

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DU TRAVAIL

(Division des services essentiels)

Région : Montréal
Dossier : 1443936-71-2510
Dossier accréditation : AM-1001-4868

Montréal, le 30 octobre 2025

DEVANT LA JUGE ADMINISTRATIVE :

Maude Pepin Hallé

**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

Aéroports de Montréal

Partie intervenante

DÉCISION

L'APERÇU

[1] Le 22 octobre 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 grève¹ à durée déterminée de 24 heures, qui se déroulerait du 1^{er} novembre à 4 h au 2 novembre à 3 h 59. Une entente² conclue entre le syndicat et la Société de transport de Montréal, la STM, est également transmise au Tribunal quant aux services essentiels à maintenir pendant cette grève qui se déroule principalement un samedi.

[2] Essentiellement, les parties ont déterminé que le maintien du transport adapté à la population était suffisant un samedi 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.

[3] Le Tribunal a reçu des observations des Alouettes de Montréal soulignant leurs inquiétudes liées à cette grève ou à l'exercice de celle-ci. Aéroports de Montréal, ADM, a demandé à intervenir pour requérir le maintien de la ligne d'autobus 747 vers l'aéroport YUL.

[4] Il appartient au Tribunal d'évaluer la suffisance de l'entente conclue entre le syndicat et la STM sur les services essentiels à maintenir lors de la grève³. S'il les juge 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.

[5] Toutefois, le Tribunal rappelle que le Code favorise la détermination des services essentiels par les parties elles-mêmes. Elles ont l'obligation de tenter de les négocier pour respecter les obligations du Code⁴. 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.

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

² Art. 111.0.18 du Code.

³ Art. 111.0.19 du Code.

⁴ *Id.*

[6] En effet, partant de leur profonde connaissance respective des services rendus à la population, l'entente reflète leur compréhension mutuelle du point d'équilibre sur les services à maintenir pour ne pas mettre en danger la santé ou la sécurité publique tout en permettant l'exercice fondamental du droit d'association⁵. Cet exercice de pondération est d'autant plus complexe que la grève a pour objet et effet de créer des inconvénients afin d'instaurer un rapport de force.

[7] Or, dans la présente affaire, le syndicat n'a pas exercé la grève depuis 38 ans. Plusieurs décisions passées l'ont été dans un contexte démographique et technologique différent. De façon très récente et même contemporaine au présent avis de grève, le Syndicat de transport de Montréal (CSN) représentant les salariés de l'entretien des véhicules, du génie et de l'entretien des propriétés, des achats et magasins a exercé la grève à plusieurs reprises. Celui-ci déclenchera une grève du 31 octobre à 22 h au 28 novembre 2025 à 22 h pendant laquelle il est prévu que des services d'autobus et de métro seront maintenus aux heures suivantes :

Pour le service d'autobus :

- Pointe AM : de 6 h 15 à 9 h 15;
- Pointe PM : de 15 h à 18 h;
- Pointe de nuit : de 23 h 15 à 1 h 15.

Pour le service de métro :

- Pointe AM : de 6 h 30 à 9 h 40;
- Pointe PM : de 14 h 45 à 17 h 50;
- Pointe de nuit : de 23 h à 1 h.

[8] Selon ADM, la STM a admis ne pas avoir pris en compte sa situation particulière dans son évaluation des services essentiels à maintenir. Elle lui aurait mentionné également être favorable au maintien de la ligne 747.

[9] Sans confirmer ces propos, sans non plus se retirer ou se dédire de l'entente de maintien des services essentiels qu'elle a conclue avec le syndicat, la STM répond que, si le Tribunal fait droit à la demande de l'ADM de maintenir la ligne 747, elle lui demande de déclarer insuffisants les services essentiels contenus à l'entente et surseoir à l'exercice de la grève, puisqu'elle est un réseau intégré qui ne peut opérer partiellement⁶.

⁵ Art. 3 de la *Charte des droits et libertés de la personne*, RLRQ, c. C-12, la Charte. Sur la consécration du droit d'exercer la grève comme composante du droit d'association, voir : *Saskatchewan Federation of Labour c. Saskatchewan*, 2015 CSC 4.

⁶ Elle invoque à son soutien la décision : *Syndicat du transport de Montréal (CSN) c. Société de transport de Montréal*, 2025 QCTAT 2070.

[10] Dans ces circonstances, le Tribunal a exceptionnellement tenu une audience pour évaluer la suffisance de l'entente conclue entre les parties et pour permettre à ADM de compléter ses observations.

[11] 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.

[12] 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.

[13] En cas de grève, les parties sont assujetties à l'obligation de maintenir des services essentiels⁷. Leur dernière convention collective est expirée depuis le 5 janvier 2025. Le 22 octobre 2025, le Tribunal reçoit le présent avis de grève auquel est jointe une entente conclue entre les parties le 9 avril précédent prévoyant notamment les services essentiels à maintenir lors de grèves s'exerçant des jours de fin de semaine⁸.

