



**Confédération  
des syndicats nationaux**

Mémoire présenté  
par la  
Confédération des syndicats nationaux

au ministère des Transports du Québec

dans le cadre de la Consultation publique sur la  
Politique québécoise de mobilité durable

Le 21 juin 2013

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

## Table des matières

Introduction .....	5
Une vision globale de développement territorial.....	7
L'aménagement du territoire et les transports .....	9
La gouvernance et le financement.....	11
La gouvernance : problèmes de cohérence et impacts sur les services .....	11
<i>La gouvernance démocratique : un élément fondamental d'une politique durable</i> .....	11
Le financement : des besoins criants pour le transport en commun .....	13
L'électrification des transports .....	16
Emploi et expertise .....	17
Le transport régional, rural et interurbain .....	19
Le développement nordique .....	20
Le transport adapté aux besoins des personnes handicapées et à mobilité réduite	22
Conclusion .....	23



## **Introduction**

La Confédération des syndicats nationaux (CSN) est une organisation syndicale composée de près de 2 000 syndicats qui regroupe plus de 300 000 travailleuses et travailleurs, principalement sur le territoire du Québec, réunis sur une base sectorielle ou professionnelle dans 8 fédérations, ainsi que sur une base régionale dans 13 conseils centraux.

Elle est heureuse de pouvoir participer à cette consultation publique sur la Politique de mobilité durable ouverte par le ministère des Transports du Québec (MTQ). La CSN se sent particulièrement interpellée par les enjeux de la mobilité durable, non seulement parce qu'elle représente plusieurs syndicats qui eux regroupent quelque 3 000 travailleuses et travailleurs dans le secteur des transports, mais aussi parce que l'ensemble de son personnel se déplace au quotidien sur les 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 sur le 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.

Déjà en 2005, nous recommandions au MTQ d'élaborer une nouvelle politique globale des déplacements des personnes et de tenir une consultation publique afin que la population et les groupes intermédiaires puissent s'exprimer sur ces enjeux. Si nous estimons que cette consultation publique est nécessaire, le temps alloué pour soumettre des mémoires nous apparaît limité. Nous exprimons aussi quelques réserves concernant d'autres aspects du processus, que nous détaillerons dans la partie sur la gouvernance démocratique.

En février 2013, la CSN a tenu un colloque sur le développement territorial. Notre objectif était notamment d'arrimer politique industrielle, ressources naturelles et énergie, gouvernance et enjeux du développement durable dans une perspective territoriale à laquelle participent toutes les régions du Québec. Lors de ce colloque, une foule d'experts, d'acteurs de terrain et de syndicalistes du mouvement ont été invités à présenter leur vision du développement. La question de la mobilité durable a été au centre de plusieurs discussions, échanges et débats. La CSN estime avoir mené un travail de réflexion et de dialogue qui lui permet de proposer des recommandations et pistes de solution crédibles.

De plus, nous nous sommes dotés d'une politique industrielle en décembre dernier. Nous travaillons actuellement à l'élaboration d'une politique énergétique et d'une politique territoriale. Ces efforts visent à dégager une vision globale, holiste du développement et de faire les arrimages nécessaires pour mettre en opération cette foule de projets qui aura des répercussions significatives sur l'avenir du Québec. Ces enjeux sont tous liés de près ou de loin à la mobilité durable et aux problématiques du transport.

## **Une vision globale de développement territorial**

Pour la CSN, la politique de mobilité durable représente une opportunité, un outil collectif dont nous pouvons nous doter pour assurer un aménagement et une occupation de territoire de la façon la plus constructive possible. Pour ce faire, la politique doit intégrer des considérations sur les besoins de chacun des territoires et repenser les rapports entre eux, dans un contexte où de nouvelles dynamiques spatiotemporelles ont émergé et mené à des formes territoriales nouvelles.

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 sur le 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.

Pour nous, 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 circuits comme les filières énergétiques et industrielles. En même temps, ces choix déterminent fortement notre mode d'occupation et d'aménagement du territoire.

Si nous sommes satisfaits des orientations générales proposées dans le document de consultation, nous sommes cependant préoccupés par quelques omissions concernant des enjeux que nous jugeons fondamentaux. Nous sommes d'avis que le MTQ devrait référer explicitement à la Loi sur le développement durable du Québec, dont les 16 principes constituent un cadre de référence essentiel à toute politique publique<sup>1</sup>. Nous croyons que la référence explicite à cette loi est importante, notamment pour renforcer son autorité dans des dossiers comme celui de la fracturation pour

---

<sup>1</sup> À cet égard, les problèmes de cohérence inquiètent la CSN. Nous nous expliquons mal comment le gouvernement (MTQ) peut prétendre vouloir se doter d'une politique de mobilité durable axée sur le développement de technologies et d'énergies propres et, en parallèle, autoriser les forages avec fracturation sur l'île d'Anticosti avant même que ne soit menée l'évaluation environnementale de cette filière (ministère du Développement durable et de l'Environnement. Pour un rappel des missions, valeurs et vision de ce ministère, voir : <http://www.mddefp.gouv.qc.ca/ministere/inter.htm>).

