

**CONSEIL DES SERVICES ESSENTIELS
PROVINCE DE QUÉBEC**

Montréal, le 21 juin 1999

**SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE LA VILLE DE
LAVAL**

2250, avenue Francis-Hughes
Laval (Québec) H7S 2C3

«L'EMPLOYEUR»

et

**SYNDICAT DES CHAUFFEURS DE LA
SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE LA VILLE DE
LAVAL (CSN)**

Accréditation : AM8708S757
2250, avenue Francis-Hughes
Laval (Québec) H7S 2C3

«LE SYNDICAT»

et

TRANSPORT 2000

2520, avenue Lionel Groulx, 2^e étage
Montréal (Québec) H3J 1J8

«L'INTERVENANT»

**DÉCISION DU CONSEIL DES SERVICES ESSENTIELS
(articles 111.16 et suivants du Code du travail)**

Le Conseil est composé de M^e Pierre Marois, président, M^e Richard Parent, vice-président, M^e Jean-François Beaudry, M. Osvaldo Nuñez (dissident), membres.

LES FAITS

Le 27 avril 1999, en fin d'après-midi, le Conseil a reçu une demande d'intervention de la Société de transport de la ville de Laval alléguant que les membres du syndicat refusaient de rendre leur prestation de travail. Le jour même, le Conseil convoque les parties à une audience publique à l'issue de laquelle il rend la décision suivante :

«ATTENDU QUE les parties sont régies par une convention collective en vigueur du 1^{er} août 1998 au 31 juillet 2003;

«ATTENDU QUE la preuve démontre qu'il existe un conflit entre les parties qui découlent de l'attribution d'un circuit d'autobus non affiché;

«ATTENDU QUE ce conflit a eu comme conséquence la cessation concertée de la prestation de travail des salariés membres du syndicat et ce, progressivement entre 14 h 20 et 17 h le 27 avril 1999;

«ATTENDU QU'en ce moment cet arrêt de travail perdure toujours.

«ATTENDU QU'environ 16 000 usagers ont été privé de leur service de transport en commun et que 55 autobus sont demeurés au terminus de Laval au lieu d'être ramenés au garage de Laval; lesquels sont nécessaires pour assurer le service dès ce matin;

«ATTENDU QUE la preuve démontre qu'il s'agit d'une grève illégale qui a causé préjudice à la population en la privant des services auxquels elle a droit;

«ATTENDU QUE la preuve a démontré qu'un problème en apparence mineur a dégénéré en une situation hors de proportion pour la population;

«ATTENDU QUE l'employeur a offert l'arbitrage accéléré pour les griefs qu'envisage de déposer le syndicat en relation avec le présent conflit.

«EN CONSÉQUENCE,

«VU L'URGENCE, le Conseil :

«RECOMMANDE fortement à l'employeur et au syndicat de former un comité spécial pour aplanir les difficultés rencontrées et ce, dans les plus brefs délais;

«RECOMMANDE fortement à l'employeur et au syndicat de procéder à l'arbitrage accéléré des griefs qu'envisage de déposer le syndicat en relation avec le présent conflit;

«ORDONNE au syndicat, à ses agents, représentants, officiers et employés de prendre toutes les mesures nécessaires pour que tous les salariés qu'il représente retournent immédiatement au travail et s'abstiennent de tout arrêt de travail contrevenant à la loi et ce, jusqu'à ce qu'ils aient acquis le droit de grève suivant les dispositions du Code du travail;

«ORDONNE à tous les salariés de ce syndicat de retourner immédiatement au travail et de s'abstenir de tout arrêt de travail contrevenant à la loi jusqu'à ce qu'ils aient acquis le droit de grève suivant les dispositions du Code du travail;

«ORDONNE aux parties de prendre immédiatement toutes les mesures nécessaires afin que les 55 autobus soient ramenés au garage de Laval situé au 2250 rue Francis-Hugues afin qu'ils soient disponibles pour le service de ce matin;

«ORDONNE au syndicat de faire connaître immédiatement la teneur de la présente ordonnance aux salariés qu'il représente;

«DÉCLARE que la présente ordonnance entre en vigueur immédiatement;

«DÉPOSE la présente ordonnance au bureau du greffier de la Cour supérieure du district de Laval, le tout conformément à l'article 111.20 du Code du travail;

«RÉSERVE sa compétence pour rendre toute autre ordonnance jugée nécessaire.»

