

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DU TRAVAIL

(Division des services essentiels)

Région : Montréal

Dossier : 1421304 71 2505

Dossiers accréditation : AM-1001-4867

Montréal, le 2 juin 2025

DEVANT LE JUGE ADMINISTRATIF :

François Beaubien

Syndicat du transport de Montréal (CSN)
Partie demanderesse

et

Société de transport de Montréal
Employeur

DÉCISION

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 unissant les parties est expirée depuis le 4 janvier 2025.

[5] Le 28 mai 2025, le Tribunal reçoit un avis selon l'article 111.0.23 du Code du travail², en vertu duquel le syndicat annonce son intention de recourir à une grève d'une durée de 9 jours, à compter du **9 juin 2025 à 0 h** jusqu'au **17 juin 2025 à 23 h 59**. Une liste des services essentiels que le syndicat propose de maintenir pendant la grève est jointe à cet avis.

[6] Conformément à l'article 111.0.18 du Code, les parties doivent négocier les services essentiels à maintenir en cas de grève. Lors d'une séance de conciliation tenue par le Tribunal le 30 mai, celles-ci ont convenu d'une entente.

[7] Le Tribunal doit maintenant évaluer la suffisance des services essentiels qui y sont prévus³.

LE PROFIL DE LA STM

[8] 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.

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

² Le Code, RLRQ, c. C-27.

³ Art. 111.0.19 du Code.

[9] 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).

[10] Son parc de véhicules est de 1 849 autobus et minibus, dont 220 articulés, ainsi que 999 voitures de métro⁴.

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

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

[13] 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)

[14] 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*.

[15] 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.

[16] 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 réusinage 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)

[17] 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

[18] L'unité de négociation regroupe 4 553 salariés répartis comme suit :

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

[19] 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.

[20] Les chauffeurs et gareurs sont affectés dans huit centres différents. 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

[21] 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.

[22] 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

[23] 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.

[24] 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.

[25] 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.

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

[27] 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.

[28] 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.

[29] Les techniciens principaux – soutien technique sont principalement attirés, selon leur expertise, à l'exécution de tâches techniques de nature paraprofessionnelle 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.

[30] 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

[31] 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

[32] Le Code favorise la détermination des services essentiels par les parties elles-mêmes, qui sont les mieux placées pour les définir. Cependant, même en cas d'entente, le Tribunal doit s'assurer que celle-ci ne compromet pas la santé ou la sécurité publique et peut intervenir dans le cas contraire⁵.

[33] Le Tribunal rappelle que lorsqu'il évalue la suffisance d'une liste ou d'une entente dans un service public, il le fait en fonction des seuls critères que lui impose le Code, soit la santé ou la sécurité publique.

[34] Après avoir analysé l'entente, le Tribunal juge que les services essentiels proposés sont suffisants pour que celles-ci ne soient pas mises en danger. Sans reprendre de façon exhaustive les termes de l'entente, en voici les grandes lignes.

L'ENTENTE

[35] La grève débute le lundi 9 juin et se terminera le mardi 17 juin, à 23 h 59. Elle aura donc une durée de 9 jours.

Les services du métro et des autobus maintenus seulement durant les heures de pointe et en fin de soirée

[36] Durant les jours de la semaine, les services du métro et des autobus ne seront offerts que durant les heures de pointe et en fin de soirée :

⁵ Fédération des employés du préhospitalier du Québec (FPHQ) et Centre de communication santé de l'Outaouais CCSO, 2023 QCTAT 265, par.18.

Métro :

- De 6 h 30 à 9 h 38 ;
- De 14 h 45 à 17 h 48 ;
- De 23 h à 1 h.

Autobus :

- De 6 h 15 à 9 h 15 ;
- De 15 h à 18 h ;
- De 23 h 15 à 1 h 15.

Une exception : Le Grand prix du Canada

[37] Toutefois, l'entente prévoit des dispositions particulières afin de tenir compte de l'achalandage accru causé par le Grand prix du Canada, qui aura lieu du 13 au 15 juin.

[38] Ainsi, la veille du début de l'événement, le jeudi 12 juin, le service du métro sera offert :

- De 6 h 30 à 10 h 38 ;
- De 14 h 45 à 18 h 48 ;
- De 23 h à 1 h.

[39] Quant au service des autobus ce jour-là, il sera :

- De 6 h 15 à 10 h 15 ;
- De 15 h à 19 h ;
- De 23 h 15 à 1 h 15.

