TRIBUNAL ADMINISTRATIF DU TRAVAIL

(Division des services essentiels)

Région : Montréal

Dossier : 1446300-71-2511

Dossier accréditation : AM-1001-4868

Montréal, le 12 novembre 2025

DEVANT LA JUGE ADMINISTRATIVE : Karine Blouin

Syndicat des chauffeurs d'autobus, opérateurs de métro et employés des services connexes au transport de la STM, section locale 1983, SCFP
Association accréditée

et

Société de transport de Montréal
Employeur

et

Autorité régionale de transport métropolitain

Aéroports de Montréal

FADOQ - Région île de Montréal

Société du Parc Jean-Drapeau

Trajectoire Québec

Parties intervenantes

DÉCISION

[1] Le 5 novembre 2025, le Syndicat des chauffeurs d'autobus, opérateurs de métro et employés des services connexes au transport de la STM, section locale 1983, SCFP, le syndicat, transmet un avis de grève[1] à durée déterminée de 48 heures, prévue du 15 novembre à 4 h00 au 17 novembre à 3 h 59.

[2] Cet avis de grève est accompagné d'une entente[2] conclue entre le syndicat et la Société de transport de Montréal, la STM[3], portant sur les services essentiels à maintenir pendant cette grève qui se déroule le samedi et le dimanche.

LE CONTEXTE

L'entente portant sur les services essentiels à maintenir

[3] Cette entente est identique[4] à celle qui accompagnait le dernier avis de grève du syndicat, en vue de la grève exercée le 1er novembre dernier. Celle-ci a été jugée suffisante par le Tribunal le 30 octobre précédent[5], à l'issue d'une audience tenue de façon exceptionnelle[6].

[4] Essentiellement, les parties ont déterminé, par entente, que le maintien du transport adapté à la population était suffisant durant la fin de semaine, soit le samedi et le dimanche, pour ne pas mettre en danger la santé ou la sécurité publique. Les transports de surface et souterrains, soit les dessertes d'autobus et de métro, seront à l'arrêt complet pendant cette période. En cas de situations exceptionnelles ou imprévues pouvant présenter un caractère de danger pour la santé ou la sécurité, le syndicat s'engage à offrir la main-d'œuvre nécessaire pour y pallier.

---

1 Art. 111.0.23 du *Code du travail*, RLRQ, c. C-27, le Code.

2 Jointe à la présente.

3 Négociée conformément à l'article 111.0.18 du Code.

4 Il s'agit d'une entente qui prévoit les services à maintenir pour les 7 jours de la semaine, mais le Tribunal n'est saisi que de l'évaluation de la suffisance des services essentiels pour la grève de 48 heures, tenue la fin de semaine du 15 au 17 novembre.

5 2025 QCTAT 4431 (la décision du 30 octobre).

6 En effet, lorsqu'une entente est conclue entre les parties, le Tribunal n'entend pas celles-ci en audience et rend sa décision sur dossier afin d'évaluer la suffisance des services essentiels qui y sont prévus, à moins de circonstances exceptionnelles comme celles qui prévalaient dans le dossier de la grève du 1er novembre (par. 3 et 8 à 10 de la décision du 30 octobre).

[5] En raison d'une certaine confusion découlant de propos rapportés par les médias au sujet d'une absence d'entente, le Tribunal demande des précisions à la STM quant à sa position au regard du document joint à l'avis de grève. La STM confirme alors avoir conclu une entente avec le syndicat le 9 avril dernier en vue des grèves à venir. Elle souligne toutefois qu'elle la juge désormais insuffisante pour la grève de la fin de semaine des 15 et 16 novembre 2025.

[6] Cette position constitue un changement de cap alors que la grève annoncée était clairement envisagée. En effet, cette entente visait la grève du 1er novembre, mais aussi les grèves à venir, tant durant la semaine que la fin de semaine[7]. Au surplus, et comme le rapporte la décision du 30 octobre aux paragraphes 46 à 52, cette entente est le résultat d'un important travail des parties qui ont fait des vérifications rigoureuses et approfondies avant de la conclure après cinq rencontres pour la négocier.

[7] Ainsi, la STM a analysé les impacts de la grève sur les déplacements qu'elle assure aux clients, les alternatives possibles et a fait un scénario sur les effets de la grève sur la congestion routière.

[8] Les parties ont aussi consulté des experts, utilisé les données de l'organisme responsable de la mobilité, soit l'Autorité régionale de transport métropolitain (L'ARTM) pour tenir compte des habitudes et du type de déplacement des usagers.

[9] Plus précisément, l'analyse d'une interruption de service la fin de semaine démontre que l'achalandage de la STM diminue du tiers durant cette période pour laquelle il n'y a pas d'heure de pointe. D'ailleurs, la moitié des déplacements sont effectués pour les loisirs. Elles ont aussi pris en compte les prévisibles évènements sportifs.

[10] Quant aux effets de l'interruption du transport sur la santé ou la sécurité publique, la décision du 30 octobre fait état, aux paragraphes 50 à 56, des nombreuses vérifications de la STM auprès de différents intervenants avant de conclure son entente avec le syndicat[8]. C'est ainsi que le Service des incendies de Montréal, le Centre de la sécurité civile de Montréal, le Service de la diversité et de l'inclusion sociale de Montréal et Urgences Santé ont été consultés pour s'assurer des impacts sur la santé ou la sécurité publique.

[11] Aucun de ces Services et Centre ne sont intervenus dans le cadre de la présente audience, pas plus que dans le cadre de celle portant sur l'avis de grève du 1er novembre ou lors des trois autres avis de grève communiqués par le Syndicat du transport

---

7 Rien dans le Code n'interdit aux parties de convenir d'une entente prévoyant les services essentiels pour différentes grèves à venir et de déposer la même entente avec chaque avis de grève.

8 Par. 50 à 56 de la décision du 30 octobre.

de Montréal (CSN) pour celles des salariés d'entretien. Aucune demande de redressement n'a non plus été présentée lors de ces jours de grèves. Au contraire, dans la décision[9] du 29 octobre 2025 portant sur l'évaluation de la liste des services essentiels à rendre pendant les 28 jours de grève prévus pour les salariés d'entretien, il est précisé qu'aucun problème mettant en danger la santé ou la sécurité publiques n'a été signalé en lien avec ces grèves. Pourtant, plusieurs périodes d'interruption complète du transport de surface et souterrain sont survenues à ces occasions.

[12] Cela étant, une même entente peut valoir pour plusieurs grèves, mais le Tribunal doit l'évaluer, pour chacune d'entre elles. La durée et le moment où elle s'exécute pourraient, par exemple, l'amener à la juger insuffisante. Ainsi, dans le cas présent, le Tribunal doit vérifier si elle est toujours suffisante après la tenue de la grève du 1er novembre dernier.

Les demandes d'intervention

[13] Dans le présent dossier, le Tribunal a reçu des demandes d'intervention d'Aéroports de Montréal, ADM, de la FADOQ – Région île de Montréal, de la Société du parc Jean-Drapeau (SPJD), de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) et de l'organisme Trajectoire Québec. Le Tribunal leur a demandé de produire leurs observations écrites et des déclarations assermentées qui font partie du dossier. Ces intervenants étaient également présents lors de l'audience.

