



**Confédération
des syndicats nationaux**

Mémoire sur le projet de loi n° 76
Loi modifiant l'organisation et la gouvernance du transport collectif
dans la région métropolitaine de Montréal

présenté à la
Commission des transports et de l'environnement

par
la Confédération des syndicats nationaux (CSN)

1^{er} décembre 2015

Confédération des syndicats nationaux
1601, av. De Lorimier
Montréal (Québec) H2K 4M5
Tél. : 514 598-2271
Télec. : 514 598-2052
www.csn.qc.ca

Table des matières

Introduction.....	5
Une politique durable structurante et intégrée, à la hauteur des défis d'une grande métropole moderne.....	6
Une meilleure gouvernance pour la pérennité du réseau et les usagers	8
Le maintien du caractère public du transport collectif.....	8
Clarification des rôles et des responsabilités de chacune des entités	8
Des conseils d'administration indépendants	10
Des exigences équitables en matière de reddition de comptes.....	10
Développement durable et électrification des transports.....	11
Emploi et conditions de travail : des enjeux au cœur des préoccupations syndicales	11
Annexe.....	14

Introduction

La Confédération des syndicats nationaux (CSN) est une organisation syndicale composée de près de 2 000 syndicats et qui représente plus de 325 000 travailleuses et travailleurs. Ces syndicats sont regroupés sur une base sectorielle, multisectorielle ou professionnelle dans huit fédérations et sont répartis dans les régions au sein de treize conseils centraux sur l'ensemble du territoire du Québec et du Canada.

Elle est heureuse de pouvoir participer à cette consultation publique sur le projet de loi n° 76 offerte par le ministère des Transports du Québec (MTQ). La CSN se sent particulièrement interpellée par les enjeux de transport collectif, non seulement parce qu'elle représente plusieurs syndicats qui, eux, regroupent quelque 5 000 travailleuses et travailleurs dans le secteur des transports, mais aussi parce que plusieurs de ses membres se déplacent au quotidien sur les divers réseaux de transport pour se rendre au travail et dans le cadre d'activités personnelles et familiales.

Nous souhaitons contribuer à cette consultation publique en tant qu'acteur et partenaire social soucieux de politiques publiques durables en matière de transport, tant au plan économique que social et environnemental, parce que les ressources et l'espace que nous utilisons, nous les empruntons aux générations futures. La CSN souhaite que les réseaux de transport soient développés avec une empreinte écologique aussi faible que possible et une prospérité économique aussi grande que possible, et ce, avec un maximum d'équité pour les usagers et les contribuables. Nous estimons qu'il s'agit de choix de société primordiaux pour le Québec. Par ailleurs, l'efficacité des réseaux de transport routiers a des impacts considérables sur la qualité de vie des citoyens et sur la compétitivité des villes. Les coûts de la congestion se font sentir depuis longtemps et le contexte semble aujourd'hui favorable pour y remédier de façon énergique et engagée.

La volonté politique favorisant l'automobile est en grande partie responsable des problèmes d'aménagement du territoire de la métropole. Au cours des cinq dernières décennies, l'évolution des déplacements urbains a été marquée par une tendance lourde. Il s'agit de la prolifération de l'automobile avec tout ce qui s'ensuit : étalement urbain, accentuation des problèmes de congestion, dégradation du cadre et de la qualité de vie (pollution sonore et visuelle), « bitumisation » de l'espace, hausse spectaculaire de la consommation d'énergie, allongement des distances parcourues et des temps de parcours, etc. C'est pourquoi nous partageons la vision de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) qui dans son Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), récemment adopté, indiquait que : « L'identification du réseau de transport en commun métropolitain structurant constitue l'armature de la planification intégrée de l'aménagement et du transport visée par la communauté ».

Dans le contexte actuel, et en phase avec les engagements pris dans le sens de la lutte au changement climatique par les gouvernements du Québec et du Canada, il est impératif d'accélérer la mise en place d'infrastructures de transport collectif efficaces et d'opérer un virage vert des divers réseaux. Les enjeux d'organisation et de gouvernance du transport collectif de la région métropolitaine de Montréal revêtent donc une importance de premier plan.

