



Mémoire de la Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec

Déposé dans le cadre des consultations particulières et auditions publiques
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

25 novembre 2015



Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec (FTQ)

565, boulevard Crémazie Est, bureau 12100

Montréal (Québec) H2M 2W3

Téléphone : 514 383-8000

Télécopieur : 514 383-0311

Sans frais : 1 877-897-0057

www.ftq.qc.ca

Dépôt légal – 4e trimestre 2015

Bibliothèque et Archives nationales du Québec

ISBN

978-2-89639-290-2

Table des matières

Liste des abréviations et des sigles	4
Présentation.....	5
Introduction.....	7
Rôles de l’Autorité régionale de transport métropolitain.....	8
Offre de transport	8
Coordination	9
Financement des sociétés de transport et gestion des recettes tarifaires	9
Fluidité de la circulation.....	10
Gestion des infrastructures de transport collectif.....	11
Délivrance et perception.....	11
Promotion du transport collectif	12
Toute autre fonction.....	12
Rôles du Réseau de transport métropolitain.....	12
Dispositions transitoires	13
Gouvernance de l’ARTM.....	16
Gouvernance du RTM.....	18
Maintenir la qualité des services	19
Exclure le métro des infrastructures à caractère métropolitain.....	20
Mettre fin au sous-financement chronique	21
Conclusion	22
Liste de recommandations	24

Liste des abréviations et des sigles

ARTM : Autorité régionale de transport métropolitain

AMT : Agence métropolitaine de transport

CIT : Conseil intermunicipal de transport

CMM : Communauté métropolitaine de Montréal

CPSTT : Conseil provincial du secteur du transport terrestre

FTQ : Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec

MRC : Municipalité régionale de comté

RTM : Réseau de transport métropolitain

SEPB : Syndicat des employées et employés professionnels-les et de bureau

SCFP : Syndicat canadien de la fonction publique

RTL : Réseau de transport de Longueuil; Société de transport de Longueuil

STL : Société de transport de Laval

STM : Société de transport de Montréal

Présentation

Centrale syndicale la plus importante au Québec, la Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec (FTQ) représente plus de 600 000 personnes dans l'ensemble des secteurs d'activité économique et des régions québécoises.

Au Canada, le Syndicat canadien de la fonction publique, fort de ses 628 000 membres, est le plus grand syndicat au pays et un acteur important dans la défense des services publics et dans la lutte à la privatisation, aux partenariats public-privé et à la sous-traitance. Le SCFP-Québec est le plus gros affilié de la FTQ avec plus de 110 000 membres. Il est présent partout au Québec et œuvre dans dix secteurs d'activité, à savoir :

- ▶ Affaires sociales
- ▶ Communications
- ▶ Éducation
- ▶ Énergie
- ▶ Municipalités
- ▶ Secteur mixte
- ▶ Sociétés d'État et organismes publics
- ▶ Transport aérien
- ▶ Transport urbain
- ▶ Universités

Le Conseil provincial du secteur du transport terrestre (CPSTT) du SCFP-Québec regroupe quelque 7 100 membres qui travaillent dans le transport urbain au Québec. Parmi les sections locales du CPSTT de la région métropolitaine de Montréal, on retrouve le Syndicat des chauffeurs d'autobus, opérateurs de métro et employés des services connexes au transport (SCFP 1983) de la Société de transport de Montréal (STM); le Syndicat du personnel administratif, technique et professionnel du transport en commun de la STM (SCFP 2850), le Syndicat des chauffeur(e)s d'autobus du Réseau de transport de Longueuil (SCFP 3333); le Syndicat des cols blancs du RTL (SCFP 3332); et le Syndicat des chauffeur(e)s d'autobus (SCFP 5959) de la Société de transport de Laval (STL). En plus des sections locales énumérées précédemment, le SCFP représente aussi plus de 450 chauffeur(e)s de la Rive-Nord et de la Rive-Sud et des employés de multiples conseils intermunicipaux de transport (CIT). Tous ces travailleurs et ces travailleuses sont directement concernés par le projet de loi n°76. Le CPSTT regroupe également les travailleurs et travailleuses des sociétés de transport du Saguenay, de Trois-Rivières, de Québec, de Sherbrooke et de Lévis.