[14] Le Tribunal a aussi reçu les préoccupations écrites de la Direction générale de la santé publique de Montréal (DRSP), sans demande d'intervention ni déclaration assermentée. Elle était absente lors de l'audience.

[15] À la Suite à des appels à tous faits par la STM, de nombreuses plaintes et commentaires de citoyens ou organismes ont été transmis au Tribunal. Puisqu'il ne s'agit pas d'intervention[10], ils ne seront pas traités dans la présente décision.

L'encadrement juridique applicable

[16] En regard de la grève qui nous concerne, soit celle de 48 heures prévue la fin de semaine du 15 au 17 novembre 2025, l'encadrement juridique que le Tribunal doit appliquer est le même que celui qui prévalait lors de la grève du 1er novembre dernier, puisque les pouvoirs du Tribunal prévus au Code n'ont pas été élargis par le législateur depuis.

---

9 *Syndicat du transport de Montréal (CSN)* et *Société de transport de Montréal*, 2025 QCTAT 4403.

10 Art. 3 et 47 des *Règles de preuve et de procédure du Tribunal administratif du travail*, RLRQ, c. T- 15.1, r. 1.1.

[17] En effet, la *Loi visant à considérer d'avantage les besoins de la population en cas de grève et de lock out*[11] (la Loi 14), qui modifie le notamment le Code, n'est pas encore en vigueur, si bien que le Tribunal ne détient pas le pouvoir de l'appliquer.

[18] Le Tribunal comprend l'exaspération de la population qui se sent prise en otage par un conflit qui perdure entre la STM et ses salariés représentés par différents syndicats et que l'effet simultané de plusieurs grèves[12] puisse leur causer de nombreuses difficultés et inquiétudes.

[19] Toutefois, il s'agit ici d'évaluer si l'entente convenue entre les parties relativement à cette interruption de service d'une durée de 48 heures[13] la fin de semaine prévoit le maintien de services essentiels suffisants pour que la santé ou la sécurité publique ne soit pas mise en danger[14]. Cette analyse se fait dans le contexte où la liberté d'association des salariés prévue par la *Charte des droits et libertés*[15] qui comprend celui d'exercer une grève, un droit constitutionnalisé par la Cour suprême[16], doit être préservée.

[20] Si le Tribunal conclut qu'ils sont insuffisants, il peut faire les recommandations qu'il juge appropriées afin de modifier l'entente. Il peut également ordonner à l'association accréditée de surseoir à l'exercice de son droit à la grève jusqu'à ce qu'elle lui ait fait connaître les suites qu'elle entend donner à ces recommandations.

[21] Le Code favorise toutefois la détermination des services essentiels par les parties elles-mêmes qui ont l'obligation de tenter de les négocier pour respecter les obligations qui y sont prévues[17]. Elles sont d'ailleurs les mieux placées pour les évaluer, étant donné notamment les nombreux enjeux techniques et complexes qui sont soulevés par un tel arrêt de travail. Le Tribunal accorde ainsi dans son analyse une importance certaine à l'entente convenue entre les parties.

---

11 LQ 2025, c 14.

12 En plus de la grève du 1er novembre des chauffeurs, les employés de l'entretien du Syndicat du transport de Montréal (CSN) ont exercé deux grèves dans les derniers mois, une première de 9 jours, une seconde de 14 jours et une troisième de 28 jours était en cours, mais a été suspendue le 12 novembre 2025.

13 Sauf pour le transport adapté qui est offert complètement en tout temps.

14 Art. 111.0.19 du Code.

15 Art. 3 de la *Charte des droits et libertés de la personne*, RLRQ, c. C-12 (la Charte).

16 *Saskatchewan Federation of Labour* c. *Saskatchewan*, 2015 CSC 4 (l'arrêt Saskatchewan).

17 Art. 111.0.19 du Code

LA QUESTION EN LITIGE

[22] Dans la présente décision, le Tribunal doit donc disposer de la question qui suit :

- Les services prévus à l'entente conclue entre les parties sont-ils suffisants pour éviter de mettre en danger la santé ou la sécurité publique lors de l'exercice d'une grève de fin de semaine d'une durée de 48 heures se déclenchant le 15 novembre à 4 h 00 et se terminant le 17 novembre 2025 à 3 h 59?

[15] Le Tribunal conclut par l'affirmative et déclare que les services essentiels qui y sont prévus sont suffisants.

LE PROFIL

[23] La décision du Tribunal du 30 octobre a été rendue il y a moins de deux semaines. Elle comporte le profil de la STM, aux paragraphes 16 à 39, auxquels le Tribunal réfère les parties. Il suffit de rappeler ici que la STM exploite un réseau de transport en commun intégré et complexe en raison de sa taille, de sa diversité et des nombreux services offerts. Elle assure les services d'autobus, de minibus, de taxis collectifs et de métro en ayant pour mission de favoriser et d'organiser les déplacements par transport collectif des personnes voyageant sur le territoire de l'île de Montréal.

[24] Accrédité depuis le 2 mars 1973, le syndicat y représente « *Tous les chauffeurs d'autobus, tous les opérateurs de métro et tous les employés des services connexes au transport (comprenant notamment les changeurs, gareurs, pointeurs et préposés aux renseignements et préposés - centres de services), à l'exclusion de ceux automatiquement exclus par la loi.* ». Cette unité de négociation regroupe plus de 4 500 salariés sur un total de plus de 10 000 employés syndiqués et non syndiqués œuvrant à la STM.

[25] En cas de grève, les parties sont assujetties à l'obligation de maintenir des services essentiels[18] et leur dernière convention collective est expirée depuis le 5 janvier2025.

L'ANALYSE

LES SERVICES PRÉVUS À L'ENTENTE CONCLUE ENTRE LES PARTIES SONT-ILS SUFFISANTS POUR ÉVITER DE METTRE EN DANGER LA SANTÉ OU LA SÉCURITÉ PUBLIQUE LORS DE L'EXERCICE D'UNE GRÈVE DE FIN DE SEMAINE D'UNE DURÉE DE 48 HEURES SE DÉCLENCHANT LE 15 NOVEMBRE 2025 À 4 H 00 ET SE TERMINANT LE 17 NOVEMBRE À 3 H 59?

---

18 *Société de transport de Montréal* et *Syndicat du transport de Montréal (CSN)*, 2024 QCTAT 3456.

[26] D'abord, rappelons que le droit d'associations est un droit constitutionnel garanti par la Charte et que le droit de grève a été constitutionnalisé par la Cour suprême dans l'arrêt Saskatchewan, en déterminant qu'il constitue une de ses composantes.

[27] Toutefois, ce droit doit être restreint lorsque « *la grève peut avoir pour effet de mettre en danger la santé ou la sécurité publique* »[19], cette limite au droit de grève est incontournable, mais c'est aussi la seule prévue par le *Code du travail* au moment de signer ces lignes.