Au cours des dernières années, la CSN, en collaboration avec ses organisations affiliées, s'est prononcée à plusieurs reprises sur la question du transport en commun, qu'il s'agisse de son rôle et de son importance, de son financement ou de son organisation en réseau. Les interventions ont été faites tant au plan provincial que municipal. Par exemple, la CSN a présenté en 2005 un mémoire au ministère des Transports portant sur le financement responsable du transport en commun; elle a également transmis ses commentaires et recommandations concernant le Plan de transport 2007 de la Ville de Montréal. En 2012, elle a présenté un mémoire à la Commission du transport de la CMM, et en 2013 un mémoire au ministère des Transports dans le cadre de la consultation publique sur la Politique québécoise de mobilité durable. Nos préoccupations et revendications vont toujours dans le sens d'un meilleur financement, d'une meilleure gouvernance et d'une vision d'ensemble cohérente qui renforce l'économie du Québec, de ses villes et de ses régions, notamment en maintenant et en créant des emplois de qualité permettant de développer et de mettre en avant notre expertise, le tout dans un schéma global durable et équitable.

La CSN estime que les mesures prévues dans le projet de loi pour améliorer la gouvernance et simplifier la tarification dans le transport collectif sur le territoire de la région métropolitaine de Montréal constituent un pas dans la bonne direction. La réduction du nombre d'intervenants dans les divers réseaux de transport du territoire risque fort de remédier à plusieurs problèmes de gestion et de gouvernance. Nous exprimons cependant quelques réserves et préoccupations qui touchent notamment les relations de travail, le financement et le caractère durable des projections de développement des réseaux de transport en commun sur le territoire.

Une politique durable structurante et intégrée, à la hauteur des défis d'une grande métropole moderne

Les infrastructures et les moyens de transport ont été des vecteurs importants du processus de modernisation et de construction nationale des États modernes. Par leurs fonctions de connectivité et de mobilité, ils sont au cœur du lien social. Ils contribuent fortement à structurer les rapports sociaux, économiques et culturels et à assurer l'intégration et l'interdépendance entre toutes les régions du Québec. C'est pourquoi il est essentiel que le modèle de développement privilégié soit durable, tant au plan économique que social et environnemental. Il doit être structurant pour notre économie, assurant notamment la génération d'emplois de qualité et la prospérité pour l'ensemble de la population et les générations futures.

Le gouvernement du Québec fait d'ailleurs face à plusieurs demandes concertées dans le sens d'investissements accrus dans le transport collectif. Plusieurs groupes tels Équiterre, la Fondation David Suzuki, Greenpeace, le Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ) et Transport 2000, ont exigé le dépôt d'un cadre financier sur le développement du transport collectif d'ici 2020 par Québec.¹

Rappelons que le secteur des transports est responsable dans une large mesure de la dégradation de la qualité de l'air et de la production de gaz à effet de serre (GES) qui causent le réchauffement de la planète. Le secteur génère à lui seul plus de 40 % des GES émis au Québec.² Ces émissions sont en forte croissance et les épisodes de smog dus à la concentration d'ozone se multiplient dans la grande région de Montréal, avec des conséquences importantes sur la santé publique. Les voitures et les camions sont les principaux vecteurs de la pollution atmosphérique. Il y a donc tout lieu d'agir sur le comportement des automobilistes pour qu'ils adoptent le transport collectif comme mode de transport principal.

Pour la CSN, les questions de transport ne doivent pas être considérées comme de simples moyens techniques et logistiques servant à se rendre du point A au point B; leurs impacts sont majeurs. Les choix que nous faisons s'inscrivent dans une logique économique, dans un ensemble de réseaux et de circuits telles les filières énergétiques et industrielles. En même temps, ces choix déterminent fortement notre mode d'occupation et d'aménagement du territoire, en plus de représenter des enjeux de santé publique majeurs. En cela, il est de la responsabilité du MTQ et des deux entités créées dans le cadre du projet de loi n° 76 de s'assurer de développer une vision globale qui intègre ces enjeux et préoccupations.

