TRIBUNAL ADMINISTRATIF DU TRAVAIL

(Division des services essentiels)

Région : Québec
Dossier : CQ-2016-4484
Dossier accréditation : AQ-1004-0588
Québec, le 10 août 2016

DEVANT LA JUGE ADMINISTRATIF : Myriam Bédard

Gouvernement du Québec
(Secrétariat du Conseil du trésor)
Employeur

c.

Association professionnelle des ingénieurs du gouvernement du Québec
Association accréditée

DÉCISION

LA DEMANDE

[1] Le 25 juillet 2016, le Gouvernement du Québec (**Gouvernement**) dépose en vertu de l'article 111.15.1 du *Code du travail*, RLRQ, c. C-27, une demande de détermination d'un service essentiel qui concerne l'Association professionnelle des ingénieurs du gouvernement du Québec (**APIGQ**), actuellement en « grève de temps supplémentaire ».

[2] Le Gouvernement requiert ainsi que le Tribunal détermine que les essais de chargement nécessaires aux travaux sur la structure du Pont Laviolette, en Mauricie,

constituent un service essentiel que doivent rendre quatre ingénieurs de l'APIGQ nommément identifiés.

[3] En début d'audience, le Gouvernement précise sa demande. Il explique d'abord qu'elle vise deux directions du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (**MTMDET**). Il s'agit de la Direction de la Mauricie-Centre-du-Québec (**DMCQ**) et de la Direction des structures (**DS**). La difficulté à l'origine de la demande est ainsi décrite :

Le pont Lavolette à Trois-Rivières fait actuellement face à un problème de fissuration sur les extrémités de certaines entretoises. Des **méthodes de réparation doivent être développées en 2016**. Le développement de méthodes nécessite des essais de chargement, afin que les plans et devis des travaux sur les entretoises puissent être préparés en hiver et que les **travaux eux-mêmes soient réalisés en 2017**.

(caractères gras ajoutés)

[4] Pour ce faire, il requiert donc les services d'un ingénieur de la DMCQ et de trois autres de la DS pour exécuter les tâches qu'il décrit en ces termes :

L'ingénieur peut être requis pour réaliser et coordonner les travaux associés aux essais de chargement qui impliquent notamment une fermeture complète du pont.

[5] Au total donc, les services de quatre ingénieurs sont requis.

LE FONDEMENT DE LA DEMANDE

[6] En vertu de l'article 69 de la *Loi sur la fonction publique*, RLRQ, c. F-3.1.1, la grève est interdite aux ingénieurs à moins que les services essentiels et la façon de les maintenir ne soient déterminés par une entente préalable entre les parties. Cette entente, désignée comme l'entente-cadre, est intervenue le 9 février 2016. Elle prévoit à son article 11 que :

Advenant que de nouveaux services essentiels soient identifiés par une partie après la signature de la présente entente, ceux-ci seront réputés faire partie intégrante de la présente entente dans la mesure où l'autre partie y consent. Cette nouvelle entente sera alors transmise à la Commission des relations de travail (CRT). **À défaut d'entente, une des deux parties pourra demander l'intervention de la CRT** (aujourd'hui le Tribunal).

(caractères gras ajoutés)

[7] C'est cette intervention qui est aujourd'hui demandée.

[8] L'article 111.15.1 du *Code du travail* prévoit un recours en cas de mésentente sur les services essentiels dans le secteur public :

À défaut d'une entente visée à l'article 69 de la Loi sur la fonction publique (chapitre F-3.1.1), une partie peut demander au Tribunal de désigner une personne pour les aider à conclure une telle entente ou de déterminer lui-même **les services essentiels à maintenir en cas de grève ainsi que la façon de les maintenir**. La partie demanderesse doit en aviser sans délai l'autre partie.

Après l'envoi d'une telle demande, les parties doivent transmettre sans délai au Tribunal toute information pertinente aux services essentiels à maintenir et assister, le cas échéant, à toute séance à laquelle le Tribunal les convoque.

