

A-257-89

A-257-89

Ferguson Bus Lines Ltd. (Applicant)**Ferguson Bus Lines Ltd. (requérante)**

v.

c.

Amalgamated Transit Union, Local 1374 (Respondent)**^a Syndicat uni du transport, section locale 1374 (intimé)**

A-255-89

A-255-89

Greyhound Lines of Canada Ltd. (Applicant)**^b Greyhound Lines of Canada Ltd. (requérante)**

v.

c.

Canada Labour Relations Board, Amalgamated Transit Union, Local 1374, Ferguson Bus Lines Ltd. and Alberta Motor Transport Board (Respondents)**^c Conseil canadien des relations du travail, Syndicat uni du transport, section locale 1374, Ferguson Bus Lines Ltd. et Alberta Motor Transport Board (intimés)****INDEXED AS: FERGUSON BUS LINES LTD. v. AMALGAMATED TRANSIT UNION, LOCAL 1374 (C.A.)****RÉPERTORIÉ: FERGUSON BUS LINES LTD. c. SYNDICAT UNI DU TRANSPORT, SECTION LOCALE 1374 (C.A.)****Court of Appeal, Urie, Mahoney and Desjardins J.J.A.—Calgary, March 7; Ottawa, March 26, 1990.****^d Cour d'appel, juges Urie, Mahoney et Desjardins, J.C.A.—Calgary, 7 mars; Ottawa, 26 mars 1990.**

Labour relations — Interprovincial bus company contracting out two routes within Alberta to local carrier — Local operator non-unionized — Whether bound by collective agreement between union and interprovincial carrier — Whether arrangement constituting sale of part of business — No single management or physical connection — Canada Labour Relations Board lacking jurisdiction.

^e Relations du travail — Cession par une société de transport interprovincial de deux parcours à l'intérieur de l'Alberta à un transporteur local — L'exploitant local n'est pas syndiqué — Il s'agit de savoir s'il est lié par la convention collective conclue entre le syndicat et le transporteur interprovincial — Il s'agit de savoir si l'entente constitue une vente d'une partie de l'entreprise — Absence de lien physique ou de gestion unique — Absence de compétence du Conseil canadien des relations du travail.

Constitutional law — Distribution of powers — Labour relations — No federal authority over labour relations unless integral to competence over federal subject — Interprovincial bus company contracting out two routes within province to local carrier — Operations of local carrier continuing under provincial jurisdiction.

^g Droit constitutionnel — Partage des pouvoirs — Relations du travail — Les relations du travail ne relèvent pas de la compétence du gouvernement fédéral, sauf si cette compétence est partie intégrante de la compétence principale du Parlement sur un autre sujet — Cession par une société de transport interprovincial de deux parcours à l'intérieur de la province à un transporteur local — Poursuite des activités du transporteur local sous la compétence provinciale.

Judicial review — Applications to review — Canada Labour Relations Board improperly seeking to be heard when jurisdiction not at issue and matter not one where Board's expertise helpful to Court — Board having no right to be heard on constitutional issue — Attorney General, not Board, having duty to represent public interest.

^h Contrôle judiciaire — Demandes de révision — Le Conseil canadien des relations du travail cherche à tort à se faire entendre lorsqu'il n'est pas question de sa compétence et qu'il ne s'agit pas d'une question au sujet de laquelle le savoir-faire du Conseil peut être utile à la Cour — Le Conseil n'a pas le droit d'être entendu sur une question constitutionnelle — C'est au procureur général, et non au Conseil, qu'il incombe représenter l'intérêt public.

In 1988, Greyhound decided that it was no longer economical for it to operate a bus service on two routes in Alberta. The Alberta Motor Transport Board indicated that it would allow Greyhound to discontinue them if another carrier would provide service. The applicant, Ferguson, a non-unionized local bus company, obtained a special permit from the Alberta Motor Transport Board and Greyhound contracted out the two routes to Ferguson which had to operate them under Greyhound's name and according to its standard of operation. As equipment

ⁱ En 1988, Greyhound a décidé qu'il n'était plus rentable d'assurer le service de transport par autobus à l'égard de deux parcours en Alberta. L'Alberta Motor Transport Board a indiqué qu'il permettrait à Greyhound d'abandonner le service relatif à ces parcours si un autre transporteur était prêt à assurer le service. La requérante Ferguson, société locale non syndiquée de transport par autobus, a obtenu un permis spécial de l'Alberta Motor Transport Board et Greyhound a cédé les deux parcours à Ferguson qui devait les exploiter au nom de

to service these routes, Greyhound sold Ferguson two motor coaches from a group of vehicles that it wanted to get rid of.

The union applied to the Canada Labour Relations Board for a determination that there had been a sale of part of Greyhound's business to Ferguson and a declaration that the collective agreement between the union and Greyhound was binding on Ferguson.

The Board found that Ferguson came under federal jurisdiction on the basis that it was operationally part of a single undertaking in the constitutional sense, the two routes remaining a part of Greyhound's core federal undertaking. The Board found that the contract constituted a sale of a business and that, for the purposes of these routes, Ferguson was bound by the collective agreement.

Two issues were before the Court on these section 28 applications: (1) Did Ferguson's activities carried out in Greyhound's name come under Federal jurisdiction? (2) Had there been the sale of a business within the meaning of the Act?

Held, Ferguson's application should be allowed; that of Greyhound dismissed.

Per Desjardins J.A. (Urie J.A. concurring):

(1) Parliament has no authority over labour relations unless jurisdiction is an integral part of its primary competence over some other single federal subject. Ferguson's undertaking was local: moving people, luggage and parcels within Alberta. The work of Ferguson employees remains intraprovincial. Ferguson does not provide an interprovincial service. The agreement between Greyhound and Ferguson did not amount of a single management and there was no physical connection such as existed in cases of this kind involving railways. In accepting Greyhound's former routes, the operation of Ferguson as a going concern did not change. Nor could it be said that Ferguson was operating two distinct undertakings: an intraprovincial school bus and coach business and an interprovincial service for Greyhound.

(2) This question did not require consideration in view of the answer to the first one.

Greyhound's application had to be quashed as it was not a party "directly affected" within the meaning of *Federal Court Act*, subsection 28(2).

Per Mahoney J.A.: The Canada Labour Relations Board is unique among federal administrative tribunals in being oblivious to the impropriety of seeking to be heard when its jurisdiction is not at issue. The Board should accept with grace the Court's unwillingness to entertain its submissions and realize that its decisions will be adequately defended by those having an economic interest in so doing. It is only in cases where its particular expertise is required that participation—so potentially damaging to it—should be countenanced. The Board is unable to assist the Court in deciding whether a business has been sold. Nor has the Board a right to be heard on a constitutional issue such as the legislative jurisdiction of Parlia-

Greyhound et conformément aux critères d'exploitation de celle-ci. Pour permettre à Ferguson d'assurer le service sur ces deux parcours, Greyhound lui a vendu deux autocars qui faisaient partie d'un groupe de véhicules dont elle voulait se débarrasser.

^a Le syndicat a demandé au Conseil canadien des relations du travail de déclarer qu'il y avait eu vente d'une partie de l'entreprise de Greyhound à Ferguson et que la convention collective conclue entre le syndicat et Greyhound liait Ferguson.

^b Le Conseil a jugé que Ferguson relevait de la compétence fédérale parce que son entreprise faisait partie, sur le plan opérationnel, d'une entreprise unique selon le sens constitutionnel, les deux parcours demeurant un élément de l'entreprise fédérale principale de Greyhound. Le Conseil a également jugé que le contrat était une vente d'entreprise et que, aux fins de ces parcours, Ferguson était liée par la convention collective.

^c La Cour devait se prononcer sur deux questions concernant ces demandes fondées sur l'article 28: (1) Les activités qu'a poursuivies Ferguson au nom de Greyhound relevaient-elles de la compétence fédérale? (2) Y a-t-il eu une vente d'entreprise au sens de la Loi?

^d *Arrêt*: la demande de Ferguson devrait être accueillie et celle de Greyhound, rejetée.

Le juge Desjardins, J.C.A. (avec l'appui du juge Urie, J.C.A.):

(1) Le Parlement n'a pas compétence dans le domaine des relations du travail, sauf si cette compétence est partie intégrante de sa compétence principale sur un autre sujet. Ferguson exploitait une entreprise de nature locale, soit le transport de personnes, de bagages et de colis à l'intérieur de l'Alberta. Le travail des employés de Ferguson demeure intraprovincial. Ferguson n'assure pas un service interprovincial. L'entente conclue entre Greyhound et Ferguson n'équivalait pas à une gestion unique et il n'y avait aucun lien physique semblable à ceux qui existaient dans des causes de cette nature concernant des sociétés de chemin de fer. Ferguson, comme «entreprise en activité», n'a pas changé parce qu'elle a accepté les anciens parcours de Greyhound. On ne peut dire non plus qu'elle exploitait des entreprises distinctes, soit un service intraprovincial de transport par autobus scolaire et un service interprovincial de transport par autobus pour Greyhound.

(2) Il n'est pas nécessaire d'examiner cette question, compte tenu de la réponse à la première.

^h La demande de Greyhound devait être annulée, étant donné que Greyhound n'était pas une partie «directement intéressée» au sens du paragraphe 28(2) de la Loi sur la Cour fédérale.

ⁱ Le juge Mahoney, J.C.A.: Le Conseil canadien des relations du travail est le seul parmi les tribunaux administratifs fédéraux à être inconscient de l'inconvenance de sa conduite, c'est-à-dire de chercher à se faire entendre lorsque sa compétence n'est pas contestée. Le Conseil devrait reconnaître de bonne grâce que la Cour ne désire pas entendre ses arguments et comprendre que ses décisions seront défendues de façon appropriée par ceux qui ont un intérêt économique à le faire. Ce n'est que dans les cas où son savoir-faire est nécessaire que sa participation susceptible à ce point de lui nuire devrait être tolérée. Le Conseil ne peut aider la Cour à déterminer si une entreprise a été vendue. En outre, le Conseil n'a pas le droit

ment. Should the public interest need representation, that is the duty of the Attorney General.

d'être entendu au sujet d'une question constitutionnelle comme celle qui porte sur la compétence législative du Parlement. Si l'intérêt public doit être représenté, il appartiendra au Procureur général de s'acquitter de cette responsabilité.

STATUTES AND REGULATIONS JUDICIALLY CONSIDERED

- Canada Labour Code*, R.S.C., 1985, c. L-2, ss. 4, 22, 44, 46.
Constitution Act, 1867, 30 & 31 Vict., c. 3 (U.K.) (as am. by *Canada Act, 1982*, 1982, c. 11 (U.K.), Schedule to the *Constitution Act, 1982*, Item 1) [R.S.C., 1985, Appendix II, No. 5], s. 92(10)(a).
Federal Court Act, R.S.C., 1985, c. F-7, s. 28.
Motor Transport Act, R.S.A. 1980, c. M-20, s. 20.

CASES JUDICIALLY CONSIDERED

APPLIED:

- CAIMAW v. Paccar of Canada Ltd.*, [1989] 2 S.C.R. 983; (1989), 62 D.L.R. (4th) 437; [1989] 6 W.W.R. 673; 102 N.R. 1; *Northwestern Utilities Ltd. et al. v. City of Edmonton*, [1979] 1 S.C.R. 684; (1978), 12 A.R. 449; 89 D.L.R. (3d) 161; 7 Alta. L.R. (2d) 370; 23 N.R. 565; *B.C.G.E.U. v. Indust. Rel. Council* (1978), 26 B.C.L.R. (2d) 145 (C.A.); *Construction Montcalm Inc. v. Minimum Wage Commission*, [1979] 1 S.C.R. 754; (1978), 93 D.L.R. (3d) 641; 79 C.L.L.C. 14,190; 25 N.R. 1; *Northern Telecom Ltd. v. Communications Workers of Canada*, [1980] 1 S.C.R. 115; (1979), 79 C.L.L.C. 14,211; 28 N.R. 107; *Alberta Government Telephones v. Canada (Canadian Radio-television and Telecommunications Commission)*, [1989] 2 S.C.R. 225; [1989] 5 W.W.R. 385; 26 C.P.R. (3d) 289; 98 N.R. 161; *Canadian Air Line Employees' Association v. Wardair Canada (1975) Ltd.*, [1979] 2 F.C. 91; (1979), 25 N.R. 613.