[40] Ensuite, pour les 13, 14 et 15 juin, l'entente mentionne que les services d'exploitation du métro et des autobus seront maintenus au niveau habituellement prévu pour cet événement. Le Tribunal comprend que lors de ces trois journées, il n'y aura aucune interruption des services du métro et des autobus.

Les tâches et la durée du temps de travail

[41] L'entente mentionne qu'afin d'offrir les services du métro et des autobus durant les périodes mentionnées précédemment, la totalité des salariés maintiendra 75 % de leur prestation régulière de travail.

[42] Toutefois, les dépanneurs à la section *Pompe et ventilation, traction, télécommunication, radiocommunication et pour l'équipe urgence métro* maintiendront à 100 % leur prestation de travail pour toute la durée de la grève.

[43] Cependant, aucune heure supplémentaire ne sera effectuée, à moins que cela ne soit nécessaire pour remplacer une absence sur l'horaire régulier ou assurer le service minimal aux heures de pointe ou encore, terminer un travail urgent.

Le transport adapté maintenu à 100 %

[44] L'entente précise que le service d'autobus du transport adapté ne sera pas interrompu par la grève et que par conséquent, les salariés affectés à ce service maintiendront à 100 % leur prestation régulière de travail.

La contribution des cadres

[45] L'entente prévoit que la STM utilisera ses cadres pour assurer sa contribution au maintien des services essentiels.

Le Mécanisme de résolution des problèmes

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

[47] 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 assurer ces communications.

[48] L'entente 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

[49] Il y a de cela près de vingt ans, les parties étaient engagées comme aujourd'hui dans un processus de renouvellement de la convention collective. Le 8 mai 2007, le syndicat transmettait un avis indiquant son intention de recourir à la grève deux semaines plus tard, et ce, pour une durée indéterminée.

[50] Afin de s'acquitter de son obligation de maintenir les services essentiels, la liste du syndicat proposait alors que les services du métro et des autobus soient offerts du lundi au vendredi, de 6 h à 9 h, de 15 h 30 à 18 h 30 et de 23 h à 1 h. De plus, il était prévu qu'il n'y aurait pas de métro durant la fin de semaine, mais que les autobus « rouleraient » selon une plage horaire semblable à celle de la semaine.

[51] Le Conseil des services essentiels, le CSE, avait jugé insuffisants les services prévus à cette liste⁶. Il recommandait de la modifier afin que les services offerts la fin de semaine permettent aux usagers de la STM d'avoir accès, en plus du service d'autobus proposé, au service du métro durant les heures de pointe du matin et de la fin de l'après-midi, ainsi qu'en fin de soirée.

[52] Le CSE avait déclaré que si le syndicat acceptait cette recommandation, sa liste serait alors suffisante pour assurer que la santé ou la sécurité publique ne soit pas mise en danger lors de la grève débutant le 22 mai 2007.

[53] Dernièrement, le Tribunal a jugé que la fermeture complète du métro lors d'une grève d'une journée prévue le dimanche 25 mai 2025 constituait une menace réelle et imminente à la santé ou la sécurité publique⁷. En conséquence, le droit de grève du syndicat a été suspendu jusqu'à ce qu'il soit démontré, à la satisfaction du Tribunal, qu'en cas d'exercice de ce droit, les services essentiels seront maintenus de façon suffisante.

[54] Quant à la question de savoir si les parties auraient pu maintenir le service des autobus⁸ malgré la fermeture du métro, il a déjà été établi que l'un ne pouvait pas fonctionner sans l'autre⁹ :

[48] Près de 90 % des lignes d'autobus, permettent un lien avec au moins une station du réseau du métro. Plusieurs assurent une correspondance avec plus d'une station.

[49] Selon le directeur de la planification et du développement des réseaux de la STM, le directeur planification, le réseau est conçu de façon à connecter les services d'autobus et de métro pour permettre une mobilité entre les deux services, qui sont complémentaires et interdépendants. Il affirme que les deux services fonctionnent comme un tout et que le métro en est le cœur.

[...]

[51] Ces constats sont reconnus et pris en considérations dans la jurisprudence du Conseil des services essentiels, le CSE, depuis longtemps.