(caractères gras ajoutés)

[9] Les pouvoirs du Tribunal en semblable matière sont déterminés à l'article 111.15.2 :

111.15.2. Sur réception d'une demande en vertu de l'article 111.15.1, le Tribunal peut, de sa propre initiative ou à la demande d'une des parties, désigner une personne pour les aider à conclure une entente.

Le Tribunal peut aussi, en tout temps après réception d'une telle demande, **déterminer les services essentiels à maintenir en cas de grève ainsi que la façon de les maintenir**. Il peut aussi en tout temps, à la demande de l'une des parties, modifier la décision qu'il a ainsi prise.

(caractères gras ajoutés)

[10] On ne peut déroger à une telle entente ou décision :

111.15.3. Nul ne peut déroger aux dispositions d'une entente visée à l'article 69 de la Loi sur la fonction publique (chapitre F-3.1.1) ou d'une décision prise par le Tribunal en vertu de l'article 111.15.2 du présent code.

LES FAITS

[11] L'APIGQ a obtenu de ses 1 400 membres un mandat de grève générale illimitée. Depuis le 14 mars 2016, les ingénieurs exercent cette grève durant les jours ouvrables entre 16 h 31 et 7 h 29 ainsi que les samedis et dimanches.

[12] Au MTMDET, quatorze directions territoriales se partagent le travail d'ingénierie. Elles peuvent compter sur la DS qui, en plus d'établir les règles de conception, d'inspection et de surveillance des structures, offre conseils, formations et recommandations.

[13] Le pont Laviolette relie Trois-Rivières à Bécancour sur quatre voies. Il mesure 2,7 kilomètres. Chaque jour, 40 000 véhicules y circulent en moyenne. Cette imposante et importante structure dans la région est inspectée aux deux ans par les ingénieurs de la DMCQ.

[14] En 2012, ils décèlent 42 fissures aux extrémités de certaines des 104 entretoises d'acier soutenant la dalle de béton qui constitue en quelque sorte le plancher du pont. Des travaux sont alors exécutés pour tenter d'arrêter la progression de ces fissures.

[15] En 2014, une nouvelle inspection révèle que le nombre de fissures est passé à 109. Les travaux de 2012 s'avèrent donc inefficaces. Aucune action immédiate n'est toutefois entreprise.

[16] Aucune restriction de circulation n'est mise en place. Il ne semble pas non plus que la fréquence des inspections (aux deux ans) soit augmentée. Sur le site Web du MTMDET, dans la section *Inventaire des structures*, il est mentionné que la dernière inspection générale a eu lieu en novembre 2014 et que la prochaine est prévue en 2016. Il y est aussi indiqué que l'indice d'accessibilité de la structure (IAS) est au vert, ce qui signifie, selon la légende, « *que la structure ne possède aucune restriction* ».

[17] Le 31 mars 2015, la convention collective des ingénieurs expire.

[18] Au printemps 2015, la DS considère qu'il faut prendre de nouvelles mesures afin de déterminer une solution appropriée pour freiner la fissuration. Il est décidé de faire l'acquisition d'instruments nécessaires à ces évaluations. Daniel Bouchard, directeur de la DS, explique qu'il a fait valoir l'urgence en long et en large, mais qu'il a rencontré de la résistance de la part de l'administration. Cet achat, de gré à gré, est vu avec méfiance par les autorités en ces temps où la collusion et la corruption font la manchette. Énormément de paperasse est exigée. Le résultat en fut que ce n'est qu'en septembre 2015 qu'il a reçu livraison de l'instrumentation requise qui perd toute fiabilité par temps froid et qui est de ce fait inutilisable à compter de la mi-octobre. Les travaux sont ainsi reportés au printemps 2016.

[19] Entre juin et novembre 2015, les parties négocient les services essentiels à maintenir en cas de grève. De nombreux échanges et trois rencontres seront nécessaires pour parvenir à une entente-cadre et à la liste d'ententes particulières pour chacune des directions du MTMDET. Pour plusieurs directions territoriales, certains travaux liés aux ponts qui se trouvent sur leur territoire sont indiqués comme des services essentiels; ce n'est pas le cas pour la DMCQ.

[20] Le 9 février 2016, l'entente-cadre sur les services essentiels entre le Gouvernement et l'APIGQ est signée.

