

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DU TRAVAIL

(Division des services essentiels)

Région : Montréal
Dossier : 1443557-71-2510
Dossier accréditation : AM-1001-4867
Montréal, le 29 octobre 2025

DEVANT LE JUGE ADMINISTRATIF :

François Beaubien

Syndicat du transport de Montréal (CSN)
Association accréditée

et

Société de transport de Montréal
Employeur

DÉCISION RECTIFIÉE

Le texte original a été rectifié le 30 octobre 2025 et la description de la rectification est annexée à la présente version.

L'APERÇU

[1] La Société de transport de Montréal, 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.

[2] Le Syndicat du transport de Montréal (CSN) est accrédité depuis le 27 février 1973 pour représenter :

Tous les employés de l'entretien des véhicules, du génie et de l'entretien des propriétés, des achats et magasins, sauf ceux appartenant à d'autres associations et ceux automatiquement exclus par la loi.

[3] Les parties sont assujetties à l'obligation de maintenir des services essentiels en cas de grève, puisque celle-ci peut avoir pour effet de mettre en danger la santé ou la sécurité publique¹.

[4] La convention collective les unissant est expirée depuis le 4 janvier 2025.

[5] Le 20 octobre 2025, le Tribunal reçoit un avis déposé selon l'article 111.0.23 du *Code du travail*², en vertu duquel le syndicat annonce son intention de recourir à une grève d'une durée de 28 jours, à compter du **31 octobre 2025 à 22 h** jusqu'au **28 novembre 2025 à 22 h**.

[6] L'avis fait suite à une première grève de 9 jours ayant eu lieu du 9 au 17 juin 2025 et à une seconde de 14 jours, du 21 septembre au 5 octobre 2025, au regard desquelles le Tribunal a rendu des décisions sur la suffisance des services essentiels devant être maintenus³.

[7] Mentionnons aussi qu'aucun problème relatif à la santé ou la sécurité publique n'a été signalé au Tribunal concernant les services essentiels fournis par les parties au cours de ces deux grèves.

[8] Le 21 octobre, le syndicat transmet au Tribunal une liste des services essentiels à maintenir durant cette troisième grève. Il mentionne que cette liste a fait l'objet d'une entente partielle entre les parties, le seul désaccord entre elles portant sur le niveau de services à maintenir le dimanche 2 novembre prochain, jour des élections municipales.

¹ *Société de transport de Montréal et Syndicat du transport de Montréal (CSN)*, 2024 QCTAT 3456.

² RLRQ, c. C-27.

³ *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 3684.

[9] Malgré l'intervention du service de conciliation du Tribunal, les parties n'ont pu convenir d'une entente. Celles-ci ont présenté leurs observations au Tribunal lors d'une audience tenue le 27 octobre 2025.

[10] Le 3^e alinéa de l'article 111.0.18 mentionne qu'à « *défaut d'une entente, une association accréditée doit transmettre à l'employeur et au Tribunal une liste qui détermine quels sont les services essentiels à maintenir dans le service en cause, en cas de grève* ».

[11] À la réception de cette liste, le Tribunal doit évaluer la suffisance des services essentiels qui y sont prévus⁴.

LE PROFIL DE LA STM

[12] 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 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.

[13] 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).

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

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

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

4

1^{er} al. de l'art. 111.0.19 du Code.

[17] 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 DU TRANSPORT DE MONTRÉAL (CSN)

[18] L'unité de négociation du syndicat désirent 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*.

[19] 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.

[20] 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)

[21] 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 DES CHAUFFEURS D'AUTOBUS, OPÉRATEURS DE MÉTRO ET EMPLOYÉS DES SERVICES CONNEXES AU TRANSPORT DE LA STM, SECTION LOCALE 1983, SCFP

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

[27] 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.

[28] 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.

[29] 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.

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

[31] 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.

[32] 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.

[33] 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.

[34] 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

[35] 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

[36] La grève d'une durée de 28 jours, commencera le vendredi 31 octobre à 22 h et se terminera le vendredi 28 novembre à 22 h.

[37] La liste mentionne que pour toute la durée de la grève, les services normaux d'autobus et de métro ne seront maintenus dans la journée que durant les périodes 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.

[38] La STM informe le Tribunal que, sauf pour la journée du 2 novembre prochain, elle est d'avis qu'en maintenant les services d'autobus et de métro comme les décrits la liste et en appliquant les autres modalités qu'elle prévoit, la santé ou la sécurité publique ne sera pas mise en danger par la grève.

[39] Toutefois, elle estime insuffisants ces services en ce qui concerne la journée des élections municipales du dimanche 2 novembre prochain. Ce jour-là, les bureaux de vote ouvriront à 10 h et fermeront à 20 h⁵. Ainsi, les périodes de maintien des services de transports par autobus et par métro le matin et en soirée se dérouleront en majorité en dehors des heures au cours desquelles les citoyens pourront exercer leur droit de vote.

[40] La STM propose que lors de cette journée, les services d'autobus et de métro soient maintenus de la façon suivante :

Pour le service d'autobus :

- Pointe AM : de 6 h 15 à 11 h 15;
- Pointe PM : de 15 h à 20 h;
- Pointe de nuit : de 23 h 15 à 1 h 15.

Pour le service de métro :

- Pointe AM : de 6 h 30 à 11 h 40;
- Pointe PM : de 14 h 45 à 19 h 50;
- Pointe de nuit : de 23 h à 1 h.

⁵ *Loi sur les élections et les référendums dans les municipalités*, RLRQ, c. E-2.2, art. 210.

L'ATTEINTE PRÉSUMÉE AU DROIT DE VOTE DES CITOYENS

La STM

[41] La STM prétend que le fait de maintenir les services d'autobus et de métro seulement pendant les périodes de pointes indiquées dans la liste portera atteinte au droit de vote des citoyens lors de l'élection municipale du 2 novembre 2025.

[42] Toutes les personnes qui ne sont pas disponibles durant la plage horaire exacte de trois heures de la pointe de l'après-midi et qui ont besoin du transport en commun pour se déplacer seront privées d'exercer ce droit.

