



La Corporation des concessionnaires
d'automobiles du Québec
www.ccaq.com

Enregistrée selon ISO 9001:2008

Commentaires
de la Corporation des concessionnaires
d'automobiles du Québec (CCAQ)

portant sur le projet de loi no 53 : *Loi actualisant la*
Loi sur les décrets de convention collective en vue principalement
d'en faciliter l'application et de favoriser la transparence
et l'imputabilité des comités paritaires

présentés à la Commission de l'économie et du travail

Octobre 2016

TABLE DES MATIÈRES

| | |
|---|----------|
| Introduction | 1 |
| Le contexte actuel des décrets de convention collective dans le secteur de l'automobile..... | 3 |
| L'évolution des lois du travail au Québec | 4 |
| La vaste consultation du ministère du Travail de 2012..... | 4 |
| Le fonctionnement et la gouvernance des comités paritaires | 5 |
| La qualification et la formation de la main-d'oeuvre | 6 |
| La qualification..... | 6 |
| La formation..... | 8 |
| Conclusion | 9 |

INTRODUCTION

La Corporation des concessionnaires d'automobiles du Québec, ci-après appelée CCAQ, remercie la Commission de l'économie et du travail de lui permettre de lui soumettre ses commentaires sur le projet de loi no 53.

La CCAQ est un organisme à but non lucratif existant depuis 1945 et qui dispense une gamme de services diversifiés à ses 860 membres sur tout le territoire de la province de Québec. La CCAQ représente 96 % de tous les concessionnaires de la province. Elle est également membre de la Corporation des associations de détaillants d'automobiles (CADA), qui représente au-delà de 3 500 concessionnaires au Canada. La CADA s'occupe plus particulièrement des législations fédérales.

Le concessionnaire membre de notre corporation est obligatoirement détenteur d'une franchise d'un constructeur pour la vente d'automobiles neuves et a à son emploi 43 personnes en moyenne travaillant dans les cinq ou six services de l'entreprise, en l'occurrence, le service des ventes et de location de véhicules neufs et d'occasion, le service après-vente (mécanique), le service des pièces, le service de la carrosserie et celui de l'administration. Nos membres représentent donc un grand nombre des travailleurs régis par les six décrets de l'automobile.

En plus de la CCAQ, nos concessionnaires sont également membres de l'une des dix corporations régionales présentes dans chacune de nos dix régions de la province. Nos corporations régionales sont des corporations à but non lucratif autonomes avec leurs propres règlements et conseils d'administration.

La CCAQ s'occupe plus particulièrement d'offrir des services à l'échelle provinciale comme les représentations auprès des gouvernements concernant les différentes lois qui régissent le domaine de l'automobile, la rédaction de contrats et de formulaires utilisés par les concessionnaires, l'organisation de séminaires partout dans la province sur différents sujets, et diverses communications et publications, dont la revue biannuelle Contact, une revue de prestige.

Notre Corporation est également très active en matière de formation puisqu'elle organise régulièrement des formations pour les employés, les cadres et les concessionnaires d'automobiles. Annuellement, nous formons entre 1500 et 2500 personnes œuvrant chez nos membres, sans compter les quelque 3000 visionnements de nos capsules de formations en ligne.

Les corporations régionales, dont les présidents siègent au conseil d'administration de la CCAQ, offrent des services pour les concessionnaires dans leur région respective comme l'organisation de salons de l'auto, la négociation et l'administration de convention collective de groupes de concessionnaires et la représentation de la corporation régionale au sein des comités paritaires dans les régions où il existe un décret de l'automobile.

Depuis l'abrogation du décret de Rimouski, il existe au Québec, six décrets dans l'industrie automobile (décrets des salariés de garage) administrés par six comités paritaires. Le Comité paritaire de la Mauricie administre le décret de la Mauricie et de Drummondville.

La CCAQ n'est partie contractante à aucun décret relatif aux salariés de garage. Ce sont nos corporations régionales qui sont parties contractantes de chacun des six décrets et sont représentées aux comités paritaires suivants par des concessionnaires délégués par chacune d'entre elles :

Décret de Montréal

Corporation des concessionnaires d'automobiles de Montréal inc.

Décret de Québec

Corporation Mobilis

Décret des Cantons de l'Est

Corporation des concessionnaires d'automobiles de l'Estrie inc.

Décret de Drummond et de la Mauricie

Corporation des concessionnaires d'automobiles du Richelieu inc. (Drummondville) et
Corporation des concessionnaires d'automobiles de la Mauricie inc.

Décret de Laurentides/Lanaudière

Corporation des concessionnaires d'automobiles des Laurentides inc.

