

# TRIBUNAL ADMINISTRATIF DU TRAVAIL

(Division des services essentiels)

Région : Québec  
Dossier : 1337530-31-2309  
Dossier accréditation : AQ-1004-2285

Québec, le 19 novembre 2024

---

DEVANT LE JUGE ADMINISTRATIF :

Pierre-Étienne Morand

---

**Réseau de transport de la Capitale**  
Employeur

et

**Syndicat des salariés(ées) d'entretien du  
RTC, CSN inc.**  
Association accréditée

---

## DÉCISION

---

### L'APERÇU

[1] Une grève des salariés d'entretien du Réseau de transport de la Capitale (le **RTC** ou l'**Employeur**) entraînera à terme l'interruption complète du service de transport en commun à Québec<sup>1</sup>.

[2] S'agit-il d'un service essentiel, c'est-à-dire un service dont l'interruption peut avoir pour effet de mettre en danger la santé ou la sécurité publique?

---

<sup>1</sup> Procès-verbal de conférence de gestion tenue le 7 novembre 2023 amendé (5 décembre 2023).

[3] Voilà la seule question à laquelle doit répondre le Tribunal dans le cadre de son enquête suivant l'article 111.0.17 du *Code du travail*<sup>2</sup>. Une réponse affirmative permettra au Tribunal de rendre une ordonnance assujettissant le Syndicat des salariés(ées) d'entretien du RTC, CSN inc. (le **Syndicat**) et le RTC à l'obligation de maintenir des services essentiels en cas de grève. Sans contredit, l'assujettissement à une telle obligation constitue une restriction au droit de grève désormais constitutionnalisé.

[4] Pour les motifs qui suivent, la preuve ne démontre pas qu'une telle grève peut avoir pour effet de mettre en danger la santé ou la sécurité publique. Par conséquent, il n'est pas indiqué de prononcer une ordonnance selon laquelle les parties doivent maintenir des services essentiels, s'il y a grève.

## **LE CONTEXTE**

[5] Le RTC est une société de transport en commun<sup>3</sup> desservant l'agglomération de Québec<sup>4</sup>.

[6] Le Syndicat est accrédité pour représenter les salariés du RTC faisant partie de l'unité de négociation suivante :

**« Tous les salariés au sens du Code du travail travaillant à l'entretien, à la réparation et au dépannage (dans ce dernier cas au sens de la sentence arbitrale rendue par Me Nicolas Cliche le 16 avril 1984) de tous véhicules, travaillant à l'entretien, à l'installation et à la réparation du matériel de parcours, à savoir les panneaux d'arrêts d'autobus et de signalisation à l'intention des usagers et des chauffeurs, travaillant à l'entretien et à la réparation des bâtisses et des abribus, à l'exclusion de l'installation et de la réparation de la structure et de la base des abribus, travaillant au magasin et commis au garage, travaillant à la planification, à l'évaluation et aux réclamations concernant l'entretien et la réparation des véhicules et du matériel d'indication de parcours et des abribus, à l'exception des contremaîtres, du chef-magasinier, des commis de bureau, des chauffeurs d'autobus et tous ceux automatiquement exclus par la loi. »**

[7] La convention collective intervenue entre les parties est échuë depuis le 27 septembre 2024.

---

<sup>2</sup> RLRQ, c. C-27.

<sup>3</sup> *Loi sur les sociétés de transport en commun*, RLRQ, c. S-30.01.

<sup>4</sup> L'agglomération de Québec comprend le territoire municipal de Québec, de L'Ancienne-Lorette et de Saint-Augustin-de-Desmaures, le tout en vertu de l'article 5 de la *Loi sur l'exercice de certaines compétences municipales dans certaines agglomérations*, RLRQ c. E-20.001.

[8] Le présent dossier fait suite à celui traité par le Tribunal en 2023 dans lequel il devait déterminer si une grève des chauffeurs d'autobus du RTC pourrait avoir pour effet de mettre en danger la santé ou la sécurité publique.

[9] Le Tribunal a conclu que ce n'était pas le cas, tel qu'il appert de sa décision dans l'affaire *Réseau de transport de la Capitale et Syndicat des employés du transport public du Québec Métropolitain inc.*<sup>5</sup> (la **Décision RTC-Chauffeurs d'autobus**). En conséquence, le Tribunal a déclaré que le RTC et l'association de salariés n'étaient pas assujettis à l'obligation de maintenir des services essentiels en cas de grève. Cette décision n'a pas été contestée<sup>6</sup>.

[10] Puisque l'effet d'une grève des chauffeurs et des salariés d'entretien est le même, les parties ont convenu de verser, dans le présent dossier, l'ensemble de la preuve de celui des chauffeurs d'autobus<sup>7</sup>.

[11] Depuis, une grève des chauffeurs d'autobus prévue initialement pour une durée déterminée du 1<sup>er</sup> au 16 juillet 2023 s'est effectivement tenue du 1<sup>er</sup> au 5 juillet 2023. Aucun autobus n'a sillonné les routes de l'agglomération jusqu'à ce qu'une entente de principe intervenue entre les parties mette un terme à la grève.

[12] Pour les fins de la présente enquête, le Tribunal a invité les parties à produire en preuve les éléments nouveaux, postérieurs à la mise en délibéré de cette affaire concernant les chauffeurs en 2023. En outre et en ce sens, il leur a demandé un éclairage sur les effets de cette récente grève sans service de transport en commun.

## **LA POSITION DES PARTIES**

### **L'EMPLOYEUR**

[13] Le RTC plaide qu'une ordonnance d'assujettissement doit ici être prononcée, car les salariés représentés par le Syndicat rendent des services dont l'interruption pourrait avoir pour effet de mettre en danger la santé ou la sécurité de la population.

[14] Il invoque que l'absence d'autobus augmenterait les délais d'intervention des services d'urgence.

---

<sup>5</sup> 2023 QCTAT 2525.

<sup>6</sup> Une décision au même effet a été rendue par le Tribunal le 1<sup>er</sup> août 2024 dans l'affaire *Réseau de transport de la Capitale et Syndicat des inspecteurs et des répartiteurs du Réseau de transport de la Capitale (FISA)*, 2023 QCTAT 3418.

<sup>7</sup> Dossier TAT n° 1273466.

[15] Ensuite, il pointe l'impossibilité d'accès aux soins de santé affectant surtout les personnes vulnérables ainsi que les effets de l'absence d'autobus disponibles pour les différents partenaires avec lesquels il a des ententes en cas d'urgence ou de sinistre.

[16] Enfin, pour le RTC, la grève de 2023 n'est pas pertinente dans la présente enquête puisqu'elle s'est déroulée sur une très courte période et durant l'été.

## LE SYNDICAT

[17] Le Syndicat plaide que l'interprétation restrictive de l'article 111.0.17 du *Code du travail* adoptée jusqu'ici par le Tribunal et particulièrement dans la *Décision RTC-Chauffeurs d'autobus* est appropriée et qu'il n'y a aucune raison de s'en écarter.

[18] Il estime que l'assujettissement n'est pas justifié. Il n'y a aucune preuve d'une mise en danger de la santé ou de la sécurité publique en cas d'interruption du travail des salariés d'entretien et, incidemment, de l'absence du service de transport en commun. En ce qui concerne la dégradation des délais d'intervention des services d'urgence en raison de la congestion routière provoquée par une grève, le Syndicat réitère les conclusions de la *Décision RTC-Chauffeurs d'autobus*. De toute façon, la preuve nouvelle sur cette question ne soutient pas la position du RTC, ajoute-t-il.

[19] Enfin, le Syndicat appelle le Tribunal à considérer l'impact de la grève ayant eu lieu entre le 1<sup>er</sup> et le 5 juillet 2023, s'agissant d'une « *opportunité inespérée de faire une analyse fine des effets réels, pratiques et sur le terrain – et non purement théoriques, modélisés, escomptés potentiellement ou supputés* »<sup>8</sup>.

## L'ANALYSE

### LE CADRE JURIDIQUE

[20] L'article 111.0.17 du *Code du travail* se lit comme suit :

**111.0.17.** Lorsqu'il est d'avis qu'une grève peut avoir pour effet de mettre en danger la santé ou la sécurité publique, le Tribunal peut, de son propre chef ou à la demande d'un employeur ou d'une association accréditée dans un service public, ordonner à ceux-ci de maintenir des services essentiels en cas de grève.

Pour le même motif, le Tribunal peut, de son propre chef ou à la demande d'une entreprise qui n'est pas visée à l'article 111.0.16 ou d'une association accréditée de cette entreprise, ordonner à ceux-ci de maintenir des services essentiels en cas de grève, si la nature des opérations de cette entreprise la rend assimilable à un service public. L'entreprise est alors considérée comme un service public pour l'application du présent code.

---

<sup>8</sup> Argumentation du Syndicat, 19 juin 2024, par. 37.

Le Tribunal peut en outre rendre une décision en application du premier ou du deuxième alinéa à la demande d'une personne autre qu'une partie, s'il juge qu'elle a un intérêt suffisant.

À compter de la date de la notification de la décision du Tribunal aux parties, **l'exercice du droit de grève est suspendu jusqu'à ce que l'association accréditée en cause se conforme aux exigences des articles 111.0.18 et 111.0.23.**

[Nos soulignements et emphase ajoutée]

[21] Aux fins de décider s'il convient d'assujettir les parties à l'obligation de maintenir des services essentiels en cas de grève, le Syndicat soutient qu'il faut examiner si l'interruption des services fournis par les salariés qu'il représente peut avoir pour effet de mettre en danger la santé ou la sécurité publique, c'est-à-dire une menace réelle, évidente et imminente.

[22] Le RTC appelle à une interprétation élargie de la notion de « danger ». Il argue qu'une interprétation restrictive, telle que celle suggérée par le Syndicat et retenue dans la *Décision RTC-Chauffeurs d'autobus*, ajoute à la loi en posant des exigences qui n'y sont pas prévues et ce, sans que sa constitutionnalité n'ait été contestée. Il ajoute qu'un tel seuil serait en décalage avec le texte de la loi (« peut avoir pour effet de mettre en danger la santé ou la sécurité publique » [Notre soulignement] et l'intention du législateur qui se dégage des propos du ministre du Travail, qui parle d'« incidence » ou d'« impact », à l'occasion des débats entourant l'adoption de la nouvelle mouture de l'article 111.0.17 du *Code du travail* en 2019. Le RTC se trouve à réprover la distinction que le Tribunal a faite entre le « risque » et le « danger ».

[23] Le législateur a attribué au Tribunal la compétence « *d'assurer l'application diligente et efficace du Code du travail (chapitre C-27) et d'exercer les autres fonctions que ce code et toute autre loi lui attribuent* »<sup>9</sup>.

[24] Les droits de grève et de lock-out sont encadrés par les dispositions du chapitre V du *Code du travail*. Le chapitre V.1 de cette même loi renferme, quant à lui, des dispositions particulières aux services publics, ce qu'est le RTC en tant qu'« *entreprise de transport par autobus* »<sup>10</sup>.

[25] Le droit de grève « *constitue un élément essentiel d'un processus véritable de négociation collective [...]. [II] n'est pas seulement dérivé de la négociation collective, il en*

---

<sup>9</sup> Art. 1 de la *Loi instituant le Tribunal administratif du travail*, RLRQ, c. T-15.1.

<sup>10</sup> Art. 111.0.16 du *Code du travail*, *supra*, note 2.

*constitue une composante indispensable* »<sup>11</sup>. La Cour suprême l'a consacré constitutionnellement en 2015.

[26] Cependant, il arrive que ce droit constitutionnel ne puisse être exercé dans sa plénitude par les salariés d'un service public, car le maintien de services essentiels s'impose. Cette obligation est déclenchée suivant une décision du Tribunal assujettissant les parties à ce régime d'exception conformément à l'article 111.0.17 du *Code du travail*, qui lui confère un pouvoir en ce sens.

[27] Dans la *Décision-RTC Chauffeurs d'autobus*, le Tribunal s'est livré à une interprétation de la notion de « danger », notamment en fonction du texte et de l'objet de la loi, mais aussi du contexte ayant donné lieu à l'adoption de la nouvelle mouture de l'article 111.0.17 du *Code du travail*.

[28] En effet, le texte de la disposition ainsi que la consécration du caractère constitutionnel du droit de grève et l'interprétation restrictive qu'il sied d'accorder à la notion de « services essentiels », comme l'enseigne la Cour suprême dans l'arrêt *Saskatchewan*, ont amené le Tribunal à envisager le danger comme une menace réelle, évidente et imminente pour la vie, la sûreté, la santé ou la sécurité de la population. La prudence est de mise afin de bien distinguer le danger du risque, comme le souligne le Tribunal :

[67] La lecture de ces quelques définitions [tirées des dictionnaires de la langue française] mène au constat que la notion de « *danger* » est beaucoup plus restreinte que celle de « *risque* ». Si la première comprend inmanquablement la seconde, l'inverse n'est pas vrai.

[68] Cette interprétation tirée du texte<sup>32</sup> est d'ailleurs conforme au contexte plus général qui appelle lui aussi à une interprétation restrictive du « *danger* », en phase avec l'arrêt *Saskatchewan*. La Cour suprême fait sienne l'approche du Comité de la liberté syndicale du Bureau international du travail, soit « *une menace évidente et imminente pour la vie, la sécurité et la santé* »<sup>33</sup>.

[69] Le « *danger* » est tout à fait étranger aux désagréments, aux inconvénients, aux incommodités et au préjudice économique.

[70] En ce sens, il faut se garder de qualifier un « *danger* » qui n'en est pas réellement un et qui pourrait amener le Tribunal, bien malgré lui, à substituer à la notion de « *services essentiels* » celle de « *service minimal de fonctionnement* »<sup>34</sup>. [...]

[...]

Les solutions de rechange et les mesures d'atténuation

---

<sup>11</sup> *Saskatchewan Federation of Labour c. Saskatchewan*, [2015] 1 R.C.S. 245, par. 3 (l'arrêt *Saskatchewan*).

[73] L'identification d'un « *danger* » appelle à considérer l'existence de solutions de rechange et de mesures d'atténuation.

[74] C'est donc dire qu'il faut examiner la situation dans son ensemble afin de déterminer s'il existe une façon d'éviter d'amoindrir le droit de grève en recourant à des moyens qui permettraient, dans les faits, qu'elle ne mette pas en danger la santé ou la sécurité publique.

[75] La question qui se pose est celle de l'existence et de la disponibilité ou non de solutions de rechange ou de mesures d'atténuation. Il faut se garder de considérer les préférences ou les souhaits des usagers.

#### La causalité entre la grève et le « *danger* »

[76] Le Tribunal devra identifier un lien de causalité entre ce « *danger* » et la grève elle-même. En effet, l'article 111.0.17 du *Code du travail* réfère à une grève qui « *peut avoir pour effet de mettre en danger la santé ou la sécurité publique* » [Notre soulignement].

[77] Par conséquent, le Tribunal doit « *agir avec circonspection et ne saurait faire porter à une grève éventuelle – et restreindre ce droit – la responsabilité des situations [appréhendées] et dont elle ne serait pas la cause* »<sup>35</sup>.

[78] Ce faisant, il faut éviter d'apprécier l'existence d'un « *danger* » de façon absolue et totalement désincarnée du contexte et de la réalité dans lesquels il se pose. C'est pourquoi un certain exercice d'appréciation relative s'impose afin de tenir compte de l'ensemble de l'« environnement » dans l'évaluation d'une situation donnée qui paraît poser un danger pour la santé ou la sécurité publique.

[79] Par exemple, il apparaîtrait totalement incongru de considérer strictement et isolément l'impact d'une grève sur la durée d'un transport ambulancier, sans égard à la réalité normale et quotidienne à laquelle ces premiers répondants sont confrontés (par ex. : conditions météorologiques, état de la chaussée, manque de ressources, nombre d'appels important, surcharge du réseau de la santé, etc.).

[80] Ce serait là faire porter à la grève une responsabilité qu'elle n'a peut-être pas. Bref, la prudence s'impose.

[81] Par ailleurs, dans certaines circonstances, le lien de causalité entre la grève et le « *danger* » pourrait se révéler aléatoire, notamment en raison de l'inaction ou du défaut d'agir d'un tiers.

[82] Pensons au cas où des autorités publiques ont le mandat de protéger la santé ou la sécurité de la population ou encore de remplir plus largement d'autres missions, et qu'elles doivent adapter leurs façons de faire à l'occasion d'une grève.

