

Cour fédérale



Federal Court

Date : 20151214

Dossier : T-2028-15

Référence : 2015 CF 1382

Montréal (Québec), le 14 décembre 2015

En présence de monsieur le juge Locke

ENTRE :

**ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES
LAURENTIDES**

demanderesse

et

**CORPORATION DES PILOTES DU
SAINT-LAURENT CENTRAL INC.**

défenderesse

ORDONNANCE ET MOTIFS

I. Aperçu

[1] Cette décision fait suite à une requête par la demanderesse, Administration de pilotage des Laurentides (APL), qui vise à :

1. Accueillir la demande d'injonction interlocutoire soumise par la demanderesse Administration de pilotage des Laurentides;

2. Ordonner à la défenderesse Corporation des pilotes du Saint-Laurent Central Inc. d'ajouter, d'ici au 18 décembre 2015, au calendrier de travail de ses pilotes brevetés de la circonscription no 1, les noms d'un nombre suffisant de pilotes pour s'assurer que leur tour de rôle du 22 décembre 2015 au 4 janvier 2016 inclusivement comprenne les effectifs suivants par secteur par jour :
 - a. Soixante pourcent (60 %) des pilotes brevetés sur le tour de rôle;
 - b. Trois (3) pilotes en jour compensatoires, sauf les 24 décembre, 25 décembre, 31 décembre et 1er janvier.
3. Ordonner à l'intimée de payer les dépens applicables à la présente injonction;
4. Rendre toute autre ordonnance que la Cour juge nécessaire;
5. Dispenser la requérante de l'application des présentes règles.

[2] L'article 18 de la *Loi sur le pilotage*, LRC 1985, c P-14, prévoit que l'APL est l'autorité responsable « de mettre sur pied, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans la région » des « eaux canadiennes sises dans la province de Québec et eaux limitrophes, au nord de l'entrée septentrionale de l'écluse de Saint-Lambert, à l'exception des eaux de la baie des Chaleurs, au sud du Cap-d'Espoir par 48 degrés 25 minutes 08 secondes de latitude nord et 64 degrés 19 minutes 06 secondes de longitude ouest. »

[3] La défenderesse, Corporation des pilotes du Saint-Laurent Central Inc. (la Corporation), exerce un monopole sur les services de pilotage dispensés sur le fleuve Saint-Laurent, en amont de Québec jusqu'à Montréal.

[4] Depuis longtemps, l'APL et la Corporation ont conclu des contrats de service de pilotage. Le ou vers le 15 octobre 2015 les parties ont conclu une nouvelle entente pour la période du 1^{er} juillet 2015 au 30 juin 2020, qui remplaçait celle pour la période du 1^{er} juillet 2012 au 30 juin 2015. Un des changements importants dans le nouveau contrat est une augmentation du nombre de pilotes pendant la période des fêtes (du 22 décembre au 4 janvier). Selon l'APL, cette augmentation tente d'éviter que ne se répètent les retards subis par sa clientèle lors de la délivrance des services de pilotage durant la période des fêtes, qui est généralement la période la plus occupée de l'année.

[5] Le différend entre les parties est essentiellement un désaccord sur l'interprétation du nouveau contrat, et plus particulièrement la question de savoir si les nouvelles exigences d'affectation des pilotes ont l'effet d'obliger la Corporation à réviser le calendrier des disponibilités des pilotes pour l'année 2015 (le Calendrier 2015) qui, conformément à l'ancienne entente entre les parties, était fourni en 2014. Les parties s'entendent sur le fait que le Calendrier 2015 ne répond pas aux nouvelles exigences, mais la Corporation est d'avis que ces nouvelles exigences n'abrogent pas le Calendrier 2015. Effectivement, la Corporation argumente que les nouvelles exigences concernant la période des fêtes prendront effet dès l'an prochain.

[6] L'APL soutient que le nouveau contrat est entré en vigueur le 15 octobre 2015, qu'il est rétroactif au 1^{er} juillet 2015, et qu'aucune exception n'a été envisagée pour maintenir le Calendrier 2015 concernant l'affectation des pilotes pendant la période des fêtes 2015-2016 nonobstant les nouvelles exigences. La Corporation devrait donc réviser le Calendrier 2015 suivant le nouveau contrat.