Décret du Saguenay/Lac St-Jean

Corporation des concessionnaires d'automobiles du Saguenay/Lac St-Jean-Chibougamau inc.

Pour les fins de présentation du présent mémoire, nous prions les membres de la commission de considérer que son contenu reflète la position de la CCAQ, des dix corporations régionales et des quelque 860 concessionnaires membres de la CCAQ sur tout le territoire de la province de Québec. Rappelons que nos concessionnaires représentent un nombre considérable de la main-d'oeuvre régie par les six décrets de l'automobile de sorte que nous représentons une partie importante de cette industrie.

Le contexte actuel des décrets de convention collective dans le secteur de l'automobile

Comme nous vous l'avons mentionné précédemment, il existe actuellement six décrets dans le secteur de l'automobile qui couvrent environ 50 % du territoire de la province de Québec. Les régions de l'Outaouais, du Nord-Ouest, du Richelieu, de Rimouski et de la Côte-Nord ne sont pas couvertes par un décret. Les entreprises (garages) de l'Outaouais n'ont jamais été assujetties à un décret et n'en désirent pas non plus. Pour ce qui est de la région du Nord-Ouest, il n'existe plus de décret depuis 1987.

D'autres territoires du Québec ne sont pas assujettis à un décret, notamment la Beauce, Portneuf, La Malbaie (depuis 1992), Sorel, St-Hyacinthe, etc. Finalement, le décret de Rimouski a été aboli en décembre 2008, de sorte que la région de l'Est-du-Québec n'est pas couverte par un décret.

La CCAQ est totalement contre toute forme de négociation sectorielle dans le secteur de l'automobile

À l'instar du Conseil du patronat du Québec dont nous sommes membre actif depuis de nombreuses années, notre corporation réitère qu'elle est totalement contre toute forme de négociation sectorielle dans le secteur de l'automobile.

En effet, un décret de convention collective repose, d'une part, sur l'existence d'une négociation ayant mené à une entente entre une ou des parties syndicales et une ou des parties patronales. Ce principe prévaut dans l'automobile depuis que les décrets existent, c'est-à-dire que la source d'un décret est une convention collective négociée entre une partie syndicale et une partie patronale. Or, plusieurs territoires de la province de Québec ne sont

pas assujettis à un décret dans le secteur de l'automobile et les concessionnaires y opérant considèrent tout à fait inutile un décret contenant des conditions minimales de salaires et de travail. Pour ce seul motif, la CCAQ est totalement contre l'extension des conditions de travail dans un territoire où il n'y a pas de décret.

La même position s'applique à l'égard d'une négociation ou d'une extension sectorielle.

L'évolution des lois du travail au Québec

Au cours des dernières décennies, les lois du travail au Québec ont été bonifiées et de nouvelles lois ont été adoptées dont la résultante est que les travailleurs québécois sont beaucoup mieux protégés qu'à l'époque de l'adoption de la Loi sur les décrets de convention collective en 1934.

Nous vous référons entre autres au *Code du travail*, à la *Loi sur les normes du travail* qui a fait l'objet de plusieurs ajouts au cours des dernières années, la *Loi sur la santé et la sécurité du travail*, la *Loi sur les accidents de travail et les maladies professionnelles*, la *Loi favorisant le développement et la reconnaissance des compétences de la main-d'œuvre*, la *Loi sur la formation et la qualification professionnelle de la main-d'œuvre*. N'oublions pas également la *Loi sur l'équité salariale*.

Il est pour le moins paradoxal que la *Loi sur les décrets de convention collective* n'ait pas suivie la même évolution. Heureusement, le projet de loi 53 corrigera plusieurs irritants que notre corporation et d'autres organisations ont soulevé à plusieurs reprises dans le passé et nous tenons à ce stade-ci à souligner que notre corporation appuie le projet de loi 53 qui, comme son intitulé l'indique, facilitera l'application de la Loi sur les décrets de convention collective et particulièrement les six décrets du secteur de l'automobile en plus de favoriser une meilleure transparence et imputabilité des comités paritaires.

La vaste consultation du ministère du Travail en 2012

Notre corporation de même que les six corporations régionales qui sont parties contractantes des décrets dans les six régions du Québec avons participé activement aux consultations du ministère avec plusieurs autres organismes du secteur de l'automobile. Après une sérieuse analyse du projet de loi 53, nous sommes heureux de constater que le législateur, dans son

projet de loi, donne suite à plusieurs consensus dégagés par nos corporations et d'autres organismes de notre secteur.

