

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DU TRAVAIL

(Division des services essentiels et des services assurant le bien-être à la population)

Région : Montréal
Dossier : 1450347-71-2512
Dossier accréditation : AM-1001-4867

Montréal, le 10 décembre 2025

DEVANT LA JUGE ADMINISTRATIVE : **Anick Chainey**

Syndicat du transport de Montréal (CSN)
Association accréditée

et

Société de transport de Montréal
Employeur

et

Aéroports de Montréal
Partie intervenante

DÉCISION

L'APERÇU

[1] Le 1^{er} décembre 2025¹, le Syndicat du transport de Montréal (CSN), le Syndicat, transmet au Tribunal un avis² dans lequel il annonce son intention de recourir à une grève du 11 décembre 2025 à 00 h 01 au 11 janvier 2026 à 23 h 59. Y est joint une liste³ précisant les services que le Syndicat considère essentiels et qui seraient maintenus pendant la grève.

[2] Cet avis fait suite à une première grève de 9 jours ayant eu lieu du 9 au 17 juin 2025⁴, à une seconde de 14 jours, du 21 septembre au 5 octobre 2025⁵ ainsi qu'à une troisième initialement annoncée pour 28 jours, du 31 octobre au 28 novembre 2025⁶, mais à laquelle le Syndicat a choisi de mettre fin le 11 novembre⁷. Dans les deux premières séquences, les parties avaient convenu par entente des services essentiels à maintenir alors que dans la troisième, il y avait une entente partielle. À cet égard, le Tribunal a rendu des décisions jugeant les services essentiels prévus aux ententes ou à la liste dans le dernier cas comme étant suffisants pour ne pas mettre en danger la santé ou la sécurité publique.

[3] Cela étant, la présente liste prévoit que tous les salariés prévus à l'horaire effectueront leurs heures régulières, mais qu'aucune heure supplémentaire ne sera réalisée, sauf quelques exceptions très encadrées. Elle garantit le maintien du service aux heures de pointe du métro et des autobus, ainsi que la continuité du transport adapté, tout en permettant à la STM d'offrir du service hors pointe selon ses capacités.

[4] Les parties ont été convoquées par le Tribunal à une séance de conciliation le 3 décembre 2025, laquelle s'est avérée infructueuse, celles-ci n'ayant pas réussi à convenir d'une entente, même partielle, sur les services essentiels requis, alors qu'elles y sont parvenues lors des grèves précédentes.

¹ Un premier avis avait été transmis au Tribunal le 27 novembre précédent pour une grève s'échelonnant du 9 décembre 2025 au 11 janvier 2026, lequel a été déclaré irrecevable le 1^{er} décembre 2025. Voir *Syndicat du transport de Montréal (CSN)* et *Société de transport de Montréal*, 2025 QCTAT 4923.

² Art. 111.0.23 du *Code du travail*, RLRQ, c. C-27, le Code.

³ Cette liste est reproduite en annexe. Bien que le document soit intitulé « *Entente* », il n'a pas été approuvé par la STM. Il s'agit donc bien d'une liste.

⁴ *Syndicat du transport de Montréal (CSN)* et *Société de transport de Montréal*, 2025 QCTAT 2204.

⁵ *Syndicat du transport de Montréal (CSN)* et *Société de transport de Montréal*, 2025 QCTAT 3684.

⁶ *Syndicat du transport de Montréal (CSN)* et *Société de transport de Montréal*, 2025 QCTAT 4403.

⁷ Art. 111.0.23.1 du Code.

[5] Une audience a donc été tenue le lendemain afin que le Tribunal évalue la suffisance des services essentiels prévus⁸ à la liste en question.

[6] D'autre part, le matin même de l'audience, une demande d'intervention et une argumentation écrite d'Aéroports de Montréal⁹, ADM, a également été reçu dans la présente affaire.

[7] En l'instance, le Tribunal doit donc déterminer si la liste déposée par le Syndicat prévoit un niveau de service essentiel suffisant pour ne pas mettre en danger la santé ou la sécurité publique durant la grève annoncée du 11 décembre 2025 au 11 janvier 2026.

[8] Pour les raisons qui suivent, le Tribunal conclut par l'affirmative et déclare que les services essentiels qui y sont prévus sont suffisants avec les précisions apportées dans la présente décision.

LE PROFIL

[9] La décision du Tribunal du 30 octobre a été rendue il y a un peu plus d'un mois. Elle comporte le profil de la Société de transport de Montréal, la STM, aux paragraphes 16 à 39, auxquels le Tribunal réfère les parties. Il suffit de rappeler ici que celle-ci 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.

[10] Accrédité depuis le 27 février 1973, le Syndicat y représente « *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.* ». Cette unité de négociation regroupe plus de 2 400 salariés sur un total de plus de 10 000 employés syndiqués et non syndiqués œuvrant à la STM.

[11] 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 publique,¹⁰ et la convention collective les unissant est expirée depuis le 4 janvier 2025.

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

⁹ Par ailleurs, absente à l'audience du 4 décembre 2025.

¹⁰ *Société de transport de Montréal et Syndicat du transport de Montréal (CSN)*, 2024 QCTAT 3456.

L'ANALYSE

LE CADRE JURIDIQUE APPLICABLE

[12] Avant d'aller plus loin, il importe de revenir sur le cadre juridique applicable à la détermination de la suffisance des services essentiels puisque la STM soutient que la notion de danger prévue à l'article 111.0.17 du Code devrait être interprétée de manière moins restrictive, en tenant compte d'un ensemble de facteurs qu'elle qualifie de risques raisonnablement prévisibles, comme les effets cumulés des interruptions de service, la précarité économique accrue des usagers et les obstacles importants à l'accès aux ressources essentielles.

[13] À cet égard, elle présente en l'instance les mêmes arguments invoqués devant le Tribunal dans le cadre de la décision du 12 novembre dernier¹¹ impliquant les chauffeurs et lui demande de revoir l'interprétation retenue. Or, dans celle-ci, le Tribunal a rappelé que le législateur a expressément utilisé un critère exigeant un danger évident, imminent, réel et concret, lequel ne peut être assimilé à des inconvénients, même sérieux, découlant d'une interruption temporaire du service. Voici comment il s'exprime sur cette question :

[26] D'abord, rappelons que le droit d'associations est un droit constitutionnel garanti par la Charte et que le droit de grève a été constitutionnalisé par la Cour suprême dans l'arrêt Saskatchewan, en déterminant qu'il constitue une de ses composantes.

[27] Toutefois, ce droit doit être restreint lorsque « *la grève peut avoir pour effet de mettre en danger la santé ou la sécurité publique* », cette limite au droit de grève est incontournable, mais c'est aussi la seule prévue par le *Code du travail* au moment de signer ces lignes.

[28] Le Tribunal doit s'assurer que la santé ou la sécurité de la population n'est pas mise en danger, mais il a aussi pour mission de préserver la liberté d'association des salariés et leur droit de pouvoir exercer la grève. Le maintien de services essentiels est une restriction à un droit constitutionnel qui doit donc s'interpréter restrictivement.