[52] Dans l'affaire *Commission de transport de la communauté urbaine de Montréal (CTCUM) et Fraternité des chauffeurs d'autobus, opérateurs de métro, services connexes de la CTCUM, section locale 1983 (SCFP)*, il écrit :

Une deuxième idée est celle de l'intégration complète du service de surface avec celui du métro. Il n'y a pas deux services de transport en commun à Montréal, mais plutôt un réseau. L'autobus et le métro sont des véhicules de transport utilisés sur des lignes où se déplacent des passagers. La conception logique d'une ligne d'autobus est basée

⁶ *Société de transport de Montréal c. Syndicat du transport de Montréal (CSN)*, 2007 CanLII 78619 (QC CSE).

⁷ *Syndicat du transport de Montréal (CSN) et Société de transport de Montréal*, 2025 QCTAT 2070, par. 156.

⁸ Les chauffeurs ne sont pas en grève.

⁹ Précitée note 7.

sur les mêmes données de circulation de clientèle. L'autobus alimente le métro ou l'inverse, selon la direction de la charge principale de la clientèle.

La liste syndicale reconnaît cette interaction des deux systèmes et le Conseil en a tenu compte dans son appréciation des services offerts.

[53] Dans l'affaire *Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal (STCUM)* et *Syndicat du transport de Montréal (employés des services d'entretien) (CSN)*, on lit ce qui suit :

Le réseau de surface (autobus) est conçu en fonction de la circulation du métro, qui est en quelque sorte l'épine dorsale de tout le réseau de transport en commun à Montréal.

Si le métro ne fonctionne plus, les circuits d'autobus deviennent sans aucune fiabilité puisque les passagers du réseau de surface seront déversés dans des stations de métro fermées.

[Nos soulignements et notes omises]

[55] L'expérience passée a démontré que permettre aux autobus de circuler alors que le métro ne fonctionne pas pourrait mettre en danger la sécurité des usagers et des chauffeurs¹⁰ :

[53] En effet, il ressort notamment de la preuve patronale présentée que les fréquences des autobus étaient la plupart du temps insuffisantes pour répondre sécuritairement au niveau d'achalandage. Des interventions policières ont été nécessaires pour faire sortir des usagers agressifs. Plusieurs clients se sont défoulés sur les chauffeurs et enfin, on a constaté une surcharge importante de la clientèle sur toutes les lignes d'autobus longeant le métro. [...]

[56] Manifestement, les parties ont tenu compte de ces enseignements. L'entente soumise à l'approbation du Tribunal mentionne que les services du métro et des autobus sont maintenus lors des heures de pointe du matin et de la fin de l'après-midi ainsi qu'en fin de soirée. De plus, compte tenu de l'affluence causée par le Grand prix du Canada, les services du métro et des autobus sont maintenus en totalité les vendredi 13, samedi 14 et dimanche 15 juin.

[57] 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 »¹¹. Le Tribunal doit « distinguer le désagrément occasionné par la grève du danger pour la santé ou la sécurité publique. Ce

¹⁰ Précitée, note 6.

¹¹ *Réseau de transport de la Capitale et Syndicat des employés du transport public du Québec Métropolitain inc.*, 2023 QCTAT 2525, par. 84.

danger doit être réel. Les simples craintes ou appréhensions ne peuvent suffire à neutraliser ou amoindrir le droit de grève »¹².

[58] Le Tribunal juge donc l'entente du 30 mai 2025 suffisante 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 l'entente du **30 mai 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 débutant le **9 juin 2025**, à **0 h**, et se terminant le **17 juin 2025**, à **23 h 59** ;

DÉCLARE que les services essentiels à fournir pendant la grève débutant le **9 juin 2025**, à **0 h**, et se terminant le **17 juin 2025**, à **23 h 59**, sont ceux décrits à l'entente du **30 mai 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.

François Beaubien

M. Julien Arcand
Pour la partie demanderesse

M^e Andréa Gattuso
Pour l'employeur

Date de la mise en délibéré : 30 mai 2025

FB/mcl

¹² *Fraternité des travailleurs et travailleuses du préhospitalier du Québec - SCFP 7300 c. Ambulance Acton Vale, une division de Dessercor inc.*, 2022 QCTAT 430, par. 11.

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 »

COMPTE TENU DE LA DÉCISION DU TRIBUNAL ADMINISTRATIF DU TRAVAIL (DIVISION DES SERVICES ESSENTIELS), EN DATE DU 27 SEPTEMBRE 2024 (ASSUJETTISSEMENT AUX SERVICES ESSENTIELS EN CAS DE GRÈVE), LES PARTIES CONVIENNENT DE CE QUI SUIT :

Modalités relatives à l'exercice de la grève

- 1- L'annexe A établit les services et les temps de travail qui sont considérés comme étant essentiels au sens de Code du travail en cas de grève ;
- 2- Le temps de grève est établi selon les horaires de travail prévus à la convention collective pour les personnes salariées habituellement affectées à leur lieu et poste de travail ;
- 3- Considérant l'article 111.10 du 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 à l'annexe A;
- 4- 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;
- 5- Même pendant la grève, l'employeur conserve son droit de gérer et d'administrer ses affaires suivant les lois en vigueur ;
- 6- 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

- 7- 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 un seul fichier électronique interrogeable et non verrouillé (en format Excel) 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.