Le Syndicat des employées et employés professionnels-les et de bureau – Québec (SEPB-Québec), quant à lui, regroupe plus de 16 000 membres au Québec. Ceux-ci sont regroupés dans différents secteurs, soit :

- ▶ Secteur public et parapublic;
- ▶ Secteur privé;
- ▶ Secteur municipal;
- ▶ Secteur de l'énergie;
- ▶ Secteur financier.

Le SEPB-Québec est affilié au COPE SEPB qui, lui, regroupe plus de 50 000 membres à travers le Canada. Il est aujourd'hui présent à cette commission parlementaire puisqu'il regroupe tous les professionnelles et professionnels de la STM qui sont membres du SEPB, section locale 610.

Introduction

La FTQ et ses syndicats affiliés remercient la Commission des transports et de l'environnement de les avoir invités à s'exprimer sur le projet de loi n°76 : *Loi modifiant l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal*. Nous tenons toutefois à souligner que le processus de consultations est loin d'être satisfaisant. Alors qu'il s'agit d'une réforme majeure, on procède rapidement alors que beaucoup de questions restent en suspens. De plus, ces consultations n'abordent pas un problème majeur du transport collectif, soit le sous-financement chronique.

La FTQ est préoccupée par les changements dans l'organisation et la gouvernance du transport collectif proposé par le ministre des Transports, Robert Poëti. Le projet met en place deux nouveaux intervenants dans la région métropolitaine de Montréal; soit l'Autorité régionale de transport métropolitain (l'Autorité ou l'ARTM) et le Réseau de transport métropolitain (le Réseau ou le RTM). Pour la FTQ, les fonctions prévues dans le projet de loi pour la future ARTM sont trop vastes et imprécises.

Selon nous, la réduction du nombre d'intervenants dans la région métropolitaine de Montréal est souhaitable. Toutefois, la création du Réseau de transport métropolitain par la fusion de tous les intervenants de la Rive-Nord et de la Rive-Sud constitue une entreprise téméraire. Il serait préférable de créer trois entités distinctes, soit une pour la Rive-Nord, une pour la Rive-Sud et une dernière pour l'exploitation des trains de banlieue.

Cette réforme donne également trop de contrôle à l'Autorité et au Réseau tout en réduisant, à notre avis, l'autonomie des sociétés de transport. La FTQ est soucieuse de maintenir la grande expertise des employés syndiqués, tant au sein des sociétés de transport que de la future ARTM.

Les changements proposés s'accompagnent de mutations de travailleurs et de travailleuses vers l'ARTM ou le RTM. Ce transfert ne se fera pas sans heurts : les travailleurs et les travailleuses concernés pourraient subir une détérioration de leurs conditions de travail ou perdre leur emploi. Pour minimiser l'impact de cette réorganisation, nous proposons la création d'un comité ad hoc afin de conseiller le comité transitoire.

De plus, nous proposons des changements à la gouvernance des deux nouvelles entités afin de mettre à profit l'expertise de l'ensemble des intervenants et d'assurer l'indépendance des membres du conseil d'administration.

Enfin, soucieuse de préserver les services de qualité déjà en place, la FTQ souhaite que le projet de loi précise clairement quel organisme offrira les services d'express métropolitain. Nous souhaitons également que le réseau du métro de Montréal soit exclu des infrastructures à caractère métropolitain.

Rôles de l'Autorité régionale de transport métropolitain

Tout comme le ministre des Transports, la FTQ est favorable à la création d'une instance à l'échelle métropolitaine chargée d'assurer une cohérence verticale en matière de transport collectif et d'harmoniser les plans stratégiques de développement des sociétés de transport présentes sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Par contre, les fonctions prévues dans le projet de loi pour la future ARTM sont trop vastes et imprécises. Nous vous soumettons plusieurs recommandations afin de mieux les circonscrire.