Le fonctionnement et la gouvernance des comités paritaires

Dans notre mémoire de 2012, nous écrivions : « Le ministère reconnaît que la Loi confère aux comités paritaires des pouvoirs importants et des responsabilités qui ont une portée sur de nombreux assujettis, alors que les exigences de reddition de compte sont minimales.

Nous saluons la sagesse du législateur qui introduit dans le projet de loi 53 :

- **Diffusion d'information**

Le comité paritaire doit diffuser sur son site Internet plusieurs informations relatives à sa gouvernance : nom et coordonnées de chacun de ses membres ainsi que l'association qu'il représente, information relative aux règlements, directives qui lui sont applicables, rapport annuel, états financiers vérifiés et provisions budgétaires, ordre du jour et tout autre renseignement déterminé par arrêté du ministre.

Il est pour le moins surprenant qu'en 2016, il ne soit pas possible de prendre connaissance du rapport annuel du comité paritaire sur son site Internet. Le projet de loi corrigera cette lacune en prévoyant beaucoup plus de transparence de la part des comités paritaires.

- **Informations financières**

Le projet de loi crée une obligation aux comités paritaires de présenter distinctement les revenus et les dépenses liées au développement de la main-d'œuvre.

- **Saine gouvernance des comités**

Le projet de loi édicte que le ministre peut aussi établir des directives visant une saine gouvernance des comités.

- **L'application de la loi et des décrets sera améliorée**

L'un des principaux irritants qui étaient formulés lors des différentes consultations au fil des ans est à l'effet qu'il est actuellement difficile à certains égards de faire appliquer la

Loi sur les décrets de convention collective et certains intervenants ont mentionné qu'il fallait actualiser la LDCC pour lui insuffler un nouveau dynamisme et surtout moderniser les mécanismes pour en faciliter son application.

Or, notre corporation souscrit aux différentes dispositions suivantes du projet de loi qui amélioreront grandement l'efficacité de la loi et des décrets de convention collective :

Le projet de loi contient plusieurs dispositions qui octroient dorénavant des pouvoirs au ministre du Travail qui étaient auparavant exercés par le gouvernement à l'égard de la modification des décrets, à l'égard du pouvoir réglementaire des comités paritaires. En effet, dorénavant, les règlements seront approuvés par arrêté ministériel plutôt que par le gouvernement. Même principe à l'égard des frais, droits et honoraires exigibles puisque c'est maintenant le ministre qui les déterminera et non plus le gouvernement.

La qualification et la formation de la main-d'œuvre

La qualification de la main-d'œuvre

Ce sujet est très important pour les décrets du secteur de l'automobile. Actuellement, il n'est pas possible dans l'industrie de dissocier décret et comité paritaire de la qualification de la main-d'œuvre des métiers de l'automobile.

En effet, dans notre secteur, les comités paritaires ont, depuis des décennies, constitué l'organisme qui assurait la qualification de la main-d'œuvre à l'aide d'examens mis à jour par des bureaux d'examineurs. D'ailleurs, il y a plusieurs années, les commissions d'apprentissage jouaient le rôle de préparer et de former une relève dans les métiers de l'automobile.

Par contre, lors de l'adoption de la *Loi sur la formation et la qualification professionnelle de la main-d'œuvre* en 1969 (ci-après appelée Loi 49), les commissions d'apprentissage disparurent pour faire place aux commissions de formation professionnelle (CFP).

Donc, jusqu'à l'adoption de la Loi 49, l'apprentissage et la qualification dans le secteur automobile étaient du ressort des comités paritaires et des commissions d'apprentissage. La Loi 49 devait apporter une coordination provinciale en matière de formation et de qualification professionnelle, mais nous constatons malheureusement, plus de 40 ans plus

tard, que rien de concret n'est survenu au Québec en matière de qualification professionnelle dans le secteur de l'automobile.

La Loi 49 maintenait en vigueur et gelait les règlements de qualification des comités paritaires à leur état de 1969, et ce, jusqu'à ce qu'ils soient remplacés par un règlement en vertu de ladite loi. Or, puisqu'aucun règlement provincial, en vertu de cette loi, n'est venu à ce jour remplacer les règlements de qualification des comités paritaires de l'automobile, les parties n'ont donc pu améliorer ces règlements en raison des dispositions de la Loi 49. Cette situation a créé et crée encore beaucoup de mécontentement tant du côté des employeurs que des salariés.

Il est d'une importance primordiale qu'il y ait uniformité dans la qualification de la main-d'œuvre et que les règlements de qualification des comités paritaires aient les mêmes exigences et les mêmes critères en matière de qualification.