Le 1^{er} juin 1999, le Conseil tenait une audience publique en réparation, après avoir convoqué les parties en ces termes :

«Le 28 avril 1999, le Conseil, après avoir entendu les observations des parties sur un débrayage en cours par les membres du syndicat précité, rendait une décision dans laquelle il déclarait que cette grève était illégale et qu'elle avait causé préjudice à un service auquel la population a droit. Dans la même décision, le Conseil réservait sa compétence pour rendre toute autre ordonnance jugée nécessaire.»

«En vertu des articles 111.16 et suivants du Code du travail, le Conseil désire entendre les observations des parties sur le préjudice causé par cet arrêt de travail ainsi que sur une ou des ordonnances que le Conseil pourrait rendre en vertu des alinéas 2 et 3 de l'article 111.17 du Code du travail.»

«Les parties sont donc convoquées...»

Lors de l'audience il a été mis en preuve les faits suivants :

- n Le 27 avril 1999, vers 14 h 08, un différend est survenu entre un répartiteur et un salarié chauffeur, membre du syndicat et surnuméraire et ce, en regard de l'attribution d'une affectation de travail. Le premier prétendant avoir fait l'appel d'une affectation de travail et le second soutenant le contraire.
- n Ce différend a provoqué un retard des affectations de travail prévues pour 14 h 20. Vers 14 h 35, les 18 chauffeurs surnuméraires ont tous refusé, à tour de rôle, les affectations proposées par l'employeur. Ensuite, ils sont sortis de la salle principale, ils ont fermé les portes empêchant ainsi les chauffeurs réguliers d'entrer au travail pour le quart de 15 h.

- n Déjà, vers 15 h 30, il manquait des circuits d'autobus et des départs au terminus Laval ont dû être annulés. De plus, des retards ont commencé à se manifester au centre des opérations et se sont répercutés sur l'ensemble du réseau.
- n Vers 16 h 30, des discussions ont eu cours entre les représentants de l'employeur et du syndicat afin de résoudre le différend à l'origine des derniers événements. Une solution fut trouvée quant au différend entre le répartiteur et le chauffeur surnuméraire. Mais, entre temps, un nouveau problème surgit : les 18 autres chauffeurs surnuméraires exigent d'être rémunérés pour le temps compris entre 14 h 20 et 16 h 30. L'employeur refuse. Il offre au syndicat l'arbitrage accéléré afin de régler le nouveau différend et demande aux salariés de reprendre le travail. Les salariés, en assemblée improvisée, refusent et mandatent leurs représentants d'exiger le paiement des heures et une entente, avant 17 h, sans quoi ils refuseront de travailler à compter de cette même heure. L'employeur refuse la demande des syndiqués, alléguant qu'il n'a pas à payer des heures non travaillées.
- n Dès 17 h des salariés chauffeurs circulent au terminus Laval, conversent avec leurs confrères de travail à bord des autobus. L'employeur constate qu'après la conversation entre les salariés chauffeurs, les conducteurs immobilisent les autobus qu'ils conduisent et cessent de travailler.
- n Vers 17 h le transport est à toutes fins utiles interrompu.
- n Un superviseur appelé sur les lieux du terminus Laval a relaté au Conseil que les usagers ne savaient que faire, compte tenu de l'absence de transport. Certains étaient agressifs envers des superviseurs de l'employeur, d'autres énervés et inquiets.
- n Ainsi, une dame âgée devait prendre charge de ses petits-enfants. Elle était incapable de téléphoner pour aviser de son retard. Selon le superviseur, elle en

était presque hystérique. Ce n'est que deux heures plus tard qu'il réussit à se libérer afin de la reconduire auprès de ses petits-enfants.