[43] Selon la STM, le niveau de maintien des services essentiels pour la journée du 2 novembre est insuffisant et, afin d'assurer l'exercice du droit de vote des citoyens, les services d'autobus et de métro doivent ainsi être augmentés comme proposé.

[44] La STM mentionne que le taux de participation aux élections municipales en 2017 était de 42,5 %, et qu'en 2021, ce taux était de 38,3%. Avec une participation déjà faible, un niveau insuffisant des services essentiels le 2 novembre prochain aura un effet dissuasif sur l'exercice du droit de vote.

[45] La STM plaide qu'à l'étape de la détermination de la suffisance des services essentiels, le Tribunal doit évaluer celle des services offerts en regard de la protection de la santé ou de la sécurité publique, afin de ne pas risquer de mettre la santé ou la sécurité de la population en danger durant la grève annoncée⁶.

[46] Elle soumet, qu'en plus de ce rôle clairement défini par le Code, le Tribunal a également un rôle à jouer dans la protection des valeurs fondamentales de la société, ici les valeurs démocratiques, et possède un pouvoir discrétionnaire afin d'en assurer leur préservation dans un contexte de maintien des services essentiels.

[47] Ainsi, selon la STM, le Tribunal doit aussi évaluer si le niveau de maintien de ceux-ci proposé par le syndicat ou les parties peut avoir pour effet de contrevenir à ces valeurs fondamentales. L'exercice devant être effectué dans un tel contexte en est un de pondération, impliquant en l'espèce l'exercice du droit de vote des citoyens.

⁶ Art. 111.0.19 du Code.

[48] Selon les auteurs Sébastien Senécal et Mélanie Samson⁷ :

Dans l'exercice de cette fonction, le décideur ou l'organisme a le devoir de tenir compte des valeurs consacrées par la *Charte canadienne*. Toutefois, la vérification de la conformité de la décision rendue par un tel décideur ou organisme avec les protections que confère la Charte – qu'il s'agisse de droits ou de valeurs – ne s'effectuera pas au moyen des critères dégagés par la jurisprudence en vertu de l'article premier. Lorsqu'une décision administrative porte atteinte de manière *directe* aux droits garantis par la Charte ou met en jeu une valeur sous-tendant un ou plusieurs droits de la Charte, les cours supérieures seront plutôt appelées à vérifier, dans l'exercice de leur pouvoir de surveillance et de contrôle, si la décision rendue « est le fruit d'une mise en balance proportionnée des droits garantis par la Charte et des valeurs qui les sous-tendent », d'une part, et « des objectifs visés par la loi », d'autre part :

« Si, en exerçant son pouvoir discrétionnaire, le décideur a correctement mis en balance la valeur pertinente consacrée par la *Charte* et les objectifs visés par la loi, sa décision sera jugée raisonnable. »

En somme, si l'atteinte aux droits et libertés – et aux « valeurs dont ils sont le reflet » – est le fait d'une décision (administrative ou juridictionnelle) prise dans l'exercice d'un pouvoir discrétionnaire, l'approche fondée sur l'article premier est « écartée au profit d'une analyse robuste de la proportionnalité compatible avec les principes du droit administratif ». L'analyse de la proportionnalité ainsi prescrite, laquelle est « un exercice hautement contextuel », se résume essentiellement à déterminer si la décision prise interfère « aussi peu que cela est raisonnablement possible » avec les protections – droits et valeurs – offertes par la Charte, eu égard aux objectifs de la loi qui fonde le pouvoir discrétionnaire. Le décideur administratif n'est pas tenu de « choisir la possibilité qui restreint le *moins* la protection conférée par la Charte ». Cependant, sa décision sera jugée déraisonnable si elle a « une incidence disproportionnée sur des droits garantis par la Charte ».

[49] Sur la question de l'application des valeurs consacrées par la *Charte canadienne des droits et libertés*⁸, la Charte, la Cour suprême du Canada mentionne :

[77] Ces arrêts confirment que le tribunal administratif investi du pouvoir de trancher des questions de droit et dont la compétence pour appliquer la *Charte* n'est pas clairement écartée a le pouvoir — et le devoir — correspondant d'examiner et d'appliquer la Constitution, y compris la *Charte*, pour se prononcer sur ces questions de nature juridique. Comme le fait observer la juge McLachlin dans l'arrêt *Cooper* :

[T]out tribunal qui est appelé à trancher des questions de droit dispose des pouvoirs afférents à cette tâche. Le fait que la question de droit porte sur les effets de la *Charte* ne change rien. La *Charte* n'est pas un texte sacré que seuls les initiés des cours supérieures peuvent aborder. C'est un document qui appartient aux citoyens, et les lois ayant des effets sur les citoyens ainsi que les législateurs qui les adoptent doivent s'y conformer. Les tribunaux administratifs et les commissions qui ont pour tâche de trancher des questions juridiques ne sont pas soustraits à cette règle. Ces organismes déterminent les droits de beaucoup plus de justiciables que les cours de justice. Pour que

⁷

Mélanie SAMSON et Sébastien SENÉCAL, *Les limites aux droits et libertés : Collection de droit 2025-2026*, École du Barreau du Québec, Droit public et administratif, vol. 8, Montréal, 2025, pp. 157 et 158.

⁸

Charte canadienne des droits et libertés, partie I de la *Loi constitutionnelle de 1982* [annexe B de la *Loi de 1982 sur le Canada* (1982, R.-U., c. 11)] 1982, ch. II (R.-U) dans L.R.C. (1985), App. II.

les citoyens ordinaires voient un sens à la Charte, il faut donc que les tribunaux administratifs en tiennent compte dans leurs décisions. [par. 70]

[Nos soulignements]

[50] Quant au pouvoir discrétionnaire des décideurs administratifs, ceux-ci doivent l'exercer en s'assurant de protéger les droits visés par la Charte⁹.