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

- L'entente conclue entre les parties est-elle suffisante pour assurer le maintien des services essentiels pour l'exercice d'une grève se déclenchant le 1^{er} novembre 2025 à 4 h et se terminant le 2 novembre à 3 h 59?

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

LE PROFIL DE LA STM

[16] Depuis la création de l'Autorité régionale de transport métropolitain, l'ARTM, le 1^{er} juin 2017, et la mise en place de la réforme de la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine, la STM évolue dans un environnement organisationnel et financier complexe. Elle est liée par une entente de service avec l'ARTM pour

⁷ *Société de transport de Montréal c. Syndicat du transport de Montréal (CSN)*, 2024 QCTAT 3456.

⁸ Quoique l'entente est reproduite en entier en Annexe de la présente décision et comprend les services à maintenir pour les sept jours de la semaine, seule la suffisance des services essentiels maintenus pour une grève de 24 h le samedi 1^{er} novembre 2025 est évaluée dans la présente décision.

l'exploitation des services sur son territoire et la réalisation de ses projets. Elle reçoit donc ses revenus directement de cette dernière qui, elle, négocie avec les bailleurs de fonds. La planification stratégique du développement du transport collectif, le financement des services et le cadre tarifaire relèvent de l'ARTM.

[17] La STM, à titre de gestionnaire déléguée, est responsable de l'exploitation des infrastructures métropolitaines de transport sur son territoire. Elle collabore également avec l'ARTM pour la planification des projets de développement métropolitain et réalise les projets pour les infrastructures et les équipements dont elle sera l'exploitante. À ce titre, elle réalise le projet de service rapide par bus (SRB) Pie-IX et est maître d'œuvre du prolongement de la ligne bleue. En plus d'être gestionnaire déléguée du système central OPUS, la STM assure aussi pour l'ARTM la réalisation du projet des équipements billettiques du Réseau express métropolitain (REM).

[18] Son parc de véhicules est de 1 849 autobus et minibus, dont 220 articulés, ainsi que 999 voitures de métro.

[19] Son réseau est composé de 223 lignes d'autobus et de quatre lignes de métro desservant 68 stations sur 71 kilomètres.

[20] En 2024, il s'est effectué 314,6 millions de déplacements en autobus, métro et transport adapté.

[21] La répartition des postes autorisés à la structure de la STM est la suivante :

Unités administratives	Personnel non syndiqué	Personnel syndiqué	Total
Conseil d'administration	1		1
Direction générale	1		1
Finances, approvisionnement, affaires juridiques et normes	49	315	364
Planification, livraison du service et expérience client	502	5 656	6 158
Planification et entretien	269	2 517	2 786
Gestion et modernisation des actifs	55	229	284
Secrétariat – Direction générale	3		3
Stratégies relations avec les partenaires et communications	17	84	101
Talents, diversité et expérience employés	158	183	341
Transition énergétique, innovation et technologie	66	420	486
Vérification générale	14		14
PLB et activités commerciales	51	87	138
Total	1 186	9 491	10 677

LE SYNDICAT DES CHAUFFEURS D'AUTOBUS, OPÉRATEURS DE MÉTRO ET EMPLOYÉS DES SERVICES CONNEXES AU TRANSPORT DE LA STM, SECTION LOCALE 1983, SCLP

[22] L'unité de négociation regroupe 4 622 salariés répartis comme suit :

Chauffeurs :	3 720
Opérateurs :	405
Agents de station :	421
Gareurs :	76

[23] Le chauffeur d'autobus assure le transport de la clientèle de façon sécuritaire et en conformité avec les règles en vigueur. Le gareur conduit des autobus sans passager afin de les stationner dans les garages.

[24] Les chauffeurs et gareurs sont affectés dans les huit centres de transport que compte la STM. Les chauffeurs du transport adapté relèvent de l'unité *Livraison du service* :

Centres de transport	Total
Saint-Denis	303
Mont-Royal	226
Frontenac	357
LaSalle	595
St-Laurent	467
Anjou	535
Legendre	577
Stinson	485
Transport adapté	127

[25] L'opérateur conduit les trains du métro. L'agent de station accueille la clientèle, vend et perçoit les titres de transport et communique des informations. Il ouvre et ferme les stations et s'assure du bon fonctionnement des équipements sous sa responsabilité.

[26] Ceux-ci relèvent de la direction *Planification, livraison du service et expérience client* et sont répartis ainsi :

Opération des trains :	404
Exploitation :	420

LE SYNDICAT DU TRANSPORT DE MONTRÉAL (CSN)

[27] L'unité de négociation du syndicat désirant recourir à la grève regroupe 2 400 salariés répartis dans deux directions exécutives, soit 413 à la *Planification, livraison du service et expérience client* et 1 987 à la *Planification et entretien*.