[83] En d'autres mots, si tant est qu'il existe, dans le présent dossier, un « *danger* » du fait de la grève en raison notamment d'un transfert des usagers privés de transport en commun vers l'automobile, pouvant provoquer une circulation routière plus importante, il faudra s'interroger sur le rôle que pourraient jouer les autorités publiques dans le contrôle des flux et des débits de la circulation aux endroits névralgiques, pour ne nommer que ces aspects. Elles ne sauraient être passives ou se dérober à leurs responsabilités.

[Nos soulignements et notes omises]

[29] Cette interprétation se situe dans le sillage d'une jurisprudence constante du Tribunal depuis qu'il a compétence en matière d'assujettissement au maintien des services essentiels dans un service public.

[30] Soulignons au passage que cette interprétation restrictive de la notion de « danger » que ramène à l'avant-plan l'arrêt *Saskatchewan* diverge, en effet, d'une approche plus large qui a peut-être trouvé écho dans la jurisprudence antérieure que le RTC met de l'avant en l'espèce. Avec égards, non seulement faut-il distinguer le « risque » du « danger », mais il ne faut guère négliger que le législateur n'a pas assujéti les sociétés de transport en commun à un service minimum de fonctionnement, spécialement dans le cas d'un conflit de travail.

[31] Commentant la notion de « services essentiels », le professeur Jean Bernier écrit<sup>12</sup> :

Bien que les organes de surveillance aient fondé leurs décisions sur la base de la notion stricte de services essentiels, à savoir ceux dont l'interruption peut mettre en danger la santé et la sécurité du public, il y a lieu de se demander si on n'assiste pas à un risque d'une certaine dérive de la notion de services essentiels vers celle de service minimum de fonctionnement en raison d'une interprétation de plus en plus large du concept.

[32] Du reste, on ne saurait inférer de l'utilisation du verbe conjugué « *peut* » dans la disposition législative que l'ordonnance d'assujettissement s'impose dès lors qu'une simple possibilité d'un danger existe. Ce faisant, on compromettrait l'application harmonieuse de la disposition avec le contexte global de même que l'objet du *Code du travail*, prévoyant un droit de grève et un régime d'exception pour les services publics.

[33] En somme, pour le Tribunal, dans le présent dossier, c'est en fonction de cette interprétation restrictive – selon laquelle le danger pour la santé ou la sécurité publique s'entend d'une menace réelle, évidente et imminente – qu'il faudra déterminer si une grève des salariés d'entretien peut avoir un tel effet, justifiant dès lors une ordonnance d'assujettissement.

[34] Mais il y a davantage.

[35] Une telle interprétation est conforme aux enseignements de l'arrêt *Doré c. Barreau du Québec*<sup>13</sup>, dans lequel la Cour suprême établit la manière dont un tribunal ou un organisme administratif doit appliquer les valeurs de la *Charte canadienne des droits et*

---

<sup>12</sup> Jean BERNIER, *Les services essentiels au Québec et la Charte canadienne des droits et libertés*, Québec, Les Presses de l'Université Laval, 2018, p. 66.

<sup>13</sup> [2012] 1 R.C.S. 395 (l'arrêt *Doré*).



*libertés*<sup>14</sup> (la **Charte**) dans l'exercice d'un pouvoir discrétionnaire qui lui est conféré par la loi :

[55] Comment un décideur administratif applique-t-il donc les valeurs consacrées par la *Charte* dans l'exercice d'un pouvoir discrétionnaire que lui confère la loi? Il ou elle met en balance ces valeurs et les objectifs de la loi. Lorsqu'il procède à cette mise en balance, le décideur doit d'abord se pencher sur les objectifs en question [...]

[56] Ensuite, le décideur doit se demander comment protéger au mieux la valeur en jeu consacrée par la *Charte* compte tenu des objectifs visés par la loi. Cette réflexion constitue l'essence même de l'analyse de la proportionnalité et exige que le décideur mette en balance la gravité de l'atteinte à la valeur protégée par la *Charte*, d'une part, et les objectifs que vise la loi, d'autre part. [...]

[Nos soulignements]

[36] Certes, il faut constater que l'article 111.0.17 du *Code du travail*, par ses effets, peut effectivement mettre en cause une valeur ou un droit garanti par la *Charte*, en l'occurrence la liberté d'association et donc le droit de grève.

[37] Cela dit, l'objectif législatif est d'éviter que la santé et la sécurité publique ne soient mises en danger par l'interruption de travail des salariés dans l'exercice de leur droit de grève. En revanche, le *Code du travail* ne prévoit pas que la santé et la sécurité de la population doivent être garanties en toutes circonstances.

[38] Si le RTC reconnaît que ce cadre analytique tiré de l'arrêt *Doré* s'applique ici, il souligne cependant que le Tribunal doit alors se garder de recourir à la *Charte* dans l'interprétation du « danger » auquel réfère l'article 111.0.17 du *Code du travail*, puisqu'il n'existe pas d'ambiguïté.

[39] Cette prétention est rejetée. Comme l'exprime la Cour suprême dans l'arrêt *Clarke*<sup>15</sup>, en droit administratif « *l'ambiguïté ne constitue pas l'élément déclencheur pour l'application des valeurs de la Charte* »<sup>16</sup>.

[40] Dans la *Décision RTC-Chauffeurs d'autobus*, le Tribunal écrit :

[56] L'arrêt *Saskatchewan* nous rappelle donc que le critère du danger pour la santé ou la sécurité publique commande, de par le caractère constitutionnel du droit de grève, une interprétation véritablement restrictive. L'objectif est de porter atteinte le moins

---

<sup>14</sup> *Charte canadienne des droits et libertés*, partie I de la *Loi constitutionnelle de 1982* [annexe B de la *Loi de 1982 sur le Canada* (1982, R.-U., c. 11)] 1982, ch. II (R.-U) dans L.R.C. (1985), App. II.

<sup>15</sup> *R. c. Clarke*, [2014] 1 R.C.S. 612.

<sup>16</sup> *Id.*, par. 16.

possible au droit de grève, de façon à ce que la santé ou la sécurité publique ne soit pas mise en danger.

[Notre soulignement]

[41] Ce postulat est tout à fait conforme à la mise en balance que doit faire le Tribunal en l'espèce. Se fondant sur l'arrêt *Doré*, une cour de révision chercherait à s'assurer qu'il n'existe pas d'autres possibilités de donner davantage effet aux protections conférées par la *Charte*, soit la liberté d'association et le droit de grève, en considération de l'objectif législatif selon lequel la santé et la sécurité de la population ne doivent pas être mises en danger par la grève.

[42] Ainsi, pour le Tribunal, il ne fait aucun doute qu'une interprétation de la notion de « danger », moins restrictive que celle retenue en l'espèce et se rapprochant d'un « risque », prêterait flanc à « [u]ne décision qui a une “incidence disproportionnée” sur les protections conférées par la *Charte* [qui] ne peut d'aucune façon démontrer que le décideur s'est penché de façon significative sur celles-ci, ni que son raisonnement reflète les répercussions importantes que cette décision peut avoir »<sup>17</sup>.

## L'APPLICATION AUX FAITS DE L'AFFAIRE

[43] Le RTC est une société de transport en commun qui exploite ses activités sur les territoires de Québec, de Saint-Augustin-de-Desmaures et de L'Ancienne-Lorette. On y recense environ 580 000 habitants. Aucun de ses autobus ne traverse le fleuve Saint-Laurent pour desservir Lévis. Ce sont plutôt les autobus d'autres entreprises qui transportent les usagers de la Rive-Sud vers la Rive-Nord de Québec.

[44] Le RTC dispose d'une importante flotte de véhicules entretenus par les salariés que représente le Syndicat. Cette flotte est composée de 449 autobus standards, de 3 autobus électriques, de 214 autobus articulés et de 64 minibus hybrides. S'ajoutent également 34 véhicules de service.

[45] Les véhicules sont en service dès 5 h, et ce, jusqu'à 4 h 30 le lendemain matin. Les heures de pointe sont de 6 h à 9 h et de 15 h à 18 h.

[46] Le RTC exploite environ 170 parcours. Parmi ceux-ci, mentionnons un service rapide, soit les *Métrobus*, qui font la liaison entre différents secteurs de Québec tout en s'assurant de desservir les axes majeurs d'activités. Ce service rapide comprend environ 200 départs durant la période de pointe du matin. À l'automne 2023, 11 000 personnes ont voyagé à bord d'un *Métrobus* chaque jour à l'heure de pointe matinale.

---

<sup>17</sup> *Commission scolaire francophone des Territoires du Nord-Ouest c. Territoires du Nord-Ouest (Éducation, Culture et Formation)*, 2023 CSC 31, par. 69.

[47] Les 63 parcours *eXpress* desservent la clientèle dans différents endroits de la capitale, mais aussi dans les municipalités de Saint-Augustin-de-Desmaures et de L'Ancienne-Lorette.

[48] À l'automne 2023, on dénombre un total d'environ 27 000 usagers du RTC à l'heure de pointe matinale dans l'ensemble des autobus de la société de transport.

[49] Le RTC offre également un service de transport adapté par le biais du Service de transport adapté de la Capitale (le **STAC**). Les salariés d'entretien représentés par le Syndicat n'effectuent aucun travail d'entretien ou de réparation sur des véhicules du STAC.

[50] Le RTC exploite le service *Flexibus*, qui consiste en un transport en commun à la demande et sur réservation permettant de rejoindre le réseau d'autobus. Certaines zones excentrées sont desservies dont des secteurs de Val-Bélaire et de Loretteville, Wendake, Notre-Dame-des-Laurentides et Sainte-Thérèse-de-Lisieux. Les salariés du Syndicat ne sont pas affectés à ce service qui est en croissance<sup>18</sup>.

[51] Un nouveau service de vélopartage à assistance électrique est maintenant offert par le RTC. Il s'agit d'*Vélo*, disponible dans de nombreuses stations situées au cœur de la capitale nationale et en pleine expansion<sup>19</sup>. Une application qui se déploie sur un téléphone intelligent en permet l'utilisation.

[52] Le RTC compte environ 175 cadres, professionnels et autres membres du personnel qui ne sont pas syndiqués. Ils occupent des postes de gestionnaires, de conseillers, de techniciens ou encore sont affectés à des tâches administratives.

[53] Les différentes associations accréditées représentant des salariés auprès du RTC sont les suivantes :

- Syndicat du personnel de bureau, technique et professionnel du RTC, section locale 2231 du Syndicat canadien de la fonction publique (AQ-1003-5143), comprenant environ 235 salariés;
- Syndicat des salariés(ées) d'entretien du RTC, CSN inc. (AQ-1004-2285), comprenant environ 370 salariés, soit le Syndicat, partie en l'instance;

---

<sup>18</sup> Déclaration sous serment de M. Nicolas Louazel datée du 17 juin 2024, dans Argumentation du Syndicat, 19 juin 2024, Annexe 8, par. 24 et suivants.

<sup>19</sup> *Id.*, par. 22-23.

- Syndicat des inspecteurs et répartiteurs du Réseau de transport de la Capitale – FISA (AQ-1004-5382), comprenant environ 45 salariés;
- Syndicat des employés du transport public du Québec Métropolitain inc. (AQ-1003-5142), comprenant environ 975 salariés, représentant les chauffeurs d'autobus.

## **L'INTERRUPTION DU TRAVAIL DES SALARIÉS D'ENTRETIEN PEUT-ELLE AVOIR POUR EFFET DE METTRE EN DANGER LA SANTÉ OU LA SÉCURITÉ PUBLIQUE?**

[54] Les salariés d'entretien occupent les postes suivants : préposés de service; mécaniciens; carrossiers et électromécaniciens.

[55] Pour le RTC, différentes activités réalisées par les salariés d'entretien sont essentielles à l'utilisation de la flotte d'autobus, ce qui permet d'assurer la sécurité des passagers, du chauffeur et du public<sup>20</sup>. En ce sens, les préposés de service effectuent des rondes de sécurité dans les centres d'activités du RTC, conformément au *Code de la sécurité routière*<sup>21</sup> et au *Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers*<sup>22</sup>.

[56] De fait, des rondes de sécurité doivent être effectuées avant qu'un autobus ne soit mis en route et celles-ci demeurent valides pour 24 heures. Ces rondes consistent à vérifier de nombreuses composantes du véhicule telles que les châssis et la carrosserie, les commandes du conducteur, les phares et les feux, les pneus, les portières et autres issues, les roues et le système de frein. Seuls les salariés d'entretien que représente le Syndicat ont la formation requise pour procéder aux rondes, mais également au ravitaillement des autobus.

[57] La grève entraînerait aussi l'interruption des activités critiques d'inspection préventive et des réparations sur les autobus, ainsi que les dépannages sur le territoire.

[58] Comme le souligne le directeur de la Division maintenance des véhicules de la Direction des opérations du RTC, « *sans les salariés de l'unité d'entretien, le RTC ne pourrait se conformer à ses obligations légales, assurer la sécurité des usagers, des chauffeurs et du public ni pourrait bénéficier d'autobus fonctionnels pour assurer l'offre de services* »<sup>23</sup>.

[59] Par ailleurs, les préposés de services sont responsables d'une activité critique, soit celle de l'entretien d'abribus et de stations tempérées, est-il allégué. Le RTC plaide

---

<sup>20</sup> Déclaration sous serment de M. Yanick Gosselin datée du 21 mars 2024, dans Observations de l'Employeur, 9 avril 2024, Annexe 1.

<sup>21</sup> RLRQ, c. C-24.2.

<sup>22</sup> RLRQ, c. C-24.2, r. 32.

<sup>23</sup> Déclaration sous serment de M. Yanick Gosselin datée du 21 mars 2024, dans Observations de l'Employeur, 9 avril 2024, Annexe 1, par. 29.

que si ces services étaient interrompus, il pourrait y avoir un danger pour les usagers en raison de l'absence de déneigement et de déglacage des aires adjacentes aux entrées des abribus et des stations tempérées. L'Employeur invoque aussi l'impossibilité de procéder à des réparations urgentes à la suite de bris intervenus sur les équipements, notamment en cas d'accident et de vandalisme.

[60] Qu'en est-il?

[61] En ce qui concerne les rondes de sécurité, le ravitaillement, les activités d'inspection préventive<sup>24</sup> et de réparation, de même que les dépannages, la détermination d'un danger découlant de leur interruption est intrinsèquement liée à celui découlant de l'absence du service de transport en commun.

[62] Comme nous le verrons<sup>25</sup>, le Tribunal estime qu'il n'y a aucun danger pour la santé ou la sécurité de la population pouvant découler de l'absence de services de transport en commun. C'est donc dire que les enjeux liés aux rondes de sécurité, au ravitaillement, au dépannage et aux inspections préventives deviennent sans objet dès lors que les autobus sont mis hors service.

[63] Cela dit, il faut s'interroger sur l'absence de services rendus par les salariés en ce qui concerne l'entretien des abribus et des stations tempérées, y compris le déglacage et le déneigement.

[64] Environ le tiers des abribus du RTC sont entretenus par un sous-traitant. Par ailleurs, le RTC, en cas de grève, pourrait notamment demander aux inspecteurs d'apposer des rubans jaunes autour des abribus et des stations tempérées pour empêcher l'accès à celles-ci, ou encore d'épandre du sel en hiver s'ils le jugent nécessaire, comme ils le font d'ordinaire. De même, lorsque des vitres d'abribus sont fracassées, il est fréquent que les inspecteurs du RTC balayent les résidus qui jonchent le sol et sécurisent l'endroit avec un ruban jaune ou des cônes<sup>26</sup>.

[65] Ces tâches ne sont pas exécutées en exclusivité par les salariés d'entretien du RTC. Au contraire, les inspecteurs, représentés par le Syndicat des inspecteurs et répartiteurs du Réseau de transport de la Capitale – FISA (AQ-1004-5382), effectuent

---

<sup>24</sup> On comprend de la Déclaration sous serment de M. David Morency datée du 4 juin 2024, dans Argumentation du Syndicat, 19 juin 2024, Annexe 9, que ces inspections pourraient être reportées. La déclaration fait état d'une certaine marge de manœuvre en ce qui concerne le moment de telles inspections, même en temps normal.

<sup>25</sup> *Infra*, par. 68 et suivants.