l'exploitation pétrolière et l'Accord de libre-échange Canada-Union Européenne (AECG) en cours de discussion<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> La CSN s'inquiète du fait que l'AECG, tel qu'il se profile actuellement, puisse laisser le gouvernement fédéral empiéter dans les compétences provinciales, entraînant des effets pervers sur le développement économique et durable du Québec comme la dérégulation des monopoles d'État, en l'occurrence Hydro-Québec et le marché de l'hydroélectricité. Voir RQIC. *Document confidentiel AÉCG : Le Canada procède à une vente de feu, et le Québec laisse faire*, 12 juin 2013. En ligne : <http://rqic.alternatives.ca/spip.php?article106>.

## **L'aménagement du territoire et les transports**

La CSN est heureuse de constater que le MTQ s'engage dans le sens d'une politique durable, qui assure une efficacité sur le plan économique tout en respectant l'environnement et l'équité entre les individus. Elle se réjouit de savoir que la future politique « s'appuiera sur une nouvelle manière d'envisager les liens qui unissent l'aménagement du territoire et le développement de notre système de transport » et comporte comme objectif de « maîtriser la mobilité, c'est-à-dire d'agir sur ses caractéristiques en faisant appel à différents champs d'intervention, notamment celui lié à l'aménagement du territoire et à l'urbanisme, afin d'assurer que cette mobilité soit durable ».

Cette orientation en faveur du développement du transport en commun, de la réduction des distances parcourues en voiture et de la limitation de l'étalement urbain représente un net progrès. L'ajout de la capacité routière, préconisé par certains, ne constitue effectivement pas la solution à ces problèmes. Depuis plusieurs années déjà, la CSN invite plutôt à un virage radical en faveur du transport en commun.

Au cours des cinq dernières décennies, l'évolution des déplacements urbains a été marquée par une tendance lourde à la faveur de la prolifération de l'automobile et de tout ce que cela implique : étalement urbain, accentuation des problèmes de congestion, dégradation du cadre et de la qualité de vie (pollutions sonore et visuelle), « bitumisation » de l'espace, hausse spectaculaire de la consommation d'énergie, allongement des distances parcourues et des temps de parcours, etc. La CSN croit qu'un tel aménagement urbain appartient au paradigme industriel du 20<sup>e</sup> siècle et doit être revu.

Dans les régions, les enjeux se posent de façon différente. Il n'est pas possible d'espérer réduire les distances parcourues en automobile dans les mêmes proportions que dans les agglomérations urbaines. Certaines régions plus éloignées n'ont pas le même éventail de choix et doivent s'en remettre en grande partie au réseau routier et au transport par automobile. La longueur des distances et la faible densité de population font en sorte que des systèmes de transport en commun de qualité s'avèrent très chers et que les services sont souvent insuffisants dans certaines petites agglomérations. Cela pose entre autres le problème de la mobilité des personnes sans voitures (adolescents, personnes âgées, personnes handicapées et à mobilité réduite, etc.).

Dans les grandes agglomérations comme dans les régions périphériques, les enjeux de transport dans la perspective de l'aménagement du territoire posent des défis de taille à l'ensemble de la société québécoise. C'est pourquoi la CSN appuie les propositions du MTQ visant à :

- améliorer et développer les services de transport en commun;

- augmenter de manière importante l'offre de service et faire en sorte que cette nouvelle offre réponde bien aux besoins et aux attentes des usagers;
- s'assurer que le développement et la consolidation des quartiers favorisent l'utilisation des transports en commun par une densité plus élevée, une plus grande diversité des fonctions à l'intérieur des quartiers et des aménagements conviviaux qui encouragent la collectivité à délaissier la voiture au profit du transport actif et du transport collectif;
- développer le covoiturage et l'autopartage.

Nous appuyons les actions identifiées pour remédier à la situation dans le cadre d'une approche intégrée de la planification, du développement et de la gestion du système de transport. Nous croyons également nécessaire que la nouvelle politique soit mise en place de façon à mobiliser tous les acteurs et placer l'utilisateur au cœur des préoccupations.

## **La gouvernance et le financement**

La CSN partage les préoccupations du MTQ en matière de gouvernance et de financement. Les problèmes de cohésion appellent des solutions urgentes au dysfonctionnement du système de transport et de l'aménagement du territoire. Nous rejoignons le ministère sur ces questions, mais déplorons en contrepartie le fait que la gouvernance ne comporte pas de dimension multipartite – élargie à la société civile – et ne soit pas abordée dans la perspective de grands projets d'aménagement nationaux. Elle s'en trouve pratiquement réduite, dans le document de consultation, à des questions de compétences, de gestion d'entreprises et de société de transport et de financement.

### **La gouvernance : problèmes de cohérence et impacts sur les services**

Le MTQ a bien cerné une partie du contexte et des enjeux. En effet, la tendance à l'étalement urbain a été constatée ces dernières années alors que des problèmes de cohérence entre les différents intervenants ont entraîné des effets négatifs sur les usagers et des délais importants dans la réalisation des projets. À Montréal, ce problème est particulièrement aigu, alors qu'un total de 16 organismes gère le transport en commun.