[7] La Corporation soutient que les usages et coutumes des parties voulant que le calendrier des disponibilités d'une année (allant de janvier à décembre) ne soit pas affecté par l'entrée en vigueur d'un nouveau contrat de service (allant de juillet à juin). La Corporation allègue aussi que, pendant les négociations du nouveau contrat, son procureur (Me André Baril) a confirmé explicitement avec les représentants de l'APL que les nouvelles exigences d'affectation des pilotes pendant la période des fêtes n'affecteraient pas le Calendrier 2015, et prendront effet seulement à partir de 2016. Cette allégation est soutenue par des affidavits de Me Baril ainsi que de cinq autres représentants de la Corporation qui étaient présents lors des négociations.

[8] Pour sa part, l'APL répond avec cinq affidavits de ses propres représentants aux négociations chacun déclarant que la question de maintenir le Calendrier 2015 et de reporter l'effet des nouvelles exigences d'affectation des pilotes à 2016 n'a jamais été soulevée pendant les négociations. L'APL explique aussi que la raison pour laquelle le calendrier des disponibilités n'a pas été modifié par le passé lors d'un renouvellement de contrat est que les parties n'avaient pas d'entente qui affectait le calendrier. Ainsi, il n'y a aucun usage ou coutume entre les parties en ce qui a trait au changement ou non du calendrier.

[9] Essentiellement, l'APL demande une injonction interlocutoire pour obliger la Corporation à respecter les nouvelles exigences d'affectation des pilotes pendant la période des fêtes 2015-2016, et à réviser le Calendrier 2015 en conséquence.

II. Critère

[10] Les parties s'entendent sur le critère à remplir pour obtenir une injonction interlocutoire.

Suivant la décision de la Cour suprême du Canada dans *RJR - Macdonald Inc c Canada*

(*Procureur général*), [1994] 1 RCS 311 [*RJR – Macdonald*] à la p 335 :

Premièrement, une étude préliminaire du fond du litige doit établir qu'il y a une question sérieuse à juger. Deuxièmement, il faut déterminer si le requérant subirait un préjudice irréparable si sa demande était rejetée. Enfin, il faut déterminer laquelle des deux parties subira le plus grand préjudice selon que l'on accorde ou refuse le redressement en attendant une décision sur le fond.

[11] En ce qui concerne la question sérieuse, il est généralement suffisant d'établir que la réclamation n'est ni futile ni vexatoire. Mais il existe une exception dans le cas où le résultat de la demande interlocutoire équivaldrait, en fait, au règlement final de l'action : *RJR - Macdonald* à la p 338. Dans un tel cas, le tribunal doit procéder à un examen plus approfondi du fond de l'affaire : *RJR - Macdonald* à la p 339. Comme l'a dit le juge Denis Pelletier dans *Wang c Canada (Citoyenneté et Immigration)*, 2001 CFPI 148 au para 11 : « Ce n'est pas que le critère en trois volets ne s'applique pas, c'est que le volet du critère qui porte sur la question sérieuse se transforme en critère de vraisemblance que la demande sous-jacente soit accueillie. »

[12] En ce qui concerne le volet du préjudice irréparable, la seule question est de savoir si le refus du redressement pourrait être si défavorable à l'intérêt du requérant que le préjudice ne pourrait faire l'objet d'une réparation, en cas de divergence entre la décision sur le fond et l'issue de la demande interlocutoire : *RJR - Macdonald* à la p 341. On considère la nature du préjudice subi plutôt que son étendue.

[13] C'est l'intérêt du requérant qu'il faut prendre en compte pour ce volet du critère, et non pas l'intérêt des tiers : *Glooscap Heritage Society c Canada (Revenu national)*, 2012 CAF 255 au para 33.

[14] Le troisième volet du critère concerne la prépondérance des inconvénients et l'intérêt public. C'est plutôt à ce stade que la question du préjudice aux tiers peut être pertinente.

[15] Il est pertinent à ce stade de reconnaître qu'en matière contractuelle, la Cour doit tenter de préserver le statu quo lorsque les interprétations contractuelles sont distinctes : *Simplex Grinnell Inc c Cégep de Sainte-Foy*, 2012 QCCS 4512 au para 4.