[21] C'est aussi en 2016 que l'inspection générale faite aux deux ans par la DMCQ révèle plus de 150 fissures. La direction demande l'assistance de la DS.

[22] Le Comité élargi, qui se réunit lorsqu'une recommandation est requise par une direction, est composé de cadres et d'ingénieurs chevronnés. Au Gouvernement, les ingénieurs sont classés en trois groupes : nominal, expert et émérite. Ils sont tous représentés par l'APIGQ. Des experts et des émérites siègent au Comité élargi.

[23] Le 14 juin 2016, une décision est prise par ce comité comptant quatorze spécialistes, dont plusieurs syndiqués :

En septembre 2015, la DS a accepté de reporter au printemps 2016 le projet pilote pour la réparation des entretoises étant donné le retard de livraison du système d'acquisition de données et la durée du projet qui aurait mené la fin des travaux en plein hiver.

Le comité s'est réuni pour discuter de la problématique de fissuration des entretoises **et juger si le projet peut être à nouveau repoussé après 2016**. Le problème de fissuration aux extrémités des entretoises est connu depuis plusieurs années. Cependant, à partir des informations recueillies lors des inspections réalisées entre 2009 et 2016, on observe une augmentation importante du nombre d'entretoises fissurées et une progression significative de la longueur des fissures déjà détectées sur certaines entretoises. En effet, en 2014, il y avait 109 extrémités d'entretoises fissurées sur un total de 208. Or, l'inspection générale de 2016 est présentement en cours et, à présent, 45 nouvelles extrémités d'entretoises fissurées s'ajoutent aux 109 extrémités de 2014.

Décision

Considérant les éléments suivants :

- Il y a une nette progression de la fissuration depuis plusieurs années;
- Il est difficile de savoir si la situation se stabilisera dans le temps;
- Si rien n'est entrepris dès maintenant, il est possible qu'une intervention de réparation ne soit pas suffisante et qu'il faille remplacer des entretoises;
- Il s'agit d'une structure d'envergure;
- Les conséquences d'une fermeture en cas de problème seraient très grandes;

Le comité recommande de réaliser les essais de chargement et le projet pilote en 2016 afin que les travaux de réparation puissent débuter dès 2017.

(caractères gras ajoutés)

[24] Les dommages au pont Laviolette ne représentent aucun risque pour la population. Tous en conviennent. Le directeur Bouchard explique que le plancher ne tombera pas même si une entretoise se fissurait sur toute sa longueur.

[25] C'est la structure elle-même qu'il faut protéger. Une fermeture éventuelle du pont pour effectuer des réparations qu'exigerait une aggravation des dommages risque de causer des problèmes majeurs dans la région, tant dans les secteurs de la santé et de la sécurité de la population que dans les secteurs commerciaux. Les conséquences économiques qu'engendrerait la fermeture seraient aussi considérables.

[26] Le 16 juin le directeur de la DS, Daniel Bouchard, écrit à Olivier Bouchard de la Direction des ressources humaines :

En tout premier lieu, je te transmets l'avis du comité élargi de la Direction des structures. Le comité élargi est composé du Directeur, des chefs de service, et des chefs de module qui sont tous des ingénieurs seniors membres de l'APIGQ. De plus, les ingénieurs qui ont travaillé au dossier étaient aussi présents.

Le Comité recommande que les essais de chargements soient réalisés en 2016 afin que les travaux sur les entretoises puissent être réalisés en 2017. Tous les travaux préparatoires aux essais de chargement peuvent être réalisés le jour à l'exception des essais de chargement qui eux doivent être faits la nuit pour des raisons de maintien de circulation. Nous estimons à 4 nuits (de 22h à 5h sur le chantier) le temps nécessaire pour cette activité. 3 ingénieurs de la DS doivent être présents et un ingénieur de la DT. [Direction territoriale]

Nous devons débiter dans les meilleurs délais la mise en place de l'instrumentation. Je joins un échéancier pour cette activité. À la lecture de cet échéancier, tu verras qu'en débutant le 27 mai passé, les essais s'échelonnaient jusqu'à la fin septembre. Nous accusons déjà un certain retard. La pose de l'instrumentation est très sensible à l'humidité et au froid, ce qui fait que les travaux ne peuvent pas se prolonger à l'automne. De plus, comme les mesures doivent être précises, les essais doivent être réalisés dans la même année.