La CSN encourage le gouvernement à trouver des solutions viables à ces problèmes de gouvernance, sans quoi les mesures envisagées dans la politique ne pourront s'opérationnaliser de façon effective. La multiplication des compétences et des services et le fait que plusieurs intervenants soient responsables d'éléments clés du système de transport mènent à des contradictions, des dédoublements de travail et parfois à la mise en concurrence des différentes entités au détriment de la concertation, de la cohésion et d'une vision globale. Il faut que cesse ce travail en silo.

Nous constatons qu'il y a également des problèmes de gouvernance sur le plan des juridictions entre le fédéral et le provincial qui posent des défis, notamment sur le plan des ponts (péages, partenariats public-privé (PPP), etc.). Cela induit un manque de cohérence, entre autres en termes de financement, et peut mener à des choix s'avérant dommageables pour les citoyennes et les citoyens.

### *La gouvernance démocratique : un élément fondamental d'une politique durable*

Nous sommes d'avis que la conception de la gouvernance devrait s'étendre à des questions de participation, de concertation et de débat public impliquant des organisations représentatives de tous les secteurs sociaux. La question de la gouvernance est au cœur des enjeux de la mobilité durable. Le MTQ doit adopter une

conception de la gouvernance qui soit plus démocratique, par opposition à celle plus strictement technocratique et importée du modèle de gestion de l'entreprise privée qui semble prévaloir dans le document de consultation.

À ce titre, la CSN s'explique mal la stratégie pour la présente consultation publique menée par le MTQ. Alors qu'il entend placer les usagers au cœur des préoccupations, les groupes de la société civile autres que les compagnies de transport privées n'ont pas été conviés aux journées de consultation du mois de mai 2013. De plus, le délai pour la présentation des mémoires est extrêmement court. Nous considérons cette consultation comme une première étape et nous croyons essentiel que le gouvernement procède à une seconde consultation avant l'adoption de la future politique.

Au nombre des dimensions qui nous semblent manquer au document de consultation, on compte les enjeux de transparence et de responsabilité, plus spécifiquement les problèmes endémiques de collusion et de corruption qui pourrissent le système, particulièrement au niveau municipal, faisant exploser les coûts des projets d'infrastructures et alimentant le cynisme chez les citoyennes et les citoyens. Les projets de transport doivent absolument échapper à de telles pratiques illicites et nuisibles dont les contribuables et usagers assument la facture. Elles ont entraîné de mauvaises pratiques auxquelles les municipalités concernées, comme Montréal et Laval, doivent remédier. Cette situation inacceptable constitue un frein majeur au développement de projets durables.

Le MTQ n'aborde pas la question des PPP dans le document de consultation, ce que nous entrevoyons comme étant de bon augure, mais il importe cependant, selon nous, de spécifier explicitement l'exclusion du recours à ce mode de financement, de propriété, de gestion et d'exploitation des infrastructures et des services publics. La CSN s'est toujours vivement opposée à la privatisation et en particulier au développement des PPP. Les expériences de projets en PPP mis de l'avant au Québec au cours des dernières années n'ont fait que renforcer cette position<sup>3</sup>. C'est pourquoi la CSN croit qu'il est tout à fait injustifiable que le gouvernement fédéral ait recours à un PPP pour le nouveau pont Champlain.

---

<sup>3</sup> Un à un, ces projets ont démontré que les PPP ne réduisent pas les coûts, ne permettent pas le partage ou le transfert de risques au secteur privé et ne favorisent pas la concurrence. De plus, ils contreviennent à la gouvernance démocratique, réduisent la latitude pour adapter le projet en cours de route et diminuent l'emploi et les conditions de travail.

## **Le financement : des besoins criants pour le transport en commun**

Depuis longtemps, la CSN considère que le transport en commun est l'un des principaux enjeux du développement. Il est directement lié à ceux de l'environnement, de l'aménagement du territoire et du développement économique. Nous dénonçons depuis plusieurs années le sous-investissement chronique et revendiquons une hausse du financement, sans quoi un véritable virage en faveur du transport collectif ne peut être possible.

L'idée générale qui traverse nos positions est conséquente avec notre conception du développement durable : le financement doit être équitable et profitable pour l'ensemble de la population et s'effectuer prioritairement dans des projets et domaines qui favorisent le développement de technologies et de moyens écologiques tout en favorisant l'économie du Québec.

Certes, le développement du transport en commun et son exploitation entraînent des coûts substantiels, mais le transport collectif engendre aussi des bénéfices économiques importants. Ces principaux avantages, qui sont de plus en plus largement reconnus, sont :

- la création d'emplois et la génération de valeur ajoutée;
- la réduction du coût unitaire des déplacements des personnes et l'augmentation du pouvoir d'achat des usagers;
- la diminution de la congestion routière;
- l'accroissement de l'efficacité du marché du travail et de la consommation;
- l'atténuation des conséquences néfastes du transport des personnes en automobile solo (pollution, accidents, consommation d'énergie et gaspillage de l'espace public).