[28] Les 413 salariés de la direction *Planification, livraison du service et expérience client* sont répartis dans la *Direction principale Planification, soutien à la livraison du service et parcours client*. On les retrouve dans les stations, à la vente et la perception, à l'entretien des infrastructures et à l'entretien sanitaire des stations et de certains bâtiments administratifs.

[29] Les 1 987 salariés de la direction *Planification et entretien* sont répartis dans cinq grands secteurs :

- La direction *Entretien des centres de transport* se trouve dans les neuf centres de transport, incluant le Transport adapté, où les salariés procèdent aux réparations mineures des autobus et à leur nettoyage.
- La direction *Manufacturier (travaux majeurs de mécanique)* s'occupe de la fabrication, de la remise à neuf de composantes ainsi que de la grande révision des autobus et du métro. De plus, l'usine Crémazie est responsable de l'atelier des pneus situé au centre de transport Legendre, qui reçoit, monte, démonte, répare tous les pneus ou, le cas échéant, les met hors service. Elle est également responsable de la fabrication et de l'usinage ou du ré-usinage de pièces. Le centre Legendre fait l'entretien des autobus articulés et la réparation des carrosseries. L'atelier des camions, aussi situé à cet endroit, effectue l'entretien de toute la flotte de véhicules autres que des autobus.
- La direction *Entretien métro et services partagés* contribue à la réalisation du service, par l'entretien préventif, l'entretien curatif, le dépannage des trains et tout projet d'amélioration pour les trains et assiste le service de secours (urgence métro). Elle voit aussi à l'entretien préventif et curatif des véhicules, remorques et équipements de travaux.
- La direction *Entretien des équipements fixes et infrastructures* assure le maintien en état des installations de voies, de structures de tunnel et des autres équipements du métro (ventilation, télécommunication, traction, signalisation, systèmes de pompage, etc.). Les salariés font aussi l'entretien des infrastructures, des bâtiments et des installations fixes.
- La direction *Intégration, électrification, planification et logistique* fournit les pièces nécessaires à la réalisation des travaux et les distribue dans les différents milieux de travail.

LE SYNDICAT DES EMPLOYÉES ET EMPLOYÉS PROFESSIONNELS-LES ET DE BUREAU, SECTION LOCALE 610 SEPB (CTC-FTQ)

[30] L'unité de négociation regroupe 799 salariés, regroupés dans huit directions exécutives :

Finances, approvisionnement, affaire juridique et normes :	80
Planification, livraison du service et expérience client :	127
Planification et entretien :	255
Gestion et modernisation des actifs :	119
Stratégies relation partenaires et communications :	54
Talents, diversité et expérience employée :	25
Transition énergétique, innovation et technologie :	81
PLB et activités commerciales :	58

LE SYNDICAT DU PERSONNEL ADMINISTRATIF, TECHNIQUE ET PROFESSIONNEL DU TRANSPORT EN COMMUN SCFP-2850-FTQ

[31] L'unité de négociation regroupe 1 322 salariés appartenant aux groupes suivants :

1. Les employés de bureau;
2. Les techniciens;
3. Les professionnels œuvrant dans le domaine de l'informatique;
4. Les professionnels œuvrant dans le domaine de la comptabilité, des budgets, des systèmes administratifs, de la paie ou de la formation technique et n'ayant pas de responsabilité d'encadrement corporatif;
5. La secrétaire du directeur du Service à la clientèle et des communications.

[32] Parmi ces salariés se trouvent les inspecteurs formateurs en sécurité incendie de même que les coordonnateurs en prévention des incendies, lesquels relèvent de la section Sécurité incendie.

[33] Pour des raisons de sécurité et opérationnelles, la présence de la section *Sécurité incendie* est nécessaire avant que les services de sécurité incendie municipaux (Montréal, Laval, Longueuil) puissent intervenir dans les installations de la STM.

[34] Les salariés répondent aussi aux appels d'urgence 24 heures sur 24.

[35] Les techniciens principaux – gestion salariale planifient et exécutent les activités techniques requises pour la préparation et la production de la paie de tout le personnel de la STM.

[36] Les coordonnateurs – planification et ordonnancement ont pour rôle la planification, la coordination, la priorisation, l'ordonnancement, le contrôle et le suivi d'activités relatives au secteur d'appartenance de leur poste. Ils définissent les priorités et déterminent les intervenants ou ressources requises (humaines et matérielles), lancent les ordres de travail sans lesquels la fabrication et les réparations ne se feront plus, affectant la disponibilité et la fiabilité des actifs.