[28] Le Tribunal doit s'assurer que la santé ou la sécurité de la population n'est pas mise en danger, mais il a aussi pour mission de préserver la liberté d'association des salariés et leur droit de pouvoir exercer la grève[20]. Le maintien de services essentiels est une restriction à un droit constitutionnel qui doit donc s'interpréter restrictivement.

[29] La jurisprudence majoritaire du Tribunal, distingue donc la notion de « *danger* », prévue au Code, du simple risque et conclut qu'un danger implique une « *menace évidente, imminente, réelle pour la vie, la sûreté, la santé ou la sécurité de la population* »[21]. C'est ce que le Tribunal applique ici.

[30] La STM soutient que le Tribunal fait une interprétation trop restrictive de la notion de danger puisque que l'arrêt Saskatchewan utilise différentes définitions de la notion de services essentiels qui les assimilent à ceux qui pourraient mettre en péril la vie, la sécurité ou la santé et que le Code, aux articles 111.10 et 111.0.17, définit que les services essentiels sont ceux que dont l'interruption peut avoir pour effet de mettre en danger la santé et la sécurité publique. Il s'agit donc d'une possibilité, d'un risque, soit d'un danger dont la matérialisation est possible.

[31] Le Tribunal discute de cet argument de façon très élaborée dans la décision *Réseau de transport de la Capitale et Syndicat des salariés(ées) d'entretien du RTC, CSN inc.* [22]. Cette décision, à laquelle le Tribunal réfère le lecteur, indique notamment que la notion élargie de services essentiels proposée dans cette affaire comme en l'espèce, revient à imposer des services de fonctionnement minimum et va donc au-delà de la définition prévue au Code et qu'une interprétation de la notion de « danger », moins restrictive que celle retenue par le Tribunal 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*

---

19 Art. 111.0.17.

20 *Saskatchewan Federation of Labour* c. *Saskatchewan,* 2015 CSC 4.

21 *Réseau de transport de la Capitale* c. *Syndicat des employés du transport public du Québec Métropolitain inc.,* 2023 QCTAT 2525; (*FIQ -Syndicat des professionnelles en soins de l'Est-de-l'Île-de-Montréal* et *Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de l'Est-de-l'Île-de-Montréal*, 2023 QCTAT 2505).

22 2024 QCTAT 4157 aux par. 21 à 42.

significative sur celles-ci, ni que son raisonnement reflète les répercussions importantes que cette décision peut avoir »[23].

[32] Cette interprétation de la notion de danger est appliquée depuis que la compétence en matière d'assujettissement au maintien des services essentiels dans un service public a été confiée au Tribunal en 2019. À nouveau, ces dispositions n'ont fait l'objet d'aucune modification législative et ce, malgré l'interprétation restrictive qu'en fait le Tribunal. Le législateur a choisi d'instaurer d'autres limites au droit de grève par la Loi 14 non applicables à ce jour.

[33] Rappelons que les salariés syndiqués à l'emploi de sociétés de transport bénéficient du droit de faire la grève, contrairement à d'autres salariés qui en sont expressément privés par le *Code du travail* à cause de la nature de leurs fonctions[24]. Le Tribunal a décidé à plusieurs reprises que ce n'est pas le transport des usagers par les sociétés de transport en commun qui constitue en tant que tel un service essentiel pour éviter de mettre en danger la santé ou la sécurité publique. Il s'agit plutôt d'examiner si son interruption peut avoir pour effet de la mettre en danger[25].

[34] Le Tribunal examinera donc si les enjeux soulevés par les intervenants sont de cette nature et analysera, par la suite, la preuve des dangers allégués par la STM.

Les enjeux soulevés par ADM

[35] ADM intervient pour requérir le maintien de la ligne d'autobus 747 vers l'aéroport YUL, comme il l'a fait à l'annonce de la grève du 1er novembre et sur la base des mêmes faits.

[36] Il soutient que la décision du Tribunal du 30 octobre, portant sur les services essentiels à maintenir lors de cette grève, ne fait pas mention des décisions du Conseil canadien des relations du travail[26], plaidées à cette occasion. Pourtant, celles-ci

---

23 Par. 42 de la décision précitée, citant l'arrêt *Commission scolaire francophone des Territoires du Nord-Ouest* c. *Territoires du Nord-Ouest (Éducation, Culture et Formation)*, 2023 CSC 31, par. 69.

24 C'est le cas des pompiers et des policiers, art. 105 du Code.

25 Dans le cadre de l'évaluation des services essentiels à maintenir, voir notamment *Syndicat du transport de Montréal (CSN)* c. *Société de transport de Montréal*, précitée, note 6, par. 38. Dans le contexte de l'assujettissement : *Réseau de transport de la Capitale* c. *Syndicat des employés du transport public du Québec Métropolitain inc., précitée note 10, par. 35; Autobus Fleur de Lys, division Shawinigan i*nc. c. *Syndicat des salariés d'entreprises en transport par autobus de la région de la Mauricie-Centre-du-Québec (CSD)*, 2020 QCTAT 2619.

26 *Aéroport de Montréal*, 1999 CCRI 23; Nav CANADA, 2002 CCRI 168; - Halifax International *Airport Authority* et *Alliance de la Fonction publique du Canada*, 2024 CCRI 1117.

déterminent que l'aéroport doit maintenir ses services à 100 % pour répondre à des situations d'urgence et ceux qu'elle offre visent à assurer la sécurité du public.

[37] La décision du 30 octobre ne mentionne pas précisément ces décisions, mais le Tribunal répond à cet argument comme suit au paragraphe 68 :

> Le Tribunal comprend que de nombreux travailleurs de l'aéroport remplissent des services visant à protéger la santé ou la sécurité publique comme l'affirme ADM. Toutefois, le fait qu'ils puissent arriver en retard ou avoir de la difficulté à s'y rendre ne crée pas en soi un danger imminent à la santé ou à la sécurité publique. D'une part, cet argument a déjà été rejeté pour les salariés de la santé et des services sociaux qui assurent également des services essentiels. Il a été plutôt été qualifié d'inconvénient important. D'autre part, la preuve ne révèle pas qu'une grève de 24 h un samedi interrompra leur capacité à rendre leurs services.

[38] Ainsi, le Tribunal a déjà disposé de tous les arguments d'ADM. Le Conseil canadien des relations du travail décide que l'aéroport est un service essentiel et doit demeurer ouvert 24 heures sur 24, mais l'interruption du service de navette qui le dessert ne met pas en danger la santé ou la sécurité publique pour autant et la décision explique bien en quoi[27].

[39] La décision du 30 octobre du Tribunal a disposé de tous les arguments[28] d'ADM et, en l'absence de faits nouveaux, il n'y a pas lieu d'y revenir.

Les enjeux soulevés par FADOQ

[40] La FADOQ – Région Île de Montréal intervient pour faire valoir les conséquences de la grève sur les personnes aînées et leurs préoccupations. Elle souligne qu'une part importante d'entre elles dépendent du transport collectif pour leur autonomie, leur santé et leur participation sociale. Elle souligne leur isolement et l'impact de la grève sur les personnes utilisant le transport adapté.

