément visés par le par. 92(10) et ses exceptions limitent donc la portée de la compétence fédérale conférée au par. 91(10). En fait, comme le juge Duff l'a reconnu dans *Reference re Waters and Water-Powers* :

[TRADUCTION] Si le par. 91(10) englobe les objets qui tombent sous le chef des « travaux et entreprises » liés à la « navigation et [aux] bâtiments ou navires » [. . .] alors [. . .] les objets [. . .] liés à la navigation et aux bâtiments ou navires aux al. 92(10)a) et b) deviennent théoriques . . . [p. 222]

[28] Le paragraphe 92(10) concerne le pouvoir de légiférer sur les travaux et entreprises de transport maritime, un pouvoir qui, comme on l'a vu, s'étend aux conditions de travail de ceux qui y sont employés. Cette disposition s'articule tout entière autour de la portée territoriale des activités visées. Ainsi, le principe qui s'est établi au sujet des relations de travail en contexte de transport maritime est que la compétence dépend de la portée territoriale de l'activité en cause. Puisque le débarquement n'est pas en soi une activité transfrontière de transport, il n'est pas assujéti à la réglementation fédérale par application directe des paragraphes 92(10)a) ou b) : *Consolidated Fastfrate Inc. c. Western Canada Council of Teamsters*, 2009 CSC 53, [2009] 3 R.C.S. 407, par. 43 et 61. Par conséquent, la réglementation fédérale en matière de travail ne s'appliquera aux travaux ou entreprises de débarquement que si ceux-ci font partie intégrante d'une entreprise fédérale d'une façon qui justifie qu'ils relèvent exceptionnellement de la compétence fédérale.

[29] C'est ainsi que la Cour a interprété l'*Affaire des débardeurs*. Comme je l'ai mentionné, les huit juges qui, dans cet arrêt, ont conclu à l'assujettissement de l'entreprise de transport maritime de Toronto à la réglementation fédérale en matière de travail ont rédigé des motifs distincts exposant des raisonnements différents, de sorte qu'il est difficile d'en dégager une possible assise unificatrice.

[30] Tessier a soutenu qu'elle était directement assujéti à la réglementation fédérale en matière de travail, en s'appuyant principalement sur le passage suivant des motifs du juge Abbott :

... the loading and unloading of ships ... is an essential part of the transportation of goods by water. As such, ... it comes within the exclusive legislative authority of Parliament under head 10 of s. 91 of the British North America Act “Navigation and Shipping” [p. 591]

This passage, Tessier argued, established that Parliament has direct jurisdiction over the labour relations of stevedores since stevedoring is an integral part of Parliament’s competence over navigation and shipping.

[31] But over the years, this Court came instead to apply the derivative approach set out in the reasons of Estey J. After noting that the shipping companies which relied on the stevedores operated extra-provincially and came within federal legislative authority, Estey J. concluded as follows:

If . . . the work of stevedoring, as performed under the foregoing contracts, is an integral part or necessarily incidental to the effective operation of these lines of steam ships, legislation in relation thereto can only be competently enacted by the Parliament of Canada. [p. 568]

Because the stevedoring activities of the Toronto company were essential to the federally regulated shipping companies, Estey J. held that federal regulation applied to its employees. (See *Letter Carriers’ Union of Canada*, per Ritchie J., at pp. 185-86, and *United Transportation Union*, at pp. 1136-38.)

[32] In *United Transportation Union*, Dickson C.J. summarized the *Stevedores Reference* as establishing the principle that a company that would otherwise be provincially regulated for purposes of labour relations, might nonetheless come under federal jurisdiction if the effective performance of the federal undertaking that relies on it would not be possible without the services of the related company. Federal jurisdiction over labour relations in such cases is based on a finding that

[TRADUCTION] . . . le chargement et le déchargement de navires [. . .] constituent un élément essentiel du transport de marchandises par les eaux. Pour cette raison, [. . .] ils relèvent de la compétence législative exclusive du Parlement fédéral en vertu de la disposition 10 de l’art. 91 de l’*Acte de l’Amérique du Nord britannique*, intitulé « La navigation et les bâtiments ou navires » . . . [p. 591]

Selon Tessier, ce passage établit que le Parlement exerce une compétence directe sur les relations de travail des débardeurs, le débarquement faisant partie intégrante du chef de compétence fédérale sur la navigation et les bâtiments ou navires.

[31] Avec le temps, toutefois, la Cour en est plutôt venue à appliquer le principe de la compétence dérivée exposé dans les motifs du juge Estey. Après avoir indiqué que les débardeurs fournissaient leurs services à des sociétés de transport exerçant une entreprise extraprovinciale et relevant du pouvoir fédéral, le juge Estey a formulé la conclusion suivante :

[TRADUCTION] Si [. . .] l’arrimage exercé aux termes des contrats ci-dessus constitue une partie intégrante ou nécessairement accessoire de l’exploitation efficace de ces lignes de bateaux à vapeur, la législation qui porte sur lui ne peut être adoptée valablement que par le Parlement du Canada. [p. 568]

Parce que les activités de débarquement de la société torontoise étaient essentielles pour les sociétés de transport maritime relevant de la compétence fédérale, le juge Estey a conclu que la réglementation fédérale était applicable aux débardeurs qu’elle employait. (Voir *Union des facteurs du Canada*, le juge Ritchie, p. 185-186, et *Travailleurs unis des transports*, p. 1136-1138.)

[32] Dans *Travailleurs unis des transports*, le juge en chef Dickson a résumé l’*Affaire des débardeurs* en indiquant qu’elle établissait le principe selon lequel une société dont les relations de travail seraient normalement régies par les lois provinciales pourrait néanmoins relever de la compétence fédérale si l’entreprise fédérale qui fait appel à ses services ne pouvait s’acquitter efficacement de ses activités sans elle. Le rattachement des relations de travail à la compétence fédérale, en de tels

the federal undertaking is dependent to a significant degree on the workers in question. In other words, federal jurisdiction was founded on the relationship between the activity of the stevedores and the relevant federal undertaking, not on the relationship between the stevedoring and the relevant head of power.