<sup>26</sup> Déclaration sous serment de M. Nicolas Louazel datée du 17 juin 2024, dans Argumentation du Syndicat, 19 juin 2024, Annexe 8; Déclaration sous serment de M. Steve Laroche datée du 14 juin 2024, dans Argumentation du Syndicat, 19 juin 2024, Annexe 10.

aussi de telles tâches. D'ailleurs, ce poste d'inspecteur, tel qu'affiché par le RTC<sup>27</sup>, prévoit justement que les personnes occupant le poste doivent s'assurer que les équipements, ce qui inclut les abribus, sont propres, sécuritaires et en bon état. Ainsi, en cas de grève, les inspecteurs pourront agir en conséquence.

[66] Pour le reste, sachant que la raison d'être d'un abribus et d'un terminus est justement d'attendre un autobus, de telles installations seraient inutilisées dans le cas où le service de transport en commun était interrompu.

[67] Par conséquent, le Tribunal ne décèle aucun danger pour la santé ou la sécurité de la population qui pourrait résulter de l'interruption des services fournis par les salariés d'entretien en cas de grève.

**VU L'INTERRUPTION DU SERVICE DE TRANSPORT EN COMMUN, LA DÉGRADATION DES TEMPS D'INTERVENTION DES SERVICES D'URGENCE EST-ELLE DÉMONTRÉE ET, LE CAS ÉCHÉANT, PEUT-ELLE AVOIR POUR EFFET DE METTRE EN DANGER LA SANTÉ OU LA SÉCURITÉ PUBLIQUE?**

**LES TRAVAUX DE SYSTRA<sup>28</sup>**

[68] Le RTC a retenu les services de la firme SYSTRA Canada (**SYSTRA**), afin d'étudier l'incidence de la réduction de l'offre de transport en commun sur l'accès aux services d'urgence à Québec. Son rapport final, lequel est rendu disponible le 30 septembre 2022, renferme des analyses basées sur des simulations d'abord réalisées par le RTC selon différentes hypothèses d'offre et de demande de transport.

[69] En effet, le RTC dispose d'un modèle de report modal ainsi que de modèles d'affectation routière conçus avec un logiciel spécialisé (EMME), ce qui lui permet de simuler les conditions de la circulation en cas de changements de l'offre de transport en commun<sup>29</sup>. Ce modèle a d'ailleurs été utilisé afin de faire des projections d'achalandage dans le cadre du projet de tramway ainsi que pour des circuits d'autobus sur le réseau.

---

<sup>27</sup> Déclaration sous serment de M. Nicolas Louazel datée du 17 juin 2024, dans Argumentation du Syndicat, 19 juin 2024, Annexe 8, pièce N-Louazel-11.

<sup>28</sup> Rapport de SYSTRA intitulé « Incidence de la réduction de l'offre de transports en commun sur l'accès aux services d'urgence à Québec », 30 septembre 2022, dans Observations du RTC [Dossier RTC Chauffeurs d'autobus], 7 octobre 2022, Annexe 8.

<sup>29</sup> Pour SYSTRA, les simulations routières du RTC constituent une donnée d'entrée fiable pour réaliser des prévisions de parcours. À partir de telles simulations, on peut réaliser des analyses spécifiques sur le temps de parcours des différents services d'urgence, est-il expliqué.

[70] C'est ainsi que le RTC a estimé le nombre de véhicules supplémentaires sur le réseau routier, en fonction des données de l'*Enquête origine-destination*<sup>30</sup> de 2017, en les actualisant et en tenant compte de certains facteurs (achalandage du RTC, travaux routiers, hiver, télétravail). En passant, une nouvelle enquête s'est déroulée à l'automne 2023, mais les résultats ne sont pas encore rendus publics.

[71] Ainsi, faute d'autobus sillonnant le territoire de l'agglomération, le transfert modal vers l'automobile entraîne 20 800 véhicules additionnels, a estimé le RTC<sup>31</sup>.

[72] SYSTRA a simulé, à l'heure de pointe matinale à l'automne 2022, l'augmentation du temps de déplacement des véhicules d'urgence dans le cas d'une grève entraînant l'interruption du service de transport en commun. Elle effectue le tout en fonction de plusieurs scénarios<sup>32</sup> et en s'appuyant sur les délais du Service de protection contre les incendies de la Ville de Québec (le **SPCIQ**) pour déployer un certain nombre de pompiers sur les lieux d'une intervention<sup>33</sup>.

[73] SYSTRA ne s'appuie donc pas sur des données se rapportant au travail des techniciens ambulanciers à bord de véhicules, avec la réalité d'une flotte de véhicules disséminés sur un grand territoire dans l'agglomération<sup>34</sup>.

---

<sup>30</sup> Enquête Origine-Destination 2017 pour la région de Québec-Lévis, dans Observations du Syndicat [Dossier RTC-Chauffeurs d'autobus], 1<sup>er</sup> novembre 2022, Annexe 3. Il s'agit d'une enquête menée par le ministère des Transports et de la Mobilité durable, la Communauté métropolitaine de Québec, la Ville de Québec, la Ville de Lévis, le RTC et la Société de transport de Lévis auprès de 35 000 ménages du 6 septembre au 12 décembre 2017. Le territoire de l'enquête correspond *grosso modo* à l'agglomération de Québec, Lévis, L'Île-d'Orléans, ainsi que certaines municipalités des MRC de Portneuf, La Jacques-Cartier, La Côte-de-Beaupré, Bellechasse, La Nouvelle-Beauce et Lotbinière.

<sup>31</sup> Observations du RTC [Dossier RTC-Chauffeurs d'autobus], 7 octobre 2022, p. 13-14.

<sup>32</sup> Deux scénarios de référence sont identifiés : un premier, Télétravail (TT), et un second, Sans Télétravail (REF). Ils sont établis en tenant compte de la demande d'avant la pandémie de la COVID-19 qu'on projette à l'année 2022. Ils présentent des réseaux routiers et de transport en commun sans perturbation. SYSTRA identifie, pour chacun des scénarios de référence (TT et REF), d'autres scénarios avec des facteurs pouvant faire varier les conditions de déplacement : hiver (H) et travaux majeurs (TR). Six scénarios sont donc recensés, tous sans grève : Télétravail (TT); Télétravail avec Travaux majeurs (TT-TR); Hiver avec Télétravail (TT-H); Sans Télétravail (REF); Sans Télétravail avec Travaux majeurs (REF-TR); Sans Télétravail avec Hiver (REF-H). Chacun de ces scénarios est comparé avec son seul scénario correspondant, qui comprend le facteur Grève (G).

<sup>33</sup> SYSTRA fait le choix de se concentrer sur le contrôle des incendies, qui est le service d'urgence dont les temps d'intervention sont suivis avec le plus d'attention.

<sup>34</sup> Comme les modélisations effectuées par le RTC ne concernent que des véhicules privés, SYSTRA estime qu'il est pertinent de tenir compte du fait que les véhicules d'urgence se déplacent plus rapidement. En effet, on sait qu'ils ont recours à des gyrophares, à des sirènes, qu'ils peuvent circuler à contresens et emprunter les voies normalement réservées. Plus encore, ils peuvent

[74] Malgré tout, SYSTRA, dans son rapport, conclut à une dégradation des temps de déplacement des ambulances en cas d'interruption du service de transport en commun, et ce, en fonction de plusieurs scénarios étudiés<sup>35</sup>.

[75] Les parties sont en désaccord sur le scénario de référence à utiliser, soit *Sans Télétravail* (REF) ou *Avec Télétravail* (TT)<sup>36</sup>, bien que comme on le verra, on peut s'interroger sur la nécessité de trancher ce débat vu le sort qu'on doit réserver à ce rapport.

[76] En tout état de cause, pour le Tribunal, si le télétravail est désormais passé dans les mœurs, il faut toutefois remarquer que les débits journaliers sur le réseau routier de la Ville de Québec<sup>37</sup>, mais aussi celui des autoroutes de la région, se rapprochent, si ce n'est déjà fait, du niveau de 2019. Néanmoins, la reprise de l'achalandage pour les parcours *eXpress* faisant par exemple la liaison entre les quartiers plus excentrés et le centre-ville ou le centre de Sainte-Foy est d'un tout autre ordre. Elle n'est que de 51 % au premier trimestre de 2024, par rapport à 2019<sup>38</sup>.

[77] Sachant que l'assujettissement au maintien de services essentiels en cas de grève s'apprécie dynamiquement et par un examen des circonstances actuelles, le Tribunal retiendra ce scénario *Sans Télétravail* (REF), comme l'y invite le RTC. En ce qui concerne ce scénario, SYSTRA indique<sup>39</sup> :

---

s'assurer d'un passage prioritaire aux feux de circulation puisqu'ils peuvent les contrôler à distance. SYSTRA a comparé les données des simulations à celles qui sont chronométriques du SPICQ, ce qui permet de « valider les hypothèses de **80 secondes** de préparation et d'une **réduction du temps de parcours de 25%** par rapport aux autres usagers » [Transcription textuelle, notre soulignement]. De fait, ce bonus de vitesse permet d'obtenir des indicateurs de performance similaires à ceux du SPICQ. Faute de données de performance disponibles pour les autres services d'urgence, on peut l'appliquer aux autres véhicules d'urgence. Voir le document intitulé « Hypothèses de vitesse des services d'urgence et de temps de mobilisation des pompiers », dans Réplique du RTC [Dossier RTC-Chauffeurs d'autobus], 1er décembre 2022, Annexe 21, Annexe C. Il est communiqué au Tribunal par le RTC dans le cadre de sa Réplique et complète la même annexe soumise le 7 octobre 2022 (Observations du RTC). Il s'agit d'un document révisé.

<sup>35</sup> Rapport de SYSTRA intitulé « Incidence de la réduction de l'offre de transports en commun sur l'accès aux services d'urgence à Québec », 30 septembre 2022, dans Observations du RTC [Dossier RTC-Chauffeurs d'autobus], 7 octobre 2022, Annexe 8, p. 3.

<sup>36</sup> Voir à ce sujet *Décision RTC-Chauffeurs d'autobus*, supra, note 5, par. 152 et suivants.

<sup>37</sup> Lettre de M. Marc Des Rivières du 25 mars 2024, dans Observations de l'Employeur, 9 avril 2024, Annexe 25.

<sup>38</sup> Déclaration sous serment de M<sup>me</sup> Hélène Fortin datée du 13 juin 2024 ainsi que la pièce HF-3, dans Argumentation du Syndicat, 19 juin 2024, Annexe 1.

<sup>39</sup> Rapport de SYSTRA intitulé « Incidence de la réduction de l'offre de transports en commun sur l'accès aux services d'urgence à Québec », 30 septembre 2022, dans Observations du RTC [Dossier RTC-Chauffeurs d'autobus], 7 octobre 2022, Annexe 8, p. 22.



En cas de grève des transports en commun, les temps d'accès et de transferts vers les hôpitaux s'allongent jusqu'à 4 minutes.

[Notre soulignement]

[78] Ainsi, les commentaires de SYSTRA précités, quant à l'augmentation des délais, portent sur les temps d'accès aux hôpitaux et aux transferts entre eux. Il en sera question, ci-dessous.

[79] Bref, pour le RTC, ce rapport est en soi la preuve d'une augmentation des délais d'intervention des services d'urgence du fait de l'augmentation de la circulation sur le réseau routier découlant de l'absence d'autobus. Il plaide que ces conclusions de SYSTRA – basées sur les données d'une heure de pointe à l'automne 2022 – sont aujourd'hui encore plus significatives, la circulation reprenant ses droits d'avant la pandémie de la COVID-19 tout comme l'achalandage des autobus.

#### QUE CONCLURE DES TRAVAUX DE SYSTRA?

[80] D'entrée de jeu, ces travaux ne semblent s'attarder qu'au temps de transport entre le lieu où se trouve le patient et le centre hospitalier receveur<sup>40</sup>. Pourtant, le temps de déplacement au chevet du patient est central pour la survie de ceux subissant un arrêt cardiaque, notamment. Il s'inscrit dans la séquence d'un transport préhospitalier comprenant une série d'étapes que sont : un appel au 9-1-1 traité par le centre de communication santé, la mise en route des techniciens ambulanciers, le déplacement vers l'endroit où se trouve le patient, l'intervention sur place, le transport vers le centre hospitalier, la prise en charge par le centre hospitalier ainsi que le retour au point de service du véhicule ambulancier<sup>41</sup>.

[81] Un rapport complémentaire<sup>42</sup> de SYSTRA confirme que ses travaux cherchent à quantifier les temps de déplacement des techniciens ambulanciers (et des pompiers, le cas échéant), qui sont les seuls à être affectés par les conditions de la circulation. Le reste de la chaîne de réponse, dont le temps de mobilisation des techniciens ambulanciers, demeure inchangé, est-il allégué.

[82] Les temps d'accès aux patients par les techniciens ambulanciers n'ont pas *en soi* été analysés dans les travaux initiaux de SYSTRA. Les données obtenues dans l'étude

---

<sup>40</sup> *Id.*, p. 28.

<sup>41</sup> Rapport du D<sup>r</sup> Alain Vadeboncoeur, spécialiste en médecine d'urgence, 12 juin 2024, dans Argumentation du Syndicat, 19 juin 2024, Annexe 6, p. 9.

<sup>42</sup> Rapport de SYSTRA intitulé « Incidence de la réduction de l'offre de transport en commun sur l'accès aux services d'urgence à Québec – Réponse aux contre-expertises », 29 août 2024, dans Réplique de l'Employeur aux observations du Syndicat et observations relatives au témoignage de Marc Des Rivières, 30 août 2024, Annexe 39.

sont transposables dans une certaine mesure aux interventions des techniciens ambulanciers<sup>43</sup>, signale-t-on.

[83] SYSTRA précise qu'on peut « *généraliser* » les différents délais de déplacement pour se rendre au chevet des patients nécessitant des soins d'urgence, et ce, à partir des simulations qu'elle a faites et dont les hôpitaux sont tantôt des destinations, tantôt des origines<sup>44</sup> :

Ainsi, nous sommes capables de mesurer la variation du temps d'accès à la population depuis le centre d'urgence le plus proche. Cette approche révèle des délais conservateurs car on considère que c'est toujours la caserne la plus proche qui interviendra : limitant l'incidence de la dégradation de la circulation.

Le rôle de chaque hôpital dans la réponse aux appels d'urgence à Québec étant moins bien connu des modélisateurs que celui des casernes, on propose dans le rapport des analyses sur différentes Origine-Destination à des fins illustratives et pour servir de point de départ à la réflexion. Le fait que les origines ou les destinations soient ici des hôpitaux n'empêche pas de **généraliser** ces délais à des déplacements visant à rejoindre des patients urgents dans ces zones. Par exemple, on peut utiliser le délai mesuré entre l'hôpital Enfant Jésus et le CHUL pour estimer le délai d'un déplacement de la même longueur en centre-ville. On mesure par exemple une augmentation de 5 minutes depuis Saint-Émile vers l'hôpital de l'Enfant-Jésus ou 2 minutes depuis le CHUL vers l'hôpital du Saint-Sacrement. Ces exemples numériques permettent d'alimenter des analyses quantitatives, notamment pour **inférer** des temps de déplacement vers un patient. [...]

[Nos soulignements et emphase ajoutée]

[84] Or, l'expert retenu par le Syndicat, monsieur Denis Boulanger, s'inscrit en faux avec une telle position<sup>45</sup>. Il pointe, dans son rapport complémentaire, que « *les trajets entre la position de l'ambulance au moment de la répartition et le lieu où se trouve le patient peuvent varier, offrant plusieurs itinéraires possibles pour que les premiers secours atteignent leur destination* »<sup>46</sup>, ajoutant que tous « *les parcours n'ont pas les mêmes caractéristiques (nombre de voies, types d'intersections, limites de vitesse, etc.)* »<sup>47</sup>.

---

<sup>43</sup> *Id.* p. B-9 : « Si l'on souhaitait quantifier l'augmentation du délai d'intervention moyen des ambulances, on pourrait utiliser une méthode comparable où l'on mesure, à l'aide du logiciel de modélisation, le temps d'accès à la population depuis l'hôpital le plus proche. Au-delà de la méthode, les résultats numériques obtenus avec les casernes de pompiers sont transposables dans une certaine mesure aux interventions des ambulances: la densité des hôpitaux étant plus faible que celle des casernes, et leur maillage géographique moins régulier, on peut admettre que les délais des ambulances sont supérieurs aux délais du service de lutte contre l'incendie. » [Nos soulignements et emphase ajoutée].

<sup>44</sup> *Id.*

<sup>45</sup> Rapport complémentaire de M. Denis Boulanger intitulé « Commentaires sur les observations du RTC », 26 septembre 2024, dans Supplique syndicale, 30 septembre 2024, Annexe 29.