De récentes études ont démontré qu'une dépense en transport en commun créait au Québec 2,8 fois plus d'emplois et 2,6 fois plus de valeur ajoutée que la même dépense en automobile. Une dépense de 100 millions de dollars dans le réseau amène la création de 989 emplois, en plus de générer 74 millions de dollars en valeur ajoutée et de rapporter 23 millions de dollars en taxes et redevances. De plus, le contenu québécois associé aux dépenses des sociétés de transport se situe entre 65 et 76 %. « En 2009, les neuf principales sociétés de transport collectif ont d'ailleurs généré près de 19 000 emplois directs et indirects et injecté plus de 1,8 milliard de dollars dans l'économie québécoise, pour une valeur ajoutée évaluée à 1,4 milliard de dollars<sup>4</sup> ».

Cependant, chercher le financement additionnel requis pour le transport en commun nécessite une vision globale des investissements nécessaires à la poursuite d'une

---

<sup>4</sup> TRANSIT. *Quand le sous-financement des systèmes de transport menace l'économie du Québec*, document d'analyse en appui à la création de TRANSIT, août 2011, p. 3.

politique sur la mobilité. La CSN est consciente que le sous-investissement dans l'entretien du réseau autoroutier fait en sorte qu'il est également nécessaire d'investir rapidement pour la conservation et la modernisation du patrimoine routier. Toutefois, nous tenons à réaffirmer notre opposition au développement d'infrastructures supplémentaires.

Nous considérons que les deux paliers supérieurs de gouvernement devraient augmenter leur contribution au financement de l'exploitation du transport en commun. Toutefois, nous pensons qu'en complémentarité, certaines sources régionales de financement pourraient être bonifiées ou envisagées.

Dans un mémoire déposé à la Commission du transport en commun de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), en avril 2012, la CSN s'est prononcée en faveur d'une plus grande contribution des fonds consolidés du revenu provincial et fédéral, qui sont alimentés en partie selon un principe de progressivité en fonction du revenu des ménages et des entreprises. Nous avons aussi appuyé l'idée de modifier la répartition des budgets du Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT) de manière à rehausser la part versée au transport en commun à 30 % et diminuer celle versée au réseau routier à 70 %. Nous étions d'accord également pour une augmentation des budgets du Fonds vert alloués au transport en commun, afin qu'ils soient augmentés au même rythme que les revenus. Nous avons aussi suggéré que, dans une perspective régionale du transport en commun, le territoire d'imposition des droits d'immatriculation pourrait aussi être élargi au territoire de la CMM ou de l'AMT<sup>5</sup>.

Nous évaluons que, pour la Région métropolitaine de Montréal, la mise en œuvre du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) nécessiterait des efforts financiers importants pour moderniser et développer l'offre des services en transport en commun. Elle se positionnait contre la hausse de la contribution des usagers, qui assument déjà une grande partie du financement, les nombreuses augmentations des dernières années ayant eu des effets négatifs sur l'accessibilité du transport en commun, particulièrement pour les familles à faible revenu qui composent une grande partie des usagers. Nous y proposons également, entre autres :

1. L'augmentation de la taxe sur l'essence, qui pourrait être une avenue à considérer à court terme pour financer une partie du manque à gagner pour l'exploitation du transport en commun<sup>6</sup>;
2. La plus grande mise à contribution des employeurs dans le financement du transport en commun dont ils retirent des bénéfices économiques<sup>7</sup>.

---

<sup>5</sup> CSN. *Mémoire sur le financement du transport en commun dans le Grand Montréal*, présenté à la Commission du transport de la Communauté métropolitaine de Montréal, 23 avril 2012, p. 13.

<sup>6</sup>Ceci dans une perspective de pollueur payeur où l'on exige de l'automobiliste des frais pour couvrir les externalités négatives dues à l'utilisation de son véhicule. Les revenus récoltés doivent être investis dans le transport en commun dans une perspective de développement durable.

Sur la base des propositions que nous avons faites, nous trouvons très encourageant que le MTQ s'engage, dans la nouvelle politique, à hausser la part des investissements qui sera consacrée au transport en commun dans le Plan québécois des infrastructures, à revoir certains éléments du cadre financier pour répondre aux enjeux et aux défis évoqués précédemment et le rendre mieux intégré et plus efficient, et à traiter tous les partenaires d'une manière équitable et tous les modes de transport collectif d'une manière similaire.

---

<sup>7</sup> L'imposition d'une taxe sur la masse salariale similaire au « versement transport » existant à Paris pourrait être envisagée.