[33] Tessier's submission that it qualifies directly as a federal undertaking based on its stevedoring activities is therefore undermined by the fact that the *Stevedores Reference* has been interpreted as a case of derivative jurisdiction. That case did *not* establish that a company that does *any* stevedoring is automatically subject to federal regulation for purposes of labour relations. Any passages in the *Stevedores Reference* which suggest that Parliament has exclusive jurisdiction over the labour relations of all employees engaged in any regular stevedoring must therefore be seen as inconsistent with this Court's subsequent interpretations of that decision.

[34] The effect of the *Stevedores Reference* as interpreted over time, then, is that stevedoring is not an activity that brings an undertaking directly within a federal head of power, at least for purposes of labour relations regulation. Rather, Parliament will only be justified in regulating these labour relations if the stevedoring activities at issue are an integral part of the extra-provincial transportation by ship contemplated under s. 92(10)(a) and (b). This result is consistent with the understanding of the division of powers over shipping under ss. 91(10) and 92(10) and its exceptions reviewed above.

[35] What, then, is the analytical framework for assessing whether a related undertaking is integral to a federal undertaking?

[36] As noted, this Court first adopted the rule of derivative jurisdiction in the *Stevedores Reference*. In *Letter Carriers' Union of Canada*, the Court concluded that an undertaking could be subject to derivative federal labour jurisdiction even if

cas, résulte de la conclusion que l'entreprise fédérale dépend dans une mesure importante des travailleurs en cause. Autrement dit, l'assise de la compétence fédérale est la relation entre l'activité de débardage et l'entreprise fédérale concernée, non la relation entre le débardage et le chef de compétence en cause.

[33] Le fait que l'*Affaire des débardeurs* est considérée comme un cas de compétence dérivée affaiblit l'argument de Tessier selon lequel ses activités de débardage font directement d'elle une entreprise fédérale. Cet arrêt n'établit *pas* que dès qu'une société effectue du débardage ses relations de travail sont automatiquement assujetties à la réglementation fédérale. Tout passage de l'*Affaire des débardeurs* suggérant que le Parlement exerce une compétence exclusive sur les relations de travail de tous les employés effectuant des opérations régulières de débardage doit donc être considéré comme incompatible avec les interprétations subséquentes que la Cour a faites de cette affaire.

[34] Telle qu'elle a été interprétée au fil des ans, l'*Affaire des débardeurs* établit donc que le débardage n'est pas une activité qui fait directement tomber une entreprise sous un chef de compétence fédérale, à tout le moins pour ce qui est des relations de travail. La réglementation fédérale des relations de travail des débardeurs ne sera justifiée que si le débardage forme une partie intégrante du transport maritime extraprovincial envisagé aux al. 92(10)(a) et (b). Ce résultat est compatible avec la conception que nous avons exposée précédemment du partage des pouvoirs opéré par le par. 91(10) ainsi que par le par. 92(10) et ses exceptions en matière de transport maritime.

[35] Quel cadre d'analyse doit en conséquence servir pour déterminer si une entreprise connexe à une entreprise fédérale est une partie intégrante de cette dernière?

[36] On l'a vu, la Cour a commencé à élaborer la règle de la compétence dérivée dans l'*Affaire des débardeurs*. Dans *Union des facteurs du Canada*, elle a conclu que la compétence fédérale dérivée en matière de travail peut jouer même si une

its federally related activities were not all that it did. In that case, the undertaking devoted 90 percent of its time to delivering and collecting mail under contracts with Canada Post and 10 percent to purely local activities. Ritchie J. held that the mail-collecting activity, which was the main and principal part of the undertaking's operation, was essential to the function of the postal service and brought the undertaking within federal labour regulation.

[37] In *Northern Telecom Ltd. v. Communications Workers of Canada*, [1980] 1 S.C.R. 115 (*Northern Telecom 1*), Dickson J. expanded on the rule of derivative qualification and explained the proper analytical framework for assessing whether a related company is vital to a federal undertaking. The issue in that case was whether the employees at Northern Telecom working as supervisors in its Western Region Installation Department were subject to federal or provincial labour jurisdiction. Dickson J. described the analytical framework as follows:

First, one must begin with the operation which is at the core of the federal undertaking. Then the courts look at the particular subsidiary operation engaged in by the employees in question. The court must then arrive at a judgment as to the relationship of that operation to the core federal undertaking, the necessary relationship being variously characterized as “vital”, “essential” or “integral”. [p. 132]

[38] The focus of the analysis is on the relationship between the activity, the particular employees under scrutiny, and the federal operation that is said to benefit from the work of those employees: *United Transportation Union*, at pp. 1138-39. The appeal in *Northern Telecom 1* was dismissed because of the absence of relevant evidence, but the theory behind the framework for assessing derivative labour jurisdiction has been consistently applied by this Court.

[39] In *Canada Labour Relations Board v. Paul L'Anglais Inc.*, [1983] 1 S.C.R. 147, this Court

entreprise n'exerce pas uniquement des activités de nature fédérale. En l'occurrence, l'entreprise visée consacrait 90 p. 100 de son temps à la cueillette et à la livraison de courrier en exécution de contrats conclus avec Postes Canada et 10 p. 100 à des activités purement locales. Le juge Ritchie a statué que la distribution et la levée du courrier, qui constituaient la principale et plus importante partie du travail de l'entreprise, étaient essentielles au fonctionnement du service postal et en faisaient une entreprise assujettie à la réglementation fédérale en matière de travail.

[37] Dans *Northern Telecom Ltée c. Travailleurs en communication du Canada*, [1980] 1 R.C.S. 115 (*Northern Telecom 1*), le juge Dickson a étoffé la règle de qualification de la compétence dérivée et expliqué le cadre d'analyse devant servir à déterminer si une société connexe est essentielle à une entreprise fédérale. Il s'agissait dans cette affaire de déterminer si les employés travaillant comme surveillants pour le service d'installation de la région de l'ouest de Northern Telecom étaient régis par les lois fédérales ou par les lois provinciales en matière de travail. Le juge Dickson a ainsi décrit le cadre d'analyse :

Premièrement, il faut examiner l'exploitation principale de l'entreprise fédérale. On étudie ensuite l'exploitation accessoire pour laquelle les employés en question travaillent. En dernier lieu on parvient à une conclusion sur le lien entre cette exploitation et la principale entreprise fédérale, ce lien nécessaire étant indifféremment qualifié « fondamental », « essentiel » ou « vital ». [p. 132]

[38] L'analyse met l'accent sur la relation entre l'activité, les employés concernés et l'entreprise fédérale à laquelle le travail des employés est censé profiter : *Travailleurs unis des transports*, p. 1138-1139. Dans *Northern Telecom 1*, le pourvoi a été rejeté à cause de l'insuffisance de la preuve, mais, depuis, la Cour a généralement appliqué les principes sous-tendant le cadre d'analyse applicable en matière de compétence dérivée relative au travail qui y sont énoncés.