III. Analyse

A. *Procédure devant la Cour*

[16] Je suis satisfait que l'APL ait fait tous les efforts raisonnables afin de régler ce différend avant la période des fêtes comme prévu dans le contrat et sans l'implication de la Cour. J'accepte aussi qu'un règlement dudit différend après la période des fêtes ne vaille rien pour l'APL.

Malgré les efforts de l'APL, et sans trouver qu'il y a faute d'une partie ou d'une autre, elles n'ont pas pu arranger qu'un arbitre les entende et règle ce différend avant la période des fêtes.

[17] Dans ces circonstances, et dans le contexte de l'entente, je suis satisfait qu'il soit approprié que je décide de cette requête. L'entente prévoit le recours à un arbitre pour régler tout différend qui ne puisse être réglé amicalement par les parties, mais l'entente n'exclut pas

l'implication de la Cour en cas de nécessité. En fait, l'article 17.15 de l'entente prévoit explicitement l'implication de cette Cour lorsque nécessaire.

[18] Je note que la Corporation n'a aucune objection importante à ce que cette Cour décide de cette requête. Je procède donc à la considération des trois volets du critère pour obtenir une injonction interlocutoire.

B. *Question sérieuse*

[19] Les parties semblent s'entendre sur le fait que ma décision sur cette requête d'injonction interlocutoire équivaldrait, en fait, à une décision finale. Peu important si j'accorde la requête ou si je la rejette, la partie perdante sera vraisemblablement incapable d'obtenir une décision finale par un arbitre au fond du différend avant la fin de la période des fêtes. Donc, suivant la jurisprudence, pour décider s'il existe une question sérieuse à juger, je procède à un examen plus approfondi du fond de l'affaire pour déterminer si vraisemblablement, la demande sous-jacente peut être accueillie.

[20] Je reconnais que mon interprétation du contrat sur la question de l'effet rétroactif des nouvelles exigences d'affectation des pilotes est nécessairement basée sur une preuve limitée qui a été préparée de façon urgente dans le contexte de la présente requête. Il est possible qu'un arbitre ayant une certaine expertise dans ce domaine et après avoir considéré une preuve plus complète arrive à une différente conclusion sur l'interprétation du contrat.

[21] La preuve des parties est clairement en conflit en ce qui concerne leurs discussions au sujet du maintien du Calendrier 2015. Tous les représentants de la Corporation indiquent que ce sujet a été discuté explicitement, et tous les représentants de l'APL disent le contraire. Dans l'absence d'autre preuve, je ne suis pas satisfait qu'il y ait eu de telles discussions.

[22] Je suis également insatisfait que les parties aient des usages et coutumes voulant que le calendrier des disponibilités des pilotes d'une année ne soit pas affecté par l'entrée en vigueur d'un nouveau contrat de service.

[23] J'interprète donc le contrat en considérant uniquement son libellé.

[24] L'article 18.01 indique que le contrat entre en vigueur le 1^{er} juillet 2015 et se termine le 30 juin 2020. Quoique quelques dispositions du contrat indiquent qu'elles ne s'appliquent pas immédiatement (*ex.* art. 2.46 et 8.04), ceci n'est pas le cas pour les nouvelles exigences d'affectation des pilotes. Rien n'indique que ces exigences ne s'appliquent pas immédiatement, et rien n'indique que le Calendrier 2015 est maintenu. En fait, le contrat prévoit la possibilité de changements au calendrier des affectations des pilotes par la Corporation : art. 4.01 de l'Annexe B du contrat.

[25] La Corporation soutient qu'il est impossible de changer un calendrier des affectations des pilotes en mi-année parce que les affectations au début de l'année ont des conséquences pour celles plus tard dans l'année. Cependant, je suis d'avis que cet argument manque de précisions et n'est pas soutenu par de la preuve suffisante. Je rejette cet argument.

[26] Il semble assez clair que les dispositions du contrat en général, et les nouvelles exigences d'affectation des pilotes en particulier, ont été le résultat d'une rédaction minutieuse après des négociations longues et détaillées. Si la Corporation avait voulu que le Calendrier 2015 reste inchangé après l'entrée en vigueur du nouveau contrat (nonobstant les nouvelles exigences), elle aurait dû insister pour que ce désir soit reflété explicitement dans le contrat.

