

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DU TRAVAIL
(Division des services essentiels)

Région : Montréal
Dossier : CM-2019-0887
Dossier accréditation : AM-1001-4867
Montréal, Le 19 février 2019

DEVANT LE JUGE ADMINISTRATIF : Alain Turcotte

Société de transport de Montréal
Employeur

c.

Syndicat du transport de Montréal (CSN)
Association accréditée

DÉCISION

APERÇU DU LITIGE

[1] Le 13 février 2019, la Société de transport de Montréal (la STM) fait une demande d'intervention au Tribunal¹. Elle veut faire déclarer qu'il y a un ralentissement illégal de travail et d'activités par le Syndicat du transport de Montréal (employés des services d'entretien) (le syndicat) et les employés de la Société. Elle veut également qu'il soit ordonné de prendre les mesures requises pour que le service auquel la population a droit soit assuré.

¹ En vertu des articles 111.16 et suivants du *Code du travail*, RLRQ, c. C-27 (le Code).

[2] La STM explique que la somme des heures de présence au travail des employés travaillant à l'entretien des autobus a été plus élevée en 2019 que pour la même période dans les trois années précédentes. Pourtant, le nombre d'autobus disponibles pour le service à la population est à son plus bas depuis les trois dernières années. Ainsi, au 11 février 2019, près de 30 % des autobus de la Société sont immobilisés, notamment en raison de défauts. Ce pourcentage est largement supérieur aux années antérieures. Au 4 février 2019, seulement 1 270 autobus étaient en service alors qu'un nombre de 1 424 est requis pour donner le service.

[3] Pendant la semaine du 28 janvier 2019, la STM affirme que 164 935 clients ont subi l'impact de la coupure de service en raison du manque d'autobus disponibles. À pareille date l'année précédente, ce nombre était de seulement 12 727 clients. C'était encore moins dans la semaine du 28 janvier 2017 (8 598 clients).

[4] Depuis le début des négociations pour le renouvellement de la convention collective, déclare la STM, le nombre de clients ayant subi un impact de coupure de service en raison du manque d'autobus n'a cessé d'augmenter : en 2018, c'est 10 fois plus que l'année précédente². Le nombre de clients touchés pour les mois de janvier et février 2019 (430 964 clients) est déjà plus élevé que pour la totalité de l'année 2017.

[5] Selon la STM, ces données statistiques permettent de conclure que les employés ralentissent le travail de manière concertée pour ce qui est de la réparation et de l'entretien des véhicules. Cela prive ou est susceptible de priver la population d'un service auquel elle a droit.

[6] Le syndicat conteste cette conclusion. Tout en reconnaissant qu'il y a des difficultés, celui-ci les attribue plutôt au cumul de plusieurs facteurs : météo défavorable qui entraîne plus de bris de véhicules, problèmes existants dans les nouveaux autobus acquis par la STM, mauvaises décisions de gestion, impact de la grève légale d'heures supplémentaires qui se fait encore sentir, etc.

LE CONTEXTE

[7] La STM est une société de transport en commun³ qui assure la mobilité des personnes par des modes de transport collectif dans son territoire. Elle dessert l'ensemble des territoires de la Ville de Montréal et autres villes satellites. Elle effectue plus de 632 000 déplacements par jour. En plus, elle fait entre 8 000 et 10 000

² 2017 : 235 086 clients; 2018 : 2 365 752 clients.

³ Société constituée en vertu de la *Loi sur les sociétés de transport en commun*, RLRQ, c. S-30.01.

déplacements par jour en transport adapté et environ 900 000 déplacements par jour par métro. Pour le volet des autobus, il y a 8 centres de transport⁴.

[8] Le syndicat représente les employés de garage, du génie, de l'entretien, des magasins, etc.

[9] La convention collective est échue depuis le 6 janvier 2018. Les parties sont en négociation pour son renouvellement depuis le 18 avril 2017. Plus de 155 séances de conciliation ont eu lieu depuis, incluant des séances de médiation prévues par la loi.