[39] Dans *Conseil canadien des relations du travail c. Paul L'Anglais Inc.*, [1983] 1 R.C.S. 147, la

considered which level of government had labour jurisdiction over the employees of two subsidiaries of Télé-Métropole Inc., a federal undertaking involved in television broadcasting. Paul L'Anglais Inc. engaged in selling sponsored television air time and J.P.L. Productions Inc. produced programs and commercial messages. The companies were related in a corporate sense, the parent company was the subsidiaries' principal customer, and the parent benefitted from the subsidiaries' services. Nonetheless, Chouinard J. concluded that a television broadcasting undertaking could function effectively without the services provided by the subsidiary undertakings, meaning that these activities were not indispensable to the federal undertaking. Provincial labour jurisdiction was therefore found to apply.

[40] *Northern Telecom Canada Ltd. v. Communication Workers of Canada*, [1983] 1 S.C.R. 733 (*Northern Telecom 2*), involved different installation employees at Northern Telecom, but the constitutional issue was the same as it was in *Northern Telecom 1*: whether the installers should be under federal or provincial labour jurisdiction. More specifically, the question was whether these Telecom employees provided services that were vital to Bell Canada, a federal undertaking.

[41] In concluding that the labour relations of Telecom's installers fell under federal jurisdiction, Estey J. generally followed the approach developed by Dickson J. in *Northern Telecom 1*:

The almost complete integration of the installers' daily work routines with the task of establishing and operating the telecommunications network makes the installation work an integral element in the federal works. The installation teams work the great bulk of their time on the premises of the telecommunications network. The broadening, expansion and refurbishment of the network is a joint operation of the staffs of Bell and Telecom. The expansion or replacement of the switching and transmission equipment, vital in itself to the continuous operation of the network, is closely

Cour devait décider quel niveau de gouvernement était compétent en matière de travail à l'égard des employés de deux filiales de Télé-Métropole Inc. — société fédérale de télédiffusion —, soit Paul L'Anglais Inc., qui s'occupait de la vente de temps de commandite d'émissions de télévision et J.P.L. Productions Inc., qui produisait des émissions et des commerciaux. Les sociétés connexes et l'entreprise fédérale partageaient des liens sociaux, la société mère étant la principale cliente des filiales et tirant profit des services que celles-ci lui fournissaient. Le juge Chouinard n'en a pas moins estimé qu'une entreprise de télédiffusion pouvait être exploitée efficacement sans les services fournis par les filiales, c'est-à-dire que les activités menées par ces dernières n'étaient pas indispensables à l'entreprise fédérale, et que c'est donc la compétence provinciale en matière de travail qui s'appliquait.

[40] *Northern Telecom Canada Ltée c. Syndicat des travailleurs en communication du Canada*, [1983] 1 R.C.S. 733 (*Northern Telecom 2*), portait sur des employés d'installation différents, mais posait la même question constitutionnelle que *Northern Telecom 1*: les installateurs relevaient-ils de la compétence fédérale ou de la compétence provinciale en matière de travail? Plus précisément, il s'agissait de déterminer si ces employés fournissaient des services vitaux pour Bell Canada, une entreprise fédérale.

[41] Pour conclure que les relations de travail des installateurs de Telecom relevaient de la compétence fédérale, le juge Estey a généralement appliqué le raisonnement élaboré par le juge Dickson dans *Northern Telecom 1*:

L'intégration presque totale du travail quotidien des installateurs aux tâches d'établissement et d'exploitation du réseau de télécommunications fait du travail d'installation un élément intégral de l'entreprise fédérale. Les équipes d'installation travaillent la plupart du temps dans les locaux occupés par le réseau de télécommunications. L'agrandissement, l'expansion et l'amélioration du réseau constituent une opération conjointe du personnel de Bell et de celui de Telecom. L'expansion ou le remplacement de l'équipement de commutation et de transmission, qui est en lui-même essentiel à

integrated with the communications delivery systems of the network. All of this work consumes a very high percentage of the work done by the installers.

l'exploitation continue du réseau, est intimement intégré aux systèmes de prestation des communications du réseau. Tout ce travail absorbe une très grande proportion du travail des installateurs.

... The assignment of these labour relations to the federal sphere reflects the nature of the work of the employees in question, the relationship between their services and the federal works, the geographic realities of the interprovincial scope of the work of these employees transcending as they do several provincial boundaries, and the close and complete integration of the work of these employees and the daily expansion, refurbishment and modernization of this extensive telecommunication facility. [*Northern Telecom 2*, at pp. 766-68]

... L'attribution de ces relations de travail au domaine fédéral correspond à la nature du travail des employés en cause, au rapport entre leurs services et l'entreprise fédérale, aux réalités géographiques de la portée interprovinciale du travail de ces employés puisqu'elles traversent plusieurs limites provinciales, à l'intégration complète du travail de ces employés et à l'expansion, la rénovation et la modernisation quotidiennes de cette grande entreprise de télécommunication. [*Northern Telecom 2*, p. 766-768]

[42] Dickson J. concurred in the result but wrote separate reasons. He noted first that the installers were functionally separate from the rest of Telecom's operations. Second, he noted that Bell's ownership interest in Telecom made it somewhat easier to conclude that a segment of Telecom's operations was an integral part of Bell's operations. Third, he confirmed that involvement with Bell was the predominant part of the installers' work, occupying 80 percent of their time. Finally, the physical and operational connection between the installers and Bell was significant. The installers' services were therefore found to be an essential part of Bell's operations.