[41] Il s'agit d'enjeux importants et les personnes aînées doivent être au cœur des préoccupations de la société en général. Cependant, la FADOQ n'indique pas précisément en quoi cette grève d'une fin de semaine est une menace imminente pour la vie, la santé ou la sécurité de ses membres. Elle ne signale aucune situation de cet ordre ayant découlé de la grève du samedi 1er novembre, et ne fournit pas de déclaration assermentée à cet effet.

---

27 Voir par. 33 de la présente décision et note 25.

28 Par. 57 à 69 de la décision du Tribunal du 30 octobre.

[42] Enfin, contrairement à ce que semble indiquer la FADOQ, l'entente prévoit que les services de transport adaptés sont maintenus.

Les enjeux soulevés par SPJD

[43] La Société du parc Jean-Drapeau intervient pour exposer les répercussions sur l'accessibilité aux îles St-Hélène et Notre-Dame par les travailleurs et visiteurs, vu son état d'isolement, ainsi que les risques au niveau de la sécurité de ses services publics. Elle estime qu'en cas d'urgence médicale ou de malaise nécessitant une évacuation rapide, l'absence de transport en commun compromettrait directement la capacité d'intervention des services d'urgence. Elle estime impératif que des mesures soient envisagées afin de rétablir un accès fonctionnel au site, bien qu'aucun évènement majeur n'y soit prévu aux dates visées par la grève du 15 et 16 novembre.

[44] L'accessibilité au site par les travailleurs et les visiteurs est de l'ordre de l'inconvénient. Les services d'urgence peuvent se rendre sur les Îles et ceux-ci ont été consultés lors de la négociation de l'entente. Aucune preuve ne démontre que la suspension des services de la STM pour une fin de semaine mettra en danger la santé ou la sécurité publique ou qu'il est survenu un évènement de cet ordre lors de la grève du 1er novembre.

[45] Par ailleurs, l'entente prévoit spécifiquement que si un évènement majeur y était tenu, les services requis pour assurer la santé et la sécurité seront maintenus et que les parties discuteront de la manière dont cela se déploiera. Cela est suffisant pour éviter de mettre en danger la santé ou sécurité publique.

Les enjeux soulevés par ARTM

[46] L'Autorité régionale de transport métropolitain intervient pour le compte de tous les usagers des transports en commun. Elle est d'avis que la notion de services essentiels doit être ajustée et contextualisée pour inclure les drames humains et financiers. Le rajout d'une grève supplémentaire à celle des employés de l'entretien déjà en cours est à proscrire à son avis parce que les effets cumulatifs[29] ont un impact sévère sur les usagers.

[47] La présente décision dispose de cet argument dans les paragraphes qui précèdent. Seuls les effets de la grève sur la santé ou la sécurité publique peuvent être pris en compte par le Tribunal, dans le présent cas Il n'y a pas lieu d'y revenir plus amplement.

---

29 La grève des employés de soutien de la STM est suspendue depuis le 12 novembre.

[48] ARTM soulève également un enjeu entourant les portes ouvertes de la section du REM de la ligne de Deux-Montagnes, prévue les 15 et 16 novembre. Elle allègue que de nombreux usagers et curieux voudront emprunter cette nouvelle ligne. À cette occasion, il serait possible qu'il y ait des interruptions de services en raison d'une défaillance du REM et demande donc qu'un service de navette soit rendu disponible pendant les heures d'opération de celui-ci.

[49] Il s'agit d'un évènement facultatif pour la population dont l'annulation, le cas échéant, ne représenterait aucun danger pour la santé ou la sécurité publique. Le fait que des curieux décident d'essayer cette nouvelle ligne, si l'évènement est tenu, est un choix personnel pour lequel aucun danger réel pour la santé et la sécurité publique n'a été démontré.

[50] ARTM prétend que l'arrêt Saskatchewan n'a pas nécessairement constitutionnalisé le droit de grève, puisqu'il comportait des dissidences. Cette prétention apparait contraire à l'état du droit. La Cour suprême l'a clairement établi dans cet arrêt suivi unanimement par la jurisprudence du Tribunal et des Tribunaux de droit commun[30].

[51] Il soulève aussi que le Tribunal doit intervenir en prévention avant que la grève ne se termine en bain de sang. De telles prétentions, générales et non contextualisées ne peuvent être retenues. Le Tribunal exerce ses pouvoirs en fonctions des faits. Or, l'argumentation écrite de l'ARTM et les déclarations assermentées produites ne font mention d'aucun évènement pouvant supporter de telles craintes. On y mentionne plutôt des inconvénients pour les usagers du transport en commun.

[52] Rappelons d'ailleurs que s'il survenait une situation exceptionnelle ou imprévue pouvant mettre en danger la santé ou la sécurité, l'entente prévoit que le Syndicat s'engage à fournir la main-d'œuvre nécessaire.

Les enjeux soulevés par Trajectoire Québec

[53] Trajectoire Québec est l'association nationale reconnue qui intervient dans la représentation des citoyens et la promotion de leurs intérêts en matière de transports collectifs partout au Québec. Elle intervient pour démontrer les impacts de la grève sur la santé de la population à risque. Elle allègue qu'il y a augmentation du niveau de stress lié aux déplacements ainsi que le stress financier, la baisse de l'achalandage

30 Procureur général du Québec c. Centrale des syndicats démocratiques (CSD), 2025 QCCA 216 au par. 99, requête pour autorisation de pourvoi à la Cour suprême rejetée (C.S. Can., 2025-09-18) 41781; Fraternité des policiers et policières de Montréal c. Procureur général du Québec, 2024 QCCA 1106, au par. 69.

des banques alimentaires et l'annulation de rendez-vous médicaux lors des grèves des employés d'entretien de la STM.

[54] Le Tribunal est sensible à ces enjeux de société qui débordent toutefois largement du cadre d'analyse de la présente décision. Au surplus, ces allégations générales ne permettent pas d'identifier un réel danger pour la santé ou la sécurité publique en raison de l'interruption de service la fin de semaine des 15 et 16 novembre.

[55] Elle soulève également les risques relatifs à la sécurité, liés notamment aux débordements sur la place publique qui pourrait être causés par les partisans des Canadiens de Montréal le dimanche 16 novembre. Elle craint une hausse d'accidents de vélo vu l'augmentation du trafic lors des heures de pointe et la présence de cyclistes inexpérimentés.

[56] Aucun enjeu réel n'a été signalé par les Canadiens de Montréal ou par Urgence santé pour le 16 novembre. Quant à l'augmentation du risque d'accident de vélo, il a été démontré qu'il n'y a pas d'heures de pointe la fin de semaine[31].

Les préoccupations ou enjeux soulevés DRSP et la preuve de la STM sur la santé publique

[57] La Direction régionale de la santé publique de Montréal fait part de ses préoccupations au niveau de la santé publique, notamment pour les usagers dépendant du transport en commun au quotidien pour bénéficier des services élémentaires de santé, d'alimentation, de travail et d'éducation. Elle souligne également que l'interruption risque d'accentuer les barrières de mobilité pour les populations plus vulnérables qui n'ont pas d'autres options.