[37] Les techniciens principaux – soutien technique sont principalement attitrés, selon leur expertise, à l'exécution de tâches techniques de nature para-professionnelle aux fins de réalisation de projets complexes à court ou long terme relatifs à la construction, aux modifications, aux changements et à la vérification des installations et des équipements.

[38] Ils ont notamment pour tâche d'identifier et de résoudre des problèmes techniques, notamment concernant l'équipement requis pour faire fonctionner la radio du métro ou la sonorisation du métro.

LA FRATERNITÉ DES CONSTABLES ET AGENTS DE LA PAIX DE LA STM - CSN

[39] Ce syndicat comprend 221 salariés regroupés dans la direction exécutive *Planification, livraison, service et expérience client*. Ceux-ci patrouillent le réseau jour et nuit pour assurer la sécurité des usagers et la fluidité des déplacements ainsi que pour faire respecter les règlements.

L'ANALYSE

L'ENTENTE CONCLUE ENTRE LES PARTIES EST-ELLE SUFFISANTE POUR ASSURER LE MAINTIEN DES SERVICES ESSENTIELS POUR L'EXERCICE D'UNE GRÈVE SE DÉCLENCHANT LE 1^{ER} NOVEMBRE 2025 À 4 H ET SE TERMINANT LE 2 NOVEMBRE À 3 H 59?

[40] Dans les rapports collectifs encadrés par le Code, le droit de grève est le moyen dont disposent les salariés syndiqués pour leur permettre d'influencer le sort de la négociation de leurs conditions de travail. Toutefois, puisque l'interruption de service de certaines entreprises dans un service public peut avoir pour effet de mettre en danger la santé ou la sécurité publique, le Code prévoit que des services essentiels doivent être maintenus en cas de grève pour celles qui sont assujetties à cette obligation.

[41] Lorsque le Tribunal reçoit un avis de grève pour une entreprise assujettie à l'obligation de maintenir des services essentiels, il doit s'assurer que l'employeur et le syndicat maintiendront des services suffisants pour ne pas mettre en danger la santé ou la sécurité publique pendant toute la durée de la grève annoncée par ce dernier⁹.

⁹

Art. 111.0.19 du Code.

[42] Toutefois, s'il doit protéger la santé ou la sécurité de la population, il a aussi pour mission de préserver la liberté d'association des salariés et leur droit de pouvoir exercer la grève¹⁰.

[43] C'est notamment pourquoi le Tribunal, dans l'exercice de sa compétence, interprète restrictivement la notion de « *danger* », qui se distingue d'un simple risque. Ce faisant, le Tribunal doit plutôt constater l'existence d'une « *menace évidente, imminente, réelle pour la vie, la sûreté, la santé ou la sécurité de la population*¹¹ ».

[44] Les inconvénients subis par la population qui ne mettent pas en danger sa santé ou sa sécurité constituent l'apanage du rapport de force. Les perturbations ont pour objet de faire pression pour faire infléchir l'employeur et obtenir un règlement de leurs conditions de travail. En fait, comme la Cour suprême du Canada¹² l'énonce et quoique cela puisse sembler antinomique, la protection du droit de grève -soit le « *conflit* » de travail est essentielle au maintien de la « *paix industrielle* » :

[48] Dans l'arrêt *S.D.G.M.R., section locale 558 c. Pepsi-Cola Canada Beverages (West) Ltd.*, 2002 CSC 8 (CanLII), [2002] 1 R.C.S. 156, on résume avec à-propos l'idée que la grève, même si elle constitue un moyen de pression économique redoutable, constitue néanmoins une composante cruciale de la promotion de la paix industrielle et partant, socio-économique :

Les conflits de travail peuvent toucher des secteurs importants de l'économie et avoir des répercussions sur des villes, des régions et, parfois, sur le pays tout entier. Il peut en résulter des coûts importants pour les parties et le public. Néanmoins, notre société en est venue à reconnaître que ces coûts sont justifiés eu égard à l'objectif supérieur de la résolution des conflits de travail et du maintien de la paix économique et sociale. Désormais, elle accepte aussi que l'exercice de pressions économiques, dans les limites autorisées par la loi, et l'infliction d'un préjudice économique lors d'un conflit de travail représentent le prix d'un système qui encourage les parties à résoudre leurs différends d'une manière acceptable pour chacune d'elles (voir, de manière générale, G. W. Adams, *Canadian Labour Law* (2^e éd. (feuilles mobiles)), p. 1-11 à 1-15). [par. 25].

[Nos soulignements]

[45] Toutefois, quoiqu'il s'agisse d'un droit fondamental protégé par la Charte, le Code du travail en aménage l'exercice à des périodes précises et, comme en l'espèce, exige que son exercice ne mette pas en danger la santé ou la sécurité publique.

¹⁰ *Saskatchewan Federation of Labour c. Saskatchewan*, précitée, note 5.