Offre de transport

L'article 6 de la « Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain » prévoit que :

L'Autorité doit particulièrement, en tenant compte des indications que lui fait le ministre pour favoriser l'intermodalité, le transport collectif et une offre de transport sécuritaire, accessible, équitable et efficace :

1° établir une offre de transport en réponse aux besoins des usagers des services de transport collectif, incluant ceux à mobilité réduite, en ayant recours aux services des organismes publics de transport en commun pour leur territoire respectif de compétence ¹

Selon nous, il y a dédoublement de compétences entre les sociétés de transport en commun et l'ARTM. Le gouvernement devrait clairement préciser les rôles de l'ARTM dans l'exploitation et dans la planification des services afin d'éviter les chevauchements et respecter l'autonomie des sociétés de transport.

¹ PL 76, *Loi modifiant l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal*, 1^{ère} session, 41^e législature, Québec, 2015, art. 6 p.9

Recommandation 1 : Que l'expression « offre de transport » soit clarifiée afin de spécifier le rôle de planification de l'ARTM.

Recommandation 2 : Que l'ARTM confie aux sociétés de transport et aux RTM l'exploitation des services de transport adapté.

Coordination

Tout comme l'AMT, l'ARTM devrait élaborer le plan stratégique de développement de transport collectif et coordonner les services de transport en commun, tout en considérant l'offre de service des sociétés de transports. La FTQ appuie le projet en ce qui a trait au rôle de coordination prévu à la section suivante du projet de loi :

2° coordonner les services de transport collectif, notamment ceux par autobus avec ceux du métro et de trains de banlieue, en prenant des mesures destinées à les améliorer et à les intégrer²

Recommandation 3 : Que l'ARTM coordonne les services de transport collectif en concertation avec les organismes publics de transport en commun mentionnés à l'article 5.

Financement des sociétés de transport et gestion des recettes tarifaires

La FTQ se positionne en faveur de l'harmonisation des tarifs. Cependant, pour le financement du transport collectif, les revenus ne devraient pas être centralisés à l'ARTM. Au paragraphe 3 de l'article 6, le projet de loi prévoit que l'ARTM devra :

3° gérer de façon rigoureuse et transparente les recettes tarifaires en provenance des services de transport collectif³

² *Ibid*

³ *Ibid*

Les sociétés de transport devraient être les seules responsables de leur financement. À cet égard, leur autonomie doit être préservée. Le projet de loi prévoit à l'article 8 que :

8. L'Autorité conclut une entente avec chaque organisme public de transport en commun sur les services de transport collectif que l'organisme doit lui fournir conformément à l'offre de transport qu'elle a établie pour desservir son territoire respectif de compétence. Cette entente doit notamment contenir :

1° une description détaillée des services fournis et la rémunération convenue;

2° les objectifs de performance et de qualité de services que l'Autorité fixe et que doit satisfaire l'organisme [...]»⁴

Les organismes publics de transport en commun se retrouveraient donc captifs des ententes de services signées avec l'ARMT. Est-ce que cette dernière pourrait abolir un circuit si celui-ci n'atteint pas les objectifs de performance? Dans de tels cas, quelles seront les conséquences pour les organismes, les travailleurs et les travailleuses ainsi que les usagers du transport en commun? Cette situation est pour le moins inquiétante.

Recommandation 4 : Que les recettes tarifaires soient partagées entre les sociétés de transport concernées et l'ARTM.

Recommandation 5 : Que les objectifs de performance et de qualité de service soient retirés afin de préserver l'autonomie des organismes publics de transport en commun.

Fluidité de la circulation

Le projet de loi prévoit que l'ARTM sera responsable de « mettre en place des mesures pour favoriser la fluidité de la circulation sur le réseau artériel métropolitain⁵ ». Nous sommes en accord avec cette disposition.