[29] **La jurisprudence majoritaire du Tribunal, distingue donc la notion de « danger », prévue au Code, du simple risque et conclut qu'un danger implique une « menace évidente, imminente, réelle pour la vie, la sûreté, la santé ou la sécurité de la population ». C'est ce que le Tribunal applique ici.**

[30] **La STM soutient que le Tribunal fait une interprétation trop restrictive de la notion de danger puisque que l'arrêt Saskatchewan utilise différentes définitions de la notion de services essentiels qui les assimilent à ceux qui pourraient mettre en péril la vie, la sécurité ou la santé et que le Code, aux articles 111.10 et 111.0.17, définit que les services essentiels sont ceux que dont l'interruption peut avoir pour effet de mettre en danger la santé et la sécurité publique. Il s'agit donc d'une possibilité, d'un risque, soit d'un danger dont la matérialisation est possible.**

¹¹ *Syndicat des chauffeurs d'autobus, opérateurs de métro et employés des services connexes au transport de la STM, section locale 1983, SCFP et Société de transport de Montréal*, 2025 QCTAT 4636.

[31] Le Tribunal discute de cet argument de façon très élaborée dans la décision *Réseau de transport de la Capitale et Syndicat des salariés(ées) d'entretien du RTC, CSN inc.* Cette décision, à laquelle le Tribunal réfère le lecteur, indique notamment que la notion élargie de services essentiels proposée dans cette affaire comme en l'espèce, revient à imposer des services de fonctionnement minimum et va donc au-delà de la définition prévue au Code et qu'une interprétation de la notion de « danger », moins restrictive que celle retenue par le Tribunal et se rapprochant d'un « risque », prêterait flanc à « [u]ne décision qui a une "incidence disproportionnée" sur les protections conférées par la Charte [qui] ne peut d'aucune façon démontrer que le décideur s'est penché de façon significative sur celles-ci, ni que son raisonnement reflète les répercussions importantes que cette décision peut avoir ».

[32] **Cette interprétation de la notion de danger est appliquée depuis que la compétence en matière d'assujettissement au maintien des services essentiels dans un service public a été confiée au Tribunal en 2019. À nouveau, ces dispositions n'ont fait l'objet d'aucune modification législative et ce, malgré l'interprétation restrictive qu'en fait le Tribunal. Le législateur a choisi d'instaurer d'autres limites au droit de grève par la Loi 14 non applicables à ce jour.**

[33] Rappelons que les salariés syndiqués à l'emploi de sociétés de transport bénéficient du droit de faire la grève, contrairement à d'autres salariés qui en sont expressément privés par le *Code du travail* à cause de la nature de leurs fonctions^[24]. Le Tribunal a décidé à plusieurs reprises que ce n'est pas le transport des usagers par les sociétés de transport en commun qui constitue en tant que tel un service essentiel pour éviter de mettre en danger la santé ou la sécurité publique. Il s'agit plutôt d'examiner si son interruption peut avoir pour effet de la mettre en danger.

[34] Le Tribunal examinera donc si les enjeux soulevés par les intervenants sont de cette nature et analysera, par la suite, la preuve des dangers allégués par la STM.

[Emphases ajoutées et notes omises]

[14] La preuve ne révèle aucun élément nouveau qui justifierait de modifier cette analyse ou de reconsidérer le seuil juridique applicable.

[15] La STM insiste à nouveau sur la situation des usagers à plus faible revenu, sur la difficulté accrue pour ces personnes d'accéder aux ressources essentielles, ainsi que sur l'impact de la hausse du coût de la vie et de la précarité économique sur leur capacité à absorber une interruption du service de transport collectif.

[16] Elle invoque également les conséquences de la grève sur la mobilité métropolitaine, les risques de retard dans les déplacements usuels, les files d'attente, l'augmentation des contraintes pour les usagers vulnérables et la possibilité que certains travailleurs subissent des pertes de revenus en raison de leur incapacité à se rendre au travail.

[17] Au risque de se répéter, ces mêmes éléments ont déjà été mis en preuve devant le Tribunal et ont été examinés en profondeur. Bien que celui-ci ait sans conteste reconnu

l'importance de ces impacts, il a conclu qu'ils ne satisfaisaient pas au critère du danger imminent, réel et concret prévu à l'article 111.0.17 du Code du travail.

[18] Les enjeux décrits, bien que sérieux, y avaient été qualifiés comme relevant d'un inconvénient important propre à une interruption temporaire de service, mais non comme un danger au sens de la loi.

[19] À l'examen de l'ensemble du dossier, aucune preuve nouvelle de nature à modifier cette analyse n'a été établie. Les observations actuelles ne révèlent pas de faits additionnels démontrant que l'interruption du service projetée pour la période visée aurait un effet qualitativement différent ou plus sévère que celui déjà évalué par le Tribunal.

[20] Aucune circonstance particulière, aucun événement exceptionnel ni aucune donnée probante supplémentaire n'ont été ajoutés pour établir que la situation dépasse les inconvénients importants déjà reconnus et atteindrait désormais le seuil du danger exigé par l'article 111.0.17 du Code.

[21] Dans ces circonstances, le Tribunal estime que les prétentions de la STM dans le présent dossier sont essentiellement les mêmes que celles soumises et tranchées dans la décision du 12 novembre susmentionnée. Aussi, il demeure lié par l'exigence légale d'un danger imminent, réel et concret, et c'est donc ce cadre d'analyse qui gouvernera le Tribunal en l'instance.

LA LISTE DÉPOSÉE PAR LE SYNDICAT PRÉVOIT-ELLE UN NIVEAU DE SERVICE ESSENTIEL SUFFISANT POUR NE PAS METTRE EN DANGER LA SANTÉ OU LA SÉCURITÉ PUBLIQUE DURANT LA GRÈVE DU 11 DÉCEMBRE 2025 À 00 H 01 AU 11 JANVIER 2026 À 23 H 59?

[22] La grève d'une durée de 30 jours, commencera le jeudi 11 décembre 2025 à 00 h 01 et se terminera le dimanche 11 janvier 2026 à 23 h 59.

Les services définis comme essentiels et les modalités d'exercice de la grève

[23] Tout d'abord, la liste précise que le service de transport adapté sera maintenu normalement. Conséquemment, les personnes salariées maintiendront leur prestation régulière de travail selon leur journée normale de travail.

[24] La liste mentionne que pour toute la durée de la grève, les services normaux d'autobus et de métro devront être maintenus pendant les périodes de pointe visées :

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.

[25] La liste précise que les plages horaires ci-haut définies servent à la livraison du service à la population durant les heures définies comme essentielles et que le Syndicat s'assurera qu'un nombre suffisant de véhicules soient disponibles pour permettre la livraison normale du service pour l'entièreté des périodes visées.

[26] Elle prévoit que, pour ce faire, les services et les temps de travail que les personnes salariées devront fournir afin de permettre la livraison des services essentiels seront les suivants :

- La prestation régulière de travail des salariés normalement prévu à l'horaire selon la journée normale de travail conventionnée avec maintien des horaires variables.
- Aucune heure supplémentaire ne sera effectuée.
- Les heures supplémentaires seront autorisées pour maintenir un minimum de salariés disponibles en continu en tout temps pour l'ensemble du réseau pour les titres d'emploi suivants :
 - 1 dépanneur de la section pompe et ventilation
 - 2 dépanneurs télécommunication
 - 1 dépanneur radiocommunication
 - 2 dépanneurs traction
 - 1 dépanneur signal
 - 2 dépanneurs voie
 - 1 démarreur-gareur¹² dans chaque centre de transport

[27] Puisque le Syndicat assure la livraison normale du service pendant les périodes de pointe définies comme essentielles, le Tribunal en comprend que si le Syndicat ne

¹²

Le démarreur-gareur occupe un poste névralgique dans un centre de transport. Il a pour fonction d'organiser le garage, d'affecter les autobus aux bonnes tournées, de les placer dans les bonnes voies en fonction des besoins (ravitaillement, entretien, réparations mineures, etc.) et de coordonner la sortie afin de permettre aux chauffeurs qu'elle se fasse avec aisance.

peut pas y arriver avec les salariés prévus à l'horaire en temps régulier, il devra fournir le personnel requis en heures supplémentaires pour y parvenir.