[58] Les préoccupations générales de la DRSP ne sont pas appuyées de données spécifiques portant sur les impacts réels d'une grève de 48 heures, tenue durant la fin de semaine et puisqu'elle n'est pas intervenue, aucune précision supplémentaire n'a été fournie au Tribunal.

[59] La STM produit une lettre de la présidente directrice générale du Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux du Centre-Sud de l'île de Montréal qui explique de façon générale, au nom de la table des présidents-directeurs généraux des centres intégrés de santé et de services sociaux, que leurs établissements sont ouverts 24 h sur 24, 7 jours sur 7 et que leur fonctionnement repose sur le travail de milliers de travailleurs, notamment la fin de semaine. Elle affirme que l'interruption complète

---

31 Voir par. 9 de la présente décision.

du transport collectif durant deux jours consécutifs aurait des effets majeurs sur la prestation sécuritaire et continue de ces services.

[60] Aucun établissement de santé n'est intervenu pour produire des informations précises, ce qui aurait pu éclairer le Tribunal. La lettre déposée par la STM ne fournit aucun élément spécifique relatif aux effets concrets d'une grève de fin de semaine. Un danger imminent pour la santé ou la sécurité publique n'a pas été démontré.

[61] La STM produit la déclaration assermentée de la directrice de Service de la diversité et de l'inclusion sociale, qui affirme que la mobilité est un droit fondamental nécessaire pour exercer d'autres droits essentiels, comme celui de travailler ou de se loger. Elle réfère à des statistiques sur le nombre de personnes qui vivent sous le seuil de la pauvreté, précisant qu'elles ne peuvent acheter de voiture et qu'étant privées de transport en commun, elles n'ont pas d'autres moyens pour se rendre au travail ou répondre à leurs besoins urgents.

[62] Ici encore, cette déclaration assermentée porte sur une opinion et des arguments et non pas sur des faits qui se rapportent au dossier.

[63] La STM fournit notamment des statistiques générales sur les habitudes de transport, des études sur les inégalités sociales, des sondages de satisfaction, des extraits de site Internet au sujet de l'utilisation de banques alimentaires au Québec, des entrevues réalisées à la radio ou à la télé et des plaintes reçues sur ses réseaux sociaux qui font surtout part du mécontentement et des désagréments vécus par la population relativement à toutes les grèves des salariés de la STM, des revues médiatiques et des statistiques de travail à domicile.

[64] Ces documents présentent un intérêt certain. Toutefois, ils sont, soit de l'ordre du ouï-dire ou de l'opinion ou dénoncent de façon trop générale des problèmes de société certes importants, mais qui ne présentent aucun élément concret relativement au danger pour la santé ou la sécurité publique que représente une grève de 48 heures la fin de semaine. Ces documents ne permettent pas de conclure qu'un danger pour la santé ou la sécurité publique impose de limiter le droit de grève protégé par la constitution.

[65] À ce sujet, la STM invoque une décision de 2004 du Conseil des services essentiels[32], maintenant intégré au Tribunal, qui concluait que l'absence de transport en commun la fin de semaine était susceptible de mettre en danger une partie de la population, soit celle qui est la plus démunie, en l'empêchant d'accéder aux soins et services sociaux.

---

32 *Réseau de transport de la capitale* et *Syndicat des employés du transport public du Québec métropolitain inc. (CSN)*, [2004] AZ-50277938 (C.S.E.).

[66] Dans cette affaire, l'employeur et le syndicat des chauffeurs d'autobus avaient convenu de maintenir certains services, 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 uniquement pour la semaine et a recommandé que les mêmes services soient aussi offerts la fin de semaine.

[67] Cette décision a été rendue avant l'arrêt Saskatchewan et elle a fait l'objet d'une vive critique du professeur Jean Bernier en 2018[33], qui y constatait une dérive vers un service minimum de fonctionnement. Cette interprétation trop large de la notion de « *services essentiels* » et accessoirement de celle de « *danger* » prête flanc, estime-t-il, à des problèmes relatifs à 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?* » Partant, une interprétation trop large pourrait poser un problème vis-à-vis du devoir qui incombe au Tribunal, conformément à l'arrêt *Doré* c. *Barreau du Québec*[34], 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 libertés* dans l'exercice d'un pouvoir discrétionnaire qui lui est conféré par la loi.

[68] Finalement, cette décision du Conseil des services essentiels a été écartée par le Tribunal dans l'affaire Autobus Fleur de Lys[35] et dans la Décision l'affaire Réseau de transport de la Capitale et Syndicat des employés du transport public du Québec Métropolitain inc.[36]. La même conclusion s'impose aujourd'hui.

La banque alimentaire de Multicaf

[69] Jean-Sébastien Patrice, directeur général de l'organisme, témoigne devant le Tribunal des impacts concrets de la grève des chauffeurs du 1er novembre sur les activités de la banque alimentaire.

[70] Cet organisme offre un service de sécurité alimentaire dans le quartier Côte-des-Neiges, qui dessert plus de 11 000 personnes. Il explique que, selon Moisson Montréal, Multicaf est l'organisme qui distribue le plus grand nombre de denrées alimentaires

---

33 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.

34 [2012] 1 R.C.S. 395.

35 *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.

36 2023 QCTAT 2525, par. 403.

au Québec et qui offre du soutien alimentaire de 1re ligne au plus grand nombre de personnes.

[71] Il s'agit de services offerts à la population qui vit sous le seuil de la pauvreté et pour qui l'aide alimentaire est de première nécessité. Ces personnes sont dépendantes de ces services puisque la majorité de leur budget est consacré au logement et qu'ils n'ont plus suffisamment de moyens financiers pour s'alimenter.

[72] Cet organisme offre deux grands services, soit celui de distribution de repas, et celui de l'épicerie solidaire où les personnes vulnérables choisissent des produits alimentaires gratuits, comme ils le feraient dans un commerce, ce qui assure de les traiter avec dignité.

[73] L'épicerie solidaire est ouverte du lundi au samedi de 9 h à 16 h. Le service offert le samedi est dédié à ceux qui travaillent durant la semaine.

[74] Le service de repas est une cafétéria communautaire servant les déjeuners et les dîners. Les enfants y mangent gratuitement et les adultes déboursent 2.50 $ pour le dîner, mais seulement si leur budget le leur permet. Celui-ci n'est offert que la semaine, du lundi au vendredi, de 9 h à 16 h, et n'a pas vraiment été impacté par la grève du samedi 1er novembre.

[75] Monsieur Patrice explique qu'il était absent lors de la grève du 1er novembre et durant la semaine qui a suivi, mais que, selon le système informatique de l'organisme et ce que lui ont rapporté ses employés, ce samedi-là, seules 50 personnes se sont présentées pour le service d'épicerie solidaire, alors que 500 personnes se prévalent de ce service habituellement. Il précise que les membres viennent chercher des denrées alimentaires pour toute leur famille, ce qui fait en sorte que c'est un nombre de personnes encore plus grand qui n'ont pas eu accès à de la nourriture ce jour-là.

[76] Il précise que la clientèle que son organisme dessert est souvent allophone et non connectée aux services Internet. N'ayant pas eu connaissance de la grève du samedi 1er novembre, elle n'a donc pas pu se déplacer dans les jours précédents pour bénéficier de ce service et a été prise au dépourvu pour s'alimenter.