[51] Ainsi, la STM prétend que la suffisance des services essentiels doit certes être évaluée en fonction d'un risque de danger pour la santé ou la sécurité publique, mais le Tribunal se doit en plus de prendre en compte les valeurs qui sont à la base de notre société, ce qui inclut les valeurs démocratiques.

[52] De plus, les tribunaux administratifs n'ont pas à se restreindre à leur loi habilitante, ceux-ci pouvant considérer l'ensemble « *du droit* »¹⁰ :

26. La présomption qu'un tribunal administratif peut aller au-delà de sa loi habilitante — contrairement à celle qu'il peut se prononcer sur la constitutionnalité — découle du fait qu'il est peu souhaitable qu'un tribunal administratif se limite à l'examen d'une partie du droit et ferme les yeux sur le reste du droit. Le droit n'est pas compartimenté de manière à ce que l'on puisse facilement trouver toutes les sources pertinentes à l'égard d'une question donnée dans les dispositions de la loi habilitante d'un tribunal administratif. Par conséquent, restreindre la capacité d'un tel tribunal d'examiner l'ensemble du droit revient à accroître la probabilité qu'il tire une conclusion erronée. Les conclusions erronées entraînent à leur tour des appels inefficaces ou, pire encore, un déni de justice.

[Notre soulignement]

[53] La STM plaide qu'en ne se limitant pas à l'examen d'une partie du droit, le Tribunal peut ainsi considérer l'exercice du droit de vote de la population lors de son examen de la situation qui lui est présentée. Cet exercice est directement lié aux valeurs démocratiques de notre société et par le fait même à la manifestation du choix démocratique de l'électeur. Le Tribunal ne peut donc ignorer la capacité de tout citoyen d'exercer son droit de vote de manière à participer à cette société démocratique.

Le syndicat

[54] Le syndicat note que la STM ne plaide pas un enjeu de santé ou de sécurité publique. En effet, il n'y aura aucun danger pour celle-ci à maintenir les services essentiels comme le prévoit la liste, c'est-à-dire uniquement durant les heures de pointe pour chaque journée que durera la grève.

⁹ *Doré c. Barreau du Québec*, 2012 CSC 12, par. 42.

¹⁰ *Tranchemontagne c. Ontario (Directeur du Programme ontarien de soutien aux personnes handicapées)*, 2006 CSC 14.

[55] Au-delà de la question théorique de la hiérarchisation de deux droits, ce qui à la limite et dans un autre contexte aurait pu être intéressante, le syndicat affirme que la position de la STM est complètement désincarnée des faits.

[56] Il plaide qu'il n'y a ici aucune balance à faire entre deux droits, le seul droit en jeu étant celui de faire la grève.

[57] Le citoyen de Montréal qui souhaite voter va pouvoir le faire et la STM n'a pas prouvé qu'il en était empêché par la grève.

[58] Le droit de grève est maintenant protégé constitutionnellement¹¹ et toute restriction à son exercice doit se justifier en regard du premier article de la Charte.

[59] Le syndicat soutient qu'il aurait fallu que la STM démontre qu'il y avait un objectif réel et urgent de limiter le droit de grève et la proportionnalité de la mesure à prendre en lien avec cet objectif. Donc, établir un lien rationnel entre la mesure et l'objectif, l'atteinte minimale au droit et la pondération, entre les effets bénéfiques et préjudiciables du droit.

[60] La Cour suprême du Canada définit un service essentiel comme suit :

[84] Il importe cependant de se rappeler la mise en garde du juge en chef Dickson dans le *Renvoi relatif à l'Alberta*, à savoir qu'il faut bien définir les « services essentiels » :

Il est [. . .] nécessaire de définir les « services essentiels » d'une manière qui soit conforme aux normes justificatrices énoncées à l'article premier. La logique de l'article premier, dans les présentes circonstances, exige qu'un service essentiel soit un service dont l'interruption menacerait de causer un préjudice grave au public en général ou à une partie de la population. Dans le contexte d'un argument relatif à un préjudice non économique, je conclus que les décisions du Comité de la liberté syndicale du B.I.T. [Bureau international du Travail] sont utiles et convaincantes. Ces décisions ont toujours défini un service essentiel comme un service « dont l'interruption pourrait mettre en péril la vie, la sécurité ou la santé de la personne dans une partie ou dans la totalité de la population » (*La liberté syndicale : Recueil de décisions et de principes du Comité de la liberté syndicale du Conseil d'administration du B.I.T.*, précité). À mon avis, et sans tenter d'en donner une liste exhaustive, les personnes essentielles au maintien et à l'application de la primauté du droit et à la sécurité nationale seraient aussi incluses dans le champ des services essentiels. Le simple inconvénient subi par des membres du public ne constitue pas un motif du ressort des services essentiels justifiant l'abrogation du droit de grève. [Italiques ajoutés; p. 374- 375.]

[61] Ainsi, selon le syndicat, l'effet très indirect que pourrait avoir la grève sur le taux de participation se range dans la catégorie « *des inconvénients très, très mineurs* », sans doute même pas « *l'équivalent d'un caillou dans le soulier* ».

¹¹ *Saskatchewan Federation of Labour c. Saskatchewan*, 2015 CSC 4.

[62] Il ajoute que si le Tribunal devait malgré tout décider de pondérer les deux droits, la preuve ne démontre pas que le droit de vote est affecté par la grève. Si malgré cela, le Tribunal juge que la participation au vote en est affectée, la question à se poser est de savoir si cet effet est suffisamment important pour décider de limiter le droit d'exercer la grève cette journée-là.