Cependant, nous réalisons que les orientations en matière de développement durable sont absentes, ou à tout le moins insuffisantes. L'électrification des transports, entre autres, est un enjeu majeur dans le développement d'une politique de transport en commun d'une région métropolitaine comme celle de Montréal. Nous sommes conscients que le projet de loi n° 76 concerne l'organisation et la gouvernance du transport collectif sur le territoire, mais nous constatons tout de même que la thématique y est pratiquement absente. Les enjeux de développement durable, dont les alternatives vertes au pétrole et l'électrification des transports, devraient se trouver plus clairement mentionnés dans les missions de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARMT) et du Réseau de transport métropolitain (RTM) et faire l'objet d'une attention particulière dans la structure organisationnelle et le développement de projets et les ressources qui y sont consacrées.

¹ Voir entre autres ÉQUITERRE. *Conférence de Paris sur les changements climatiques - Le transport collectif, chaînon manquant de la stratégie québécoise : il faut de nouveaux moyens budgétaires*, 18 novembre 2015. En ligne : <http://www.equiterre.org/communiqué/conférence-de-paris-sur-les-changements-climatiques-le-transport-collectif-chainon-manqua>

² Gouvernement du Québec, *Budget 2012-2013. Le Québec et les changements climatiques*, p. 6.

Une meilleure gouvernance pour la pérennité du réseau et les usagers

La CSN considère que les changements prévus dans le projet de loi en matière de gouvernance et d'organisation constituent un bon point de départ. Plusieurs de ces dispositions auront un effet positif sur les services offerts aux usagères et aux usagers et contribueront à assainir une gestion assez chaotique des divers réseaux de transport collectif.

En tant qu'organisation syndicale, le sort des travailleuses, des travailleurs et le caractère public du transport collectif nous interpellent particulièrement. De plus, notre engagement envers le développement durable, qui s'inscrit selon nous en lien avec les considérations précédentes, attire notre attention sur des lacunes du présent projet de loi à ce chapitre. C'est pourquoi nous émettons quelques réserves et préoccupations à certains niveaux.

Le maintien du caractère public du transport collectif

Tout d'abord, la CSN s'est toujours montrée préoccupée par le maintien du caractère public des sociétés de transport collectif. Avec les vagues de privatisations qui affligent la société québécoise et qui prennent diverses formes, comme les partenariats public-privé (PPP) ou la *Nouvelle gestion publique* basée sur le modèle de l'entreprise privée, nous tenons à insister sur ce point, dans le contexte des remaniements prévus dans le projet de loi.

Recommandation n° 1

La CSN insiste pour que l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal se fassent dans le respect de son caractère public et dans les intérêts du public. Elle s'oppose à toute dérive vers la privatisation et la marchandisation du transport collectif.

Clarification des rôles et des responsabilités de chacune des entités

La CSN estime que des clarifications sont nécessaires quant au rôle et aux responsabilités qui seront dévolues à chacune des entités au terme des changements prévus dans le projet de loi. Une certaine ambiguïté demeure et soulève nos craintes concernant l'autonomie des sociétés de transport qui, rappelons-le, sont celles qui détiennent l'expertise. La Société de transport de Montréal (STM), particulièrement, détient toute l'expertise pour le métro de Montréal et doit continuer à gérer le réseau à Montréal.

En ce qui concerne les trains de banlieue et les autres modes de transport régionaux, la CSN est d'avis qu'il faut approfondir les réflexions sur ces réseaux et équipements collectifs. Il doit aussi y avoir un arrimage entre la planification et le développement opérationnel de ces outils collectifs de transport et l'ARMT et le RTM.

Dans la planification des services, il faut une coordination avec les sociétés de transport, celles-ci sont les plus proches du terrain et en lien direct avec les usagers.

En raison de l'étendue de la juridiction, des compétences des nouvelles entités créées dans le cadre du projet de loi n° 76 et des nombreux intérêts en jeu, il est important que chacune des régions, soit la Rive-Nord, la Rive-Sud et la Ville de Montréal puissent avoir une voix leur permettant de faire valoir leurs intérêts au sein de ces nouvelles structures, surtout si l'on tient compte des tensions qui sont survenues par le passé et qui risquent fort de se retrouver sous ce nouveau modèle d'organisation et de gouvernance. Il faut s'assurer de la mise en place de mécanismes prenant en compte les réalités régionales distinctes et les défis qui y sont reliés, afin que les sociétés de transport des couronnes nord et sud, entre autres, soient en mesure de jouer un rôle important dans la planification et la desserte de services. Avec l'ampleur des recompositions que le projet de loi implique, il faut s'assurer que la gouvernance s'en trouve améliorée et ne pas introduire de nouvelles sources de tensions et de dysfonctionnement.