La qualification des travailleurs doit être reconnue selon les mêmes critères pour les six comités paritaires du secteur des services automobiles. Cette uniformisation assurera une plus grande mobilité de la main-d'œuvre, permettra aux travailleurs de voir leurs efforts de formation reconnus dans différentes régions du Québec et assurera la sécurité du public.

Le statu quo à l'égard de la qualification de la main-d'œuvre du secteur de l'automobile ne peut continuer. L'immobilisme depuis plus de 40 ans se fait au détriment d'une saine qualification de la main-d'œuvre de notre secteur et la pénurie de main-d'œuvre qualifiée ne fait qu'accentuer cette grave problématique engendrée par un manque d'uniformité au Québec des règles de qualification de notre main-d'œuvre.

Nous constatons avec satisfaction que le projet de loi 53 reconnaît que le décret peut contenir des dispositions pour rendre obligatoire le certificat de classification pour les salariés exemptés du certificat de qualification professionnelle délivré en vertu de la *Loi sur la formation et la qualification professionnelles de la main-d'œuvre*.

RECOMMANDATION

La CCAQ recommande que le ministère du Travail fasse le nécessaire dans les meilleurs délais pour donner suite à l'uniformisation des règlements de qualification des six décrets du secteur de l'automobile.

La formation de la main-d'œuvre**Financement de toute formation sous l'autorité d'un comité paritaire – la Loi sur les décrets de convention collective grandement problématique pour les concessionnaires d'automobiles**

Depuis plusieurs années notre corporation de même que d'autres organisation de notre secteur font des représentations à l'égard de graves problématiques de l'actuelle LDCC, dont l'article 22 r) qui prévoit que seuls les employeurs seraient assujettis au prélèvement pour financer toute activité de formation sous l'autorité d'un comité paritaire.

Encore une fois, nous saluons la sagesse du législateur qui, dans son projet de loi 53, corrige cet irritant majeur car il est primordial que toute activité d'un comité paritaire soit financée autant par les employeurs que les travailleurs car c'est la base même du paritarisme. Les employeurs seuls ne doivent pas supporter le financement de la formation.

D'ailleurs, lors des consultations de 2012, notre corporation a eu l'occasion d'expliquer aux membres du comité que nos 860 concessionnaires croient fermement au bien-fondé de la formation de l'ensemble de leurs employés. À ce sujet, nos membres investissent des sommes considérables. D'ailleurs, ils dépensent déjà beaucoup plus que le 1 % de leur masse salariale en formation, tel que prévu dans la Loi favorisant le développement et la reconnaissance des compétences de la main-d'œuvre.

Ces sommes allant jusqu'à 7 % chez certains de nos membres sont investis dans différentes formations pour divers groupe, d'employés, principalement pour les formations offertes par les constructeurs ; formations permettant aux employés d'être à la fine pointe des technologies nouvelles.

RECOMMANDATION

Il est crucial que l'article 21 du projet de loi 53 qui modifie l'article 22, soit adopté dans les meilleurs délais pour faire en sorte que toute activité d'un comité paritaire soit financé par un prélèvement paritaire ; c'est la base même du paritarisme.

Par ailleurs, nous constatons que le législateur a fait le choix de maintenir une distinction entre le prélèvement qui servira aux activités d'application du décret et celui qui servira au développement des compétences de la main-d'œuvre (formation). Bien que nous saluions cette initiative qui permettra de déterminer avec précision l'utilisation que font les comités paritaires des ressources financières qui leur sont allouées, nous nous questionnons sur l'opportunité pour la ministre de se réserver le droit de fixer le seuil maximal des prélèvements par simple arrêté au lieu de les prévoir au nouvel article 22.2 de la Loi.

À cet égard, il est important de noter que les comités paritaires de l'automobile dispensent déjà de la formation, et ce, avec les ressources financières qui leur sont actuellement allouées et sans procéder à un prélèvement spécifique pour cette activité.

RECOMMANDATION

Nous demandons à ce que les seuils maximaux de prélèvement soient dès lors limités à un taux combiné de ½ % de la rémunération du salarié et ½ % des salaires versés par l'employeur, soit le taux maximal actuel.

CONCLUSION

En conclusion, la CCAQ est heureuse de supporter le législateur et souhaite que l'entrée en vigueur des dispositions du projet de loi 53 ait lieu dans les meilleurs délais. La modernisation de la LDDC se fait attendre depuis déjà trop longtemps !

Nous assurons d'ailleurs Madame la Ministre responsable du Travail et les membres de son équipe au ministère de toute notre collaboration dans le cadre de l'application de la Loi et des six décrets du secteur de l'automobile.