[10] Le dossier au Tribunal démontre que le 12 avril 2018, une demande d'intervention sur un refus concerté d'effectuer des heures supplémentaires a été accueillie, le moyen de pression a été jugé illégal⁵. Par la suite, il y a eu des grèves d'heures supplémentaires en mai et en août de la même année. Lors de l'annonce de la grève du mois d'août, la liste des services essentiels avancée par le syndicat a été déclarée insuffisante⁶. Le syndicat a procédé à surseoir à sa grève.

[11] Le 15 novembre 2018, les employés représentés par le syndicat ont exercé une grève qui a été déclarée illégale par le Tribunal⁷.

LA QUESTION EN LITIGE

[12] Dans la présente affaire, nous ne sommes pas dans une situation d'exercice légal du droit de grève puisqu'il n'y a eu aucun avis en ce sens. Comme l'expliquait alors la Commission des relations du travail (la CRT) qui a précédé le Tribunal⁸ :

[70] [...] Dans ce cas, la Commission [maintenant le Tribunal] doit s'assurer que le public reçoit le service auquel il a droit ou qu'il n'est pas vraisemblablement susceptible d'être privé d'un tel service.

[71] Pour ce faire, la Commission peut exercer ses pouvoirs de redressement qui sont établis aux articles 111.16, 111.17 et 111.18 du Code. Elle doit alors déterminer s'il existe un conflit entre les parties, si ce conflit se traduit par des actions concertées et, finalement, si ces actions concertées portent préjudice ou sont vraisemblablement susceptibles de causer préjudice à un service auquel la population a droit.

[13] Dans le présent cas, il y a manifestement un conflit entre les parties entourant la négociation pour le renouvellement de la convention collective. Par ailleurs, le syndicat

⁴ Anjou, Legendre, Lasalle, Saint-Laurent, Saint-Denis, Frontenac, Mont-Royal et Stinson.

⁵ 2018 QCTAT 1831.

⁶ 2018 QCTAT 4082, demande de pourvoi en contrôle judiciaire rejetée.

⁷ 2018 QCTAT 5555.

⁸ *Ville de Montréal c. Association des pompiers de Montréal inc.*, 2014 QCCRT 0510.

ne conteste pas que le service offert à la population souffre de déficiences⁹. La question que le Tribunal doit se poser est donc la suivante :

- Y a-t-il une action concertée des salariés pour ralentir le travail?

[14] Pour les raisons qui suivent, le Tribunal est d'avis que la preuve de la STM permet d'inférer qu'il y a un ralentissement de travail concerté, ce qui a forcément un impact sur le service offert à la population.

ANALYSE

[15] Le Code interdit l'exercice de moyens de pression comme la grève ou le lock-out, sauf dans le cadre qu'il établit¹⁰.

[16] Puisque la STM est un service public au sens des dispositions du Code pour les services essentiels, le syndicat doit fournir un avis avant de déclencher une grève. Or, le 20 août 2018, celui-ci a refusé de modifier la liste de services essentiels selon les recommandations du Tribunal. Le syndicat a alors décidé de surseoir à la grève qu'il entendait exercer. Cela n'a pas changé depuis. Autrement dit, la situation habituelle doit prévaloir et les salariés doivent fournir leur prestation normale de travail.

Y A-T-IL UNE ACTION CONCERTÉE DES SALARIÉS POUR RALENTIR LE TRAVAIL?

[17] Le Tribunal croit que c'est le cas parce que les statistiques mises en preuve par la STM démontrent un écart trop grand par rapport aux années passées pour n'être qu'un hasard. Cet écart ne peut se justifier même en regard des éléments soumis par le syndicat. La situation au début de l'année 2019, montre une aggravation des problèmes.

La capacité en nombre d'heures de travail

[18] Le directeur de l'entretien des autobus, Luc Mercier, explique les faits à l'aide de tableaux qui se fondent sur les statistiques de la STM.

[19] Un premier tableau¹¹ fournit la capacité réelle en heures de travail des employés concernés, de 2016 au début de février 2019, incluant les heures supplémentaires. Il s'agit des heures réelles, pointées et payées. Luc Mercier souligne également que des heures supplémentaires sont systématiquement effectuées. On peut constater qu'à chaque année, la capacité en nombre d'heures diminue pendant la période estivale, en

⁹ C'est la raison pour laquelle il n'est pas nécessaire de relater la preuve de la STM concernant ce volet.

