

**TRIBUNAL ADMINISTRATIF DU TRAVAIL**  
(Division des services essentiels)

Région : Montréal

Dossiers : 1352624-71-2401 1352671-71-2401 1352728-71-2401  
1352745-71-2401

Dossiers accréditation : AM-1001-4867 AM-1002-4448  
AM-1001-4868 AM-1002-4170

Montréal, le 27 septembre 2024

---

**DEVANT LE JUGE ADMINISTRATIF :**

**François Beaubien**

---

**Société de transport de Montréal**  
Employeur

et

**Syndicat du transport de Montréal (CSN)**

**Syndicat des employées et employés  
professionnels-les et de bureau,  
section locale 610 SEPB (CTC-FTQ)**

**Syndicat des chauffeurs d'autobus,  
opérateurs de métro et employés des  
services connexes au transport de la  
STM, section locale 1983, SCFP**

**Syndicat du personnel administratif,  
technique et professionnel du  
transport en commun SCFP-2850-FTQ**  
Associations accréditées

---

**DÉCISION**

---

## **L'APERÇU**

[1] Au début de l'année 2024, le Tribunal écrit aux parties pour les informer qu'en vertu de l'article 111.0.17 du Code du travail<sup>1</sup>, il est tenu de déterminer si une grève les impliquant peut avoir pour effet de mettre en danger la santé ou la sécurité publique.

[2] Il leur transmet un résumé des informations dont il dispose et demande à la Société de transport de Montréal, la STM, de les mettre à jour. Il invite ensuite les parties à lui communiquer leurs observations concernant les impacts d'une grève sur la santé ou la sécurité publique.

[3] La STM exploite un réseau de transport en commun intégré, 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. Elle a pour mission de favoriser et d'organiser les déplacements par transport collectif des personnes voyageant sur le territoire de la ville de Montréal.

[4] 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.**

[5] Le Syndicat des employées et employés professionnels-les et de bureau, section locale 610 SEPB (CTC-FTQ), est accrédité depuis le 28 juin 1994 pour représenter :

**Toutes les professionnelles et tous les professionnels salariés au sens du Code du travail, sauf ceux déjà couverts par une autre accréditation.**

[6] Le Syndicat des chauffeurs d'autobus, opérateurs de métro et employés des services connexes au transport de la STM, section locale 1983, SCFP, est accrédité depuis le 2 mars 1973 pour représenter :

**Tous les chauffeurs d'autobus, tous les opérateurs de métro et tous les employés des services connexes au transport (comprenant notamment les changeurs, gareurs, pointeurs et préposés aux renseignements et préposés - centres de services), à l'exclusion de ceux automatiquement exclus par la loi.**

---

<sup>1</sup> RLRQ, c. C-27.

[7] Le Syndicat du personnel administratif, technique et professionnel du transport en commun SCFP-2850-FTQ est accrédité depuis le 21 mars 1994 pour représenter :

**Tous les salariés, au sens du Code du travail, qui appartiennent aux groupes suivants :**

- 1. les employés de bureau;**
- 2. les techniciens;**
- 3. les professionnels qui œuvrent dans le domaine de l'informatique;**
- 4. les professionnels qui œuvrent dans le domaine de la comptabilité, des budgets, des systèmes administratifs, de la paye ou de la formation technique et qui n'ont pas de responsabilité d'encadrement corporatif;**
- 5. la secrétaire du directeur du service des communications; à l'exception des personnes suivantes :**
  - 1. le personnel rattaché au Cabinet du directeur général;**
  - 2. les assistantes administratives des directeurs exécutifs, du secrétaire et directeur du Contentieux et du Vérificateur général;**
  - 3. les secrétaires des directeurs des services de l'administration et des ressources humaines et des chefs de division des ressources humaines des directions exécutives;**
  - 4. la secrétaire de la directrice du service des ressources humaines;**
  - 5. les analystes en génie industriel;**
  - 6. ceux normalement exclus par la loi.**

[8] Toutes les conventions collectives unissant les parties expirent le 4 janvier 2025, à l'exception de celle visant le Syndicat des chauffeurs d'autobus, opérateurs de métro et employés des services connexes au transport de la STM, section locale 1983, SCFP, qui expire le lendemain.