⁴ *Ibid*, art.8 p.10

⁵ *Ibid*

Gestion des infrastructures de transport collectif

Au paragraphe 5 de l'article 6, le projet de loi prévoit que l'ARTM devra :

5° étudier et planifier le maintien, l'amélioration, le remplacement, l'ajout ou la démolition d'équipements et d'infrastructures de transport collectif;

6

A priori, la FTQ est en accord avec cette mesure. Toutefois, afin de mieux arrimer l'offre et la demande de services, la gestion des infrastructures de transport collectif destinées aux déplacements à l'intérieur du territoire des sociétés de transport doit leur revenir. De plus, la FTQ est d'avis que l'ARTM devrait être en charge de la planification, la réalisation et l'exécution de tout prolongement du réseau de métro et de toute infrastructure de transport en commun terrestre guidé.

Recommandation 6 : Que le champ de compétence de l'ARTM, en ce qui a trait à la gestion d'équipements et d'infrastructures, soit limité au transport collectif intermunicipal par autobus.

Recommandation 7 : Que l'ARTM soit doté des mêmes compétences que celles réservées à l'AMT, en ce qui a trait à la gestion des infrastructures du réseau du métro et de transport en commun terrestre guidé.

Délivrance et perception

Le projet de loi prévoit au paragraphe 6 de l'article 6 et à l'article 30 que l'ARTM doit :

6° s'assurer que les équipements utilisés par les organismes publics de transport en commun pour la délivrance de titres de transport et la perception des recettes soient compatibles avec son système intégré;

30. Tout organisme public de transport en commun doit, dans le délai que fixe l'Autorité, utiliser un système qu'elle a agréé pour la délivrance de titres de transport et la perception des recettes de transport en commun⁷.

⁶ Ibid

⁷ Ibid

Ainsi, l'ARTM choisira le système de délivrance de titres de transport et le mode de perception de recettes de son choix. À moyen terme, le ministre des Transports doit contraindre l'ARTM à utiliser le système de carte à puce OPUS par souci de coût et d'efficacité.

Recommandation 8 : Que le ministre des Transports contraigne, pour des raisons d'efficacité, l'ARTM à utiliser le système de délivrance de titres de transport et de perception des recettes de transport en commun déjà en place.

Promotion du transport collectif

D'après le projet de loi, l'Autorité doit « promouvoir le transport collectif, le transport actif et le covoiturage⁸ ». Nous saluons cet aspect du projet de loi.

Toute autre fonction

Comparativement au conseil d'administration de l'AMT, celui de l'ARTM comporte davantage d'experts indépendants, ce qui devrait dépolitiser l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la grande région de Montréal. Dans la même optique, nous sommes d'avis que le gouvernement, le ministre des Transports et la CMM ne devraient pas détenir le pouvoir de confier de nouvelles fonctions à l'ARTM⁹.

Recommandation 9 : Que des limites claires soient imposées quant aux fonctions pouvant être confiées à l'ARTM par le gouvernement, le ministre ou la CMM.

Rôles du Réseau de transport métropolitain

Le projet de loi n°76 modifie en profondeur l'organisation du transport collectif dans la grande région de Montréal en réduisant le nombre d'intervenants impliqués. Bien qu'une telle réduction soit désirable, le projet de réforme du gouvernement va trop loin.

⁸ *Ibid*

⁹ *Ibid*

Nous considérons que l'unification de tous les intervenants de la Rive-Nord et de la Rive-Sud sous l'égide d'une seule entité, soit le Réseau de transport métropolitain (RTM), n'est pas souhaitable. Ce dernier serait aussi responsable de l'exploitation des trains de banlieue, ce qui alourdirait d'autant plus la transition. Selon nous, il importe de conserver la gestion des transports à l'échelle régionale afin d'offrir un service de proximité à la population. À cet effet, la FTQ recommande de créer deux instances régionales, soit une pour la Rive-Nord et une pour la Rive-Sud, qui seraient redevables à l'Autorité¹⁰. Un lien fonctionnel existerait donc entre ces instances et le plan stratégique de développement de l'ARTM. Celles-ci seraient responsables d'assurer la cohérence de l'offre de transport collectif dans les diverses municipalités régionales de comté (MRC). Enfin, le ministre des Transports devrait aller de l'avant et créer une autre instance spécialisée dans l'exploitation de services ferroviaires afin de séparer l'exploitation des trains (de compétence fédérale) des autres formes de transport collectif.

