

---

**MÉMOIRE**

**DU**



**PRÉSENTÉ À**

**LA COMMISSION DES TRANSPORTS ET DE L'ENVIRONNEMENT**

**CONSULTATIONS PARTICULIÈRES ET AUDITIONS PUBLIQUES SUR LE**

**PROJET DE LOI N° 36, LOI MODIFIANT DIVERSES DISPOSITIONS  
LÉGISLATIVES CONCERNANT PRINCIPALEMENT LE TRANSPORT**

**COLLECTIF**

**9 JUIN 2015**

---

## **Présentation du CPSTT et du SCFP-Québec**

Le Conseil provincial du secteur du transport terrestre (CPSTT) du Syndicat canadien de la fonction publique au Québec (SCFP-Québec) regroupe quelque 7100 membres qui travaillent dans le transport urbain au Québec. Parmi les sections locales du CPSTT de la région métropolitaine de Montréal, on retrouve le Syndicat des chauffeurs d'autobus, opérateurs de métro et employés des services connexes au transport (SCFP 1983) de la Société de transport de Montréal (STM) et le Syndicat des chauffeur(e)s d'autobus du Réseau de transport de Longueuil (SCFP 3333) et le Syndicat des chauffeur(e)s d'autobus de la Société de transport de Laval (SCFP 5959) qui sont directement concernés par le projet de loi n° 36. Le CPSTT regroupe également les travailleurs et travailleuses des sociétés de transport du Saguenay (STS), de Trois-Rivières (STR), de Québec (RTC), de Sherbrooke (STS) et de Lévis (STL) qui pourraient aussi être touchés par le projet de loi.

Quant au SCFP-Québec, il est le plus gros affilié de la Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec (FTQ) avec plus de 110 000 membres. Le SCFP-Québec est présent partout au Québec et œuvre dans 10 secteurs d'activité, à savoir :

- Affaires sociales
- Communications
- Éducation
- Énergie
- Municipalités
- Secteur mixte
- Sociétés d'État et organismes publics
- Transport aérien
- Transport urbain
- Universités

Le Syndicat canadien de la fonction publique, fort de ses 628 000 membres dans tout le Canada, est le plus grand syndicat canadien et un acteur important dans

la défense des services publics et dans la lutte à la privatisation, aux partenariats public-privé et la sous-traitance.

## **Contexte**

Le SCFP-Québec et le CPSTT ont récemment eu comme information que le transport adapté ainsi qu'une partie du transport interurbain allaient être regroupés au sein d'une seule organisation de transport en commun. À la lecture du projet de loi 36 du ministre des Transports, M. Robert Poëti, il semble que cette rumeur se concrétisera avec l'article 12 du projet de loi 36. De plus, les dispositions donnant plus de pouvoirs aux conseils intermunicipaux de transport (CIT) et aux municipalités organisatrices d'un service de transport en commun pourraient créer une confusion chez les usagers, ce qui permettrait une augmentation des revenus provenant des nouvelles dispositions pénales du projet de loi 36, au détriment de ces mêmes usagers.

## **Organismes à but non lucratif de transport en commun**

Le projet de loi 36 permettra à :

*[...] deux sociétés de transport en commun ou plus à demander la constitution d'un organisme à but non lucratif destiné principalement à leur rendre accessibles les biens et les services dont elles ont besoin pour la réalisation de leur mission<sup>1</sup>.*

Plus précisément, il est prévu que :

*Deux sociétés ou plus peuvent constituer un organisme à but non lucratif destiné principalement à leur fournir ou à leur rendre accessibles les biens et les services dont elles ont besoin pour la réalisation de leur mission.*

---

<sup>1</sup> *Projet de loi n° 36 : Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement le transport collectif.* (2015, 12 mai). 1<sup>re</sup> lecture, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session. p. 2. Récupéré du site de l'Assemblée nationale <http://www.assnat.qc.ca/fr/travaux-parlementaires/projets-loi/projet-loi-36-41-1.html>

*Un tel organisme peut également fournir ou rendre accessibles ces biens et services à tout organisme public de transport en commun au sens de l'article 88.7 de la Loi sur les transports (chapitre T-12).*

*Les membres du conseil d'administration d'un organisme visé au premier alinéa sont désignés par les sociétés qui l'ont constitué parmi les membres de leur conseil respectif<sup>2</sup>.*

Le projet de loi 36 va également permettre à l'OBNL d'agir comme une société de transport :

*Cet organisme est réputé être une société de transport en commun pour l'application de l'un ou l'autre des règlements pris en vertu des articles 100 et 103.1 de la présente loi. »*

Le SCFP-Québec et le CPSTT sont très préoccupés par cette disposition du projet de loi 36, car elle permettra aux sociétés de transport de Laval (STL), de Longueuil (RTL) et de Montréal (STM) (et autres) de sous-traiter leurs services de transport en commun et de centres d'appels. Le SCFP-Québec comprend que l'intention du gouvernement est de contourner les conventions collectives actuelles en permettant la création d'OBNL qui pourront à leur tour sous-traiter avec des entreprises privées ou embaucher des travailleurs qui effectueront les tâches des travailleurs des sociétés de transport actuelles.