[9] La STM est une entreprise de transport terrestre à itinéraire asservi tels un métro et une entreprise de transport par autobus et, de ce fait, un service public au sens du Code<sup>2</sup>.

[10] La question en litige est la suivante :

Une grève déclenchée par les salariés représentés par l'un ou l'autre des syndicats pourrait-elle avoir pour effet de mettre en danger la santé ou la sécurité publique?

[11] Le 12 mars 2024, lors d'une conférence préparatoire tenue par le Tribunal, la STM annonce qu'elle est d'avis que les quatre unités de négociation devraient être assujetties à l'obligation de maintenir des services essentiels en cas de grève.

[12] Ces dernières croient plutôt qu'elles ne le devraient pas, sous réserve pour le Syndicat du transport de Montréal (CSN) et le Syndicat des chauffeurs d'autobus,

---

<sup>2</sup> Art. 111.0.16.

opérateurs de métro et employés des services connexes au transport de la STM, section locale 1983, SCFP de faire certaines vérifications.

[13] Le 30 juin 2024, la STM présente ses observations au Tribunal.

[14] Finalement, entre le 15 juillet et le 18 septembre suivants, tous les syndicats informent le Tribunal qu'ils ne s'opposent pas à leur assujettissement, reconnaissant qu'advenant une grève, au moins un des services rendus par la STM devrait être maintenu afin de ne pas mettre en danger la santé ou la sécurité publique.

[15] Pour les raisons qui suivent, le Tribunal constate qu'en cas d'une grève déclenchée par les salariés représentés par l'un ou l'autre des syndicats, l'interruption d'au moins un des services rendus par la STM peut avoir pour effet de mettre en danger la santé ou la sécurité publique. Le Tribunal ordonne donc aux parties de maintenir des services essentiels en cas de grève.

### **LE PROFIL DE LA STM**

[16] Depuis la création de l'Autorité régionale de transport métropolitain, l'ARTM, le 1<sup>er</sup> 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 l'ARTM qui, elle, négocie avec les bailleurs de fonds. La planification stratégique du développement du transport collectif, le financement des services et le cadre tarifaire relèvent de l'ARTM.

[17] La STM, à titre de gestionnaire déléguée, est responsable de l'exploitation des infrastructures métropolitaines de transport sur son territoire. Elle collabore également avec l'ARTM pour la planification des projets de développement métropolitain et réalise les projets pour les infrastructures et les équipements dont elle sera l'exploitante. À ce titre, elle réalise le projet de service rapide par bus Pie-IX, prépare le dossier d'affaires du prolongement de la ligne bleue et est maître d'œuvre de sa réalisation. 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.

[18] Son parc de véhicules est de 1 872 autobus et minibus, dont 249 articulés, ainsi que 999 voitures de métro. Son réseau est composé de 225 lignes d'autobus et de quatre lignes de métro desservant 68 stations sur 71 kilomètres.

[19] En 2022, les usagers des autobus, du métro et du transport adapté ont effectué 240 millions de déplacements.

[20] Le personnel de la STM se compose de 9 442 employés syndiqués membres de 6 unités de négociation<sup>3</sup> et de 1 169 employés non-syndiqués, pour un total de 10 611.

[21] Sous la direction générale, se retrouvent les huit unités suivantes :

Secrétariat – direction générale;

Stratégie relations partenaires et communications;

Finances, approvisionnement, affaires juridiques, normes et conformité et trésorerie;

Technologies de l'information, innovation et transformation;

Talents, diversité et expérience employé;

Planification et entretien;

Planification, livraison du service et expérience client;

Projets, infrastructure et activités commerciales.

