

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DU TRAVAIL

(Division des services essentiels)

Région : Montréal
Dossier : 1422952-71-2506
Dossier accréditation : AM-1001-4867

Montréal, le 20 juin 2025

DEVANT LE JUGE ADMINISTRATIF :

Henrik Ellefsen

Société de transport de Montréal
Employeur

et

Syndicat du transport de Montréal (CSN)
Association accréditée

DÉCISION

L'APERÇU

[1] La Société de transport de Montréal, la STM, exploite le réseau de transport en commun sur le territoire de l'île de Montréal. Elle offre divers services d'autobus, de minibus, de métro et de taxis collectifs.

[2] Le Syndicat du transport de Montréal (CSN), le syndicat, est accrédité 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] La STM est un service public au sens du *Code du travail*¹, le Code, et 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 publique².

[4] Les parties ont entamé des négociations en vue de renouveler la convention collective les unissant, qui est expirée depuis janvier dernier.

[5] Le 28 mai 2025³, le syndicat transmet au Tribunal un avis en vertu du Code⁴, annonçant son intention de déclencher une grève d'une durée de 9 jours, débutant le 9 juin à 0 h et se terminant le 17 juin à 23 h 59. Une liste des services essentiels que le syndicat propose de maintenir pendant la grève est jointe à cet avis.

[6] Le 30 mai, à la suite d'une séance de conciliation tenue par le Tribunal, les parties concluent une entente sur les services essentiels à maintenir lors de la grève.

[7] Le 2 juin, le Tribunal déclare que les services essentiels convenus à l'entente sont suffisants pour que la santé ou la sécurité publique ne soit pas mise en danger⁵. Ceux-ci doivent être fournis pendant toute la durée de la grève. Il rappelle également qu'advenant des difficultés dans la mise en application de ces services, les parties doivent discuter ensemble afin de trouver une solution. À défaut, elles doivent en saisir le Tribunal dans les plus brefs délais.

[8] Le 10 juin, la STM demande l'intervention du Tribunal au motif que certains services prévus à l'entente ne seraient pas rendus⁶. Le jour même, le Tribunal convoque les parties à une audience.

[9] La STM affirme que l'application des dispositions relatives au maintien des services de métro et d'autobus pendant les périodes de pointe ne permet pas de rendre les services sur lesquels les parties se sont entendues. Elle demande au Tribunal de déclarer que l'entente lui permet d'offrir des services de métro et d'autobus pendant la totalité des périodes de pointe.

1 RLRQ, c. C-27, art. 111.0.16, 4^o.

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

3 Puisque tous les événements pertinents au litige se déroulent en 2025, le Tribunal omettra de mentionner l'année pour la suite du texte.

4 Art. 111.0.23 du Code.

5 *Syndicat du transport de Montréal (CSN)* et *Société de transport de Montréal*, 2025 QCTAT 2204.

6 Art. 111.16 et 111.17 du Code.

[10] Le syndicat répond que l'interprétation proposée par la STM ne respecte pas les dispositions claires de l'entente. Les heures de service du métro et des autobus y sont spécifiquement prévues et la STM ne peut les modifier.

[11] La question qui doit être tranchée est de savoir si l'entente permet à la STM de modifier les heures de service, même si elle ne modifie pas les services essentiels.

[12] Pour les motifs exposés dans la présente décision, le Tribunal ne retient pas l'interprétation de la STM et, par conséquent, refuse sa demande.

L'ANALYSE

[13] Les articles 111.16 et 111.17 du Code prévoient qu'à la demande d'une personne intéressée, le Tribunal peut enquêter sur une grève au cours de laquelle les services essentiels prévus à une entente ne seraient pas rendus. S'il estime que c'est le cas, il peut, après avoir fourni aux parties l'occasion de présenter leurs observations, rendre une ordonnance pour exiger le respect de l'entente. Il peut enjoindre à toute personne impliquée de faire ce qui est nécessaire pour s'y conformer ou de s'abstenir de faire ce qui y contrevient.

[14] La STM explique que l'application qui a été faite des dispositions de l'entente au cours des premiers jours de la grève ne permet pas de rendre les services convenus entre les parties. En effet, avec les horaires appliqués actuellement, les services de métro et d'autobus cessent avant la fin de l'heure de pointe et les usagers n'ont plus de service alors que l'achalandage est encore important.

[15] Par exemple, pour la période de pointe du matin des jours de semaine dans le métro, les heures indiquées dans l'entente sont de 6 h 30 à 9 h 38. Tel qu'elle a été appliquée dans les premiers jours, l'heure de fin correspond à l'heure à laquelle le dernier train est de retour au terminus. Concrètement, sur la ligne verte, ce dernier train part donc de la station Angrignon vers 8 h 55 et termine son trajet environ 43 minutes plus tard à la station Honoré-Beaugrand alors que, dans les faits, la période de pointe n'est pas terminée.