- 8- L'employeur transmet au syndicat, au plus tard 3 jours avant la journée de déclenchement de la grève, la liste du temps supplémentaire pour la période visée par la grève en un fichier électronique interrogeable et non verrouillé (en format Excel) incluant les renseignements suivants (ou leur équivalent) relatifs à l'affectation des salarié-es :
- Nom, prénom et matricule ;
 - Nombre d'heures créditées;
 - Horaire de travail.
- 9- 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 mis 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 :
- Nom et prénom ;
 - Classification.
- 10- Le syndicat transmet à l'employeur, au plus tard 2 jours suivants 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, autant que possible, pour l'ensemble des jours de grève désignés dans l'avis.
- 11- Le syndicat affectera les salarié-es à leurs titres d'emploi habituels ;
- 12- Les salarié-es qui œuvrent directement avec la livraison du service de transport ou du service à la clientèle devront être affectés de sorte à assurer une continuité du service. Pour ce faire, le syndicat doit s'assurer qu'il y ait un chevauchement des quarts de travail afin d'avoir 50% de la main-d'œuvre disponible en début de quart de travail et 50% disponible en fin de quart de travail, et ce, pour l'ensemble des journées de grève désignées dans l'avis;
- Les salarié-es des groupes de sections suivantes n'auront pas à assurer une continuité du service :
- L'ensemble des sections de la direction manufacturier – 82005
 - Sections 84500
 - GR – divisions 68400
- 13- 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. Cela doit le moins possible porter atteinte au droit de grève.
- 14- En cas d'absence d'un membre du syndicat prévu à l'horaire de travail, l'employeur tente d'abord de combler le poste par le personnel-cadre. Dans l'éventualité où aucun cadre ne peut combler l'absence, le syndicat doit affecter sans délai une personne salariée, qui offrira prioritairement une prestation de travail en temps régulier et choisie selon la liste de temps supplémentaire ainsi que 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;
 - Démarreur-gareur;
 - Mécanicien de véhicule lourd;
 - Mécaniciens d'ascenseurs.
- 15- 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

- 16- 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, 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. L'expression « au besoin » signifie que le syndicat doit répondre promptement et sans délai lorsque l'employeur réclame de tels services.

- 17- 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 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).
- 18- 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.
- 19- 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

- 20- La présente entente sur les services essentiels à maintenir s'applique uniquement pour la période prévue à l'avis de grève du syndicat envoyé le 28 mai 2025, soit du 9 juin 2025 au 17 juin 2025.

EN FOI DE QUOI, les parties aux présentes, par leurs représentants respectifs, ont signé à Montréal, ce 30^e jour du mois de mai 2025.

[Redacted signature area]

[Redacted signature area]

Annexe A

1. Maintien du service de métro

Seules les périodes de pointe lors des jours de semaine seront maintenues afin d'assurer les services essentiels, du lundi au vendredi, et seront définies comme telles :

- De 6 h 30 à 9 h 38
- De 14 h 45 à 17 h 48
- De 23 h à 1 h

Il est entendu que les plages horaires définies ici haut servent à la livraison du service à la clientèle. Par conséquent, le syndicat a la responsabilité de fournir le nombre de trains nécessaire afin d'assurer 100% du service pour l'entièreté des périodes visées.

Les services d'exploitation du métro pour les journées du 12, 13, 14 et 15 juin sont définis au paragraphe 5 du présent annexe considérant les mesures exceptionnelles à mettre en place dans le cadre du Grand Prix du Canada.

Uniquement, pour le lundi 16 juin et le mardi 17 juin, l'employeur se réserve le droit de maintenir l'exploitation des services de métro hors des périodes de pointes convenues ci-haut dans le contexte de l'ajustement du service d'été. Le maintien de ce service de transport ne dépassera pas 50% du service habituellement maintenu l'été hors des périodes de pointe lors des mêmes heures durant une journée de semaine. Cette disposition ne peut avoir pour effet d'augmenter les salarié-es normalement prévus au travail et ne doit pas réduire leur temps de grève.