<sup>46</sup> *Id.*

<sup>47</sup> *Id.*

[85] Sans oublier que le « *comportement des conducteurs peut varier en fonction de plusieurs facteurs, comme la géographie (routes urbaines vs rurales), les heures de pointe, ou la familiarité des conducteurs avec un parcours spécifique* »<sup>48</sup> et que les « *condition de circulation varient en fonction du temps, de la météo, des événements inattendus (accidents, travaux, etc.)* »<sup>49</sup>, ajoute-t-il.

[86] Comme la Cour d'appel l'a rappelé dans l'arrêt *Dicaire c. Chambly (Ville de)*<sup>50</sup>, « [...] *la valeur probante d'une expertise repose, avant tout, sur la véracité des prémisses factuelles qui sous-tendent l'opinion de l'expert* »<sup>51</sup>.

[87] En l'espèce, même en tenant pour acquis le transfert modal des usagers de l'autobus vers l'automobile et un nombre accru de véhicules en raison de la grève, selon ce que propose le RTC, le Tribunal ne peut conclure qu'une grève peut avoir pour effet d'augmenter les temps de déplacement des services d'urgence.

[88] Non seulement ce qui précède jette un doute sur les simulations effectuées et leur application au cas sous étude, mais il faut également remarquer que ces travaux font défaut de considérer :

- La réalité « terrain » des services préhospitaliers d'urgence et la gestion dynamique de la flotte d'ambulances;
- Le facteur « humain »;
- Les mesures afin de fluidifier la circulation;
- L'utilisation des voies réservées aux autobus en cas d'interruption du service de transport en commun;
- L'impact du retrait complet de la flotte d'autobus.

[89] Voyons donc chacun de ces éléments ci-après.

### **La réalité « terrain » des services préhospitaliers d'urgence et la gestion dynamique de la flotte d'ambulances**

[90] Il s'agit d'un aspect fondamental de la façon dont les services préhospitaliers d'urgence sont rendus et qui est évacué des travaux de SYSTRA.

---

48 *Id.*

49 *Id.*

50 2008 QCCA 54.

51 *Id.*, par. 38.

[91] Contrairement à un service de protection incendie dont des casernes desservent généralement une zone environnante, les véhicules ambulanciers se trouvent disséminés sur le territoire. Les techniciens ambulanciers qui s'y trouvent répondent aux appels que leur assigne le Centre de communication santé des capitales<sup>52</sup>, selon un protocole établi et dont la décision est tributaire de plusieurs facteurs.

[92] Comme l'explique une répondante médicale d'urgence d'expérience, « *un RMU s'occupe de la répartition des appels reçus dans une région particulière et répartit les appels notamment en fonction de diverses informations, comme la priorité d'appel, le lieu de l'intervention requise, l'emplacement des véhicules ambulanciers disponibles et à proximité ainsi que la recommandation effectuée par le système informatique qui indique quel est le véhicule le plus près pour se rendre sur le lieu de l'appel* »<sup>53</sup>.

[93] Précisons que la notion d'hôpital le plus proche du patient à laquelle se réfère SYSTRA n'existe pas.

[94] De même, dans l'organisation des services, la preuve fait état d'une capacité d'adaptation en temps réel, mais aussi de la possibilité de mettre en place des mesures courantes comme la gestion dynamique de la flotte de véhicules ambulanciers, l'ajout de ressources ambulancières (par exemple dans les zones où la circulation est plus dense à un moment donné) et l'ajustement des horaires.

[95] Examinons la déclaration sous serment de monsieur Vincent Céré Boivin<sup>54</sup>. Ce dernier est au service de la Coopérative des techniciens ambulanciers du Québec (la **CTAQ**), l'entreprise répondant au plus grand nombre d'appels à Québec. Voici comment il s'exprime quant à la possibilité d'ajouts d'équipes ou de véhicules, s'il y a lieu :

21. Ces *briefings* sont rendus possibles grâce à l'équipe logistique qui s'occupe de remplir le véhicule ambulancier avant mon arrivée, ce qui permet aux équipes de paramédics d'assister au *briefing*;
22. Ces *briefings* sont animés par les superviseurs en service;
23. Lors de ces *briefings*, une présentation PowerPoint est effectuée;

---

<sup>52</sup> Le Centre de communication santé des capitales est un centre de communication santé au sens de la *Loi sur les services préhospitaliers d'urgence*, RLRQ, c. S-6.2. Il répartit et affecte les ressources préhospitalières en réponse à des appels. Il collabore avec les établissements de santé et de services sociaux et les entreprises ambulancières.

<sup>53</sup> Déclaration sous serment de M<sup>me</sup> Marjorie Guay datée du 28 octobre 2022, par. 18, dans Observations du Syndicat [Dossier RTC-Chauffeurs d'autobus], 1<sup>er</sup> novembre 2022.

<sup>54</sup> Déclaration sous serment de M. Vincent Céré Boivin, 12 juin 2024, dans Argumentation du Syndicat, 19 juin 2024, Annexe 5.

24. Les sujets abordés lors de *briefings* sont d'ordre clinique ou opérationnel (entrave routières, travaux routiers, positionnement des points de services, ajouts d'équipe ou de véhicules), les sujets variant d'un jour à l'autre, selon divers facteurs;
25. Habituellement, les superviseurs mentionnent les ajouts de véhicules et d'équipes sur la route et les raisons pour lesquelles il y a des ajouts;
26. Il faut comprendre que le déploiement des véhicules ambulanciers doit être et est généralement dynamique;
- [...]
39. Si, pour une raison quelconque, le nombre d'appels est supérieur, il est possible d'ajouter des ressources de manière ponctuelle;
40. Cela peut se faire à l'initiative du Centre de communication santé des capitales - CCSC, mais il arrive aussi que ce soit fait parce que nos superviseurs font valoir que nous n'arrivons pas à répondre adéquatement au volume d'appel;
41. Il existe un processus, pour ce faire, en lien avec le CIUSS comme il ressort du *Protocole opérationnel ministériel préhospitalier sur les heures de services additionnelles* joint à la présente comme pièce **VCB-1**;
42. Avec le nombre de paramédics disponibles pour le CTAQ et le nombre de véhicules que possède la coopérative, cet ajout ne pose presque jamais aucune difficulté sur le plan opérationnel, et ce, sans compter le fait que 25 paramédics, nouvellement engagés à la CTAQ, s'ajouteront à la liste de rappel d'ici fin juin, début juillet;
43. Il s'agit plus d'une question administrative : l'ajout entraînant probablement un coût, il y a des mécanismes (j'imagine pour éviter que cela soit fait à la seule initiative de la CTAQ);
44. La CTAQ est soumise à ce qu'on appelle, dans le jargon, les « contrats à budgets » qui prévoient un encadrement contractuel entre le ministre de la Santé et des Services sociaux, le CIUSSS (ou le CISSS concerné) et l'entreprise titulaire d'un permis d'exploitation de service ambulancier, pour encadrer la dispensation des services ambulanciers, notamment quant aux heures de services autorisés par le contrat afin de répondre aux besoins de la population du territoire visé, le tout, généralement en fonction du plan d'organisation des services, lequel est proposé par la coopérative (ou un autre type d'entreprise ambulancière sous une autre forme juridique);

[Transcription textuelle, nos soulignements]

[96] Ce témoignage rejoint les propos du docteur Alain Vadeboncoeur<sup>55</sup> et de monsieur Marc Des Rivières, directeur du Service de transport et de la mobilité intelligente de la Ville de Québec. Ce dernier fait référence à des ajustements de ressources qui sont

---

<sup>55</sup> Rapport du D<sup>r</sup> Alain Vadeboncoeur, spécialiste en médecine d'urgence, 12 juin 2024, dans Argumentation du Syndicat, 19 juin 2024, Annexe 6, p. 12.

normalement planifiées en amont de grands événements pouvant avoir un impact perturbateur sur la fluidité de la circulation. Nous y reviendrons.

[97] Voilà des considérations déterminantes qui, de l'avis du Tribunal, peuvent mettre à mal toute tentative de simulation.

Des interrogations subsistent quant aux trajectoires illustrées dans le rapport, en considération de l'organisation des soins dans la région

[98] En tout état de cause, outre que les travaux de SYSTRA font abstraction de la réalité « terrain » des services préhospitaliers d'urgence comme on l'a vu, on doit noter que les trajets illustrés et discutés dans le rapport de SYSTRA ne sont pas conformes à l'organisation des soins dans la région<sup>56</sup>.

[99] Par exemple, la modélisation fait état d'un trajet entre Saint-Augustin-de-Desmaures et le CHUL, mais aussi entre Val-Bélair et ce même centre hospitalier situé dans Sainte-Foy. On comprend que SYSTRA a choisi l'hôpital le plus près. Or, comme on l'a vu, cette notion n'existe pas dans le contexte des services préhospitaliers d'urgence. De plus, sauf pour des cas pédiatriques exceptionnels, aucun patient aux prises avec un infarctus, un arrêt cardiaque ou un AVC n'est transporté vers cet hôpital<sup>57</sup>. De ce fait, les patients victimes d'un AVC sont pris en charge à l'Hôpital de l'Enfant-Jésus pourvu qu'ils puissent subir une reperfusion moins de cinq heures suivant le début des symptômes. Ceux qui ont un arrêt cardiaque réanimé sont amenés à l'Institut universitaire de cardiologie et de pneumologie de Québec – Université Laval ou à L'Hôtel-Dieu-de-Québec<sup>58</sup>.

[100] Pour ce qui est des hôpitaux entre lesquels il y a des transferts et qui font l'objet de l'étude de SYSTRA, on n'identifie pas les raisons pour lesquelles ce sont ceux-ci qui ont été choisis.

---

<sup>56</sup> Rapport du D<sup>r</sup> Alain Vadeboncoeur, spécialiste en médecine d'urgence, 12 juin 2024, dans Argumentation du Syndicat, 19 juin 2024, Annexe 6, p. 12.

<sup>57</sup> Les D<sup>rs</sup> Louis Verret et Bernard Cantin, exerçant la médecine à Québec, respectivement au CHU de Québec – Université Laval (Hôpital de l'Enfant-Jésus) et à l'Institut universitaire de cardiologie et de pneumologie de Québec – Université Laval, ne contestent pas ces affirmations du D<sup>r</sup> Vadeboncoeur quant à l'organisation des soins dans la région.

<sup>58</sup> Déclaration sous serment de M. Samuel Carrier, datée du 28 octobre 2022, dans Observations du Syndicat [Dossier RTC-Chauffeurs d'autobus], 1<sup>er</sup> novembre 2022.

## Le facteur « humain »

[101] Les travaux de SYSTRA négligent, entre autres choses, le facteur « humain » qui est partie intégrante du travail des intervenants des différents services d'urgence ayant vocation à réagir en temps réel en faisant preuve d'une grande capacité d'adaptation.

[102] À ce propos, le Tribunal renvoie aux conclusions de l'enquête de terrain qui met de l'avant les différentes pratiques d'intervention d'urgence, ce qui permet de mitiger les impacts de la circulation. Comme le notent madame Eugénie Saint-Arnaud et monsieur Pablo Roy-Rojas dans leur étude, « *le trafic est souvent évoqué par les premiers répondants, mais presque tous les répondants considèrent que le trafic ne constitue pas réellement un obstacle à leur travail. Si le trafic ne constitue pas un problème majeur, c'est surtout grâce aux connaissances et à la capacité d'adaptation des premiers répondants. [...]* »<sup>59</sup>.

[103] Par surcroît, les techniciens ambulanciers tirent profit de leur connaissance du territoire d'intervention de même que de leur expérience professionnelle. Ils peuvent également recourir à des outils, notamment les sirènes et les gyrophares, lorsque c'est nécessaire. Ce qui se dégage de leur déclaration sous serment est tout à fait en phase avec les constats de cette enquête de terrain.

[104] Il en ressort que les différents acteurs saluent la collaboration interprofessionnelle mise en place, notamment lors de grands événements, ce qui rend les impacts du trafic négligeables. Encore aujourd'hui, les conclusions de cette enquête ne sont pas contredites.

[105] Du reste, si la circulation routière influe sur le délai d'intervention, c'est aussi le cas d'autres facteurs. Citons l'attente des techniciens ambulanciers au centre hospitalier avant d'être libérés, ce qui peut prendre 30 minutes, voire davantage de temps, la distance entre le lieu de l'intervention et celui où se trouve le véhicule ambulancier (en déplacement ou à un point d'attente) ou encore le centre hospitalier receveur, les conditions météorologiques, l'état de la chaussée de certaines routes ainsi que les travaux sur le réseau routier<sup>60</sup>.

---

<sup>59</sup> Rapport de M. Pablo Roy-Rojas et de M<sup>me</sup> Eugénie Saint-Arnaud intitulé « Une grève du Réseau de transport de la Capitale : quels impacts sur le travail des premiers répondants? Une analyse qualitative », octobre 2022, dans Observations du Syndicat [Dossier RTC-Chauffeurs d'autobus], 1<sup>er</sup> novembre 2022, Annexe 11, p. 13; Déclaration sous serment de M. Pablo Roy-Rojas datée du 28 octobre 2022 et Déclaration sous serment de M<sup>me</sup> Eugénie Saint-Arnaud datée du 31 octobre 2022, dans Observations du Syndicat [Dossier RTC-Chauffeurs d'autobus], 1<sup>er</sup> novembre 2022.

<sup>60</sup> Déclaration sous serment de M<sup>me</sup> Marjorie Guay datée du 28 octobre 2022, dans Observations du Syndicat [Dossier RTC-Chauffeurs d'autobus], 1<sup>er</sup> novembre 2022; Déclaration sous serment de M. Vincent Céré Boivin datée du 12 juin 2024, dans Argumentation du Syndicat, 19 juin 2024, Annexe 5; Déclaration sous serment de M. Samuel Carrier, datée du 28 octobre 2022, dans Observations du Syndicat [Dossier RTC-Chauffeurs d'autobus], 1<sup>er</sup> novembre 2022.

[106] Il paraît incongru d'analyser isolément une grève sans tenir compte de cette réalité incontournable.

### **Les mesures afin de fluidifier la circulation**

#### Les mesures qui peuvent et doivent être mises en œuvre

[107] Le rapport de SYSTRA omet aussi de considérer les mesures d'atténuation ou de mitigation qui peuvent et doivent être déployées afin de fluidifier la circulation. C'est d'ailleurs souvent le cas dans les études sur l'impact d'une grève des services de transport en commun comme le remarque l'expert Denis Boulanger dans son rapport initial<sup>61</sup>.

[108] La Ville de Québec a un rôle à jouer. Tout comme les autorités québécoises pour les autoroutes<sup>62</sup>. De nombreuses mesures d'atténuation sont fréquemment mises en place pour la tenue de grands événements, mais aussi lorsque des travaux d'importance sur le réseau routier constituent des entraves à la circulation. Le Tribunal ne dispose d'aucune preuve selon laquelle de telles mesures ne pourraient être déployées, à l'occasion d'un arrêt du service de transport en commun.

[109] On doit aussi considérer les solutions de rechange au transport en commun (covoiturage, modes de transport actif, télétravail, téléenseignement, etc.), hormis l'automobile en solo, que les autorités pourraient promouvoir.

#### La mobilité intelligente

[110] De même, les études de SYSTRA sont muettes sur les outils de mobilité intelligente dont dispose la Ville de Québec pour travailler à fluidifier la circulation, et l'impact qu'ils peuvent avoir sur le terrain. Monsieur Marc Des Rivières, qui occupe le poste de directeur du Service de transport et de la mobilité intelligente de la Ville de Québec<sup>63</sup>, fournit des explications claires sur de tels outils et la façon dont ils peuvent être mis à contribution.

---

<sup>61</sup> Rapport de M. Denis Boulanger intitulé « Revue de littérature sur les impacts des grèves sur le trafic routier », 31 octobre 2022, dans Observations du Syndicat [Dossier RTC-Chauffeurs d'autobus], 1<sup>er</sup> novembre 2022, Annexe 11.

<sup>62</sup> *Décision RTC-Chauffeurs d'autobus*, *supra*, note 5, par. 389-392.

<sup>63</sup> Ce service est composé de 91 personnes regroupées dans une division responsable de la planification et de la conception routière et une autre responsable de l'exploitation et de la mobilité intelligente.