## L'électrification des transports

La CSN appuie la volonté du MTQ de favoriser l'électrification des transports. En effet, cela constitue une voie stratégique et intelligente dans l'atteinte des objectifs en matière de réduction des gaz à effet de serre (GES), d'indépendance énergétique, d'aménagement du territoire et de développement durable. Il s'agit également, comme nous l'avons soulevé, d'une avenue structurante pour l'économie québécoise, en ce qu'elle permettrait d'améliorer l'efficacité de la mobilité, tout en stimulant l'activité économique, en créant de l'emploi et en développant les industries de pointe durables au Québec, sans compter ses impacts positifs sur la balance commerciale et l'ensemble des retombées économiques qu'elle engendrerait sur les autres secteurs d'activité, incluant la santé.

La CSN est enthousiaste à l'idée que le ministère de l'Environnement entreprenne sous peu une consultation plus large sur la politique énergétique du Québec, dans le dessein de conduire le Québec sur la voie de l'indépendance énergétique et de l'atteinte des objectifs du Plan d'action 2013–2020 sur les changements climatiques (PACC 2020), relatifs à l'émission des GES.

Toutefois, nous déplorons le fait que le document de consultation fasse si peu de cas du transport en commun, qui est pourtant central dans le projet d'électrification des transports. Il y est simplement dit que « l'électrification des transports tant collectifs qu'individuels sera le prochain grand chantier économique et industriel auquel collectivement nous nous affairons ». Le document reste également muet sur le projet de monorail haute vitesse mis de l'avant notamment par l'IRÉC et le Réseau des ingénieurs du Québec et sur les projets d'électrification des transports qui sont en cours ou ont été présentés : projet-pilote des autobus de Laval, électrification progressive du réseau de trains de banlieue, électrification du réseau de surface, autobus hybrides et biberonnés, trolleybus, tramway de la Ville de Québec, etc<sup>8</sup>.

La ministre des Ressources naturelles s'était par ailleurs montrée ouverte à l'idée du projet de monorail, dans le cadre des discussions sur le déclassement de Gentilly-2<sup>9</sup>. La CSN est d'avis qu'un projet national d'une telle envergure devrait être inclus dans la politique de mobilité durable.

Selon un rapport de l'IRÉC, l'ensemble des projets d'électrification des transports, s'ils étaient menés sous la même corvée, requerrait un investissement d'environ 7 milliards de dollars. Si la somme peut paraître colossale, le projet créerait en contrepartie quelque 50 000 emplois dans le secteur manufacturier et 70 % des investissements

---

<sup>8</sup> Voir AQTR. *Transport et énergie renouvelable*, Routes et transports, vol. 40, no 1, printemps 2011.

<sup>9</sup> « Il y a tout un intérêt pour créer l'électrification des transports, et le projet de monorail doit être étudié dans cette optique-là... Ça pourra également s'inscrire [dans] la nouvelle politique énergétique pour le Québec », avait affirmé publiquement Martine Ouellet. Voir NADEAU, J. Commission sur le déclassement de Gentilly-2. *Du nucléaire au monorail électrique?* Le Devoir, 31 janvier 2013.

circuleraient dans l'économie du Québec. La création d'un réseau de monorail haute vitesse qui relierait Montréal à toutes les capitales régionales représenterait, pour sa part, un investissement de 15 milliards de dollars, mais un projet d'une telle ampleur créerait 100 000 emplois<sup>10</sup>.

Le Réseau des ingénieurs du Québec arrive aux mêmes constats : « En plus de réduire les fuites de capitaux pour acheter du pétrole à l'étranger, on pourrait stimuler notre économie en soutenant une filière industrielle québécoise des véhicules à motorisation électrique et une autre filière industrielle des biocarburants de deuxième génération »<sup>11</sup>. Nature Québec s'est aussi prononcé en faveur du projet, en proposant de maintenir le cap sur la recherche pour l'électrification des transports et pour une société plus écologiquement viable plutôt que de s'enliser dans des projets polluants comme le gaz de schiste et les pétroles sales<sup>12</sup>.

### **Emploi et expertise**

Une dimension fondamentale de l'électrification des transports est celle de l'expertise et de l'emploi. Comme nous en avons fait état, la viabilité économique des projets de transport repose sur ses retombées en termes d'emplois et de stimulation du tissu industriel du Québec. La formation, l'emploi, la recherche et développement font donc partie intégrante d'une vision du développement durable. Les travailleuses et les travailleurs du secteur du transport, dont plusieurs sont représentés par la CSN, font partie des principales forces qui mettront en place ces nouveaux projets. Celles et ceux qui occupent des postes de mécaniciens, opérateurs, chauffeurs, ingénieurs, techniciens, scientifiques, etc. participeront tous à la création et à la construction de ces infrastructures et à l'opérationnalisation du réseau de transport, contribuant ainsi à renforcer notre avantage compétitif<sup>13</sup>.