#### LE SYNDICAT DU TRANSPORT DE MONTRÉAL (CSN)

[22] L'unité de négociation regroupe 2 437 salariés répartis dans deux directions exécutives, soit 597 à la Planification, livraison du service et expérience client et 1 840 à la Planification et entretien.

[23] Les salariés de la direction Planification, livraison du service et expérience client sont affectés à l'entretien des infrastructures, ainsi qu'à l'entretien sanitaire des stations et de certains bâtiments administratifs.

[24] Les salariés de la direction Planification et Entretien sont répartis dans cinq grands secteurs :

- La direction Entretien des centres de transport se trouve dans les neuf centres de transport, incluant le Transport adapté, où les salariés procèdent aux réparations mineures des autobus et à leur nettoyage.
- La direction Manufacturier (travaux majeurs de mécanique) s'occupe de la fabrication, de la remise à neuf de composantes ainsi que de la grande révision des autobus et du métro. De plus, l'usine Crémazie est responsable de l'atelier des pneus situé au centre de transport Legendre, qui reçoit, monte, démonte, répare tous les pneus ou, le cas échéant, les met hors service. Elle est également responsable de la fabrication et de l'usinage ou du ré-usinage de pièces. Le centre Legendre fait l'entretien des autobus articulés et la

---

<sup>3</sup> Les conventions collectives de deux unités de négociation expirent en janvier 2026, celles-ci ne sont donc pas visées par la présente décision.

réparation des carrosseries. L'atelier des camions, aussi situé à cet endroit, assure 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)

[25] L'unité de négociation regroupe 768 salariés. Ce sont des :

- Administrateur immobilier;
- Conseiller corporatif/coordonnateur/conseiller;
- Analyste/analyste principal;
- Ingénieur, ingénieur sénior, ingénieur principal/coordonnateur ingénierie;
- Candidat à la profession d'ingénieur (CPI);
- Architecte/architecte principal;
- Urbaniste/urbaniste principal;
- Planificateur;
- Contrôleur;
- Avocat;
- Notaire.

[26] Ils travaillent dans les sept directions suivantes :

Finances, approvisionnement, affaires juridiques et normes : 78;

Planification, livraison du service et expérience client : 121;

Planification et entretien : 200;

Projets, infrastructures et activités commerciales : 217;

Stratégies relation partenaires et communication : 53;

Talents, diversité et expérience employée : 27;

TI, innovation et transformation : 72.

[27] L'ingénieur principal – câblage doit intervenir en cas de bris d'un lien critique de fibre optique ou cuivre afin de permettre la continuité des services.

[28] Il en va de même des ingénieurs responsables des systèmes de sonorisation, radio et SCADA. En cas de panne de ces systèmes, le métro ne peut plus opérer.

[29] Les ingénieurs ont notamment la responsabilité d'inspecter les voûtes dans le métro afin de s'assurer de leur intégrité structurelle.

[30] Les ingénieurs sont également sollicités dès qu'une atteinte ou dégradation à l'intégrité structurelle d'une installation de la STM est soupçonnée.

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

[31] L'unité de négociation regroupe 4 551 salariés répartis comme suit :

Chauffeurs : 3 715

Opérateurs : 423

Agents de station : 407

Gareurs : 6

[32] Le chauffeur d'autobus conduit un véhicule affecté au transport urbain pour assurer 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. L'opérateur conduit les trains du métro. L'agent de station accueille la clientèle, vend et en 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.

[33] Les effectifs des chauffeurs et gareurs sont répartis dans les centres de transport suivants :

St-Denis : 317

Mont-Royal : 222

Frontenac : 344

LaSalle : 627

St-Laurent : 461

Anjou : 519

Legendre : 595

Transport adapté : 137

[34] Les opérateurs et les agents de station relèvent de la direction Planification, livraison du service et expérience client et sont répartis ainsi :

Opération des trains : 423

Exploitation : 407

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

[35] L'unité de négociation regroupe 1 316 salariés.