[42] Le juge Dickson a souscrit à ce résultat, mais a rédigé des motifs distincts. Premièrement, il a fait remarquer que les installateurs étaient fonctionnellement séparés du reste des opérations de Telecom. Deuxièmement, il a indiqué que la participation de Bell dans Telecom aidait quelque peu à conclure qu'un secteur des activités de Telecom faisait partie intégrante de celles de Bell. Troisièmement, il a confirmé que la majeure partie du travail des installateurs, soit 80 p. 100 de leur temps environ, était destinée à Bell. Enfin, le lien matériel et opérationnel entre les installateurs et Bell était important. Par conséquent, il a estimé que les services des installateurs représentaient une partie essentielle des activités de Bell.

[43] In *United Transportation Union*, this Court considered whether employees who worked for Central Western Railway Corp. were subject to provincial or federal labour regulation. Central Western operated a railway line located entirely within Alberta. The line had been purchased from Canadian National Railway (CN) with its financial assistance and was joined to the CN rail network at one point. After concluding that Central Western was not itself an inter-provincial railway under s. 92(10)(a) of the *Constitution Act, 1867*, Dickson C.J. considered whether the line was integral to CN, a federal undertaking. He noted that there was no daily or simultaneous connection between the two enterprises. Nor could it be said that CN was dependent on the services of Central

[43] Dans *Travailleurs unis des transports*, la Cour a examiné si les employés de Central Western Railway Corp. étaient assujettis à la réglementation fédérale ou à la réglementation provinciale en matière de travail. Central Western exploitait une voie ferrée entièrement située en Alberta qu'elle avait acquise de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) avec l'aide financière de cette dernière et qui comptait un point de raccordement avec le réseau de celle-ci. Après avoir conclu que Central Western n'exploitait pas un chemin de fer interprovincial au sens où il faut l'entendre pour l'application de l'al. 92(10)a) de la *Loi constitutionnelle de 1867*, le juge en chef Dickson a examiné si la voie ferrée formait une partie intégrante de l'entreprise du CN, une entreprise fédérale. Il a signalé

Western — in fact, CN was trying to abandon the Central Western rail line, indicating that the line was not vital to CN's operations. Something more than physical connection and a mutually beneficial commercial relationship with a federal undertaking was required to satisfy the functional integration test. Because the requisite degree of integration was lacking, Central Western's employees were subject to presumptive provincial labour regulation.

[44] In *Westcoast Energy Inc. v. Canada (National Energy Board)*, [1998] 1 S.C.R. 322, this Court considered whether the federal government had the power to regulate two gas processing plants and related gathering facilities that Westcoast Energy Inc. proposed to build in northern British Columbia. The gathering and processing facilities were located wholly within the province of British Columbia, but a majority in this Court held that the facilities came within federal jurisdiction because the processed gas was transported into an inter-provincial pipeline that Westcoast owned and operated. For the majority, then, this was a case of direct federal jurisdiction. Westcoast operated a single, indivisible undertaking that operated within a field of federal legislative competence, namely, as an inter-provincial transportation undertaking under s. 92(10)(a) of the *Constitution Act, 1867*.

[45] McLachlin J., writing in dissent, framed the case differently and in a way that is of particular assistance in this case. After noting that the gathering and processing plants themselves were not inter-provincial transportation undertakings (the direct jurisdiction test), she held that they could only be subject to federal regulation if they were integral to the inter-provincial pipelines. In applying the derivative approach, she emphasized that exceptional federal jurisdiction would only be justified when the related operation was functionally connected to the federal undertaking in such

qu'il n'existait pas de lien quotidien ou de simultanéité entre les deux entreprises et qu'on ne pouvait dire que le CN dépendait des services de Central Western — en fait, le CN tentait d'abandonner la ligne de chemin de fer de Central Western, signe que cette ligne ne constituait pas une partie vitale des opérations du CN. Selon le juge en chef Dickson, il fallait davantage que l'existence d'un lien matériel et de relations commerciales mutuellement avantageuses avec une entreprise fédérale pour satisfaire au critère d'intégration fonctionnelle. Par conséquent, il a conclu que le degré d'intégration nécessaire faisant défaut, la présomption d'application de la réglementation provinciale du travail s'appliquait à l'égard des employés de Central Western.

[44] Dans *Westcoast Energy Inc. c. Canada (Office national de l'énergie)*, [1998] 1 R.C.S. 322, la Cour a examiné si la réglementation fédérale était applicable à deux usines de traitement de gaz naturel et aux installations de collecte afférentes que Westcoast Energy Inc. proposait de construire dans le nord de la Colombie-Britannique. Les installations de collecte et de traitement étaient entièrement situées dans la province. La Cour a statué malgré tout à la majorité qu'elles relevaient de la compétence fédérale parce que le gaz naturel traité était transporté dans un gazoduc interprovincial possédé et exploité par Westcoast. Les juges de la majorité ont estimé qu'il s'agissait donc d'un cas où il y avait compétence fédérale directe. Westcoast exploitait une entreprise unique et indivisible qui tombait dans un champ de compétence fédérale, le transport interprovincial, aux termes de l'al. 92(10)a) de la *Loi constitutionnelle de 1867*.

[45] La juge McLachlin, dans des motifs dissidents, a analysé la question différemment, d'une manière qui donne un éclairage particulièrement utile en l'espèce. Après avoir signalé que les installations de collecte et de traitement n'étaient pas en elles-mêmes des entreprises de transport interprovincial (le critère de la compétence directe), elle a indiqué qu'elles ne pouvaient alors être assujetties à la réglementation fédérale que si elles faisaient partie intégrante de gazoducs interprovinciaux. Appliquant le raisonnement relatif à la compétence dérivée, elle a posé que la compétence fédérale

an integral way that it lost its distinct provincial character and moved into the federal sphere (para. 111). Like Dickson C.J. in *United Transportation Union*, McLachlin J. noted that the test is flexible. Different decisions have emphasized different factors and there is no simple litmus test (paras. 125 and 128). She considered the common management of and interconnection between the facilities and the pipeline and the dependency of the pipeline on the facilities and concluded that the facilities retained their distinct non-transportation identity. They were not vital, in the requisite constitutional sense, to the inter-provincial pipeline.

[46] So this Court has consistently considered the relationship from the perspective both of the federal undertaking and of the work said to be integrally related, assessing the extent to which the effective performance of the federal undertaking was dependent on the services provided by the related operation, and how important those services were to the related work itself.

