



CET-019M

C.P. PL 89

Loi visant à considérer les besoins
de la population en cas de grève

MÉMOIRE

Projet de loi n°89 : Loi visant à considérer davantage les besoins de la population en cas de grève ou de lock-out

ASSOCIATION DU TRANSPORT URBAIN DU QUÉBEC (ATUQ)

*Présenté à la Commission de l'économie et du travail
Le 18 mars 2025*



ATUQ
ASSOCIATION DU
TRANSPORT URBAIN DU QUÉBEC



Remerciements à la Commission



Nous remercions la Commission de l'économie et du travail pour son invitation à prendre part aux auditions publiques sur le projet de loi n° 89 - Loi visant à considérer davantage les besoins de la population en cas de grève ou de lock-out - (ci-après « PL 89 »).



L'ATUQ : une organisation et une mission uniques au Canada



Nos actions s'articulent principalement autour de 3 axes.

1. Nous coordonnons les achats groupés de véhicules et pièces pour nos membres et gérons les contrats durant toute la durée de vie des véhicules. Cela inclut la surveillance, les stratégies d'acquisition, la rédaction des devis et contrats, ainsi que l'inspection avant livraison. Entre 2018 et 2024, cela représente en moyenne 321 bus acquis annuellement (350 M\$ / an), 4 212 autobus en gestion contractuelle et 23 contrats groupés de pièces et carburant (150 M\$ / an).
2. Nous assurons la concertation de nos membres dans divers dossiers d'intérêt commun et mettons en œuvre les activités de représentations à titre d'experts.
3. Nous facilitons l'identification et l'échange des meilleures pratiques, ainsi que la mise en place de projets communs entre nos membres grâce à notre expertise et une vingtaine de comités sectoriels.

À propos de nos membres

Nous représentons les neuf sociétés de transport en commun du Québec ainsi qu'exo (Réseau de transport métropolitain). Ensemble, nos membres desservent les principales villes de la province, dont Montréal, Québec, Lévis, Laval, Longueuil, Gatineau, Trois-Rivières, Saguenay et Sherbrooke, représentant plus de 60 % de la population québécoise et 99 % des déplacements en transport en commun. Leurs activités couvrent l'ensemble du Québec, contribuant de manière significative au développement durable, social, économique et environnemental.

Des millions de citoyens comptent sur les services de transport en commun

En 2024, nos membres ont transporté près de 235 millions de personnes, offrant un service considérable avec 178 millions de kilomètres parcourus et 9,8 millions d'heures de service.

Pour de nombreux citoyens, le transport en commun est la seule option de mobilité : étudiants n'ayant pas l'âge de conduire, personnes âgées avec des limitations, résidents vulnérables sans autres moyens de transport, ou encore ceux ayant choisi cette option.

Les services de nos membres sont indispensables pour une grande partie de la population qui, sans eux, serait incapable de se rendre au travail, à l'école, ou d'accéder aux soins de santé et aux services sociaux.

Une interruption prolongée des services de transport en commun entrainerait des conséquences immédiates sur la vie de milliers de personnes, particulièrement les plus vulnérables. Par exemple, cela limiterait l'accès aux soins de santé pour les usagers et perturberait les travailleurs du secteur de la santé et des services sociaux qui dépendent du transport en commun pour se rendre au travail.



Pour un équilibre entre les droits légitimes des travailleurs et ceux de la population desservie par nos membres

Bien que nous accueillions favorablement le PL 89, il importe de préciser qu'en aucun cas, l'ATUQ ne remet en question le droit de grève en cas de conflit de travail. Les sociétés de transport membres privilégient toujours une solution négociée lors du renouvellement de leurs conventions collectives. Toutefois, lorsqu'un conflit de travail survient, les travailleuses et les travailleurs doivent pouvoir, s'ils le jugent nécessaire, exercer leur droit de grève qui est reconnu comme une composante indispensable du droit d'association.

L'ATUQ est également attentive aux droits de la population desservie, en particulier des plus vulnérables. Comme mentionné précédemment, les sociétés de transport desservent diverses clientèles, dont certaines vivent dans la précarité physique, sociale ou économique. L'absence de services minimums durant un conflit de travail porte atteinte à leurs droits, dont certains sont protégés par la Charte canadienne des droits et libertés. À noter que lorsque nous référons à la notion de « service minimum » dans le présent mémoire, nous faisons référence aux services assurant le bien-être de la population, tels que définis dans le PL 89.

Le législateur a ainsi la lourde et complexe tâche de trouver un équilibre entre ces différents droits et nous sommes d'avis que la proposition faite avec le PL 89 le permet.