[77] Selon lui, l'effet combiné de la grève des employés d'entretien et de celle des chauffeurs s'est fait sentir à partir du mardi 4 novembre en créant une surcharge pour l'organisme. En effet, la plus grande partie des membres utilisant les services de son organisme sont venus chercher leurs aliments le matin et en fin de journée aux heures de pointe, puisque le transport n'est offert qu'à des heures précises et qu'ils n'avaient pas pu s'approvisionner le samedi 1er novembre.

[78] Plus précisément, il relate que, le lundi suivant la grève, il y a eu peu d'achalandage, soit moins qu'à l'habitude, mais qu'à partir du mardi 4 novembre, l'organisme s'est retrouvé dans la même situation qu'à l'époque de l'épidémie de COVID qui a créé une explosion de demandes. Ainsi, des files d'attente d'une durée de 1 h 30 se sont formées aux heures de pointe du matin et de l'après-midi pour le service d'épicerie solidaire et les employés ne sont pas arrivés à servir tout le monde parce que certaines personnes sont parties avant d'être servies. Monsieur Patrice n'était pas présent, mais il suppose que celles-ci ne pouvaient plus attendre ou ne voulaient pas manquer leur autobus ou leur métro.

[79] L'organisme a choisi de fermer l'épicerie solidaire le samedi 8 novembre pour affecter ses employés de fin de semaine aux heures de pointe de la semaine, soit les 5, 6 et 7 novembre afin d'offrir plus de services, et ce, même si aucune grève ne l'obligeait à le faire. Il souligne que, malgré cette décision, l'attente est demeurée longue.

[80] La preuve ne révèle pas si l'organisme a distribué moins de nourriture que d'habitude durant cette semaine-là ou si elle a desservi moins de gens. Le Tribunal ignore donc si certains membres n'ont pas reçu leurs provisions alimentaires en raison de la grève du 1er novembre ou s'ils ont pu se la procurer plus tard en semaine.

[81] Monsieur Patrice rapporte que certaines personnes ont choisi de quitter la file, ce qui est certes regrettable. Il s'agit d'une situation difficile pour des personnes en situation précaire qui leur cause certainement plusieurs soucis, mais cela ne démontre pas un danger pour la santé et sécurité publique, puisque rien n'indique qu'il n'aurait pas pu se procurer des aliments en attendant plus longtemps ou en se présentant une autre journée.

[82] Monsieur Patrice indique que, si la grève des chauffeurs est maintenue, cela fera en sorte qu'il décidera de fermer l'organisme le samedi 15 novembre afin d'affecter judicieusement son personnel aux heures de semaines. D'ailleurs, en vue de cette fermeture, les salariés de fin de semaine sont déjà prévus à l'horaire de cette semaine.

[83] Selon lui, s'il y a des transports minimaux, sans préciser lesquels, le samedi 15 novembre, l'organisme ouvrirait ses portes, ce qui éviterait les débordements en semaine. Or, la semaine est déjà commencée et son personnel est déjà affecté aux heures de travail de la semaine. L'organisme a adopté des mesures d'atténuation en fermant le samedi pour servir ses membres en raison de l'achalandage accru en semaine.

[84] Précisons que la notion de services requis minimalement n'est pas un critère à analyser au regard de l'article 111.0.19 du Code. Dans notre affaire, c'est le critère de danger pour la santé et la sécurité publique qui est de mise.

[85] Il est plausible que les gens n’aient pas été informés de la grève du 1er novembre et que cela ait causé une congestion du mardi au vendredi suivant. Par contre, on ignore pourquoi la clientèle était peu présente le lundi, qui a été moins achalandé que d’habitude, alors qu’il n’y avait aucune fermeture de service.

[86] L’organisme ayant été fermé les samedis 1er (la grève) et 8 novembre (par décision) et ayant déjà prévu de fermer le samedi 15 novembre, il est plus que probable que les membres savent déjà à quoi s’en tenir et qu’ils se répartiront cette semaine, cette fois du lundi au vendredi, d’autant que les employés d’entretien suspendent leur grève dès le mercredi 12 novembre, faisant en sorte que le transport sera pleinement repris en semaine et que l’achalandage sera réparti tout au long de la journée. La population visée est certes mieux informée de la fermeture de l’organisme le 15 novembre et pourra prévoir ses déplacements à l’organisme en semaine. D’autres adaptations que celles choisies par l’organisme pourraient aussi être mises en place, comme celle de prolonger légèrement les heures d’ouverture en semaine, par exemple.

[87] Naturellement, la nécessité s’alimenter est un besoin vital et le fait de ne pas bénéficier de services pour accéder à de la nourriture peut évidemment constituer un danger à la santé ou la sécurité publique en ce qui concerne la population vulnérable desservie par l’organisme. La note technique de la STM de juin 2024 produite par sa direction planification et développement des réseaux, Service essentiel en cas de grève, indique d'ailleurs que les personnes à faibles revenus sont surreprésentées quant à l’utilisation des services de la STM. Aussi, les données de Statistiques Canada et de l’observatoire québécois des inégalités du mois d’octobre 2025 démontrent que la hausse des prix du logement et de l’alimentation touche particulièrement les familles à faibles revenus, ce qui contribue à l’augmentation marquée de l’insécurité alimentaire.

[88] Il s’agit donc d’un problème collectif.

[89] Il est certes dérangeant et insécurisant à plusieurs égards de ne pas pouvoir faire son épicerie communautaire le samedi, mais, puisque d’autres plages horaires le permettent en semaine, les longues files, bien qu’exaspérantes, ne permettent pas de constater une menace évidente, imminente, réelle pour la vie, la sûreté, la santé ou la sécurité de la population. Il est aussi probable que ces files d’attente diminueront puisque la suspension de la grève des employés d’entretien permettra aux membres de l’organisme de s’y rendre à d’autres moments qu’aux heures de pointe durant la journée.

[90] Cette conclusion peut être lourde de conséquences pour des personnes à faibles revenus qui souffrent d’insécurité alimentaire. Mais, au risque de se répéter, le Tribunal est lié par le Code tel qu’actuellement rédigé et il doit limiter la grève uniquement face à un danger pour la santé ou la sécurité publique.

[91] Ainsi, la situation exposée dans cette section ne dénote pas un danger imminent d'autant que les membres de l'organisme sont désormais, de toute évidence, informés qu'ils doivent changer leurs habitudes d'accès à ces services alimentaires en raison de la grève de 48 heures de la fin de semaine et qu'ils pourront les obtenir en semaine.

[92] Dans ces circonstances, le Tribunal détermine que les services essentiels prévus à l'entente jointe à l'avis de grève sont suffisants pour que la santé ou la sécurité publique ne soit pas mise en danger.

Les mesures d'urgence et les pouvoirs de redressement du Tribunal

[93] Dans son évaluation de la suffisance des services prévus à l'entente, le Tribunal tient également compte que le syndicat s'y engage à fournir la main-d'œuvre nécessaire en cas de situations exceptionnelles ou imprévues pouvant avoir un caractère de danger pour la santé ou la sécurité publique.

