

---

---

**Convention collective du secteur génie civil et voirie**

**Article 5**

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

---

---

**MEMBRES DU COMITÉ :**

M. Claude Caron  
Président

M. Jacques Dubois  
Représentant syndical

M. Pierre Dion  
Représentant patronal

---

---

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

**- Requéérant -**

Rail Cantech inc.  
650, boulevard Lionel-Boulet  
Varenes (Québec) J3X 1P7

**- Intimé(es) -**

Association des manœuvres-inter-  
provinciaux (AMI)  
10 200, boul du Golf, bureau 100  
Anjou (Québec) H1J 2Y7

Union internationale des opérateurs-  
ingénieurs, Local 905  
5325, rue Jean-Talon Est, bureau 204  
Saint-Léonard (Québec) H1S 1L4

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

CSN-Construction  
1601, avenue De Lorimier, bureau 1900  
Montréal (Québec) H2K 4M5

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

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

**- Partie(s) intéressée(s) -**

---

---

**Litige :** Conduite et opération de grue à mât articulé avec grappin sur un camion rail-route ainsi que déplacement et opération d'engin ferroviaire multifonctions (speed-swing).

**Chantier :** Projet d'aménagement de la cour Wabush à Pointe-Noire sur la Côte-Nord (quartier de Sept-Îles)

---

---

Le conflit fait suite à l'assignation par Rail Cantech d'opérateurs d'équipement lourd pour la conduite de camion rail-route et l'opération du bras articulé avec grappin sur la plate-forme ferroviaire ainsi qu'au déplacement et à l'opération d'engin ferroviaire multifonctions (speed-swing) à l'aide du grappin pour l'assemblage de la voie ferrée ainsi que pour le ramassage et la distribution sur la plate-forme ferroviaire. Le Local 791G revendique la juridiction exclusive desdites tâches.

### **NOMINATION DU COMITÉ**

Conformément aux dispositions définies à la section V, article 5.02 de la convention collective du secteur génie civil et voirie, les membres du Comité de résolution des conflits de compétence (ci-après « le Comité ») ont été nommés le 8 octobre 2021 pour disposer du présent litige au chantier de la cour Wabush à Pointe-Noire.

### **NOMINATION DU PRÉSIDENT**

Les membres du Comité ont convenu que monsieur Claude Caron agirait à titre de président du Comité dans le présent dossier.

### **CONFÉRENCE PRÉPARATOIRE**

Le 13 octobre 2021, les participants et le Comité ont tenu une conférence préparatoire afin de déterminer la marche à suivre dans le dossier.

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

<b>Nom</b>	<b>Association</b>
M. Guillaume Duval	ACRGTQ
M. Daniel Côté	CSN-Construction
M. Jean-Luc Deveaux	CSN-Construction
M. Patrick Bourbonnais-Perreault	Local AMI
M. Dominic Girard	Local 791
M. Ian Corbin	Local 791G
M. Alain Doyle	Local 791G
M. Jean-Louis Lapointe	Local 905
M. Gilles Larivière	Local 905
M. Martial Major	Rail Cantech
M. Logan Pelletier	SQC

#### **□ Rapprochement des parties**

Le président offre aux parties impliquées de discuter entre elles afin de tenter d'arriver à une entente. Ces dernières acceptent cette proposition et les membres du Comité quittent la réunion. Après avoir discuté entre elles et devant l'impossibilité de s'entendre, les membres du Comité réintègrent la réunion et sont informés de l'échec des pourparlers.

#### **□ Constat de conflit d'intérêts**

Le président du Comité s'assure qu'il n'existe aucun conflit d'intérêts entre chacun des membres du Comité et les parties en litige.

### **PROCÉDURE**

Après que le président ait exposé la façon de procéder, le représentant du requérant, M. Alain Doyle, mentionne qu'il entend demander que soient déposés au Comité des documents traduits en français fournissant des informations relatives au guide d'utilisation et au manuel d'instruction de la machinerie utilisée sur le chantier. Il ajoute que des photos du chantier illustrant à la fois les travaux effectués et les équipements utilisés seront également déposées.

Pour se faire, il demande au Comité un délai pour fournir le matériel.

Le Comité demande au requérant que soit mieux précisée la nature du conflit afin qu'il puisse trancher sur les éléments réellement en litige. M. Doyle s'engage à faire le nécessaire.