[28] Le Tribunal comprend également que, comme le Syndicat assure qu'il fournira un nombre suffisant de véhicules pour permettre la livraison normale du service durant les périodes définies comme essentielles, s'il ne peut y arriver avec les salariés prévus à l'horaire en temps régulier, il s'engage à fournir le personnel requis en heures supplémentaires pour y parvenir.

[29] La STM affirme que puisque le recours aux heures supplémentaires est structurel, une grève visant exclusivement ce levier risque de limiter sa capacité à offrir le service, même lors des périodes de pointe. Elle ajoute qu'en raison du nombre de postes vacants et des besoins quotidiens, l'absence prolongée d'heures supplémentaires entraînera rapidement une diminution du nombre d'autobus disponibles, y compris pour les sorties minimales requises en période de pointe. Or, dans la mesure où le Tribunal conclut que la liste est suffisante pour garantir la livraison normale durant les périodes de pointe définies comme essentielles, cet argument est écarté.

[30] Quant à la prétention de la STM voulant que la liste soit insuffisante parce qu'elle ne garantit aucun niveau de service entre les périodes de pointe et qu'une interruption prolongée du service hors pointe entraînera des répercussions importantes¹³ sur plusieurs groupes d'utilisateurs qu'elle qualifie de particulièrement vulnérables (les personnes à faible revenu, les personnes immigrantes nouvellement arrivées, les travailleurs dont les horaires ne correspondent pas aux pointes, les usagers fréquentant les banques alimentaires et certains employés du réseau de la santé), elle n'est pas retenue.

[31] Le Tribunal a déjà statué que l'absence de service hors pointe, même si elle entraîne des effets importants pour certains usagers, ne constitue pas un danger réel, concret ou immédiat au sens du Code. Les observations de la STM à ce sujet démontrent des inconvénients sérieux certes, mais ils ne franchissent pas le seuil requis pour conclure à une atteinte à la santé ou à la sécurité publique. Les périodes de pointe sont garanties et le transport adapté est maintenu. Rien dans la preuve ne permet d'écarter ces constats ni de revoir la conclusion exprimée dans la jurisprudence récente.

[32] Par ailleurs, contrairement aux grèves précédentes, la STM conserve en tout temps la possibilité d'offrir un service hors pointe, selon ses capacités opérationnelles.

[33] Comme le souligne le Syndicat, puisque les heures régulières de travail seront effectuées durant cette grève, celle-ci sera d'une portée plus limitée que les précédentes

¹³ Elle s'appuie sur des données d'achalandage, des statistiques internes et des témoignages recueillis lors des grèves précédentes.

qui prévoient une prestation de travail réduite de la part des salariés en plus d'indiquer qu'aucune heure supplémentaire ne serait effectuée.

[34] Ces services moindres ayant été jugés suffisants par le Tribunal pour ne pas mettre en danger la santé ou la sécurité publique, il n'y a donc pas lieu de conclure différemment.

[35] En revanche, des enjeux sont soulevés par la STM pour les quatre jours fériés des 25 et 26 décembre 2025 et 1^{er} et 2 janvier 2026 puisque, à l'exception des titres d'emploi pour lesquels des heures supplémentaires sont autorisées dans la liste pour assurer une présence de ceux-ci en continu, aucune prestation de travail régulière ne sera rendue ces journées-là, les salariés travaillant alors tous en heures supplémentaires.

[36] Le Tribunal doit donc évaluer si, à la lumière de cette particularité, la liste est suffisante pour assurer la livraison normale du service durant les périodes de pointe définies comme essentielles et ne pas mettre en danger la santé ou la sécurité publique.

La suffisance du service les 25 et 26 décembre et des 1^{er} et 2 janvier

[37] La STM soutient qu'en l'absence d'une prestation de travail des salariés pour les jours fériés des 25 et 26 décembre et 1^{er} et 2 janvier, elle ne sera pas en mesure de maintenir les services normaux d'autobus et de métros pour les périodes définies comme essentielles sans la présence des corps d'emploi suivants : les mécaniciens de véhicules lourds routiers, les MVLR, les préposés d'entretien sanitaire des centres de transport, les CT, les préposés d'entretien sanitaire du métro, les mécaniciens d'ascenseurs et d'escaliers mécaniques.

[38] Le Syndicat mentionne que l'absence de ces derniers n'a pas d'incidence sur la suffisance de la liste et ne met pas en danger la santé ou la sécurité publique, puisque ce sont des journées de faible achalandage qui se comparent à des jours de fin de semaine et autres jours fériés, les journées des 25 décembre et 1^{er} janvier étant par ailleurs nettement moins achalandées que toutes les autres. De ce fait, le nombre d'autobus requis pour assurer le service est bien moindre¹⁴ et la flotte est suffisante pour permettre la livraison du service dans les périodes définies comme essentielles.

[39] Après examen, le Tribunal juge que la liste est suffisante pour assurer la livraison normale du service durant les périodes de pointe définies comme essentielles lors des

¹⁴ Il représente le tiers si l'on se fie aux chiffres déposés par le Syndicat pour la même période en 2024 et environ la moitié si l'on se fie aux prévisions déposées par la STM pour la période du 27 octobre 2025 au 4 janvier 2026.

quatre journées fériées en question et ne pas mettre en danger la santé et la sécurité publique.

[40] Voici ce qu'il retient de la preuve pour en arriver à ce constat.

La présence nécessaire des préposés d'entretien sanitaire des centres de transport

[41] Selon la STM, ces préposés sont indispensables aux tâches quotidiennes de préparation des autobus : ravitaillement, entretien intérieur et extérieur, vidage des poubelles et déneigement des accès. Leur absence durant les fériés réduirait significativement la disponibilité de la flotte pour les sorties et pourrait perturber la circulation sécuritaire des autobus et du personnel dans les CT.

[42] Christian Gagné est surintendant sanitaire pour l'ensemble des CT. Il explique que les préposés d'entretien sanitaire s'occupent entre autres du nettoyage du bâtiment (toilettes, douches, cafétéria, vestiaires, etc.) et des poubelles, du lavage intérieur et extérieur des autobus, du déneigement de l'entrée principale, des sorties d'urgence et des passages piétonniers ainsi que du ravitaillement¹⁵ des autobus afin qu'ils soient prêts à sortir.

➤ Le ravitaillement des autobus

[43] Ainsi, s'ils n'offrent aucune prestation de service pendant deux journées consécutives les 25 et 26 décembre et de nouveau les 1^{er} et 2 janvier, cette situation affectera inévitablement le nombre d'autobus disponibles pour les sorties.

[44] Monsieur Gagné a déposé un tableau confectionné à partir des données du CT de Lasalle afin d'illustrer l'incidence de l'absence de ravitaillement des autobus sur leur disponibilité pour les sorties du lendemain des deux jours fériés, soit le samedi 27 décembre. Ses propos se transposent également au samedi 3 janvier.