¹¹ *Réseau de transport de la Capitale c. Syndicat des employés du transport public du Québec Métropolitain inc.*, 2023 QCTAT 2525.

¹² *Saskatchewan Federation of Labour c. Saskatchewan*, précitée, note 5.

L'analyse des impacts de la grève par les parties sur les déplacements

[46] Les deux parties affirment avoir mené un exercice sérieux et rigoureux pour conclure leur entente dans l'objectif d'assurer les services essentiels en cas de grève¹³. Elles ont déterminé qu'en maintenant le transport adapté, elles y satisfaisaient.

[47] D'abord, la STM avait fait ses devoirs et déjà anticipé l'exercice de la grève et évalué les effets sur les services essentiels avant d'entamer les négociations avec le syndicat pour le renouvellement de la convention collective. Une note technique datée de juin 2024 s'intitulant « *Services essentiels en cas de grève* », signée par la Direction Planifications et développement des réseaux et la Direction exécutive – Planification, livraison du service et expérience client, est déposée en preuve par le syndicat. Elle porte notamment sur les déplacements en temps normal, les déplacements assurés par la STM, la congestion sur le réseau routier, la situation du transport en temps de grève, les alternatives au réseau et les mesures d'adaptation. Il y est rapporté qu'une simulation d'un scénario de grève a été effectuée pour évaluer les effets sur la congestion routière.

[48] Quoique ce document ne comporte pas de conclusion précise, il démontre que la STM avait en main des données probantes pour s'engager dans un processus d'évaluation de services essentiels à maintenir du point de vue de la mobilité. De surcroît, cette étude appuie la démonstration que des études sérieuses ont été effectuées pour jauger des effets d'une grève.

[49] Ensuite, les parties précisent avoir tenu cinq rencontres au printemps 2025 pour négocier la présente entente pour laquelle les experts pertinents ont été consultés. Plusieurs de leurs représentants respectifs ont participé, dont le directeur de la planification des réseaux et le chef de la division de la planification des services de la STM.

[50] Le syndicat expose également qu'elles ont eu recours aux données de l'organisme responsable de la mobilité, soit l'Autorité régionale de transport métropolitain¹⁴ pour tenir compte des types de déplacement et des habitudes des usagers.

¹³ En ce sens, la présente situation se distingue de celle analysée par le Tribunal dans l'affaire *Syndicat canadien de la fonction publique, section locale 3333 et Réseau de transport de Longueuil*, 2025 QCTAT 3595.

¹⁴ Voir notamment : *Enquête métropolitaine 2023, Perspectives mobilité, faits saillants de l'état de la mobilité des personnes dans la région métropolitaine de Montréal*, Autorité régionale de transport métropolitain.

[51] Les parties ont ainsi évalué l'impact d'une interruption en tenant compte qu'en moyenne, l'achalandage de la STM la fin de semaine diminue au moins du tiers de celui en semaine¹⁵. Parmi ces déplacements effectués la fin de semaine, la moitié le sont pour des loisirs. De plus, contrairement aux heures de pointe en semaine, les déplacements la fin de semaine se répartissent sur l'ensemble de la journée, étalant ainsi les possibilités de congestion routière. Lors des discussions intervenues entre les parties, chacune des lignes d'autobus et des métros avec leur temps de parcours ont été examinés.

[52] Elles confirment à l'audience avoir pris en compte l'existence d'événements sportifs prévisibles qui attirent de nombreux usagers dans l'évaluation de la suffisance des services à maintenir, du type de la demi-finale des Alouettes qui se déroulera le 1^{er} novembre prochain. Elles distinguent ceux-ci d'autres comme le Grand Prix ou du Festival de musique Osheaga, pour lesquels l'entente prévoit qu'elles discuteront des services requis. À l'audience, elles précisent que ces derniers sont des rassemblements exceptionnels de 100 000 personnes enclavés avec très peu d'accès.

Les effets de l'interruption du transport sur la santé ou la sécurité publique

[53] Avant de souscrire à l'entente, la STM a consulté des intervenants du Service de police de Montréal, du Service des incendies de Montréal, du Centre de la sécurité civile de Montréal, du Service de la diversité et de l'inclusion sociale de Montréal et d'Urgences-Santé pour s'assurer des impacts sur la santé ou la sécurité publique. Or, ces partenaires sont ceux qui justement peuvent le mieux anticiper les effets d'une telle grève sur la circulation et les services d'urgence à rendre à la population.

[54] Le Tribunal¹⁶ a énoncé 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 protéger la santé ou la sécurité publique. Il s'agit plutôt d'examiner si son interruption peut avoir pour effet de la mettre en danger.