[36] 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.

[37] 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.

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

[39] 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.

[40] 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.

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

[42] 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.

## **L'ANALYSE**

[43] L'article 111.0.17 du Code prévoit à son premier alinéa que, lorsqu'il « *est d'avis qu'une grève peut avoir pour effet de mettre en danger la santé ou la sécurité publique, le Tribunal peut, de son propre chef ou à la demande d'un employeur ou d'une association accréditée dans un service public, ordonner à ceux-ci de maintenir des services essentiels en cas de grève* ».

[44] Cette disposition du Code découle des modifications introduites par l'adoption, le 30 octobre 2019, de la *Loi modifiant le Code du travail concernant le maintien des services essentiels dans les services publics et dans les secteurs public et parapublic*<sup>4</sup>. Ce pouvoir d'assujettissement était auparavant exercé par le gouvernement qui, sur recommandation du ministre du Travail, adoptait un décret en ce sens.

[45] Le Tribunal a déjà souligné<sup>5</sup> que ces nouvelles dispositions n'ont pas eu pour effet d'élargir les critères de l'assujettissement, mais que, puisque le droit de grève est maintenant reconnu comme un droit constitutionnel<sup>6</sup>, toute restriction à son exercice doit se justifier en regard du premier article de la *Charte canadienne des droits et libertés*<sup>7</sup>.

[46] Il ne s'agit pas non plus à cette étape-ci de déterminer tous les services essentiels à être maintenus en cas de grève ni par qui ni comment ils devront l'être. Dès que l'interruption d'un seul service rendu par les parties peut avoir pour effet de mettre en danger la santé ou la sécurité publique, le Tribunal les assujettira à l'obligation de maintenir des services essentiels.

---

<sup>4</sup> Projet de loi n° 33 (2019, chapitre 20).

<sup>5</sup> *Autobus Fleur de Lys, division Shawinigan inc. c. Syndicat des salariés d'entreprises en transport par autobus de la région de la Mauricie-Centre-du-Québec (CSD)*, 2020 QCTAT 2619, par. 25.

<sup>6</sup> *Saskatchewan Federation of Labour c. Saskatchewan*, 2015 CSC 4.

<sup>7</sup> *Charte canadienne des droits et libertés*, partie I de la *Loi constitutionnelle de 1982* [annexe B de la *Loi de 1982 sur le Canada* (1982, R.-U., c. 11)] 1982, ch. II (R.-U) dans L.R.C. (1985), App. II.

## LE SERVICE DE TRANSPORT ADAPTÉ

[47] La STM assure un service de transport adapté à une clientèle handicapée, vulnérable et entièrement dépendante de ce mode de transport. Il s'agit d'un service de transport collectif de type porte à porte pour des personnes vivant avec un handicap.

[48] Pour être admissible à ce service, les critères suivants doivent être satisfaits :

- avoir une déficience significative et persistante, et être limité dans l'accomplissement des activités normales;
- avoir des limitations sur le plan de la mobilité justifiant l'utilisation du transport adapté.

[49] Plus précisément, les limitations justifiant l'utilisation du service de transport adapté sont les suivantes :

- incapacité de marcher sur une distance de 400 mètres sur un terrain uni;
- incapacité de monter une marche de 35 centimètres de hauteur avec appui, ou incapacité d'en descendre une sans appui;
- incapacité d'effectuer la totalité d'un déplacement en utilisant le transport en commun régulier;
- incapacité de s'orienter dans le temps ou dans l'espace;
- incapacité de maîtriser des situations ou des comportements pouvant être préjudiciables à sa propre sécurité ou à celle des autres;
- incapacité de communiquer de façon verbale ou gestuelle; toutefois, cette incapacité ne peut à elle seule être retenue aux fins d'admission.

