

le travail

Edition spéciale pour les syndicats
de Métropolitain Sud et
Métropolitain Provincial
Août 1976



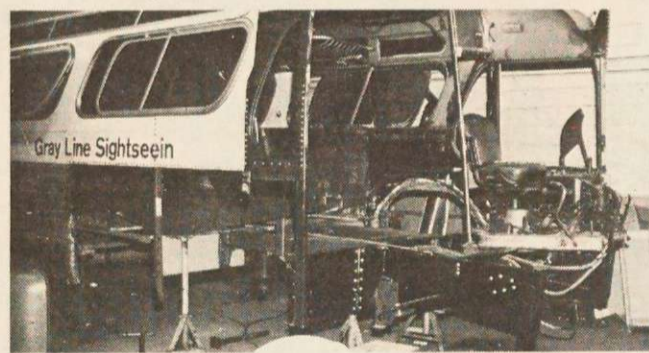
Saviez-vous que...

Au terminus Radisson, à certains moments de la journée, les chauffeurs n'ont que trois minutes entre l'arrivée et le nouveau départ. Trois minutes pour faire descendre les passagers, compter les billets, se rapporter au centre de contrôle, aller aux toilettes, ramasser les colis, faire monter les nouveaux passagers, poinçonner leurs billets et repartir. Et comme on peut le constater sur la photo ci-contre, ça prend pas loin de trois minutes simplement pour faire monter les passagers, qui font les frais de ces retards.



Saviez-vous que...

Le 20 mai dernier l'autobus numéro 7284 a pris le champ sur le boulevard St-Francis à Châteauguay, parce qu'une roue s'est soudainement bloquée à cause des freins défectueux. Personne n'a été gravement blessé, mais que serait-il arrivé si l'accident était survenu sur le pont Mercier par exemple, ou encore sur le boulevard Salaberry qui longe la rivière Châteauguay? Le chauffeur précédent avait vainement signalé à la compagnie le mauvais fonctionnement des freins. **Ci-dessous**, on voit l'autobus en réparation après l'accident.



Saviez-vous que...

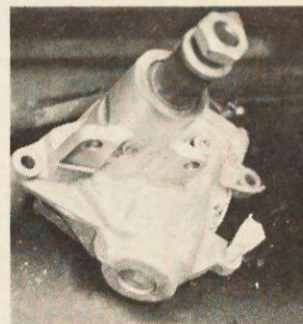
Le 24 mai dernier, au retour d'un voyage nolisé à Toronto, la conduite de l'autobus numéro M312 s'est défaite sur la route près de Cornwall. Le chauffeur, qui n'avait plus aucun contrôle, a quand même réussi à immobiliser l'autobus sans accident. Quelques jours plus tard, le premier juin, le même autobus s'est mis à valser sur la route, au cours d'un voyage à Québec; une barre de stabilisation de l'essieu avant s'était déboulonnée.

Saviez-vous que...

L'hiver dernier, l'autobus numéro M211, parti de Berthier à 10h.45 du soir en route vers Montréal, s'est brisé à trois reprises en l'espace de quelques semaines. La dernière fois, le feu a pris dans les fils électriques du moteur, et c'est un autre autobus de M.P.I. qui a ramassé les passagers. L'autobus défectueux, pour lequel plusieurs demandes de réparation avaient été faites, devait repartir pour Berthier à minuit et 25. Mais à 2h. de la nuit, les passagers attendaient encore au terminus, ne sachant ce qui arrivait. Voyant cela, un chauffeur qui attendait lui aussi pour retourner à son domicile, est allé chercher un autre autobus de son propre chef, et a fait en sorte que les passagers puissent se rendre à Berthier.

Saviez-vous que...

La boîte de conduite (ci-contre) de quatre autobus neufs portant les numéros M111, M112, M113 et M114 a dû être changée à la demande expresse du fabricant, General Motor. Il y avait un défaut dans l'acier, et les pièces cassaient.



Saviez-vous que...

