

Le 10 décembre 2021

Roy Bélanger Avocats s.e.n.c.r.l.  
Me Denis Gallant  
201, avenue Laurier Est #420  
Montréal (QC)  
H2T 3E6

**Dossier(s) TAT**

**Dossier(s) externe**

**1249899 31 2110**

EMPLOYEUR : Gouvernement du Québec Direction des relations professionnelles Conseil  
du trésor, Gouvernement du Québec (Société de l'assurance automobile du Québec)

ASSOCIATION : Fraternité des constables du contrôle routier du Québec

---

## TRANSMISSION DE DÉCISION

---

Le Tribunal administratif du travail (le Tribunal) vous transmet une copie de la décision rendue dans le ou les dossiers mentionnés plus haut.

Les pièces et les documents déposés au Tribunal sont détruits un an après la date de la décision ou de l'acte mettant fin à l'affaire.

Vous pouvez reprendre possession de vos pièces ou de vos documents 45 jours après la décision définitive. Pour ce faire, veuillez communiquer avec le bureau régional du Tribunal.

Vous pouvez également obtenir une copie de l'enregistrement d'audience moyennant les frais applicables en vertu du *Règlement sur les frais exigibles pour la transcription, la reproduction et la transmission de documents et de renseignements personnels*.

Pour toute information additionnelle, n'hésitez pas à communiquer avec le Tribunal en composant l'un des numéros de téléphone inscrits au bas de cette lettre.

Vous pouvez trouver de l'information générale du Tribunal en visitant notre site Internet à l'adresse suivante :

**[www.tat.gouv.qc.ca](http://www.tat.gouv.qc.ca)**

Tribunal administratif du travail

Pièce(s) jointe(s)

# TRIBUNAL ADMINISTRATIF DU TRAVAIL

(Division des services essentiels)

Région : Québec  
Dossier : 1249899-31-2110  
Dossier accréditation : AQ-1004-2137

Québec, le 10 décembre 2021

---

**DEVANT LA JUGE ADMINISTRATIF : Myriam Bédard**

---

**Gouvernement du Québec (Société de l'assurance automobile du Québec)**  
et  
**Gouvernement du Québec Direction des relations professionnelles Conseil du trésor**  
Parties demanderesse

c.

**Fraternité des constables du contrôle routier du Québec**  
Partie défenderesse

---

## DÉCISION

---

[1] Le 29 octobre 2021, la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), représentée par le Gouvernement du Québec, Direction des relations professionnelles du Conseil du trésor, dépose une demande fondée sur les articles 108 et 111.16 et suivants *du Code du travail*, RLRQ, c. C-27. Elle requiert du Tribunal qu'il constate que les membres de la Fraternité des constables du contrôle routier du Québec (la Fraternité) se sont livrés de manière concertée à un ralentissement d'activités en ne fournissant pas leur prestation de travail habituelle, privant ainsi le public des services auxquels il a droit.

[2] Le 25 novembre, la demande est modifiée. Certains allégués sont retirés.

[3] La convention collective liant la SAAQ à la Fraternité est échue depuis le 1<sup>er</sup> avril 2020 et les parties ont entrepris des négociations en vue de son renouvellement. Les constables du contrôle routier n'ayant pas le droit de grève, ils sont assujettis à un mécanisme de négociation particulier.

[4] La SAAQ allègue essentiellement qu'au cours des mois de septembre et octobre, les constables du contrôle routier à son emploi, dans le cadre des inspections de véhicules qu'ils sont chargés d'effectuer et dans le but de faire pression, auraient ciblé les véhicules de trois grandes entreprises de transport. Ce faisant, ils se seraient livrés à un ralentissement des activités illégal, selon elle. De plus, en n'effectuant pas leurs tâches de manière normale et usuelle, ils auraient mené une action concertée susceptible de porter préjudice à un service auquel le public a droit au sens de l'article 111.17 du *Code du travail*.

[5] La Fraternité, pour sa part, admet qu'il existe un conflit entre elle et la SAAQ, mais soutient qu'il n'y a aucune preuve d'un ralentissement d'activités ou d'une d'action concertée susceptible de porter préjudice à un service auquel la population a droit. La hausse du nombre d'interventions auprès des entreprises identifiées peut être liée à plusieurs facteurs inhérents au travail de ses membres.