Comme je te disais, nous faisons face à un problème de fissuration sur les extrémités d'entretoises du pont Laviolette. D'année en année, le nombre ainsi que la longueur des fissures augmentent et il est essentiel de réaliser les essais et les travaux respectivement en 2016 et 2017. L'urgence d'agir provient principalement des résultats de l'inspection qui est en train de se réaliser sur le pont. Nous ne pouvons pas présumer de ces résultats avant.

(...)

[27] À l'audience, monsieur Bouchard décrit les étapes de réalisation des travaux. Quatre essais de chargement sont nécessaires à la prise de données. Entre chacun de ces essais, des travaux d'analyse, dont la durée varie selon la nature des essais, doivent être effectués. Ainsi, entre les premier et deuxième essais, quatre semaines sont prévues. Entre les deuxième et troisième, une période de trois semaines s'écoule. Entre les troisième et quatrième, on estime à sept semaines la durée des travaux. Un peu plus de trois semaines sont nécessaires pour faire les analyses découlant du quatrième et dernier essai.

[28] Les essais de chargement, selon les procédures prévues, sont effectués la nuit par séquence de vingt minutes au cours desquelles le pont est complètement fermé à la circulation.

[29] Ensuite, une fois toutes les données recueillies, et seulement à ce moment, les plans et devis seront élaborés. L'appel d'offres sera ensuite publié, puis le MTMDET pourra procéder au choix de l'entrepreneur et conclure un contrat. Les travaux prévus, pour une durée d'environ six mois, seront ensuite exécutés.

[30] Ainsi, 92 jours séparent le premier et le dernier essai. Suivant ces calculs, même si les travaux débutaient dès maintenant, la dernière mesure ne pourrait être prise avant le mois de novembre alors que les instruments ne sont plus fonctionnels. Puisque toutes les données sont requises avant de préparer les plans et devis qui permettent de publier un appel d'offres, il semble utopique de croire que les procédures d'appel d'offres seront réalisées pendant l'hiver et que les travaux pourront être effectués en 2017. C'est là plus que le simple retard invoqué dans le courriel de monsieur Bouchard au représentant de la Direction des ressources humaines.

[31] Au surplus, il est possible que les quatre ingénieurs qualifiés et requis ou d'autres employés affectés aux tâches connexes soient en congé annuel à cette période de l'année. Aucune précaution n'a été prise à cet égard. Comme ces travaux n'ont pas été planifiés de longue date, et qu'ils devraient être exécutés de façon précipitée, il est possible que le temps de leur exécution soit encore plus long que ce qui a été prévu.

[32] Lorsque le Tribunal interroge monsieur Bouchard sur cet échéancier qui apparaît irréaliste, il explique qu'il en est conscient, et que certaines étapes devront être supprimées au détriment de la qualité des données qui seront recueillies. Il ajoute que toutes les mesures seront prises pour y parvenir et que quelque chose doit être fait. À défaut de pouvoir mettre en place la solution idéale, un « *scénario imparfait* » pourra être choisi.

[33] Le 17 juin, trois jours après la recommandation du Comité élargi, le représentant de la Direction des ressources humaines communique avec le président de l'APIGQ pour lui faire part de la situation. Il lui transmet ensuite un courriel dans lequel on comprend qu'une négociation s'est amorcée. Il précise toutefois ce qui suit :

En ce qui a trait aux comités de sélection, nous ne pouvons donner suite. En contrepartie, nous avons un enjeu de sécurité de la population majeur en ce qui a trait au pont Laviolette; **les travaux minimaux à réaliser immédiatement** concernent, tel que discuté, 4 nuits de travaux pour 4 ingénieurs. Rien de plus. Ceci pour permettre les travaux de réfection essentiels à réaliser l'an prochain, comme tu le sais.