Après discussions, il est convenu qu'il n'y ait pas de visite de chantier et de tenir l'audition du conflit le 3 novembre 2021 à 9 heures au siège social de la CCQ.

## **AUDITION**

Tel que prévu, une audition est tenue le 3 novembre 2021 à compter de 9 heures. Outre les membres du Comité, les personnes suivantes étaient présentes :

<b>Nom</b>	<b>Association</b>
M. Guillaume Duval	ACRGTQ
M. Daniel Côté	CSN-Construction
M. Jean-Luc Deveaux	CSN-Construction
M. Patrick Bourbonnais-Perreault	Local AMI
M. Marc Leclerc	Local 791
M. Ian Corbin	Local 791G
M. Alain Doyle	Local 791G
M. Jean-Louis Lapointe	Local 905
M. Gilles Larivière	Local 905
M. Martial Major	Rail Cantech
M. Logan Pelletier	SQC

## **OBJECTIONS PRÉLIMINAIRES**

Le président fait part d'une correspondance transmise par M<sup>e</sup> François Charette de la CCQ le 1<sup>er</sup> novembre 2021 à l'effet que la CSN-Construction soumet au nom de ses deux (2) associations provinciales d'opérateurs et de manœuvres deux (2) objections préliminaires dans le présent dossier à savoir :

- 1<sup>o</sup> La demande de conflit de compétence du Local 791G ne respecte pas l'article 5.04 7) de la convention collective du secteur génie civil et voirie (2021-2025);
- 2<sup>o</sup> Les deux (2) équipements revendiqués par le Local 791G ne sont pas des grues au sens du règlement r.8 et ce règlement doit recevoir une interprétation restrictive.

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

Monsieur Deveaux dépose un document sous la cote S-1. Relativement à la 1<sup>re</sup> objection, il prétend notamment qu'un Comité de résolution des conflits de compétence s'est déjà prononcé sur cette question dans le dossier 9245-00-65. Il relève que suivant l'article 5.02 de la convention collective du secteur génie civil et voirie, il est prévu à la 3<sup>e</sup> étape que si l'une des parties impliquées dans le conflit n'est pas satisfaite de la décision d'assignation, elle peut la soumettre au Tribunal administratif du travail conformément aux dispositions de la loi. Considérant qu'il ne s'agit pas de nouveaux équipements, il demande au Comité de ne pas entendre la requête.

### **□ *Argumentation de monsieur Alain Doyle (Local 791G)***

Monsieur Doyle réfère à la décision du Comité de résolution des conflits de compétence du 16 janvier 2019 (dossier 9245-00-65) ainsi qu'à celle du Tribunal administratif du travail du 19 octobre 2021 (CM-2019-0378).

Dans les deux (2) cas, il précise que ces instances n'ont pas eu à décider de cette question et que par conséquent, la première objection doit être rejetée.

### **□ *Argumentation de monsieur Gilles Larivière (Local 905)***

Monsieur Larivière se dit en accord avec l'argumentaire du Local 791G et considère que le litige soumis n'a jamais fait l'objet de décision.

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

Monsieur Pelletier considère que le litige a été réglé par la décision du Tribunal administratif du Travail du 19 octobre 2021 et appuie l'objection soulevée par la CSN-Construction.

❑ **Argumentation de monsieur Martial Major (Rail Cantech)**

Monsieur Major estime que les opérations faisant l'objet du conflit sont des tâches résiduelles et devraient pouvoir être effectuées par des manœuvres. Il ajoute que les employeurs du domaine ferroviaire souhaiteraient voir reconnaître le métier de cheminot comme cela existe ailleurs. Il précise que ce sont les mêmes équipements qui sont utilisés pour les chantiers du REM et de Pointe-Noire.

❑ **Argumentation de monsieur Guillaume Duval (ACRGTO)**

Monsieur Duval supporte les prétentions de monsieur Major de Rail Cantech et se dit également d'accord avec l'objection soulevée par la CSN-Construction.

❑ **Argumentation de monsieur Patrick Bourbonnais-Perreault (Local AMI)**

Monsieur Bourbonnais-Perreault appuie la position de la CSN-Construction.

❑ **Argumentation de monsieur Marc Leclerc (Local 791)**

Monsieur Leclerc n'a pas de commentaires concernant les objections préliminaires, mais soutient que les parties devraient chercher à s'entendre.