[94] De plus, en cas de difficultés concernant la mise en application des services essentiels, les parties doivent communiquer ensemble rapidement afin de tenter de trouver une solution. À défaut, elles en feront part au Tribunal dans les plus brefs délais afin que celui-ci puisse leur fournir l'aide nécessaire.

[95] Finalement, si les services prévus à l'entente s'avéraient insuffisants pour ne pas mettre en danger la santé ou la sécurité publique pendant la durée de cette grève, le Tribunal peut être saisi en tout temps en urgence.

PAR CES MOTIFS, LE TRIBUNAL ADMINISTRATIF DU TRAVAIL :

DÉCLARE que les services essentiels qui sont prévus à l'entente du 9 avril 2025 déposé avec l'avis de la grève des 15 et 16 novembre, avec les précisions apportées dans la présente décision, sont suffisants pour que la santé ou la sécurité publique ne soient pas mises en danger lors de la grève débutant le 15 novembre 2025 à 4 h00 et se terminant le 17 novembre 2025 à 3 h 59;

DÉCLARE que les services essentiels à fournir pendant la grève débutant le 15 novembre 2025 à 4 h 00, et se terminant le 17 novembre 2025 à 3 h 59, sont ceux énumérés à l'entente du 9 avril 2025, jointe à la présente décision, comme si tout au long récitée, en plus des précisions contenues à la présente décision;

RAPPELLE aux parties qu'advenant des difficultés dans la mise en application des services essentiels, elles doivent en discuter ensemble afin de trouver une solution. À défaut, elles doivent en saisir le Tribunal dans les plus brefs délais.

Karine Blouin

M^e^ Philippe Dufort
Pour l'association accréditée

M^e^ Camille Dulude
MONETTE BARAKETT, S.E.N.C.
Pour l'employeur

M^e^ Louis Coallier
DHC AVOCATS INC.
Pour l'Autorité régionale de transport métropolitain

M^e^ Catherine Biron
LANGLOIS AVOCATS, S.E.N.C.R.L.
Pour Aéroports de Montréal

M^me^ Rosée Tremblay
Pour la FADOQ - Région île de Montréal

M^me^ Véronique Doucet
Pour la Société du Parc Jean-Drapeau

M. Philippe Jacques
Pour Trajectoire Québec

Date de la mise en délibéré : 12 novembre 2025

Kb/fe

Montréal, le 9 avril 2025

SYNDICAT DES CHAUFFEURS D'AUTOBUS, OPÉRATEURS DE MÉTRO ET EMPLOYÉS DES SERVICES CONNEXES AU TRANSPORT DE LA S.T.M., section locale 1983, (SCFP-FTQ)

(ci-après le « Syndicat »)

et

SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL,

(ci-après l' « Employeur »)

ENTENTE SUR UNE LISTE DES SERVICES ESSENTIELS À MAINTENIR EN CAS DE GRÈVE POUR LE RENOUVELLEMENT DE LA CONVENTION COLLECTIVE ÉCHUE LE 5 JANVIER 2025 (Art. 111.0.18, 1er alinéa, C.t.)

COMPTE TENU DE LA DÉCISION DU CONSEIL DES SERVICES ESSENTIELS EN DATE DU 27 SEPTEMBRE 2024. LES PARTIES AUX PRÉSENTES CONVIENNENT DE CE QUI SUIT :

1. **Service de transport adapté**

- Les services du transport adapté pour les personnes handicapées sont maintenus dans leur totalité et doivent être exécutés selon la manière habituelle;
- Du lundi au dimanche inclusivement, le Syndicat doit fournir à l'Employeur le nombre de chauffeurs requis, habituellement affectés à ce travail selon l'horaire de travail en vigueur.

- **Service de transport - métro**
  - **Métro**
- Les lignes 1, 2, 4 et 5 doivent être en opération (service aux usagers) du lundi au vendredi inclusivement, aux heures suivantes :

- Le matin (6h30 à 9h38)
  - 1er départ : 6h30 (en bout de ligne et à certains points sur la ligne selon la décision de l'Employeur).
  - Dernier départ de Berri : 9h15-9h17 selon les directions
  - Dernière arrivée en terminus : 9h38

- L'après-midi : (14h45 à 17h48)
    - 1er départ : 14h45 (en bout de ligne et à certains points sur la ligne selon la décision de l'Employeur).
    - Dernier départ de Berri : 17h22 – 17h25 selon les directions
    - Dernière arrivée en terminus : 17h48
- Le soir : (23h00 à 25h00)
    - 1er départ : 23h00 (en bout de ligne et à certains points sur la ligne selon la décision de l'Employeur).
    - Dernier départ de Berri : 24h35
    - Dernière arrivée en terminus : 25h00

L'Employeur fournira au Syndicat les pièces de travail nécessaire à la livraison du service. Le Syndicat fournira la liste des membres qui exécuteront le travail sur ces pièces à midi la veille de la journée de grève et plus tôt dans la mesure du possible. L'Employeur attribuera ensuite les pièces de travail à ces membres.

L'opérateur gare son train à la fin de sa pièce de travail au même terminus où il l'a dégaré au début de sa pièce.

Le temps requis pour la préparation et la sortie du véhicule, pour se rendre au point de départ et en revenir de même que le temps nécessaire pour garer le véhicule s'ajoute au temps de service aux usagers et fait partie de la pièce de travail.

Au nombre d'opérateurs mis à la disposition de l'Employeur, doivent s'ajouter un dispo, le matin, l'après-midi et le soir, et les renforts de terminus selon les critères en vigueur.

B) Agents de station

L'Employeur fournira au Syndicat les pièces de travail nécessaire à la livraison du service. Le Syndicat fournira la liste des membres qui exécuteront le travail sur ces pièces à midi la veille de la journée de grève et plus tôt dans la mesure du possible. L'Employeur attribuera ensuite les pièces de travail à ces membres.

Au nombre d'agents de station mis à la disposition de l'Employeur doit s'ajouter pour le service aux usagers douze (12) dispos, le matin, l'après-midi et le soir.

Service de transport - surface

Circuits d'autobus

Tous les circuits d'autobus normalement en opération doivent être en opération (service aux usagers) du lundi au vendredi inclusivement, aux heures suivantes:

a) Le matin : (6h15 à 9h15)

1er départ en bout de ligne et à certains points sur la ligne, selon la décision de l'Employeur : 6h15.

Dernière arrivée en bout de ligne : 9h15 approximativement pour terminer le parcours.

b) L'après-midi (15h00 à 18h00)

1er départ en bout de ligne et à certains points sur la ligne, selon la décision de l'Employeur : 15h00.

Dernière arrivée en bout de ligne : 18h00 approximativement pour terminer le parcours.

c) Le soir (23h15 à 25h15)

1er départ en bout de ligne et à certains points sur la ligne, selon la décision de l'Employeur : 23h15.

Dernière arrivée en bout de ligne : 25h15 approximativement pour terminer le parcours.