[63] Le droit de voter ne vient pas avec une obligation des autorités publiques de transporter chacun des citoyens de la porte de son domicile jusqu'au bureau de scrutin. D'ailleurs, ce jour-là, le service de transport offert par la STM n'est pas gratuit. La personne qui voudrait prendre l'autobus ou le métro pour aller voter va devoir malgré tout payer son passage

La conclusion du Tribunal quant à l'atteinte présumée au droit de vote des citoyens

[64] Dans l'affaire *FIQ-Syndicat des professionnelles en soins de l'Est-de-l'Île-de-Montréal et Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de l'Est-de-l'Île-de-Montréal*¹², le Tribunal rappelle son rôle lorsqu'il statue sur la suffisance des services essentiels ainsi que sur les principes devant guider son analyse dans le contexte où l'employeur plaidait que les droits fondamentaux des usagers devaient primer sur le droit de grève des salariés :

[17] Cependant, la Cour suprême, dans l'arrêt *Saskatchewan Federation of labour c. Saskatchewan*⁸, l'arrêt *Saskatchewan*, établit clairement les balises à suivre dans un contexte analogue au nôtre, soit le droit de grève des salariés du secteur public⁹.

[18] Or, la Cour n'adopte pas la hiérarchisation des droits que propose l'Employeur, laquelle fait fi des valeurs qui sous-tendent le droit de grève.

[19] En effet, la Cour suprême rappelle que le droit de grève est essentiel à la réalisation des valeurs inhérentes à la *Charte canadienne des droits et libertés*¹⁰, la Charte, soit la dignité humaine, l'égalité, la liberté, le respect de l'autonomie de la personne et la mise en valeur de la démocratie :

[53] Dans l'arrêt *Health Services*, la Cour reconnaît que les valeurs inhérentes à la Charte que sont « [l]a dignité humaine, l'égalité, la liberté, le respect [de l'autonomie de la personne et la mise en valeur de la démocratie] » confirment la protection du droit à un processus véritable de négociation collective dans les limites de l'al. 2d) (par. 81). [...]

[54] Le droit de grève est essentiel à la réalisation de ces valeurs et de ces objectifs par voie de négociation collective, car il permet aux travailleurs de cesser le travail de manière concertée en cas d'impasse de cette négociation collective. [...] Ainsi, le recours possible à la grève fait en sorte que les travailleurs peuvent, par leur action concertée, refuser de travailler aux conditions imposées par l'employeur. Cette action concertée directe lors d'une impasse se veut une affirmation de la dignité et de l'autonomie personnelle des salariés pendant leur vie professionnelle.

[Nos soulignements]

¹² 2023 QCTAT 2505, pourvoi en contrôle judiciaire, C.S. Montréal 500-17-125731-235.

[20] De plus, la Cour suprême n'effectue pas une pondération des droits des usagers et des salariés, mais détermine si la limitation au droit de grève décidée par le législateur équivaut ou non à une entrave substantielle à la négociation collective et, le cas échéant, si elle est justifiée au regard de l'article premier de la Charte.

[...]

[28] Le niveau des services essentiels à maintenir n'est plus prévu au Code et il incombe au Tribunal de l'établir. S'il doit protéger la santé et la sécurité de la population, il a aussi pour mission de préserver la liberté d'association des personnes salariées et leur droit de pouvoir exercer la grève de façon utile. Le maintien des services essentiels constitue une restriction au droit de grève, qui ne peut se justifier constitutionnellement que si elle porte atteinte le moins possible à ce droit¹⁹.

[29] Le Tribunal doit donc veiller à ce que les services devant être maintenus soient essentiels, afin que l'atteinte au droit de grève soit minimale. Pour reprendre les propos de la Cour d'appel dans l'affaire *Renaud Bray*²⁰:

[94] [...] Il mérite aussi de souligner que les décideurs administratifs ne sont pas seulement habilités à statuer sur les valeurs constitutionnelles : ils sont aussi liés par ces valeurs fondamentales.

[30] En se fondant sur l'arrêt *Saskatchewan*, la jurisprudence du Tribunal a considéré que les services essentiels doivent se définir en fonction d'un danger réel, d'une « *menace évidente et imminente* » pour la santé ou la sécurité publique²¹. Les craintes ou appréhensions ne peuvent suffire à neutraliser ou amoindrir le droit de grève²². Autrement dit, il faut plus qu'un simple risque, c'est-à-dire une possibilité de la survenance d'un danger²³, mais la preuve d'une menace réelle.

[Notes omises]

[65] Contrairement à ce qu'affirme la STM, en matière de services essentiels, le rôle du Tribunal n'est pas de pondérer l'exercice du droit de grève des salariés avec le droit de voter des citoyens. Il doit plutôt veiller à ce que la santé ou la sécurité publique ne soit pas mise en danger par la grève en s'assurant que des services essentiels soient maintenus tout en portant atteinte le moins possible au droit de grève.

[66] Bien que le Tribunal comprenne les préoccupations de la STM concernant le déroulement de la journée des élections municipales du 2 novembre prochain, celle-ci ne démontre pas comment la santé ou la sécurité publique serait mise en danger par la grève.

[67] Le Tribunal ajoute que même en se prêtant à l'exercice de pondération des droits comme le propose la STM, le constat est que la grève n'empêchera pas les citoyens d'exercer leur droit de vote. La personne devant se déplacer ce jour-là pour se rendre au bureau de scrutin pourra le faire en s'imposant un peu de planification afin de réduire au maximum les inconvénients que pourrait lui causer la grève.

[68] En effet, le Tribunal constate que le service de pointe du matin des autobus se terminera à 9 h 15 et à 9 h 40 pour le service du métro. Arriver quelques minutes avant l'ouverture à 10 h des bureaux de vote le matin est le moindre des inconvénients. Ensuite,

les services des autobus et du métro reprendront dans l'après-midi, pour une période d'un peu plus de 3 heures, soit, en combinant les deux, de 14 h 45 à 18 h¹³.

[69] Ajoutons aussi que sachant depuis le 20 octobre dernier qu'une grève aura lieu le jour du vote, cette même personne pouvait voter par anticipation le 26 octobre dernier. Il lui était aussi possible de voter au bureau du président d'élection les 27, 28 et 29 octobre.

[70] Notons aussi que le 2 novembre, 450 bureaux de vote répartis dans les districts électoraux seront ouverts pour accueillir les électeurs, la plupart à distance de marche de leur domicile. Pour beaucoup d'entre eux, il sera moins long de s'y rendre à pied que de prendre un autobus ou le métro.