## **LE CONTEXTE**

[6] Le travail des constables du contrôle routier consiste essentiellement à assurer la surveillance et le contrôle du transport routier des personnes et des biens en ce qui concerne notamment les véhicules lourds, les véhicules routiers utilisés pour faire un transport ou un travail et les véhicules de promenade lorsque la charge ou la dimension, l'arrimage, l'état mécanique ou le transport de matières dangereuses sont en cause. (voir article 519.67 du *Code de la sécurité routière*, RLRQ, c. C-24.2).

[7] La SAAQ assure ainsi, 24 heures par jour et sept jours par semaine, la surveillance de l'ensemble du réseau routier du Québec. De plus, elle déploie ses activités sur le territoire dans 34 postes de contrôle auxquels s'ajoutent des aires de contrôle plus ou moins imposantes selon les régions. Le temps de travail des constables du contrôle routier est donc réparti entre la patrouille sur la route et la surveillance dans les postes de contrôle.

[8] Selon les périodes, entre 250 et 300 constables du contrôle routier sont au service de la SAAQ, sur des quarts de jour, de soir ou de nuit. Ce nombre fluctue au gré des départs à la retraite et des absences liées à différents motifs. Certaines régions du Québec comptent peu de constables ce qui, en cas d'absences notamment, peut modifier considérablement le nombre d'actions qu'ils peuvent mener selon qu'ils sont en patrouille ou affectés à un poste de contrôle.

[9] Les constables ont une large discrétion pour décider de faire une intervention. Par ailleurs, les inspections peuvent être plus ou moins approfondies selon les constatations préliminaires. Une vérification dure généralement de 15 à 50 minutes, selon le cas.

[10] Il arrive que la SAAQ mène des interventions ciblées auprès de certaines entreprises connues pour commettre des infractions ou à l'égard de certains types de véhicules qui deviennent l'objet d'une attention particulière à certaines époques, comme ceux dédiés au transport scolaire en début d'année scolaire, par exemple. Elle organise aussi des activités particulières comme des « opérations ceinture de sécurité ».

[11] Par ailleurs, la SAAQ est membre de la Commercial Véhicule Safety Alliance (CVSA), l'organisme nord-américain qui établit des standards permettant à tous les pays d'Amérique du Nord de se doter d'une méthode d'inspection commune des véhicules lourds. La CVSA promeut une approche en cinq niveaux d'inspection. Pour maintenir la certification qu'ils détiennent auprès de cette organisation et obtenir la prime y afférente, les constables du contrôle routier doivent faire annuellement 32 inspections dites de niveau 1, c'est-à-dire qu'elles impliquent une vérification sous le véhicule. Les constables privilégient donc pour ce faire la période de l'année au cours de laquelle il n'y a pas de neige.

[12] La pandémie mondiale de COVID-19, quant à elle, a eu des effets sur le travail des constables pendant un certain temps, mais en septembre et octobre 2021, les activités étaient de retour à la normale, est-il allégué. Il faut toutefois souligner que cette pandémie a eu des effets indéniables sur l'industrie du transport routier.

[13] En septembre et octobre 2021, alors qu'aucune opération particulière n'est en cours, la SAAQ constate une augmentation du nombre d'inspections et de vérifications des véhicules identifiés à trois grandes entreprises de transport routier de biens et de personnes. Un sommet aurait été atteint le 7 octobre 2021. Elle explique cette situation, qu'elle dénonce devant le Tribunal, par une activité de ciblage qu'auraient tenue les constables du contrôle routier dans le but de faire pression sur les négociations.

[14] La demande adressée au Tribunal résulte exclusivement d'une constatation statistique et ne s'appuie que sur les données qu'elle a compilées.

[15] La SAAQ fournit des tableaux mettant en relief le nombre de vérifications effectuées sur les véhicules des trois entreprises prétendument ciblées et le compare au nombre de vérifications faites sur les véhicules de deux autres entreprises qu'elle a elle-même identifiées. Aucune donnée ne précise toutefois la taille des différentes entreprises, le nombre de véhicules dont elles sont propriétaires ou qu'elles utilisent sur le réseau routier québécois ni le type de véhicules en cause.

[16] Il ressort des quatre tableaux soumis une augmentation marquée du nombre de vérifications effectuées en septembre et octobre, en comparaison de celui des autres mois de l'année, à l'égard des véhicules des trois entreprises prétendument ciblées, plus particulièrement pour deux d'entre elles. Ainsi, il y aurait eu en septembre et octobre 2021 de trois à quatre fois plus de vérifications sur les véhicules de ces entreprises qu'il y en aurait eu au cours des mêmes mois en 2018, 2019 et 2020. Par rapport au nombre total d'interventions faites au Québec par les constables du contrôle routier en septembre et octobre 2021, celles visant les entreprises prétendument ciblées représentent en septembre 2 % des interventions, soit 142 et en octobre 1.82 %, soit 122. La SAAQ souligne que 69 de ces 122 vérifications du mois d'octobre 2021 ont été effectuées le 7 octobre.