- n Il a aussi reconduit deux dames avec un jeune bébé affamé. Ce même superviseur a organisé le transport de deux enfants de 8 et 9 ans, désorientés, compte tenu que le trajet régulier qu'ils empruntaient était interrompu.
- n Il a raconté au Conseil qu'il a vu une femme pleurer. Elle n'habitait pas la région métropolitaine et n'avait en poche qu'un billet d'autobus et qu'une adresse sur un bout de papier.
- n Des personnes durent attendre plusieurs heures au terminus Laval. Des embouteillages se sont formés sur les artères adjacentes au terminus.
- n Des gens ont traversé le pont Viau à pied, d'autres ont fait de «l'auto-stop» ou ont emprunté le taxi.
- n Au total, 19 200 personnes ont été privées de transport à l'occasion de cet arrêt de travail des salariés membres du Syndicat des chauffeurs de la société de transport de la ville de Laval.

Le présent arrêt de travail est le quatrième du même type à survenir et ce, dans les dix dernières années. Le 10 mai 1989, les chauffeurs avaient cessé de travailler vers 19 h 30 et avaient progressivement repris le travail le 11 mai 1989 à compter de 17 h. Le Conseil émit une ordonnance de réparation condamnant le syndicat à payer la somme de 25 000 \$.

Le 2 avril 1993, un autre arrêt de travail illégal a entraîné l'interruption du service d'autobus entre 21 h et 2 h 41, le 3 avril de la même année.

Enfin, le dimanche 5 février 1995, les chauffeurs cessaient illégalement de travailler dès 7 h 30 pour ne reprendre le travail que vers 16 h 30 le jour même. Une ordonnance de

réparation fut émise, forçant le syndicat à défrayer le coût d'une journée de transport à la Société de transport de la ville de Laval pour les usagers s'en prévalant.

MOTIFS DE LA DÉCISION

La preuve, non contredite, a démontré qu'un arrêt de travail progressif s'est échelonné entre 14 h 08 et 17 h le 27 avril 1999. De 17 h à 2 h 30 dans la nuit du 28 avril, il y a eu interruption totale et complète du transport en commun.

L'arrêt concerté de travail a eu des conséquences sérieuses pour la grande majorité des usagers. Pour certains, plus vulnérables, la preuve a démontré que sans l'intervention des cadres, cet arrêt impromptu aurait eu des conséquences qui auraient pu être dramatiques. En effet, qu'il suffise de rappeler la détresse ressentie par les gens handicapés qui se déplacent à l'aide de prothèses et des personnes qui devaient absolument s'occuper de leurs jeunes enfants qui, sans leur intervention, auraient pu se retrouver dans des situations précaires.

Le Conseil trouve inacceptable qu'un tel arrêt de travail puisse, à nouveau, se produire et ce, sans aucun avertissement préalable, à l'heure de pointe, à un moment où les usagers tentaient de regagner leur résidence après une journée de travail. On nous a, de plus, décrit l'état d'embouteillage de la circulation qui a duré pendant des heures.

Il s'agit, dans de telles circonstances, d'un geste démesuré démontrant peu d'égard envers la population et peu de souci des conséquences de cet arrêt de travail pour les quelque 19 000 usagers du transport en commun à un moment aussi crucial, soit à l'heure du retour à la maison de ces milliers de travailleurs.

De tous ces faits, le Conseil conclut qu'un préjudice a été causé au service auquel les usagers du transport en commun de la Société de transport de la ville de Laval ont droit.

Le Conseil est d'avis que ce préjudice doit trouver réparation au sens de l'article 111.17 alinéa 3 du Code du travail et de certains principes et critères applicables en l'espèce. Citons d'abord ce que le Conseil évoquait dans la décision ville de Montréal et Syndicat canadien de la fonction publique, s.l. 301, le 5 mars 1999 :

«Lorsque le Conseil a à se pencher sur un dossier donnant ouverture à réparation et qu'il a à évaluer l'opportunité de réparer, il doit tenir compte de l'impact du conflit sur la population, du comportement des parties durant le conflit ainsi que de l'objectif poursuivi. À cet égard, le principe du comportement des parties est incontournable; il apparaît tel quel dans le libellé même de l'article 111.17, alinéa 3 du Code du travail.»