[71] Enfin, la personne devant obligatoirement utiliser un moyen de transport pour aller voter dispose des services de BIXI-Montréal, Communauto-Montréal, Autopartage Leo, etc. Elle peut aussi utiliser son propre véhicule, prendre un taxi ou convenir auprès de connaissances d'un moyen pour se déplacer à plusieurs.

LA LISTE

[72] Après avoir analysé la liste, le Tribunal juge que les services essentiels proposés sont suffisants pour que la santé ou la sécurité publique ne soit pas mise en danger par la grève. Sans en reprendre de façon exhaustive les termes, en voici les grandes lignes.

Les services du métro et des autobus

[73] Comme mentionné plus haut, pour toute la durée de la grève, soit du 31 octobre à 22 h au 28 novembre 2025 à 22 h, la liste prévoit que les services d'autobus et de métro ne seront offerts qu'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.

¹³ En fait, ces heures sont prolongées en bout de ligne par l'effet des dispositions de l'annexe C de la liste (arrivée le matin en bout de ligne des autobus au plus tard à 10 h 21 et celui du métro au plus tard à 10 h 20 - le service de l'après-midi s'étire aussi respectivement jusqu'à 19 h 13 pour les autobus et jusqu'à 18 h 36 pour le métro).

[74] La liste mentionne que durant les heures de service, le syndicat s'assurera qu'un nombre suffisant de véhicules soient disponibles pour la livraison normale du service pour l'entièreté des périodes visées. De la même façon, la STM rendra disponible un nombre suffisant de véhicules pour la livraison du service en ajustant leur utilisation en conséquence.

[75] Le temps de travail et de grève des personnes salariées permettant d'assurer le service aux heures convenues sont définies à l'annexe A de l'entente.

Le transport adapté

[76] La liste précise que le service d'autobus du transport adapté sera maintenu normalement. Conséquemment, les personnes salariées maintiendront leur prestation régulière de travail selon leur journée normale de travail.

La contribution des cadres

[77] La liste prévoit que les cadres de la STM ayant la compétence pour accomplir des tâches nécessitant des expertises particulières pourront être mis à contribution pour le maintien des services essentiels.

Les heures supplémentaires

[78] Pour toute la durée de la grève, aucune heure supplémentaire ne sera effectuée, à moins que cela ne soit nécessaire pour remplacer une absence sur l'horaire régulier afin d'assurer le service durant les périodes de pointe.

[79] Lors de travaux urgents, les salariés sur place s'engagent à les terminer au-delà de la période d'affectation afin de s'assurer que la livraison du service se fasse durant les périodes de pointe. Les heures travaillées excédant huit heures de travail par quart doivent être rémunérées au taux des heures supplémentaires.

Le mécanisme de résolution des problèmes

[80] La liste prévoit qu'en cas de situation exceptionnelle ou urgente non prévue et mettant en cause la santé ou la sécurité des salariés ou du public, le syndicat doit fournir sans délai, à la demande de la STM, le personnel nécessaire pour faire face à une telle situation.

[81] Afin de voir à l'application des services essentiels et pour répondre aux situations d'urgence, chacune des parties désignera une ou des personnes responsables des communications ainsi que des moyens mis en place pour les assurer.

[82] De plus, la liste prévoit que durant toute la durée de la grève, les parties se rencontreront au moins une fois par semaine les lundis ou au besoin, afin d'analyser l'état du parc de véhicules et, si nécessaire, de mettre en place les solutions nécessaires pour s'assurer du maintien du service durant les heures prévues.

[83] La liste mentionne aussi qu'advenant que les parties éprouvent des difficultés dans l'application des services essentiels à maintenir, elles s'engagent à discuter afin de trouver une solution. À défaut d'entente, l'une ou l'autre des parties avisera le Tribunal afin que celui-ci puisse fournir l'aide nécessaire permettant de résoudre l'impasse.

LA CONCLUSION

[84] Le Tribunal est conscient que la grève annoncée par le syndicat causera des inconvénients importants aux usagers du transport en commun. Toutefois, « [c]'est le propre de la grève d'infléchir l'opinion publique et de déranger »¹⁴. Le Tribunal doit « distinguer le désagrément occasionné par la grève du danger pour la santé ou la sécurité publique. Ce danger doit être réel. Les simples craintes ou appréhensions ne peuvent suffire à neutraliser ou amoindrir le droit de grève »¹⁵.

[85] Le Tribunal juge les services prévus à la liste du 21 octobre 2025 suffisants pour que la santé ou la sécurité publique ne soit pas mise en danger durant la grève.

PAR CES MOTIFS, LE TRIBUNAL ADMINISTRATIF DU TRAVAIL :

DÉCLARE que les services essentiels prévus à la liste du **21 octobre 2025**, avec les précisions apportées dans la présente décision, sont suffisants pour que la santé ou la sécurité publique ne soit pas mise en danger lors de la grève commençant le **31 octobre 2025 à 22 h** et se terminant le **28 novembre 2025 à 22 h**;

DÉCLARE que les services essentiels à fournir pendant la grève commençant le **31 octobre 2025 à 22 h** et se terminant le **28 novembre 2025 à 22 h** sont ceux décrits à la liste du **21 octobre 2025** jointe à la présente décision, comme si tout au long récitée, en plus des précisions contenues à la présente décision;

¹⁴ Réseau de transport de la Capitale et Syndicat des employés du transport public du Québec Métropolitain inc., 2023 QCTAT 2525, par. 84.

¹⁵ Fraternité des travailleurs et travailleuses du préhospitalier du Québec - SCFP 7300 c. Ambulances Acton Vale, une division de Dessercom inc., 2022 QCTAT 430, par. 11.

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.

François Beaubien

M^e Roxanne Lavoie
LAROCHÉ MARTIN
Pour l'Association accréditée

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

Date de la mise en délibéré : 27 octobre 2025

FB/fp

Rectification apportée le 30 octobre 2025 :

Au niveau de la liste du 21 octobre 2025 jointe à la décision, une page manquante a été ajoutée. Elle correspond désormais à la page 20 de la présente décision, on devrait y lire en début de page les périodes définies pour le service d'autobus durant la grève.