[55] La confirmation que ces partenaires ont été consultés avant que la STM ne souscrive à l'entente est fondamentale, puisque ce sont eux qui sont les mieux renseignés sur l'impact de la circulation routière dans leur capacité à protéger la population. De surcroît, le Tribunal constate qu'aucun d'entre eux n'a demandé

¹⁵ Le syndicat présente comme chiffres ceux publiés par la STM dans une note technique sur les services essentiels en cas de grève portant sur l'automne 2023 pour 1,03 millions de déplacements par jour semaine et plus de 450 000 en fin de semaine. À l'audience, la STM évalue à 1 075 700 de déplacements en semaine pour 618 000 la fin de semaine.

¹⁶ Dans le cadre de l'évaluation des services essentiels à maintenir : *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 inc. c. Syndicat des salariés d'entreprises en transport par autobus de la région de la Mauricie-Centre-du-Québec (CSD)*, 2020 QCTAT 2619.

d'intervenir lors du présent avis de grève ou des trois communiqués par le Syndicat du transport de Montréal (CSN). Ils n'ont pas non plus présenté de demande de redressement lors des 25 jours de grèves exercés par ces derniers.

[56] Conséquemment, même si la STM dépose une déclaration sous serment du directeur des interventions d'Urgences-santé affirmant de façon générale¹⁷ que la congestion routière puisse ralentir les transports médicaux prioritaires, soit lorsque leurs gyrophares sont allumés, Urgences-santé a été consultée. Vraisemblablement, celle-ci comme les autres partenaires n'ont pas jugé que la congestion routière anticipée par la présente grève mette en danger la santé ou la sécurité publique.

Les enjeux soulevés par ADM

[57] ADM rétorque toutefois ne pas avoir été consultée par les parties. Elle explique avoir déjà à composer avec une congestion routière majeure qui affecte ses opérations. Elle énonce que ses activités participent à la protection du public et que la perturbation de ses activités entraîne un danger évident, imminent et réel.

[58] Plus précisément, selon elle, l'interruption de la ligne 747 qui assure depuis 15 ans le transport en commun public vers le centre-ville pendant 24 h aura un effet domino qui engorgera les accès à l'aéroport YUL.

[59] ADM affirme vivre une situation similaire à la Formule 1 avec sa moyenne annuelle quotidienne de 60 000 passagers et 13 000 employés ainsi que sa situation géographique enclavée.

[60] Elle expose qu'en novembre 2024, une moyenne quotidienne de 4 400 personnes transigeait par la ligne 747.

[61] Le Tribunal convient qu'il y aura fort probablement une augmentation de la congestion routière pour se rendre ou partir de l'aéroport. Cela risque d'engendrer des retards de voyageurs. Certains pourraient manquer leur vol, tandis que des départs pourraient être retardés. Cela constitue un préjudice économique important pour la majorité des voyageurs. Toutefois, il ne s'agit pas d'une atteinte à la santé ou la sécurité publique.

[62] D'autre part, s'il n'est pas contesté qu'ADM n'a pas été consultée, YUL est le seul aéroport de l'île. À ce stade-ci, le Tribunal réitère qu'aucun des répondants d'urgence

¹⁷ Signée en juin 2024, déposée après la tenue de l'audience et non commentée par les parties. Le Tribunal n'a pas jugé nécessaire en audience d'entendre le président du Syndicat du préhospitalier (FSSS-CSN) sur la conduite d'ambulances avec gyrophares lors de congestions routières étant donné qu'Urgences-santé a été consulté pour la présente entente.

consultés n'a demandé à intervenir au présent débat, alors qu'ils sont les principaux intéressés et surtout les mieux placés pour jauger des impacts sur leurs services.

[63] De même, la ligne 747 a été interrompue lors des grèves récentes du Syndicat du transport de Montréal (CSN). Certes, comme l'énonce ADM, il ne s'agissait pas d'un arrêt complet pendant 24 heures. Il y a eu maintien des services lors de trois périodes de pointe comme suit :

Pour le service d'autobus :

- Pointe AM : de 6 h 15 à 9 h 15;
- Pointe PM : de 15 h à 18 h;
- Pointe de nuit : de 23 h 15 à 1 h 15.

[64] Toutefois, il s'agissait de jours de semaine pendant lesquels le nombre de déplacements est beaucoup plus élevé sur l'île de Montréal. ADM n'a pourtant pas signalé de difficulté alors que le stationnement multi étage de YUL était fermé pour la fin de la seconde grève. D'ailleurs, elle-même souligne que des travailleurs assignés à la sécurité travaillent plutôt de nuit, soit alors qu'il n'y avait pas de service de la ligne 747 pendant ces grèves.

[65] Quoique ADM affirme avoir communiqué avec la STM après la conférence préparatoire tenue la veille de la présente audience et que celle-ci lui aurait confirmé comprendre ses arguments et être favorable au maintien de la ligne 747, le Tribunal n'est pas convaincu du danger imminent et réel qu'elle redoute pour une grève de 24 h la fin de semaine du 1^{er} novembre 2025.