[111] Au sein de ce service, nous retrouvons le Centre de gestion de la mobilité intelligente (le **CGMI**)<sup>64</sup> dont la mission est d'assurer la fluidité de la circulation sur le réseau routier municipal par le biais d'interventions effectuées en temps réel. Par exemple, lorsque grâce aux quelque 420 caméras qu'ils utilisent, les techniciens constatent qu'une intersection est congestionnée, ils sont en mesure de faire en sorte que les feux de circulation, dans une direction donnée, soient au vert pour une période plus importante qu'à l'habitude<sup>65</sup>.

[112] Les interventions des techniciens du CGMI ne se limitent pas au contrôle des feux de circulation à distance. Ils peuvent également diffuser des messages d'intérêt sur les panneaux indicateurs qu'on retrouve sur le réseau et activer les panneaux lumineux indiquant qu'une voie réservée aux autobus<sup>66</sup> est en service ou non.

[113] Les personnes à pied d'œuvre au CGMI sont en communication constante avec les services d'urgence de la Ville de Québec et ont accès aux fréquences radio de ces derniers ainsi qu'à toutes les cartes d'appels du Service de police. Elles prêtent parfois main-forte aux policiers qui escortent un véhicule d'urgence en faisant des interventions limitant les entraves à leur circulation.

[114] De nombreux scripts sont prévus pour des interventions précises qui peuvent être effectuées. Dans le cas d'une situation inédite ou non prévue, un script particulier peut être développé par l'équipe du CGMI.

[115] À l'extérieur des opérations quotidiennes, pour des événements planifiés, un groupe de travail se met habituellement au boulot en amont. Des personnes du Service de police, du SPICQ, des Travaux publics de la Ville de Québec, du CIUSSS de la Capitale-Nationale et des entreprises ambulancières se concertent en vue de mettre en place un plan d'intervention. Le Centre de communication santé des capitales peut être aussi mis à contribution. Pour un événement comme le Festival d'été de Québec (le

---

<sup>64</sup> Monsieur Des Rivières porte à l'attention du Tribunal qu'un service ayant une vocation similaire existe au ministère des Transports et de la Mobilité durable, avec lequel il est appelé à avoir des interactions. Il existe 4 centres intégrés de gestion de la circulation (Outaouais, Montréal, Trois-Rivières et Québec). À sa connaissance, les gens qui travaillent dans ces centres visionnent des caméras de circulation du réseau routier québécois (non municipal), font des interventions au moyen de la diffusion de messages sur les panneaux routiers et Québec511 et sont en contacts avec la Sûreté du Québec.

<sup>65</sup> Par exemple, à l'heure de pointe, il est fréquent que des interventions doivent être faites en ce sens à l'intersection de l'avenue Saint-Sacrement et du boulevard Charest. Ce faisant, on peut permettre le passage de 8500 véhicules sur une période d'une heure plutôt que 6500 véhicules, n'eût été l'intervention.

<sup>66</sup> Les voies réservées sont nombreuses sur le territoire de Québec : Déclaration sous serment de M. Luc Bourassa datée du 27 octobre 2022, dans Argumentation du Syndicat [Dossier RTC-Chauffeurs d'autobus], 1<sup>er</sup> novembre 2022.

**FEQ**), une structure de gouvernance est créée et mise en place afin de s'assurer du bon déroulement des opérations d'urgence.

[116] Plus de ressources peuvent alors être mobilisées au CGMI lors de la tenue d'événements à grand déploiement. Pour favoriser la sortie de très nombreux véhicules du centre-ville, on peut créer des « *corridors de synchronisation* », en intervenant sur les feux de circulation qu'on retrouve sur certaines voies publiques.

[117] Quand surviennent des situations particulières, comme les travaux sur le pont Pierre-Laporte en 2021 et 2023, un plan adapté peut être déployé par la Ville de Québec et le CGMI. Dans ce cas, on a créé notamment une « *ligne de vie* » avec des cônes, permettant le passage des véhicules d'urgence.

[118] Le directeur du Service évoque aussi l'importance des communications avec le grand public lorsque des entraves à la circulation sont prévues. La Ville de Québec établira une stratégie de communication qu'elle déploiera, entre autres, par des points de presse ou la diffusion de communiqués. De même, en temps réel, le Service de police communique au moyen des réseaux sociaux pour informer la population d'événements ou de situations ponctuelles pouvant affecter la circulation sur le réseau routier municipal.

[119] Enfin, monsieur Des Rivières confirme que les usagers de la route à Québec utilisent maintenant les différentes applications collaboratives comme *Waze* et *Google Maps*, beaucoup plus qu'avant la pandémie de la COVID-19. Comme le réseau routier municipal est maillé, le recours à de telles applications permet d'obtenir des propositions de trajets alternatifs, lorsque la circulation est dense.

[120] Monsieur Des Rivières explique que ces dernières ont gagné en précision depuis quelques années et que la Ville de Québec transmet toutes les heures aux entreprises développant et exploitant de telles applications des informations à jour sur l'occupation des chaussées (fermeture de rues, etc.).

### **L'utilisation des voies réservées aux autobus en cas d'interruption du service de transport en commun**

[121] Lors de la grève de 2023, les voies réservées au transport en commun ont été mises hors service et rendues accessibles à l'ensemble des automobilistes. Elles sont très nombreuses à Québec et se situent dans des endroits névralgiques<sup>67</sup>.

[122] Monsieur Des Rivières explique cette décision en rappelant qu'une voie carrossable permet le passage d'environ 700 véhicules à l'heure. Si le transport en commun n'est pas en service, l'accès à la voie réservée permet à un total de 1 400

---

<sup>67</sup>

*Id.*

véhicules à l'heure de circuler dans une direction, sur le boulevard René-Lévesque, par exemple.

[123] Bien au fait des conditions de la circulation sur le réseau, monsieur Des Rivières souligne que le tout s'est déroulé sans qu'on note de détérioration des conditions de la circulation. Dans certains axes routiers, la fluidité de la circulation s'en est même trouvée améliorée.

[124] On ne peut s'empêcher de confronter cet élément factuel important à l'expertise de SYSTRA, qu'elle n'a manifestement pas considéré dans son travail de simulation. Bien au contraire, on comprend que SYSTRA a tenu pour acquis que les véhicules d'urgence pourraient, *de facto*, emprunter de telles voies réservées inutilisées à l'occasion d'une grève<sup>68</sup>. C'est l'une des raisons pour lesquelles SYSTRA applique dans ses calculs un bonus de vitesse de 25 %<sup>69</sup>.

[125] Il est intéressant de noter qu'en réponse à l'opinion de l'expert Boulanger selon laquelle l'« *impact net du transport public sur la congestion du trafic est difficilement mesurable* »<sup>70</sup>, SYSTRA défend sa méthode aux fins de ses prévisions. Poursuivant sur la question des moyens de mitigation, SYSTRA minore la question des voies réservées aux autobus, empruntées ou non par le grand public en l'absence de service de transport en commun<sup>71</sup> :

Les remarques concernant les moyens de mitigation potentiellement mis en place ainsi que le recours potentiel au télétravail sont pertinentes et ouvrent la voie à des raffinements des prévisions. Ces effets peuvent aussi être mesurés dans le cadre de la modélisation statique macroscopique à travers un affinement du modèle de demande dans l'étape de génération des déplacements (pour le télétravail) et dans le modèle d'affectation avec la prise en compte des capacités routières additionnelles mises à disposition le cas échéant. Lorsque ces effets ne sont pas pris en compte, on peut considérer les impacts prédits comme pessimistes sans pour autant discréditer leur modélisation. Par ailleurs, si les capacités routières additionnelles offertes par l'ouverture des couloirs de bus aux voitures et les déplacements professionnels annulés en temps de grève sont sensiblement moindres que la capacité de transport en commun supprimée, ces deux paramètres n'auront pas d'influence notable sur les prévisions. Dans ce cas : le volume de télétravail et les voies supplémentaires ne compensent pas le report modal depuis les transports en commun.

---

<sup>68</sup> Observations de l'Employeur, 9 avril 2024, par. 276.

<sup>69</sup> *Supra*, note 34.

<sup>70</sup> Rapport de M. Denis Boulanger intitulé « Revue de littérature sur les impacts des grèves sur le trafic routier », 31 octobre 2022, dans Observations du Syndicat [Dossier RTC-Chauffeurs d'autobus], 1<sup>er</sup> novembre 2022, Annexe 11. p. 14.

<sup>71</sup> Rapport complémentaire de SYSTRA intitulé « Réponses aux contre-expertises », 29 août 2024, dans Réplique de l'Employeur aux observations du Syndicat et Observations relatives au témoignage de Marc Des Rivières, 30 août 2023, Annexe 39, p. B-3.

[Notre soulignement et emphase ajoutée]

[126] Avec égards, cette position ne convainc pas parce que difficilement réconciliable avec les propos de monsieur Des Rivières selon lesquels l'ouverture des voies réservées à l'ensemble des automobilistes qu'a mise en place la Ville de Québec en 2023 a, de fait, donné des résultats intéressants.

### **L'impact du retrait complet de la flotte d'autobus**

[127] Monsieur Boulanger fait mention, dans son rapport initial<sup>72</sup> d'études qui confirment que les autobus circulant sur le réseau participent eux-mêmes à l'augmentation de la circulation. On doit en comprendre que le retrait de l'importante flotte d'autobus du RTC du réseau routier municipal peut porter à conséquence sur la circulation.

[128] Pourtant, SYSTRA ne semble pas avoir considéré l'impact du retrait de toute la flotte d'autobus sur le réseau routier<sup>73</sup>.

[129] Pour toutes ces raisons, le Tribunal ne retient pas les travaux de SYSTRA, quant à l'augmentation des temps de déplacement des services d'urgence. En conséquence, la question subséquente de la causalité entre cette augmentation des temps de déplacement (non démontrée) et le danger pour la santé ou la sécurité publique devient sans objet.

### **LA GRÈVE DES CHAUFFEURS D'AUTOBUS EN 2023 EST-ELLE PERTINENTE EN LA PRÉSENTE ENQUÊTE ET, LE CAS ÉCHÉANT, QU'EN RETENIR?**

[130] Comme on l'a vu, le Syndicat des employés du transport public du Québec Métropolitain inc., représentant les chauffeurs d'autobus, annonce le 5 juin 2023 son intention de recourir à une grève pour une durée déterminée, soit du 1<sup>er</sup> au 16 juillet 2023. Cette grève éventuelle est rapportée abondamment dans les médias.

[131] La *Décision RTC-Chauffeurs d'autobus* est rendue publique le 9 juin suivant. Elle fait aussi l'objet d'une médiatisation importante étant donné sa conclusion selon laquelle les parties ne sont pas assujetties à l'obligation de maintenir des services essentiels en cas de grève.

---

<sup>72</sup> Rapport de M. Denis Boulanger intitulé « Revue de littérature sur les impacts des grèves sur le trafic routier », 31 octobre 2022, dans Observations du Syndicat [Dossier RTC-Chauffeurs d'autobus], 1<sup>er</sup> novembre 2022, Annexe 11, p. 13.

<sup>73</sup> *Id.*

[132] Cette grève, prévue pour une durée de deux semaines, coïncide avec la période durant laquelle a lieu le FEQ.

[133] Pour le RTC, cette grève est de peu d'intérêt pour nos fins, puisque s'étant déroulée sur à peine quelques jours et durant l'été, elle ne saurait être suffisamment représentative pour qu'on puisse en tirer quelque inférence que ce soit. En effet, les données d'achalandage du service de transport en commun font état d'une utilisation moindre durant les vacances d'été que pendant une semaine à l'automne.

[134] Au contraire, le Syndicat prétend qu'il s'agit là de prendre la mesure des effets réels de la grève – et non pas des effets appréhendés ou modélisés –, et de constater précisément comment cet arrêt de travail a notamment affecté le travail des techniciens ambulanciers et ses répercussions sur la population. En plus, cette grève fournit l'occasion d'examiner les mesures qui peuvent avoir été mises en place par les autorités publiques en vue de neutraliser un danger résultant d'une grève, s'il en est un.

[135] Pour le Tribunal qui mène une enquête en matière de services essentiels, il est pertinent de s'intéresser à l'historique ainsi qu'au vécu des parties, particulièrement lors des grèves qui se sont déroulées antérieurement. Sans aucun doute, la grève de 2023 présente un intérêt certain puisqu'il s'agit du premier arrêt de travail depuis près de 40 ans lors duquel aucun service de transport en commun n'est offert. Voilà un cas réel qui peut faire l'objet d'un *post-mortem*.

[136] Plus encore, le Tribunal est bien au fait des arguments développés de part et d'autre en 2023 quant au danger pour la population que causerait l'absence d'un tel service. Pour la plupart, ces arguments ont été réitérés dans la présente instance. Ainsi, la situation ayant alors prévalu à Québec – de même que le comportement des différents acteurs publics en amont, considérant l'imminence de la grève – participe du contexte global que doit considérer le Tribunal dans son enquête. Il est bien entendu que ce n'est pas déterminant, car la grève s'est déroulée en juillet 2023 et sur une courte période.

[137] Analysons donc ce que la preuve révèle par rapport à cette grève.

## LES MESURES D'ATTÉNUATION OU DE MITIGATION

[138] Un constat s'impose : bien que l'Employeur ait plaidé l'existence d'un danger découlant d'une grève éventuelle des chauffeurs d'autobus dans le dossier les concernant, force est de constater que ce danger, s'il en est un, n'a pas eu la même résonance en temps utile auprès de la Ville de Québec, de la CTAQ, ainsi que du ministère des Transports et de la Mobilité durable.

## La Ville de Québec

[139] Monsieur Des Rivières rapporte qu'en prévision de la grève, des mesures ont été discutées par les différents intervenants (Service de police, SPICQ, Travaux publics, Bureau des grands événements, les représentants au niveau santé). La préoccupation majeure concernait l'effet de la grève des chauffeurs d'autobus sur le FEQ, qu'on n'a jamais envisagé d'annuler. Une détermination des risques associés à cet arrêt de travail a été faite et des ajustements ont été apportés au plan d'intervention.

[140] À cet effet, monsieur Des Rivières explique que l'interruption du service de transport en commun laissait croire que davantage de voitures se dirigeraient vers la haute-ville, alors que la capacité des stationnements demeurait inchangée. En ce sens, on avait prévu que beaucoup de gens stationneraient plus loin que les sites où se déroule le FEQ, ce qui occasionnerait significativement plus de piétons en ville.

[141] D'autres mesures étaient envisagées comme l'agrandissement du périmètre festif. Des équipements pour ce faire ont apparemment été prévus.

[142] Exception faite de celles concernant le FEQ et l'ouverture des voies réservées à l'ensemble des automobilistes, soulignons que si des mesures ont été envisagées par la Ville de Québec, elles n'ont pas été déployées. Aucune instruction relative à la grève n'est donnée aux cols bleus<sup>74</sup>.

[143] Donc, aucune modification de la signalisation, aucun contrôle des débits routiers, aucun parcours repensé, dévié ou retracé.

[144] On objectera que la grève a lieu l'été, ce qui explique cette situation. Peut-être. Mais le fait que la Ville de Québec n'ait mis en place aucune mesure – alors qu'elle dispose de pouvoirs pour agir en conséquence – et qu'elle soit si passive, donne à croire que le danger allégué par le RTC en 2023 est appréhendé plutôt qu'une menace réelle, évidente et imminente.

[145] De fait, la dégradation des temps de déplacement des véhicules d'urgence n'est pas évoquée par les représentants de la Ville en amont de la grève. Ceux-ci n'en ont que pour le FEQ. Alors que la grève a cours, la Ville diffuse un communiqué le 4 juillet 2023<sup>75</sup>, soulignant un achalandage important en haute-ville, rappelant aux citoyens que les temps

---

<sup>74</sup> Déclaration sous serment de M. Luc Boissonneault datée du 17 avril 2024, dans Argumentation du Syndicat, 19 juin 2024, Annexe 7.

<sup>75</sup> Déclaration sous serment de M<sup>me</sup> Hélène Fortin datée du 13 juin 2023, dans Argumentation du Syndicat, 19 juin 2024, Annexe 1, pièce HF-6.

de déplacement seront plus longs et invitant à la patience. Elle encourage les festivaliers à utiliser un mode de transport actif pour se rendre au FEQ ou encore le covoiturage.

## La CTAQ

[146] À la suite de l'avis de grève et de la *Décision RTC-Chauffeurs d'autobus*, la CTAQ, l'entreprise ambulancière répondant au plus grand nombre d'appels à Québec, n'a mis en place aucune mesure en vue d'adapter ses pratiques dans le contexte de la grève à venir.