ENTENTE SUR LES SERVICES ESSENTIELS EN CAS DE GRÈVE

ENTRE

Syndicat du transport de Montréal (CSN)

ci-après appelé le « Syndicat »

ET

Société de transport de Montréal

ci-après appelée « l'Employeur »

CONSIDÉRANT	la décision du tribunal administratif du travail (division des services essentiels) du 27 septembre 2024 déterminant que les parties sont assujetties aux services essentiels ;
CONSIDÉRANT	la décision du tribunal administratif du travail (division des services essentiels) du 22 mai 2025 réitérant que l'employeur opère un réseau de transport intégré de sorte que le service de surface (autobus) fonctionne en complémentarité au réseau souterrain du métro. L'un ne va pas sans l'autre;
CONSIDÉRANT	la décision du tribunal administratif du travail (division des services essentiels) du 2 juin 2025 déclarant suffisante la liste des services essentiels négociée par les parties ;
CONSIDÉRANT	la décision du tribunal administratif du travail (division des services essentiels) du 10 septembre 2025 déclarant suffisante la liste des services essentiels négociée par les parties ;
CONSIDÉRANT	l'entente intervenue le 17 octobre 2025 concernant la demande d'intervention en matière de services essentiels, plus particulièrement en lien avec l'augmentation du taux d'immobilité constaté dans certains centres de transport.
Considérant	le désaccord des partis sur la suffisance des services essentiels pour la journée des élections municipales du 2 novembre 2025

LES PARTIES CONVIENNENT DE CE QUI SUIT :

Objets de la liste

1. La présente entente a comme objet d'assurer uniquement les services jugés essentiels pour que la santé ou la sécurité du public ne soit pas mise en danger ;
2. À cette fin, le transport adapté est jugé essentiel ;
3. En sus du transport adapté, afin d'assurer le maintien des services essentiels à la population, les services normaux d'autobus et de métro devront être maintenus pendant les périodes définies ici-bas :

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

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

Modalités relatives à l'exercice de la grève

4. Il est entendu que les plages horaires définies au paragraphe 3 servent à la livraison du service à la population durant les heures définies comme essentielles. Par conséquent, le syndicat s'assurera qu'un nombre suffisant de véhicules soient disponibles pour la livraison normale du service pour l'entièreté des périodes visées et ce autant pendant l'exercice de la grève qu'après. De la même façon, l'employeur s'assurera qu'un nombre suffisant de véhicules soient disponibles pour la livraison du service en ajustant leur utilisation en conséquence hors des heures définies comme essentielles ;
5. L'annexe A établit les services et les temps de travail que les personnes salariées doivent fournir afin de permettre la livraison des services essentiels au sens du paragraphe 3 ;
6. Le temps de grève est établi selon les horaires de travail prévus à la présente entente pour les personnes salariées habituellement affectées à leur lieu et poste de travail et leur quart de travail ;
7. Considérant le Code du travail, les parties sont tenues de maintenir les services essentiels et elles s'engagent à collaborer en ce sens, notamment par la contribution du personnel-cadre au maintien des services essentiels selon ce qui est établi aux annexes A et B ;
8. L'employeur respectera les dispositions de l'article 109.1 du Code du travail sachant que l'avis de négociation a été reçu le 3 décembre 2024 ;
9. Même pendant la grève, l'employeur conserve son droit de gérer et d'administrer ses affaires suivant les lois en vigueur. Conséquemment, l'employeur peut exploiter les autobus et le métro en dehors des périodes définies au paragraphe 3 en fonction de ses capacités d'exploitation. Les capacités d'exploitations sont basées sur le niveau de prestation de travail du personnel d'entretien représenté par le Syndicat tel que mentionné à l'annexe A. Ceci ne doit en aucun cas affecter le temps de grève exercé par les membres ;
10. Les horaires d'exploitation des services de métro et d'autobus pour la clientèle sont définis à l'annexe C. L'employeur s'engage à respecter et ne pas modifier ces horaires pour l'entièreté de la grève prévue à l'avis reçu le 20 octobre 2025 ;
11. Le syndicat ne peut entraver le libre accès et la libre circulation de quelque manière que ce soit à toute personne à l'intérieur et à l'extérieur de tout lieu appartenant à l'employeur.

Modalités relatives à la confection des horaires de grève

12. L'employeur transmet au syndicat, au plus tard 5 jours avant la journée de déclenchement de la grève, le plan de roulement pour les employés normalement affectés à l'horaire pour chaque jour visé par la grève en 5 fichiers électroniques interrogeables et non verrouillés (en format Excel), soit un par direction ou surintendance principale et incluant les renseignements suivants (ou leur équivalent) relatifs à leur affectation :
 - a. La date ;
 - b. Nom, prénom et matricule ;
 - c. Classification ;
 - d. Section ;
 - e. Numéro d'équipe ou de groupe (lorsqu'applicable)
 - f. Point d'attache fixe ;
 - g. Quart de travail ;
 - h. Durée du travail lors d'une journée normale ;

- i. Horaire de travail ;
- j. La cédule.