Une grande partie d'entre elles et eux seront touchés par les changements qui s'en viennent. Le gouvernement doit investir dans les ressources humaines, afin que ces

---

<sup>10</sup> Présentation de Robert Laplante, Colloque CSN sur le développement territorial, 6 février 2013. Il ajoute que des dépenses de 40 milliards de dollars sont prévues dans la voirie au cours des 20 prochaines années. Il en découle donc que le choix de l'électrification des transports se pose comme étant beaucoup plus logique que celui du pétrole. Au sujet de la biénergie, il précise qu'il s'agit d'une technologie mature, dont nous pourrions déjà bénéficier, notamment à l'usine Des Bailleurs, qui est la troisième plus grosse en Amérique du Nord et qui est actuellement sous-utilisée. « On pourrait transformer cette source de dépenses en source de revenu en installant un gros bioréacteur sur le site et transformer les dépenses en traitement des eaux usées en investissement qui produit du gaz que nous pourrions utiliser pour alimenter la flotte d'autobus ».

<sup>11</sup> Réseau des ingénieurs du Québec, op. cit. p. 5.

<sup>12</sup> Présentation de Christian Simard, Colloque CSN sur le développement territorial, 5 février 2013.

<sup>13</sup> Le Réseau des ingénieurs du Québec abonde dans le même sens et soutient que « ceux qui auront à travailler avec les nouvelles technologies de transports avancés vont nécessiter des formations, et il faut penser à les organiser. On doit penser à la formation des chercheurs et ingénieurs, des techniciens en véhicules automobiles aussi bien que des intervenants en cas d'urgence, pour qu'ils puissent effectuer leur travail en toute sécurité (haut voltage) » (op. cit. p. 9).

personnes et celles qui seront formées aient les opportunités d'y participer activement et de développer leurs compétences professionnelles et non pas d'être dépassées par les technologies et l'évolution des systèmes de transport.

## Le transport régional, rural et interurbain

Les territoires connaissent toutes sortes de dynamiques qui sont constitutives de leur équilibre, de leur vitalité interne et de leur intégration à un tout national et à des espaces régionaux et continentaux plus larges. Ces dynamiques structurent un ensemble d'interrelations qui s'inscrivent également dans une logique d'inégalités et de rapport de force entre les territoires et au sein des territoires. On compte entre autres les inégalités d'accès, qui conditionnent notre conception de l'éloignement et contribuent à l'instauration d'une logique centre/périphéries qui pose des défis de taille aux communautés, aux entreprises, aux divers groupes de la société civile et aux pouvoirs publics.

Pour la CSN, une politique de mobilité durable doit prendre en compte ces disparités, ces déséquilibres et tenter d'y remédier, en faisant rimer augmentation de l'offre, financement adéquat, développement d'infrastructures, opportunités économiques et accès aux services et activités sociales et culturelles avec développement territorial durable et équilibré<sup>14</sup>. Par exemple, de nouveaux modes de desserte de services de transport en commun pourraient être envisagés dans les régions et municipalités où la faiblesse de l'offre occasionne des problèmes d'accessibilité et d'intégration, et cela en tenant compte de leurs besoins et ressources spécifiques.

Dans cette perspective développementale, la question du transport devient névralgique. Elle devient aussi une occasion de penser collectivement la mobilité durable et d'entamer un chantier d'action national constructif et rassembleur. Il est nécessaire que les politiques de transport concernant les régions et les territoires plus éloignés des grandes agglomérations fassent partie d'un schéma global visant à renforcer leur intégration aux divers circuits économiques et sociaux qui structurent la société québécoise. Nous sommes déçus que le document de consultation ne comprenne pas de grands projets nationaux d'infrastructures de transport collectif reliant les différentes régions entre elles. Ce sont pourtant de vastes projets d'envergure nationale qui ont donné au Québec son envol dans les années 1960 et qui ont été au cœur de la modernisation et de la construction nationale dans la plupart des pays du monde.

Nous déplorons aussi qu'aucun lien ne soit établi entre transport, exploitation des ressources et structure économique et industrielle du Québec, en regard de la complémentarité des activités économiques et sociales des territoires. Nous estimons

---

<sup>14</sup> Van Schendel souligne que « plus qu'un clivage entre Montréal et les régions, entre la ville et la campagne, entre le centre et la périphérie, c'est une mosaïque de situations que l'on constate, avec des corridors d'inégalités qui traversent le Québec et qui recoupent autant les territoires que les segments de la population (selon l'âge, la profession, la formation, le genre, etc.). Ces inégalités sont globales : non seulement le taux d'emploi ou le revenu, mais aussi l'accès aux services, aux espaces verts, aux transports. Cette dynamique s'observe partout à travers le monde : tant entre pays qu'au sein des pays ». Voir VAN SCHENDEL, V., *Territoire et développement : une histoire d'action collective*, publié par l'Économie autrement, non daté, p. 2. En ligne : <http://www.economieautrement.org/spip.php?article202>.

que ces liens sont fondamentaux pour renforcer l'interdépendance entre les territoires et la structuration d'un marché intérieur fort. À ce titre, ils doivent faire partie intégrante de la Politique de mobilité durable du gouvernement.

Nous sommes en faveur du développement d'une logique économique de circuit court, lorsque cela est possible, afin de favoriser cette synergie entre les pôles d'activité et d'encourager la transformation des matières premières et le développement de l'emploi au Québec, tout en réduisant notre déficit dans la balance commerciale et en améliorant notre bilan carbone. La question du développement nordique, par exemple, est profondément imbriquée dans ces enjeux de transport, dans une optique de réduction des déséquilibres et des inégalités territoriales. Or, elle brille par son absence dans le document du MTQ.