Les OBNL ne devraient pas être utilisés pour créer des voiles corporatifs empêchant les travailleurs d'être représentés par les syndicats en place. C'est pourtant l'objectif du gouvernement actuel et le SCFP-Québec le déplore.

Que ce soit pour le transport interurbain ou encore le transport adapté - qui sont déjà largement privatisés au profit d'entreprises de transport ou de taxi -, le

---

<sup>2</sup> *Projet de loi n° 36 : Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement le transport collectif.* (2015, 12 mai). 1<sup>re</sup> lecture, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session. p. 11. Récupéré du site de l'Assemblée nationale <http://www.assnat.qc.ca/fr/travaux-parlementaires/projets-loi/projet-loi-36-41-1.html>

SCFP-Québec s'opposera fermement à ces projets qui auront comme impact de diminuer la qualité du service et les conditions de travail des travailleurs et travailleuses du secteur.

L'expérience du secteur municipal avec les OBNL permet au SCFP-Québec de craindre le pire pour les services publics. En effet, on retrouve dans les municipalités du Québec des OBNL qui gèrent, entre autres, des centres sportifs, alors qu'il s'agit en fait de villes ou de municipalités qui tentent tout simplement de contourner les conventions collectives en place et, même, de se soustraire à la *Loi sur l'accès à l'information*.

Permettre à des OBNL de devenir des sociétés de transport, c'est ouvrir la porte à la sous-traitance des services à des entreprises privées, ce qui signifiera qu'il y aura une baisse des conditions de travail et donc de la consommation. Économiquement, ceci aura comme conséquence une diminution du développement économique de la métropole, mais également régional. L'impact à long terme des mesures d'austérité, comme la privatisation, ne pourra qu'être nocif pour le développement socioéconomique du Québec.

Pourtant, les sociétés publiques de transport en commun sont, à notre avis, le meilleur gage d'une plus grande imputabilité et transparence dans la gestion des fonds publics et des contributions des usagers du transport en commun.

## **Titres de transport et infractions**

Les modifications qui seront apportées à la *Loi sur les transports*, en particulier celles décrites à l'article 19 du projet de loi, pourraient mener à certaines incohérences. Par exemple, un usager du transport en commun d'une des 82 municipalités formant la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) pourrait devoir s'informer sur chacune des pratiques propres à chaque municipalité afin d'éviter une amende.

Le passage suivant est en cause :

*48.36.4. Une municipalité locale peut, par règlement, édicter des conditions au regard de la possession et de l'utilisation des titres de transport délivrés sous son autorité. Ce règlement peut déterminer, parmi ses dispositions, celles dont la violation constitue une infraction qui est sanctionnée par une amende dont le montant peut, selon le cas, être fixe ou se situer entre un minimum ou un maximum<sup>3</sup>.*

Nous constatons par ces changements que les usagers devront se comporter différemment avec leur titre de transport selon la municipalité ou le sous-traitant donnant le service. Un usager n'étant pas informé des pratiques en cours pourrait donc se voir imposer une amende. Cette situation d'asymétrie d'information pourrait inciter les municipalités à rechercher à punir les usagers afin de créer des revenus supplémentaires et non pas seulement pour s'assurer que les règlements sont respectés. Au début des années 90, en Europe et dans l'Ouest canadien, une nouvelle pratique a eu comme effet de permettre l'implantation de systèmes de tarification et de règlements différents par commune ainsi qu'à des transporteurs distincts de sous-traiter le même circuit sur les mêmes artères. Cette incohérence a eu comme conséquence d'augmenter les coûts pour les usagers et de nuire à la bonne gouvernance.

---

<sup>3</sup> *Projet de loi no 36 : Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement le transport collectif.* (2015, 12 mai). 1re lecture, 41e législature, 1re session. p. 12. Récupéré du site de l'Assemblée nationale <http://www.assnat.qc.ca/fr/travaux-parlementaires/projets-loi/projet-loi-36-41-1.html>

### **Recommandation 1**

Le SCFP-Québec et le CPSTT recommandent au gouvernement de ne pas permettre la création d'OBNL par les sociétés de transport en commun, comme prévu par l'article 12 du projet de loi n° 36 et de favoriser plutôt des ententes-cadres entre les sociétés de transport pour tout service.

### **Recommandation 2**

Le SCFP-Québec et le CPSTT recommandent au gouvernement de s'assurer qu'il y ait une cohérence entre les pratiques établies par les municipalités pour le transport en commun et que l'utilisateur puisse voyager d'un point à l'autre sans avoir à connaître un ensemble de règles complexes et différentes. Si des modifications doivent être apportées à la *Loi sur les transports*, comme prévu à l'article 19 du projet de loi 36, il faudrait que l'objectif soit d'arriver à une tarification et à des règles uniques pour les usagers.