[47] Applying these principles to the facts of this case, can it be said that Tessier's stevedoring activities are integral to a federal undertaking in a way that justifies imposing exceptional federal jurisdiction for purposes of labour relations?

[48] To date, this Court has applied the derivative jurisdiction test for labour relations in two contexts. First, it has confirmed that federal labour regulation may be justified when the services provided to the federal undertaking form the exclusive or principal part of the related work's activities (*Stevedores Reference; Letter Carriers' Union of Canada*).

[49] Second, this Court has recognized that federal labour regulation may be justified when the services provided to the federal undertaking are

d'exception ne se justifiait que s'il existait entre l'opération connexe et l'entreprise fédérale un lien fonctionnel si essentiel qu'il faisait perdre à l'opération son caractère provincial distinct et la faisait tomber dans la sphère fédérale (par. 111). Comme le juge en chef Dickson dans *Travailleurs unis des transports*, elle a pris soin de mettre en relief la souplesse du critère applicable. En effet, des décisions différentes ont mis l'accent sur des facteurs différents, et il n'existe pas de critère simple et décisif (par. 125 et 128). Elle a tenu compte de la gestion commune et de l'interconnexion des usines et du gazoduc ainsi que de la dépendance du pipeline à l'égard des usines de traitement. Elle a néanmoins conclu que ces usines conservaient leur identité propre non liée au transport et qu'elles ne formaient pas une partie essentielle, au sens requis par la Constitution, du gazoduc interprovincial.

[46] Ainsi, la Cour a généralement examiné le lien entre l'entreprise fédérale et l'activité censée en former une partie intégrante dans la perspective de chacune, évaluant dans quelle mesure l'exploitation efficace de l'entreprise fédérale dépendait des services fournis par l'entreprise connexe et soulevant l'importance de ces services pour l'entreprise connexe elle-même.

[47] Peut-on dire, en appliquant ces principes aux faits de la présente espèce, que les activités de débarbage de Tessier font partie intégrante d'une entreprise fédérale au point de justifier que la compétence fédérale exceptionnelle en matière de relations de travail s'exerce à l'égard de ses employés?

[48] Jusqu'à présent, la Cour a appliqué le critère relatif à la compétence dérivée en matière de relations de travail dans deux contextes. Premièrement, elle a confirmé que l'assujettissement à la réglementation fédérale peut être justifié lorsque les services fournis à l'entreprise fédérale constituent la totalité ou la majeure partie de l'entreprise connexe (*Affaire des débardeurs; Union des facteurs du Canada*).

[49] Deuxièmement, la Cour a reconnu qu'il pourrait pareillement être justifié d'appliquer la réglementation fédérale lorsque les services fournis à

performed by employees who form a functionally discrete unit that can be constitutionally characterized separately from the rest of the related operation. In *Northern Telecom 2*, for example, the installers were functionally independent of the rest of Telecom. This Court was therefore able to assess the essential operational nature of the installation department as a separate entity, as Dickson J. noted:

... the installers are functionally quite separate from the rest of Telecom's operations. The installers ... never actually work on Telecom premises; they work on the premises of their customers. In respect of Bell Canada, the installation is primarily on Bell Canada's own premises and not on the premises of Bell Canada's customers. ... The installers have no real contact with the rest of Telecom's operations. Telecom's core manufacturing operations are conceded to fall under provincial jurisdiction, but there would be nothing artificial in concluding that Telecom's installers come under different constitutional jurisdiction. [pp. 770-71]

(See also *Ontario Hydro*, where the employees who fell under federal jurisdiction were only those employed on or in connection with facilities for the production of nuclear energy; *Johnston Terminals and Storage Ltd. v. Vancouver Harbour Employees' Association Local 517*, [1981] 2 F.C. 686 (C.A.), and *Acton Transport Ltd. v. British Columbia (Director of Employment Standards)*, 2010 BCCA 272, 5 B.C.L.R. (5th) 1, where certain workers were severable from their employer's overall operation and were therefore subject to different labour jurisdiction.)

[50] This appeal is the first time this Court has had the opportunity to assess the constitutional consequences when the employees performing the work do not form a discrete unit and are fully integrated into the related operation. It seems to me that even if the work of those employees is vital to the functioning of a federal undertaking, it will not render federal an operation that is otherwise local if the work represents an insignificant part of the employees' time or is a minor aspect of the essential ongoing nature of the operation: *Consumers' Gas Co. v. National Energy Board* (1996), 195 N.R.

l'entreprise fédérale sont exécutés par des employés appartenant à une unité fonctionnelle particulière qui peut se distinguer structurellement sur le plan constitutionnel du reste de l'entreprise connexe. Dans *Northern Telecom 2*, par exemple, les installateurs formaient un groupe opérationnellement indépendant du reste de Telecom. La Cour a donc pu considérer que la nature opérationnelle essentielle du service d'installation en faisait une entité distincte, comme l'a indiqué le juge Dickson :

... les installateurs sont assez distincts, pour ce qui est de leurs fonctions, du reste des opérations de Telecom. [...] Ils ne travaillent jamais dans les locaux de Telecom; ils travaillent dans les locaux de leurs clients. Quant à Bell Canada, l'installation se fait principalement dans ses locaux mêmes et non chez ses clients. [...] Les installateurs n'ont aucun contact véritable avec les autres opérations de Telecom. Les opérations principales de fabrication de Telecom tombent, de l'aveu des parties, sous la compétence provinciale, mais il n'y a absolument rien d'artificiel à conclure que les installateurs de Telecom relèvent d'une compétence constitutionnelle différente. [p. 770-771]

(Voir aussi *Ontario Hydro*, où seules les personnes travaillant dans le cadre des installations de production d'énergie nucléaire étaient assujetties à la réglementation fédérale; *Johnston Terminals and Storage Ltd. c. Association des employés du port de Vancouver, section locale 517*, [1981] 2 C.F. 686 (C.A.), et *Acton Transport Ltd. c. British Columbia (Director of Employment Standards)*, 2010 BCCA 272, 5 B.C.L.R. (5th) 1, où le travail de certains employés pouvait être séparé de l'entreprise générale de l'employeur et relevait, par conséquent, d'une compétence différente en matière de travail.)