L'Employeur fournira au Syndicat les pièces de travail nécessaire à la livraison du service. Le Syndicat fournira la liste des membres qui exécuteront le travail sur ces pièces à midi la veille de la journée de grève et plus tôt dans la mesure du possible. L'Employeur attribuera ensuite les pièces de travail à ces membres.

Le temps requis pour la préparation et la sortie du véhicule pour se rendre au point de départ et en revenir de même que le temps nécessaire pour garer le véhicule s'ajoutent au temps de service aux usagers et fait partie de la pièce de travail.

Le Syndicat fournit à l'Employeur selon les pièces de travail déterminées par ce dernier, les « gareurs » et assigne le personnel. Les périodes de travail de 3h AM, 3h PM et 2h soir seront respectées, à des plages horaires déterminées selon les besoins du service.

Au nombre de chauffeurs, mis à la disposition de l'Employeur, doivent s'ajouter des dispos répartis comme suit par jour de service aux usagers :

Centre de transport Anjou :	onze (11) dispos
Centre de transport Stinson :	onze (11) dispos
Centre de transport Frontenac :	six (6) dispos

Centre de transport Mont-Royal :	sept (7) dispos
Centre de transport LaSalle :	douze (12) dispos
Centre de transport St-Denis :	huit (8) dispos
Centre de transport Legendre :	onze (11) dispos
Centre de transport St-Laurent :	onze (11) dispos

2. Il n'y aura pas de service essentiel les samedis, dimanches et les jours fériés.

3. Cependant, si un événement majeur devait avoir lieu au parc Jean-Drapeau, les services requis pour assurer la santé et la sécurité seront alors maintenus, nonobstant la journée de l'événement. Les parties s'engagent à discuter des services requis si une telle situation se produisait. *À titre d'exemple, un événement majeur serait la course de F-1 et le festival de musique Osheaga.*

4. Il n'y a pas de transport prévu pour les écoliers en dehors des heures de service aux usagers.

5. Les heures indiquées dans la lettre d'entente pourraient varier de 15 minutes en fonction de la période de liste en vigueur au moment d'établir les services essentiels. Si de telles modifications devaient avoir lieu, le Syndicat en serait informé 7 jours avant la modification.

6. Imprévus : En cas de situations exceptionnelles ou imprévues pouvant avoir un caractère de danger pour la santé et la sécurité, le Syndicat s'engage à offrir la main-d'œuvre nécessaire

7. Les parties conviennent d'examiner conjointement toute situation exceptionnelle pouvant survenir en cours d'application de la présente entente incluant des événements culturels majeurs simultanés.

EN FOI DE QUOI, PAR LEURS REPRÉSENTANTS DÛMENT MANDATÉS, LES PARTIES AUX PRÉSENTES ONT SIGNÉ CE 9e JOUR DE AVRIL 2025.

M. Frédéric Therrien
Président du Syndicat des chauffeurs d'autobus, opérateurs de métro et employés des services connexes au transport de la STM, local 1983 (SCFP-FTQ)

Marie-Claude Léonard
Directrice Générale
Société de transport de Montréal

Me Mathieu Boislard
Conseiller syndical SCFP

Marie-Hélène Daigle
Directrice exécutif • Talents, diversité et exp. employé

Signé par Andréa Gattuso, Gestionnai[illegible]orporative - relations de travail
en l'absence de Mélissa Delorme autorisé selon la délégation de pouvoirs signée le 27 mars 2025

Mélissa Delorme
Directrice - accompa. RH et mieux être • Accompagnement RH et mieux être

Montréal, le 9 avril 2025

SYNDICAT DES CHAUFFEURS D'AUTOBUS, OPÉRATEURS DE MÉTRO ET EMPLOYÉS DES SERVICES CONNEXES AU TRANSPORT DE LA S.T.M., section locale 1983, (SCFP),

(ci-après le « Syndicat »)

et

SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL,

(ci-après l' « Employeur »)

ATTENDU l'entente sur le maintien des services essentiels signés en date du 9 avril 2025.

LES PARTIES CONVIENNENT DE CE QUI SUIT RELATIVEMENT AUX CONDITIONS DE TRAVAIL DES SALARIÉS REQUIS DE FOURNIR LES SERVICES ESSENTIELS :

1. Les conditions de travail prévues à la convention collective expirée ne s'appliquent pas sauf quant aux matières ci-après prévues.

2. Tout le temps effectivement travaillé est rémunéré au taux de salaire régulier actuellement prévu y compris, le cas échéant, l'augmentation prévue dans la convention collective à être signée. La rémunération comprend les temps d'entrée et de sortie des véhicules.

   Toute pièce de travail est rémunérée pour un minimum de deux (2) heures

3. Contre la garantie par le Syndicat de minimiser le nombre de salariés appelés à faire deux (2) pièces de travail à l'intérieur d'une même journée de travail, l'Employeur accepte d'appliquer les règles régissant le paiement de l'amplitude prévue dans la convention collective échue le 5 janvier 2025. Cependant, un employé ayant travaillé le matin, ne recevra pas de prime d'amplitude s'il travaille de soir.

4. Les régimes d'assurances collective sont maintenus en vigueur, le coût de ses régimes est assumé selon les règles régissant leur paiement prévu dans la convention collective échue le 5 janvier 2025.

Le régime d'assurance-salaire est maintenu dans la mesure où le contrat d'assurance y pourvoit.

5. À la demande du Syndicat, et pour toute la durée de la grève, l'Employeur suspend la retenue sur la paye pour la caisse d'économie; Il accepte également de suspendre et de différer la retenue sur la paie pour toute somme qui lui est due par un employé et qui est actuellement remboursable par retenue sur la paie.

6. L'article 25 de la convention collective échue le 5 janvier 2025 s'applique pendant la durée de la présente entente (RAI).

7. Pendant la durée de la grève, l'Employeur applique les conditions de travail prévues dans la convention échue le 5 janvier 2025 pour tous les salariés affectés au transport adapté.

8. Tout problème d'application de la présente entente peut faire l'objet d'une mésentente dans un délai strict de trente (30) jours; en cas de mésentente entre les parties, un arbitre choisi par les parties et à défaut d'entente, par le ministre du Travail, tranche le litige.

9. Les parties conviennent d'examiner conjointement toute situation exceptionnelle pouvant survenir en cours d'application de la présente entente.

EN FOI DE QUOI, PAR LEURS REPRÉSENTANTS DÛMENT MANDATÉS, LES PARTIES AUX PRÉSENTES ONT SIGNÉ CE 9E JOUR D'AVRIL 2025.

Frédéric Therrien
Président du Syndicat des chauffeurs d'autobus, opérateurs de métro et employés des services connexes au transport de la STM, local 1983 (SCFP-FTQ)

Me Mathieu Boislard
Conseiller syndical SCFP

Marie-Claude Léonard
Directrice Générale
Société de transport de Montréal

Marie-Hélène Daigle
Directrice exécutif • Talents, diversité et exp. employé

Signé par Andréa Gattuso, Gestionnaire corporative - relations de travail
en l'absence de Mélissa Delorme autorisé selon la délégation de pouvoirs signée le 27 mars 2025

Mélissa Delorme
Directrice - accompa. RH et mieux être • Accompagnement RH et mieux être