Recommandation 10 : Que le ministère des Transports crée deux instances régionales, soit une pour la Rive-Nord (RTM Rive-Nord) et une pour la Rive-Sud (RTM Rive-Sud), redevables à l'ARTM.

Recommandation 11 : Que le ministère crée une instance vouée à l'exploitation et à l'intégration de services ferroviaires en vertu des compétences fédérales, redevable à l'ARTM.

Dispositions transitoires

Les articles suivants du projet de loi prévoient le transfert de personnel lors de la création de l'Autorité :

109. L'Autorité est également substituée à la Communauté métropolitaine de Montréal, à la Société de transport de Laval, à la Société de transport de Longueuil et à la Société de transport de Montréal à l'égard des fonctions qui lui sont confiées par la présente loi; elle en acquiert les droits et en assume les obligations [...] ¹¹

¹⁰ Soulignons que les nouvelles instances pour la Rive-Nord et la Rive-Sud excluent, respectivement, la Société de transport de Laval et le Réseau de transport de Longueuil.

¹¹ *Ibid*, art.109 p.30

*115. Les membres du personnel de l'Agence métropolitaine de transport et ceux des sociétés de transport mentionnées à l'article 109, affectés à des fonctions liées à celles confiées à l'Autorité (...) deviennent, sans autre formalité, des employés de l'Autorité*¹².

*116. Aux fins des relations de travail, la présente loi opère concession partielle d'entreprise au sens des articles 45 et 45.2 du Code du travail (chapitre C-27). L'employeur et les associations accréditées doivent [...] s'entendre sur l'application de ces articles, notamment en ce qui concerne la description des unités de négociation, l'association désignée pour représenter les salariés d'une unité de négociation, ainsi que la convention collective applicable aux salariés d'une unité de négociation et les modifications ou adaptations qu'il convient de lui apporter, le cas échéant*¹³.

Selon la FTQ, le transfert des membres du personnel tous azimuts, comme prévu à l'article 115, vers l'ARTM ne se fera pas sans heurts, car la plupart des employés sont assujettis à des contrats de travail différents. Il est impératif de respecter les conventions collectives visées, de préserver les emplois, les conditions de travail des personnes salariées touchées et le principe de la libre négociation pour le processus à venir. L'harmonisation de leurs conditions de travail au sein de l'ARTM sera donc une tâche difficile et complexe. À cet effet, nous proposons de partager notre expertise avec le comité transitoire.

Pour la mise sur pied du Réseau, le projet de loi prévoit le mécanisme de transition suivant :

*83. Les membres du personnel des conseils intermunicipaux de transport et du Conseil régional de transport de Lanaudière, affectés à des fonctions liées à celles confiées au Réseau [...] deviennent, sans autre formalité, des employés du Réseau*¹⁴.

84. Aux fins des relations de travail, la présente loi opère concession partielle d'entreprise au sens des articles 45 et 45.2 du Code du travail (chapitre C-27). L'employeur et les associations accréditées doivent [...] s'entendre sur l'application de ces articles, notamment en ce qui

¹² *Ibid*, art.115 p. 31

¹³ *Ibid*, art. 116 p.32

¹⁴ *Ibid*, art. 83 p.51

concerne la description des unités de négociation, l'association désignée pour représenter les salariés d'une unité de négociation, ainsi que la convention collective applicable aux salariés d'une unité de négociation et les modifications ou adaptations qu'il convient de lui apporter, le cas échéant¹⁵.