[45] Ainsi, on y comprend que, pour permettre de maintenir le nombre d'autobus disponibles, 214 dans cet exemple, au même niveau en début de journée et en fin de journée, des ravitaillements s'effectuent durant la nuit à hauteur de 82 autobus pour le dimanche et autour de 150 du lundi au mercredi¹⁶. Dès lors, si aucun ravitaillement ne s'effectue dans la nuit du 25 décembre, le nombre d'autobus à la fin de cette journée n'est plus de 214, mais de 132¹⁷. Conséquemment, il n'y a que 132 autobus disponibles

¹⁵ Selon Anne-Marie Lemay, démarreur-gareur, le ravitaillement consiste à mettre de l'essence, de l'antigel, de l'urée et du lave-glace dans l'autobus en plus de vérifier les pneus et vider la boîte de perception. Cette procédure prend environ 15 minutes.

¹⁶ 146 pour le lundi, 159 pour le mardi et 148 le mercredi.

¹⁷ 214 disponibles en début de journée moins les 148 qui ne seront pas ravitaillés comme la veille.

le matin du 26 décembre et, puisqu'ils ne sont pas ravitaillés en fin de journée, il n'en reste alors plus que 50¹⁸ le matin du 27 décembre.

[46] Donc, selon monsieur Gagné, puisque seulement 50 autobus seront ravitaillés en début de journée le samedi qui suit les deux journées fériées et que 107 sont requis pour assurer le service, il en manque 57. Il précise en revanche qu'il sera effectivement possible de fonctionner deux jours sans ravitaillement dans les conditions optimales, mais ajoute que l'accumulation de travail¹⁹ sera longue à récupérer.

[47] Bien que cette explication puisse sembler logique à première vue, elle n'est pas exacte en regard de la preuve qui permet d'établir ceci :

- D'abord, les préposés d'entretien sanitaire reprennent leur horaire régulier dans la nuit du 26 au 27 décembre et celle du 2 au 3 janvier pour s'occuper du ravitaillement, lequel pourra être priorisé sur les tâches de ménage.
- Les chiffres même avancés par monsieur Gagné montrent que les préposés peuvent ravitailler 82 autobus une nuit de fin de semaine, donc à plus forte raison, les 57 autobus manquants pour le 27 au matin.
- Ensuite, chaque CT dispose d'un démarreur-gareur pour les trois quarts de travail pour les deux séquences de jours fériés. Le témoignage d'Anne-Marie Lemay, démarreur-gareur au CT St-Laurent sur le quart de jour, établit que les démarreurs-gareurs sont aptes à faire du ravitaillement, elle-même en faisant normalement les fins de semaine. Elle pourra donc en effectuer les journées en question pour atténuer l'impact. Comme il y aura des démarreurs-gareurs sur les quarts de soir et de nuit également et qu'on peut tenir pour acquis qu'il y a moins de sorties à coordonner sur ces quarts, ils pourront faire du ravitaillement.
- Monsieur Gagné mentionne que ce ne sont pas tous les démarreurs-gareurs qui font du ravitaillement comme madame Lemay, chaque CT ayant son propre mode de fonctionnement. Or, ce n'est pas parce qu'ils ne le font pas habituellement qu'ils ne sont pas capables par ailleurs de le faire dans l'optique d'une priorisation des tâches pour minimiser les impacts de l'absence des préposés d'entretien sanitaire.

¹⁸ 132 disponibles en début de journée moins les 82 qui ne seront pas ravitaillés, étant entendu que le nombre de ravitaillement nécessaire est comparable à un jour de fin de semaine puisqu'il s'agit d'un jour férié.

¹⁹ Il utilise le terme « *back log* » dans son témoignage.

- Par ailleurs, madame Lemay mentionne qu'une « *gymnastique* » peut être effectuée pour maximiser les sorties à l'aide d'un système de kilocarburant. Elle précise qu'un autobus dispose d'une autonomie de 600 à 650 km. Il est donc possible lors de son retour de l'affecter sur une plus ou moins longue route en fonction du carburant qu'il lui reste. De plus, lors d'une journée de fin de semaine ou un férié, c'est le tiers de la flotte qui sort, ce qui laisse les deux tiers disponibles. De cette façon, il est tout à fait possible d'opérationnaliser les deux jours, et ce, même s'il n'y avait aucun ravitaillement.
- S'ajoute en sus la possibilité de prêt d'autobus d'un CT mieux nanti en termes de flotte vers un autre, s'il y a un besoin.
- Finalement, chaque CT dispose de plan de contingence dans un scénario de coupure de services²⁰. Dans une telle situation, l'usager peut tout de même se rendre du point A au point B.
- Éric Boucher est directeur livraison du service et expérience client pour les autobus. Il est responsable des 3 500 chauffeurs et s'assure de la performance du réseau et du service à la clientèle au quotidien. Il explique que l'équipe de planification du réseau prépare des listes détaillant le nombre d'autobus requis en semaine (pour les pointes AM et PM) et la fin de semaine. C'est à partir de celles-ci que se prennent les décisions. Selon ces chiffres qui couvrent la période du 27 octobre au 4 janvier 2025, il y a en semaine 1 381 autobus requis pour la pointe AM et 1 421 pour la pointe PM ainsi que 672 pour le samedi et 589 pour le dimanche. Il mentionne qu'il y a également un scénario pour les semaines du 22 décembre au 4 janvier qu'on appelle des semaines de variation afin de tenir compte notamment de la fermeture des écoles et des travailleurs en congé. Dans un tel cas, les requis diminuent pour la semaine à 1 258 pour la pointe AM et 1 281 pour la pointe PM, les chiffres de fins de semaine demeurant les mêmes.
- Il ajoute que le nombre d'autobus requis est établi en fonction du nombre de charge, donc dans l'éventualité de coupure, par exemple, si l'autobus d'une ligne achalandée ne passe pas aux 5 minutes comme prévu, les autobus se retrouveront en surcharge et les usagers seront laissés sur le trottoir et devront attendre deux ou trois passages avant de pouvoir y monter. À cet égard, Alain Chalifoux, deuxième vice-président du Syndicat rappelle qu'il existe des outils technologiques, comme l'application Chrono qui permet aux usagers de

20

Ce genre de situation est susceptible de se produire même en période hors-grève. Il a été mis en preuve que la STM a dû retirer sa flotte complète de 220 autobus articulés (l'équivalent de 330 autobus réguliers) en raison d'une défectuosité de système dans les jours précédant la séquence de grève du mois de novembre dernier. À l'aide notamment du prêt de véhicules entre les CT, il y a eu peu de coupures de service malgré cette situation exceptionnelle qui est en voie d'être résorbée au moment d'écrire ses lignes, 137 d'entre eux ayant été réparés.

connaître l'état du service et les retards en temps réels et pouvoir s'y adapter en conséquence.

[48] À la lumière de ces éléments, le Tribunal estime qu'il n'y a pas d'enjeux de faisabilité au niveau du ravitaillement des autobus étant donné l'absence des préposés à l'entretien sanitaire pour les quatre jours fériés, pas plus d'ailleurs qu'il n'a la démonstration que les impacts allégués par la STM dépassent le seuil de l'inconvénient et constituent une menace évidente, imminente, réelle pour la vie, la sûreté, la santé ou la sécurité de la population.

➤ Le nettoyage et le déneigement

[49] Sur ces aspects, monsieur Gagné reconnaît que ces tâches pourraient être effectuées par des cadres sur place.

[50] De surcroît, le Tribunal comprend que les démarreurs-gareurs, qui sont des préposés à l'entretien sanitaire avec une spécialisation peuvent également prêter main-forte au besoin, surtout ceux travaillant le soir et la nuit.