Dans la décision STRSM et SCFP, s.l. 3333 (chauffeurs) en date du 3 octobre 1988, le Conseil s'exprimait ainsi :

*«Tout d'abord la réparation n'est pas une amende. Les pouvoirs de réparation sont compensatoires et non punitifs [...] Nulle part nous ne retrouvons au chapitre V.1 du Code quelque élément que ce soit qui permette de croire que le Conseil soit investi de pouvoirs punitifs; bien au contraire. Il n'y a pas non plus aucune dispositions (sic) qui permettent (sic) l'octroi de «dommages exemplaires» comme c'est le cas dans d'autres législations québécoises. [...] Le Conseil doit donc **chercher à compenser et non pas à chercher à punir une partie...**, il va sans dire qu'une ordonnance de réparation se veut également un moyen de prévenir la commission des actes qui sont la cause de préjudice aux usagers d'un service public. À la différence des autres instances ayant des pouvoirs similaires, le Conseil n'est pas investi de pouvoirs pour réparer les torts d'une partie au litige envers l'autre, mais plutôt les préjudices causés au public usager ou bénéficiaire comme groupe ayant subi des dommages et non pas nécessairement à titre individuel.»*

De plus, dans sa décision Société de transport de Laval et Syndicat des chauffeurs de la STL, rendue le 27 juillet 1995, le Conseil indiquait :

«C'est le préjudice subit collectivement par les usagers qui est compensé. Le Conseil n'indemnise ni l'employeur pour un manque à gagner ni les usagers individuellement.»

Dans une autre décision rendue le 14 avril 1988 dans le dossier Mont d'Youville et Syndicat des employés du Mont d'Youville (p. 10), le Conseil explique qu'une ordonnance en réparation :

«doit également être un moyen d'instruire et d'amener dans l'avenir les parties au respect volontaire de la loi.»

Ainsi, rappelons que le Conseil en rendant une décision en réparation ne doit pas chercher à compenser un dommage précis subi par un usager ni à punir les responsables. Il doit chercher à compenser un préjudice de manière globale et non individuellement. De plus, une ordonnance en réparation doit permettre de rendre plus conscients et responsables ceux qui sont la cause du préjudice et d'assurer que les parties respecteront la loi, de façon à ce que les usagers soient protégés dans l'avenir.

Ainsi, le Conseil est d'avis que dans le présent dossier, l'ordonnance en réparation la plus appropriée en est d'abord une monétaire, de la nature de journées de transport gratuit. Le Conseil croit de plus, qu'il s'avère pertinent qu'une seconde ordonnance visant à informer la population de ce transport gratuit devrait également comporter des excuses de la part du syndicat des chauffeurs ce à quoi dans ce dernier cas, le président du syndicat a souscrit et donné son accord, au cours de l'audience.

EN CONSÉQUENCE, le Conseil dans une décision majoritaire :

ORDONNE au Syndicat des chauffeurs de la société de transport de la ville de Laval de payer à l'employeur l'équivalent de deux jours de transport gratuit les journées des 23 et 24 septembre 1999 pour l'ensemble des usagers qui s'en prévaudront;

POUR CE FAIRE, ORDONNE à la Société de transport de la ville de Laval de prélever à même les cotisations syndicales retenues à la source, un montant équivalent à 33 1/3 % du total de telles retenues effectuées par période de paie à ses employés, à partir du 1^{er} octobre 1999 et ce jusqu'à parfait paiement;

ORDONNE à la Société de transport de la ville de Laval de mettre en place les mécanismes nécessaires pour que les usagers puissent bénéficier de deux journées de transport gratuit les 23 et 24 septembre 1999, incluant un rabais sur le coût mensuel des différentes passes d'autobus (cartes mensuelles);