[27] À mon avis, il est probable qu'un arbitre considérant ce différend au fond aurait conclu que la Corporation doit respecter les nouvelles exigences d'affectation des pilotes malgré l'existence préalable du Calendrier 2015. Je conclus donc que l'APL a établi qu'il existe ici une question sérieuse à juger.

C. *Préjudice irréparable*

[28] Comme j'ai indiqué ci-dessus, c'est la nature du préjudice à l'APL qui est pertinente et non son étendue.

[29] Les parties s'entendent pour dire que le problème des retards causés par l'indisponibilité des pilotes existe depuis longtemps. Cependant, les parties ne s'entendent ni sur l'étendue de ce problème ni sur la question de savoir si ce problème cause un préjudice irréparable.

[30] Les rapports annuels de l'APL de 2008 à 2014 indiquent qu'il y a typiquement plusieurs retards chaque année causés par l'indisponibilité des pilotes. Cependant, ces mêmes rapports indiquent que le nombre de retards de ce type était en deçà de l'objectif de l'APL (0.1% des affectations) pour les années 2009, 2010 et 2013, et près de cet objectif pour les années 2008 et

2012. Si l'on parle d'un problème qui dure depuis longtemps, il semble ne pas être très sérieux. Donc, le préjudice qu'il cause est modeste.

[31] Selon les rapports, le nombre de retards a augmenté en 2014, mais je note que la preuve de l'APL (l'affidavit de Fulvio Fracassi daté du 2 décembre 2015, au para 20) indique que le nombre de retards a diminué en 2014 par rapport à 2013. Dans tous les cas, la preuve ne démontre pas une tendance vers la hausse des retards causés par l'indisponibilité des pilotes.

[32] La Corporation soutient que l'argument de l'APL selon lequel il y aura des retards pendant la période des fêtes cette année est hypothétique. Je ne suis pas d'accord. Après avoir vu les statistiques pour les années 2008 à 2014, il me semble probable qu'il y aura des retards causés par l'indisponibilité des pilotes pendant la période des fêtes cette année. Il est difficile d'estimer le nombre desdits retards, mais je m'attends à ce qu'il y en ait.

[33] Malgré que le problème des retards de ce type ne soit pas très sérieux et que le préjudice en résultant soit modeste, j'accepte que ce préjudice soit d'une nature qui est irréparable. Il est facilement compréhensible que les retards évitables portent atteinte à la réputation de l'APL, et que ce résultat soit irréparable : *RJR - Macdonald* à la p 341. Par exemple, des clients de l'APL qui sont affectés par des retards causés par l'indisponibilité des pilotes pourraient choisir d'autres options pour transporter leurs produits à l'avenir. Même s'il n'y a pas de preuve d'un tel choix par un client de l'APL dans le passé, il me semble probable que ce soit arrivé considérant le nombre de retards qui ont eu lieu au fil des ans.

[34] La Corporation soumet que, dans un autre litige entre les parties qui est actuellement devant une arbitre, l'APL réclame des dommages pécuniaires suite à un retard prétendument provoqué par la non-disponibilité des pilotes. La Corporation argumente que cette réclamation démontre que les retards de ce type peuvent être compensés et donc ne créent pas de préjudices irréparables. Je n'accepte pas cet argument. La Corporation ne réfère à aucune autorité qui indique que le fait de réclamer des dommages pécuniaires équivaille à une admission que le préjudice n'est pas irréparable.

D. *Prépondérance des inconvénients et l'intérêt public*

[35] Dans ce volet du critère pour obtenir une injonction interlocutoire, je dois considérer les inconvénients pour l'APL si l'injonction n'est pas accordée, et les balancer contre ceux pour la Corporation si l'injonction est accordée. Je dois aussi considérer dans ce volet l'effet de ma décision sur l'intérêt public.

[36] Comme j'ai indiqué dans la section précédente, le problème des retards causés par l'indisponibilité des pilotes ne semble pas être très sérieux et dure depuis longtemps. Donc, l'inconvénient pour l'APL si l'injonction n'est pas accordée n'est pas très grand.