[51] En outre, si une situation exceptionnelle exigeait une intervention immédiate, la clause d'urgence prévue à la liste permet à la STM de requérir les services nécessaires.

La présence nécessaire des préposés d'entretien sanitaire métro

[52] Selon la STM, ces derniers jouent un rôle essentiel dans le maintien de la salubrité et de la sécurité des stations de métro. Leur absence pendant les journées fériées pourrait occasionner des risques liés à l'accumulation de déchets ou de matières problématiques (dégâts) sur les quais ou dans les stations comme telles, ce qui nuirait à la sécurité des usagers.

[53] Jean-Marc Lafleur est directeur par intérim station et soutien à la livraison du service. À ce titre, il est notamment responsable de l'équipe d'entretien sanitaire, laquelle compte 200 préposés organisés en 13 sections (6 de jour, 6 de soir et 1 de nuit) pour les routines de travail dont les tâches consistent à :

- S'occuper de la routine quotidienne en conformité du *Règlement sur la santé et la sécurité du travail* (nettoyage des salles du personnel, des vestiaires et des loges des agents de station, nettoyer l'ensemble des toilettes et s'assurer qu'il y ait du papier de toilette, du papier à main, du savon, vider les poubelles, les bacs et les îlots de récupération).

- Faire la tournée des stations et ramasser les dégâts (flaques ou dégât d'eau, bris de verre, excréments et vomissures laissés par les personnes en situation d'itinérance, etc.)
- S'assurer que les entrées et les accès aux stations de métro sont bien dégagés.
- Pelleter et épandre des abrasifs.
- S'occuper des routines spécifiques à chaque journée de semaine, par exemple, le nettoyage des édicules²¹ les lundis, le nettoyage des quais les mardis, le nettoyage des passerelles les mercredis, etc.

[54] Selon monsieur Lafleur, les fins de semaine, il fonctionne à personnel réduit, soit habituellement un préposé pour trois stations de métro, mais cela peut être plus ou moins dépendant de la superficie et de l'achalandage des stations en question.

[55] Il explique que ces derniers répondent notamment aux demandes du Centre de contrôle du réseau du métro (tout comme la semaine) pour des urgences, par exemple pour répandre du sel en cas de verglas ou comme mentionné plus tôt pour ramasser des dégâts d'eau, de verre ou de vitre ou des dégâts humains, pour assister au besoin l'agent de station pour l'évacuation des usagers dans des situations de suicide ou de fumée ou toute autre urgence.

[56] Lorsque questionné sur les enjeux liés à l'absence des préposés à l'entretien pour les 25 et 26 décembre et 1^{er} et 2 janvier, il précise que les poubelles non vidées peuvent représenter un danger pour le feu, des personnes en situation d'itinérance pouvant y jeter un mégot de cigarette. En pareille situation, même s'il y a un service d'incendie à la STM, le préposé ou même l'agent de station pourront intervenir avec un extincteur. De même, elles peuvent contribuer à la prolifération de la vermine dans le métro, d'où l'importance de les vider au quotidien.

[57] Il voit également une problématique pour les tâches de nettoyage exigées par règlement par la Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail. Sur ce point, le Tribunal fait sien les propos énoncés dans l'affaire *Corporation d'Urgences-santé et Syndicat du personnel de soutien de la CUS - CSN*²²:

[29] Le Tribunal doit évaluer la liste des services essentiels à maintenir pour s'assurer qu'ils sont suffisants pour que la santé ou la sécurité de la population ne soit pas mise en danger.

²¹ Construction qui sert d'accès et de point de sortie pour une station de métro.

²² 2017 QCTAT 722.

[30] Il ne s'agit pas de discuter du lavage des douches ou des cabinets de toilette, à moins que ces tâches n'aient un impact sur les services essentiels à maintenir pour que la santé ou la sécurité de la population ne soit pas mise en danger. Il en va de même de l'obligation de l'employeur de se conformer à la Loi.[...]

[58] Aussi à la lumière du témoignage de monsieur Lafleur, le Tribunal estime que la STM n'a pas démontré que l'absence des préposés d'entretien sanitaire métro pour les quatre jours fériés des Fêtes constituent une menace évidente, imminente, réelle pour la vie, la sûreté, la santé ou la sécurité de la population.

[59] S'il advenait certaines situations pouvant représenter un danger ou un risque pour les usagers, comme une accumulation d'eau pouvant rendre les planchers et les quais glissants et causer une chute ou encore le ramassage de verre brisé ou de dégâts humains, celles-ci pourront être prises en charge par le personnel ou les cadres en place puisqu'elles ne nécessitent pas une expertise particulière.

[60] Pour les cas exceptionnels, la STM pourra toujours recourir à la clause d'urgence.

La présence nécessaire des mécaniciens d'ascenseurs et escaliers mécaniques

[61] Selon la STM, ces mécaniciens doivent être disponibles en tout temps pour répondre aux pannes impliquant des usagers immobilisés ou des appareils hors services. Leur absence pendant les jours fériés pourrait retarder les interventions requises en cas de panne.

[62] Monsieur Lafleur insiste sur le fait que les mécaniciens d'ascenseurs et escaliers mécaniques jouent un rôle essentiel pour sortir les usagers pris quotidiennement dans les ascenseurs, puisque la STM prévoit un délai de 30 minutes pour intervenir dans de telles situations.

[63] Il précise qu'en période hivernale, il y a un peu plus de pannes en raison du fait que les résidus de produits déglaçants ou les abrasifs que les usagers laissent au sol bloquent souvent les portes. Il estime la prévalence de celles-ci à une ou deux fois par jour.

[64] Puisqu'il existe un risque que de telles pannes surviennent durant les quatre journées fériées si l'on se fie au témoignage non contredit de monsieur Lafleur, le Tribunal comprend qu'il s'agit d'une situation exceptionnelle ou urgente, non prévue à la liste et mettant en danger la santé ou la sécurité des usagers, pour laquelle le Syndicat devra fournir le personnel nécessaire pour y faire face, à la demande de la STM et au besoin. Le Tribunal interprète l'expression « *au besoin* » comme signifiant que le Syndicat doit prendre les moyens qui s'imposent pour répondre promptement et sans délai lorsque

la STM réclame de tels services afin de respecter la fenêtre d'intervention de 30 minutes prévue pour de telles opérations.

La présence nécessaire des mécaniciens de véhicules lourds routiers

[65] Selon la STM, ces derniers jouent un rôle clé dans la continuité du service d'autobus. Ils effectuent les réparations avant la sortie des autobus, mais interviennent également lors de pannes sur la route. Leur absence pendant les jours fériés risque d'entraîner davantage d'interruption de services et de retarder la prise en charge des usagers lors d'une panne.

[66] Dave Turriff est directeur entretien CT. Il témoigne sur les tâches qui doivent être effectuées un jour férié ou un jour de fin de semaine par les MVLR.

[67] D'entrée de jeu, il précise que dans une journée normale, s'il y a suffisamment de mécaniciens, les tâches seront les mêmes que lors de n'importe quelle journée de la semaine. En revanche, lorsqu'il est limité avec le personnel présent, que ce soit un jour férié, les fins de semaine ou autre, les tâches les plus importantes pour la livraison de services seront privilégiées, comme le service aux portes qui nécessite la disponibilité d'un MVLR pour effectuer les petites réparations mineures d'un autobus afin de lui permettre de prendre son service.