DISTINGUISHED:

- General Teamsters, Local 362 and Byers Transport Limited et al.* (1986), 65 di 127; 12 CLRBR (NS) 236 (C.L.R.B. 571); *The Queen in the Right of the Province of Ontario v. Board of Transport Commissioners*, [1968] S.C.R. 118; (1967), 65 D.L.R. (2d) 425; *Luscar Collieries Ltd. v. McDonald*, [1925] S.C.R. 460; *Northern Telecom Canada Ltd. et al. v. Communication Workers of Canada et al.*, [1983] 1 S.C.R. 733; (1983), 147 D.L.R. (3d) 1; 48 N.R. 161.

CONSIDERED:

- Bernshine Mobile Maintenance Ltd. v. Canada Labour Relations Board*, [1986] 1 F.C. 422; (1985), 22 D.L.R. (4th) 748; 85 C.L.L.C. 14,060; 62 N.R. 209 (C.A.); *Montreal City v. Montreal Street Railway Company*, [1912] A.C. 333 (P.C.).

a LOIS ET RÈGLEMENTS

- Code canadien du travail*, L.R.C. (1985), chap. L-2, art. 4, 22, 44, 46.
Loi constitutionnelle de 1867, 30 & 31 Vict., chap. 3 (R.-U.) (mod. par la *Loi de 1982 sur le Canada*, 1982, chap. 11 (R.-U.), annexe de la *Loi constitutionnelle de 1982*, n° 1) [L.R.C. (1985), Appendice II, n° 5], art. 92(10)a).
Loi sur la Cour fédérale, L.R.C. (1985), chap. F-7, art. 28.
Motor Transport Act, R.S.A. 1980, chap. M-20, art. 20.

JURISPRUDENCE

DÉCISIONS APPLIQUÉES:

- CAIMAW c. Paccar of Canada Ltd.*, [1989] 2 R.C.S. 983; (1989), 62 D.L.R. (4th) 437; [1989] 6 W.W.R. 673; 102 N.R. 1; *Northwestern Utilities Ltd. et autre c. Ville d'Edmonton*, [1979] 1 R.C.S. 684; (1978), 12 A.R. 449; 89 D.L.R. (3d) 161; 7 Alta. L.R. (2d) 370; 23 N.R. 565; *B.C.G.E.U. v. Indust. Rel. Council* (1978), 26 B.C.L.R. (2d) 145 (C.A.); *Construction Montcalm Inc. c. Commission du salaire minimum*, [1979] 1 R.C.S. 754; (1978), 93 D.L.R. (3d) 641; 79 C.L.L.C. 14,190; 25 N.R. 1; *Northern Telecom Ltée c. Travailleurs en communication du Canada*, [1980] 1 R.C.S. 115; (1979), 79 C.L.L.C. 14,211; 28 N.R. 107; *Alberta Government Telephones c. Canada (Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes)*, [1989] 2 R.C.S. 225; [1989] 5 W.W.R. 385; 26 C.P.R. (3d) 289; 98 N.R. 161; *Canadian Air Line Employees' Association c. Wardair Canada (1975) Ltd.*, [1979] 2 C.F. 91; (1979), 25 N.R. 613.

g

DISTINCTION FAITE AVEC:

- General Teamsters, section locale 362 et Byers Transport Limited et autre* (1986), 65 di 127; 12 CLRBR (NS) 236 (C.L.R.B. 571); *The Queen in the Right of the Province of Ontario v. Board of Transport Commissioners*, [1968] R.C.S. 118; (1967), 65 D.L.R. (2d) 425; *Luscar Collieries Ltd. v. McDonald*, [1925] R.C.S. 460; *Northern Telecom Canada Ltée et autre c. Travailleurs en communication du Canada et autre*, [1983] 1 R.C.S. 733; (1983), 147 D.L.R. (3d) 1; 48 N.R. 161.

i

DÉCISIONS EXAMINÉES:

- Bernshine Mobile Maintenance Ltd. c. Conseil canadien des relations du travail*, [1986] 1 C.F. 422; (1985), 22 D.L.R. (4th) 748; 85 C.L.L.C. 14,060; 62 N.R. 209 (C.A.); *Montreal City v. Montreal Street Railway Company*, [1912] A.C. 333 (P.C.).

REFERRED TO:

Highway Truck Service Ltd. v. Canada Labour Relations Board (1985), 62 N.R. 218 (F.C.A.); *Capital Cities Communications Inc. et al. v. Canadian Radio-Television Commn.*, [1978] 2 S.C.R. 141; (1977), 81 D.L.R. (3d) 609; 36 C.P.R. (2d) 1; 18 N.R. 181; *Canadian Pacific Railway Company v. Attorney-General for British Columbia and Attorney-General for Canada*, [1950] A.C. 122 (P.C.); *Canada (Canada Post Corp.) v. C.U.P.W.*, A-762-87, Pratte J.A., judgment dated 28/1/88, F.C.A., not reported.

COUNSEL:

William J. Armstrong for applicant.
W. J. Johnson for respondent.
David J. Corry for Greyhound Lines.
Graham Clarke for Canada Labour Relations Board.

SOLICITORS:

Laird, Armstrong, Calgary, for applicant.
McGown, Johnson, Calgary, for respondent.
Fenerty, Robertson, Fraser & Hatch, Calgary, for Greyhound Lines.
Legal Services, Canada Labour Relations Board, Ottawa, for Canada Labour Relations Board.

The following are the reasons for judgment rendered in English by

MAHONEY J.A.: I have had the advantage of reading in draft the reasons for judgment proposed by Madame Justice Desjardins and am in entire agreement with them and the dispositions of these applications she proposes. I wish only to add a few words of my own, as I promised its counsel, with respect to the unaccountable persistence of the Canada Labour Relations Board in seeking to be heard by this Court when its jurisdiction is in no way in issue and when there are no "considerations, rooted in [its] specialized jurisdiction or expertise . . . which may render reasonable what would otherwise appear unreasonable to someone not versed in the intricacies of the specialized area", *vid. CAIMAW v. Paccar of Canada Ltd.*¹

DÉCISIONS CITÉES:

Highway Truck Service Ltd. c. Conseil canadien des relations du travail (1985), 62 N.R. 218 (C.A.F.); *Capital Cities Communications Inc. et autre c. Conseil de la Radio-télévision canadienne*, [1978] 2 R.C.S. 141; (1977), 81 D.L.R. (3d) 609; 36 C.P.R. (2d) 1; 18 N.R. 181; *Canadian Pacific Railway Company v. Attorney-General for British Columbia and Attorney-General for Canada*, [1950] A.C. 122 (P.C.); *Canada (Société canadienne des postes) c. Syndicat des postiers du Canada*, A-762-87, juge Pratte, J.C.A., jugement en date du 28-1-88, C.A.F., non publié.

AVOCATS:

William J. Armstrong pour la requérante.
W. J. Johnson pour l'intimé.
David J. Corry pour Greyhound Lines.
Graham Clarke pour le Conseil canadien des relations du travail.

PROCUREURS:

Laird, Armstrong, Calgary, pour la requérante.
McGown, Johnson, Calgary, pour l'intimé.
Fenerty, Robertson, Fraser & Hatch, Calgary, pour Greyhound Lines.
Service du contentieux du Conseil canadien des relations du travail, Ottawa, pour le Conseil canadien des relations du travail.

Ce qui suit est la version française des motifs du jugement rendus par

LE JUGE MAHONEY, J.C.A.: J'ai eu l'avantage de lire le projet des motifs de jugement proposés par M^{me} le juge Desjardins et je souscris entièrement à ceux-ci et aux décisions qu'elle propose à l'égard des présentes demandes. J'aimerais simplement ajouter quelques commentaires personnels, comme je l'ai promis aux avocats, au sujet de l'insistance inexplicable avec laquelle le Conseil canadien des relations du travail a demandé à notre Cour de l'entendre, alors que sa compétence n'est aucunement contestée et qu'il n'y a pas «de considérations, enracinées dans [sa] compétence ou [ses] connaissances spécialisées . . . , qui peuvent rendre raisonnable ce qui, autrement, paraîtrait déraisonnable à quelqu'un qui n'est pas versé dans les complexités de ce domaine spécialisé», voir *CAIMAW c. Paccar of Canada Ltd.*¹

¹ [1989] 2 S.C.R. 983, at p. 1016.

¹ [1989] 2 R.C.S. 983, à la p. 1016.

This Board seems oblivious to the impropriety of such a course of conduct. In my experience, it is unique in that respect among the countless federal administrative tribunals. While some others may occasionally seek to be heard when they have no business doing so, none press for the right with such monotonous regularity and most accept with grace the rationality of our unwillingness to hear them. Not so this Board. Even a tribunal such as the National Transportation Agency, which has a statutory right to be heard,² has to date claimed that right with becoming restraint. One might think that, armed with its privative clause,³ the Canada Labour Relations Board would be more, rather than less, confident than other tribunals that the correctness of its decisions could be adequately defended by parties with an interest, usually economic, in doing so.

The fundamental basis for holding the Board's conduct objectionable was succinctly stated in *Northwestern Utilities Ltd. et al. v. City of Edmonton*. It is that:

Such active and even aggressive participation can have no other effect than to discredit the impartiality of an administrative tribunal either in the case where the matter is referred back to it, or in future proceedings involving similar interests and issues or the same parties.⁴

The decision of the Supreme Court of Canada in *Paccar* does not, in my opinion, vest the Board with a respectable excuse to demand to be heard in every case where one of its decisions is alleged to be patently unreasonable. As stated in *Paccar*, it is only when its expertise may cast some light imperceptible to ordinary mortals on the subject that participation so potentially damaging to it should be countenanced. It is to that limited extent that *Paccar* has qualified the criteria authoritatively established by *Northwestern Utilities*. Furthermore, the presence of such an issue does not open the door to the Board addressing other issues any more than does a genuine challenge to its jurisdiction.

² *National Transportation Act, 1987*, R.S.C., 1985 (3rd Supp.), c. 28, s. 65(4).

³ *Canada Labour Code*, R.S.C., 1985, c. L-2, s. 22.

⁴ [1979] 1 S.C.R. 684, at p. 709.

Le Conseil semble inconscient de l'inconvenance de cette conduite. C'est la première fois que je remarque une telle insistance de la part des tribunaux administratifs fédéraux, qui sont pourtant nombreux. Bien que certains cherchent à l'occasion à se faire entendre sans raison valable, aucun ne le fait avec autant d'acharnement et la plupart acceptent de bonne grâce les raisons pour lesquelles nous refusons de les entendre. Mais pas le Conseil en l'espèce. Même un tribunal comme l'Office national des transports, qui a le droit d'être entendu en vertu d'un texte législatif², a utilisé jusqu'à maintenant ce droit avec ménagement. On pourrait penser que, armé de sa clause restrictive³, le Conseil canadien des relations du travail aurait été davantage enclin à s'en remettre aux parties ayant un intérêt habituellement économique pour défendre de façon appropriée le bien-fondé de ses décisions.

La raison fondamentale pour laquelle la conduite du Conseil est répréhensible a été énoncée de façon succincte dans *Northwestern Utilities Ltd. et autre c. Ville d'Edmonton*. Elle se lit comme suit:

Une participation aussi active ne peut que jeter le discrédit sur l'impartialité d'un tribunal administratif lorsque l'affaire lui est renvoyée ou lorsqu'il est saisi d'autres procédures concernant des intérêts et des questions semblables ou impliquant les mêmes parties⁴.

À mon avis, la décision de la Cour suprême du Canada dans l'arrêt *Paccar* ne donne pas au Conseil une excuse raisonnable pour demander d'être entendu dans tous les cas où l'on soutient que l'une de ses décisions est manifestement déraisonnable. Comme la Cour l'a dit dans l'arrêt *Paccar*, ce n'est que lorsque les connaissances de l'organisme en question peuvent ajouter des éléments autrement imperceptibles pour un profane dans le domaine qu'une participation susceptible à ce point de lui nuire devrait être tolérée. C'est dans cette mesure restreinte que l'on a repris, dans l'arrêt *Paccar*, les critères établis de façon concluante dans *Northwestern Utilities*. En outre, l'existence d'une controverse de cette nature ne permet pas au Conseil de soulever des questions autres que des questions portant véritablement sur sa compétence.

² *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, L.R.C. (1985) (3^e suppl.), chap. 28, art. 65(4).

³ *Code canadien du travail*, L.R.C. (1985), chap. L-2, art. 22.

⁴ [1979] 1 R.C.S. 684, à la p. 709.

Nothing in the record or argument leads me to suspect that the expertise of the Canada Labour Relations Board endows it with anything of particular value when it comes to deciding whether or not the sale of a business has occurred. It is not without significance that, when invited to make representations on that issue since it was cast in terms of patent unreasonableness, the Board had nothing to say.