Nous ne considérons pas que l'on puisse troquer une réouverture des services essentiels lorsqu'il est question de traiter d'un enjeu sécuritaire d'importance pour le public.

(caractères gras ajoutés)

[34] Le 29 juin, le responsable de la Direction des ressources humaines écrit de nouveau au président de l'APIGQ. Il joint un document explicatif des travaux additionnels nécessaires. Il requiert toujours quatre ingénieurs pour quatre nuits. Du temps de déplacement sera aussi nécessaire.

[35] Il demande une réponse au plus tard le lendemain, 30 juin.

[36] Ce n'est que le 13 juillet que la réponse définitive de l'APIGQ est transmise. Elle refuse de convenir de ce nouveau service essentiel. Elle se dit toutefois disposée à exécuter les travaux le jour.

[37] Le 25 juillet, la demande de détermination d'un service essentiel est adressée au Tribunal par le Gouvernement.

[38] L'audience se tient le vendredi 5 août 2016.

L'ANALYSE ET LES MOTIFS

[39] Le Gouvernement demande donc au Tribunal de déclarer que les travaux liés aux essais de chargement sur le pont Laviolette constituent un service essentiel que les ingénieurs doivent rendre malgré la grève.

[40] La loi ne prévoit aucun critère de détermination de service essentiel dans la fonction publique, mais une liste contenant seize éléments est un outil désormais reconnu.

[41] Deux de ces éléments sont soulevés au soutien de la demande : le premier et le quatorzième :

1- Maintien des services nécessaires au respect de la santé, de l'ordre et de la sécurité publique;

14- Entretien du réseau routier du Québec : maintien du contrôle de la circulation et de la signalisation sur ce réseau routier.

[42] Le Gouvernement admet que la santé et la sécurité de la population ne sont pas en cause pour l'instant, mais qu'elles le seront si rien n'est fait immédiatement,

considérant les nombreuses étapes à franchir et le travail préalable nécessaire aux travaux à entreprendre.

[43] L'APIGQ, pour sa part, fait valoir que ce que recherche le Gouvernement, c'est le droit de la population d'avoir des routes en bon état. La sécurité n'est pas compromise. Il ne s'agit pas d'un service essentiel.

[44] Il est vrai que la grève bouleverse les échéanciers et dérange la population. C'est là son but, rappelle-t-elle.

[45] Dans *S.D.G.M.R., section locale 558 c. Pepsi-Cola Canada Beverages (West) Ltd.*, 2002 CSC 8, la Cour suprême discute et reconnaît les conséquences d'une grève :

23 Le rapport qui existe entre le piquetage et la liberté d'expression a pour toile de fond un régime de relations du travail qui a changé profondément au cours des cinquante dernières années. Ce n'est qu'après la Deuxième Guerre mondiale que les gouvernements ont commencé à reconnaître officiellement que les syndicats ont un rôle à jouer dans l'économie et la société. Pendant les décennies qui ont suivi, les principes fondamentaux du droit du travail moderne ont pris racine.

24 Les travailleurs ont le droit d'être représentés par un syndicat et, lorsqu'un syndicat est appuyé par la majorité des travailleurs, les employeurs sont tenus de négocier de bonne foi avec lui. La négociation de bonne foi est le principal moteur de la paix industrielle et de l'efficacité économique. Cependant, il arrive que des négociations cessent et que des conflits menacent la paix dans les relations du travail. On a alors accepté que, le cas échéant, les syndicats et les employeurs puissent légitimement exercer, dans une certaine mesure, des pressions économiques les uns sur les autres en vue de résoudre le différend qui les oppose. **En conséquence, les salariés jouissent du droit de cesser de fournir leurs services, ce qui cause un préjudice économique directement à leur employeur et indirectement aux tiers qui font affaire avec lui.** De même, les employeurs conservent le droit d'exercer des pressions économiques sur leurs salariés en recourant au lock-out et, dans la plupart des ressorts canadiens, à des travailleurs de remplacement.