[68] Comme la Société de l'assurance automobile oblige les chauffeurs à faire des rondes de sécurité ou des vérifications de l'autobus avant départ (faire le tour du véhicule, regarder les lumières, regarder les phares, regarder les pneus au niveau du gonflement et vérifier l'intérieur du véhicule), il peut arriver que des éléments soient non fonctionnels ou non adéquats pour le service. C'est dans ce contexte que le chauffeur peut se rendre au service aux portes où un MVLR agira « *un peu comme dans un pit stop de F1 ou de NASCAR* ».

[69] Le MVLR interroge le chauffeur sur la nature du problème et procède à la réparation rapide. Il n'a pas le temps de commencer à faire des grands travaux, mais il peut en faire des petits pour remettre l'autobus sur la route.

[70] S'il réalise que la réparation est trop longue à effectuer, l'autobus est mis de côté et un autre est remis au chauffeur. Cette manière de procéder permet de réduire la coupure de service au client. Monsieur Turriff mentionne qu'il s'agit d'une des tâches qu'on essaie de réaliser le plus possible.

[71] L'autre tâche devant également être réalisée rapidement a trait aux bris qui surviennent alors que l'autobus tombe en panne en service. Dans ce cas, monsieur Turriff explique qu'il faut alors remplacer cet autobus.

[72] De manière habituelle, un MVLR va partir avec un autre autobus, l'amener au chauffeur qui pourra alors reprendre le service sur la ligne. Si possible, le MVLR mécanicien tentera de réparer l'autobus sur place. Dans le cas contraire, il devra le ramener au CT. Dans certaines situations, une remorqueuse devra venir le chercher. Donc, encore une fois, tout cela est fait pour minimiser l'impact sur le client.

[73] Selon monsieur Turriff, ce sont les deux tâches principales des MVLR qui doivent absolument être effectuées pour permettre la livraison du service. À la question : « *Est-ce qu'on peut livrer le service sans ces tâches-là des MVLR?* » il répond : « *Non, non, c'est impossible. On doit avoir quelqu'un pour être capable de le faire.* »

[74] Pour le Syndicat, même si les MVLR sont absents pour les autres journées en question, le service pourra être livré quand même dans le respect des services essentiels.

[75] Monsieur Chalifoux affirme que si l'autobus tombe en panne sur une rue ou un boulevard et qu'il n'y a pas de MVLR, un chef d'opération pourra être dépêché sur les lieux pour superviser le transfert des usagers vers un autre autobus. Habituellement, la clientèle de l'autobus immobile sera prise en charge par l'autobus suivant et un autobus renfort²³ sera ajouté sur le circuit. Comme le nombre d'autobus requis lors des fins de semaines ou des fériés représente la demie ou le tiers des véhicules disponibles, le chauffeur pourra aller récupérer un autre autobus pour faire ses prochaines routes.

[76] Si la panne survient sur une voie rapide, le Service de la police de Montréal (ou un autre corps policier) se rendra sur les lieux pour mettre en place un périmètre de sécurité et prendre en charge les usagers. Une ligne sera alors créée et le centre opérationnel demandera un chauffeur en urgence pour venir chercher la clientèle.

[77] Son témoignage est corroboré par Éric Labelle, chauffeur d'autobus à la STM.

La conclusion concernant les absences concernant les corps d'emploi susmentionnés

[78] En somme, le Tribunal retient que, malgré l'absence des préposés d'entretien sanitaire CT, préposés d'entretien sanitaire métro, mécaniciens d'ascenseurs et escaliers mécaniques ainsi que MVLR les 25 et 26 décembre ainsi que les 1^{er} et 2 janvier, la liste est suffisante pour garantir 100 % du service durant les périodes de pointe définies comme essentielles sans mettre en danger la santé et la sécurité publique.

[79] En effet, aucun danger réel, imminent ou concret pour la santé ou la sécurité publique n'a été démontré. Les exemples avancés décrivent des inconvénients opérationnels mais ils demeurent compatibles avec les mécanismes de rattrapage,

²³

Les chauffeurs d'autobus renfort ont pour fonction de prendre en charge la clientèle lors de l'immobilisation d'un autobus sur la route.

les marges de manœuvre inhérentes à ces périodes de l'année, les capacités d'intervention des cadres et des démarreurs-gardeurs ainsi que des solutions temporaires déjà utilisées en dehors d'un contexte de grève.

Heures supplémentaires en cas de météo hivernale

[80] À ce sujet, la liste prévoit que, sans égard aux services essentiels qui y sont définis, dans l'éventualité où la neige ou le verglas compromet l'accès aux stations de métro et aux CT, ce qui sera présumé être le cas à partir d'une accumulation constatée de 5 cm de neige au sol ou 25 mm de verglas, la STM affectera ses cadres compétents aux tâches visant à rendre ces accès sécuritaires, si les opérateurs d'engin de chantier ne sont pas en service.

[81] S'il n'y a pas suffisamment de cadres pour exécuter ces tâches, la STM pourra demander au Syndicat l'octroi d'heures supplémentaires et celles-ci viseront strictement les opérateurs d'engin de chantier pour accomplir les tâches permettant les accès sécuritaires aux stations de métro et aux centres de transports.

[82] La STM prétend que cette clause est insuffisante et comporte des risques pour la santé ou la sécurité publique. Elle affirme que le seuil proposé par le Syndicat, soit une accumulation d'environ 5 cm de neige ou de 25 mm de verglas, avant l'autorisation de déployer du personnel, est trop élevé et ne reflète pas les réalités opérationnelles du réseau.

[83] La STM explique que plusieurs installations deviennent dangereuses bien avant l'atteinte de ces seuils, notamment les accès aux CT, les aires de circulation des autobus, certaines rampes inclinées, ainsi que des zones critiques du métro. Elle souligne que les équipes de déneigement travaillent habituellement de manière préventive, notamment par l'épandage d'abrasifs pour éviter les chutes, et que les interventions doivent parfois être déclenchées rapidement en fonction du type de précipitations, de la température ou du risque de gel instantané. Selon elle, attendre l'atteinte du seuil prévu à la liste pourrait compromettre la sécurité des employés et rendre difficile la sortie ou l'entrée des véhicules, tout en augmentant les risques d'incidents impliquant la clientèle.

[84] Le Syndicat fait valoir que le seuil prévu à la clause n'est pas une interdiction d'agir avant qu'il ne soit atteint. Il s'agit d'une mesure prévoyant automatiquement l'autorisation d'heures supplémentaires pour les tâches hivernales spécialisées, mais la liste permet également à la STM de mobiliser les cadres en tout temps et d'intervenir plus tôt si une situation particulière l'exige.

[85] À cet égard, monsieur Chalifoux souligne dans son témoignage que la liste prévoit plusieurs filets de protection²⁴ pour pallier des situations exceptionnelles ou urgentes non prévues, qui ont d'ailleurs fait leurs preuves lors des séquences de grève précédentes, puisqu'il n'y a eu aucune demande de redressement présentée au Tribunal par la STM et aucun enjeu opérationnel ne lui a été rapporté par son vis-à-vis patronal, monsieur Turriff. De plus, il précise qu'au moment où des problèmes se sont présentés, ils les ont réglés au fur et à mesure, la clause d'urgence ayant été utilisée dans les trois grèves. Il précise qu'il n'est aucunement question de refuser d'intervenir si la santé ou la sécurité publique risque d'être compromise.