[50] Le présent pourvoi offre à la Cour une première occasion d'examiner les conséquences constitutionnelles d'une situation où des employés qui exécutent le travail ne forment pas une unité de travail distincte et sont pleinement intégrés à l'entreprise connexe. J'estime que même si le travail de ces employés est essentiel au fonctionnement d'une entreprise fédérale, cela n'a pas pour effet de rendre fédérale une entreprise autrement locale si ce travail ne représente qu'une partie négligeable de l'emploi du temps des employés ou qu'un aspect mineur de la nature essentielle constante de l'exploitation :

150 (C.A.); *R. v. Blenkhorn-Sayers Structural Steel Corp.*, 2008 ONCA 789, 304 D.L.R. (4th) 498; and *International Brotherhood of Electrical Workers, Local 348 v. Labour Relations Board* (1995), 168 A.R. 204 (Q.B.). See also *General Teamsters, Local Union No. 362 v. MacCosham Van Lines Ltd.*, [1979] 1 C.L.R.B.R. 498; M. Patenaude, “L’entreprise qui fait partie intégrante de l’entreprise fédérale” (1991), 32 *C. de D.* 763, at pp. 791-99; and Brun, Tremblay and Brouillet, at p. 544.

[51] In this sense, Tessier’s acknowledgment that it operates an indivisible undertaking works against its position that its stevedoring employees render the whole company subject to federal regulation. If Tessier *itself* was an inter-provincial transportation undertaking, it would be justified in assuming that the percentage of its activities devoted to local versus extra-provincial transportation would not be relevant: *Attorney-General for Ontario v. Winner*, [1954] A.C. 541. But since Tessier can only qualify derivatively as a federal undertaking, federal jurisdiction is only justified if the federal activity is a significant part of its operation.

[52] In *Consumers’ Gas*, for example, an inter-provincial pipeline carried 13 percent of Consumers’ total volume and was an integrated part of Consumers’ overall distribution system. In concluding that this indivisible undertaking was a local one, Hugessen J.A. placed particular emphasis on the fact that the inter-provincial aspect of the system was a relatively minor part of Consumers’ operations:

While it is clear that in cases of primary instance federal jurisdiction under s. 92(10)(a) it is enough that only a minor part of the undertaking be interprovincial so long as it is performed on a continuous and regular basis . . . , the rule is otherwise in cases of secondary instance federal jurisdiction. In such cases the focus is not on the interprovincial undertaking but rather on an undertaking which, by definition, is primarily provincial and the inquiry is to determine whether such undertaking has become federal by reason of its integration

Consumers’ Gas Co. c. Canada (Office national de l’énergie), [1996] A.C.F. n° 320 (QL) (C.A.); *R. c. Blenkhorn-Sayers Structural Steel Corp.*, 2008 ONCA 789, 304 D.L.R. (4th) 498; et *International Brotherhood of Electrical Workers, Local 348 c. Labour Relations Board* (1995), 168 A.R. 204 (B.R.). Voir aussi *General Teamsters, Local Union No. 362 c. MacCosham Van Lines Ltd.*, [1979] 1 C.L.R.B.R. 498; M. Patenaude, « L’entreprise qui fait partie intégrante de l’entreprise fédérale » (1991), 32 *C. de D.* 763, p. 791-799; et Brun, Tremblay et Brouillet, p. 544.

[51] En ce sens, la reconnaissance par Tessier qu’elle exploite une entreprise indivisible met à mal sa thèse voulant que la présence d’employés faisant du débardage assujettisse toute la société à la réglementation fédérale. Si Tessier *elle-même* était une entreprise interprovinciale de transport, elle pourrait valablement présumer de la non-pertinence du pourcentage de ses activités consacrées au transport local par rapport au transport extraprovincial : *Attorney-General for Ontario c. Winner*, [1954] A.C. 541. Or, comme ce n’est que de façon dérivée qu’elle peut être qualifiée d’entreprise fédérale, elle ne peut relever de la compétence fédérale que si l’activité fédérale compte pour une part importante de son exploitation.

[52] Dans *Consumers’ Gas*, par exemple, un gazoduc interprovincial acheminait 13 p. 100 du volume total de gaz de Consumers et faisait partie intégrante de son réseau global de distribution. Pour conclure que cette entreprise indivisible était de nature locale, le juge Hugessen s’est appuyé plus particulièrement sur le fait que l’aspect interprovincial du réseau représentait une fraction relativement minime de l’activité de Consumers :

Bien qu’il soit évident que, dans les cas de compétence fédérale principale visés par l’alinéa 92(10)a, il suffit que seulement une partie minime de l’entreprise soit interprovinciale pourvu qu’elle soit exploitée de façon continue et régulière [. . .], la règle est différente dans les cas de compétence fédérale secondaire. En pareil cas, l’accent est mis non pas sur l’entreprise interprovinciale, mais sur une entreprise qui est, par définition, principalement provinciale, et la question qui se pose alors est celle de savoir si cette entreprise est devenue

with a core federal undertaking. For such purposes it is clearly not enough if the provincial undertaking's involvement in the federal undertaking is only minor in extent or casual in nature. . . . Here, [the federally-related activity] represents only 13% of the total volume received by Consumers' In our view, such a minor part of Consumers' business . . . cannot serve to bring it under federal jurisdiction. [Emphasis added; citations omitted; para. 10.]

[53] Similarly, in *Blenkhorn-Sayers*, Sharpe J.A. concluded that the construction companies in question were single indivisible undertakings which had not created definable, discrete units exclusively devoted to the federally related activity. Two aspects of the companies' works were under review. The federal activity represented up to 15 percent of the companies' overall operations in one case and 29 percent in the other. On these facts, Sharpe J.A. concluded that exempting the employees in question from the uniform operation of provincial labour legislation would be inconsistent with the coherent application of constitutional principles (para. 32).

[54] Finally, in *International Brotherhood of Electrical Workers, Local 348*, the court noted that providing regular and important services to a federal undertaking is not sufficient to bring a related undertaking within federal jurisdiction over labour relations. In that case, the related operation's federally related services were "not casual" but also "not predominant", representing about one quarter of the undertaking's overall operations (para. 15).