Depuis le 9 juillet, et avant même l'autorisation de la Commission des transports, la compagnie Métropolitain Provincial a mis en vigueur des augmentations de tarif allant jusqu'à 60 et même 72.7 pour cent sur le circuit de l'est en direction de Berthier.

Mais saviez-vous aussi que...

Paul Desmarais, le grand patron de Power Corporation, qui est le plus important groupe financier au Canada avec un actif de sept milliards, détient à toute fin pratique le monopole du transport par autobus au Québec. Mais ce monopole a été bâti sur le dos des usagers et des employés, comme nous allons le voir dans ce journal. Les chauffeurs et employés de Métropolitain Sud, qui sont en grève depuis le 8 juillet, et les chauffeurs de Métropolitain Provincial, qui sont en lock out depuis le 24 juillet, luttent depuis huit ans contre les manoeuvres de Paul Desmarais qui empêchent le développement d'un véritable service de transport par autobus adapté aux besoins des travailleurs.

Un monopole bâti sur le dos des usagers

C'est en coupant le service sur les circuits moins achalandés (donc moins payants) et en se concentrant sur les circuits très payants que Paul Desmarais a bâti son monopole du transport par autobus en l'espace d'une dizaine d'années. Mais comme l'autobus est un service public réglementé par la Régie des transports (aujourd'hui Commission des transports), il a pris des précautions avant de couper le service pour ne pas risquer de perdre ses permis, tout en s'assurant d'obtenir des augmentations de tarifs substantielles.

En 1960, il achète l'ancienne compagnie de transport Provincial, qui sans être un monopole, constituait de loin le plus important réseau de transport par autobus au Québec. Ce réseau comprenait des routes très rentables, comme Montréal/Québec ou Montréal/Ottawa, qui compensaient les routes moins rentables comme la périphérie de Montréal. Dans l'ensemble, c'était un réseau payant, dont le taux moyen de profits a été évalué par la suite à 18 pour cent, de sorte que la Régie des transports n'accordait pas facilement de hausses de tarifs.

En 1964, Desmarais fractionne le réseau. Il crée la filiale Voyageur pour desservir les routes interurbaines très rentables, et la filiale Métropolitain Provincial pour desservir les routes locales moins rentables dans la périphérie de Montréal. En 1967, il crée deux autres filiales à même le territoire de Métropolitain Provincial, soit les Autobus Mille-Isles et Métropolitain Sud. Entretemps, il avait acheté divers concurrents qui furent par la suite intégrés à Voyageur, comme les Autobus Lemelin de Lévis, Québec Central, et Saguenay Provincial.

Pourquoi toutes ces opérations? Dans le but de transformer les filiales moins rentables en compagnies "autonomes", qui de ce fait, obtiennent ensuite facilement des hausses de tarifs. Et comme Desmarais garde le contrôle de ces compagnies "autonomes", les profits de son monopole s'en trouvent augmentés. La Régie des transports sait très bien de quelle manière il garde le contrôle mais elle laisse faire.

Pour convaincre l'opinion publique de la nécessité d'augmenter les tarifs, les compagnies "autonomes" gardent une image de "broche à foin", reflet de la supposée non-rentabilité, et quasiment de la charité faite aux usagers: autobus qui ont jusqu'à 20 ans d'âge, en mauvais état de fonctionnement, malpropres, qui sentent l'essence, où l'on gèle l'hiver. On réduit le service. Aux heures de pointe, au lieu de mettre deux autobus, on "pacte le monde debout" et ceux qui n'ont pas de place attendent le prochain départ. Quand il y en a un, car il est arrivé souvent, les samedi et dimanche soir surtout, que des passagers n'ayant pas trouvé place sur le dernier départ ont été recueillis par des chauffeurs qui, de leur propre chef, après leur journée de travail, sont allés chercher d'autres autobus pour les conduire à destination.