[16] L'absence de service durant la totalité de la période provoque le mécontentement des usagers et aurait causé, d'après la STM, des événements de violence et d'agressivité.

[17] Elle prétend que l'entente lui permet de prolonger les heures de service afin de couvrir toute la période de pointe. Pour reprendre le même exemple, elle souhaite que le dernier train de la ligne verte quitte la station Angrignon vers 9 h 30, ce qui ferait en sorte qu'il terminerait son trajet à la station Honoré-Beaugrand vers 10 h 13.

[18] Selon elle, cette interprétation ne contrevient pas à la décision du 2 juin 2025. En effet, il ne sera pas nécessaire que les salariés en grève offrent une prestation de travail supplémentaire. La proportion de temps travaillé suivant l'entente serait respectée.

[19] Elle a demandé au syndicat de modifier les horaires pour couvrir toute la période identifiée, ce que ce dernier a refusé. Selon lui, l'entente est claire et ne souffre d'aucune ambiguïté. Les services de métro et d'autobus doivent prendre fin aux heures qui y sont précisées. D'ailleurs, la STM l'a elle-même appliqué de cette façon au cours des premiers jours de grève. Le fait d'élargir les heures de pointe constituerait une modification à l'entente, ce que le Code interdit dans les présentes circonstances.

[20] Il conteste également l'affirmation selon laquelle la situation a provoqué des incidents de violence et d'agressivité au-delà de ce qui est normalement constaté. Selon lui, le mécontentement des usagers et les difficultés de compréhension des heures réelles de passage des derniers trains seraient surtout dus à des lacunes dans la communication de l'information par la STM.

[21] Après avoir entendu les parties et analysé la preuve, le Tribunal ne peut retenir l'interprétation proposée par la STM. Voici pourquoi :

[22] Au sujet des modalités d'exercice de la grève, l'entente entérinée par le Tribunal énonce clairement à l'article 1 que : « *L'annexe A établit les services et le temps de travail qui sont considérés comme étant essentiels au sens du Code du travail en cas de grève.* »
[Notre soulignement]

[23] Cette annexe indique avec précision le cadre dans lequel les parties ont convenu de maintenir les services de métro et d'autobus. Elle se lit comme suit :

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 de trains 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.

[...]

5. Dispositions exceptionnelles pour le Grand Prix du Canada

a. Jeudi 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.

[Nos soulignements]

[24] Le paragraphe 3 de l'annexe précise qu'afin d'assurer ces services, la totalité des salariés maintiendra 75 % de leur prestation régulière de travail. 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.

[25] Il ressort du texte de cette annexe que l'intention des parties était de permettre à la STM de maintenir les services de métro et d'autobus à des heures précises et non de l'autoriser à aller au-delà pour couvrir d'autres périodes.

[26] Les articles 1 et 2 précisent des plages horaires spécifiques servant « à la livraison du service à la clientèle ». D'ailleurs, la STM l'a manifestement compris de cette façon puisque les 9 et 10 juin, elle a cessé ses activités aux heures prévues, et ce, même si les périodes de pointe n'étaient pas terminées.

[27] Les parties savaient, en concluant cette entente, que les heures convenues aux articles 1 et 2 ne couvraient pas toutes les périodes de pointe. En effet, à l'article 5 de l'annexe, il est précisé que les heures de pointe lors de la journée du 12 juin « seront maintenues au même niveau que prévu habituellement ». Pour reprendre l'exemple précédent, les services du métro prennent alors fin à 10 h 38. Les parties étaient donc conscientes qu'en suspendant les services de métro une heure plus tôt, soit à 9 h 38, la période de pointe habituelle des autres jours ne serait pas entièrement couverte.

[28] Enfin, les parties ont explicitement convenu de moments où la STM peut offrir des services au-delà des heures indiquées, excluant de ce fait toute autre possibilité. Les derniers paragraphes des articles 1 et 2 stipulent qu'uniquement pour le 16 et le 17 juin : « l'employeur se réserve le droit de maintenir l'exploitation des services [de métro et d'autobus] hors des périodes de pointes convenues », sans dépasser 50 % du service habituellement offert. L'article 5 prévoit également cette possibilité pour le 12 juin.

[29] La STM affirme qu'elle pourrait maintenir le métro et les autobus en service tout en respectant la proportion de temps travaillé qui est prévue. Dès lors, son interprétation

serait conforme à l'entente et à la décision du Tribunal qui l'a approuvé, puisque les personnes salariées en grève n'auraient pas à fournir une prestation de travail supplémentaire aux services essentiels.

[30] Les parties ont convenu par entente non seulement des services que les salariés de l'unité en grève doivent maintenir, mais aussi des périodes où le service à la clientèle est donné. La STM fait fi de l'article 111.0.22 du Code qui précise que nul ne peut déroger aux dispositions d'une entente ou d'une liste⁷.