Recommandation n° 2

La CSN estime que le MTQ doit s'assurer que les nouvelles structures envisagées dans le projet de loi garantissent le respect de l'autonomie des sociétés de transport, qui sont détentrices de l'expertise.

Que les nouvelles structures permettent l'arrimage de la planification entre les sociétés de transport et l'AMT et le RTM.

Recommandation n° 3

La CSN suggère que le projet de loi prévoit des structures permettant une participation constructive et le respect des intérêts et spécificités de la couronne nord, de la couronne sud et ceux de la Ville de Montréal.

Que le ministère approfondisse ses réflexions, avec l'aide d'acteurs compétents en la matière, sur les trains de banlieue et les réseaux de transport régionaux afin de leur assurer une intégration optimale dans ce nouveau schéma organisationnel.

Que le métro de Montréal demeure sous la gouverne de la STM pour que sa gestion ne soit pas écartelée par les changements structurels menés dans le cadre du projet de loi.

La CSN estime que, pour les raisons précédemment invoquées, le MTQ clarifie les rôles et responsabilités de chacune des entités dans ce nouveau schéma organisationnel, de façon à assurer la plus grande harmonie et le respect des missions et expertises de chacun.

Des conseils d'administration indépendants

La CSN reconnaît la volonté exprimée par le MTQ de s'assurer d'une saine gouvernance exempte de conflits d'intérêts. L'encadrement des processus de nomination et de composition des comités d'administration de l'ARMT (article 52) et du RMT (article 31) est encourageant. Mais nous souhaitons insister sur la rigueur de ces processus afin que ces entités travaillent réellement dans l'intérêt de la population et du bien commun. Les personnes siégeant sur ces postes ne devraient pas avoir de lien dans une entreprise, une association ou un organisme pouvant les placer en conflit d'intérêts avec l'ARMT ou le RMT. Les critères prévus dans le projet de loi à l'endroit de la personne présidente de l'ARMT (article 52) doivent ainsi s'étendre à l'ensemble des administrateurs.

Recommandation n° 4

Que la sélection des membres des conseils d'administration de l'AMRT et du RMT soit encadrée par des règles claires et strictes assurant l'indépendance et l'expertise des personnes qui y seront nommées, ceci, afin d'éviter tout conflit d'intérêts ou *apparence de conflits d'intérêts* et d'empêcher les nominations partisans.

Des exigences équitables en matière de reddition de comptes

Les exigences en matière de reddition de comptes proposées par le ministère sont aussi encourageantes et promettent un degré de transparence et de confiance essentiel à la gestion du transport collectif pour la région métropolitaine de Montréal. Cependant, dans l'optique de privilégier le développement du réseau de transport collectif au détriment du réseau routier, nous jugeons équitable, à l'instar de l'alliance TRANSIT, que cela n'induisse pas un désavantage au réseau du transport collectif.

Recommandation n° 5

La CSN propose que le MTQ soumette le réseau routier sous sa responsabilité aux mêmes exigences administratives et de transparence qu'il exige à l'ARTM dans le présent projet de loi (décrites aux articles 20 à 24), afin que le réseau de transport collectif ne souffre pas d'un désavantage dans ses perspectives de développement.

Que soient rendus publics ces programmes d'immobilisation, tant pour le réseau routier que pour le réseau de transport collectif.

Développement durable et électrification des transports

La vision du développement adoptée par la CSN renvoie à une conception globale incluant la dimension économique, mais aussi les dimensions sociale et environnementale. Le transport étant au cœur des enjeux du développement durable, nous insistons sur la prise en compte de ces dimensions dans l'élaboration de toute politique publique ou de tout projet de loi. Constatant leur quasi-absence dans le projet de loi, nous tenons à ce qu'elles y soient incluses jusque dans la mission des entités en question.