[86] En ce sens, bien que les préoccupations exprimées par monsieur Lafleur soient légitimes en ce que les services offerts ne sont pas à la hauteur des standards de la STM qui prône la proactivité en matière de météo hivernale, la preuve ne permet pas de conclure que les dispositions prévues à la liste ne sont pas suffisantes pour assurer la santé ou la sécurité publique.

La clause sur le changement temporaire de poste prévu à l'article 30.06 de la convention collective

[87] Dans la liste à l'annexe A sous la rubrique « *Temps supplémentaire* », il est prévu qu'aucun changement temporaire de poste selon l'article 30.06 de la convention collective ne sera effectué, à moins que les services essentiels prévus dans les périodes définies ne soient compromis, auquel cas ce changement devra être autorisé par le Syndicat.

[88] La STM prétend que cette modification ne peut être imposée unilatéralement dans le cadre d'une liste de services essentiels, laquelle doit uniquement viser le maintien des services nécessaires à la santé ou la sécurité publique. Or, il n'est pas du ressort du Tribunal de statuer sur l'inapplicabilité d'une disposition de la convention collective et qui ne relève pas de la détermination des services essentiels.

[89] À cet égard, le Tribunal estime qu'à défaut d'une démonstration que ladite clause a un effet sur la suffisance de la liste en ce qu'elle met en danger la santé ou la sécurité publique, il n'a pas lieu d'intervenir, la possible violation des dispositions de la convention collective étant du ressort d'un arbitre de grief.

Les autres clauses prévues à la liste

[90] Pour le reste, la liste soumise par le Syndicat en l'instance reprend pour l'essentiel les clauses qui se trouvent dans les ententes négociées par les parties ou les listes des

²⁴ Clause 18 pour les situations exceptionnelles ou urgentes non prévues; Clause 20 pour la tenue de rencontres paritaires statutaires hebdomadaires.

grèves des mois de juin, septembre et novembre 2025, lesquelles ont toutes été jugées suffisantes par le Tribunal.

[91] Après analyse, le Tribunal considère qu'aucun élément nouveau n'a été apporté justifiant de modifier cette conclusion. Par conséquent, 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 modalités relatives aux horaires

[92] Les parties n'ont pas soulevé d'enjeu eu égard aux horaires de grève et le fait qu'ils ne pourront pas être préparés dans les délais prévus. Le Tribunal comprend que si cela est nécessaire pour fournir le service requis, 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 contribution des cadres

[93] 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.

Le remplacement des absences

[94] 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 lorsque la STM n'est pas en mesure de la combler par du personnel cadre et que cette absence compromet les services essentiels prévus à l'entente.

Les travaux urgents

[95] Lors de travaux urgents pour lesquels il n'y a aucune possibilité de remplacement, 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 le quart normal de travail doivent être rémunérées au taux des heures supplémentaires.

Le mécanisme de résolution des problèmes

[96] 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 ou rendant impossible l'exploitation normale durant les périodes de pointe, le syndicat doit fournir sans délai, à la demande de la STM, le personnel nécessaire pour faire face à une telle situation.

[97] 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.

[98] 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 des solutions pour s'assurer du maintien du service durant les heures prévues.

[99] 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.

Les enjeux soulevés par ADM

[100] Dans sa demande d'intervention, ADM réclame d'abord que le Tribunal reconnaisse que le service de la ligne 747 constitue un service assurant le bien-être de la population au sens des nouvelles dispositions introduites par la *Loi visant à considérer davantage les besoins de la population en cas de grève ou de lock-out*²⁵, la Loi 14.

[101] ADM soutient qu'une interruption de ce service affecterait de manière disproportionnée la sécurité sociale et économique d'un grand nombre de voyageurs et d'employés aéroportuaires, compte tenu notamment de l'achalandage élevé de l'aéroport, de l'accessibilité limitée du site, de la réduction du stationnement et du rôle essentiel des employés de sûreté présents 24 heures sur 24.

[102] À titre subsidiaire, ADM fait également valoir qu'une interruption de la ligne 747 pourrait, selon elle, constituer un danger pour la santé ou la sécurité publique en raison des contraintes propres à l'exploitation aéroportuaire et des impacts possibles sur les transports médicaux et les opérations d'urgence.

[103] Qu'en est-il?

L'application du régime des services assurant le bien-être à la population

[104] Le mécanisme applicable aux services assurant le bien-être de la population prévu aux articles 111.22.1 et suivants du Code comme modifié par la Loi 14 repose sur une séquence déterminée par le législateur.

²⁵ LQ 2025, c. 14.

[105] Il commence par l'adoption d'un décret gouvernemental désignant l'employeur et l'association accréditée visée par le conflit de travail. Cette désignation constitue l'étape préalable qui déclenche l'application du régime.

[106] Une fois ce décret adopté, l'une des parties ainsi désignées peut ensuite saisir le Tribunal afin qu'il détermine si elles doivent être assujetties à l'obligation de maintenir de services assurant le bien-être de la population.

[107] Lorsque le Tribunal assujettit les parties à cette obligation, elles disposent alors de sept jours ouvrables francs pour négocier les services à maintenir.

[108] Si les parties parviennent à une entente, le Tribunal évalue la suffisance des services qui y sont prévus. En l'absence d'entente ou si elle est jugée insuffisante, le Tribunal détermine les services à maintenir.

[109] En l'absence de la désignation préalable prévue à l'article 111.22.1 du Code, le régime n'est toutefois pas engagé et le Tribunal ne peut pas être saisi d'une demande d'intervention à cet égard.

L'application du cadre légal relatif aux services essentiels

[110] Cela dit, puisque l'ADM formule également une demande subsidiaire fondée sur le régime des services essentiels, il y a lieu d'examiner séparément cette seconde demande, laquelle relève d'un cadre juridique distinct et dont les conditions d'application diffèrent de celles du régime du bien-être de la population.

[111] Dans le cadre du régime applicable aux services essentiels, l'intervention d'un tiers est recevable dans la mesure où elle porte sur la question du danger pour la santé ou la sécurité publique liée à l'interruption d'un service offert par l'employeur visé par la grève.

[112] Toutefois, comme l'a rappelé le Tribunal²⁶, l'analyse demeure strictement encadrée par l'article 111.0.17 du Code et porte uniquement sur le service concerné et sur les activités de l'employeur dont les salariés exercent le droit de grève. La présence de l'ADM et les considérations qu'elle soulève n'ont pas pour effet d'élargir ce cadre ni de transformer la nature de la question juridique que le Tribunal doit trancher.

[113] Dans cette même décision, le Tribunal a déjà répondu à des arguments similaires de l'ADM dans sa décision du 30 octobre précédent²⁷ et a conclu que ces éléments ne permettaient pas de reconnaître la ligne 747 comme un service essentiel.

²⁶ 2025 QCTAT 4636, précitée, note 11.

²⁷ 2025 QCTAT 4403, précitée, note 6.

[114] Il rappelle à cet égard que la possibilité que des personnes connaissent des retards ou des difficultés d'accès au site aéroportuaire en raison d'une grève relève de l'inconvénient important et non du danger imminent, réel et concret exigé par l'article 111.0.17 du Code. Également, il réitère que l'interruption d'un service de navette desservant l'aéroport ne constitue pas en soi un risque pour la santé ou la sécurité publique et estime qu'en l'absence de faits nouveaux, il n'y avait pas lieu de s'écarter de ladite décision du 30 octobre susmentionnée.