Les participants, ayant tous eu l'opportunité de se prononcer concernant les deux (2) objections préliminaires, demandent aux membres du Comité de se retirer afin de poursuivre la discussion.

Par la suite, les membres du Comité réintègrent la réunion et sont informés que les pourparlers ont à nouveau échoué.

### **DÉCISION CONCERNANT LES DEUX (2) OBJECTIONS PRÉLIMINAIRES**

- 1) Le Comité doit répondre à la 1<sup>re</sup> objection préliminaire soit que la demande de conflit de compétence du Local 791G ne respecte pas l'article 5.04 7) de la convention collective du secteur génie civil et voirie.
- 2) À la suite de la lecture des décisions du Comité de résolution des conflits de compétence du 16 janvier 2019 et du Tribunal administratif du travail du 19 octobre 2021, le Comité considère que ces instances ne se sont pas prononcées sur les travaux en litige dans le présent conflit.
- 3) Le Comité doit également répondre à la 2<sup>e</sup> objection préliminaire à l'effet que l'opération des deux (2) équipements revendiqués par le Local 791G ne sont pas des grues au sens du règlement r.8 et que ce règlement doit recevoir une interprétation restrictive.
- 4) Le Comité est d'avis qu'il ne peut répondre à cette 2<sup>e</sup> objection sans avoir d'abord entendu les parties. Il y a donc lieu de procéder sur le fond du litige.

Conclusion :

En conclusion, le Comité décide unanimement de ne pas retenir les deux (2) objections.

## **AUDITION**

### **□ Argumentation de monsieur Alain Doyle (Local 791G)**

Monsieur Doyle dépose un document sous la cote S-2. Il explique que le conflit porte sur les items 5 et 7 de la conférence d'assignation à savoir :

- 5- Conduite du camion rail-route et opération du bras articulé avec grappin pour distribuer/ramasser les différents matériaux ferroviaires (LRS, traverses, quincaillerie ferroviaire) sur la plateforme ferroviaire.
- 7- Déplacement et opération du bras articulé avec grappin (speed swing) pour charges suspendues utilisé entre autres pour le ramassage et la distribution des différents matériaux ferroviaires (LRS, traverses, quincaillerie ferroviaire) sur la plateforme ferroviaire.

Il se réfère à différents onglets du document S-2 illustrant des équipements utilisés sur le chantier à savoir un camion ferroviaire avec bras articulé et grappin ainsi qu'un engin ferroviaire multifonctions (speed swing).

Monsieur Doyle précise que la définition du métier de grutier prévue au Règlement sur la formation professionnelle de la main-d'œuvre dans l'industrie de la construction (c. R-20, r.8) stipule notamment que le grutier opère des grues de tout genre, telles que grues automotrices sur locomotives ou camion sur roues ou chenilles avec attachements hydrauliques, électriques, mécaniques et électromécaniques.

Il soumet que la norme CAN/CSA-Z150-16 identifie le mot « grappins » dans les exemples d'accessoires dont une grue pourrait être munie. Également, la norme Z150.3-11 vise notamment les grues qui sont montées sur une base fixe ou mobile et qui utilisent, pour lever des charges, un crochet ou autre dispositif de manœuvre spécifié par le constructeur. Il ajoute que ladite norme stipule que la capacité de levage des charges peut être régie par la stabilité de la grue ou par sa capacité structurale.

Monsieur Doyle réfère à la décision de la Commission des relations du travail du 10 janvier 2014 (2014QCCRT0011) concernant le Merlo-Roto qui a notamment comme caractéristique d'avoir une cabine montée sur une tourelle rotative qui intègre une flèche télescopique hydraulique qui se déploie en quatre (4) sections et dont le bout est constitué d'un tablier destiné à attacher ces accessoires. Il soutient que Rail Cantech aurait dû assigner aux grutiers la conduite du camion rail-route et l'opération du bras articulé avec grappin ainsi que l'opération de l'engin ferroviaire multifonctions (speed swing).

### **□ Argumentation de monsieur Gilles Larivière (Local 905)**

Monsieur Larivière se rallie à l'argumentaire du Local 791G.

### **□ Argumentation de monsieur Logan Pelletier (SQC)**

Monsieur Pelletier dépose un document sous la cote S-3 comportant une série de photos permettant de visualiser les équipements faisant l'objet du litige et des équipements similaires utilisés dans d'autres situations.