Recommandation n° 6

La CSN suggère que le caractère durable du développement du transport collectif, dont l'électrification des transports et l'harmonisation avec les politiques d'aménagement du territoire, soit inclus de façon explicite dans les missions de l'ARTM et du RTM.

Emploi et conditions de travail : des enjeux au cœur des préoccupations syndicales

Plusieurs études ont démontré que les investissements dans le transport en commun rapportent beaucoup en termes d'emplois en comparaison avec les investissements équivalents dans le réseau routier. Ces réformes et la création des nouvelles entités ne doivent donc pas servir de prétexte pour quelque recul au niveau de l'emploi et des conditions globales de travail.

Au sein de la CSN, la Fédération des employées et employés de services publics (FEESP) a développé une plate-forme de revendications qui inclut une proposition en faveur du maintien de l'expertise humaine et technique des sociétés de transport par l'établissement d'un plan de développement et de mise en valeur des ressources humaines, particulièrement en favorisant le maintien et l'amélioration des conditions de travail.

Dans cette optique, nous émettons des réserves sur le terme « objectifs de performance » auquel le projet de loi fait référence à quelques reprises pour guider les missions de l'ARMT et du RMT, comme à l'article 8.2 de la section II (p. 10). Nous sommes préoccupés par le sens de cette expression et des répercussions que cette mesure pourrait occasionner sur l'exercice du travail et sur les relations de travail. Nous sommes conscients du besoin d'efficacité mais nous savons que ce sont souvent les travailleuses et travailleurs qui assument une grande partie des frais de ce type d'obligations de « performance », tant au plan des conditions salariales que de l'organisation du travail. Nous croyons plutôt à une amélioration continue des services qui repose sur l'expertise des travailleuses et des travailleurs.

Recommandation n° 7

La CSN recommande que le terme « objectifs de performance » soit retiré des articles du projet de loi et qu'il soit remplacé par un terme moins équivoque, plus neutre et, somme toute, représentant davantage les véritables objectifs que doit se fixer un réseau de transports collectifs public.

Elle insiste surtout pour que ces objectifs, sans égard à la façon dont nous les nommons, ne donnent pas lieu à des pressions et compressions affectant de façon négative l'organisation du travail et les conditions de travail des travailleuses et travailleurs, ni la mission de l'ARTM, du RTM et de toutes les composantes du transport collectif visées. À ce titre, ces « objectifs de performance » doivent être encadrés afin d'éviter qu'ils servent de tels desseins.

En tant que représentants des travailleuses et des travailleurs affectés par les changements qui seront opérés, les organisations syndicales, dont la CSN, émettent des préoccupations sur le remaniement de main d'œuvre et les processus de réorganisation qui accompagnent tout type de fusion ou concession d'entreprise. Trop souvent, des plans de rationalisation ont mené à des mises à pied massives et à une réduction des effectifs. Nous insistons donc pour que les changements qui seront apportés n'aient pas de conséquences négatives sur nos membres et sur l'ensemble des travailleuses et des travailleurs. Les employeurs en question devraient plutôt protéger et développer l'expertise, investir dans les ressources humaines en assurant notamment leur formation continue, leur perfectionnement et un véritable transfert de connaissances.

Recommandation n° 8

Que les changements d'employeurs et les mouvements de personnel effectués dans le cadre des dispositions du projet de loi n'aient pas pour effet de réduire les effectifs de main-d'œuvre.

Il nous apparaît essentiel de bien encadrer les changements d'employeurs et les mouvements de personnel subséquents qui résulteront des mesures prévues dans le projet de loi. C'est pourquoi nous croyons qu'il est nécessaire que, en plus des comités qui siègeront de façon permanente, un comité *ad hoc* plus temporaire chargé de veiller au bon déroulement de ce mouvement de main-d'œuvre soit mis en place.

Nous constatons que le projet de loi entend respecter les articles 45 et 45.2 du Code du travail (cités aux articles 115 et 116 pour l'AMRT et aux articles 82 à 84 pour le RTM), ce qui est évidemment de bon augure, mais nécessite des garanties solides. Nous croyons qu'un tel comité assurerait un meilleur déroulement du processus, davantage que ne le ferait le comité de transition qui est prévu pour effectuer ces tâches (Partie IV, pp. 53-63). Et cela en raison de sa composition syndicale qui assurerait une véritable prise en compte des intérêts des travailleuses et travailleurs concernés et leur participation effective à ces opérations.