Au nombre des problématiques entourant les enjeux de transport régional, rural et interurbain, on compte la question de la décentralisation. Nous nous sommes plusieurs fois prononcés en faveur d'une décentralisation démocratique et équilibrée, axée sur le développement endogène des territoires et des régions et intégrée à un schéma de cohésion nationale assumée par le gouvernement du Québec – et par le gouvernement fédéral – qui doivent rester fortement engagés dans les limites de leurs compétences. Nous saluons donc le fait que le MTQ conçoive également que la décentralisation et le renforcement du leadership régional sont des éléments clés du développement du transport collectif régional et que le milieu local est le mieux placé pour évaluer les besoins de mobilité de sa population et trouver les solutions pour y répondre.

### **Le développement nordique**

La CSN insiste pour que la question du transport dans le développement nordique soit incluse et débattue dans le cadre de la présente consultation publique. Si le gouvernement entend réellement se doter d'une vision intégrée et globale du développement durable et que la politique de mobilité durable que souhaite élaborer le MTQ s'inscrit dans cette vision, la question du développement nordique est incontournable. Le MTQ prétend d'ailleurs vouloir arrimer sa politique à une éventuelle politique énergétique. Nous croyons qu'elle devrait aussi s'arrimer à une éventuelle politique industrielle dont devrait se doter le gouvernement.

Ces choix concernant le développement nordique renvoient aussi à la question de la gouvernance, une autre question que le MTQ n'a pas suffisamment développée. Le *Nord pour tous* doit se distinguer clairement du Plan Nord du gouvernement précédent, notamment sur la question du transport, qui doit être développé dans l'optique du développement durable et structurant pour l'économie québécoise. Sur la question du financement, la CSN soutient que, de façon générale, lorsque les infrastructures de transport visent à améliorer directement le développement socioéconomique des communautés et qu'elles constituent un service public, il devrait être entièrement

public (provincial et fédéral). De la même façon, le financement des infrastructures servant principalement aux entreprises privées doit être assumé par ces dernières.

Nous insistons également pour que les infrastructures de transport soient aménagées et opérées dans le respect des communautés avoisinantes. Le critère économique ne peut être le seul facteur dans la détermination des projets d'accès aux territoires si nous voulons nous assurer que le bien-être des communautés soit au cœur du développement nordique. Nous invitons aussi le gouvernement à la plus grande vigilance, à la lumière des récentes allégations de collusion, de dépassement des coûts, d'appels d'offres tronqués et de corruption dans le secteur de la construction.

Pour ces raisons, nous réitérons nos demandes au gouvernement de mettre en place une évaluation environnementale stratégique du secteur des transports et de procéder à une large consultation publique portant sur l'ensemble des enjeux liés au développement nordique.

## **Le transport adapté aux besoins des personnes handicapées et à mobilité réduite**

La CSN estime que la question du transport adapté est importante et ne doit pas être négligée. Les divers services de transport en commun et adapté doivent être aménagés de façon à accommoder convenablement les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite, au nombre desquelles on compte les personnes âgées, les personnes ayant une incapacité temporaire, les femmes enceintes et les parents se déplaçant avec de jeunes enfants. Cela s'inscrit dans l'optique de l'accessibilité universelle au transport collectif. Les changements démographiques que connaissent les sociétés occidentales comme celle du Québec, particulièrement le vieillissement de la population, font en sorte que les besoins vont en s'accroissant. Cette situation appelle une recherche de solutions et un financement soutenu alloué à l'adaptation des transports.

On constate des disparités importantes entre les milieux ruraux et urbains. Si les besoins sont beaucoup plus grands en milieu urbain, les services de transport collectif et adapté y sont généralement plus accessibles. En milieu rural, c'est moins souvent le cas, souvent parce que « les besoins de déplacements des personnes handicapées vont au-delà du territoire des organismes de transport adapté sur lesquels sont planifiés, gérés et financés les services de transport adapté ». Le MTQ relève aussi la question de l'absence d'une instance de coordination à l'échelle régionale et conséquemment, d'une vision d'ensemble des besoins dans la région ne favorisant ni la complémentarité ni l'optimisation des ressources en place.

Nous sommes satisfaits des orientations proposées dans le document de consultation, qui viseront à assurer une plus grande mobilité des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite, quel que soit leur territoire de résidence. Les moyens envisagés nous paraissent aussi appropriés, soit :

- le maintien d'une aide financière gouvernementale importante;
- une organisation des services qui répond aux besoins des usagers;
- une plus grande adaptation des services de transport en commun, des services de transport par taxi et des services de transport par autocar.