Il considère que le grutier ne peut revendiquer l'exclusivité de la conduite du camion rail-route et l'opération du bras articulé avec grappin ainsi que l'opération de l'engin ferroviaire multifonctions. Il se dit d'accord avec l'assignation de Rail Cantech et demande par conséquent le rejet de la requête.

### **□ Argumentation de monsieur Patrick Bourbonnais-Perreault (Local AMI)**

Monsieur Bourbonnais-Perreault dépose un document sous la cote S-4. Il réfère notamment au jugement de la Cour d'appel du 6 mars 1987 concernant Hervé Pomerleau c. Office de la construction du Québec à l'effet que toute restriction législative au droit de toute personne de gagner sa vie dans l'occupation, le métier ou la profession qu'elle choisit doit être interprétée d'une façon stricte et limitative.

Il réfère également à la décision de la Commission des relations du travail du 15 janvier 2015 concernant un conflit de compétence portant sur l'utilisation d'un équipement

identifié sous l'appellation JMGM22 pour l'installation de panneaux de verre préfabriqués destinés à former le mur rideau d'un édifice. Il précise que la Commission retient de ces textes que le terme « grue » réfère à un type d'appareil de levage, mais que le législateur en reconnaît de nombreux autres dont le « treuil », la « potence » et la « chèvre ». Également, le législateur utilise le terme « grutier » à plusieurs reprises, sans nécessairement l'accoler à la manœuvre d'une grue, mais de façon générale pour tous les types d'appareils de levage.

Par conséquent, il soutient qu'aucun métier ne peut revendiquer l'exclusivité des tâches en litige.

□ **Argumentation de monsieur Marc Leclerc (Local 791)**

Monsieur Leclerc se dit d'accord avec l'assignation de Rail Cantech.

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

Monsieur Deveaux réfère à la notion d'interprétation restrictive des définitions de métiers et à la notion d'exclusivité des tâches ainsi qu'à l'article 24 de la *Loi R-20* (décision de la Commission des relations du travail du 10 janvier 2014).

Il considère que l'engin ferroviaire multifonctions (speed swing) n'est pas une grue et que ce serait mentir de dire que tout appareil de levage est une grue.

Il estime qu'il n'est pas démontré qu'il y a levage vertical complet faisant en sorte notamment que le rail au complet est suspendu dans les airs. L'engin multifonctions sert plutôt à traîner et à tirer plutôt qu'à soulever une charge. Il ne faut donc pas donner une interprétation large et libérale concernant la conduite du camion rail-route et l'opération du bras articulé avec grappin. Il souligne qu'il ne s'agit pas de levage vertical contrairement à une grue classique et que les grappins agissent plutôt comme une main. Il considère finalement que l'engin multifonctions devrait pouvoir être opéré par des opérateurs ou des manœuvres.

□ **Argumentation de monsieur Guillaume Duval (ACRGTO)**

Monsieur Duval présente deux (2) vidéos permettant de visualiser l'opération des équipements en litige. Il dépose de la documentation sous la cote P-1.

Il réfère notamment à la décision du Tribunal administratif du Travail du 19 octobre 2021 ainsi qu'au jugement de la Cour supérieure du Québec du 25 juillet 2019 statuant sur une demande de sursis à l'endroit d'une décision rendue le 26 juin 2019 par un Comité de résolution des conflits de compétence concernant un conflit soulevé entre le métier de monteur-assembleur et les salariés spécialisés en travaux ferroviaires.

Il considère que ce n'est pas parce qu'il s'agit d'un appareil de levage que l'opération relève du grutier. Également, ce n'est pas parce qu'il y a un mât que cela en fait une grue.

Il ajoute qu'il faut aussi tenir compte de l'efficacité et de l'organisation du travail.

□ **Argumentation de monsieur Martial Major (Rail Cantech)**

Monsieur Major dépose de la documentation sous la cote P-2. Il revient sur les problématiques des employeurs du domaine ferroviaire. Il soumet notamment un mémoire présenté à la Commission des finances publiques dans le cadre des consultations particulières sur le projet de loi 61.

□ **Droit de réplique**

Les participants ont, par la suite, l'opportunité d'apporter des commentaires ou précisions à la suite des différentes interventions.