[55] In short, if there is an indivisible, integrated operation, it should not be artificially divided for purposes of constitutional classification. Only if its dominant character is integral to a federal undertaking will a local work or undertaking be federally regulated; otherwise, jurisdiction remains with the province. As McLachlin J. said in her dissenting reasons in *Westcoast Energy*:

The local work or undertaking must, by virtue of its relationship to the interprovincial work or undertaking,

fédérale en raison de son intégration à une entreprise fédérale principale. À cette fin, il ne suffit manifestement pas que la participation de l'entreprise provinciale à l'entreprise fédérale soit minime ou occasionnelle. [. . .] En l'espèce [l'activité connexe fédérale] ne représente que 13 % de la quantité totale reçue par la Consumers' de la part de la TCPL. À notre avis, une fraction aussi minime de l'entreprise de Consumers' [. . .] ne suffit pas à la faire relever de la compétence fédérale. [Je souligne; références omises; par. 10.]

[53] De la même façon, le juge Sharpe a conclu, dans *Blenkhorn-Sayers*, que les sociétés de construction en cause étaient des entreprises uniques indivisibles, et qu'elles n'avaient pas créé de secteurs distincts définissables œuvrant uniquement à des activités relevant de la sphère fédérale. Deux aspects de l'activité des sociétés étaient examinés. L'activité fédérale représentait jusqu'à 15 p. 100 de l'activité globale dans un cas et 29 p. 100 dans l'autre. Compte tenu de ces faits, le juge Sharpe a estimé que l'exclusion des employés visés de l'application uniforme des lois provinciales sur le travail porterait atteinte à la cohérence de l'application des principes constitutionnels (par. 32).

[54] Enfin, dans *International Brotherhood of Electrical Workers, Local 348*, la cour a indiqué que la fourniture régulière de services importants à une entreprise fédérale ne suffit pas à faire relever les relations de travail de l'entreprise connexe de la compétence fédérale. Dans cette affaire, les services connexes fournis à l'entreprise fédérale n'étaient [TRADUCTION] « pas intermittents », mais ils n'étaient pas non plus [TRADUCTION] « prédominants »; ils représentaient moins du quart de l'activité de l'entreprise (par. 15).

[55] Pour résumer, une entreprise indivisible et intégrée ne doit pas être artificiellement scindée aux fins de classification constitutionnelle. Des travaux et entreprises locaux ne seront assujettis à la réglementation fédérale que si leur nature dominante fait partie intégrante d'une entreprise fédérale; autrement, ils continuent à relever de la province. Comme la juge McLachlin l'a précisé dans sa dissidence, dans l'arrêt *Westcoast Energy* :

L'ouvrage ou l'entreprise de nature locale doit, en raison de son lien avec l'ouvrage ou l'entreprise de nature

essentially function as part of the interprovincial entity and lose its distinct character. In the context of an interprovincial transportation or communication entity, to be functionally integrated, the local work or undertaking, viewed from the perspective of its normal day-to-day activities, must be of an interprovincial nature — that is, be what might be referred to as an “interconnecting undertaking”. . . . If the dominant character of the local work or undertaking, viewed functionally, is something distinct from interprovincial transportation or communication, it remains under provincial jurisdiction. [Emphasis added; citations omitted; para. 124.]

[56] As noted, at the relevant time, Tessier devoted the majority of its efforts to non-shipping activities, including renting cranes for construction work and industrial maintenance, renting heavy equipment other than cranes, and intra-provincial transportation. Its stevedoring activities accounted for 14 percent of Tessier’s overall revenue and 20 percent of the salaries paid to employees. Tessier’s employees were fully integrated, and worked across the different sectors of the organization.

[57] Tessier had a fleet of 25 cranes which were used for various purposes: construction work, industrial maintenance, and loading and unloading ships. Two of those cranes were permanently installed at the Baie-Comeau dock and one at the Matane dock. Tessier was responsible for the loading and unloading of certain products that arrived in, or were shipped from, Matane, Sept-Îles, Havre-Saint-Pierre and Baie-Comeau. In Matane, Tessier’s crane was used for loading paper pulp. At Baie-Comeau, the cranes were used to load newspaper, timber, and aluminum that was destined for overseas shipment. Some of these materials were loaded with assistance from cranes that were attached to the ships themselves and operated by employees of the shipping company. Finally, Tessier worked with Windsor Salt, which transports salt coming from Nova Scotia by ship to Sept-Îles or Havre-Saint-Pierre for use in salting the roads during the winter months. Tessier provided manpower to operate cranes installed on these ships. At

interprovinciale, être essentiellement exploité en tant que partie de l’entité interprovinciale et perdre son caractère distinct. Dans le cas d’une entreprise de transport ou de communication interprovinciale, l’ouvrage ou l’entreprise de nature locale doit, pour être fonctionnellement intégré, être de nature interprovinciale du point de vue de ses activités quotidiennes normales — c’est-à-dire constituer ce qu’on pourrait appeler une « entreprise interprovinciale ou internationale » [. . .] Si l’ouvrage ou l’entreprise de nature locale a, sur le plan de son fonctionnement, un caractère dominant différent du transport interprovincial ou des communications interprovinciales, cet ouvrage ou cette entreprise continue de relever de la compétence provinciale. [Je souligne; références omises; par. 124.]

[56] Je le répète, à l’époque en cause en l’espèce, la plus grande partie de l’activité de Tessier ne concernait pas le transport maritime; Tessier s’occupait entre autres de location de grues pour des travaux de construction et d’entretien industriel, de location d’autres types de machinerie lourde et de transport intraprovincial. Le débardage ne comptait que pour 14 p. 100 de son chiffre d’affaires total et ne représentait que 20 p. 100 des salaires versés aux employés qui étaient par ailleurs totalement intégrés et travaillaient dans les différents secteurs de l’entreprise.

[57] Tessier disposait d’un parc de 25 grues qui servaient à diverses fins : construction, entretien industriel ainsi que chargement et déchargement de navires. Deux des grues étaient installées de façon permanente au quai de Baie-Comeau, et une, au quai de Matane. Tessier veillait au chargement et au déchargement de certains produits livrés à Matane, Sept-Îles, Havre-Saint-Pierre et Baie-Comeau ou expédiés de ces localités. La grue installée à Matane servait au chargement de pâte à papier; celles de Baie-Comeau étaient utilisées pour le chargement de papier journal, de bois de sciage et d’aluminium destinés à l’expédition outremer. Certaines de ces marchandises étaient chargées à l’aide de grues fixées aux navires eux-mêmes et manœuvrées par des employés de la société de transport maritime. Enfin, Tessier travaillait avec la Société canadienne de sel ltée qui transportait du sel expédié de la Nouvelle-Écosse à Sept-Îles ou à Havre-Saint-Pierre par bateau, pour utilisation sur les routes pendant les mois d’hiver. Tessier

least some of the shipping companies that Tessier serviced operated across provincial boundaries and were therefore federal undertakings.