[17] La comparaison avec les années précédentes indique qu'au total, au cours des deux mois identifiés, ces trois entreprises ont été l'objet des inspections suivantes :

Septembre 2021 : 142 sur 6 984	Octobre 2021 : 122 sur 6 693
Septembre 2020 : 35 sur 7 461	Octobre 2020 : 28 sur 7 327
Septembre 2019 : 38 sur 7 377	Octobre 2019 : 33 sur 9 745
Septembre 2018 : 38 sur 8 416	Octobre 2018 : 66 sur 10 572

[18] Ces données permettent de voir que le nombre total d'inspections au cours des mois de septembre et octobre est en baisse depuis 2018, tout particulièrement en octobre. Elles ne permettent toutefois pas de comparer les volumes annuels complets et de vérifier si, globalement, d'une année à l'autre, les résultats sont comparables et que certains mois « moins productifs » ont pu être compensés les mois suivants. Les données n'indiquent pas non plus dans quelles régions les vérifications ont été effectuées ni si elles ont été faites par des patrouilleurs ou dans les postes de contrôle, auquel cas les vérifications faites sont celles des véhicules se présentant au poste et ne résultent pas d'interceptions aléatoires.

[19] Pour la SAAQ, ces chiffres illustrent une action concertée en période de conflit ayant comme effet un ralentissement d'activités susceptible de porter préjudice à un service auquel le public a droit.

## **L'ANALYSE ET LES MOTIFS**

### LA LOI

[20] Le *Code du travail* interdit formellement le ralentissement d'activités comme moyen de pression destiné à limiter la production :

**108.** Nulle association de salariés ou personne agissant dans l'intérêt d'une telle association ou d'un groupe de salariés n'ordonnera, n'encouragera ou n'appuiera un ralentissement d'activités destiné à limiter la production.

[21] Les constables du contrôle routier sont des agents de la paix au sens de la *Loi sur la fonction publique*, RLRQ, c. F-3.1.1 et, en vertu de l'article 69 de cette loi, la grève leur est interdite.

[22] Les dispositions du *Code du travail* applicables dans les secteurs public et parapublic trouvent application et le Tribunal jouit de pouvoirs de redressement importants :

**111.16.** Dans les services publics et les secteurs public et parapublic, le Tribunal peut, de sa propre initiative ou à la demande d'une personne intéressée, faire enquête sur un lock-out, une grève ou un ralentissement d'activités qui contrevient à une disposition de la loi ou au cours duquel les services essentiels prévus à une liste ou une entente ne s'avèrent pas suffisants ou ne sont pas rendus.

Le Tribunal peut également tenter d'amener les parties à s'entendre ou charger une personne qu'il désigne de tenter de les amener à s'entendre et de faire rapport sur l'état de la situation.

**111.17.** S'il estime que le conflit porte préjudice ou est vraisemblablement susceptible de porter préjudice à un service auquel le public a droit ou que les services essentiels prévus à une liste ou à une entente ne s'avèrent pas suffisants ou ne sont pas rendus lors d'une grève, le Tribunal peut, après avoir fourni aux parties l'occasion de présenter leurs observations, rendre une ordonnance pour assurer au public un service auquel il a droit, ou exiger le respect de la loi, de la convention collective, d'une entente ou d'une liste sur les services essentiels.

Le Tribunal peut:

[...]

## LES ARGUMENTS DES PARTIES

### **La SAAQ**

[23] Pour la SAAQ, en ciblant trois entreprises, les constables du contrôle routier ont forcément omis d'inspecter et de vérifier les autres véhicules circulant sur les routes, ce qui constitue un ralentissement illégal des activités.

[24] Au surplus, en inspectant pas de manière habituelle les autres véhicules que ceux des entreprises ciblées, les constables privent le public d'un service auquel il a droit et qui est susceptible de porter préjudice à un tel service.

### **La Fraternité**

[25] La Fraternité allègue d'abord qu'il n'y a aucun ralentissement d'activités du fait que plus d'inspections sont faites. Au contraire, la baisse du nombre de vérifications,

constatée depuis quelques années, justifierait cette hausse alléguée. À cet égard, le Tribunal ne peut donc constater une infraction à l'article 108 du *Code du travail*.