Finally, and it should have been unnecessary to say it but for the Board's argument, a challenge to the legislative jurisdiction of Parliament is not a challenge to the Board's jurisdiction within the contemplation of *Northwestern Utilities*. The Board had no right to be heard on the constitutional issue. Should the public interest require representation in such a case, it is the right and responsibility of the Attorney General, not the Board, to provide it.

URIE J.A.: I agree.

* * *

The following are the reasons for judgment rendered in English by

DESJARDINS J.A.: This Court is seized with two applications pursuant to section 28 of the *Federal Court Act*, R.S.C. 1985, c. F-7, one between *Ferguson Bus Lines Ltd. v. Amalgamated Transit Union, Local 1374*, A-257-89 and another between *Greyhound Lines of Canada Ltd. v. Canada Labour Relations Board, Amalgamated Transit Union, Local 1374, Ferguson Bus Lines Ltd., and Alberta Motor Transport Board*, A-255-89. Both were heard together. These applications deal with a decision of the Canada Labour Relations Board (the "Board") which concluded that the labour relations of a portion of the operations of Ferguson Bus Lines Ltd. ("Ferguson") were federal on account of an agreement made by Ferguson with Greyhound Lines Canada Ltd. ("Greyhound") as imposed by the Alberta Motor Transport Board.

Greyhound decided in late 1988 it was no longer economical to service and use its own equipment

Aucun élément du dossier ou des plaidoiries ne me permet de dire que le savoir-faire du Conseil canadien des relations du travail lui confère un pouvoir particulier lorsque vient le moment de décider si la vente d'une entreprise est survenue. D'ailleurs, lorsqu'il a été invité à formuler des observations sur cette question, étant donné qu'on faisait allusion au caractère manifestement déraisonnable de sa décision, le Conseil n'avait rien à dire.

Enfin, et il n'aurait pas été nécessaire que je le dise, n'eût été de l'argument du Conseil, une contestation de la compétence législative du Parlement n'est pas une contestation de la compétence du Conseil au sens de l'arrêt *Northwestern Utilities*. Le Conseil n'avait pas le droit d'être entendu au sujet de la question constitutionnelle. Si l'intérêt public nécessite une représentation dans ce cas-là, il appartiendra au procureur général, et non au Conseil, de se prévaloir de ce droit et de s'acquitter de cette responsabilité.

LE JUGE URIE, J.C.A.: Je souscris aux motifs du juge Mahoney.

* * *

Ce qui suit est la version française des motifs du jugement rendus par

LE JUGE DESJARDINS, J.C.A.: Il s'agit de deux demandes fondées sur l'article 28 de la *Loi sur la Cour fédérale*, L.R.C. (1985), chap. F-7, soit une entre *Ferguson Bus Lines Ltd. c. Syndicat uni du transport, section locale 1374*, dossier A-257-89, et une autre entre *Greyhound Lines of Canada Ltd. c. Conseil canadien des relations du travail, le Syndicat uni du transport, section locale 1374, Ferguson Bus Lines Ltd. et l'Alberta Motor Transport Board*, dossier A-255-89. Les deux demandes ont été entendues ensemble. Elles portent sur une décision par laquelle le Conseil canadien des relations du travail (le «Conseil») a conclu que les relations de travail d'une partie des activités de Ferguson Bus Lines Ltd. («Ferguson») étaient de nature fédérale en raison d'une entente conclue entre Ferguson et Greyhound Lines Canada Ltd. («Greyhound») et imposée par l'Alberta Motor Transport Board.

À la fin de 1988, Greyhound a décidé qu'il n'était plus rentable d'assurer le service relatif à

and chauffeurs on two routes connecting Calgary (Alberta) to Oyen (Alberta) and return, and Red Deer (Alberta) to Consort (Alberta) and return. The Alberta Motor Transport Board, acting under the authority of the *Motor Transport Act*,⁵ refused to cancel Greyhound's permit but indicated it would allow Greyhound to discontinue the service as long as some other transportation company took over under Greyhound's name and standard of operation.

Ferguson purchased from Greyhound two 1975 M.C.I. Model MC-8 motor coaches for the scheduled trips. These buses were part of a group of twenty-two vehicles Greyhound had decided to sell.⁶ At the relevant time, Ferguson owned one hundred and four buses. Ninety-seven were of the school bus type. Seven were highway coaches.⁷ It employed approximately eighty individuals, all non-unionized. Ferguson assigned two of its drivers to the new routes, with a third as a spare driver. While Greyhound's permit was maintained,⁸ the Alberta Motor Transport Board, on December 1, 1988, approved the issuance of a section 20 special permit⁹ to Ferguson on the following conditions:

ALBERTA
MOTOR TRANSPORT BOARD
OPERATING AUTHORITY CERTIFICATE
SECTION 20

SECTION 20

To allow vehicles registered in the name of Ferguson Bus Lines Ltd. to operate in accordance with Section 19 and Section 26 of the Intra-Provincial Public Bus Route Certificate 00-0360412 issued to Greyhound Lines of Canada Ltd.

⁵ R.S.A. 1980, c. M-20.

⁶ A.B., at p. 54.

⁷ A.B., at p. 20.

⁸ A.B., at pp. 73-74-75.

⁹ Section 20 of the *Motor Transport Act*, R.S.A. 1980, c. M-20 reads:

20. The Board may issue a special permit authorizing the operation of a public vehicle in any instance where the operation of a public vehicle is otherwise prohibited under this Act or any order under this Act, and may specify

- (a) the duration of the special permit, and
- (b) the conditions to which the special permit is subject.

deux itinéraires et d'utiliser son propre équipement et ses propres chauffeurs à l'égard dudit service, soit le trajet aller-retour entre Calgary (Alberta) et Oyen (Alberta) et le trajet aller-retour entre Red Deer (Alberta) et Consort (Alberta). Agissant sous l'autorité du *Motor Transport Act*,⁵ l'Alberta Motor Transport Board a refusé d'annuler le permis de Greyhound, mais il a précisé qu'il permettrait à celle-ci d'abandonner le service, en autant qu'une autre société de transport l'offrirait sous le nom et suivant les normes d'exploitation de Greyhound.

Ferguson a acheté de Greyhound deux autocars 1975 M.C.I., modèle MC-8, pour les trajets en question. Ces autocars faisaient partie d'un groupe de 22 véhicules que Greyhound avait décidé de vendre.⁶ À la date pertinente, Ferguson était propriétaire de cent quatre autobus, soit quatre-vingt-dix-sept autobus scolaires et sept autocars⁷. Elle comptait environ quatre-vingts employés et aucun d'eux n'était syndiqué. Ferguson a affecté deux de ses chauffeurs aux nouveaux trajets et en a nommé un troisième comme remplaçant. Pendant que le permis de Greyhound demeurait en vigueur⁸, l'Alberta Motor Transport Board a approuvé, le 1^{er} décembre 1988, la délivrance d'un permis spécial⁹ sous le régime de l'article 20 en faveur de Ferguson selon les conditions suivantes:

[TRADUCTION] ALBERTA
MOTOR TRANSPORT BOARD
PERMIS D'EXPLOITATION
ARTICLE 20

ARTICLE 20

Permis autorisant l'exploitation des véhicules immatriculés sous le nom de Ferguson Bus Lines Ltd. conformément aux articles 19 et 26 du certificat de transport public intraprovincial numéro 00-0360412 délivré à Greyhound Lines of Canada Ltd.

⁵ R.S.A. 1980, chap. M-20.

⁶ Dossier d'appel, à la p. 54.

⁷ Dossier d'appel, à la p. 20.

⁸ Dossier d'appel, aux p. 73, 74 et 75.

⁹ L'article 20 du *Motor Transport Act*, R.S.A. 1980, chap. M-20, se lit comme suit:

[TRADUCTION] 20. La Commission peut délivrer un permis spécial autorisant l'exploitation d'un véhicule public dans tous les cas où l'exploitation d'un véhicule public est par ailleurs interdite en vertu de la présente loi ou en vertu d'une ordonnance rendue sous l'autorité de celle-ci, et peut préciser

- a) la durée du permis spécial et
- b) les conditions auxquelles le permis spécial est assujéti.

CONDITIONS:

A copy of the Greyhound Lines of Canada Ltd. Public Bus Route Certificate to this permit to be carried in the vehicles.

This permit is valid only so long as Greyhound Lines of Canada Ltd. and Ferguson Bus Lines Ltd. retain their contractual agreement. [A.B., at pp. 77 and 82.]

According to the services agreement contracted between Greyhound and Ferguson, dated January 1, 1989, and referred to in the special permit, Ferguson undertakes to operate the routes in question for and on behalf of Greyhound which retains its services (section 2.00). Greyhound sets the schedules and tariffs (section 3.00). Pick-ups and departures are from locations specified by Greyhound and are carried out to meet connecting Greyhound bus services (section 3.02). The drivers, supplied by Ferguson, are required to meet governmental and Greyhound safety standards. Greyhound retains the right to instruct the drivers accordingly and may cause Ferguson to remove and replace any delinquent driver (section 5.00). Greyhound is entitled to examine the coaches for the purpose of insuring the security of the passengers, luggage and parcels (section 6.07). The advertising for the service is done by Ferguson at the expense and with the approval of Greyhound. Greyhound is given the right to affix signs and removable decals on the motor coaches (section 7.00). Greyhound provides all necessary pick-ups and destination facilities, terminal agents, bus tickets, bus bills, express receipts, drivers' reports, printed schedules and tariffs and other Greyhound documents (section 9.01). Ferguson carries insurance while Greyhound is named an insured to the limit of its interest (section 11.02). Termination of the agreement may be effected by mutual agreement or through a breach of contract, from negligence in the performance of the agreement or following a bankruptcy (section 13.00). Ferguson is not permitted, without Greyhound's consent, to apply directly to the Alberta Motor Transport Board for authorization to provide further services on the two routes or to compete with Greyhound for a period of two years following the termination of the agreement (section 17.00).

CONDITIONS:

Une copie du certificat de transport public de Greyhound Lines of Canada Ltd. se rapportant au présent permis sera conservée dans les véhicules.

Le présent permis n'est valide que tant et aussi longtemps que Greyhound Lines of Canada Ltd. et Ferguson Bus Lines Ltd. demeurent liées par leur entente contractuelle. [Dossier d'appel, aux p. 77 et 82.]

Selon l'entente de services conclue entre Greyhound et Ferguson en date du 1^{er} janvier 1989 et mentionnée dans le permis spécial, Ferguson s'engage à exploiter les itinéraires en question pour le compte de Greyhound et celle-ci retient les services de Ferguson à cette fin (article 2.00). Greyhound fixe les horaires et les tarifs (article 3.00). Les cueillettes et les départs se font depuis les endroits précisés par Greyhound et sont effectués de façon à assurer la correspondance avec les services des autobus Greyhound (article 3.02). Les chauffeurs, qui sont fournis par Ferguson, sont tenus de se conformer aux normes de sécurité des autorités gouvernementales et de Greyhound. Greyhound conserve le droit de donner des directives en ce sens aux chauffeurs et peut forcer Ferguson à congédier et remplacer tout chauffeur fautif (article 5.00). Greyhound a le droit d'examiner les véhicules pour assurer la sécurité des voyageurs, des bagages et des colis (article 6.07). La publicité relative au service est faite par Ferguson aux frais de Greyhound et est assujettie à l'approbation de cette dernière. Greyhound a le droit d'apposer des enseignes et des décalcomanies amovibles sur les autocars (article 7.00). Greyhound fournit toutes les installations nécessaires de cueillette et de réception, les agents de terminus, les billets d'autobus, les connaissements, les reçus pour le service express, les rapports des chauffeurs, les horaires et tarifs imprimés et les autres documents de Greyhound (article 9.01). Ferguson conserve une assurance dans laquelle Greyhound est nommée assurée selon les limites de son intérêt (article 11.02). L'entente peut être résiliée d'un commun accord ou à la suite de la violation du contrat, de la négligence lors de l'exécution de celle-ci ou d'une faillite (article 13.00). Ferguson ne peut, sans le consentement de Greyhound, demander directement à l'Alberta Motor Transport Board l'autorisation de fournir d'autres services à l'égard des deux itinéraires ou faire concurrence à Greyhound pendant deux ans suivant la fin de l'entente (article 17.00).

Greyhound ceased to operate its motor coaches effective January 16, 1989. Ferguson started the service the same day.¹⁰ The routes represent 10 to 15% of Ferguson's gross revenues.¹¹

The respondent's union applied to the Canada Labour Relations Board¹² under section 44 of the *Canada Labour Code*¹³ for a determination that there had been a sale of a part of Greyhound's business to Ferguson and a declaration that the collective agreement between Amalgamated Transit Union, Local 1374, and Greyhound was binding on Ferguson.