[147] Les techniciens ambulanciers ayant signé des déclarations sous serment<sup>76</sup> sont formels : il n'est absolument pas question de la grève durant les breffages de début de quart de travail, tant avant que pendant la grève. Ces rencontres visent à leur transmettre les informations pertinentes à l'exécution de leurs fonctions, ce qui couvre un éventail de sujets d'ordre médical, organisationnel et opérationnel. Les communications écrites acheminées par la CTAQ au personnel sont muettes concernant la grève. Cependant, la CTAQ estime qu'il est pertinent d'aviser de travaux sur le pont Pierre-Laporte.

[148] Plus encore, les déclarants rapportent que cette grève n'a eu aucun impact sur leur travail. On ne rapporte aucune modification des trajets, ni des points d'où partent les techniciens ambulanciers pour répondre à des appels. Aucune équipe n'est ajoutée, ni véhicule ambulancier.

[149] Ce n'est toutefois pas le cas pour le FEQ qui impacte grandement leur travail. Des véhicules et des équipes ambulancières sont ajoutés aux forces normalement en présence sur le territoire.

[150] Enfin, les techniciens ambulanciers ne rapportent aucun problème de quelque nature que ce soit en lien avec la rapidité et l'efficacité de leurs interventions auprès de patients. Tout s'est déroulé normalement, et ce, sans aucune mesure mise en place par les autorités compétentes pour pallier les conséquences d'une grève. Ce fait, non contredit, concorde avec les conclusions tirées par monsieur Boulanger dans son examen, à partir de diverses données, des impacts de la grève<sup>77</sup>.

---

<sup>76</sup> Déclaration sous serment de M<sup>me</sup> Ariane Bernier datée du 14 août 2024, dans Argumentation du Syndicat, 19 juin 2024, Annexe 2; Déclaration sous serment de M. Jonathan Denis Stairs datée du 14 août 2024, dans Argumentation du Syndicat, 19 juin 2024, Annexe 3; Déclaration de M. Vincent Céré Boivin datée du 12 juin 2024, dans Argumentation du Syndicat, 19 juin 2024, Annexe 5; Déclaration de M. Samuel Légaré datée du 18 août 2024, dans Argumentation du Syndicat, 19 juin 2024, Annexe 4.

<sup>77</sup> *Infra*, par. 155 et suivants.

## Le ministère des Transports et de la Mobilité durable

[151] La preuve n'étaye aucune mesure mise en place sur les autoroutes de la région dont la responsabilité échoit au ministère des Transports et de la Mobilité durable.

[152] Encore ici, cette inaction des autorités québécoises accrédite la thèse d'un danger appréhendé qui n'a rien d'une menace réelle, évidente et imminente.

## LES INITIATIVES CITOYENNES

[153] Durant la grève, des usagers du transport en commun se sont tournés vers le covoiturage pour se déplacer.

[154] En effet, la preuve révèle que des citoyens ont créé, sur les réseaux sociaux, des groupes d'entraide suscitant une offre de covoiturage. Par exemple, un groupe dont le nom est « *Entraide RTC en grève Québec* » est créé sur la plateforme *Facebook* et a même fait parler de lui dans les médias<sup>78</sup>.

## LA CIRCULATION PENDANT LA GRÈVE ET LES DÉLAIS DE RÉPONSE DES TECHNICIENS AMBULANCIERS

[155] Pour rappel, s'appuyant sur le rapport de SYSTRA, le RTC met de l'avant la thèse selon laquelle une grève provoquant un arrêt complet du service de transport en commun aurait pour effet de dégrader les temps d'intervention des services d'urgence.

[156] Monsieur Boulanger<sup>79</sup> obtient le mandat de vérifier si on observe réellement une telle augmentation des délais durant la grève de juillet 2023. Aux fins de son analyse, l'expert utilise plusieurs données, en l'occurrence, la durée moyenne entre l'appel et l'arrivée des techniciens ambulanciers auprès du patient<sup>80</sup>, la distribution mensuelle des débits journaliers moyens<sup>81</sup>, l'ensemble des événements et mesures liées à la pandémie de la COVID-19 en ordre chronologique<sup>82</sup> ainsi que les données d'achalandage du RTC<sup>83</sup>.

---

<sup>78</sup> Déclaration sous serment de M. Jonathan Denis Stairs datée du 14 août 2023, dans Argumentation du Syndicat, 19 juin 2024, Annexe 3; Déclaration sous serment de M. Nicolas Lescauwier datée du 12 juin 2024 et la pièce NL-1, dans Argumentation du Syndicat, 19 juin 2024, Annexe 14; Déclaration de M<sup>me</sup> Marie-Soleil Gagné datée du 22 mars 2024, dans Observations de l'Employeur, 9 avril 2024, Annexe 15.

<sup>79</sup> Rapport de M. Denis Boulanger intitulé « Analyse d'impacts des grèves sur le trafic routier », 14 juin 2024, dans Argumentation du Syndicat, 19 juin 2024, Annexe 26.

<sup>80</sup> Ces données sont tirées du « Tableau de bord – Performance du réseau de la santé et des services sociaux », ministère de la Santé et des Services sociaux.

<sup>81</sup> Ces données sont issues du portail Données Québec.

<sup>82</sup> Ces données sont issues de l'Institut national de santé publique.

<sup>83</sup> Ces données sont tirées des Observations de l'Employeur, 9 avril 2024, Annexe 19.



[157] Après avoir croisé les différentes données, monsieur Boulanger conclut que même en tenant pour acquis que l'interruption du transport en commun entraîne une augmentation de la circulation, on ne note pas une augmentation marquée des temps d'intervention des ambulances<sup>84</sup>.

[158] Il explique<sup>85</sup> qu'il ne semble pas y avoir de corrélation entre les variations de débits et les délais d'interventions. Il réitère « *avec une certaine confiance que le modèle de simulation de Systra ne reflète pas nécessairement la réalité* »<sup>86</sup>.

[159] SYSTRA critique les conclusions précitées de monsieur Boulanger<sup>87</sup> par rapport à la grève de 2023.

[160] Quoi qu'il en soit, il n'en demeure pas moins que le Tribunal ne dispose d'aucune preuve selon laquelle il y aurait eu augmentation, du fait de la grève de 2023, des temps d'intervention des services d'urgence.

## CONCLUSIONS QUANT À CETTE GRÈVE RÉELLE

[161] Que conclure de cette grève de 2023 et de l'interruption de tout service de transport en commun?

[162] L'appréciation d'un danger pour la santé ou la sécurité publique est tributaire d'une analyse globale de l'ensemble des faits présentés au Tribunal.

[163] Dans ces circonstances, et sans que ce soit ici déterminant, le Tribunal retient que la grève des chauffeurs d'autobus de l'été 2023 n'a donné lieu, de près ou de loin, à aucun des scénarios – découlant essentiellement de simulations – qui ont pu être véhiculés çà et là et qui témoignent davantage de craintes ou d'appréhensions que d'une menace réelle, évidente et imminente.

[164] D'autant plus que la preuve ne dénote pas de mesures concrètes des acteurs publics, si on excepte le FEQ, qui aient été véritablement déployées afin de pallier les conséquences, s'il en est, de la grève.

---

<sup>84</sup> Rapport complémentaire de M. Denis Boulanger intitulé « Commentaires sur les observations du RTC », 26 septembre 2024, dans Supplique syndicale, 30 septembre 2024, Annexe 29.

<sup>85</sup> *Id.*

<sup>86</sup> *Id.*

<sup>87</sup> Rapport complémentaire de SYSTRA intitulé « Réponses aux contre-expertises », 29 août 2024, dans Réplique de l'Employeur aux observations du Syndicat et Observations relatives au témoignage de Marc Des Rivières, 30 août 2023, Annexe 39.

## LA QUESTION DE L'ACCÈS AUX SOINS ET LES AUTRES EFFETS ALLÉGUÉS D'UNE INTERRUPTION DU SERVICE DE TRANSPORT EN COMMUN PEUVENT-ILS AVOIR POUR EFFET DE METTRE EN DANGER LA SANTÉ OU LA SÉCURITÉ PUBLIQUE?

[165] Le Tribunal ne peut manquer de souligner que toute cette preuve qu'administre le RTC sur cette question lui paraît une tentative d'élargir la portée, voire de dénaturer le danger pour la santé ou la sécurité publique, jusqu'ici essentiellement une affaire de circulation de véhicules d'urgence aux heures de pointe<sup>88</sup>. En réalité, le RTC réclame qu'il puisse, en tant que société de transport en commun, maintenir un service minimum de fonctionnement pendant un conflit de travail.

[166] Il invoque une décision du Conseil des services essentiels rendue en 2004 et le concernant<sup>89</sup>. Dans cette affaire, l'Employeur et le syndicat des chauffeurs d'autobus étaient convenus de maintenir un certain service, aux heures de pointe du matin et de l'après-midi, du lundi au vendredi. L'autorité publique régionale en matière de santé et de services sociaux s'est adressée au Conseil, réclamant des services durant les fins de semaine, afin de ne pas mettre en péril l'accessibilité aux soins de santé, mais aussi le transport des employés et bénévoles y œuvrant. Le Conseil avait jugé insuffisants les services prévus à l'entente intervenue entre les parties et recommandé que les services offerts en semaine par le RTC le soient aussi la fin de semaine.

[167] Cette décision a fait l'objet d'une vive critique du professeur Bernier, y voyant une dérive vers un service minimum de fonctionnement. Cette interprétation trop large de la notion de « services essentiels » et accessoirement celle de « danger » prête flanc, estime-t-il, à des problèmes en regard de la *Charte*, se demandant si elle n'aurait pas « pour effet de limiter l'exercice du droit de grève au-delà de ce que permettrait le Code du travail au regard d'un droit de grève maintenant constitutionnalisé? »<sup>90</sup> Partant, une interprétation trop large pourrait poser un problème vis-à-vis du devoir qui incombe au Tribunal, conformément à l'arrêt *Doré*<sup>91</sup>.

---

<sup>88</sup> *Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal (CTCUM) c. Fraternité des chauffeurs d'autobus, opérateurs de métro, services connexes de la CTCUM, section locale 1983 (SCFP)*, [1984] AZ-50013924 (C.S.E.); *Autobus Fleur de Lys, division Shawinigan inc. et Syndicat des salariés d'entreprises en transport par autobus de la région de la Mauricie-Centre-du-Québec (CSD)*, 2020 QCTAT 2619; *Réseau de transport de la Capitale et Syndicat des employés du transport public du Québec Métropolitain inc.*, 2017 QCTAT 1082.

<sup>89</sup> *Réseau de transport de la Capitale c. Syndicat des employés du transport public de Québec Métropolitain inc. (CSN)*, (2004) AZ-50277938 (C.S.E.).

<sup>90</sup> *Supra*, note 12, p. 69.

<sup>91</sup> *Supra*, par. 35 et suivants.

[168] Qui plus est, le professeur Bernier pointe un problème quant à la distinction entre « services essentiels » et « service minimum de fonctionnement », à la lumière des principes du Comité de la liberté syndicale. Voyons comment il s'en explique<sup>92</sup> :

Selon le CLS, lorsqu'il s'agit de services essentiels au sens strict, l'exercice du droit de grève peut même être interdit, comme c'est le cas chez les policiers et les pompiers, ou comme ce pourrait être le cas dans la fonction publique pour les fonctionnaires qui exercent des fonctions d'autorité au nom de l'État. Et lorsque le droit de grève n'est pas interdit, comme dans les services publics et dans le secteur public au Québec, le niveau de services à maintenir peut être très élevé, voire total, afin de protéger la santé et la sécurité du public. [...]

En revanche, lorsqu'il s'agit de service minimum de fonctionnement, les conditions donnant lieu à leur mise en place et les conditions d'exécution ne sont plus les mêmes. Il ne s'agit plus de santé ou de sécurité du public, mais plutôt de « grèves d'une certaine ampleur et durée [qui] pourraient provoquer une crise nationale aigue menaçant les conditions normales d'existence de la population » ou d'une grève « dans les services publics d'importance primordiale ».

[Notre soulignement]

[169] Du reste, cette décision du Conseil des services essentiels a été écartée par le Tribunal dans l'affaire *Autobus Fleur de Lys*<sup>93</sup> et dans la *Décision RTC-Chauffeurs d'autobus*<sup>94</sup>. La même conclusion s'impose aujourd'hui.

[170] Quoi qu'il en soit, pour le RTC, la preuve « *de plusieurs ordres et de différentes personnes, organismes et institutions, démontre que l'interruption des services des transports en commun en temps de grève aura clairement pour effet de mettre en danger la santé et la sécurité du public* »<sup>95</sup>. Voyons ce qu'il en est.

## LA SITUATION VÉCUE PAR DES USAGERS DU RTC

[171] Le RTC affirme que huit usagers<sup>96</sup> ont accepté de signer des déclarations sous serment dans lesquelles ils font état des conséquences de la grève ayant eu lieu du 1<sup>er</sup> au 5 juillet 2023. Pour l'Employeur, il y a là un danger pour la santé ou la sécurité publique.

[172] On retient de ces déclarations sous serment que quatre de ces usagers ont été contraints, à l'occasion de la grève, d'annuler des rendez-vous liés à leurs problèmes de santé et n'ont pu recevoir les soins prévus. Deux d'entre eux ont pu s'organiser dans les

---

<sup>92</sup> *Id.*, p. 69-70.

<sup>93</sup> *Supra*, note 88.

<sup>94</sup> *Supra*, note 5, par. 403.

<sup>95</sup> Observations de l'Employeur, 9 avril 2024, par. 86.

<sup>96</sup> Voir les déclarations sous serment signée par chacun des 8 usagers, Observations de l'Employeur, 9 avril 2024, Annexes 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 et 9.

circonstances, mais pour l'une, cela s'est fait au détriment de sa santé en raison de douleurs importantes dues à la marche, allègue-t-elle.

[173] Le RTC souligne que ces personnes, de par leur déclaration, font la démonstration qu'elles ont vécu ou vivront, lors d'une grève future, des situations pouvant mettre leur santé en danger. Le RTC ajoute que « *ces usagers ne constituent qu'une infime partie des usagers en situation de précarité financière, sociale ou de santé, mais permettent de mettre en lumière leur réalité par des exemples concrets* »<sup>97</sup>.

[174] L'existence d'un danger en soi procède d'une analyse qui doit être objective. Le danger doit être objectivé, faisant table rase des appréhensions personnelles, empreintes de subjectivité. C'est pourquoi le Tribunal doit se garder d'accorder trop d'importance à une déclaration d'une personne donnée qui fait état d'un danger qui n'en est peut-être pas réellement un.

[175] De l'avis du Tribunal, ces déclarations, peu détaillées, ne peuvent étayer la prétention selon laquelle une grève entraînant une interruption de services de transport en commun peut constituer un danger pour la santé de ses usagers.

[176] De fait, elles ne font état d'aucun danger pour la santé de ceux qui les ont signées. De même, des rendez-vous médicaux manqués pour des soins non urgents constituent un phénomène réel et fréquent dans le réseau de la santé et des services sociaux<sup>98</sup>.

[177] De tels usagers sont, sans l'ombre d'un doute, dérangés par l'interruption du service de transport en commun sur lequel ils comptent au quotidien. Pour s'en convaincre, il suffit de s'attarder à quelques-unes de ces déclarations. Dans l'une d'entre elles, il est fait état de cours d'exercices physiques qu'on estime essentiels à sa santé physique ou psychologique. Dans une autre, il est question de cours d'aquaforme.

[178] En plus, les déclarations produites ne traitent pas véritablement des efforts déployés et des mesures prises afin de pallier l'absence de transport en commun, ou encore elles se limitent à des allégations générales selon lesquelles il y a absence, pure et simple, de solutions de rechange.

## LE SONDAGE SOM<sup>99</sup>

[179] Pour le RTC, la clientèle « *en situation de précarité financière, sociale ou de santé représente une proportion importante et le sondage [déposé au Tribunal] permet de constater*

---

<sup>97</sup> Observations de l'Employeur, 9 avril 2024, par. 132.

<sup>98</sup> Rapport du D<sup>r</sup> Alain Vadeboncoeur, spécialiste en médecine d'urgence, 12 juin 2024, dans Argumentation du Syndicat, 19 juin 2024, Annexe 6, p. 6.

<sup>99</sup> Sondage SOM, « Impact potentiel d'une grève du RTC sur les usagers », mars 2024, dans Observations de l'Employeur, 9 avril 2024, Annexe 10.

que d'autres usagers que ceux qui ont accepté de divulguer leur situation au grand jour, ont vécu des problèmes identiques dans la grève passée et en vivront dans l'éventualité d'une prochaine »<sup>100</sup>.