## **DÉCISION**

- 1) Lors d'une conférence d'assignation tenue le 25 septembre 2021, l'entreprise Rail Cantech chargée des travaux a notamment déterminé que les travaux suivants seraient effectués par des opérateurs d'équipement lourd soit :
  5. Conduite de camions rail-route et opération du bras articulé avec grappin pour distribuer et ramasser les différents matériaux ferroviaires (LRS, traverses, quincaillerie ferroviaire) sur la plateforme ferroviaire.
  7. Déplacement et opération du bras articulé avec grappin pour la manutention du matériel ferroviaire et pour l'assemblage de la voie ainsi que pour le ramassage et la distribution sur la plateforme ferroviaire.
- 2) Insatisfait de cette assignation, le Local 791G a demandé la tenue d'un Comité de résolution des conflits de compétence, et ce, en vertu de l'article 5.02 de la convention collective du secteur génie civil et voirie.
- 3) Le Local 791G considère que l'opération des équipements mentionnés aux points 5 et 7 de l'assignation de Rail Cantech est de la juridiction exclusive du métier de grutier.
- 4) Les définitions des métiers sont prévues à l'annexe A du Règlement sur la formation professionnelle de la main-d'œuvre de l'industrie de la construction (c. R-20, r.8).
- 5) Le métier de grutier est défini comme suit :

Toute personne qui :

  - a) opère des grues de tout genre, telles que grues polycônes, pylônes, suspendues, à chevalement, automotrices sur locomotives ou camion sur roues ou chenilles avec attachements hydrauliques, électriques, mécaniques et électromécaniques;
  - b) opère des ponts roulants, des machines à trépan, sonnettes et grues équipées de sonnettes pour l'enfoncement des palplanches et des pilotis en ciment, en tubes ou autres. Le grutier opère aussi ces machines lorsqu'elles fonctionnent à l'électricité.
- 6) Opérateur de pelles mécaniques :

Toute personne qui opère tout genre de pelles mécaniques, rétrocaveuses, grues équipées d'une benne preneuse ou traînante, excavateurs à bras-robot et tout autre équipement d'excavation analogue monté sur roues ou sur chenilles, fixe ou mobile.

L'opérateur de pelles mécaniques opère aussi ces machines lorsqu'elles fonctionnent à l'électricité.
- 7) Opérateur d'équipement lourd :

Toute personne qui opère des machines comprises dans l'une ou l'autre des spécialités suivantes:

  1. La spécialité d'opérateur de tracteurs : Relève de la spécialité d'opérateur de tracteurs, l'opération des tracteurs sur roues ou chenilles avec flèches, godets ou attachements, des rétrocaveuses « pépines », des brise-béton, des boutoirs, des décapeuses, des chargeuses frontales en butte, des trancheuses, des tracteurs à grue latérale ou en bout et des tracteurs sur roues montés d'un excavateur ou d'une fourchette.
  2. La spécialité d'opérateur de niveleuses : Relève de la spécialité d'opérateur de niveleuses, l'opération de niveleuses.
  3. La spécialité d'opérateur d'épanduses : Relève de la spécialité d'opérateur d'épanduses, l'opération des profileuses-épanduses et des épanduses d'asphalte ou de béton.
  4. La spécialité d'opérateur de rouleaux : Relève de la spécialité d'opérateur de rouleaux, l'opération des rouleaux-compresseurs et des compacteurs non manuels.

Les opérateurs de machine dans les quatre (4) spécialités ci-dessus mentionnées opèrent aussi ces machines lorsqu'elles fonctionnent à l'électricité.

- 7) Le Local 791G justifie sa requête notamment parce qu'il est mentionné dans la définition du métier que le grutier opère des grues de tout genre telles que des grues automotrices sur locomotives ou camions sur roues ou chenilles avec attachements hydrauliques, électriques, mécaniques et électromécaniques.
- 8) Le Local 791G appuie également sa demande du fait que la norme CAN/CSA-Z150-16 identifie le mot « grappin » dans les exemples d'accessoires dont une grue pourrait être munie. Il indique également la norme Z-150.3-11 qui vise les grues montées sur une base fixe ou mobile et qui utilisent, pour lever des charges, un crochet ou autre dispositif de manœuvre spécifié par le constructeur.
- 9) Le Local 791G considère que la décision de la Commission des relations du travail concernant le Merlo-Roto devrait aussi s'appliquer pour les équipements en litige puisqu'il s'agit de charges suspendues et non de charges supportées.
- 10) Pour le Comité, il apparaît important à ce stade-ci de bien comprendre le contexte dans lequel s'effectuent les travaux. Ce litige, comme au moins deux (2) autres soumis à des Comités de résolution des conflits de compétence (dossiers 9245-00-65 et 9245-00-68), fait suite à l'assujettissement des travaux ferroviaires à la *Loi R-20* en 2010.
- 11) Un extrait du jugement de la Cour supérieure du Québec du 25 juillet 2019 par le juge Jeffrey Edwards aide à comprendre les enjeux :