[37] Du côté de l'intérêt public, ce problème n'est également pas très sérieux pour la clientèle de l'APL. Je présume qu'au fil des années, cette clientèle s'est largement habituée aux retards de la période des fêtes. En ce qui concerne la réputation de l'APL, il me semble que les conséquences négatives se soient déjà produites. De plus, je suis d'avis que la preuve est

insuffisante pour démontrer que la présente situation augmente les risques pour la sécurité de la navigation.

[38] Cependant, un aspect de l'intérêt public qui favorise l'accord d'une injonction interlocutoire est le fait que, à mon avis, immédiatement après avoir conclu une nouvelle entente avec l'APL, la Corporation a refusé de respecter les nouvelles exigences d'affectation des pilotes pendant la période des fêtes. Il existe un intérêt public que les contrats soient respectés.

[39] Un argument qui favorise le rejet de la présente requête est le fait que le Calendrier 2015 a été produit il y a plus d'un an, et que les pilotes ont vraisemblablement fait leurs arrangements pour la période des fêtes 2015-2016 en conséquence depuis longtemps. J'accepte que la Corporation était au courant des nouvelles exigences d'affectation des pilotes depuis le mois de juin, mais l'inconvénient pour les pilotes de devoir changer leurs arrangements demeure pertinent.

[40] Je note aussi la preuve de la Corporation qui indique qu'il y a moins de navires en amont de l'écluse de Saint-Lambert actuellement qu'à pareille date en 2014. De plus, la température de l'eau est plus élevée. Ces deux faits peuvent indiquer que la période des fêtes cette année sera moins chargée que ce que l'APL attend, et qu'il y aura donc moins de retards qu'anticipés.

[41] Chacune des parties argumente que le principe de préservation du statu quo s'opère en sa faveur. La Corporation soutient que le statu quo est que le Calendrier 2015 reste en place, alors que l'APL soutient que le statu quo exige que le nouveau contrat entre les parties soit respecté. Je

suis d'avis que la Corporation a raison. L'APL demande que la Corporation soit ordonnée à modifier le Calendrier 2015. Le statu quo est que je n'impose pas une telle ordonnance.

[42] Après avoir considéré tous les arguments des parties, je suis d'avis que la balance des inconvénients favorise le rejet de la requête pour injonction interlocutoire. À mon avis, le dommage que l'APL risque de subir, ainsi que le conséquent dommage à l'intérêt public, n'est pas aussi sérieux que l'inconvénient que la Corporation et les pilotes subiraient si l'injonction était accordée.

IV. Conclusion

[43] Malgré que l'APL ait démontré qu'il y a une question sérieuse à juger, et qu'elle subirait probablement un préjudice irréparable si sa requête était rejetée, je ne suis pas satisfait que la prépondérance des inconvénients et l'intérêt public favorisent l'accord de ladite requête. La présente requête sera donc rejetée.

[44] J'ordonnerai que l'APL paie les dépens de la Corporation applicables à la présente requête d'une somme de 2 000 \$.

ORDONNANCE

LA COUR ORDONNE que la présente requête pour injonction interlocutoire soit rejetée avec dépens payables par l'Administration de pilotage des Laurentides à la Corporation des pilotes du Saint-Laurent Central Inc. d'une somme de 2 000 \$.

« George R. Locke »

Juge

COUR FÉDÉRALE

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER

DOSSIER : T-2028-15

INTITULÉ : ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES
LAURENTIDES c CORPORATION DES PILOTES DU
SAINT-LAURENT CENTRAL INC.

LIEU DE L'AUDIENCE : MONTRÉAL (QUÉBEC)

DATE DE L'AUDIENCE : LE 11 DÉCEMBRE 2015

ORDONNANCE ET MOTIFS : LE JUGE LOCKE

DATE DES MOTIFS : LE 14 DÉCEMBRE 2015

COMPARUTIONS :

Me Patrice Gladu POUR LA DEMANDERESSE

Me Jean Lortie POUR LA DÉFENDERESSE
Me Nicolas Deslandres

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER :

DUNTON RAINVILLE POUR LA DEMANDERESSE
S.E.N.C.R.L.
Avocats
Montréal (Québec)

MCCARTHY TÉTRAULT POUR LA DÉFENDERESSE
S.E.N.C.R.L., s.r.l.
Avocats
Montréal (Québec)