[66] Comme ADM l'invoque, la congestion est une réalité quotidienne de l'aéroport. Les répondants d'urgence ont pu jauger des risques liés à leurs interventions lors de situation de trafic¹⁸, d'autant que, comme elle le rappelle, Urgences-santé intervient régulièrement. Pourtant, elle n'évoque aucun événement précis par le passé pour soutenir que la circulation constitue un danger imminent et réel. De surcroît, selon un document émanant du YUL et communiqué par le syndicat, le mois de novembre est une période un peu moins achalandée.

[67] 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

¹⁸ En 2024, 2 904 transports médicaux ont transigé par l'aéroport YUL auxquels s'ajoutent 500 transports d'urgence et environ 120 organes vivants.

assurent également des services essentiels¹⁹. 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.

[68] D'ailleurs, ADM fait valoir l'utilité du transport de nuit de la ligne 747. Or, des services de taxis peuvent la remplacer sans pour autant engorger les stationnements qu'elle mentionne être en nombre insuffisants avec la fermeture du stationnement multiétagé depuis octobre 2025.

[69] Rappelons qu'il s'agit du déplacement de 4 400 personnes sur un total de 73 000 qui seront affectées par cette interruption dont les déplacements seront répartis sur 24 heures. Ceux-ci peuvent d'autant plus facilement prendre des taxis en dehors des périodes de pointes pour permettre de pallier l'absence de la ligne 747. Certains l'ont certainement déjà expérimenté lors des grèves des salariés de l'entretien. Rien n'empêche l'ADM et ses partenaires de dédommager ces travailleurs pour ces coûts supplémentaires.

Les enseignements de l'expérience récente

[70] Quoique la dernière grève du syndicat remonte à plusieurs décennies, les salariés de l'entretien du Syndicat du transport de Montréal (CSN) ont exercé deux grèves dans les derniers mois, une première de 9 jours et une seconde de 14 jours²⁰. Dans sa décision du 29 octobre 2025 portant sur l'évaluation de la liste des services essentiels à rendre pendant les 28 jours de grève à venir²¹, le Tribunal précise qu'aucun problème mettant en danger la santé ou la sécurité publiques ne lui a été signalé en lien avec celles-ci. Or, il y a eu durant ces deux grèves plusieurs périodes d'interruption complète du transport de surface et souterrain.

[71] Cette preuve du passé récent est également convaincante pour soutenir le fait que l'interruption pendant 24 h la fin de semaine ne mettra pas en danger la santé ou la sécurité publique.

Les mesures d'adaptation

[72] Les usagers et les automobilistes devront nécessairement changer leur comportement pendant la grève qui débute le 1^{er} novembre prochain.

¹⁹ Voir par exemple : *Syndicat des employé (es) de la Société des traversiers Sorel/St-Ignace-de-Loyola (CSN) c. Société des traversiers du Québec*, 2020 QCTAT 4649, par. 21 et 23.

²⁰ Voir les décisions sur les services essentiels à être maintenus : *Syndicat du transport de Montréal (CSN) et Société de transport de Montréal*, 2025 QCTAT 2204 et *Syndicat du transport de Montréal (CSN) et Société de transport de Montréal*, 2025 QCTAT 3864.

²¹ *Syndicat du transport de Montréal (CSN) c. Société de transport de Montréal*, 2025 QCTAT 4403.

[73] Néanmoins, les présents conflits sont très médiatisés. La population est désormais bien informée des interruptions de service des transports en commun. La STM annonce les interruptions de services sur les différentes plateformes et applications permettant aux usagers de calculer et prévoir les déplacements dans son réseau, tels que Chrono ou Transit. D'ailleurs, lors des 25 jours de grève des salariés de l'entretien, la STM n'a pas noté d'enjeu sur la communication de l'information, outre de constater la frustration d'usagers de se buter à des services fermés.

[74] Pour sa part, ADM peut informer les voyageurs des inconvénients de la grève à venir.

[75] En fait, tant les usagers des transports en commun que les automobilistes ont accès à plusieurs outils technologiques pour adapter leurs déplacements en temps réel, tant avec la congestion que la fermeture des transports en commun. Ils pourront moduler leurs comportements partant de ces informations et emprunter des modes alternatifs de transport ou pour certains renoncer à se rendre à Montréal faute de trouver un moyen satisfaisant.

[76] Le Tribunal conclut donc à l'absence d'une preuve d'un lien de causalité entre l'interruption de la ligne 747 pendant 24 h et l'imminence d'un danger réel pour les activités du YUL.