[26] Aussi, plaide-t-elle, aucune preuve d'action concertée n'a été présentée. Les chiffres à eux seuls ne peuvent apporter la preuve requise. Les fluctuations dans le nombre des interventions sont multifactorielles et inhérentes à la nature même du travail des constables en contrôle routier. Ainsi, soutient-elle, il est normal que le nombre d'inspections faites conformément aux normes CVSA s'accroisse en septembre et octobre puisque ce type d'inspection est privilégié en cette période préhivernale.

[27] De plus, le nombre de constables en poste est variable ce qui a des conséquences directes sur le nombre de vérifications effectuées. Il faut notamment mentionner que bien que le travail ait repris son cours à la suite de la réduction liée à la pandémie, les absences de certains constables « à risque » ont pu avoir un effet sur le nombre d'inspections faites au fil des mois.

[28] En d'autres mots, rien ne démontre qu'une action concertée a été tenue ni même que les tâches n'ont pas été effectuées de manière normale et usuelle. Par surcroît, aucun préjudice à un service auquel la population a droit n'a été démontré pas plus que la possibilité d'un tel préjudice.

## LES MOTIFS

[29] La preuve présentée est essentiellement constituée de données statistiques.

[30] Ces chiffres révèlent une augmentation significative des vérifications effectuées sur les véhicules d'au moins deux entreprises d'envergure. Le nombre en terme objectif est cependant relatif. Il représente au plus 2 % des vérifications mensuelles. En octobre, malgré les données du 7 octobre qui indiquent 69 des 122 vérifications du mois auprès des entreprises prétendument ciblées, ces vérifications représentent 1,82 % de toutes les vérifications faites au cours de ce mois au Québec.

[31] Le fait que les indicateurs pointent vers une situation qui s'écarterait des moyennes habituelles ne démontre cependant pas, à lui seul, une relation directe de cause à effet. De nombreux facteurs, autres qu'une action concertée, peuvent s'additionner pour expliquer ces résultats. La Fraternité en soulève certains. Les inspections exigées pour maintenir la certification CVSA qui se font avant l'hiver en est un. D'ailleurs, les données des années antérieures pour ces mêmes mois n'ont pas été soumises au Tribunal alors qu'un facteur saisonnier est peut-être en cause. Le nombre de constables en fonction au total, mais aussi par région, peut se révéler déterminant sur la quantité d'inspections effectuées.



[32] Il faut aussi souligner que les données statistiques sont comparées avec celles relatives à deux autres entreprises choisies par la SAAQ sans qu'aucun facteur de comparaison objectif ne soit avancé. Le nombre de véhicules sur la route, le type de véhicules, le territoire desservi, la situation de ces entreprises au moment où les analyses sont effectuées et le nombre d'entreprises au Québec qui présentent des caractéristiques semblables sont autant de facteurs qui ne sont pas démontrés.

[33] Il est aussi permis de s'interroger sur l'effet ou l'impact de la pénurie de main-d'œuvre, de la rareté actuelle de certains produits et de la situation générale liée à la pandémie sur certaines entreprises de transport et le nombre de véhicules sur la route.

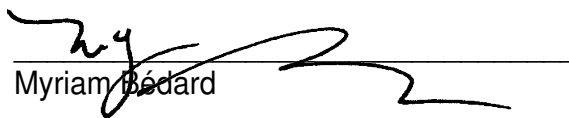
[34] Ces nombreux éléments, qui n'ont rien à voir avec une action concertée, peuvent expliquer les données statistiques présentées ou à tout le moins une partie d'entre elles. La SAAQ ne démontre pas de faits concordants ou de circonstances menant raisonnablement à la conclusion qu'elle tire voulant qu'une action concertée ait été entreprise par les constables du contrôle routier. Elle ne démontre pas non plus que le public aurait été privé d'un service auquel il a droit.

[35] Aucun élément probant ne permet donc de conclure à une infraction aux articles 108 ou 111.16 et suivants du *Code du travail*.

[36] Le Tribunal ne peut donc intervenir dans ces circonstances.

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

**REJETTE** la demande.

  
Myriam Bédard

M<sup>es</sup> Benoît Denis et Alexandre Girard-Létourneau  
LAPOINTE, TANGUAY (JUSTICE-QUÉBEC)  
Pour les parties demandereses

M<sup>e</sup> Denis Gallant  
ROY BÉLANGER AVOCATS S.E.N.C.R.L.  
Pour la partie défenderesse

Date de la mise en délibéré : 29 novembre 2021

/mpl