The Board held that Ferguson came under federal jurisdiction and that a sale, as defined in the Act, had occurred between Greyhound and Ferguson. On the first issue, the Board referred to the principles it had set in its earlier decision of *General Teamsters, Local 362 and Byers Transport*

¹⁰ A.B., at p. 54

¹¹ A.B., at p. 55.

¹² A.B., at p. 55.

¹³ R.S.C., 1985, c. L-2.

44. (1) In this section and sections 45 and 46,

"business" means any federal work, undertaking or business and any part thereof;

"sell", in relation to a business, includes the lease, transfer and other disposition of the business.

(2) Subject to subsections 45(1) to (3), where an employer sells his business,

(a) a trade union that is the bargaining agent for the employees employed in the business continues to be their bargaining agent;

(b) a trade union that made application for certification in respect of any employees employed in the business before the date on which the business is sold may, subject to this Part, be certified by the Board as their bargaining agent;

(c) the person to whom the business is sold is bound by any collective agreement that is, on the date on which the business is sold, applicable to the employees employed in the business; and

(d) the person to whom the business is sold becomes a party to any proceeding taken under this Part that is pending on the date on which the business was sold and that affects the employees employed in the business or their bargaining agent.

Section 46 of the Code provides:

46. Where any question arises under section 44 or 45 as to whether or not a business has been sold or as to the identity of the purchaser of a business, the Board shall determine the question.

Greyhound a cessé d'exploiter ses autocars le 16 janvier 1989. Ferguson a commencé à offrir le service le même jour¹⁰. Les trajets représentent de 10 % à 15 % du revenu brut de Ferguson¹¹.

^a Le syndicat de l'intimée a présenté au Conseil canadien des relations du travail¹² une demande fondée sur l'article 44 du *Code canadien du travail*¹³ en vue de déclarer qu'il y avait eu une vente d'une partie de l'entreprise de Greyhound à Ferguson et que la convention collective conclue entre le Syndicat uni du transport, section locale 1374, et Greyhound liait Ferguson.

^c Le Conseil a décidé que Ferguson relevait de la compétence fédérale et qu'une vente au sens du Code avait eu lieu entre Greyhound et Ferguson. Sur le premier point, le Conseil a cité les principes qu'il avait énoncés dans la décision antérieure qu'il avait rendue dans *General Teamsters, section*

¹⁰ Dossier d'appel, à la p. 54.

¹¹ Dossier d'appel, à la p. 55.

¹² Dossier d'appel, à la p. 55.

¹³ L.R.C. (1985), chap. L-2.

44. (1) Les définitions qui suivent s'appliquent au présent article et aux articles 45 et 46.

«entreprise» Entreprise fédérale, y compris toute partie de celle-ci.

«vente» S'entend notamment, relativement à une entreprise, de la location, du transfert et de toute autre forme de disposition de celle-ci.

(2) Sous réserve des paragraphes 45(1) à (3), les dispositions suivantes s'appliquent dans les cas où l'employeur vend son entreprise:

a) l'agent négociateur des employés travaillant dans l'entreprise reste le même;

b) le syndicat qui, avant la date de la vente, avait présenté une demande d'accréditation pour des employés travaillant dans l'entreprise peut, sous réserve des autres dispositions de la présente partie, être accrédité par le Conseil à titre d'agent négociateur de ceux-ci;

c) toute convention collective applicable, à la date de la vente, aux employés travaillant dans l'entreprise lie l'acquéreur;

d) l'acquéreur devient partie à toute procédure engagée dans le cadre de la présente partie et en cours à la date de la vente, et touchant les employés travaillant dans l'entreprise ou leur agent négociateur.

L'article 46 du Code se lit comme suit:

46. Il appartient au Conseil de trancher, pour l'application des articles 44 ou 45, toute question qui se pose quant à la survenance d'une vente d'entreprise et à l'identité de l'acquéreur.

Limited et al.,¹⁴ distinguished it on the facts, and said:¹⁵

In essence, one does not consider whether Ferguson is "necessarily incidental" etc. to Greyhound's core federal undertaking (the traditional test for local undertakings that provide a service to the core federal undertaking). Rather, one must consider if Ferguson is operationally part of a single undertaking in the constitutional sense. Ferguson is not by itself federal; but it is part of Greyhound's undertaking. The provisions of the Agreement already cited demonstrate to what extent the two routes now run by Ferguson are still part of the core federal undertaking. [Emphasis added.]

On the second issue, the sale of business, the Board reasoned that "a part of a business was transferred and Ferguson stepped into the shoes of Greyhound for the purposes of the two routes".¹⁶

The following order was issued:¹⁷

NOW, THEREFORE, it is hereby declared by the Canada Labour Relations Board that the agreement entered into between Greyhound Lines of Canada Ltd. and Ferguson Bus Lines Ltd. referred to above constitutes a sale of business within the meaning of the Code and that Ferguson Bus Lines Ltd. is bound by the collective agreement in effect between Greyhound Lines of Canada Ltd. and Amalgamated Transit Union, Local 1374, for the purposes of the operation of these two routes.

Counsel for the applicants and for the union were heard although some doubt was expressed as to the interest of Greyhound in bringing its own section 28 application since it is not named in the order, in contrast with requesting leave to intervene in Ferguson's section 28 application. The Board was, for its part, directed to limit its observations within the terms set by the Supreme Court of Canada in a long series of cases, the latest being *CAIMAW v. Paccar of Canada Ltd.*¹⁸ There, La Forest J., for the majority, stated the limited role of a board before a court of law in the following way:¹⁹

*locale 362 et Byers Transport Limited et autre*¹⁴ et, soulignant que les circonstances dans cette cause-là étaient différentes, il a dit ce qui suit¹⁵:

[TRADUCTION] Essentiellement, il ne s'agit pas de savoir si l'entreprise de Ferguson est «nécessairement accessoire» à l'entreprise fédérale principale de Greyhound (le test traditionnel à appliquer pour les entreprises locales qui fournissent un service à l'entreprise fédérale principale). Il faut plutôt se demander si l'entreprise de Ferguson fait partie, sur le plan opérationnel, d'une entreprise unique selon le sens constitutionnel. Ferguson n'est pas une entreprise fédérale en soi, mais elle fait partie de l'entreprise de Greyhound. Les dispositions de l'entente déjà citées indiquent à quel point les deux itinéraires que Ferguson exploite maintenant font encore partie de l'entreprise fédérale principale. [C'est moi qui souligne.]

En ce qui a trait au deuxième point, soit la vente de l'entreprise, le Conseil a décidé [TRADUCTION] «qu'une partie de l'entreprise avait été transférée et que Ferguson remplaçait Greyhound aux fins des deux parcours»¹⁶.

L'ordonnance suivante a été rendue¹⁷:

EN CONSÉQUENCE, le Conseil canadien des relations du travail déclare par les présentes que ladite entente entre Greyhound Lines of Canada Ltd. et Ferguson Bus Lines Ltd. constitue une vente d'entreprise au sens du Code et que Ferguson Bus Lines Ltd. est liée par la convention collective conclue entre Greyhound Lines of Canada Ltd. et Syndicat uni du transport, section locale 1374 pour les fins de l'exploitation de ces deux parcours.

Les avocats des requérants et du syndicat ont été entendus, bien que l'on ait exprimé des doutes sur la question de savoir si Greyhound avait l'intérêt voulu pour présenter sa propre demande fondée sur l'article 28, étant donné qu'elle n'est pas nommée dans l'ordonnance, en regard de la demande d'autorisation d'intervenir dans la demande de Ferguson fondée sur l'article 28. Pour sa part, le Conseil a été tenu de formuler ses observations en se conformant aux limites imposées par la Cour suprême du Canada dans une longue série d'arrêts, dont le plus récent est *CAIMAW c. Paccar of Canada Ltd.*¹⁸ Dans cette cause-là, le juge La Forest, qui s'exprimait au nom de la majorité, a décrit comme suit le rôle restreint d'une commission devant un tribunal judiciaire¹⁹:

¹⁴ (1986), 65 di 127 and 12 CLRBR (NS) 236 (CLRB 571).

¹⁵ A.B., at p. 167.

¹⁶ A.B., at p. 169.

¹⁷ A.B., at p. 171.

¹⁸ [1989] 2 S.C.R. 983.

¹⁹ At p. 1014.

¹⁴ (1986), 65 di 127 et 12 CLRBR (NS) 236 (CLRB 571).

¹⁵ Dossier d'appel, à la p. 167.

¹⁶ Dossier d'appel, à la p. 169.

¹⁷ Dossier d'appel, à la p. 171.

¹⁸ [1989] 2 R.C.S. 983.

¹⁹ A la p. 1014.

... the Industrial Relations Council has standing before this Court to make submissions not only explaining the record before the Court, but also to show that it had jurisdiction to embark upon the inquiry and that it has not lost that jurisdiction through a patently unreasonable interpretation of its powers.

La Forest J. cited an earlier case *Northwestern Utilities Ltd. et al. v. City of Edmonton*,²⁰ where Estey J., for a unanimous court, said at pages 708-709:

The Board has a limited status before the Court, and may not be considered as a party, in the full sense of that term, to an appeal from its own decisions. In my view, this limitation is entirely proper. This limitation was no doubt consciously imposed by the Legislature in order to avoid placing an unfair burden on an appellant who, in the nature of things, must on another day and in another cause again submit itself to the rate fixing activities of the Board. It also recognizes the universal human frailties which are revealed when persons or organizations are placed in such adversarial positions.

La Forest J. then continued:²¹

In that case, the Board has presented "detailed and elaborate arguments" in support of the merits of its decision. Estey J., at p. 709, commented:

Such active and even aggressive participation can have no other effect than to discredit the impartiality of an administrative tribunal either in the case where the matter is referred back to it, or in future proceedings involving similar interests and issues or the same parties. The Board is given a clear opportunity to make its point in its reasons for its decision, and it abuses one's notion of propriety to countenance its participation as a full-fledged litigant in this Court, in complete adversarial confrontation with one of the principals in the contest before the Board itself in the first instance."

In these circumstances, the tribunal is limited to an explanatory role and "to the issue of its jurisdiction to make the order in question".

Estey J., then, however, limited the meaning of jurisdiction so as not to "include the transgression of the authority of a tribunal by its failure to adhere to the rules of natural justice". He continued (p. 710):

In such an issue, when it is joined by a party to proceedings before that tribunal in a review process, it is the tribunal which finds itself under examination. To allow an administrative board the opportunity to justify its action and indeed to vindicate itself would produce a spectacle not ordinarily contemplated in our judicial traditions.

²⁰ [1979] 1 S.C.R. 684.

²¹ At p. 1015.

... le Conseil a qualité pour agir devant notre Cour afin d'y présenter des arguments non seulement pour lui expliquer le dossier dont elle est saisie, mais également pour montrer qu'il avait compétence pour ouvrir l'enquête et qu'il n'a pas perdu cette compétence en raison d'une interprétation manifestement a déraisonnable de ses pouvoirs.

Le juge La Forest a cité une cause antérieure, soit l'arrêt *Northwestern Utilities Ltd. et autre c. Ville d'Edmonton*²⁰, où le juge Estey, qui a prononcé le jugement unanime de la Cour, a dit ce qui suit aux pages 708 et 709:

La Commission a un rôle limité devant la Cour et elle ne peut pas être considérée comme une partie, au sens plein du terme, dans les procédures d'appel de ses propres décisions. J'estime cette restriction tout à fait justifiée. Le législateur l'a sans aucun doute consciemment imposée dans le but d'éviter de mettre un fardeau injuste sur les épaules d'un appellant qui, par la nature des choses, devra éventuellement retourner devant la Commission et se soumettre de nouveau à ses procédures de détermination des tarifs. Cette restriction offre également d protection contre les défaillances humaines qui entrent en jeu lorsque des personnes ou des organismes se retrouvent ainsi en situation de conflit.

Le juge La Forest a ensuite poursuivi en ces termes²¹:

Dans cette affaire, la Commission avait présenté «une argumentation détaillée et approfondie» à l'appui du bien-fondé de sa décision. Le juge Estey fait observer ceci, à la p. 709:

Une participation aussi active ne peut que jeter le discrédit sur l'impartialité d'un tribunal administratif lorsque l'affaire lui est renvoyée ou lorsqu'il est saisi d'autres procédures concernant des intérêts et des questions semblables ou impliquant les mêmes parties. La Commission a tout le loisir de s'expliquer dans ses motifs de jugement et elle a enfreint de façon inacceptable la réserve dont elle aurait dû faire preuve lorsqu'elle a participé aux procédures comme partie à part entière, en opposition directe à une partie au litige dont elle avait eu à connaître en première instance.