*« [103] Le présent litige paraît résulter d'un vide juridique et réglementaire. Après que les travaux ferroviaires québécois ont été assujettis au régime de la Loi R-20 et à l'industrie québécoise de la construction, il n'y a pas eu de suite législative ou réglementaire visant à intégrer les salariés ayant des expertises dans les travaux ferroviaires dans la réglementation des métiers reconnus dans cette industrie par le biais du Règlement 8. »*

- 12) L'employeur Rail Cantech a expliqué au Comité que ses travailleurs ferroviaires (cheminots) ont, entre temps, obtenu de la CCQ des exemptions à titre soit d'opérateurs d'équipement lourd (limité à opérer l'équipement ferroviaire automotrice) soit à titre de manœuvres spécialisés (limité à des travaux de voies ferrées).
- 13) Le Comité constate que les équipements utilisés particulièrement l'engin ferroviaire multifonctions (speed swing) se retrouvent justement dans le domaine ferroviaire et qu'il ne s'agit pas d'un équipement qu'on retrouve habituellement sur les chantiers de construction.
- 14) Dans la décision de la Commission des relations du travail rendue le 10 janvier 2014 par le juge François Caron (2014QCCRT0011), il est mentionné au paragraphe 192 :

*« Les définitions de métier prévues dans le règlement r.8 doivent recevoir une interprétation restrictive. Le principe est connu et surtout bien établi en jurisprudence. »*

- 15) Au paragraphe 193 de cette même décision, il est mentionné :

*« Quant à l'interprétation de la notion d'exclusivité, la Commission réitère l'approche retenue consciemment par le Conseil d'arbitrage, tel que résumé dans la décision Association nationale des mécaniciens industriels, Local 1981, FTQ-Construction c. Association nationale des travailleurs en tuyauterie, Local 618, FTQ-Construction (C30-2-002) rendue le 30 mai 1983 :*

*Aussi, le Conseil d'arbitrage, afin de se prononcer si oui ou non il y a exclusivité en la matière en faveur des mécaniciens de chantier, doit fondamentalement conclure que ledit métier, non seulement peut justifier une telle réclamation à partir du texte de la définition de son métier, mais qu'en outre, il ressort qu'aucun autre métier ne s'est vu attribuer une juridiction en la matière, même non exclusive. En effet, l'existence d'une juridiction, même partagée, serait incompatible avec le concept d'exclusivité en faveur d'un autre métier. Donc, pour conclure*

*à l'exclusivité en faveur du métier de mécanicien de chantier en ce qui concerne les opérations en litige, aucun autre métier ne doit être en mesure d'établir une quelconque juridiction. »*

- 16) Le Comité s'est également demandé s'il devait considérer les « éléments étrangers » au règlement r.8 tels les normes CSA-Z150-16 et Z-150.3-11.
- 17) Toujours en référence à la décision du juge Caron du Tribunal administratif du travail du 10 janvier 2014, il est mentionné au paragraphe 203 ce qui suit :