ORDONNE à la Société de transport de la ville de Laval de transmettre au syndicat, après chacune de ces journées, le relevé précis du nombre de passages et des coûts correspondants afin d'établir le montant à payer par le syndicat;

ORDONNE au Syndicat des chauffeurs de la société de transport de la ville de Laval de faire paraître, à ses frais, dans le journal «Courrier de Laval» une annonce d'une demi-page le dimanche 19 septembre 1999 et le mercredi 22 septembre 1999, contenant le texte suivant :

«Le Syndicat des chauffeurs de la Société de transport de la ville de Laval informe les usagers qu'il y aura deux journées de transport gratuit, à ses frais, pour les usagers qui s'en prévaudront, les 23 et 24 septembre 1999. Nous nous excusons de plus, auprès de vous de vous avoir privé de votre service de transport en commun le 27 avril 1999.»

REQUIERT de chacun, soit de la Société de transport de la ville de Laval et du syndicat, de faire un rapport au Conseil sur l'exécution des ordonnances qui les concernent dans les 15 jours de leur exécution.

RÉSERVE sa compétence.

LE CONSEIL DES SERVICES ESSENTIELS

Pierre Marois, avocat
Président

\\S345R06C02DCR1\Local\App\Corporatives\Natquest\doc\d1191txt.doc

DISSIDENCE

Syndicat des chauffeurs de la STL

Dans mon opinion, l'arrêt de travail illégal, déclenché le 27 avril 1999 par les chauffeurs de la Société de transport de Laval, a causé un préjudice sérieux aux usagers du transport en commun de Laval.

Cependant, je suis en désaccord avec les ordonnances en réparation, rendues par la majorité en vertu de l'article 111.17 du Code du travail, puisque, selon moi, elles sont trop sévères, compte tenu du comportement des parties et des circonstances de ce conflit.

En effet, la décision majoritaire ordonne au syndicat de défrayer l'équivalent de deux jours de transport gratuit en autobus pour l'ensemble des usagers. De plus, il lui ordonne de payer une annonce visant à informer la population sur ces deux jours, ainsi que de présenter des excuses publiques. Aucune somme n'y est mentionnée, mais j'en déduis qu'il s'agit d'un montant considérable, probablement plus élevé que les montants suggérés au cours de l'audience par l'employeur (75 000 \$) et par Transport 2000 (72 000 \$).

Même si c'est difficile d'évaluer le préjudice causé, pour ensuite déterminer la compensation appropriée, je crois que le Conseil ne peut dépasser le nombre d'heures qu'a duré le débrayage, car son rôle n'est d'aucune façon de « punir » les salariés impliqués dans

un arrêt de travail, tel que signalé à maintes reprises par ce tribunal et par les tribunaux supérieurs.

L'article 111.17 du Code du travail confère au Conseil des pouvoirs très larges afin d'assurer la continuité des services aux usagers et de réparer le préjudice causé à la population, mais il n'est pas investi de pouvoirs punitifs.

Selon le juge Claude Tellier, de la Cour supérieure, dans sa décision rendue le 25 février 1993, dans le Centre d'accueil Clair Foyer, la réparation prévue à l'article 111.17 constitue un concept sui generis qui n'est ni un dommage civil ni une pénalité.

Cette réparation a donc pour objectif de compenser le préjudice causé à un ensemble de personnes et non pas à punir une partie, en l'occurrence, le syndicat.

Je pense que la décision majoritaire, de par sa sévérité, en est plutôt une d'ordre punitif que compensatoire, ce qui ne correspond ni à l'intention ni à la portée de l'article mentionné. Le montant et le nombre de journées de transport gratuit aux frais du syndicat doivent avoir une relation directe avec la durée de la cessation de travail. Le Conseil n'a pas de compétence pour imposer des amendes ni pour accorder des dommages exemplaires.

COMPORTEMENT DES PARTIES

L'ordonnance en réparation doit tenir compte de plusieurs éléments, notamment de l'impact du conflit sur la population, du comportement des parties, de la durée du conflit et du nombre de salariés impliqués.