[77] Quoique le Tribunal comprenne que l'exercice de cette grève entrainera des désagréments parfois importants dans la vie de nombreuses personnes, son examen consiste à s'assurer qu'il n'y a pas de danger pour la santé ou la sécurité publique. À cet égard, il évalue que les services essentiels prévus à l'entente pour la grève de 24 h se déroulant du samedi 1^{er} novembre 2025 à 4 h au dimanche 2 novembre 2025 à 3 h 59 sont suffisants.

La grève concomitante du Syndicat du transport de Montréal (CSN)

[78] Le 29 octobre 2025, le Tribunal a rendu une décision²² jugeant suffisante la liste des services essentiels transmise par le Syndicat du transport de Montréal (CSN), lui permettant de déclencher une grève de 28 jours à partir du 31 octobre 2025 à 22 h. Outre le service de transport adapté, les services d'autobus et de métro suivants sont maintenus :

Pour le service d'autobus :

- Pointe AM : de 6 h 15 à 9 h 15;
- Pointe PM : de 15 h à 18 h;
- Pointe de nuit : de 23 h 15 à 1 h 15.

²²

Id.

Pour le service de métro :

- Pointe AM : de 6 h 30 à 9 h 40;
- Pointe PM : de 14 h 45 à 17 h 50;
- Pointe de nuit : de 23 h à 1 h.

[79] La présente entente fait en sorte qu'au 1^{er} novembre prochain, ces services ne seront pas rendus, ce qui a priori peut sembler incohérent.

[80] Or, les parties peuvent convenir de maintenir au-delà de ce qui est essentiel pour ne pas mettre en danger la santé ou la sécurité publique. Le rôle du Tribunal lorsqu'il agit en matière de services essentiels est uniquement de juger de la suffisance des services²³. Il n'intervient pas si les parties conviennent d'en maintenir au-delà de ce niveau.

[81] Conséquemment, le fait que le Tribunal ait jugé suffisant de maintenir des services d'autobus et de métro le 1^{er} novembre prochain ne constitue pas un obstacle à ce qu'une interruption complète le soit également. La STM a jugé en concertation avec ses partenaires et après une analyse sérieuse et rigoureuse que la présente entente suffisait à maintenir les services essentiels.

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

[82] 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.

[83] 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.

[84] 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.

²³

Voir sur la distinction du rôle du Tribunal en services essentiels et en relations de travail : *Québec (Gouvernement du) (Direction des relations professionnelles) (Conseil du Trésor) c. Syndicat de professionnelles et professionnels du gouvernement du Québec*, 2016 QCTAT 3282, pourvoi en contrôle judiciaire rejeté, 2017 QCCS 1927, appel rejeté, 2018 QCCA 2161, requête pour autorisation de pourvoi à la Cour suprême rejetée, C.S.C. 38519, 9 mai 2019.

PAR CES MOTIFS, LE TRIBUNAL ADMINISTRATIF DU TRAVAIL :

DÉCLARE que les services essentiels qui sont prévus à l'entente du 9 avril 2025 de l'entente, 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 1^{er} novembre 2025, 4 h, et se terminant le 2 novembre 2025, 3 h 59;

DÉCLARE que les services essentiels à fournir pendant la grève débutant le 1^{er} novembre 2025, 4 h, et se terminant le 2 novembre 2025, 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.

Maude Pepin Hallé

M^e Isabelle Laurin
RDB AVOCATS
Pour l'association accréditée

M^e Jean-René Lafrance
MONETTE BARAKETT, S.E.N.C.
Pour l'employeur

M^{es} Catherine Biron et Béatrice Petitclerc
LANGLOIS AVOCATS, S.E.N.C.R.L.
Pour la partie intervenante

Date de la mise en délibéré : 29 octobre 2025

MPH/ep

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, 1^{er} 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)

- 1^{er} 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)
 - 1^{er} 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)
 - 1^{er} 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)

1^{er} 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)

1^{er} 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)

1^{er} 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

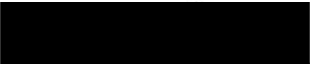
2. Il n'y aura pas de service essentiel les samedis, dimanches et les jours fériés.
3. Cependant, si un événement majeur devait avoir lieu au parc Jean-Drapeau, les services requis pour assurer la santé et la sécurité seront alors maintenus, nonobstant la journée de l'événement. Les parties s'engagent 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 9^e JOUR DE AVRIL 2025.

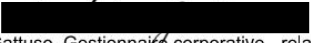

M. Frédéric Therrien
Président du Syndicat des chauffeurs
d'autobus, opérateurs de métro et
employés des services connexes au
transport de la STM, local 1983 (SCFP-
FTQ)


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, 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

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
MONTREAL,

(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 échu 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 échu 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 mécontente dans un délai strict de trente (30) jours; en cas de mécontente 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 9^E 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 1000 (SCFP-ETC)

M^{re} Mathieu Boisard
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