

0395-0486-20-1564-92-04  
Conseil des services essentiels  
5199, Sherbrooke Est, bureau 2771  
Montréal (Québec) H1T 3X1

**Le 18 octobre 1993**

Tél.: (514) 873-7246

**TRANSPORTEURS LE FIACRE INC.**  
51, rue Victoria  
Valleyfield (Québec) J6T 1A1

Ci-après appelé « L'EMPLOYEUR »

et

**UNION DES CHAUFFEURS DE CAMION,  
HOMMES D'ENTREPÔT ET AUTRES OUVRIERS,  
LOCAL 106**  
**Accréditation: AM8709S028**  
12 100, Parc Urgel-Charbonneau  
Pointe-aux-Trembles (Québec) H1B 5X1

Ci-après appelé « LE SYNDICAT »

## **DÉCISION DU CONSEIL DES SERVICES ESSENTIELS**

**Le Conseil est composé de M<sup>e</sup> Madeleine Lemieux, présidente, M. Raymond Désilets, vice-président, M<sup>e</sup> Marie Ange Alcindor-Coulanges et M. Donatien Corriveau, membres et ils décident ce qui suit:**

### **I. INTRODUCTION**

Les parties sont assujetties à l'obligation de maintenir des services essentiels en période de grève depuis l'adoption d'un décret à cet effet par le gouvernement du Québec, portant le numéro 1564-92 en date du 28 octobre 1992.

Le syndicat a transmis un avis à l'effet qu'il avait l'intention de recourir à la grève le 20 octobre 1993 à compter de 8 h 00 et ce pour une durée indéterminée. Le syndicat a également transmis au Conseil la liste des services essentiels qu'il propose de maintenir pendant la grève projetée.

Le Conseil a désigné une médiatrice afin qu'elle tente d'amener les parties à s'entendre sur les services qui seront maintenus pendant la grève. Une telle entente n'est pas intervenue et le Conseil a convoqué les parties à une audience afin d'évaluer la suffisance des services essentiels proposés par le syndicat.

## II. PROFIL

Transporteurs Le Fiacre est un organisme à but non lucratif, subventionné par le ministère des Transports et administré par un conseil d'administration relevant de la ville de Salaberry-de-Valleyfield.

Cette entreprise transporte des handicapés de 13 municipalités environnant Valleyfield (Valleyfield, Beauharnois, Melocheville, Saint-Timothée, Ormstown, Sainte-Malachie d'Ormstown, Saint-Stanislas-de-Kosta, Grande-Île, Coteau-du-Lac, Coteau-Landing, Saint-Zotique, Coteau-Station, Saint-Polycarpe). Sa clientèle compte environ 445 personnes dont l'âge du plus jeune est de 4 ans. Parmi les usagers 182 circulent en fauteuil roulant. Il s'agit de personnes handicapées physiquement ou ayant des handicaps multiples comprenant des déficiences intellectuelles et psychiques. Cette clientèle assume une partie des frais de transport.

L'effectif de l'entreprise est de sept personnes soit un directeur général, un col blanc à raison de deux jours par semaine et cinq chauffeurs visés par la présente décision : trois sont à temps complet, un à temps partiel et un surnuméraire.

L'employeur possède deux véhicules de type minibus pouvant transporter environ douze personnes ambulantes et quatre en fauteuil roulant. Les deux véhicules de l'entreprise ont parcouru environ 100 000 kilomètres en 1992, soit environ 350 kilomètres par jour. La clientèle en fauteuil roulant requiert entre 5000 et 6000 transports par année.

L'entreprise transporte sa clientèle de façon occasionnelle, et sur demande préalable de 24 heures, pour des services professionnels ou médicaux, et pour des activités de loisirs, de magasinage ou autres motifs personnels.

Aussi, sur semaine, elle transporte régulièrement environ 30 personnes à multiples handicaps vers des ateliers de travail appelés Service d'apprentissage aux habitudes de travail (SAHT), des stages de travail non rémunérés et à des cours de jour ou de soir dans des écoles ou autres endroits prévus pour leur formation. Ces activités comptent pour environ 38 % des déplacements.

Quelque 150 clients par semaine soit de 30 à 35 par jour utilisent des taxis dont le coût est défrayé par entente avec Transporteurs Le Fiacre inc.

Les horaires de travail des 3 chauffeurs à temps complet sont les suivants : du lundi au vendredi de 6 h 30 à 15 h un chauffeur; de 7 h 30 à 16 h un chauffeur; de 15 h à 23 h 30 un chauffeur. Le jeudi soir le chauffeur à temps partiel travaille de 20 h 30 à 23 h 30 et le samedi il est au travail de 13 h à 21 h 30.