Dans ces circonstances, le rôle du tribunal administratif se limite à la présentation d'explications et «à la seule question de la compétence pour rendre l'ordonnance contestée».

Le juge Estey a toutefois limité le sens de la notion de compétence en précisant que celle-ci «n'inclut pas la transgression du pouvoir d'un tribunal par l'inobservation des règles de justice naturelle». Il ajoute, à la p. 710:

Dans un tel cas, lorsqu'une partie aux procédures devant ce tribunal est également partie aux procédures de révision, c'est le tribunal lui-même qui fait l'objet de l'examen. Accorder au tribunal administratif la possibilité de défendre sa conduite et en fait de se justifier donnerait lieu à un spectacle auquel nos traditions judiciaires ne nous ont pas habitués.

²⁰ [1979] 1 R.C.S. 684.

²¹ À la p. 1015.

La Forest J. cited with approval Taggart J.A. in *B.C.G.E.U. v. Indust. Rel. Council* [(1988), 26 B.C.L.R. (2d) 145 (C.A.), at page 153]:²²

The traditional basis for holding that a tribunal should not appear to defend the correctness of its decision has been the feeling that it is unseemly and inappropriate for it to put itself in that position. But when the issue becomes, as it does in relation to the patently unreasonable test, whether the decision was reasonable, there is a powerful policy reason in favour of permitting the tribunal to make submissions. That is, the tribunal is in the best position to draw the attention of the court to those considerations, rooted in the specialized jurisdiction or expertise of the tribunal, which may render reasonable what would otherwise appear unreasonable to someone not versed in the intricacies of the specialized area. In some cases, the parties to the dispute may not adequately place those considerations before the court, either because the parties do not perceive them or do not regard it as being in their interest to stress them.

None of the parties contested the jurisdiction of the Board to decide the issue as to whether the activities of Ferguson came under federal or provincial jurisdiction.²³ The Board was not heard on the merits of the constitutional issue since it had ample opportunity to express itself in its decision. It was only heard as to whether it had lost jurisdiction through a patently unreasonable interpretation of its powers.

The Alberta Motor Transport Board was not represented.

The issues before us are those that were before the Canada Labour Relations Board, namely:

- (a) whether the activities of Ferguson carried in the name of Greyhound come under federal jurisdiction;
- (b) whether a sale of business within the meaning of the Act has taken place as between Greyhound and Ferguson.

²² *Supra*, at p. 1016.

²³ *Canada Labour Code*, R.S.C., 1985, c. L-2, ss. 4, 44, 46.

Le juge La Forest a cité avec approbation les commentaires suivants du juge Taggart, J.C.A., dans *B.C.G.E.U. v. Indust. Rel. Council* [(1988), 26 B.C.L.R. (2d) 145 (C.A.), à la page 153]²²:

^a [TRADUCTION] Le fondement traditionnel de la notion selon laquelle un tribunal administratif ne devrait pas comparaître pour défendre le bien-fondé de sa décision est l'impression qu'il serait malséant et déplacé pour lui de se mettre dans cette position. Mais lorsque le point en litige devient, notamment en relation avec le critère de l'interprétation manifestement déraisonnable, la question de savoir si la décision était raisonnable, il existe une raison de principe impérieuse de permettre au tribunal de présenter des arguments. En effet, le tribunal est le mieux placé pour attirer l'attention de la cour sur les considérations, enracinées dans la compétence ou les connaissances spécialisées du tribunal, qui peuvent rendre raisonnable ce qui autrement paraîtrait déraisonnable à quelqu'un qui n'est pas versé dans les complexités de ce domaine spécialisé. Il peut arriver, dans certains cas, que les parties au différend ne présentent pas adéquatement ces considérations à la cour, soit parce qu'elles n'en perçoivent pas l'importance, soit parce qu'elles estiment ne pas avoir intérêt à le faire.

^b Aucune des parties n'a contesté le fait que le Conseil avait la compétence voulue pour déterminer si les activités de Ferguson étaient du ressort fédéral ou provincial.²³ Le Conseil n'a pas été entendu sur le fond de la question constitutionnelle, puisqu'il avait eu toute la latitude voulue de s'exprimer dans sa décision. Il n'a été entendu qu'au sujet de la question de savoir s'il avait perdu sa compétence par une interprétation manifestement déraisonnable de ses pouvoirs.

^c L'Alberta Motor Transport Board n'était pas représenté.

^d Les questions en litige en l'espèce sont celles que le Conseil canadien des relations du travail devait trancher, soit les questions suivantes:

- ^e a) les activités que Ferguson poursuit au nom de Greyhound relèvent-elles de la compétence fédérale?
- ^f b) Y a-t-il eu une vente d'entreprise au sens du Code entre Greyhound et Ferguson?

²² Précité, à la p. 1016.

²³ *Code canadien du travail*, L.R.C. (1985), chap. L-2, art. 4, 44, 46.

a) Whether the activities of Ferguson carried in the name of Greyhound come under federal jurisdiction:

The starting point in the search for constitutional jurisdiction over a labour relations matter is the decision of the Supreme Court of Canada in *Construction Montcalm Inc. v. Minimum Wage Commission*²⁴ where Beetz J. for the majority sets the principles to be followed:

The issue must be resolved in the light of established principles the first of which is that Parliament has no authority over labour relations as such nor over the terms of a contract of employment; exclusive provincial competence is the rule: *Toronto Electric Commissioners v. Snider*, ([1925] A.C. 396). By way of exception however, Parliament may assert exclusive jurisdiction over these matters if it is shown that such jurisdiction is an integral part of its primary competence over some other single federal subject: *In re the validity of the Industrial Relations and Disputes Investigation Act* ([1955] S.C.R. 529) (the *Stevedoring* case). It follows that primary federal competence over a given subject can prevent the application of provincial law relating to labour relations and the conditions of employment but only if it is demonstrated that federal authority over these matters is an integral element of such federal competence; thus, the regulation of wages to be paid by an undertaking, service or business, and the regulation of its labour relations, being related to an integral part of the operation of the undertaking, service or business, are removed from provincial jurisdiction and immune from the effect of provincial law if the undertaking, service or business is a federal one; *In re the application of the Minimum Wage Act of Saskatchewan to an employee of a Revenue Post Office* ([1948] S.C.R. 248), (the *Revenue Post Office* case); *Quebec Minimum Wage Commission v. Bell Telephone Company of Canada* ([1966] S.C.R. 767) (the *Bell Telephone Minimum Wage* case); *Letter Carriers' Union of Canada v. Canadian Union of Postal Workers* ([1975] 1 S.C.R. 178) (the *Letter Carriers'* case). The question whether an undertaking, service or business is a federal one depends on the nature of its operation: Pigeon J. in *Canada Labour Relations Board v. City of Yellowknife* ([1977] 2 S.C.R. 729), at p. 736. But, in order to determine the nature of the operation, one must look at the normal or habitual activities of the business as those of "a going concern", (Martland J. in the *Bell Telephone Minimum Wage* case at p. 772), without regard for exceptional or casual factors; otherwise, the Constitution could not be applied with any degree of continuity and regularity; *Agence Maritime Inc. v. Canada Labour Relations Board* ([1969] S.C.R. 851) (the *Agence Maritime* case); the *Letter Carriers'* case.

²⁴ [1979] 1 S.C.R. 754, at pp. 768-769.

a) Les activités que Ferguson poursuit au nom de Greyhound relèvent-elles de la compétence fédérale?

Le point de départ pour déterminer la compétence constitutionnelle à l'égard d'une question liée aux relations de travail est la décision que la Cour suprême a rendue dans *Construction Montcalm Inc. c. Commission du salaire minimum*²⁴, où le juge Beetz, au nom de la majorité, a résumé les principes à suivre:

Cette question doit être tranchée selon les principes établis, le premier étant que les relations de travail comme telles et les termes d'un contrat de travail ne relèvent pas de la compétence du Parlement; les provinces ont une compétence exclusive dans ce domaine: *Toronto Electric Commissioners v. Snider* ([1925] A.C. 396). Cependant, par dérogation à ce principe, le Parlement peut faire valoir une compétence exclusive dans ces domaines s'il est établi que cette compétence est partie intégrante de sa compétence principale sur un autre sujet: *In re la validité de la Loi sur les relations industrielles et sur les enquêtes visant les différends du travail* ([1955] R.C.S. 529) (l'arrêt *Stevedoring*). Il s'ensuit que la compétence principale du fédéral sur un sujet donné peut empêcher l'application des lois provinciales relatives aux relations de travail et aux conditions de travail, mais uniquement s'il est démontré que la compétence du fédéral sur ces matières fait intégralement partie de cette compétence fédérale. Ainsi, la réglementation des salaires que doit verser une entreprise, un service ou une affaire et la réglementation de ses relations de travail, toutes choses qui sont étroitement liées à l'exploitation d'une entreprise, d'un service ou d'une affaire, ne relèvent plus de la compétence provinciale et ne sont plus assujetties aux lois provinciales s'il s'agit d'une entreprise, d'un service ou d'une affaire fédérale; *In re l'application de la loi du salaire minimum de la Saskatchewan à un employé d'un bureau de poste à commission* ([1948] R.C.S. 248) (l'arrêt *Bureau de poste à commission*); *Commission du salaire minimum c. Bell Canada* ([1966] R.C.S. 767) (l'arrêt *Salaire minimum chez Bell Canada*); *Union des facteurs du Canada c. Syndicat des postiers du Canada* ([1975] 1 R.C.S. 178) (l'arrêt *Facteurs*). La question de savoir si une entreprise, un service ou une affaire relève de la compétence fédérale dépend de la nature de l'exploitation: le juge Pigeon, dans l'arrêt *Conseil canadien des relations du travail c. La ville de Yellowknife* ([1977] 2 R.C.S. 729), à la p. 736. Mais pour déterminer la nature de l'exploitation, il faut considérer les activités normales ou habituelles de l'affaire en tant qu'«entreprise active» (le juge Martland dans l'arrêt *Salaire minimum chez Bell Canada*, à la p. 772), sans tenir compte de facteurs exceptionnels ou occasionnels; autrement, la Constitution ne pourrait être appliquée de façon continue et régulière: *Agence Maritime Inc. c. Conseil canadien des relations ouvrières* ([1969] R.C.S. 851) (l'arrêt *Agence Maritime*); l'arrêt *Facteurs*.

²⁴ [1979] 1 R.C.S. 754, aux p. 768 et 769.

These principles enunciated by Beetz J. were later summarized by Dickson C.J. in *Northern Telecom Ltd. v. Communications Workers of Canada*:²⁵

(1) Parliament has no authority over labour relations as such nor over the terms of a contract of employment; exclusive provincial competence is the rule.

(2) By way of exception, however, Parliament may assert exclusive jurisdiction over these matters if it is shown that such jurisdiction is an integral part of its primary competence over some other single federal subject.

(3) Primary federal competence over a given subject can prevent the application of provincial law relating to labour relations and the conditions of employment but only if it is demonstrated that federal authority over these matters is an integral element of such federal competence.

(4) Thus, the regulation of wages to be paid by an undertaking, service or business, and the regulation of its labour relations, being related to an integral part of the operation of the undertaking, service or business, are removed from provincial jurisdiction and immune from the effect of provincial law if the undertaking, service or business is a federal one.

(5) The question whether an undertaking, service or business is a federal one depends on the nature of its operation.

(6) In order to determine the nature of the operation, one must look at the normal or habitual activities of the business as those of "a going concern", without regard for exceptional or casual factors; otherwise, the Constitution could not be applied with any degree of continuity and regularity.

Ferguson's undertaking is primarily local. The only issue is whether, by way of exception, that portion of its undertaking, which is engaged in the servicing of the two former Greyhound routes, is federal. It is undisputed that Greyhound's activities come under federal jurisdiction since it is an undertaking "connecting the Province with any other or others of the Provinces, or extending beyond the Limits of the Province".²⁶

In endeavouring to apply the legal principles, one is reminded that the facts are essential to a proper characterization of the activities carried out. The following remarks by Dickson C.J. for the majority in *Alberta Government Telephones v. Canada* (*Canadian Radio-television and Tele-*

Plus tard, dans *Northern Telecom Ltée c. Travailleurs en communication du Canada*²⁵, le juge Dickson, juge en chef, a résumé ces principes que le juge Beetz avait énoncés:

(1) Les relations de travail comme telles et les termes d'un contrat de travail ne relèvent pas de la compétence du Parlement; les provinces ont une compétence exclusive dans ce domaine.