¹⁰ L'article 108 du Code interdit le ralentissement de travail.

¹¹ Pièce E-1 Tableau A [Capacité réelle Heures (incluant heures supplémentaires)].

raison des vacances. Il estime à environ 30 % le pourcentage de la main-d'œuvre qui n'est pas disponible pour cette raison. Il en va de même pendant la période des Fêtes.

[20] L'année 2018 a été une année de négociations intenses, ponctuée de recours à des moyens de pression. On constate que la courbe de cette année 2018 montre des écarts plus prononcés que les courbes des années 2016 et 2017. Ce que retient surtout le Tribunal, c'est qu'au début de l'année 2019, le nombre d'heures de travail est très supérieur à celui des autres années (par exemple 15 239 heures à la mi-janvier par rapport à 14 091 heures en 2018 et même moins en 2017 et 2016).

[21] En d'autres termes, la capacité de travail ne peut expliquer une baisse de productivité, ce qui aurait pu être le cas si le nombre d'heures avait été plus bas.

La disponibilité des autobus

[22] Luc Mercier déclare que pour assurer un service adéquat, il faut 1 424 autobus lors de l'heure de pointe du matin et un peu moins, 1 390, pour l'heure du retour à la maison. Pendant l'été, en raison des vacances et du congé scolaire, ou lors des Fêtes, le nombre requis baisse à environ 1 200 véhicules.

[23] C'est ici que le graphique déposé¹² entre en opposition avec le précédent. On pourrait s'attendre, avec un bon nombre d'heures travaillées, à ce que la proportion de véhicules en marche soit à la hausse, ou du moins, du même ordre que les années précédentes.

[24] Or, pour l'année 2018, le nombre d'autobus disponibles est à la baisse. En comparaison avec l'année précédente, il est presque toujours inférieur, sauf pour une courte période de la mi-février à la mi-mars. Les statistiques de cette année 2018 sont même, à partir d'avril, moindres que pour l'année 2016.

[25] Plus inquiétant encore, les données de 2019 montrent une plongée du nombre des autobus disponibles. Après un « *sommet* » de 1 392 véhicules à la mi-janvier, on est rendu au 4 février de cette année à un total de 1 270. Il s'agit là d'une statistique qui serait compatible avec la période estivale, non pas avec une période où les écoles sont ouvertes et qu'une fraction réduite de la population est en vacances.

[26] Comment expliquer cela?

[27] Luc Mercier a fait la revue de ce qui peut jouer. Il reconnaît que certains facteurs ont une influence. Par exemple, le froid cause des pannes. L'hiver actuel ressemble à certains égards à celui de 2017 qui avait été difficile. Pourtant, le graphique montre qu'à

¹² Pièce E-1 Tableau B [disponibilité RDA].

cette période, le nombre d'autobus disponible oscillait autour des 1 410 et il a toujours été supérieur au « *sommet* » de 2019 (1 392 véhicules).

[28] Par contre, il affirme que d'autres éléments comme la livraison de nouveaux autobus en 2018 ou le report d'un pourcentage des plans d'entretien n'ont pu avoir un impact déterminant. Il s'agit toujours à la base du même parc d'autobus. La chute du nombre que l'on constate est, dit-il, sans précédent.

[29] Un autre graphique¹³ est en quelque sorte la contrepartie du précédent. Luc Mercier explique qu'il y a toujours un pourcentage d'environ 20 % des véhicules qui sont « *immobilisés* », c'est-à-dire 360 pour une flotte de 1 812 autobus¹⁴. Certains sont au « *Majeur* » c'est-à-dire des autobus sur lesquels on effectue des travaux plus importants. D'autres sont pour des projets planifiés, par exemple pour l'installation d'équipement, ou pour de l'entretien. Il est aussi normal qu'il y en ait plus l'été.