[31] Il est vrai que la grève ne touche pas les chauffeurs d'autobus ni les opérateurs de métro, qui pourraient fournir l'entièreté de leur prestation de travail. Toutefois, la preuve démontre que les parties ont convenu, pour des raisons qui leur appartiennent et en toute connaissance de cause, d'un *modus vivendi* limitant les heures de service de métro et d'autobus pendant la grève. Or, ces heures ne sont pas inscrites à titre indicatif, elles ont été négociées. Peut-être la STM a-t-elle consenti à limiter les services offerts aux usagers pendant certaines périodes de la semaine dans le but d'obtenir des concessions du syndicat pour d'autres périodes.

[32] Quoi qu'il en soit, le Tribunal ne peut ignorer l'entente intervenue pour se limiter à l'évaluation de la seule prestation des personnes salariées en grève.

[33] La Cour Suprême du Canada, dans l'arrêt *Saskatchewan Federation of Labour c. Saskatchewan*⁸, a établi que le droit à la grève est un droit fondamental, entre autres parce qu'il permet de créer et de maintenir un rapport de force entre les parties qui est nécessaire à la mise en œuvre de la liberté d'association en relations du travail.

[34] Comme le souligne le Tribunal dans l'affaire *Services ambulanciers Porlier Itée et Fédération des employés du préhospitalier du Québec (FPHQ)*⁹ :

[65] Le Tribunal, qui dispose dorénavant des compétences en services essentiels, en plus de celles en relations du travail, ne peut ignorer cet équilibre à maintenir et imposer des conditions qui rendraient la grève inefficace. Il est de son devoir de protéger non seulement la santé ou la sécurité de la population, mais aussi le droit de grève.

[35] Et il ajoutait plus récemment¹⁰:

⁷ Voir aussi à ce sujet *Hampstead (Ville de) et Syndicat canadien de la fonction publique, section locale 2880 (cols bleus)*, [1993] AZ-50013289 (C.S.E.).

⁸ 2015 CSC 4, par. 50 et ss.

⁹ 2017 QCTAT 3288.

¹⁰ *Réseau de transport de la Capitale et Syndicat des employés du transport public du Québec Métropolitain inc.*, 2023 QCTAT 2525.

[56] L'arrêt Saskatchewan nous rappelle donc que le critère du danger pour la santé ou la sécurité publique commande, de par le caractère constitutionnel du droit de grève, une interprétation véritablement restrictive. L'objectif est de porter atteinte le moins possible au droit de grève, de façon à ce que la santé ou la sécurité publique ne soit pas mise en danger.

[36] Le Code impose aux parties l'obligation commune de négocier les services essentiels en cas de grève¹¹. Une telle approche est logique, considérant que ce sont elles qui sont les mieux placées pour évaluer les impacts d'un arrêt de travail et déterminer les services qui doivent être maintenus pour protéger la santé et la sécurité du public.

[37] L'entente est claire et ne souffre pas d'ambiguïté. Ce que demande la STM n'est pas de la préciser ou de la compléter, mais de la modifier. Or, le Tribunal ne peut intervenir que si les services essentiels prévus à l'entente ne sont pas rendus, ce qui n'est pas le cas ici, ou si les services qui y sont prévus sont insuffisants¹².

[38] À cet égard, en ce qui concerne les événements d'agressivité et de violence allégués par la STM, le Tribunal comprend que la grève cause des désagréments aux usagers. Certes, la situation a créé un mécontentement qui a peut-être été exacerbé par un problème de communication, mais la preuve ne permet pas de conclure que les arrêts des services dus à la grève auraient causé des incidents au-delà de ce qui se produit en temps normal dans les stations de métro ou sur le réseau de transport. Une intervention du Tribunal ne peut donc être justifiée pour ce motif.

[39] Si le Tribunal déclarait, tel que la STM le lui demande, qu'elle peut offrir des services au-delà des heures prévues pour couvrir la totalité des périodes de pointe, il viendrait cautionner une violation de l'entente qui pourrait briser l'équilibre entre le maintien des services essentiels et le droit de grève reconnu aux personnes salariées, tel que les parties l'ont elles-mêmes établi.

PAR CES MOTIFS, LE TRIBUNAL ADMINISTRATIF DU TRAVAIL :

REFUSE la demande présentée par la STM;

¹¹ Art. 111.0.18 du Code.

¹² Art. 111.16 et 111.17 du Code.

ORDONNE aux parties de respecter les dispositions de l'entente conclue le 30 mai 2025, à laquelle réfère la décision 2025 QCTAT 2204.

Henrik Ellefsen

M^e Stéphanie Rainville
MONETTE BARAKETT, S.E.N.C.
Pour l'employeur

M^{es} Franccesca Cancino et Roxanne Lavoie
LAROCHE MARTIN (SERVICE JURIDIQUE DE LA CSN)
Pour l'association accréditée

Date de la mise en délibéré : 10 juin 2025

HE/mit