Il nous apparaît aussi que les infrastructures devraient être mieux pourvues en escaliers roulants et en ascenseurs, des installations qui favorisent grandement l'accessibilité et la mobilité au sein des infrastructures de transport en commun. Le réseau de métro de la Société de transport de Montréal (STM), par exemple, comporte des lacunes importantes à cet égard. Il faudrait voir à ce que toutes les nouvelles infrastructures soient mieux adaptées et dotées d'un plus grand nombre de ce type d'installations. Les femmes enceintes et parents voyageant avec de jeunes enfants – qui empruntent souvent le réseau seuls – entre autres, en bénéficieraient grandement.

## Conclusion

La CSN est heureuse de participer à cette consultation publique et espère contribuer de façon positive à l'élaboration de la politique de mobilité durable dont souhaite se doter le MTQ. Les choix que nous faisons en matière de transport ont des répercussions profondes sur notre environnement et doivent s'inscrire dans cette optique de développement holiste et globale. Ils constituent également des enjeux majeurs en termes d'occupation et d'aménagement du territoire.

Nous avons réitéré la nécessité d'adopter un modèle de développement durable pour le Québec, qui doit assurer prospérité économique, emplois de qualité, redistribution équitable des richesses, respect de l'environnement, imputabilité des dirigeants, des dirigeants et des institutions publiques ainsi que responsabilité sociale des entreprises.

Devant l'urgence écologique face à laquelle nous sommes placés, nous croyons que les gouvernements n'ont plus d'autre choix que de prendre des mesures visant à changer de façon drastique les politiques publiques, particulièrement en matière de transport. Par conséquent, nous sommes satisfaits des orientations globales contenues dans le document de consultation, qui accordent une priorité à l'atteinte de l'indépendance énergétique et à la réduction des émissions de GES. Nous insistons sur l'importance de la mise en place de moyens concrets et contraignants pour l'atteinte des objectifs, dans l'esprit du Plan d'action 2013–2020 sur les changements climatiques (PACC 2020). Nous trouvons encourageant que le gouvernement ait comme objectif de privilégier le développement des infrastructures de transport en commun et de transport actif et de s'assurer de remédier aux problèmes de financement et de gouvernance.

La CSN appuie donc le MTQ dans sa volonté de développer les services de transport, de voir à l'amélioration de l'offre de services, de chercher plus de cohérence et de concertation dans les régions métropolitaines et périphériques tout en répondant de façon optimale aux besoins des usagers et en respectant une équité entre les individus.

La volonté du MTQ d'articuler sa politique de mobilité durable à l'ensemble des autres politiques et plans d'action gouvernementaux nous apparaît comme étant essentielle. Une vision cohérente est en effet indispensable à une véritable politique globale et intégrée. Nous avons toutefois émis plusieurs réserves quant à la recherche réelle d'une action cohérente et concertée de la part du gouvernement.

**EN RÉSUMÉ, LA CSN :**

- Est heureuse que le ministère des Transports du Québec souhaite adopter une politique de mobilité durable plaçant l'utilisateur au cœur de ses préoccupations et qu'il ait convié les citoyennes, les citoyens et les organisations à une période de consultation publique.
- Accueille de façon favorable la volonté du ministère des Transports du Québec de privilégier le développement du transport en commun au détriment de l'automobile et du réseau routier.
- Trouve encourageant que la politique engage le Québec dans la voie de l'indépendance énergétique et de la réduction de la dépendance au pétrole, notamment par l'augmentation du financement du transport en commun et par l'électrification des transports.
- Partage l'idée de la nécessité de s'attaquer aux problèmes de gouvernance et de financement du transport collectif, qui sont au cœur des dysfonctions du système.
- Souhaite que la conception de la gouvernance soit plus démocratique, pour inclure des mécanismes consultatifs et décisionnels représentatifs consacrant une place importante à tous les secteurs de la société et embrasser des questions et projets plus larges, d'envergure nationale.
- Estime que le projet de monorail électrique et les autres projets d'électrification des transports collectifs en cours (trains, tramways, autobus) constituent des voies de développement structurantes qui gagneraient à être discutées davantage.
- Est d'avis que de grands projets d'infrastructures de transport collectif doivent être envisagés pour stimuler les relations entre les territoires et améliorer la mobilité entre les grandes villes et les régions périphériques, permettant ainsi de réduire les désavantages économiques et sociaux liés à la grande superficie et à la faible densité de population du Québec.
- Croit que les arrimages de ces projets avec la structure industrielle et économique du Québec font partie d'une vision stratégique du développement dont la politique de mobilité durable peut constituer un élément clé.
- Porte une attention particulière aux questions de l'emploi et de la formation en lien avec les divers projets envisagés. Il s'agit d'aspects importants du développement qui sont voués à connaître des transformations substantielles. Nous croyons qu'elles nécessitent une réflexion et une stratégie d'intervention efficaces.
- Insiste sur le fait que le développement nordique est un enjeu majeur et très sensible du développement du Québec. Les questions des infrastructures, des moyens de transport et de l'accessibilité aux territoires concernés font partie de nos préoccupations. Le respect des communautés nordiques et de l'environnement et la viabilité économique pour l'ensemble de la société québécoise doivent guider l'ensemble du projet.