[30] Encore une fois, constate-t-il, le nombre d'autobus immobilisé augmente considérablement, plus que ce qui serait attendu. La courbe de l'année 2018 est presque toujours supérieure à celle de l'année qui la précède, sauf pour une brève période en septembre. Ceci veut dire que pour les différentes périodes, il y a toujours plus d'autobus immobilisés en 2018 qu'en 2017. Cela atteint un sommet de 602 véhicules immobilisés au mois d'août 2018, soit 200 de plus que pour la période correspondante l'année précédente.

[31] Toujours aussi inquiétante, la tendance de 2019 est à la hausse. Il est vrai que le nombre a diminué entre le 31 décembre 2018 (472) et le 14 janvier 2019 (416) mais c'est pour remonter à 545 véhicules hors service le 11 février suivant. Bref, on atteint actuellement un pourcentage du nombre de véhicules immobilisés de 30 %. Luc Mercier qui travaille à la STM depuis 2004 n'a jamais vu un tel pourcentage dans le passé.

L'« *humeur* » des salariés

[32] Luc Mercier relate qu'il y a une équipe de supervision composée de huit surintendants, un pour chacun des centres et d'environ 65 contremaîtres. Toutefois, il explique que ce sont les salariés qui ont l'expertise. Au nombre d'avis d'entretien qui est émis, de l'ordre de 700 000 pour l'année 2018, il est impossible pour les gestionnaires de suivre dans le détail chacun de ces avis.

¹³ Pièce E-1 Tableau C [Total bus hors-services (incluant bus au Majeur et Projets)]. Les données sont prises chaque lundi.

¹⁴ Le nombre de véhicules a augmenté en 2017 pour atteindre 1 837. Ce nombre a diminué légèrement par la suite (voir E-1, Tableau E [Évolution du Parc RDA] véhicules immatriculés).

[33] Certes, une partie des tâches présente une certaine répétition, mais une autre repose sur le diagnostic posé par les salariés. Luc Mercier reconnaît la compétence de ceux-ci et explique qu'il a besoin de leur collaboration pour mener à bien le travail.

[34] C'est pourquoi à différents moments dans son témoignage, il parle de la « *bonne humeur* » des salariés en lien avec les événements entourant la négociation. Il ne faut pas nécessairement prendre cette expression au pied de la lettre et le Tribunal comprend parfaitement de quoi il s'agit. Autrement dit, on ne peut faire une adéquation parfaite entre chacun des événements et une baisse de productivité, mais la tendance est lourde. Si les salariés sont moins de « *bonne humeur* » à cause de la négociation, le nombre d'autobus inactif s'en ressent inévitablement, même si ce n'est pas immédiat.

[35] Lorsqu'il est contre-interrogé, Luc Mercier maintient ses constats. Il ne peut dire de manière précise dans quelle proportion le facteur météo peut jouer, mais il affirme que la situation actuelle ne se démarque pas de manière significative de ce qu'on peut vivre pendant l'hiver à Montréal.

[36] Le procureur syndical lui demande si la fermeture, le 6 janvier dernier, du centre Saint-Denis pour des rénovations, a pu avoir un impact. Cela a retranché 12 vérins¹⁵ pour les réparations aux autobus. Luc Mercier répond que la main-d'œuvre a été replacée ailleurs, donc que les autres centres pourront compenser. D'ailleurs, il note que le nombre d'autobus disponibles a augmenté de 1335 à 1392 après cette fermeture.

[37] Luc Mercier réfute les autres éléments qu'on lui soumet.

[38] Ainsi, il n'y a pas plus de problèmes d'approvisionnement en pièces que par les années précédentes. La formation n'a pas monopolisé plus de salariés que par le passé. Il y a eu une directive pour repousser l'entretien non essentiel, mais cela, explique-t-il, ne provoque en rien une augmentation de pannes. En effet, les programmes réguliers d'entretien sont toujours en vigueur. D'autres éléments comme le fait de mettre de côté des véhicules pour éviter du kilométrage inutile¹⁶, ne peuvent jouer, car ils ne sont pas comptabilisés dans les statistiques de véhicules immobiles. Du temps supplémentaire a toujours été accordé chaque année.