Nous constatons par exemple que les dispositions relatives aux « services à maintenir pour assurer le bien-être de la population » incluses au PL 89 mettent en place certains remparts pour protéger le droit des travailleurs. Le PL 89 donne le pouvoir à un organisme judiciaire indépendant (le tribunal administratif du travail) de définir l'assujettissement à ce régime, prévoit que les parties ont la possibilité de présenter leurs observations, établit que suivant la décision sur l'assujettissement, la détermination des services minimums à maintenir est faite suivant une négociation entre les parties et à défaut par le tribunal suivant les représentations des deux parties, etc. Nous ne sommes pas ici dans un régime où le législateur donne un pouvoir unilatéral à l'employeur de définir les services minimums ou exclut l'employeur de tout contrôle judiciaire, au contraire. Au niveau du droit de grève, il importe aussi de rappeler que le régime de « services à maintenir pour le bien-être de la population » le maintient. En effet, le PL 89 ne prévoit pas, sauf circonstances exceptionnelles, la suspension du droit de grève, mais prévoit plutôt le maintien de services minimums assurant le bien-être de la population.

Par le passé, certains de nos membres ont été reconnus comme offrant des services essentiels à la population. L'argument alors retenu par les tribunaux est que l'absence de transport en commun durant une grève créerait une augmentation importante de la circulation automobile compromettant l'accès des véhicules d'urgence et mettrait ainsi en danger la santé et la sécurité du public. C'est souvent le cas dans des villes de plus grande taille comme Montréal ou Laval. Toutefois, force est d'admettre que même lorsque les sociétés de transport ne sont pas reconnues comme offrant des services essentiels, l'absence complète de services durant une grève vient atteindre de façon disproportionnée et injuste les droits de la population. Le législateur se devait donc d'agir pour les protéger.

Si l'on fait le parallèle avec le régime de services essentiels, les services minimums sont loin de nuire aux objectifs qu'ont les associations accréditées lorsqu'ils prennent la difficile décision de faire la grève. Les services essentiels en transport en commun représentent habituellement 2-3 heures de services en pointe du matin et en pointe du soir (ainsi que 2-3 heures en fin de soirée dans les plus grandes villes) du lundi au vendredi. Il est raisonnable de croire que les services minimums dans ce nouveau régime seront semblables. Or, dans un contexte postpandémique où les usagers voyagent maintenant à toute heure de la journée, une grève déclenchée par les travailleurs atteindrait son objectif de mettre une pression sur l'employeur, et ce, malgré la mise en place de services minimums. Toutefois, de tels services minimums protégeraient les droits de la population qui aurait une possibilité de se déplacer à certaines heures limitées de la journée.



Le transport en commun répond à plusieurs besoins de la population, évidemment au niveau de la mobilité, mais également à des besoins économiques, sociaux et environnementaux. En ce sens, les différentes mesures prévues au PL 89 pourraient être nécessaires dans un conflit de travail au sein d'une société de transport, que ce soit une grève ou un lock-out. Plus spécifiquement, pour les mesures relatives aux « services à maintenir pour assurer le bien-être de la population », bien que le PL 89 ne définisse pas pour le moment ce qu'on entend par « services assurant le bien-être de la population » les services minimalement requis pour éviter que ne soit affectée de manière disproportionnée la sécurité sociale, économique ou environnementale de la population, notamment celle des personnes en situation de vulnérabilité » (art. 111.22.3), nous sommes d'avis, en considérant l'esprit du PL 89, que l'industrie du transport collectif entre dans cette catégorie de services.

En effet, n'avoir aucun service minimum de transport en commun durant un conflit de travail entraîne plusieurs atteintes aux droits de la population et à titre d'exemple :

- Les travailleurs dépendants du transport en commun sont plus susceptibles de perdre des revenus ou leur emploi en cas de conflit de travail. Or, plus de 50 % des individus qui gagnent moins de 30 000\$ utilisent le transport en commun quotidiennement¹, et leur incapacité à se déplacer pourrait accroître leur précarité financière et donc leur insécurité économique. Cette situation brime leur droit d'assurer leur sécurité et de subvenir à leurs besoins essentiels.
- L'arrêt complet du transport en commun lors d'un conflit de travail compromet gravement l'accès aux soins médicaux et aux services sociaux. Une étude a démontré que 15 % des usagers utilisent les transports en commun pour se rendre à des rendez-vous médicaux². En l'absence de services minimaux de transport en commun, les personnes âgées, en situation de handicap ou à faible revenu risquent de voir leurs traitements retardés ou annulés, aggravant leur état de santé. Pourtant l'ensemble de la population a le droit de recevoir des soins de santé nécessaires pour éviter l'atteinte à leur intégrité physique et psychologique.
- Plusieurs travailleurs essentiels utilisent quotidiennement les services de transport en commun pour se rendre à leur lieu de travail. C'est notamment le cas de lignes d'autobus desservant des hôpitaux empruntés par des centaines d'infirmiers(ères), de préposé(e)s aux bénéficiaires et autres travailleurs(euses) de la santé tous les jours. Les sociétés de transport demeurent ainsi un rouage indispensable pour assurer le maintien de ces services essentiels à la population (centres hospitaliers, centres d'hébergement et de soins de longue durée, centres de réadaptation, centres de protection de l'enfance et de la jeunesse, centres locaux de services communautaires, etc.). Ces travailleurs n'ont évidemment pas accès au télétravail et un conflit de travail sans service minimal de transport en commun force ces travailleurs essentiels à utiliser des modes de transport alternatifs beaucoup plus coûteux, alors qu'ils n'ont pas toujours les moyens de le faire.
- Dans les grands centres, ce sont fréquemment les sociétés de transport qui offrent le service de transport scolaire intégré aux écoliers, notamment au niveau secondaire. Un conflit de travail sans service minimum de transport en commun brimerait une partie des étudiants qui n'ont pas d'autres alternatives de transport de se rendre à l'école.
- La majorité des sociétés de transport ont des ententes avec des municipalités, des résidences pour aînées ou des organismes comme la Croix-Rouge pour assurer le déploiement d'un autobus et d'un chauffeur en cas d'incendie, de force majeure ou de