[115] Par conséquent, puisque les arguments dans le présent dossier sont les mêmes et qu'il en a déjà été disposé deux fois plutôt qu'une, le Tribunal estime qu'il n'y a pas lieu de s'y attarder davantage, tout ayant déjà été dit.

LA CONCLUSION

[116] Comme il l'a mentionné à plus d'une reprise, le Tribunal est très sensible aux difficultés que cette grève annoncée par le Syndicat pourra entraîner pour les usagers du transport en commun. Toutefois, « [c]'est le propre de la grève d'infléchir l'opinion publique et de déranger »²⁸. Il importe donc en pareille matière de « 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 »²⁹.

[117] En l'espèce, malgré les impacts anticipés pour les usagers et les préoccupations exprimées, rien ne permet de conclure à un danger réel. Les éléments soulevés démontrent des inconvénients certains, parfois significatifs, mais qui demeurent inhérents à l'exercice de droit de grève. De ce fait, le Tribunal juge les services prévus à la liste du 1^{er} décembre 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 **1^{er} décembre 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 **11 décembre 2025 à 00 h 01** et se terminant le **11 janvier 2026 à 23 h 59**;

²⁸ Réseau de transport de la Capitale et Syndicat des employés du transport public du Québec Métropolitain inc., 2023 QCTAT 2525, par. 84.

²⁹ 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.

DÉCLARE

que les services essentiels à fournir pendant la grève commençant le **11 décembre 2025 à 00 h 01** et se terminant le **11 janvier 2026 à 23 h 59** sont ceux décrits à la liste du **1^{er} décembre 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.

Anick Chainey

M^e Maxime Crête
LAROCHÉ MARTIN (SERVICE JURIDIQUE DE LA CSN)
Pour l'association accréditée

M^e Camille Dulude
MONETTE BARAKETT, S.E.N.C.
Pour l'employeur

M^e Catherine Biron (absente)
LANGLOIS AVOCATS, S.E.N.C.R.L.
Pour la partie intervenante

Date de la mise en délibéré : 4 décembre 2025

AC/fp

Annexe

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 | la décision intervenue le 29 octobre 2025 déclarant suffisante la liste de services essentiels concernant une grève de 28 jours entre le 31 octobre 2025 et le 28 novembre 2025. |

LES PARTIES CONVIENNENT DE CE QUI SUIT :

Définition des services essentiels

1. La présente entente a comme objet d'assurer 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. 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 à l'article 14 de la présente liste et à l'annexe B ;
7. 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 ;
8. 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'exploitation sont basées sur le niveau de prestation de travail du personnel d'entretien représenté par le Syndicat tel que mentionné à l'annexe A ;
9. 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 aux horaires

10. 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.
11. 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.
12. Les salarié-es sont affecté à leurs titres d'emploi et leur lieu de travail habituels ;
13. Le Syndicat et l'Employeur se rencontreront de concert, au plus tard 2 jours suivant la réception des horaires fournis par l'Employeur, pour effectuer, si nécessaire, les modifications à la liste des salarié-es qui seront au travail et effectueront les tâches habituellement nécessaires au maintien des services essentiels.

14. 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 les services essentiels définis aux articles 2 et 3 de la présente liste, le Syndicat doit autoriser l'Employeur pour affecter une personne salariée en temps supplémentaire. 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.

15. Dans l'éventualité où du temps supplémentaire devait être octroyé conformément à l'article 14, tous les cadres représentant l'Employeur, incluant la salle de contrôle, devront obtenir l'autorisation du Syndicat préalablement à l'affectation d'une personne salariée en temps supplémentaire. La personne salariée sera choisie selon la liste de temps supplémentaire ainsi que selon son titre d'emploi habituel. Les détails de chaque affectation en temps supplémentaires sont envoyés par courriel au Syndicat dans les plus brefs délais ;

16. Lorsqu'il y a des travaux urgents et aucune possibilité de remplacement, 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 le quart de normal travail doivent être rémunérées en temps supplémentaire. Cela doit le moins possible porter atteinte au droit de grève. Le syndicat doit être informé par courriel des prestations de travail dépassant l'horaire convenu.

17. L'Employeur ne doit pas modifier les conditions de travail des salarié-es et respectera toutes les obligations relatives à la santé et la sécurité au travail.

Mécanisme de résolution de problème

18. 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 l'exploitation normale 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 ;

19. 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) ;

20. En plus de ce qui est prévu aux articles 17 et 18, les parties se rencontreront au moins une fois par semaine, 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 ;

21. 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 ;

22. 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

La présente entente couvre la période de grève continue du 11 décembre 2025 à 00 h 01 au 11 janvier 2026 à 23 h 59.

Durant toute la durée de la grève, aucun temps supplémentaire ne sera effectué à l'exception des situations mentionnées aux articles 14 et 15 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 XX jour du mois de novembre 2025.

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

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

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

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

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

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

Dave Turriff, directeur entretien CT
Société de transport de Montréal

Eric Boucher, directeur
Livraison du service et expérience client
Société de transport de Montréal

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

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

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

Annexe A

1. Temps de travail

Horaire de grève

Le Syndicat du transport de Montréal (CSN), AM-1001-4867 s'engage à maintenir la prestation régulière de travail des salariés normalement prévus à l'horaire selon la journée normale de travail conventionnée.

Les horaires variables sont maintenus en vertu de la convention collective et des pratiques en vigueur.

2. Temps supplémentaire

Aucun temps supplémentaire ne sera effectué.

Nonobstant ce qui précède le syndicat autorisera du temps supplémentaire pour maintenir un minimum de salarié disponible avec les titres d'emplois suivant :

- 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.;
- Un service continu devra être assuré par 2 dépanneurs voie en tout temps pour l'ensemble du réseau.;
- Une équipe d'urgence métro sera disponible en tout temps pour l'ensemble du réseau.;
- Un service continu devra être assuré par 1 démarreur-gareur en tout temps et dans chaque centre de transport ;

Aucun cumul de temps ne sera effectué.

Aucun changement temporaire de poste selon l'article 30.06 de la convention collective ne sera effectué.

Dans l'éventualité où les services essentiels tels que définis aux articles 2 et 3 de la présente liste sont compromis, le Syndicat doit autoriser l'Employeur pour effectuer un changement temporaire de poste selon l'article 30.06 de la convention collective.

3. Temps supplémentaire en cas de météo hivernale

Sans égard aux services essentiels définis aux articles 2 et 3 de la présente liste, dans l'éventualité où la neige ou le verglas compromet l'accès aux stations de métro et aux différents centres de transport, ce qui sera présumé être le cas à partir d'une accumulation constatée de 5 cm de neige au sol ou 25 mm de verglas, il est convenu que l'Employeur affectera des salarié-es de la façon suivante :

Si les opérateurs d'engin de chantier ne sont pas en service, l'employeur affecte ses cadres compétents aux tâches visant à rendre les accès des stations de métro et aux centres de transports sécuritaires. Dans l'éventualité où il n'y a pas suffisamment de cadres pour exécuter ces tâches, l'Employeur pourra demander au Syndicat l'octroi de temps supplémentaire conformément à l'article 15 de la présente entente.

Le cas échéant, il est entendu que l'octroi de temps supplémentaire vise strictement les opérateurs d'engin de chantier pour accomplir les tâches visant à rendre les accès des stations de métro et aux centres de transports sécuritaires.

4. Fonction de chef d'équipe et de remplaçant contremaître

Les salarié-es du Syndicat n'accomplissent plus les tâches de chef d'équipe ou de remplaçant contremaître.