La preuve a démontré, d'une part, que l'arrêt de travail n'a duré qu'une partie de la journée. En effet, il s'est étendu progressivement de 14 h 08 à 17 h et, par la suite, le débrayage a été total jusqu'à 2 h 30. D'autre part, Il ne faut pas oublier que les chauffeurs du premier quart de travail ont donné leur prestation normale le 27 avril, et que, par conséquent, ils n'ont pas pris part à ce conflit.

De plus, il se dégage de la preuve que le syndicat s'est conformé immédiatement à l'ordonnance de retour au travail rendue par le Conseil au cours de la nuit du 27 au 28 avril 1999. C'est ainsi qu'après l'audience et l'émission des ordonnances, un groupe de chauffeurs se sont tout de suite rendus au Terminus Henri-Bourassa afin de ramener au garage les 55 autobus. Le travail a donc repris d'une façon normale le matin du 28 avril.

Le syndicat a posé un geste positif en demandant, conjointement avec la STL, d'avoir accès au programme de médiation préventive offerte par le ministère du Travail dans le but d'améliorer le climat de relations de travail au sein de la société. Il est utile de mentionner que le conflit a été engendré par une décision de l'employeur au sujet d'une assignation qui semble ne pas avoir respecté le critère d'ancienneté, et que l'employeur a une certaine responsabilité quant à l'état des relations de travail entre les parties.

Il est nécessaire de mentionner que la STL a imposé des mesures disciplinaires à un certain nombre de salariés et qu'une demande de recours collectif contre le syndicat a été

déposée. Par conséquent, le syndicat et ses membres risquent déjà de payer cher pour ce débrayage.

La STCUM, une fois informée du débrayage à la STL, a décidé d'ajouter des autobus afin de conduire un certain nombre de passagers du Terminus Henri-Bourassa aux stations de train de banlieue vers Laval afin de réduire les effets négatifs de cette grève illégale.

Le syndicat des chauffeurs de la STL s'est déjà excusé, quoique timidement, par voie de communiqué, des inconvénients causés à la population (pièce S-1). Aussi son président, Guy Gilbert, a témoigné à l'effet que le syndicat n'avait pas émis de mot d'ordre de débrayage et que le mouvement avait été spontané.

MODALITÉS DE PAIEMENT

A mon avis, il appartient à la régie interne du syndicat de décider de certaines modalités quant au versement de la compensation. C'est à lui de prendre les moyens adéquats pour trouver l'argent nécessaire, soit notamment à même les cotisations régulières des membres ou par le recours au fonds de défense. Il faut noter qu'environ la moitié des salariés n'ont pas participé au débrayage. La fixation des modalités de paiement est plutôt, dans ce contexte, une question de régie interne du syndicat.

CONCLUSION

Il est clair, à mon avis, que l'arrêt de travail des chauffeurs constitue une action concertée qui va à l'encontre de la loi et de la convention collective. Il a eu pour conséquence de priver les usagers du transport en commun de Laval d'un service essentiel auquel ils avaient droit.

Cependant, le débrayage a été d'une courte durée et n'a touché que la moitié des salariés. Les chauffeurs se sont immédiatement conformés à l'ordonnance de retour au travail émise par le Conseil. De plus, ils ont posé d'autres gestes positifs de nature à assurer la continuité du service de transport en commun.

Même si le Conseil possède des pouvoirs très vastes en matière de réparation, il se doit de les utiliser avec circonspection, prudence et équité.

Pour tous ces motifs, ma décision est à l'effet que le syndicat des chauffeurs de la STL doit compenser les usagers pour le préjudice subi. Il doit, par conséquent, défrayer le coût d'une journée de transport gratuit pour les usagers et ce, entre 14h de l'après-midi et 2 h 30 le matin. De plus, le syndicat doit payer les frais de publicité afin que la population soit adéquatement informée sur le déroulement de ladite journée.

OSVALDO NUNEZ

Membre du Conseil des services essentiels

MONTRÉAL, le 23 juin 1999