[39] Bref, pour lui, aucun élément autre que le ralentissement de travail, qu'il soit pris isolément ou en combinaison avec d'autres, ne peut expliquer les statistiques obtenues.

¹⁵ Un appareil de lavage. La STM en a 117 pour l'ensemble de ses installations.

¹⁶ Selon les exigences de la Société d'assurance automobile du Québec, un autobus doit être inspecté tous les 182 jours ou 22 000 kilomètres, selon la première échéance.

La réplique syndicale

[40] De son côté, le président du syndicat, Gleason Frenette, se base sur son expérience au comité d'amélioration de la performance de 2013 à 2016. Pour lui, il n'est pas anormal que le nombre « *d'immobiles* » augmente en hiver à cause des conditions de la météo, alors que l'été, c'est plutôt le phénomène des vacances. Aussi, faut-il faire un examen serré des différents graphiques avant de s'avancer.

[41] Les témoins du syndicat se fient sur leur réseau de contacts parmi les salariés des différents centres. Ils soutiennent au contraire que la directive sur l'entretien préventif a causé des problèmes et qu'il s'agit, selon l'expression consacrée, de « *pelletage par en avant* ». Ainsi, disent-ils, il y a plus de pannes de carburant, ce qui entraîne plus de remorquages. Cela oblige un mécanicien à se déplacer, ce qui lui enlève du temps pour faire d'autres travaux.

[42] Le directeur général de la STM lui-même, affirme le président syndical, a déclaré que les autobus étaient « *allergiques* » au froid. Quant aux autobus hybrides, Gleason Frenette déclare qu'ils ont plus de problèmes que les autobus conventionnels. Il y a aussi un manque de pièces qui causent des retards dans les réparations.

[43] De son côté, Simon-Pierre Robillard, directeur syndical, affirme que la fermeture du centre Saint-Denis a plus d'impact que ce que prétend l'employeur. Outre la perte de vérins pour procéder à des réparations, elle a forcé une réorganisation majeure. Il contredit Luc Mercier en disant que l'embauche de nouveaux mécaniciens provoque nécessairement un plus grand besoin de « *coaching* », donc moins de performance tant de la part des nouveaux, qui apprennent, que des anciens qui doivent les conseiller.

[44] Simon-Pierre Robillard affirme aussi que la flotte est vieillissante et que les autobus à plancher bas, s'ils sont meilleurs que ceux de première génération, causent toujours beaucoup de problèmes. Il en va de même des autobus hybrides qui ont un taux d'immobilisation plus grand que les autres. Par ailleurs, la grève légale de temps supplémentaire de 2018 a eu un impact plus sévère et plus long que veut bien le reconnaître la STM. Selon lui, le retard accumulé n'est pas encore rattrapé.

[45] Il termine en déclarant que les représentants de l'employeur ont les outils nécessaires, par exemple le système informatique, pour contrôler le travail. À l'entretien majeur, tout est quantifiable. Pour ce qui est de l'entretien mineur, les opérations sont répétitives et le temps requis pour les exécuter est connu. Que ce soit par ce genre de moyen ou par l'observation des salariés, les contremaîtres sont en mesure de pouvoir sévir s'ils constatent que quelqu'un ralentit le travail.

[46] Dans la décision de *Ville de Montréal*¹⁷, la CRT analysait le concept d'action concertée. Comme elle l'explique, il n'implique pas de préméditation mais plutôt une action qui est exécutée par un ensemble de personnes, « *de concert* ». Il n'est pas nécessaire d'établir non plus l'intention de chacune de celles-ci d'agir en concertation avec les autres.

[47] Le Tribunal est convaincu par le travail statistique fait par la STM. Il y a une tendance lourde, depuis 2018, qui ne peut s'expliquer que par un ralentissement de travail des salariés. Comme l'écrivait la CRT¹⁸, et on peut l'appliquer à notre affaire, « *les conclusions qui émanent des données statistiques sont graves, précises et concordantes* ».