25 **Les conflits de travail peuvent toucher des secteurs importants de l'économie et avoir des répercussions sur des villes, des régions et, parfois, sur le pays tout entier.** Il peut en résulter des coûts importants pour les parties et le public. Néanmoins, notre société en est venue à reconnaître que ces coûts sont justifiés eu égard à l'objectif supérieur de la résolution des conflits de travail et du maintien de la paix économique et sociale. Désormais, elle accepte aussi que l'exercice de pressions économiques, dans les limites autorisées par la loi, et l'infliction d'un préjudice économique lors d'un conflit de travail représentent le prix d'un système qui encourage les parties à résoudre leurs différends d'une manière acceptable pour chacune d'elles (voir, de manière générale, G. W. Adams, *Canadian Labour Law* (2^e éd. (feuilles mobiles)), p. 1-11 à 1-15).

(caractères gras ajoutés)

[46] Un peu plus loin, la Cour ajoute ce qui suit :

90 Une troisième difficulté est que l'argument ne tient pas compte du fait que même le piquetage primaire cause un préjudice à des tiers, à savoir les producteurs et les consommateurs. Comme le juge Rand l'a souligné dans l'arrêt *Patchett*, précité, p. 276 : [TRADUCTION] « **une grève n'est pas une partie de plaisir et elle est susceptible d'avoir sur les tiers intéressés des conséquences qui ne peuvent pas être dissipées du jour au lendemain** ». Dans la mesure où le préjudice à des tiers neutres justifie la restriction du piquetage secondaire, il justifie également la restriction du piquetage primaire.

(caractères gras ajoutés)

[47] L'APIGQ plaide aussi les récentes décisions du Tribunal se référant aux ententes de services essentiels et refusant d'y déroger. D'abord, dans *Gouvernement du Québec c. Association professionnelle des ingénieurs du gouvernement du Québec*, 2016 QCTAT 1043 :

[69] Si l'Association voulait prévoir une prestation de services modulés, ce que permettent les dispositions concernant le maintien des services essentiels, c'est dans le cadre de l'entente concernant ces services qu'elle devait le faire et non au moyen de la lettre du 11 février.

[48] Puis, dans *Association professionnelle des ingénieurs du Gouvernement du Québec c. Gouvernement du Québec*, 2016 QCTAT 2292 :

[34] De fait, tous les services essentiels doivent être prévus au préalable, et ce, même s'il s'agit d'une grève partielle ou modulée, sous réserve de la légalité d'une telle grève.

[35] Lorsqu'elles ont convenu des services à maintenir en cas de grève le 9 février, les parties devaient nécessairement envisager la possibilité d'une grève complète et inclure à l'entente tous les services qu'elles estimaient essentiels : ceux relatifs à la participation aux Comités de sélection des contrats, tout comme ceux relatifs au travail à l'extérieur du port d'attache.

[49] Dans cette même affaire, quand l'APIGQ a soulevé l'article 11 de l'entente-cadre pour l'ajout de services essentiels, le Tribunal a décidé que :

[36] L'argument de l'Association voulant que l'article 11 de l'entente permette de négocier de nouveaux services ne peut être retenu. Cette clause vise l'ajout de services essentiels identifiés par une ou les deux parties qui auraient été omis dans l'optique d'une grève complète. Elle ne peut viser l'ajout de services à la

demande de l'Association en fonction de sa stratégie de recourir à un type particulier ou partiel d'arrêt de travail.

[50] Le Gouvernement devrait recevoir le même traitement, selon l'APIGQ. Ainsi, s'il voulait que les travaux relatifs au pont Laviolette soient considérés comme essentiels, il devait faire en sorte qu'ils soient inclus dans l'entente de services essentiels.

[51] Il est vrai que les travaux litigieux ont été omis lors de la négociation de la liste des services essentiels, mais ils n'en perdent pas leur caractère essentiel, précise le Gouvernement. De plus, la recommandation du Comité élargi du 14 juin 2016 constitue une nouvelle donnée qu'on ne peut ignorer. Il ne s'agit plus de déterminer à qui la faute, mais d'assurer la sécurité de la population, conclut-il.

[52] Pour le Tribunal, l'urgence d'agir n'apparaît pas de la preuve présentée aussi clairement que le Gouvernement le prétend.