(2) Cependant, par dérogation à ce principe, le Parlement peut faire valoir une compétence exclusive dans ces domaines s'il est établi que cette compétence est partie intégrante de sa compétence principale sur un autre sujet.

(3) La compétence principale du fédéral sur un sujet donné peut empêcher l'application des lois provinciales relatives aux relations de travail et aux conditions de travail, mais uniquement s'il est démontré que la compétence du fédéral sur ces matières fait intégralement partie de cette compétence fédérale.

(4) Ainsi, la réglementation des salaires que doit verser une entreprise, un service ou une affaire et la réglementation de ses relations de travail, toutes choses qui sont étroitement liées à l'exploitation d'une entreprise, d'un service ou d'une affaire, ne relèvent plus de la compétence provinciale et ne sont plus assujetties aux lois provinciales s'il s'agit d'une entreprise, d'un service ou d'une affaire fédérale.

(5) La question de savoir si une entreprise, un service ou une affaire relève de la compétence fédérale dépend de la nature de l'exploitation.

(6) Pour déterminer la nature de l'exploitation, il faut considérer les activités normales ou habituelles de l'affaire en tant qu'«entreprise active», sans tenir compte de facteurs exceptionnels ou occasionnels; autrement, la Constitution ne pourrait être appliquée de façon continue et régulière.»

L'entreprise de Ferguson est surtout locale. La seule question en litige est celle de savoir si, par exception, la partie de son entreprise qui consiste à fournir les services se rapportant aux deux parcours qu'exploitait précédemment Greyhound, est fédérale. Le fait que les activités de Greyhound relèvent de la compétence fédérale n'est pas contesté, puisqu'il s'agit d'une entreprise «reliant la province à une autre ou à d'autres provinces ou s'étendant au-delà des limites de la province»²⁶.

Pour appliquer les principes de droit, il faut se rappeler qu'il est essentiel d'examiner les faits pour classer de façon appropriée les activités poursuivies. Les remarques suivantes qu'a formulées le juge en chef Dickson, au nom de la majorité, dans *Alberta Government Telephones c. Canada* (*Con-*

²⁵ [1980] 1 S.C.R. 115, at p. 132.

²⁶ Paragraph 92(10)(a) of the *Constitution Act, 1867*, 30 & 31 Vict., c. 3 (U.K.) (as am. by *Canada Act, 1982*, 1982, c. 11 (U.K.), Schedule to the *Constitution Act, 1982*, Item 1) [R.S.C., 1985, Appendix II, No. 5].

²⁵ [1980] 1 R.C.S. 115, à la p. 132.

²⁶ Alinéa 92(10)a) de la *Loi constitutionnelle de 1867*, 30 & 31 Vict., chap. 3 (R.-U.) (mod. par la *Loi de 1982 sur le Canada*, 1982, chap. 11 (R.-U.), annexe de la *Loi constitutionnelle de 1982*, n° 1) [L.R.C. (1985), Appendice II, n° 5].

communications Commission)²⁷ are highly relevant:

It is impossible, in my view, to formulate in the abstract a single comprehensive test which will be useful in all of the cases involving s. 92(10)(a). The common theme in the cases is simply that the court must be guided by the particular facts in each situation, an approach mandated by this Court's decision in *Northern Telecom, 1980, supra*. Useful analogies may be found in the decided cases, but in each case the determination of this constitutional issue will depend on the facts which must be carefully reviewed as was done by the trial judge in the present appeal.

The decision the Board referred to in its reasons, and which was distinguished on the facts, is *General Teamsters, Local 362 and Byers Transport Limited et al.*²⁸ While different from the case at bar, it has the advantage of representing one end of the constitutional spectrum, that of provincial jurisdiction. Byers was a commercial trucking company carrying general freight within and between the three most westerly provinces and the Northwest Territories. It operated a terminal in Lethbridge which involved trucking goods between Calgary and Lethbridge as well as pick-up and delivery and loading and unloading in Lethbridge. It decided to close its Lethbridge terminal. Two former Byers employees under the name of Stern undertook the pick-up and delivery and loading and unloading in Lethbridge. A local operator, R & K Transportation Enterprises Ltd., did the hauling between Lethbridge and Calgary. Byers contributed only trailers to the new arrangement. About 75% of Stern's business involved goods coming from or destined for the Byers operation. The other 25% involved dealings with R & K. There was at the corporate level, no common ownership, control or direction between the companies. In order to ensure that goods got from their point of origin to their proper destination, there were interlining arrangements among Stern, R & K and Byers. Byers produced the bill of lading as well as the pro-bill containing total charges and, normally, the breakdown of the interlining charges. It was industry practice that where goods were routed through several companies, only one bill of lading and one pro-bill was emitted. It was also industry practice to have trailers of one

seil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes)²⁷, sont très pertinentes:

À mon avis, il est impossible de formuler en l'absence de contexte un seul critère qui soit complet et utile dans tous les cas relatifs à l'al. 92(10)a). Le dénominateur commun de ces arrêts est simplement que ce sont les faits particuliers de chaque cas qui doivent guider le tribunal, une méthode dictée par l'arrêt de cette Cour *Northern Telecom, 1980*, précité. Il est possible de trouver des analogies utiles dans la jurisprudence, mais dans chaque cas, la réponse à cette question constitutionnelle variera selon les faits qui doivent être examinés soigneusement comme l'a fait le juge de première instance en l'espèce.

La décision que le Conseil a citée dans ses motifs et qu'il a distinguée en raison de la différence sur le plan des faits est l'arrêt *General Teamsters, section locale 362 et Byers Transport Limited et autre*²⁸. Bien que les faits soient différents de ceux dont nous sommes actuellement saisis, cette cause a l'avantage de représenter un côté du spectre constitutionnel, celui de la compétence provinciale. Byers était une société de camionnage commercial transportant des marchandises générales entre des points situés dans les trois provinces les plus à l'ouest du pays et dans les Territoires du Nord-Ouest. Elle exploitait un terminus à Lethbridge, ce qui nécessitait le transport par camion des marchandises entre Calgary et Lethbridge ainsi que la cueillette, la livraison, le chargement et le déchargement à Lethbridge. Elle a décidé de fermer son terminus de Lethbridge. Deux ex-employés de Byers ont repris, sous le nom de Stern, les activités de cueillette, livraison, chargement et déchargement à Lethbridge. Un exploitant local, R & K Transportation Enterprises Ltd., faisait le transport entre Lethbridge et Calgary. Byers n'a fourni que deux remorques aux fins de la nouvelle entente. Environ 75 % des activités de Stern consistaient à assurer le transport des marchandises en provenance et à destination de l'établissement de Byers. Le reste des opérations consistait en des activités de trafic avec R & K. Il n'y avait aucun lien commun entre les entreprises sur le plan du droit de propriété, du contrôle ou de la direction. Afin d'assurer l'acheminement approprié des marchandises, Stern, R & K et Byers ont conclu une entente de coordination. Byers produisait le connaissement ainsi que la facture qui

²⁷ [1989] 2 S.C.R. 225, at p. 258.

²⁸ (1986), 65 di 127; 12 CLRBR (NS) 236 (C.L.R.B. 571).

²⁷ [1989] 2 R.C.S. 225, à la p. 258.

²⁸ (1986), 65 di 127; 12 CLRBR (NS) 236 (C.L.R.B. 571).

company used by another. Fees were distributed according to a specific arrangement between Byers and Stern. The billing arrangement between Byers and Stern was done through R & K. The Board concluded that there was coordination but no integration between Byers and Stern. Coordination, it decided, did not amount to integration.²⁹

Coordination among transport companies is not sufficient to make them a single undertaking in the constitutional sense *In re Cannet Freight Cartage Limited*, [1976] 1 F.C. 174 (C.A.); *Metrans (Western) Inc.*, *supra*. Although undertakings in the constitutional sense need not coincide with corporate arrangements (*Bernshine Mobile Maintenance Ltd.* (1984), 56 di 83; 7 CLRBR (NS) 21; 84 CLLC 16,036 (CLRB no. 465), affirmed by the Federal Court of Appeal, *Bernshine Mobile Maintenance Ltd. v. Canada Labour Relations Board*, [1986] 1 F.C. 422; (1985), 62 N.R. 209, and 85 CLLC 14,060), in the present circumstances, corporate independence, has produced operational independence and the latter is what is of real constitutional significance.

We do not think anything in this case turns on the percentage of the goods handled by Stern that have an ultimate extraprovincial origin or destination. Rather, what is significant is that Stern, or for that matter R & K, have nothing to do with those goods crossing provincial borders. When one is identifying constitutional undertakings in the transportation industry, one examines the operations of the business, not the itinerary of the persons or goods being transported (*Winner et al.*; *supra*; *Cannet Freight Cartage Limited*, *supra*; *Metrans (Western) Inc.*, *supra*). If constitutional jurisdiction depended on the itinerary of goods and persons, almost every local transportation enterprise would be federal since they would be bound to be some ultimate extraprovincial origins or destinations. We do not look at the itinerary of the persons or goods because it is not the constitutional basis of their regulation that is at issue—rather it is the constitutional basis of the regulation of the transportation undertaking that is in question.

This also explains why simple coordination among various transportation undertakings does not transform them into a single undertaking in the constitutional sense. The itineraries of persons and goods are not planned according to the dictates of business organization. To get persons and goods to their intended destination, there must be coordination among various enter-

indiquait le total des frais et, habituellement, la ventilation des frais de connexion. Suivant la pratique de l'industrie, lorsque des marchandises étaient acheminées par diverses entreprises, un seul connaissance et une seule facture étaient établis. Selon une autre pratique en usage dans l'industrie, les remorques d'une entreprise étaient utilisées par une autre. Les frais étaient répartis selon une entente précise conclue entre Byers et Stern. La facturation entre Byers et Stern était faite par l'entremise de R & K. Le Conseil a décidé qu'il y avait coordination, mais absence d'intégration entre Byers et Stern. À son avis, la coordination n'équivalait pas à l'intégration²⁹:

La coordination des opérations de compagnies de transport ne suffit pas pour en faire une entreprise unique au sens constitutionnel (voir *In re Cannet Freight Cartage Limited*, [1976] 1 C.F. 174 (C.A.); *Metrans (Western) Inc.*, *supra*). Du point de vue constitutionnel, il n'est pas nécessaire que les entreprises soient conformes en tous points aux accords entre les sociétés (*Bernshine Mobile Maintenance Ltd.* (1984), 56 di 83; 7 CLRBR (NS) 21; et 84 CLLC 16,036 (CCRT n° 465), décision confirmée par la Cour d'appel fédérale, *Bernshine Mobile Maintenance Ltd. c. Conseil canadien des relations du travail*, [1986] 1 C.F. 422; (1985), 62 N.R. 209; et 85 CLLC 14,060), mais il reste que, dans les présentes circonstances, l'indépendance des sociétés en cause se manifeste sur le plan opérationnel, et c'est ce qui est vraiment important du point de vue constitutionnel.

Nous croyons que la présente affaire n'est en rien centrée sur le pourcentage de marchandises manutentionnées par Stern et qui, à un moment ou l'autre, ont une origine ou une destination extra-provinciale. Nous croyons plutôt qu'il faut retenir que Stern ou, en fait R & K, ne s'occupe pas des marchandises qui franchissent les limites provinciales. Pour déterminer ce qu'est une entreprise de transport selon la constitution, il faut examiner les activités exercées et non pas l'itinéraire des personnes ou des marchandises transportées (*Winner et al.*, *supra*; *Cannet Freight Cartage Limited*, *supra*; *Metrans (Western) Inc.*, *supra*). Si la compétence constitutionnelle dépendait de l'itinéraire des personnes ou des marchandises, presque toutes les entreprises de transport de caractère pourtant local relèveraient de l'administration fédérale car, à un moment ou l'autre, il y a une origine ou une destination extra-provinciale. Il ne faut pas considérer l'itinéraire des personnes ou des marchandises parce que nous ne cherchons pas à déterminer le fondement constitutionnel de la réglementation qui s'y applique, mais plutôt celui de l'entreprise de transport.

Ceci explique aussi pourquoi une simple coordination des activités de diverses entreprises de transport ne transforme pas celles-ci en une entreprise unique selon la constitution. Les itinéraires des personnes et des marchandises ne sont pas planifiés en fonction de l'organisation des sociétés commerciales. Pour que ces personnes et marchandises atteignent leur destination, il doit y avoir une coordination des opérations de diverses entreprises, mais il ne doit pas en résulter une entre-

²⁹ *Supra*, at pp. 132-133.