¹ IRIS, Le transport collectif, pilier de la transition écologique, janvier 2024

² Institut de la statistique du Québec, Accès au transport



catastrophe naturelle entraînant des évacuations. En cas de conflit de travail sans service minimum, ces services critiques pourraient être compromis, mettant en danger des vies humaines.

Ainsi, malgré que l'ATUQ reconnaît l'importance du droit de grève, à la lecture de ces exemples concrets, nous sommes d'avis que le législateur n'avait d'autres choix qu'intervenir pour trouver une solution où les droits de la population seraient respectés, tout en protégeant les droits des travailleurs. Pour cette raison, nous accueillons positivement le PL 89.

Une proposition de modification pour assurer le respect de l'esprit de la loi.

Nous voyons toutefois une possibilité d'améliorer le PL 89 que nous souhaitons vous présenter ici. Le nouvel article 111.22.11 prévoit que la grève ou le lock-out en cours se poursuit malgré la décision du Tribunal administratif du travail d'assujettir les parties au maintien de services assurant le bien-être de la population. Selon ce nouvel article, il existerait une période de grève ou de lock-out total entre la décision du Tribunal sur l'assujettissement et la décision du Tribunal sur la suffisance des services minimums, au cours de laquelle aucun service ne serait rendu. Cette période pourrait être d'au moins 15 jours, puisque les parties ont 15 jours suivant la date de la notification aux parties de la décision sur l'assujettissement pour négocier les services à maintenir en cas de grève ou de lock-out, tel qu'il appert du nouvel article 111.22.7. Ce délai sans aucun service minimum, alors que le Tribunal a déjà statué sur l'assujettissement aux services requis pour le bien-être de la population, nous semble contraire à l'objectif recherché par le PL 89 qui est de protéger la population, et particulièrement les personnes vulnérables. Or, une période d'un minimum de 15 jours sans aucun service peut causer plusieurs atteintes aux droits de la population.

Il est vrai que l'article 111.22.11 du projet de loi accorde au Tribunal un pouvoir d'intervention pour suspendre le droit de grève ou de lock-out « s'il juge que des circonstances exceptionnelles le justifient » lors de sa décision sur l'assujettissement. Cela étant dit, on peut penser que son utilisation par le Tribunal sera rare considérant le caractère exceptionnel de la mesure. D'ailleurs, l'ATUQ ne demande pas, ni ne recommande une suspension automatique du droit de grève ou lock-out. Ainsi, dans la grande majorité des cas, il y aura une période sans service minimum malgré la décision d'assujettissement, d'où la nécessité de la modification que nous proposons.

Conséquemment, notre proposition serait d'utiliser un outil déjà prévu au Code du travail, soit la liste de services à maintenir. Ainsi, suivant une décision du Tribunal sur l'assujettissement d'un employeur et d'une association accréditée aux services minimums à maintenir pour assurer le bien-être de la population, le syndicat pourrait déposer une liste de services à maintenir dans l'attente d'une négociation entre les parties sur la suffisance de ceux-ci. Le dépôt de cette liste établie par le syndicat permettrait d'éviter une absence complète de service minimum en permettant à l'employeur d'utiliser les services d'un salarié en grève ou en lock-out pour rendre les services prévus à une telle liste, selon les dispositions anti-briseurs de grève déjà prévues à l'article 109.1 c) (ii) du Code du travail. Bien que cette liste pourrait évoluer lors des négociations entre les parties, elle aurait tout de même l'avantage d'éviter une absence complète de service jusqu'à ce que les parties s'entendent, période suffisamment longue pour atteindre aux droits de la population.

Conclusion

L'ATUQ réaffirme son engagement pour une négociation équilibrée des conventions collectives, tout en reconnaissant l'importance du droit de grève des travailleurs du transport en commun. Toutefois, ce droit doit être concilié avec les besoins essentiels de la population, notamment des personnes vulnérables qui dépendent des transports en commun pour accéder aux soins, au travail et à l'éducation.



Le PL 89 propose des solutions justes et raisonnables, permettant de maintenir un service minimal sans compromettre l'impact d'un conflit de travail. Il établit un cadre structuré, supervisé par un tribunal indépendant et impliquant activement les deux parties.



Dans cet esprit, nous soutenons le PL 89 et encourageons l'adoption d'un cadre législatif garantissant à la fois les droits des travailleurs et la protection des besoins de la population, et plus particulièrement de la population vulnérable.