[53] D'abord, le problème de fissuration des entretoises, connu depuis plusieurs années, ainsi que les aggravations décrites n'ont jamais entraîné d'augmentation de la fréquence des inspections faites aux deux ans.

[54] Les travaux de mesures envisagés en 2015 ont été reportés. Des considérations administratives ont suffi.

[55] Malgré les demandes que monsieur Bouchard présente comme incessantes au cours de l'été 2015, quand arrive la négociation des services essentiels au cours de ce même été, il ne pense pas aux travaux sur le pont Laviolette.

[56] Pendant tout ce temps, les indicateurs d'accessibilité à la structure sont au vert et aucune contrainte de circulation n'est imposée. Aucune restriction de poids ou de hauteur ne semble nécessaire pour assurer la sécurité de la population ou même du pont lui-même.

[57] Lorsqu'il est décidé, le 14 juin 2016, que les travaux ne peuvent plus attendre, on « *negocie* » pendant plus d'un mois avec l'APIGQ après lui avoir écrit qu'on ne pouvait « *troquer une réouverture des services essentiels* », et cela, tout en étant conscient du retard qu'accusaient les travaux, déjà à ce moment.

[58] Aucune mesure n'est prise pour prévoir la disponibilité du personnel pour effectuer les travaux qui devraient commencer très rapidement, s'ils étaient autorisés.

[59] C'est à la toute fin du mois de juillet qu'est finalement présentée la demande au Tribunal, demande qui, comme elle est formulée, apparaît irréalisable.

[60] Tous ces éléments ne tendent pas à démontrer l'urgence qu'invoque le Gouvernement. Ils révèlent certainement que les travaux sont nécessaires, mais pas qu'ils sont urgents.

[61] Toutefois, une donnée déterminante ne peut être ignorée. C'est le rapport des experts du Comité élargi du 14 juin. Même s'il y est question d'un « *projet pilote* », ce qui ne représente pas pour le Tribunal un moyen de corriger le problème de fissuration, mais plutôt un moyen de trouver comment régler ce problème, il n'en demeure pas moins que quatorze spécialistes à qui on demande de « *juger si le projet peut être à nouveau repoussé après 2016* » considèrent que les travaux doivent être commencés « *afin que les travaux de réparation permanente puissent débuter dès 2017* ».

[62] Mettant en balance cette opinion et le fait que seulement quatre ingénieurs, sur les 1 400 en grève, soient sollicités pour l'exécution des travaux, il y a lieu de déterminer que les travaux relatifs aux essais de chargement sont essentiels.

[63] Le MTMDET exclut complètement la possibilité de procéder à ces mesures le jour. Il refuse de s'exposer volontairement à ce niveau de risque qu'engendre la fermeture de cette artère importante pendant les heures d'achalandage. Il circule en moyenne 40 000 véhicules par jour sur ce pont. Aux heures de pointe, c'est 4 000 à 5 000 véhicules qui s'y retrouvent.

[64] Différents spécialistes se sont présentés devant le Tribunal pour expliquer les dangers auxquels on expose la population en cas de fermeture du pont le jour. La congestion prévisible serait de nature à compromettre les services de santé et de sécurité publique. Il est vrai que lorsqu'un accident survient, la congestion peut être plus importante que celle que créerait une fermeture planifiée et annoncée pour faire des essais comme ils sont prévus par période de vingt minutes. Cependant, ce risque peut être évité ou, à tout le moins, considérablement diminué en faisant les travaux de nuit.

PAR CES MOTIFS, LE TRIBUNAL ADMINISTRATIF DU TRAVAIL :

DÉTERMINE que la coordination et la réalisation des travaux associés aux essais de chargement, qui impliquent notamment une fermeture complète du pont Laviolette la nuit, sont des services essentiels qui doivent être maintenus pendant la grève en cours.

M^e Karl Lefebvre
ROBITAILLE, TANGUAY (JUSTICE-QUÉBEC)
Pour l'employeur

M^e Pascale Racicot
POUDRIER BRADET AVOCATS, S.E.N.C.
Pour l'association accréditée

Date de l'audience : 5 août 2016

/ml