[48] Le procureur syndical a fait un travail considérable pour mettre en relief les différents éléments susceptibles d'affecter le nombre d'autobus en circulation ou, si l'on préfère, le nombre « *d'immobiles* ». Cette preuve pourrait expliquer une certaine variation, mais pas de l'ampleur de celle qui est constatée. Contrairement à une autre décision concernant la Ville de Montréal¹⁹, les faits mis en preuve par la partie syndicale sont contestés par la STM. Dans cette dernière décision, la partie syndicale avait repoussé la présomption de fait en présentant une preuve qui pouvait tout autant expliquer la situation.

[49] La STM a déjà signalé au syndicat ses préoccupations concernant les moyens de pression illégaux. Par exemple, le 27 septembre 2017, ses procureurs mettaient en demeure le syndicat de cesser de refuser de façon concertée le travail supplémentaire offert. Ceci a donné lieu à une mise au point du syndicat auprès de ses membres. Une autre mise en demeure a été envoyée le 6 avril 2018. À chaque occasion, l'employeur rappelle qu'il s'agit « *d'un ralentissement d'activités destiné à limiter la production, ce qui est interdit par le Code* ». Comme le démontre l'historique du dossier, le Tribunal a dû intervenir pour rectifier la situation.

[50] Il est donc difficile de croire le président du syndicat qui dit n'avoir appris l'allégation de ralentissement de travail que par le dépôt de la présente demande en redressement. De son côté, Luc Mercier affirme avoir lui-même demandé au représentant syndical de passer le message à son monde pour réduire le nombre « *d'immobiles* ».

¹⁷ Précitée, note 8, voir les paragraphes 73 à 75.

¹⁸ *Idem*, par. 87.

¹⁹ *Montréal (Ville de) c. Fraternité des policières et policiers de Montréal*, 2015 QCCRT 0177.

[51] Le Tribunal croit donc qu'il y a action concertée et que celle-ci cause préjudice ou est susceptible de causer préjudice au service auquel la population a droit. En vertu des pouvoirs que lui confère l'article 111.17 du Code, le Tribunal accueille la demande.

PAR CES MOTIFS, LE TRIBUNAL ADMINISTRATIF DU TRAVAIL :

- ACCUEILLE** la demande d'intervention;
- DÉCLARE** que le ralentissement de travail et d'activités exercé par le **Syndicat du transport de Montréal (CSN)**, ses officiers, représentants ou mandataires est illégal;
- DÉCLARE** que le ralentissement de travail et d'activités exercé par les employés de la **Société de transport de Montréal** est illégal;
- ORDONNE** au **Syndicat du transport de Montréal (CSN)**, à ses membres, ses officiers, représentants ou mandataires de prendre les mesures requises immédiatement pour que cesse tout ralentissement de travail et d'activités concerté;
- ORDONNE** au **Syndicat du transport de Montréal (CSN)**, ses officiers, représentants ou mandataires, de prendre les mesures requises pour que les membres du Syndicat fournissent le travail habituel requis par l'employeur en exécutant toutes et chacune de leurs tâches usuelles, sans moyen de pression;
- ORDONNE** aux salariés, membres du **Syndicat du transport de Montréal (CSN)** de fournir le travail habituel requis par l'employeur, à exécuter toutes et chacune de leurs tâches usuelles, sans moyen de pression;
- AUTORISE** le dépôt au greffe de la Cour supérieure du district de Montréal d'une copie conforme de sa décision aux termes de l'article 111.20 du *Code du travail*;
- RAPPELLE** aux parties que le dépôt au greffe de la Cour supérieure d'une ordonnance du Tribunal lui confère le même effet que s'il s'agissait d'un jugement de la Cour supérieure et qu'elles sont conséquemment susceptibles d'outrage au Tribunal en cas de contravention;

DÉCLARE que la présente décision entre en vigueur immédiatement et le demeure jusqu'à ce que les membres du **Syndicat du transport de Montréal (CSN)** exercent la grève conformément aux dispositions du Code.

Alain Turcotte

M^{es} Richard Coutu et Marie-Alexandra Francou
BÉLANGER SAUVÉ S.E.N.C.R.L.
Pour l'employeur

M^e Étienne Poitras
LAROUCHE MARTIN (SERVICE JURIDIQUE DE LA CSN)
Pour l'association accréditée

Date des audiences : 14 et 15 février 2019

/np