[180] En effet, la société de transport a mandaté une firme de sondages afin de prendre le pouls d'usagers du transport en commun de l'agglomération de Québec en lien avec une grève éventuelle.

[181] 520 répondants contactés par courriel sont invités à compléter ledit sondage en répondant à des questions concernant leur propre situation (revenu familial, niveau de scolarité, état de santé, etc.)<sup>101</sup>. Ils sont appelés à donner leur opinion quant aux impacts de la grève de 2023 ainsi que ceux d'une grève éventuelle<sup>102</sup>. Voici les questions auxquelles on leur a demandé de répondre :

- « Est-ce que la grève des chauffeurs du RTC, ayant eu lieu du 1<sup>er</sup> au 5 juillet 2023, a eu un impact sur vos déplacements et vos activités? » (choix de réponses : impact majeur; impact modéré; aucun impact; ne sait pas);
- « S'il y avait éventuellement une autre grève qui touchait le RTC et qu'il n'y avait pas de service de transport en commun pour une durée de plusieurs semaines consécutives, est-ce que cela aurait un impact pour vous personnellement? » (choix de réponses : impact majeur; impact modéré; aucun impact; ne sait pas);
- « Pouvez-vous nous décrire dans vos mots quels seraient tous les impacts pour vous personnellement dans le cas d'une grève du transport en commun de plusieurs semaines? » [Notre soulignement] (choix de réponses : difficulté à se rendre au travail; difficulté à effectuer mes déplacements; difficulté à se rendre à mon lieu d'étude; difficulté à me rendre à mes rendez-vous médicaux; prévoir plus de temps pour mes déplacements; difficulté à faire mes commissions; obligé de prendre le taxi; risque de perdre mon emploi);
- « S'il y avait une grève sur plusieurs semaines, croyez-vous que vous seriez en mesure de trouver des alternatives de transport pour les déplacements que vous effectuez généralement en autobus? » (choix de réponses : oui, pour tous mes déplacements; oui, pour certains de mes déplacements; non; je ne sais pas);
- « Est-ce qu'une éventuelle grève de plusieurs semaines pourrait avoir des répercussions sur votre santé et/ou votre sécurité ? » (oui; non; ne sait pas);
- « Quelles seraient les répercussions potentielles d'une telle grève sur votre santé et/ou votre sécurité? » (choix de réponses : difficulté d'accéder à des soins; augmentation du

---

<sup>100</sup> Observations de l'Employeur, 9 avril 2024, par. 140.

<sup>101</sup> Déclaration sous serment de M. Martin Forget datée du 19 mars 2024, Observations de l'Employeur, 9 avril 2024, Annexe 11.

<sup>102</sup> Sondage SOM, « Impact potentiel d'une grève du RTC sur les usagers », Observations de l'Employeur, 9 avril 2024, Annexe 10.

stress; risque de perte de revenus; détérioration de la santé mentale; fatigue accrue; diminution forcée des déplacements; risque accru de se blesser en marchant).

[182] C'est à juste titre que le Syndicat souligne que ce sondage ne satisfait pas au critère de pertinence puisque les questions qui sont posées sont étrangères à celle à laquelle le Tribunal doit ici répondre.

[183] De plus, les réponses au sondage constituent du ouï-dire, mais surtout une opinion bien personnelle, à tout le moins orientée par les questions suggestives posées. Dans l'arrêt *Mattel*<sup>103</sup>, la Cour suprême formule les commentaires qui suivent quant à la preuve par sondage :

43 Jusqu'à une époque relativement récente, la preuve par sondage d'opinion était régulièrement jugée inadmissible parce qu'elle vise à répondre au volet factuel de la question précise dont est saisie la Commission ou la cour (c.-à-d., celle de la probabilité de confusion) et que, de par sa nature, il s'agit de ouï-dire puisqu'elle consiste en une compilation des opinions émises par des répondants qu'il est impossible de contre-interroger (voir p. ex. *Building Products Ltd. c. BP Canada Ltd.* (1961), 36 C.P.R. 121 (C. de l'É.); *Paulin Chambers Co. c. Rowntree Co.* (1966), 51 C.P.R. 153 (C. de l'É.)). La pratique observée plus récemment consiste à admettre la preuve par sondage d'opinion présentée par un expert compétent, dans la mesure où ses conclusions sont pertinentes quant aux questions en litige et où le sondage a été bien conçu et effectué avec impartialité.

44 En l'occurrence, le principal moyen de contestation de la preuve par sondage touche sa pertinence. La procédure d'opposition porte sur la *probabilité* de confusion. La question posée lors du sondage (« Croyez-vous que la compagnie qui fabrique les poupées Barbie pourrait avoir quelque chose à faire avec le restaurant identifié par cette enseigne ou ce logo? » (je souligne)) porte sur un tout autre point, soit celui des possibilités. Si le sondage ne répond pas à la question qui est en litige, il n'est pas pertinent et devrait être exclu pour ce seul motif (comme l'a décidé la Cour d'appel fédérale).

45 Quant à l'utilité des résultats, en présumant qu'ils ont été générés par une question pertinente, les tribunaux se sont récemment montrés réceptifs à cette preuve, dans la mesure où le sondage est à la fois fiable (dans le sens où, s'il était repris, on obtiendrait vraisemblablement les mêmes résultats) et valide (à savoir qu'on a posé les bonnes questions au bon bassin de répondants, de la bonne façon et dans des circonstances qui permettent d'obtenir les renseignements recherchés). Voir *Canadian Schenley Distilleries Ltd. c. Canada's Manitoba Distillery Ltd.* (1975), 25 C.P.R. (2d) 1 (C.F. 1<sup>re</sup> inst.), p. 9; *Joseph E. Seagram & Sons Ltd. c. Seagram Real Estate Ltd.* (1990), 33 C.P.R. (3d) 454 (C.F. 1<sup>re</sup> inst.); *Walt Disney Productions c. Fantasyland Hotel Inc.* (1994), 20 Alta. L.R. (3d) 146 (B.R.). Ainsi, dans *Cartier, Inc. c. Lunettes Cartier Ltée*, [1988] A.C.F. n° 266 (QL) (1<sup>re</sup> inst.), la cour a reconnu l'utilité d'un sondage qu'elle a estimé bien conçu et impartial et dont les conclusions étaient pertinentes quant à la probabilité de confusion. C'était également le cas dans *Sun Life Assurance Co. of Canada c. Sunlife Juice Ltd.* (1988), 22 C.P.R. (3d) 244 (H.C.J. Ont.).

<sup>103</sup> *Mattel, Inc. c. 3894207 Canada Inc.*, [2006] 1 R.C.S. 772.

[Nos soulignements]

## LA DÉCLARATION DU CIUSSS DE LA CAPITALE-NATIONALE

[184] Le CIUSSS de la Capitale-Nationale constitue un établissement au sens de la *Loi sur les services de santé et les services sociaux*<sup>104</sup>. Il compte environ 18 000 employés et 750 gestionnaires répartis dans une vingtaine de directions cliniques et administratives. Il regroupe 6 hôpitaux et instituts en plus de 70 CHSLD, CLSC, centres d'hébergement, cliniques de vaccination et centres de réadaptation.

[185] Le RTC produit une déclaration sous serment<sup>105</sup> signée par monsieur Julien Bédard, coordonnateur de la mission santé de sécurité civile et responsable des mesures d'urgence de l'établissement.

[186] Monsieur Bédard déclare que l'absence de services essentiels à l'occasion de la grève des chauffeurs du RTC en 2023 a fait craindre « *divers dangers sur la santé et la sécurité de la population qui a et aura besoin des services du CIUSSS de la Capitale-Nationale* »<sup>106</sup>.

[187] Pourtant, cela n'a pas suffi pour que l'établissement juge bon de mettre en place une procédure ou un système permettant de documenter les causes d'annulation ou de reports de rendez-vous médicaux de même que les absences des employés. Ainsi, on aurait pu mesurer les impacts de la grève sur l'accès aux services de santé.

[188] Monsieur Bédard relativise le tout : la grève n'a duré que cinq jours, incluant une fin de semaine. Cependant, la grève annoncée devait durer deux semaines, faut-il le rappeler.

[189] Malgré tout, monsieur Bédard estime qu'une grève de plus longue durée entraînera un danger pour la santé ou la sécurité publique.

[190] Avec égards, beaucoup d'informations manquent de précisions quant à leur source ou sont simplement trop générales, faisant dans le oui-dire et l'opinion.

[191] Monsieur Bédard fait valoir que le RTC constitue le seul moyen de transport pour certains de ses employés et usagers. S'ils étaient privés de service, il pourrait y avoir des

---

<sup>104</sup> RLRQ, c. s-4.2. Notons qu'il ne s'agit pas du seul établissement présent dans la région de la Capitale-Nationale. Nous retrouvons également le CHU de Québec – Université Laval ainsi que l'Institut universitaire de cardiologie et de pneumologie – Université Laval.

<sup>105</sup> Déclaration sous serment de M. Julien Bédard datée du 9 avril 2024, dans Observations de l'Employeur, 9 avril 2024, Annexe 12.

<sup>106</sup> *Id.*, par. 7.

enjeux dans la dispensation des soins et des services, mais aussi, incidemment, pour l'accès à ceux-ci, est-il allégué.

[192] On comprend toutefois que sur une main-d'œuvre d'environ 18 000 personnes, les chiffres qu'avance monsieur Bédard totalisent environ 200 personnes qui compteraient uniquement sur le RTC comme moyen de locomotion.

[193] La déclaration est muette sur la façon dont il a recueilli ces données. L'affirmation voulant qu'il n'y ait aucun plan B envisageable pour ces salariés qui comptent sur l'autobus pour se rendre au travail étonne, sans compter que la preuve ne démontre pas comment il peut en témoigner personnellement. Il existe des solutions de remplacement, notamment le covoiturage, comme le démontre l'expérience vécue lors de la grève en 2023. À l'interne, le CIUSSS de la Capitale-Nationale a lui-même développé une plateforme de covoiturage<sup>107</sup>, encourageant ses employés à y recourir en ayant mis en place des mesures incitatives. La déclaration de monsieur Bédard n'en fait absolument pas mention.

[194] Dans la même veine, la déclaration du représentant du CIUSSS de la Capitale-Nationale n'évoque pas la possibilité d'élargir la politique de télétravail, permettant la fourniture de services virtuellement, s'il y a lieu. Pourtant, les travaux sur le pont Pierre-Laporte au cours des dernières années et les embouteillages appréhendés avaient alors poussé le CIUSSS de la Capitale-Nationale à accommoder des salariés, permettant momentanément le télétravail et allant même jusqu'à leur offrir des chambres d'hôtel à Québec. A-t-on considéré de telles mesures en cas d'interruption du service de transport en commun en raison d'une grève? Ces questions demeurent sans réponse.

[195] Mais il y a plus.

[196] Monsieur Bédard tient pour acquis que les soins et les services qu'offrent les salariés qui comptent sur le RTC pour rejoindre leur lieu de travail sont eux-mêmes essentiels. Or, nous n'en savons rien. Non seulement nous ne connaissons pas l'identité de ces personnes, mais nous n'avons aucune information sur la nature de leur travail. Rappelons que les salariés syndiqués du CIUSSS de la Capitale-Nationale ont eux-mêmes le droit de faire la grève. Pendant les grèves qui ont eu lieu l'an dernier dans le réseau de la santé et des services sociaux, tous les soins et les services n'ont pas été maintenus à 100 %. En effet, le Tribunal a été appelé à rendre des décisions<sup>108</sup>

---

<sup>107</sup> Déclaration sous serment de M. Nicolas Lescauwier datée du 12 juin 2024 et pièce NL-30, dans Argumentation du Syndicat, 19 juin 2024, Annexe 14.

<sup>108</sup> Par ex. : *Syndicat des professionnelles, techniciennes et techniciens de la santé et des services sociaux Capitale-Nationale-CSN (SPTSSS-CSN) et Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de la Capitale-Nationale*, 2023 QCTAT 3354.



relativement aux services devant être maintenus durant la grève, conformément aux dispositions du *Code du travail*.

[197] Monsieur Bédard identifie certains problèmes, notamment le fait que des déplacements plus longs sur la route à destination de l'un ou l'autre des différents sites du CIUSSS de la Capitale-Nationale entraîneraient alors une surcharge et l'obligation d'assigner du travail en heures supplémentaires au personnel infirmier déjà fortement sollicité. Bien que ce soit purement hypothétique, nous ignorons les données et les éléments qui soutiennent une telle assertion.

[198] Poursuivant, monsieur Bédard mentionne que certains usagers ne pourront obtenir les soins requis puisqu'ils se déplacent ordinairement en autobus, sans considérer aucune solution de rechange. D'abord, nous n'avons aucune information sur la source des faits appuyant cette affirmation, s'il en est. Le Tribunal ne dispose pas de preuve selon laquelle des usagers seraient privés de soins essentiels à leur état de santé, faute de quoi il y aurait danger. Au surplus, il ne saurait y avoir d'équivalence entre danger pour la santé et annulation ou report de rendez-vous médicaux.

[199] Sur cette question, la preuve révèle que le « *phénomène* [des rendez-vous médicaux manqués] *est donc réel, mais on ne sait pas [...] s'il est vraiment à l'origine d'effets significatifs sur la santé* »<sup>109</sup>.

[200] Bref, le Tribunal ne saurait retenir, en fonction de la déclaration de monsieur Bédard, que l'interruption du service de transport en commun pourrait avoir pour effet de mettre en danger la santé ou la sécurité des usagers du CIUSSS de la Capitale-Nationale.

## LA POSITION DE TRAJECTOIRE QUÉBEC ET D'ACCÈS TRANSPORTS VIABLES

[201] Il s'agit d'organismes sans but lucratif qui interviennent dans la représentation des citoyens et qui font la promotion de leurs intérêts en matière de transport collectif. Ils se portent à la défense des droits des usagers.

[202] Le RTC produit une déclaration sous serment de chacune de leur directrice générale, respectivement mesdames Sarah V. Doyon<sup>110</sup> et Marie-Soleil Gagné<sup>111</sup>. Ces dernières ont pour fonctions de faire des représentations afin d'influencer les politiques publiques.

---

<sup>109</sup> Rapport du D<sup>r</sup> Alain Vadeboncoeur, spécialiste en médecine d'urgence daté du 12 juin 2024, dans Argumentation du Syndicat, 19 juin 2024, Annexe 13, p. 7.

<sup>110</sup> Déclaration sous serment de M<sup>me</sup> Sarah V. Doyon datée du 22 mars 2024, dans Observations de l'Employeur, 9 avril 2024, Annexe 14.

<sup>111</sup> Déclaration sous serment de M<sup>me</sup> Marie-Soleil Gagné datée du 22 mars 2024, dans Observations de l'Employeur, 9 avril 2024, Annexe 15.

[203] Madame Doyon évoque le concept de « *droit à la mobilité* », qu'elle assimile à la capacité des individus de se déplacer sur un territoire afin d'exercer d'autres droits fondamentaux comme se loger, se nourrir ou se soigner. Un « *déficit de mobilité* » peut provoquer un empêchement d'exercice de tels droits fondamentaux, estime-t-elle. Elle qualifie d'essentiel le service de transport en commun pour les personnes socioéconomiquement vulnérables et marginalisées.

[204] Tout en admettant qu'il existe peu de recherches portant sur ce « *déficit de mobilité* », madame Doyon postule qu'« *en l'absence de service de transport en commun, [ces personnes] se retrouveront face à une aggravation aigue de leurs situations de vulnérabilité, pouvant toucher à leur santé et leur sécurité* »<sup>112</sup> [Notre soulignement]. Madame Doyon poursuit en présentant des études et des articles qu'elle commente en tirant des conclusions qui siéent à la cause qu'elle défend.

[205] Pour sa part, madame Gagné abonde dans le même sens que sa collègue, eu égard au concept de « *droit à la mobilité* », qui est fondamental, précise-t-elle. Elle ajoute :

22. Nous constatons que l'accès aux soins de santé est intrinsèquement lié à la capacité à se déplacer sur le territoire.

23. À travers différents mandats réalisés en défense des droits des usagères et usagers du transport collectif, notamment dans le cadre du projet Femmes et mobilité, nous avons constaté que de nombreuses personnes dépendent entièrement du transport collectif pour réaliser l'ensemble de leurs déplacements et notamment ceux vers les centres de soin.