Au terminus Radisson dans l'est, il n'y a pas de salle d'attente pour les passagers, sauf les puissants courants d'air qui caractérisent les bouches de métro, particulièrement en hiver. Pas de toilettes non plus. Pas d'indications non plus, les non-habituels courant d'un autobus à

l'autre pour trouver le bon. Les billets sont vendus dans une tabagie minuscule où l'on se bouscule aux heures de pointe, dans la crainte de manquer l'autobus. On n'y vend que des billets simples; pas de carnets de 20 avec es-compte.

Exemples de réduction du service

A la fin de l'après-midi, il y avait auparavant un express et un local qui se rendaient à Sorel, plus un troisième autobus qui s'arrêtait à Verchères. L'express a été éliminé, de même que l'autobus de Verchères.

Auparavant, il y avait neuf départs par jour pour Berthier, à des heures assez pratiques pour les travailleurs de jour et de soir. A la fin de l'après-midi, il y avait deux départs doubles aux demi-heures, et le dernier était à minuit et 25. Depuis le 9 juillet, il ne reste plus que quatre départs, dont un seul départ simple à la fin de l'après-midi, et le dernier est à 9 h. 15. Il vaut la peine de comparer l'ancien et le nouvel horaire.

DEPARTS DE MONTREAL POUR BERTHIER

Avant	Maintenant
9.25 am	8.25 am
12.25 pm	1.55 pm
2.25	5.15 Départ simple
3.55	9.15
4.55 } Départs	
5.25 } doubles	
6.25	
8.25	
Minuit et 25	

Que fait le travailleur qui finit à 11 h. ou minuit, ou l'étudiant qui a des cours du soir? A noter qu'auparavant, le tarif Montréal/Berthier était de \$2.35 à partir du terminus Berry-Demontigny dans le centre-ville. Depuis que le nouvel horaire est en vigueur, le tarif est de \$2.25 mais le départ se fait du terminus Radisson dans l'est, de sorte qu'il faut ajouter 50 cents de métro.

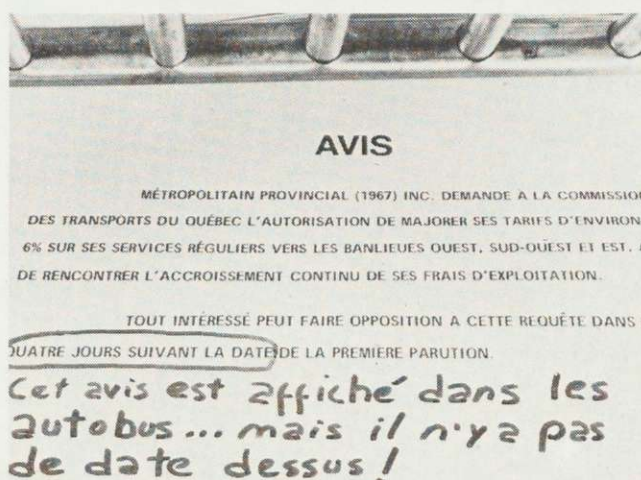


Pour garder l'image d'une compagnie non-rentable, rien de tel que de maintenir sur la route de vieux autobus en mauvais état de fonctionnement. Celui-ci date de 1958. Pourtant, les lois de l'impôt permettent aux compagnies l'amortissement accéléré, c'est-à-dire qu'elles peuvent grossir démesurément la réserve prise à même les profits pour remplacer l'équipement usé, et sur laquelle elles ne payent pas d'impôt. De sorte que les vieux autobus, qui sont amortis depuis plusieurs années, rapportent de l'argent "clair".