### III. MOTIFS DE LA DÉCISION

Dès le début de l'audience, le syndicat a tenu à souligner qu'il propose pour cette grève devant débiter le 20 octobre 1993 des services essentiels qui sont exactement les mêmes que ceux recommandés par le Conseil dans une décision du 25 mai 1990. Le syndicat avait à l'époque proposé de transporter tous les usagers en fauteuil roulant non transférables, pour aller et revenir du travail. Nous avons retenu cette proposition en y excluant toutefois cette condition relative au fait qu'une personne soit transférable ou non. Le Conseil avait de plus accepté la proposition du syndicat de transporter tous les usagers pour aller et revenir d'un rendez-vous à l'hôpital ou chez le médecin en la modifiant toutefois pour que la liste prévoit le transport chez tous les professionnels de la santé. Le syndicat ajoute que cette grève s'était très bien déroulée à cette époque avec de tels services offerts aux usagers.

Pour sa part l'employeur informe les membres du Conseil que depuis la dernière grève, soit celle de 1990, le profil de la clientèle vivant avec une déficience intellectuelle a changé. La désinstitutionalisation a fait en sorte que la clientèle desservie est caractérisée par un degré de déficience significatif. L'audience a d'ailleurs principalement porté sur les conséquences de la grève sur ces personnes.

Selon l'employeur l'absence du transport adapté provoque chez les personnes ayant une déficience intellectuelle un stress et un découragement significatif. De plus cette absence de transport compromet selon lui le processus de développement des habilités de cette clientèle et accélère la régression des personnes concernées.

L'employeur mentionne que l'absence du transport adapté compromet sérieusement l'objectif prévu de la corporation à savoir de favoriser l'intégration sociale, scolaire et professionnelle des personnes handicapées. L'employeur allègue que le transport adapté pris globalement doit être reconnu comme un service essentiel. Il demande donc au Conseil que soient maintenus durant cette grève projetée la presque totalité des services de transport. À l'occasion du témoignage d'une personne, l'employeur affirme qu'il n'est pas possible d'organiser des modes de transport alternatifs.

L'employeur, pour appuyer ses prétentions, a fait entendre cinq personnes. De ces différentes interventions on peut retenir que les besoins de la clientèle sont aujourd'hui plus grands que ceux de 1990, c'est-à-dire lors de la dernière grève. Il y a présentement 30 déficients intellectuels en stage à l'extérieur plutôt que trois lors des événements de 1990. Les notions de continuité, d'habitudes, sont essentielles pour cette clientèle dans la dispensation des services. Un témoin affirme qu'il y a danger qu'une tendance dépressive apparaisse chez des usagers qui risquent de sombrer dans la dépression, si cette continuité est absente. On fait remarquer que ces personnes, devant une absence de continuité de services, ne peuvent décider de d'autres choses car elles sont déficientes. Elles ne peuvent donc pas s'organiser

seules. Cette absence de continuité, de régularité dans les services offerts peut amener des problèmes de comportement chez des usagers.

Enfin, un certain nombre de personnes, lors de leur témoignage, n'ont pu dire au Conseil quel impact avait eu la grève de 1990 sur la clientèle.

Les parties syndicale et patronale ont soumis au Conseil leurs conclusions respectives. Par la suite, le Conseil a entendu l'Alliance des regroupements des usagers du transport adapté (L'ARUTAQ) qui avait demandé au Conseil d'être entendue. L'Alliance a déposé son texte auprès du Conseil.

Considérant que la désinstitutionnalisation s'est faite de façon plus intensive depuis les trois ou quatre dernières années;

Considérant l'accroissement substantiel du nombre d'usagers atteints de déficience en 1993 par rapport à celui de 1990;

Considérant l'importance des notions de constance, d'habitudes, de régularité, de routine chez ces personnes atteintes de déficience intellectuelle;

Considérant l'importance de maintenir les programmes de stage de travail et de Service d'apprentissage aux habitudes de travail pour la santé de ces usagers;

Considérant la presque impossibilité de trouver et de mettre sur pied des services de transport alternatifs;

Le Conseil après avoir entendu les parties et délibéré sur le tout déclare suffisante en partie la liste syndicale mais y recommande les modifications suivantes :

1. Transport de tous les usagers pour aller et revenir du travail. La notion de travail doit comprendre ici les stages et le Service d'apprentissage aux habitudes de travail.
2. Transport de tous les usagers pour aller et revenir d'un rendez-vous chez un professionnel de la santé.
3. Tout le personnel nécessaire pour effectuer ces transports entre 6 h 30 et 23 h 30 du lundi au vendredi et au besoin le samedi.

Si les parties éprouvaient des difficultés concernant les modalités d'application dans la fourniture des services essentiels, le Conseil demande à la médiatrice au dossier de les rencontrer afin de trouver une solution satisfaisante.

## **LE CONSEIL DES SERVICES ESSENTIELS**

Raymond Désilets, vice-président