[50] En 2023, le service de transport adapté a desservi 38 902 clients actifs. Près de 70 % d'entre eux sont âgés de 65 ans et plus.

[51] En moyenne 22 % des déplacements sont effectués chaque jour de la semaine pour des raisons médicales, dont plus du tiers pour se rendre à des traitements de dialyse, soit un traitement médical vital assurant la survie même du patient.

[52] Ces personnes n'ont pas d'autre moyen de se véhiculer par elles-mêmes et dépendent entièrement d'un tiers pour leurs déplacements, incluant ceux pour des motifs médicaux.

[53] À ce service normal, s'ajoute un service d'urgence à deux volets.

[54] Le premier volet relève du Centre de sécurité civile de Montréal et trouve application en cas d'évacuation d'urgence, notamment lors d'inondations de cours d'eau, de feux de forêts ou lors d'épisodes de chaleur accablante ou d'évacuations d'organismes tel un centre hospitalier de soins de longue durée.

[55] Par exemple, lors de la vague de chaleur débutée le 18 juin dernier, la Direction régionale de la santé publique de Montréal a mis en place des mesures afin d'assurer la sécurité des usagers du réseau de la santé et des populations vulnérables. Des haltes climatisées ont été ouvertes pour les personnes vulnérables vivant à domicile et incapables de se déplacer par leurs propres moyens. Le service de transport adapté a été mis à contribution afin de transporter les personnes à mobilité réduite vers ces haltes climatisées et ce, afin de prévenir les effets néfastes sur leur santé, tels que des coups de chaleur ou des décès potentiellement liés à la chaleur.

[56] Le second volet implique une étroite collaboration avec le service de Police de la Ville de Montréal en cas de situations de violence. Plus précisément, à la demande de ce dernier, le service de transport adapté fournit un véhicule pour transporter la victime de violence, son aide à la mobilité, son chien guide ou d'assistance ainsi que des personnes à charge, vers un lieu prédéfini (hôpital, cour, poste de police, centre pour femmes).

[57] Ce service ne nécessite pas que la personne en situation d'urgence soit déjà admise ou inscrite au service de transport adapté et s'adresse donc à toute la population à mobilité réduite.

### **Le rôle des salariés de chacune des unités de négociation dans le service de transport adapté**

#### Le Syndicat du transport de Montréal (CSN)

[58] Parmi les salariés membres de l'unité de négociation, 28 mécaniciens et préposés sont spécifiquement affectés à l'entretien mécanique des minibus du transport adapté.

[59] Sans ces entretiens, la STM ne serait pas en mesure d'offrir des services sécuritaires à la population, d'autant plus que ces entretiens sont exigés par la réglementation et que s'ils n'étaient pas réalisés, les minibus ne pourraient circuler légalement sur la voie publique.

#### Le Syndicat des employées et employés professionnels-les et de bureau, section locale 610 SEPB (CTC-FTQ)

[60] Les analystes s'assurent de la vigie et du support des systèmes critiques Hastus On Demand, le HOD, et de la solution FRAXION (système d'aide à l'exploitation des minibus).

[61] Étant requis pour la planification des horaires, des modifications, des annulations des clients, de la répartition des minibus et des taxis, etc., ces progiciels sont au cœur des opérations du transport adapté.

[62] Sans ces systèmes essentiels, il n'est pas possible d'offrir les services de transport adapté.

Le Syndicat des chauffeurs d'autobus, opérateurs de métro et employés des services connexes au transport de la STM, section locale 1983, SFCP

[63] Parmi les salariés membres de l'unité de négociation, 128 chauffeurs assurent le déplacement des clients en minibus. Sans eux, aucun service de transport adapté ne pourrait être offert.

Le Syndicat du personnel administratif, technique et professionnel du transport en commun SFCP-2850-FTQ

[64] Des techniciens informatiques assurent le support des systèmes critiques HOD et de la solution FRAXION.