13. L'employeur transmet au syndicat, au plus tard 5 jours avant la journée de la grève, la liste du personnel-cadre ayant des compétences pour accomplir des tâches nécessitant des expertises particulières et qui pourraient être mises à contribution pour le maintien des services essentiels lors des journées de grève, en un fichier électronique interrogeable et non verrouillé (en format Excel) incluant les renseignements suivants (ou leur équivalent) relatifs à leur affectation :
 - a. Nom et prénom ;
 - b. Classification.
14. Le syndicat transmet à l'employeur, au plus tard 2 jours suivant la réception des horaires fournis par l'employeur, la liste des salarié-es qui seront au travail et effectueront les tâches habituellement nécessaires au maintien des services essentiels ;
15. Le syndicat affectera les salarié-es à leurs titres d'emploi habituels ;
16. Lorsqu'il y a des travaux urgents, les salarié-es sur place s'engagent à terminer le travail au-delà de la période d'affectation pour compléter les travaux en cours pour assurer la livraison du service durant les périodes de pointe. Les heures travaillées excédant 8h de travail par quart doivent être rémunérées en temps supplémentaire. Cela doit le moins possible porter atteinte au droit de grève. Le syndicat doit être informé des prestations de travail dépassant l'horaire convenu ;
17. En cas d'absence d'un membre du syndicat prévu à l'horaire de travail, l'employeur comble le poste par le personnel-cadre. Dans l'éventualité où aucun cadre ne peut combler l'absence et que cette absence compromet le service durant les périodes de pointe, le syndicat doit affecter sans délai une personne salariée. La personne salariée sera choisie par ancienneté selon son titre d'emploi habituel ;

Nonobstant le paragraphe précédent, les cadres ne pourront être appelés en remplacement d'une absence pour les classifications suivantes :

- Toutes les classifications de dépanneurs ;
- Urgence métro ;
- Démarreur-gareur ;
- Mécanicien de véhicule lourd ;
- Mécaniciens d'ascenseurs.

18. Dans l'éventualité où du temps supplémentaire devait être octroyé, l'employeur affectera une personne salariée. La personne salariée sera choisie selon la liste de temps supplémentaire ainsi que selon son titre d'emploi habituel. Le temps supplémentaire sera octroyé suivant une consultation avec le syndicat et les détails de chaque affectation en temps supplémentaires sont envoyés par courriel au syndicat dans les plus brefs délais ;
19. L'employeur ne doit pas modifier les conditions de travail des salarié-es qui rendent les services essentiels et respectera toutes les obligations relatives à la santé et la sécurité au travail.

Mécanisme de résolution de problème

20. En cas de situation exceptionnelle ou urgente non prévue à la présente liste et mettant en cause la santé ou la sécurité des salarié-es ou du public ou rendant impossible la reprise du service d'exploitation normal durant les périodes de pointe, le syndicat doit fournir sans délai, à la demande de l'employeur et au besoin, le personnel nécessaire pour faire face à cette situation, parmi les salarié-es couverts par l'accréditation. Le personnel doit détenir les cartes de compétence requises pour les métiers réglementés par Emploi-Québec, lorsque nécessaire à l'exécution du travail ;

21. Afin de voir à l'application des services essentiels et pour répondre aux situations d'urgence ou aux difficultés d'application, chacune des parties désignera une ou des personnes responsables des communications ainsi que les moyens mis en place pour assurer ces communications. Les parties s'échangeront, 3 jours avant le début de l'ensemble des journées de grève, les noms de ces personnes (courriels et cellulaires) ;
22. En plus de ce qui est prévu aux articles 20 et 21, les parties se rencontreront au moins une fois par semaine les lundis, ou au besoin, durant toute la période de la grève, pour analyser l'état du parc de véhicules et mettre en place, au besoin, les solutions nécessaires pour assurer le maintien des services essentiels prévus à l'article 3 ;
23. Après s'être annoncés, les représentants syndicaux pourront circuler dans les établissements afin de vérifier le respect des services essentiels pourvu que cela n'entraîne pas un ralentissement des activités. Le syndicat aura accès à leurs locaux habituellement dédiés ;
24. Advenant que les parties éprouvent des difficultés dans l'application des services essentiels à maintenir, elles s'engagent à discuter afin de trouver une solution. À défaut d'entente, l'une ou l'autre des parties avise le TAT afin que celui-ci puisse fournir l'aide nécessaire et résoudre l'impasse.

Application de l'entente

25. La présente entente couvre la période de grève continue du 31 octobre 2025 à 22h au 28 novembre 2025 à 22h.

Nonobstant la période de grève définie au paragraphe précédent, les partis conviennent de poursuivre les échanges sur la suffisance des services essentiels pour la journée des élections municipales du 2 novembre.

Advenant que le désaccord persiste sur la suffisance des services essentiels pour la journée du 2 novembre, la Société se réserve le droit de contester la présente entente devant le Tribunal administratif du travail pour la journée du 2 novembre.

Durant toute la durée de la grève, aucun temps supplémentaire ne sera effectué à l'exception des situations mentionnées aux articles 16 et 17 et précisées dans l'annexe A.

Durant la période de grève, les prestations de travail maintenues sont prévues à l'annexe A de la présente entente.

EN FOI DE QUOI, les parties aux présentes, par leurs représentants respectifs, ont signé à Montréal, ce 20 jour du mois d'octobre 2025.

Signé avec ConsignO Cloud (21/10/2025)
Vérifiez avec verifio.com ou Adobe Reader.

Marie-Claude Léonard, directrice générale
Société de transport de Montréal

Signé avec ConsignO Cloud (21/10/2025)
Vérifiez avec verifio.com ou Adobe Reader.

Marie-Chantal Verrier, directrice exécutive,
planification et entretien
Société de transport de Montréal

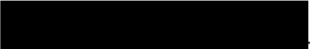
Signé avec ConsignO Cloud (21/10/2025)
Vérifiez avec verifio.com ou Adobe Reader.

Marie-Hélène Daigle, directrice exécutive,
talents, diversité et expérience employé
Société de transport de Montréal

Bruno Jeanmotte, président
Syndicat du transport de Montréal (CSN)

Alain Chalifoux, 2^e vice-président
Syndicat du transport de Montréal (CSN)

Philippe Dumulong, secrétaire général
Syndicat du transport de Montréal (CSN)


Dave Turriff, directeur, entretien CT
Société de transport de Montréal


Melissa Delorme, directrice accompagnement
ressources humaines et mieux-être
Société de transport de Montréal


Andréa Gattuso, cheffe de division
Relations de travail
Société de transport de Montréal


Simon Dutilly, conseiller principal
relations de travail
Société de transport de Montréal

Annexe A

1. Tâches et temps de travail

Horaires de grève

Afin de maintenir le service d'autobus et le service du métro selon les périodes de pointe définies au paragraphe 3 de l'entente, tous les salarié-es normalement prévus à l'horaire fourniront leur prestation de travail uniquement durant les heures suivantes :

- De 22 h la veille à 3 h pour le quart de nuit
- De 6 h à 11 h pour le quart de jour
- De 14 h à 19 h pour le quart de soir

Pour chaque quart, une pause repas de 30 minutes devra être prise en tenant compte des besoins opérationnels.