Recommandation n° 9

Que soit créé un comité *ad hoc* chargé de veiller au bon déroulement du processus de changement d'employeurs qu'implique le projet de loi.

Que le comité soit désigné par les associations syndicales concernées et composé de leurs représentantes et représentants syndicaux.

Annexe

Recommandation n°1

La CSN insiste pour que l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal se fassent dans le respect de son caractère public et dans les intérêts du public. Elle s'oppose à toute dérive vers la privatisation et la marchandisation du transport collectif.

Recommandation n° 2

La CSN estime que le MTQ doit s'assurer que les nouvelles structures envisagées dans le projet de loi garantissent le respect de l'autonomie des sociétés de transport, qui sont détentrices de l'expertise.

Que les nouvelles structures permettent l'arrimage de la planification entre les sociétés de transport et l'AMT et le RTM.

Recommandation n° 3

La CSN suggère que le projet de loi prévoie des structures permettant une participation constructive et le respect des intérêts et spécificités de la couronne nord, de la couronne sud et ceux de la Ville de Montréal.

Que le ministère approfondisse ses réflexions, avec l'aide d'acteurs compétents en la matière, sur les trains de banlieue et les réseaux de transport régionaux afin de leur assurer une intégration optimale dans ce nouveau schéma organisationnel.

Que le métro de Montréal demeure sous la gouverne de la STM pour que sa gestion ne soit pas écartelée par les changements structurels menés dans le cadre du projet de loi.

La CSN estime que, pour les raisons précédemment invoquées, le MTQ clarifie les rôles et responsabilités de chacune des entités dans ce nouveau schéma organisationnel, de façon à assurer la plus grande harmonie et le respect des missions et expertises de chacun.

Recommandation n° 4

Que la sélection des membres des conseils d'administration de l'AMRT et du RMT soit encadrée par des règles claires et strictes assurant l'indépendance et l'expertise des personnes qui y seront nommées, ceci, afin d'éviter tout conflit d'intérêts ou *apparence de* conflits d'intérêts et d'empêcher les nominations partisans.

Recommandation n° 5

La CSN propose que le MTQ soumette le réseau routier sous sa responsabilité aux mêmes exigences administratives et de transparence qu'il exige à l'ARTM dans le présent projet de loi (décrites aux articles 20 à 24), afin que le réseau de transport collectif ne souffre pas d'un désavantage dans ses perspectives de développement.

Que soient rendus publics ces programmes d'immobilisation, tant pour le réseau routier que pour le réseau de transport collectif.

Recommandation n° 6

La CSN suggère que le caractère durable du développement du transport collectif, dont l'électrification des transports et l'harmonisation avec les politiques d'aménagement du territoire, soit inclus de façon explicite dans les missions de l'ARTM et du RTM.

Recommandation n° 7

La CSN recommande que le terme « objectifs de performance » soit retiré des articles du projet de loi et qu'il soit remplacé par un terme moins équivoque, plus neutre et, somme toute, représentant davantage les véritables objectifs que doit se fixer un réseau de transports collectifs public.

Elle insiste surtout pour que ces objectifs, sans égard à la façon dont nous les nommons, ne donnent pas lieu à des pressions et compressions affectant de façon négative l'organisation du travail et les conditions de travail des travailleuses et travailleurs, ni la mission de l'ARTM, du RTM et de toutes les composantes du transport collectif visées. À ce titre, ces « objectifs de performance » doivent être encadrés afin d'éviter qu'ils servent de tels desseins.

Recommandation n° 8

Que les changements d'employeurs et les mouvements de personnel effectués dans le cadre des dispositions du projet de loi n'aient pas pour effet de réduire les effectifs de main-d'œuvre.

Recommandation n° 9

Que soit créé un comité *ad hoc* chargé de veiller au bon déroulement du processus de changement d'employeurs qu'implique le projet de loi.

Que le comité soit désigné par les associations syndicales concernées et composé de leurs représentants et représentants syndicaux.