[58] What emerges from this factual review is that Tessier's stevedoring services were not performed by a discrete unit and represented only a small part of its overall operation. Tessier's employees are an indivisible workforce who work interchangeably in various tasks throughout the company. To the extent that any of Tessier's employees perform stevedoring activities, they do so only occasionally. Crane operators who work at a construction site one day might assist in unloading ships the next day.

[59] In short, Tessier's essential operational nature is local, and its stevedoring activities, which are integrated with its overall operations, form a relatively minor part of Tessier's overall operation. Not to retain provincial hegemony over these employees would subject them to federal regulation based on intermittent stevedoring, notwithstanding that the major part of Tessier's work consists of provincially regulated activities.

[60] Though it is no longer of relevance in light of this conclusion, it is worth noting that we have, in any event, little evidence that Tessier's stevedoring services were integral to the federal shipping companies it serviced. Tessier focused its argument on establishing that it was a federal shipping company directly under s. 91(10) or s. 92(10) and did not lead any evidence to show any derivative link to federal shipping undertakings. As a result, while we know that Tessier provided some shipping companies with cranes and operators to assist with the loading and unloading of their ships, we do not know much else.

fournissait les services de grutiers pour manœuvrer les grues installées sur ces navires. Quelques-unes, à tout le moins, des sociétés de transport maritime clientes de Tessier, étaient des entreprises fédérales en raison de leurs opérations interprovinciales.

[58] Il ressort de cet examen factuel que les services de débardage de Tessier n'étaient pas exécutés par une unité distincte et qu'ils ne représentaient qu'une petite partie de l'activité de l'entreprise. Les employés de Tessier constituent une main-d'œuvre indivisible employée indifféremment à différentes tâches au sein de l'entreprise. Dans la mesure où des employés de Tessier effectuaient du débardage, ils ne le faisaient que de façon occasionnelle. Des grutiers assignés une journée à un chantier de construction pouvaient le lendemain travailler au déchargement de navires.

[59] Bref, Tessier est fonctionnellement de nature essentiellement locale, et ses services de débardage, qui sont intégrés à ses autres activités, constituent une partie relativement minime de son entreprise globale. Écarter la compétence provinciale à l'égard de ses employés entraînerait leur assujettissement à la réglementation fédérale sur le fondement d'activités intermittentes de débardage, en dépit du fait que l'activité de Tessier est principalement constituée d'activités assujetties à la réglementation provinciale.

[60] Bien que ce point ne soit plus déterminant en raison de la conclusion formulée précédemment, il convient aussi de signaler que nous avons, de toute manière, peu d'éléments de preuve établissant que les services de débardage de Tessier faisaient partie intégrante des sociétés fédérales de transport maritime auxquelles ils étaient destinés. Tessier cherchait principalement à établir qu'elle était une entreprise fédérale de transport maritime directement visée par les par. 91(10) ou 92(10), si bien qu'elle n'a pas présenté de preuve se rapportant au statut d'entreprise connexe à des entreprises fédérales de transport maritime. Par conséquent, bien que nous sachions que Tessier a fourni des grues et des grutiers à des sociétés de transport maritime pour le chargement ou le déchargement de leurs navires, nous n'en savons pas beaucoup plus.

[61] To be relevant at all, a federal undertaking's dependency on a related operation must be ongoing. Yet we have no information about the corporate relationship between Tessier and the shipping companies, whether Tessier's stevedoring activities were the result of long-term or short-term contracts, or whether those contracts could be terminated on short notice. There is nothing, in short, to demonstrate the extent to which the shipping companies were dependent on Tessier's employees. As a result, as in the Court of Appeal, no conclusions could even have been drawn about whether those of Tessier's employees who occasionally performed stevedoring activities were integral to federal shipping undertakings. This too argues against imposing exceptional federal jurisdiction.

[62] I would dismiss the appeal with costs.

Appeal dismissed with costs.

Solicitors for the appellant: Fasken Martineau DuMoulin, Québec.

Solicitors for the respondent: Vigneault Thibodeau Bergeron, Québec.

Solicitor for the intervener the Attorney General of Ontario: Attorney General of Ontario, Toronto.

Solicitor for the intervener the Attorney General of Quebec: Attorney General of Quebec, Québec.

Solicitor for the intervener the Attorney General of British Columbia: Attorney General of British Columbia, Victoria.

[61] Pour être pertinente, la dépendance d'une entreprise fédérale à l'égard d'une entreprise connexe doit être constante. Or, nous ne disposons d'aucun renseignement au sujet de la relation entre Tessier et les sociétés de transport maritime et nous ignorons si les activités de débardage de Tessier découlaient de contrats à long ou à court terme ou si ces contrats pouvaient prendre fin à brève échéance. Bref, rien n'établit dans quelle mesure les sociétés de transport dépendaient des employés de Tessier. Comme l'a indiqué la Cour d'appel, il n'était pas même possible de tirer de conclusion concernant la question de savoir si les employés de Tessier qui effectuaient occasionnellement du débardage étaient indispensables pour les entreprises fédérales de transport maritime. Cet élément milite lui aussi contre l'application de la compétence fédérale d'exception.

[62] Je suis d'avis de rejeter le pourvoi avec dépens.

Pourvoi rejeté avec dépens.

Procureurs de l'appelante : Fasken Martineau DuMoulin, Québec.

Procureurs de l'intimée : Vigneault Thibodeau Bergeron, Québec.

Procureur de l'intervenant le procureur général de l'Ontario : Procureur général de l'Ontario, Toronto.

Procureur de l'intervenant le procureur général du Québec : Procureur général du Québec, Québec.

Procureur de l'intervenant le procureur général de la Colombie-Britannique : Procureur général de la Colombie-Britannique, Victoria.