Exemples de hausses de tarifs

A partir du nouveau terminus Radisson, les tarifs ont été diminués de 5 à 20 cents selon la destination, mais il faut désormais ajouter 50 cents de métro, ce qui représente une hausse. Mais partout ailleurs sur le circuit de l'est, les tarifs ont été directement augmentés, et dans des proportions considérables. En voici des exemples:

- Lanoraie/Berthier de \$0.75 à \$1.20 (+60%)
- St-Sulpice/Lavaltrie de \$0.60 à \$1.00 (+66.6%)
- Bout de l'île à Repentigny les Bains de \$0.55 à \$0.95 (+72.7%)



Comment Paul Desmarais a gardé le contrôle de Métropolitain Sud et Métropolitain Provincial

C'est bien simple. Il s'agissait d'y penser, mais à la condition toutefois d'avoir beaucoup de poids sur le gouvernement et la Régie des transports. Après avoir préparé le terrain en fractionnant son réseau de transport en filiales très rentables et moins rentables, qu'il a regroupées sous une nouvelle compagnie appelée Entreprises transport provincial, il a fait créer des compagnies symboliques portant le même nom que les filiales moins rentables, en ajoutant simplement l'année 1967 à leur nom, à savoir:

Métropolitain Sud (1967)
Métropolitain Provincial (1967)
Autobus Mille Isles (1967)

Puis les Entreprises transport provincial ont vendu les filiales moins rentables aux compagnies symboliques du même nom, mais à des conditions qui leur permettaient d'en garder le contrôle absolu. Prenons le cas de Métropolitain Sud qui illustre les deux autres.

La vente s'est faite au montant de \$2,539,402. La compagnie symbolique a payé \$100 comptant et a émis des obligations pour la différence. Et c'est la compagnie vendeuse qui a acheté les obligations! Pour rembourser les obligations, la compagnie symbolique doit verser chaque mois 90 pour cent de ses profits nets, lesquels sont déterminés par des comptes choisis par les Entreprises transport provincial. Cette dernière a accès en tout temps aux livres de la compagnie symbolique, et de fait, elle surveille son fonctionnement quotidiennement.

C'est ainsi que légalement, et sous les yeux de la Régie des transports chargée de protéger l'intérêt public en ce domaine, trois compagnies devenaient "autonomes" tout en continuant de faire partie du monopole Desmarais. En plus de l'augmentation des tarifs et de la détérioration du service qui allait en découler, comme on l'a vu à la page précédente, cela avait pour effet d'affaiblir les syndicats, en les morcelant.

Tout cela empêche le développement d'une politique de transport adaptée aux besoins des travailleurs

"Il ne serait pas normal que les entreprises publiques de transport ne se contentent que des opérations déficitaires, laissant aux entreprises privées les opérations rentables. Car ce serait consacrer le principe inacceptable de supporter en quelque sorte les entreprises privées à même les deniers publics."

Ce passage d'un mémoire présenté conjointement au gouvernement en 1972 par la Commission de transport de la communauté urbaine de Montréal (CTCUM), la Commission de transport de la communauté urbaine de Québec (CTCUQ) et la Commission de transport de la Communauté régionale de l'Outaouais (CTCRO) résume bien ce qui est en train de se passer dans le transport par autobus. A l'épo-



"On est tanné de subventionner le transport de la Rive sud", peut-on lire sur une pancarte des grévistes de Métropolitain Sud à Longueuil. Car il n'y a pas seulement les usagers qui subventionnent le monopole Desmarais par un tarif plus élevé; les mauvaises conditions de travail et de salaire des employés sont une

autre forme de subvention. Mais pas d'employés pas d'autobus, et pas d'autobus pas de profits. C'est le langage que les grévistes veulent faire comprendre à leur véritable employeur, qui se cache derrière la compagnie-fantôme Métropolitain Sud.

Le tour de l'Ouest s'en vient

Depuis le prolongement du métro jusqu'aux Olympiques, le terminus du circuit de l'est a été transféré de Berry Demontigny à Radisson. Cela a occasionné des inconvénients majeurs et des hausses de tarifs aux usagers, comme on l'a vu à la page précédente. Mais le tour de l'Ouest s'en vient.