[65] Considérant le nombre important de déplacements planifiés en transport adapté et une très grande fluctuation quotidienne de la planification et des ajustements des déplacements, le transport adapté ne peut se passer de son système pour assurer les déplacements de sa clientèle. La sécurité des clients dépend très fortement du fonctionnement du HOD. Un arrêt du système informatique entraînerait un arrêt des déplacements.

[66] Les techniciens informatiques doivent également assurer le support du service téléphonique. Recevant plus de 3 500 appels par jour, il est vital pour les opérations du transport adapté. Ce service est par ailleurs utilisé afin de notifier les clients pour leur rappeler les déplacements du lendemain et pour les informer de l'arrivée imminente du véhicule pour l'embarquement. L'arrêt des notifications entraînerait des retards importants pour les clients tout en augmentant leur sentiment d'insécurité.

[67] Les agents de service à la clientèle voient à la réception et au traitement des demandes d'admissibilité. Sans eux, aucune nouvelle admission n'aurait lieu, ce qui pourrait mettre en péril la santé d'un usager qui aurait besoin de soins de manière pressante (par exemple, pour de l'hémodialyse).

[68] Les agents de service à la clientèle s'occupent également de tenir les dossiers des clients à jour en cas de changement, notamment les changements d'adresse ou dans la condition physique. Le fait de ne pas avoir des informations à jour mènerait à une impossibilité pratique d'offrir le service aux personnes ayant un changement à leur

dossier ou à mettre en péril leur santé ou leur sécurité puisqu'il ne serait pas tenu compte d'un changement à leur état de santé.

## UNE GRÈVE DÉCLENCHÉE PAR LES SALARIÉS REPRÉSENTÉS PAR L'UN OU L'AUTRE DES SYNDICATS POURRAIT-ELLE AVOIR POUR EFFET DE METTRE EN DANGER LA SANTÉ OU LA SÉCURITÉ PUBLIQUE?

[69] Comme précisé plus haut, le rôle du Tribunal lorsqu'il doit décider s'il y a lieu d'assujettir les parties au maintien des services essentiels en cas de grève se limite à vérifier si l'interruption d'au moins un service rendu par celles-ci peut avoir pour effet de mettre en danger la santé ou la sécurité publique.

[70] Comme la preuve présentée au Tribunal le démontre, l'interruption par une grève du service de transport adapté offert par la STM peut avoir pour effet de mettre en danger la santé ou la sécurité publique.

[71] Comme le rappelait le Conseil des services essentiels, qui a précédé le Tribunal, dans une affaire impliquant la STM et un des syndicats visés par le présent dossier<sup>8</sup> :

Malgré l'entente entre les parties sur ce sujet, le Conseil trouve insuffisante cette partie de la liste des services proposée par le syndicat et croit qu'il y a lieu de recommander le maintien intégral de tout le transport adapté. L'établissement de ce moyen spécifique de transport pour les personnes handicapées est un service essentiel en lui-même, attendu que la plupart de ces personnes n'ont aucun mode de déplacement alternatif. Ils ne peuvent emprunter un véhicule pour la plupart, ni un autobus, ni le métro.

Il est bien sûr que ce service ne doit pas être maintenu pour éviter une congestion de la circulation, mais plutôt pour garantir à ces usagers spécifiques un transport dont l'abolition même compromet sérieusement leur santé.

[Notre soulignement]

[72] Les salariés membres de chacune des unités de négociations ayant un rôle à jouer dans le maintien du service de transport adapté, il y a donc lieu d'assujettir toutes les parties aux dispositions du Code, les obligeant à maintenir des services essentiels en cas de grève.

[73] Les syndicats précisent que malgré leur consentement à leur assujettissement, ils se réservent le droit d'effectuer des représentations quant à l'intensité, le nombre ou l'étendue des services à maintenir s'ils venaient à transmettre un avis de grève.