*« Un conflit de compétence naît ou se résout principalement à l'aide des définitions de métiers prévues à l'annexe A du règlement r.8. Aussi, lorsque le texte est clair, il n'y a pas lieu de considérer les « éléments étrangers. »*
- 18) Le Comité a donc regardé dans les définitions de métier si les équipements retrouvés au chantier de Pointe-Noire pourraient être opérés par d'autres métiers notamment ceux d'opérateurs de pelles mécaniques et/ou d'équipement lourd.
- 19) En ce qui concerne l'engin ferroviaire multifonctions (speed swing), force est de constater que cet équipement est tout le moins similaire à un tracteur muni d'un attachement.
- 20) De plus, il a été expliqué au Comité que cet équipement servait notamment à l'assemblage de la voie (tirer les rails et à les aligner plutôt qu'à soulever une charge).
- 21) En ce qui a trait à cet équipement, le Comité est d'avis que l'assignation de l'employeur ne contrevient pas au règlement 8.
- 22) Concernant le camion ferroviaire rail-route avec bras articulé et grappin, le Comité s'est référé aux extraits du manuel d'opérateur soumis par le Local 791G intitulé « Rotobec Elite 910 ».
- 23) Dans ces extraits, il est question d'une chargeuse qui est notamment utilisée dans l'industrie ferroviaire pour charger et décharger un camion ou la remorque sur laquelle elle est installée.
- 24) De plus, le Comité considère que le camion ferroviaire rail-route ne peut être comparé au Merlo-Roto qui compte comme caractéristiques notamment :

*« - cabine d'opérateur montée sur une tourelle rotative qui intègre une flèche télescopique hydraulique qui se déploie en 4 sections et dont le bout est constitué d'un tablier destiné à attacher ces accessoires. »*
- 25) Le Comité ne peut ainsi se convaincre d'appliquer la décision de la CRT concernant le Merlo-Roto ou camion ferroviaire rail-route avec bras articulé et grappin.
- 26) Le Comité doit, de plus, prendre en considération l'article 24 de la Loi R-20 qui édicte qu'il « ... doit tenir compte de ses incidences éventuelles sur l'efficacité de l'organisation du travail... ».
- 27) Dans la décision de la CRT (2015QCCRT0021), au paragraphe 195, il est mentionné :

*« La notion d'« efficacité » est de droit nouveau et elle n'est pas définie dans la Loi R-20. Il est donc utile, pour bien saisir cette notion et ne pas la confondre avec « efficacité », de se référer au Grand dictionnaire terminologique de l'Office québécois de la langue française :*  
*Efficiency : (...)*  
*Définition :*  
*Rapport entre les résultats obtenus et les ressources utilisées pour les atteindre.*  
*(...) »*

Il ne faut pas confondre l'efficacité avec efficacité, qui est le rapport entre les résultats obtenus et les objectifs fixés. Ainsi, une méthode de travail est efficace

si elle permet de réaliser entièrement l'objectif initial et elle est efficiente si un minimum de ressources est utilisé pour l'atteinte de cet objectif.

28) Au paragraphe 196 de cette même décision, il est mentionné :

*« Dans le même esprit, il y a lieu de privilégier une interprétation « réaliste et logique », car les définitions de métiers n'ont pratiquement pas subi de modifications depuis leur entrée en vigueur le 30 octobre 1971, alors que l'industrie de la construction est en constante évolution. »*

29) Qui plus est, dans cette même décision, le juge administratif Pierre Flageole retient que le terme « grue » réfère à un type d'appareil de levage, mais que le législateur en reconnaît de nombreux autres dont le « treuil », la « potence » et la « chèvre ». Également, le législateur utilise le terme « grutier » à plusieurs reprises, sans nécessairement l'accoler à la manœuvre d'une grue, mais de façon générale pour tous les types d'appareils de levage.

30) Finalement, le Comité considère que le contexte particulier du chantier de Pointe-Noire à savoir qu'il s'agit de travaux ferroviaires, que tant le camion ferroviaire rail-route avec bras articulé et grappin que l'engin ferroviaire multifonctions sont des équipements ferroviaires qu'on retrouve peu ou pas ailleurs dans l'industrie de la construction, fait que l'assignation de l'employeur apparaît réaliste et logique.

Conclusion :

En conclusion, le Comité décide majoritairement ce qui suit :

- Rejette la requête du Local 791G à l'effet que le métier de grutier a une juridiction exclusive pour la conduite et l'opération du camion ferroviaire rail-route avec bras articulé et grappin ainsi que l'opération de l'engin multifonctions (speed swing);
- Que l'assignation de l'employeur Rail Cantech pour la conduite et l'opération du camion ferroviaire rail-route avec bras articulé et grappin ainsi que l'opération de l'engin multifonctions (speed swing) est conforme au Règlement 8.

Signé le 11 novembre 2021



M. Claude Caron – membre dissident  
(voir pièce jointe)  
Président  
Représentant syndical



M. Jacques Dubois  
Représentant syndical



M. Pierre Dion  
Représentant patronal