Quand le métro sera prolongé jusqu'à Ville LaSalle, le terminus sera transféré à la station Angrignon, ce qui va occasionner des inconvénients encore plus grands pour les usagers de Dorval, Pointe-Claire, Ste-Anne de Bellevue, Dorion, Vaudreuil, Chateauguay, Woodlands, Beauharnois, Valleyfield.

que, le ministre des transports, Bernard Pinard, avait catégoriquement refusé, au nom de la "saine concurrence", de garantir aux commissions de transport publiques une meilleure part des opérations rentables comme les voyages nolisés.

Mais n'est-il pas exorbitant de parler de concurrence quand nous sommes en face d'un monopole qui achève de faire disparaître tout ce qui existait comme compagnies concurrentes (sauf Murry Hill)? Et surtout n'est-il pas exorbitant de renforcer le pouvoir de ce monopole en confinant les commissions publiques dans les secteurs non rentables, pour ne laisser au monopole que les secteurs rentables?

Ainsi par exemple, les usagers de Métropolitain Sud paient un tarif local de 40 cents pour un service déficient, alors que les usagers de la Commission de transport de la Rive sud (CTCRS) ne paient que 35 cents. Mais si le gouvernement et la Régie des transports n'avaient pas permis à la division des lignes payantes et non payantes, la différence de cinq cents viendrait des profits du monopole Desmarais plutôt que de la poche des usagers, selon le principe que dans tout service public, les opérations payantes doivent compenser les non-payantes.

A cela le gouvernement a coutume de répondre qu'il subventionne les commissions de transport publiques. Mais il n'aurait pas à le faire si ces dernières n'assuraient que les services payants, comme les Entreprises transport provincial ou Murry Hill.

Les employés veulent négocier avec le vrai patron qui se cache derrière les compagnies fantômes

Le 30 juillet, les employés de Métropolitain Sud et de Métropolitain Provincial ont manifesté devant les bureaux des Entreprises Transport provincial au terminus Berry Demontigny, pour faire savoir à Paul Desmarais qu'ils n'acceptent plus de subventionner son monopole par des conditions de travail et de salaire inférieures, et qu'ils veulent négocier avec ceux qui ont des mandats. Par solidarité, les vendeurs de billets au terminus ont cessé le travail pendant la manifestation, et les chauffeurs de Voyageur ont respecté les lignes de piquetage tant qu'elles n'eurent pas été ouvertes par la police anti-émeute.

Les employés réclament des conditions de salaire comparables avec celles de la Commission de Transport de Laval, où les salaires sont supérieurs d'environ \$25 par semaine. A noter que la CTL a été formée à partir d'une autre compagnie fantôme du monopole Desmarais, les Autobus Mille-Isles. A l'époque, les conditions de salaire étaient à peu près les mêmes dans les trois compagnies. Les employés de garage de Métropolitain Sud demandent la parité avec le garage Bonaventure, une filiale "rentable" des Entreprises de transport provincial, et où les salaires sont de \$36 par semaine plus élevés.

Les employés demandent en outre que la journée normale de travail soit réduite de 9 à 8 heures, et la période de disponibilité de 11 heures et quart à 10 heures.

Et pour se prémunir contre le mauvais état des autobus, ils demandent la clause suivante: **"La compagnie prendra les mesures qui s'imposent pour la sécurité, la santé et le bien-être des employés. Plus précisément, les autobus seront entretenus de façon adéquate en ce qui a trait à la mécanique, et en hiver, ils seront chauffés d'une façon normale et convenable pour le confort des passagers et du chauffeur. En cas de mésentente entre les parties, le cas pourra être soumis à l'arbitrage."** Malgré les nombreuses situations où la vie des chauffeurs et des passagers a été mise en danger à cause de l'état des autobus, les compagnies refusaient encore cette clause en date du 6 août.

Le travail

Publié par la CSN
Produit par le service d'information
Photographies: Jean-Claude Champagne
Sources de ce numéro: Les employés, le service de recherche de la CSN, le dossier du Conseil ouvrier du transport, 12 octobre 1972, le mémoire du syndicat des employés du transport provincial (CSN), 4 août 1972, présenté au médiateur Jean-Réal Cardin pour justifier la demande d'une enquête publique dans le transport.