---

<sup>8</sup> *Commission de transport de la communauté urbaine de Montréal c. Fraternité des chauffeurs d'autobus, opérateurs de métro, services connexes de la CTCUM, section locale 1983, SCFP, 1984 AZ-50013924 (C.S.E.), p. 15.*

[74] À ce stade-ci, il n'est pas nécessaire que le Tribunal se prononce sur les autres services rendus par les parties et qui, selon la STM, pourraient aussi mettre en danger la santé ou la sécurité publique s'ils étaient interrompus par une grève.

[75] Comme le prévoit le Code<sup>9</sup>, advenant qu'une grève soit annoncée par l'un ou l'autre des syndicats, ce sera seulement à ce moment-là que le Tribunal évaluera la suffisance des services essentiels prévus à la liste que lui aura transmise l'association accréditée ou à une entente intervenue entre les parties.

**PAR CES MOTIFS, LE TRIBUNAL ADMINISTRATIF DU TRAVAIL :**

**ORDONNE** à la **Société de transport de Montréal** et au **Syndicat du transport de Montréal (CSN)**, au **Syndicat des employées et employés professionnels-les et de bureau, section locale 610 SEPB (CTC-FTQ)**, au **Syndicat des chauffeurs d'autobus, opérateurs de métro et employés des services connexes au transport de la STM, section locale 1983, SCFP** et au **Syndicat du personnel administratif, technique et professionnel du transport en commun SCFP-2850-FTQ** de maintenir des services essentiels et de se conformer aux exigences des articles 111.0.18 et 111.0.23 du *Code du travail* en cas de grève;

**SUSPEND** l'exercice du droit de grève jusqu'à ce que le **Syndicat du transport de Montréal (CSN)** se conforme aux exigences des articles 111.0.18 et 111.0.23;

**SUSPEND** l'exercice du droit de grève jusqu'à ce que le **Syndicat des employées et employés professionnels-les et de bureau, section locale 610 SEPB (CTC-FTQ)** se conforme aux exigences des articles 111.0.18 et 111.0.23;

**SUSPEND** l'exercice du droit de grève jusqu'à ce que le **Syndicat des chauffeurs d'autobus, opérateurs de métro et employés des services connexes au transport de la STM, section locale 1983, SCFP** se conforme aux exigences des articles 111.0.18 et 111.0.23;

**SUSPEND** l'exercice du droit de grève jusqu'à ce que le **Syndicat du personnel administratif, technique et professionnel du**

---

<sup>9</sup> Art. 111.0.18 et 111.0.19 du Code.

**transport en commun SCFP-2850-FTQ** se conforme aux exigences des articles 111.0.18 et 111.0.23.

---

François Beaubien

M<sup>es</sup> Jean-François Pedneault et Camille Dulude  
MONETTE BARAKETT, S.E.N.C.  
Pour l'employeur

M<sup>es</sup> Francesca Cancino et Roxanne Lavoie  
LAROCHE MARTIN (SERVICE JURIDIQUE DE LA CSN)  
Pour le Syndicat du transport de Montréal (CSN)

M<sup>e</sup> Pierre-Louis Fortin-Legris  
GINGRAS CADIEUX (LE SERVICE JURIDIQUE DU SEP-B-QUÉBEC)  
Pour le Syndicat des employées et employés professionnels-les et de bureau, section locale 610 SEP-B (CTC-FTQ)

M<sup>e</sup> Mathieu Boislard  
Pour le Syndicat des chauffeurs d'autobus, opérateurs de métro et employés des services connexes au transport de la STM, section locale 1983, SCFP

M<sup>me</sup> Chrystine Montplaisir  
Pour le Syndicat du personnel administratif, technique et professionnel du transport en commun SCFP-2850-FTQ

Date de la mise en délibéré : 20 septembre 2024

FB/mit