Exceptions à l'extérieur des horaires mentionnés au paragraphe précédent

Les exceptions suivantes s'appliqueront à l'extérieur des périodes de travail mentionnées précédemment :

- Un service continu devra être assuré par 1 dépanneur de la section pompe et ventilation en tout temps pour l'ensemble du réseau ;
- Un service continu devra être assuré par 2 dépanneurs télécommunication en tout temps pour l'ensemble du réseau ;
- Un service continu devra être assuré par 1 dépanneur radiocommunication en tout temps pour l'ensemble du réseau ;
- Un service continu devra être assuré par 2 dépanneurs traction en tout temps pour l'ensemble du réseau ;
- Un service continu devra être assuré par 1 dépanneur signal en tout temps pour l'ensemble du réseau. La présence du dépanneur signal ne peut avoir comme utilité d'offrir un service à la clientèle à l'extérieur des heures prévues à l'annexe C ;
- Un service continu devra être assuré par 2 dépanneurs voie en tout temps pour l'ensemble du réseau. La présence du dépanneur signal ne peut avoir comme utilité d'offrir un service à la clientèle à l'extérieur des heures prévues à l'annexe C ;
- Une équipe d'urgence métro sera disponible sur le quart de nuit jusqu'à 6h, afin de permettre les travaux de nuit sur la voie tel que prévu au paragraphe suivant et les déplacements de trains pour la pointe AM selon les heures prévues à l'annexe C ;
- Une équipe d'urgence métro sur le quart de soir débutera à 13h30, afin de permettre les déplacements de trains pour la pointe PM selon les heures prévues à l'annexe C ;
- Un service continu devra être assuré par 1 démarreur-gareur en tout temps et dans chaque centre de transport ;
- Les préposés à l'entretien sur le quart de soir dans les centres de transport seront présents de 17h à 22h.

Les équipes de nuit qui effectuent des travaux dans les tunnels du métro travailleront de 00 h 30 à 05 h 30. Les périodes de pause seront de 5h à 5h30. Ces équipes sont composées des classifications suivantes :

- o Cantonniers
- o Mécaniciens de la voie
- o Électriciens signalisations
- o Électroniciens TCPE
- o Électriciens éclairage-force
- o Électricien éclairage-force sur cédule 4-3 (débuteront à 22h puisque sur des quarts de 10h)

- Électriciens traction
- Électromécanicien
- Briqueteurs-maçons (débuteront à 22h puisque sur des quarts de 10h)
- Plombiers (débuteront à 22h puisque sur des quarts de 10h)
- Les préposés aux travaux devront être disponibles de 00h30 à 05h30 uniquement pour la réalisation de travaux urgents ou affectant l'exploitation du service prévu à cette liste ou la sécurité d'exploitation. La modification de l'horaire habituel prévu de 22h à 3h sera faite suivant une consultation avec le syndicat.

2. Temps supplémentaire

Aucun temps supplémentaire ne sera effectué, à moins que cela ne soit nécessaire pour remplacer une absence sur l'horaire régulier afin d'assurer le service durant les périodes de pointe.

Dans le cas des travaux urgents ne pouvant pas attendre, l'article 16 de la présente entente s'applique.

Aucun cumul de temps ne sera effectué.

3. Transport adapté

Le service d'autobus du transport adapté sera maintenu normalement. Conséquemment, les personnes salariées maintiendront leur prestation régulière de travail selon leur journée normale de travail.

Annexe B

L'employeur utilisera ses cadres pour assurer sa contribution au maintien des services essentiels comme prévu à la clause 13 de cette entente. L'employeur pourra notamment utiliser les cadres présents dans la structure de la STM en pièce jointe s'ils ont été embauchés avant l'avis de négociation daté du 3 décembre 2024 et conformément à la clause 8 de cette entente.

Annexe C

L'employeur transmet au syndicat au moment de la signature de la présente entente, un fichier précisant les horaires d'exploitation complets pour la clientèle pour chaque ligne d'autobus et de métro pour toutes les journées de grève.

Pour les services d'autobus, l'exploitation du service sera déployée de la façon suivante :

- Pour la pointe AM, les véhicules débiteront le service au plus tôt à 6 h 15, plus ou moins quelques minutes. L'arrêt planifié du service se fera le plus tardivement en bout de ligne à 10 h 21.
- Pour la pointe PM, les véhicules débiteront le service au plus tôt à 15 h, plus ou moins quelques minutes. L'arrêt planifié du service se fera le plus tardivement en bout de ligne à 19 h 13.
- Pour la pointe de nuit, les véhicules débiteront le service au plus tôt à 23 h 14, plus ou moins quelques minutes. L'arrêt planifié du service se fera le plus tardivement en bout de ligne à 01 h 53.

Pour les services de métro, l'exploitation du service sera déployée de la façon suivante :

- Pour la pointe AM, le premier train sera dégaré à 5 h 42 afin d'aller se placer à sa station pour offrir le service à partir de 6 h 30. Le dernier train transportant des usagers arrivera en bout de ligne au plus tard à 10 h 20. Le dernier train sera garé au plus tard à 10 h 44.
- Pour la pointe PM, le premier train sera dégaré à 13 h 27 afin d'aller se placer à sa station pour offrir le service à partir de 14 h 45. Le dernier train transportant des usagers arrivera en bout de ligne au plus tard à 18 h 36. Le dernier train sera garé au plus tard à 18 h 44.
- Pour la pointe de nuit, le premier train sera dégaré à 22 h 18 afin d'aller se placer à sa station pour offrir le service à partir de 23 h. Le dernier train transportant des usagers arrivera en bout de ligne au plus tard à 01 h 18. Le dernier train sera garé au plus tard à 01 h 48.