24. Nous avons reçu des témoignages de personnes étant parfois dans l'impossibilité d'honorer un rendez-vous médical, à cause de l'insuffisance de solutions de transport mises à leur disposition.

25. C'est une situation alarmante, qui a des impacts considérables sur la santé des individus.

[Transcription textuelle]

[206] Madame Gagné déclare que le transport collectif est le seul moyen de déplacement pour de nombreuses personnes à Québec, pour lesquelles il n'y a pas de solution de remplacement, tranche-t-elle.

[207] Elle fait référence à de nombreux documents, études et rapports et autres sources, qu'elle cite dans sa déclaration qui contient plusieurs notes en bas de page, y allant de commentaires et d'arguments.

---

<sup>112</sup> *Id.*, par. 14.

[208] Pour le Tribunal, il y a peu ou pas de situation concrète décrite qui s'approche d'un témoignage de faits dont madame Doyon ou madame Gagné auraient personnellement connaissance et qui démontreraient un danger pour la santé ou la sécurité publique.

#### LA DÉCLARATION SOUS SERMENT D'UN ORGANISATEUR COMMUNAUTAIRE

[209] Le RTC dépose la déclaration sous serment<sup>113</sup> de monsieur Marc De Koninck, qui est un organisateur communautaire ayant œuvré pendant 36 ans au CIUSSS de la Capitale-Nationale. Ce dernier siège également au Comité d'études sur la pauvreté et l'exclusion, lequel consiste en un lieu d'observation, de recherche et d'échanges visant à fournir des informations en matière de pauvreté et d'exclusion sociale afin de guider le gouvernement et l'ensemble de la société dans la planification et la réalisation d'actions pour combattre la pauvreté.

[210] Monsieur De Koninck déclare :

8. En raison de cette expérience, je sais pertinemment que l'accès à un mode transport adapté et abordable est primordial, entre autres, pour les personnes à faible revenu et celles touchées par les inégalités sociales, en ce qu'il s'agit souvent, pour ces personnes, de la seule manière :

a) de se présenter au travail et ainsi d'être rémunérées.[...];

b) d'accéder à des soins de santé;

c) de se procurer des aliments sains et abordables;

d) d'accéder à leur lieu d'études postsecondaires, le cas échéant;

e) d'accéder à des activités sociales, culturelles ou sportives bénéfiques à leur santé physique et mentale;

9. À cet égard, je sais également que pour la plupart des personnes à faible revenu et celles touchées par les inégalités sociales de la Capitale-Nationale, le seul moyen de transport adapté et abordable permettant de se déplacer sur plusieurs kilomètres est le transport par autobus du Réseau de transport de la Capitale (le « RTC »). En effet, la plupart de ces personnes n'ont pas accès à une diversité d'options de transport;

10. En ce sens, j'ai des raisons de croire qu'une éventuelle interruption des services du RTC, même de courte durée, pourrait mettre à risque plusieurs personnes à faible revenu et celles touchées par les inégalités sociales, notamment quant à leur état de santé;

11. Dans le cas d'une éventuelle interruption des services du RTC de moyenne ou de longue durée, il serait raisonnable de craindre l'exclusion sociale de plusieurs de ces personnes;

---

113

Déclaration sous serment de M. Marc De Koninck datée du 22 mars 2024, dans Observations de l'Employeur, 9 avril 2024, Annexe 16.

12. À ce sujet, je sais que l'exclusion sociale associée à la pauvreté peut se traduire notamment par des possibilités limitées pour les individus (et conséquemment pour leur famille et leur communauté) de maintenir leur autonomie économique, tout en affectant l'intégrité de leur identité sociale, leur santé, leur éducation, leur participation au marché du travail ainsi qu'aux réseaux de relations sociales et familiales.

[Nos soulignements]

[211] Cette déclaration, plutôt que de mettre en évidence un danger pour la santé ou la sécurité publique, selon l'acceptation discutée ci-devant, appelle de ses vœux un service minimum de fonctionnement du transport en commun en cas de grève afin d'éviter le « *risque* » décrit au paragraphe 10 de la déclaration précitée.

[212] Le Tribunal n'a pas à statuer sur le bien-fondé de ce qu'avance monsieur De Koninck dans sa déclaration, eu égard à l'impact négatif d'une interruption du service de transport en commun, si courte soit-elle, sur les personnes vulnérables. Malgré toute la sympathie qu'on peut entretenir à l'endroit de telles personnes, il n'appartient pas au Tribunal de modifier la loi et le critère qui préside à l'analyse d'une demande d'assujettissement fondée sur l'article 111.0.17 du *Code du travail*.

## LES ÉTUDES DE L'INRS

[213] Le RTC renvoie le Tribunal à l'expertise<sup>114</sup> de la professeure Marie-Soleil Cloutier, particulièrement aux commentaires suivants<sup>115</sup> :

Finally, ce rapport n'a traité que de quelques effets directs sur la mobilité urbaine et la santé sans creuser davantage les effets indirects de perturbations du transport collectif, notamment pour les personnes plus vulnérables et socio-économiquement désavantagées. En Pennsylvanie, pour nommer que cet exemple, la grève de 1992 a eu des répercussions sur l'accessibilité aux soins de santé (Evans et Lien 2005). Lors de cette période, les auteurs ont révélé une forte baisse des consultations périnatales causant un impact sur le poids à la naissance des bébés, le temps de gestation et le gain de poids maternel, la grève ayant isolé des femmes dépendantes des transports en commun. Ces personnes vulnérables, bien souvent dépendantes des transports collectifs pour se déplacer, sont davantage impactés par le manque d'accès aux emplois et aux services du quotidien (soins de santé, alimentation), en particulier s'ils habitent dans des quartiers moins bien desservis en commerces de proximité. Il peut en résulter de l'exclusion sociale et de l'isolement si la grève se poursuit sur plusieurs jours/mois (Glazener et al. 2021) et ces impacts indirects ne sont pas à négliger dans la réglementation touchant les services essentiels en cas de grève.

[Notre soulignement]

---

<sup>114</sup> Rapport de la P<sup>re</sup> Marie-Soleil Cloutier intitulé « Transport collectif, changement à la circulation et risque pour la santé », 7 septembre 2022, dans Observations du RTC [Dossier RTC-Chauffeurs d'autobus], 7 octobre 2022, Annexe 15, p. 10-11.

<sup>115</sup> *Id.*, p. 10-11.

[214] Hormis le fait que ce rapport ne traite pas de la question précise qui nous occupe ici, la professeure Cloutier cite un exemple tiré des États-Unis, datant de plus de 30 ans. Plus encore, elle parle d'impact ou d'effet *indirect* de la grève, ce qui est pour nous révélateur de l'absence d'un lien de causalité direct.

[215] Si des rendez-vous de suivi sont certes utiles au maintien de l'état de santé, l'absence à un tel rendez-vous n'équivaut pas à l'existence d'un danger. Rappelons, par ailleurs, l'existence de solutions de rechange à l'autobus.

[216] On ne saurait donc ici relever un danger, soit une menace réelle, évidente, mais surtout imminente pour la vie, la sûreté, la santé ou la sécurité de la population découlant de la grève.

### **LA NON-DISPONIBILITÉ DES AUTOBUS DU RTC EN CAS D'URGENCE, DE SINISTRE OU D'ÉVÉNEMENTS SPÉCIAUX PEUT-ELLE AVOIR POUR EFFET DE METTRE EN DANGER LA SANTÉ OU LA SÉCURITÉ PUBLIQUE?**

[217] La preuve révèle que les autobus du RTC peuvent parfois être utilisés au bénéfice du CIUSSS de la Capitale-Nationale<sup>116</sup>, entre autres, comme abri temporaire pour rassembler et sécuriser des personnes sinistrées, pour transporter des usagers lors d'une évacuation ou des blessés vers les centres hospitaliers à la suite de sinistres. Différents événements ont eu lieu à Québec depuis 2017 lors desquels le CIUSSS de la Capitale-Nationale a sollicité le RTC à cette fin.

[218] Aussi, les services d'urgence de la Ville de Québec<sup>117</sup> sont fréquemment appelés à utiliser les autobus du RTC pour une variété de situations, dont des opérations de maintien ou de rétablissement de l'ordre lors de grands événements. Les policiers utilisent également les autobus pour abriter, sécuriser, transporter ou évacuer des victimes ou encore pour effectuer des interrogatoires sur les lieux des événements.

[219] De nombreux partenaires font appel au RTC pour du transport complémentaire, dont le CHU de Québec – Université Laval, la Sûreté du Québec et la Croix-Rouge. C'est aussi le cas du CIUSSS de la Capitale-Nationale pour pallier, dans certaines circonstances, un manque de véhicules ambulanciers.

[220] À défaut d'autobus du RTC disponibles en raison de la grève, peut-il y avoir un danger pour la santé ou la sécurité publique?

---

<sup>116</sup> Déclaration sous serment de M. Julien Bédard datée du 9 avril 2024, dans Observations de l'Employeur, 9 avril 2024, Annexe 12.

<sup>117</sup> Déclaration sous serment de M. Martin Bolduc datée du 22 mars 2024, dans Observations de l'Employeur, 9 avril 2024, Annexe 17; Déclaration sous serment de M. Bernard Cyr datée du 20 mars 2024, dans Observations de l'Employeur, 9 avril 2024, Annexe 18.

[221] Le Tribunal répond par la négative.

[222] Dans un premier temps, il existe, certes, des ententes par lesquelles les partenaires en question peuvent recourir au RTC pour lui fournir des autobus en cas de besoin. Cela dit, la responsabilité de s'assurer que le service auquel sont tenus ces partenaires soit rendu incombe à ces derniers et non au RTC lui-même. Qu'on pense ici à la Ville de Québec qui exerce des responsabilités en matière de sécurité civile, ou encore à l'Aéroport international Jean-Lesage, pour ne nommer que ceux-ci. En réalité, il s'agit d'un problème d'ordre contractuel.

[223] Cet argument de l'absence d'autobus, en cas de grève des chauffeurs pour différents partenaires en cas d'urgence, était également avancé en 2021 dans un dossier concernant l'assujettissement au maintien des services essentiels de l'association accréditée et de la Société de transport du Saguenay<sup>118</sup>. Voyons comment le Tribunal en dispose :

[35] Ensuite, le fait qu'une grève puisse avoir pour effet d'empêcher l'Employeur de fournir les services auxquels il s'est engagé, que ce soit auprès de la Ville de Saguenay, de la Croix-Rouge ou encore de résidences pour aînés, n'est pas en soi susceptible de mettre en danger la santé ou la sécurité publique. Voici pourquoi.

[36] Certes, l'Employeur est le seul transporteur à s'être vu confier une mission de gestion des risques par la Ville de Saguenay afin d'assurer un transport à la population et de l'assister, entre autres en cas de sinistre. Dans ses représentations, il fait d'ailleurs état d'interventions auxquelles il a pris part afin de protéger la santé et la sécurité des personnes affectées.

[37] Or, cette situation ne change pas le fait que c'est la Ville de Saguenay, la Croix-Rouge ou encore les résidences pour aînés qui assument des responsabilités vis-à-vis des citoyens, des résidents ou des personnes qu'elles desservent. Il leur incombe donc de garantir leur santé et leur sécurité et de prendre les dispositions pour retenir les services d'autres transporteurs en cas d'une grève chez l'Employeur.

[Notre soulignement]

[224] Ces commentaires s'appliquent ici.

[225] Dans un deuxième temps, la preuve ne démontre en rien qu'il y a absence de solutions de rechange dans la mesure où les autobus du RTC sont remisés pendant une grève des salariés d'entretien.

---

<sup>118</sup> *Société de transport du Saguenay et Syndicat canadien de la fonction publique, section locale 3124*, 2021 QCTAT 6194; *Résidence Plaisance des Îles inc. et Syndicat des travailleuses et travailleurs du Centre d'hébergement privé Résidence Plaisance des Îles - CSN*, 2024 QCTAT 1771.

[226] Dans les quelques situations lors desquelles on a fait appel aux autobus du RTC pour du transport complémentaire, notamment par le CIUSSS de la Capitale-Nationale<sup>119</sup>, on n'allègue aucun empêchement de recourir à d'autres transporteurs privés dans le domaine scolaire ou autre<sup>120</sup>.

[227] En ce qui a trait à l'utilisation d'autobus par les services d'urgence, il n'y a aucune preuve de l'inexistence de solutions de remplacement comme recourir à d'autres lieux ou encore à l'installation de tentes ou de chapiteaux lors d'événements spéciaux. Dans tous les cas, le fait qu'on soutienne qu'il soit plus pratique d'utiliser des autobus du RTC, par rapport à toute autre solution, n'est pas pertinent.

[228] Enfin, il ne faut pas négliger qu'un avis de grève est donné au moins sept jours ouvrables francs<sup>121</sup> avant le déclenchement de celle-ci et que la présente décision est publique et rendue disponible par le Tribunal sur son site web. En ce sens, les partenaires qui comptent sur les services du RTC bénéficieront d'une période tampon pour prévoir le coup, en cas de besoin durant une grève.

## **CONCLUSION**

[229] Une grève affectant le service de transport en commun dans l'agglomération de Québec est susceptible de déranger, d'importuner, voire de chambarder les habitudes non seulement des usagers du RTC, mais aussi, plus globalement, de l'ensemble des citoyens et des acteurs publics.

[230] Mais la seule question pertinente afin de déterminer si le Tribunal doit ordonner au RTC et au Syndicat de maintenir des services essentiels en cas de grève est l'identification d'un danger, c'est-à-dire une menace réelle, évidente et imminente, pour la santé ou la sécurité publique qui peut en découler.

[231] D'où une interprétation restrictive de la notion de « danger » à laquelle réfère l'article 111.0.17 du *Code du travail*. À défaut, on risque de dénaturer et de substituer à cette notion un simple risque, et ce, au mépris du texte, de l'objet et du contexte qui caractérisent cette disposition législative.

---

<sup>119</sup> Déclaration sous serment de M. Vincent Céré Boivin datée du 12 juin 2024, dans Argumentation du Syndicat, 19 juin 2024, Annexe 5.

<sup>120</sup> Déclaration sous serment de M<sup>me</sup> Hélène Fortin, datée du 13 juin 2024, dans Argumentation du Syndicat, 19 juin 2024, Annexe 1.

<sup>121</sup> Art. 111.0.23 du *Code du travail*, *supra*, note 2.

[232] Plus encore, cela entraînerait un déséquilibre du droit de la population au détriment du droit constitutionnel de grève, en porte-à-faux avec les enseignements de la Cour suprême issus de l'arrêt *Doré*.

[233] La preuve administrée à l'enquête, analysée globalement, ne soutient pas qu'une grève des salariés d'entretien du RTC peut mettre en danger la santé ou la sécurité publique, s'entendant d'une menace réelle, évidente et imminente.

[234] Ainsi, pour l'heure, le droit de grève des salariés d'entretien que représente le Syndicat, pouvant être exercé dans sa plénitude, doit prévaloir sur de simples appréhensions.

[235] Enfin, l'assujettissement au maintien des services essentiels en cas de grève est un processus dynamique. En conséquence, le Tribunal n'est en rien *functus officio* et pourrait intervenir à nouveau, et même d'urgence, si les circonstances le justifiaient<sup>122</sup>.

**PAR CES MOTIFS, LE TRIBUNAL ADMINISTRATIF DU TRAVAIL :**

**DÉCLARE** que le **Réseau de transport de la Capitale** et le **Syndicat des salariés(ées) d'entretien du RTC, CSN inc.** ne sont pas assujettis à l'obligation de maintenir des services essentiels en cas de grève en vertu de l'article 111.0.17 du *Code du travail*.

---

Pierre-Étienne Morand

M<sup>es</sup> Sarto Veilleux, Pierre-Olivier Lessard et Dominique A. Jobin  
LANGLOIS AVOCATS, S.E.N.C.R.L.  
Pour l'Employeur

M<sup>es</sup> Karim Lebnan et Mathieu Labbé  
M. Xavier Mailloux-Gosselin, stagiaire en droit  
LAROCHÉ MARTIN (SERVICE JURIDIQUE DE LA CSN)  
Pour l'Association accréditée

Date de la mise en délibéré : 30 septembre 2024

---

<sup>122</sup> *Résidence Plaisance des Îles*, supra, note 118, par. 92; *Groupe Colabor inc. - Division Saint-Nicolas et Syndicat des travailleuses et travailleurs de Colabor Lévis (CSN)*, 2021 QCTAT 4237, par. 45.



PEM/a-cm