2. Maintien du service d'autobus

Seules les périodes de pointe lors des jours de semaine seront maintenues afin d'assurer les services essentiels, du lundi au vendredi, et seront définies comme telles :

- De 6 h 15 à 9 h 15
- De 15 h à 18 h
- De 23 h 15 à 1 h 15

Il est entendu que les plages horaires définies ici haut servent à la livraison du service à la clientèle. Par conséquent, le syndicat a la responsabilité de fournir le nombre d'autobus nécessaire afin d'assurer 100% du service pour l'entièreté des périodes visées.

Les services d'exploitation d'autobus pour les journées du 12, 13, 14 et 15 juin sont définis au paragraphe 5 du présent annexe considérant les mesures exceptionnelles à mettre en place dans le cadre du Grand Prix du Canada.

Uniquement, pour le lundi 16 juin et le mardi 17 juin, l'employeur se réserve le droit de maintenir l'exploitation des services d'autobus hors des périodes de pointes convenues ci-haut dans le contexte de l'ajustement du service d'été. Le maintien de ce service de transport ne dépassera pas 50% du service habituellement maintenu l'été hors des périodes de pointe lors des mêmes heures durant une journée de semaine. Cette disposition ne peut avoir pour effet d'augmenter les salarié-es normalement prévus au travail et ne doit pas réduire leur temps de grève.

3. Tâches et temps de grève

Afin de maintenir le service d'autobus et le service du métro selon les périodes convenues mentionné ci-haut, 100% des personnes salariées maintiendront 75% de leur prestation régulière de travail selon leur journée normale de travail.

Cependant, pour les dépanneurs à la section pompe et ventilation, traction, télécommunication, radiocommunication et pour l'équipe urgence métro, les parties s'assureront que les services essentiels sont maintenus en tout temps. Par conséquent, ils seront présents en tout temps durant la période de grève.

Aucun temps supplémentaire ne sera effectué, à moins que cela ne soit nécessaire pour remplacer une absence sur l'horaire régulier ou afin d'assurer le service minimal en heure de pointe ou afin de terminer un travail urgent, comme convenu à l'article 13 de la présente entente, qui n'a pu être terminé dans la période d'affectation à delà de 8 heures par jour ou de 40 heures par semaine.

Aucun cumul de temps ne sera effectué.

4. Transport adapté

Le service d'autobus du transport adapté sera maintenu à 100%.

Conséquemment, les personnes salariées maintiendront 100% de leur prestation régulière de travail selon leur journée normale de travail.

5. Dispositions exceptionnelles pour le Grand prix du Canada

a. Jedi 12 juin 2025

Considérant la préparation du Grand Prix du Canada à Montréal, les périodes de pointe du métro lors de la journée du jeudi 12 juin 2025 seront maintenues au même niveau que prévu habituellement afin d'assurer les services essentiels et seront définies comme telles :

- De 6 h 30 à 10 h 38
- De 14 h 45 à 18 h 48
- De 23 h à 1 h

Considérant la préparation du Grand Prix du Canada à Montréal, les périodes de pointe des autobus lors de la journée du jeudi 12 juin 2025 seront maintenues au même niveau que prévu habituellement afin d'assurer les services essentiels et seront définies comme telles :

- De 6 h 15 à 10 h 15
- De 15 h à 19 h
- De 23 h 15 à 1 h 15

L'employeur se réserve le droit de maintenir l'exploitation des services de métro et d'autobus hors des périodes de pointes convenues ci-haut. Le maintien de ce service de transport ne dépassera pas 50% du service habituellement maintenu lors des mêmes heures hors des périodes de pointe durant une journée de semaine. Cette disposition ne peut avoir pour effet d'augmenter les salarié-es normalement prévus au travail et ne doit pas réduire leur temps de grève.

b. Les 13, 14 et 15 juin 2025

Considérant l'achalandage accru lors du Grand Prix du Canada à Montréal, les services d'exploitation du métro et des autobus seront maintenus au niveau prévu habituellement pour cet événement pour le vendredi 13 juin, le samedi 14 juin et le dimanche 15 juin 2025.

c. Maintien de la grève

Les mesures applicables au paragraphe 3 du présent annexe continuent de s'appliquer.

Annexe B

L'employeur utilisera ses cadres pour assurer sa contribution au maintien des services essentiels comme prévu à la clause 3 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 conformément à la clause 4 de cette entente.