²⁹ Précité, aux p. 132 et 133.

prises, but that cannot make the transportation industry one gigantic single constitutional undertaking. [Emphasis added.]

The cases of *Bernshine Mobile Maintenance Ltd. v. Canada Labour Relations Board*,³⁰ *Northern Telecom Canada Ltd. et al. v. Communication Workers of Canada et al.*³¹ and *Alberta Government Telephones v. Canada (Canadian Radio-television and Telecommunications Commission)*³² stand on the other side of the spectrum, that of integration with a federal undertaking. In *Bernshine*, the truck wash (including refrigeration compartment) and the tire maintenance operation for trucks that regularly crossed provincial borders were held to come under federal jurisdiction, because of an operational integration with the trucking operation, despite the fact that the maintenance work was carried on locally by an enterprise separate from the core interprovincial undertaking. *Bernshine* (the truck wash and repair operation) had one customer, Reimer. The work done by *Bernshine* was critical to the successful operation of Reimer. Without properly maintained trucks, Reimer could not have operated its interprovincial undertaking.³³

In *Northern Telecom Canada Ltd. et al. v. Communication Workers of Canada et al.*, the majority decided that the labour relations of the installers at Telecom came under federal jurisdiction. Estey J. for the majority noted at pages 766-767 "[t]he almost complete integration of the installers' daily work routines with the task of establishing and operating the telecommunications network" which, in his view, made "the installation work an integral element in the federal works". In arriving at the conclusion which he said he had reached "with much hesitation and after much consideration of the views advanced by

prise de transport unique et gigantesque du point de vue constitutionnel. [C'est moi qui souligne.]

Par ailleurs, les arrêts *Bernshine Mobile Maintenance Ltd. c. Conseil canadien des relations du travail*³⁰, *Northern Telecom Canada Ltée et autre c. Travailleurs en communication du Canada et autre*³¹ et *Alberta Government Telephones c. Canada (Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes)*³² représentent l'autre côté du spectre, celui de l'intégration avec une entreprise fédérale. Dans l'arrêt *Bernshine*, les activités de lavage des camions (y compris le compartiment de réfrigération) et d'entretien des pneus des camions qui franchissaient régulièrement les frontières provinciales ont été considérées comme des activités relevant de la compétence fédérale, en raison d'une intégration des opérations avec les activités de camionnage, même si les travaux d'entretien étaient exécutés par une entreprise locale distincte de l'entreprise interprovinciale principale. *Bernshine* (l'entreprise de lavage et de réparation des camions) avait un client, Reimer. Le travail fait par *Bernshine* avait une importance primordiale pour le succès de l'entreprise de Reimer. Sans camions bien entretenus, Reimer n'aurait pu exploiter son entreprise interprovinciale.³³

Dans *Northern Telecom Canada Ltée et autre c. Travailleurs en communication du Canada et autre*, la majorité des juges ont décidé que les relations de travail des installateurs de Telecom relevaient de la compétence fédérale. S'exprimant au nom de la majorité, le juge Estey a dit, aux pages 766 et 767, que «[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». Pour conclure comme il l'avait fait [à la page 767] «avec beaucoup d'hésitations et après avoir bien examiné

³⁰ [1986] 1 F.C. 422 (C.A.).

³¹ [1983] 1 S.C.R. 733.

³² [1989] 2 S.C.R. 225.

³³ See also *Highway Truck Service Ltd. v. Canada Labour Relations Board* (1985), 62 N.R. 218 (F.C.A.).

³⁰ [1986] 1 C.F. 422 (C.A.).

³¹ [1983] 1 R.C.S. 733.

³² [1989] 2 R.C.S. 225.

³³ Voir également *Highway Truck Service Ltd. c. Conseil canadien des relations du travail* (1985), 62 N.R. 218 (C.A.F.).

others in support of their conclusions”³⁴ he said at page 768:

Several factors, however, seem to me to be overpowering. It seems to me that 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. [Emphasis added.]

In the *Alberta Government Telephones* case, the Supreme Court of Canada found that Alberta Government Telephones (AGT) was, through various commercial arrangements of a bilateral and multilateral nature, organized in a manner which enabled it to play a crucial role in the national telecommunication system. It was “through the organizational mechanisms”, described in that case, that AGT was able to provide to “its local subscribers services of an interprovincial and international nature”.³⁵

What distinguished the case at bar from *Byers*, from a factual point of view, are the section 20 permit issued to Ferguson and the services agreement between Ferguson and Greyhound. Do these arrangements, which ensure a close liaison between the two operations, change the character of that portion of Ferguson’s undertaking so as to make it an integral part of Greyhound?

With reference to Estey J.’s considerations in the *Northern Telecom* case, it appears that the nature of Ferguson’s work, before and after January 1, 1989, remains the same, i.e. the moving of people, luggage and parcels between points within Alberta. The geographic realities of the work of the employees of Ferguson operating the routes in question are still purely intraprovincial. The relationship between Ferguson’s services and Greyhound’s is more in the nature of one where Greyhound had contracted out two routes to Ferguson which must operate them under Greyhound’s name and standard of operation. The relationship

³⁴ The jurisdictional dispute related to Northern Telecom’s employees had had a long history which is referred to at pp. 745-749 of the majority judgment.

³⁵ *Alberta Government Telephones*, supra, at p. 262.

les arguments proposés à l’appui de leur conclusion”³⁴, il a dit ce qui suit aux pages 767 et 768:

Plusieurs facteurs me paraissent cependant déterminants. Selon moi, 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. [C’est moi qui souligne.]

Dans l’arrêt *Alberta Government Telephones*, la Cour suprême du Canada a jugé que l’*Alberta Government Telephones* (AGT) était, grâce à diverses ententes commerciales de nature bilatérale et multilatérale, organisée d’une façon qui lui permettait de jouer un rôle crucial dans le système national des télécommunications. «C’est par l’intermédiaire des mécanismes organisationnels» décrit dans cette cause-là qu’AGT pouvait offrir à «ses abonnés locaux des services de nature interprovinciale et internationale»³⁵.

Ce qui distingue l’arrêt *Byers*, sur le plan des faits, du présent litige, c’est le permis délivré à Ferguson en vertu de l’article 20 et l’entente de services conclue entre Ferguson et Greyhound. Ces mesures, qui visent à assurer une liaison étroite entre les deux entreprises, changent-elles la nature de cette partie de l’entreprise de Ferguson au point d’en faire une partie intégrante de celle de Greyhound?

En ce qui a trait aux facteurs que le juge Estey a mentionnés dans l’arrêt *Northern Telecom*, il semble que la nature du travail de Ferguson, tant avant qu’après le 1^{er} janvier 1989, demeure la même, c’est-à-dire le transport de personnes, de bagages et de colis entre certains points de l’Alberta. Les réalités géographiques du travail des employés de Ferguson qui font les parcours en question sont encore purement intraprovinciales. Le lien entre les services de Ferguson et ceux de Greyhound est davantage un lien par lequel Greyhound a confié en sous-traitance l’exploitation de deux parcours à Ferguson qui doit les exploiter

³⁴ Le conflit de nature juridictionnelle concernant les employés de Northern Telecom est un conflit de vieille date dont l’histoire est relatée aux p. 745 et 749 du jugement majoritaire.

³⁵ *Alberta Government Telephones*, précité, à la p. 262.

is comparable to what was said by Jackett C.J. in *Canadian Air Line Employees' Association v. Wardair Canada (1975) Ltd.*, [1979] 2 F.C. 91, at pages 96-97:

A particular activity may be reasonably incidental to the operation of a federal work, undertaking or business without being an essential component of such operation. For example, an interprovincial railway may have its own laundry facilities or its own arrangement for preparing food for passengers, or, alternatively, it may send its dirty linen to an outside laundry or buy prepared food. Generally speaking, where such an activity is carried on by the operator of the federal work, undertaking or business as an integral part thereof, it is indeed a part of the operation of the federal work, undertaking or business. Where, however, the operator of the federal work, undertaking or business carries on the operation thereof by paying ordinary local businessmen for performing such services or for supplying such commodities, the business of the person performing the service or preparing the commodities does not thereby automatically become transformed into a business subject to federal regulation . . .

To sum up . . . as I understand the law, where something is done as an integral part of the operation of a federal work, undertaking or business and that something is *reasonably incidental* to such operation, it may be regulated by Parliament as part of the regulation of that work, undertaking or business even though it is not *essential* to the operation of such a work, undertaking or business; but where such a thing is made the subject of a separate local business or businesses, it cannot be regulated by Parliament merely because, if it were done as an integral part of operating a federal work, undertaking or business, it could, as such, be regulated by Parliament.

Ferguson is not in the business of providing an interprovincial service to the public in the way AGT made available interprovincial and international telephone communications. Not only did AGT's physical telecommunication facilities connect at the border through the transmission and reception of electronic signals at the border within the meaning of the *Capital Cities* case,³⁶ but the pervasive integration of AGT's telephone service was such that the same telephone sets, lines, exchanges and microwave networks were used for the provision of local and interprovincial services as well as international ones.³⁷ Dickson C.J. agreed with Reed J. that AGT could not separate itself from Telecom Canada without altering the

³⁶ *Capital Cities Communications Inc. et al. v. Canadian Radio-Television Commn.*, [1978] 2 S.C.R. 141.

³⁷ *Alberta Government Telephones v. C.R.T.C.*, *supra*, at p. 260.

sous le nom et selon les normes d'exploitation de Greyhound. Ce lien est comparable à ce qu'a dit le juge en chef Jackett dans *Canadian Air Line Employees' Association c. Wardair Canada (1975) Ltd.*, [1979] 2 C.F. 91, aux pages 96 et 97:

Une activité déterminée peut être raisonnablement accessoire à l'exploitation d'une entreprise fédérale sans en constituer un élément essentiel. Par exemple, une compagnie de chemins de fer interprovinciaux peut, soit avoir ses propres installations de blanchissage ou son propre service de restaurant pour ses passagers, soit envoyer son linge sale à une blanchisserie extérieure ou acheter des aliments cuisinés. D'une manière générale, lorsque cette activité est assurée par l'exploitant de l'entreprise fédérale au même titre qu'une partie intégrante de l'exploitation, elle fait alors partie de cette exploitation. Cependant, si l'exploitant de l'entreprise fédérale l'exploite en payant des commerçants ordinaires locaux pour qu'ils fournissent ces services ou ces produits, l'entreprise du fournisseur de ces services ou de ces produits ne se transforme pas pour autant en une entreprise soumise à la réglementation fédérale . . .

Bref . . . et selon mon interprétation de la loi, lorsqu'une activité constitue une partie intégrante de l'exploitation d'une entreprise fédérale et est *raisonnablement accessoire* à cette exploitation, le Parlement peut la réglementer dans le cadre de la réglementation régissant cette entreprise même si elle n'est pas *essentielle* à l'exploitation de cette dernière; mais lorsqu'elle est assurée par une ou plusieurs entreprises locales distinctes, elle ne peut être réglementée par le Parlement du seul fait qu'elle aurait pu l'être si elle avait été assurée au même titre qu'une partie intégrante de l'exploitation d'une entreprise fédérale.

Ferguson n'est pas une entreprise qui fournit un service interprovincial au public de la façon dont AGT a mis à la disposition un service interprovincial et international de communications téléphoniques. Non seulement les installations matérielles de télécommunications d'AGT sont-elles raccordées à la frontière par la transmission et la réception de signaux électroniques au sens de l'arrêt *Capital Cities*³⁶, mais l'intégration du service téléphonique d'AGT est encore plus complète, puisque les mêmes appareils, lignes et réseaux micro-ondes téléphoniques servaient à des fins locales, interprovinciales et même internationales³⁷. Le juge en chef Dickson a convenu avec le juge Reed qu'AGT ne pouvait se séparer de Telecom Canada sans

³⁶ *Capital Cities Communications Inc. et autre c. Conseil de la Radio-télévision canadienne*, [1978] 2 R.C.S. 141.

³⁷ *Alberta Government Telephones c. C.R.T.C.*, précité, à la p. 260.

fundamental nature of AGT's enterprise.³⁸ Here, had the Alberta Motor Transport Board not intervened, Greyhound could have abandoned the line to Ferguson. The fundamental nature of Ferguson's operation would not have been altered. It would have remained a bus service entirely owned and operated by Ferguson although offering coordinated services with a federal undertaking.

The arrangements between Ferguson and Greyhound are substantially different from those amounting to a single management as can be found in *The Queen in the Right of the Province of Ontario v. Board of Transport Commissioners*,³⁹ (*Go Train* case) and in *Luscar Collieries Ltd. v. McDonald*.⁴⁰ In the *Go Train* case, the Canadian National Railway ("CN") applied to the Board of Transport Commissioners for authority to discontinue four passenger trains operating between Toronto and Hamilton. The Minister of Highways for Ontario decided to operate a Commuter Service from Toronto westerly to Hamilton and easterly to Pickering utilizing the CN trackage all the way. Arrangements were to be concluded according to which the train crews on the Commuter Service would be those of the CN performing services for the Ontario Government on an agency basis. The rolling stock would belong to the Ontario Government. The Supreme Court of Canada held that the constitutional jurisdiction depended on the character of the railway line, not on the character of a particular service provided on that line. From a physical point of view, the Commuter Service trains were part of the overall operation of the line over which it ran. Federal jurisdiction was conceded over such matters as signals, safety and labour relations. The Court held that the tolls of the Commuter Service came under federal jurisdiction. In *Luscar Collieries*, three branch lines (Luscar Branch, Mountain Park Branch and Coal Branch) were built by coal companies but were operated by what later became the CN. The coal companies were gradually to be reimbursed through a rebate on charges

modifier la nature fondamentale de son entreprise³⁸. Dans le présent litige, si l'Alberta Motor Transport Board n'était pas intervenu, Greyhound aurait pu abandonner le service au profit de Ferguson. La nature fondamentale des activités de cette dernière n'aurait pas été modifiée, soit un service d'autobus exploité entièrement par Ferguson et appartenant en totalité à cette dernière, bien qu'elle offrait des services de coordination avec une entreprise fédérale.

L'entente entre Ferguson et Greyhound est fondamentalement différente de celle qui équivaut à une gestion unique comme c'était le cas dans *The Queen in the Right of the Province of Ontario v. Board of Transport Commissioners*³⁹, (*l'arrêt du Train de banlieue*) et dans *Luscar Collieries Ltd. v. McDonald*⁴⁰. Dans l'affaire du *Train de banlieue*, la société Chemins de fer nationaux du Canada (le «CN») a demandé à la Commission des transports du Canada l'autorisation de mettre fin à un service de quatre trains voyageurs assurant la liaison entre Toronto et Hamilton. Le ministère de la voirie de l'Ontario a décidé d'exploiter un service de navette, vers l'ouest, de Toronto à Hamilton et vers l'est, de Toronto à Pickering, en utilisant les voies du CN tout au long. Les parties devaient conclure une entente prévoyant que les employés affectés au service de navette seraient ceux du CN agissant pour le gouvernement de l'Ontario, comme mandataires. Le matériel roulant devait appartenir au gouvernement de l'Ontario. La Cour suprême du Canada a décidé que la compétence constitutionnelle dépendait de la nature de la ligne de chemin de fer et non de la nature d'un service donné assuré sur cette ligne. Du point de vue physique, les trains du service de navette faisaient partie de l'ensemble de l'exploitation de la ligne utilisée pour le service. La compétence fédérale était admise pour des éléments comme les signaux, la sécurité et les relations de travail. La Cour a décidé que les tarifs du service de navette relevaient de la compétence fédérale. Dans *Luscar Collieries*, trois lignes secondaires (la ligne Luscar, la ligne Mountain Park et la ligne Coal) ont été construites par des sociétés houillères

³⁸ *Alberta Government Telephones v. C.R.T.C.*, *supra*, at p. 265.

³⁹ [1968] S.C.R. 118.

⁴⁰ [1925] S.C.R. 460.

³⁸ *Alberta Government Telephones c. C.R.T.C.*, précité, à la p. 265.

³⁹ [1968] R.C.S. 118.

⁴⁰ [1925] R.C.S. 460.

for the carriage of coal. The arrangements were such that ultimately the federal undertaking would become the owner of the branch lines. The majority of the Court held that since the branch lines were worked as part of the federal undertaking, they were part of the same railway system. Even if the legal title had not yet passed to the federal undertaking, this, in itself, was not a circumstance sufficiently important to segregate the branch lines from the principal line for the purposes of legislative jurisdiction.⁴¹ In a sense, here, Ferguson is running on Greyhound's privilege to operate (the section 20 permit) and is using Greyhound's terminal facilities and documents. But there is no common "trackage", or physical connection, in any way similar to those found in these railway cases, and there is no single management. Although in that portion of its operation, Ferguson, like Bernshine, has arrangements with only one customer, Ferguson, as a "going concern", has not changed because it has accepted Greyhound's former routes; it manages its own operation, with buses it owns, running on highways within Alberta.

The arrangement between Ferguson and Greyhound is not even as close as the one described in the *Through Traffic* case⁴² where provincial jurisdiction was maintained. There, the federal undertaking (the Park Railway) connected physically at several points with a local tramway service (the Street Railway). Arrangements had been made according to which the cars of each railway company would run over the lines of the other. Passengers were conveyed from points on one system to points on the other over the permanent way of both. Yet, it was held that the Board of Railway Commissioners for Canada had no jurisdiction to issue an order as against the local service with respect to the through traffic. The Judicial Committee of the Privy Council commented that it

⁴¹ *Supra*, at pp. 475-476.

⁴² *Montreal City v. Montreal Street Railway Company*, [1912] A.C. 333 (P.C.).

res, mais exploitées par l'entreprise qui est devenue plus tard le CN. Les sociétés houillères devaient être remboursées graduellement grâce à un rabais sur les frais du transport du charbon. Selon l'entente, l'entreprise fédérale devait devenir éventuellement propriétaire des lignes secondaires. La Cour a décidé majoritairement que, puisque les lignes secondaires ont été construites comme partie de l'entreprise fédérale, elles faisaient partie du même réseau ferroviaire. Même si l'entreprise fédérale n'était pas encore devenue propriétaire des lignes en question, ce facteur ne suffisait pas en soi à séparer les lignes secondaires de la ligne principale aux fins de déterminer la compétence législative⁴¹. Dans un sens, en l'espèce, Ferguson poursuit ses activités en se servant du privilège d'exploitation de Greyhound (le permis découlant de l'article 20) et elle utilise les terminus et les documents de celle-ci. Mais il n'y a pas de «voie» commune ou lien physique qui ressemble d'une façon ou d'une autre à ceux qui sont décrits dans les arrêts concernant les sociétés ferroviaires, et il n'y a pas de gestion unique. Bien que, pour cette partie de ses activités, Ferguson, à l'instar de Bernshine, ait une entente avec un seul client, Ferguson, comme «entreprise en activité», n'a pas changé parce qu'elle a accepté les anciens parcours de Greyhound; elle gère sa propre entreprise en se servant d'autobus qui lui appartiennent et assure des services de transport à l'intérieur de l'Alberta.

L'entente conclue entre Ferguson et Greyhound ne s'apparente même pas à celle qui est décrite dans l'arrêt du *Through Traffic*⁴², où la compétence provinciale a été maintenue. Dans cette cause-là, l'entreprise fédérale (le chemin de fer du Parc) était physiquement raccordée à plusieurs endroits à un service local de tramway (la compagnie de transport de Montréal). Selon l'entente qui avait été conclue, les wagons de chacune des sociétés ferroviaires emprunteraient les lignes de l'autre. Les voyageurs étaient transportés depuis des points d'un réseau à des points de l'autre sur les voies permanentes des deux sociétés. Pourtant, il a été décidé que la Commission des chemins de fer du Canada n'avait pas la compétence voulue pour rendre une ordonnance contre le service local à

⁴¹ Voir plus haut, p. 475-476.

⁴² *Montreal City v. Montreal Street Railway Company*, [1912] A.C. 333 (P.C.).

would be a "most unworkable and embarrassing arrangement"⁴³ to have a local line subject to the provincial jurisdiction for its local traffic and subject to the jurisdiction of the Parliament of Canada for its through traffic.

I would finally add that the case at bar is hardly one where Ferguson, as in the *Empress Hotel* case⁴⁴ or as in the case of a pharmacy business offering postal services on a franchise agreement,⁴⁵ could be deemed to operate two distinct undertakings, an intraprovincial school bus and coach service and an interprovincial service for Greyhound. As stated by Dickson J. in the *Alberta Government Telephones* case,⁴⁶ "the case law clearly establishes that if a work or undertaking falls within paragraph 92(10)(a), it is removed from the jurisdiction of the provinces and exclusive jurisdiction lies with the federal Parliament".

For these reasons, I conclude that the portion of Ferguson's operations, carried on pursuant to the section 20 special permit and the services agreement with Greyhound, comes under provincial jurisdiction.

The Board therefore has no jurisdiction over Ferguson's activities.

(b) Whether a sale of business within the meaning of the Act has taken place as between Greyhound and Ferguson:

Having arrived at the conclusion I have on the first issue, I need not consider the second one.

I would allow Ferguson's section 28 application, file no. A-257-89 and, pursuant to paragraph

⁴³ *Supra*, at pp. 340-341.

⁴⁴ *Canadian Pacific Railway Company v. Attorney-General for British Columbia and Attorney-General for Canada*, [1950] A.C. 122 (P.C.).

⁴⁵ *Canada (Canada Post Corp.) v. C.U.P.W.* (January 28, 1988), A-762-87 (F.C.A.) [unreported].

⁴⁶ *Supra*, at p. 257.

l'égard du trafic en transit. Le Comité judiciaire du Conseil privé a dit [TRADUCTION] «qu'il serait très difficile et très embarrassant»⁴³ qu'une ligne locale soit assujettie à la compétence provinciale pour son trafic local et à la compétence du Parlement du Canada pour son trafic en transit.

En dernier lieu, j'ajouterais que le présent litige est loin d'être un cas où Ferguson, comme dans l'arrêt *Empress Hotel*⁴⁴, ou comme dans le cas d'une entreprise pharmaceutique offrant des services postaux selon une entente de franchisage⁴⁵, peut être considérée comme une société qui exploite deux entreprises distinctes, soit un service intraprovincial de transport par autobus scolaire et un service interprovincial de transport par autobus pour Greyhound. Comme l'a dit le juge Dickson dans l'arrêt *Alberta Government Telephones*⁴⁶, «il ressort clairement de la jurisprudence que si un ouvrage ou une entreprise relève de l'alinéa 92(10)a, la province perd compétence à son égard et le Parlement fédéral exerce une compétence exclusive».

Pour ces motifs, j'en viens à la conclusion que la partie de l'entreprise de Ferguson qui est exploitée conformément au permis spécial découlant de l'article 20 et à l'entente de services conclue avec Greyhound est du ressort provincial.

En conséquence, le Conseil n'a pas la compétence voulue pour statuer sur les activités de Ferguson.

b) Y a-t-il eu une vente d'entreprise au sens de la Loi entre Greyhound et Ferguson?

Compte tenu de la conclusion à laquelle j'en suis arrivé pour la première question, il n'est pas nécessaire que je me prononce sur la seconde.

J'accueillerais la demande de Ferguson fondée sur l'article 28, dossier numéro A-257-89 et, con-

⁴³ Précité, aux p. 340 et 341.

⁴⁴ *Canadian Pacific Railway Company v. Attorney-General for British Columbia and Attorney-General for Canada*, [1950] A.C. 122 (P.C.).

⁴⁵ *Canada (Société canadienne des postes) c. Syndicat des postiers du Canada* (28 janvier 1988), A-762-87 (C.A.F.) [non publié].

⁴⁶ Précité, à la p. 257.

28(1)(a) of the *Federal Court Act*,⁴⁷ I would set aside the Canada Labour Relations Board's order dated May 2, 1989. I would quash Greyhound's section 28 application, file no. A-255-89 since Greyhound is not a party "directly affected by the decision or order" within the meaning of subsection 28(2) of the *Federal Court Act*.

URIE J.A.: I agree.

formément à l'alinéa 28(1)a) de la *Loi sur la Cour fédérale*⁴⁷, j'annulerais l'ordonnance du Conseil canadien des relations du travail en date du 2 mai 1989. Je rejetterais la demande de Greyhound fondée sur l'article 28, dossier numéro A-255-89, étant donné que Greyhound n'est pas une partie «directement intéressée par la décision ou l'ordonnance» au sens du paragraphe 28(2) de la *Loi sur la Cour fédérale*.

^b LE JUGE URIE, J.C.A.: Je souscris aux motifs exprimés par le juge Desjardins.

⁴⁷ See *Canada Labour Code*, R.S.C., 1985, c. L-2, s. 22.

⁴⁷ Voir le *Code canadien du travail*, L.R.C. (1985), chap. L-2, art. 22.