Dans le même ordre d'idée, nous nous préoccupons aussi du sort des travailleurs et des travailleuses affectés par le remaniement des CIT. Qu'advient-il des contrats entre les CIT et les entreprises privées de transport collectif? Par exemple, le CIT Sorel-Tracy a un contrat de service avec Transbus afin de desservir les municipalités de Sorel-Tracy, St-Amable, Varennes, Verchères jusqu'au terminus d'autobus de la station de métro Longueuil-Université-de-Sherbrooke. Malgré cela, les « municipalités locales de la couronne sud » desservies par le RTM excluent la Ville de Sorel-Tracy. Une foule d'autres exemples existent et la FTQ souhaite que le ministre des Transports clarifie le projet de loi avant de l'étudier en détail. Ce remaniement organisationnel comporte plusieurs difficultés et les syndicats affiliés de la FTQ proposent de partager leur expertise avec le comité transitoire afin de minimiser l'impact sur les conditions de travail des travailleurs et des travailleuses.

Recommandation 12 : Qu'un comité ad hoc soit créé afin de régler, en amont, les futurs problèmes inhérents au changement d'employeur;

Que ce comité soit composé de représentants des associations de salariés en cause et désignés par celles-ci.

Recommandation 13 : Que le changement d'employeur et les mouvements de personnel qui pourraient découler des dispositions du projet de loi ne puissent avoir pour effet de réduire le niveau des effectifs.

Recommandation 14 : Que l'harmonisation à coût nul ne constitue pas une obligation lors du changement d'employeur et des mouvements de personnel.

¹⁵ *Ibid*, art. 84 p.51

Gouvernance de l'ARTM

Il est crucial que le conseil d'administration de l'ARTM prenne les meilleures décisions pour la collectivité, d'où l'importance de l'indépendance de ses membres. Dans le projet de loi, les administrateurs doivent signaler tout intérêt (direct ou indirect) et se retirer de la séance pour la durée des délibérations et du vote relatif à cette question. Ceci est prévu au deuxième alinéa de l'article 52 :

52. [...] tout autre membre du conseil qui a un intérêt direct ou indirect dans un organisme, une entreprise ou une association qui met en conflit son intérêt personnel et celui de l'Autorité doit dénoncer par écrit cet intérêt au président du conseil et, le cas échéant, s'abstenir de participer à toute délibération ou décision portant sur l'organisme, l'entreprise ou l'association dans lequel il a un intérêt. Il doit, en outre, se retirer de la séance pour la durée des délibérations et du vote relatifs à cette question¹⁶.

Dans sa forme actuelle, l'article 52 ne garantit pas une forte étanchéité entre les intérêts d'éventuels administrateurs et les intérêts de la communauté. La FTQ estime que les membres du conseil d'administration doivent tous être assujettis au plus haut critère d'indépendance, c'est-à-dire de n'avoir aucun intérêt direct ou indirect dans un organisme, une entreprise ou une association qui met en conflit son intérêt personnel et celui de l'Autorité ou du Réseau. Les administrateurs ne pourraient donc pas être en situation de conflit d'intérêts; la gouvernance s'en trouverait donc bonifiée. C'est pourquoi nous recommandons d'utiliser les critères d'indépendance du président du conseil pour l'ensemble des administrateurs. Ces critères sont les suivants :

52. Le président du conseil ne peut avoir un intérêt direct ou indirect dans un organisme, une entreprise ou une association qui met en conflit son intérêt personnel et celui de l'Autorité. Si un tel intérêt lui échoit, notamment par succession ou donation, il doit y renoncer ou en disposer avec diligence¹⁷.

¹⁶ *Ibid*, art.52 p.19 2^e alinéa

¹⁷ *Ibid*, art.52 p.19 1^{er} alinéa

Recommandation 15 : Que des critères d'indépendances stricts soient prévus pour les membres des conseils d'administration des RTM, de l'ARTM et de la nouvelle instance responsable d'exploiter et de développer le service de trains de banlieue, et ce, afin d'empêcher toute forme de conflit d'intérêts.

D'après le projet de loi, le conseil d'administration de l'Autorité est composé de la manière suivante :

46. Le gouvernement nomme six autres membres indépendants, en tenant compte notamment des profils de compétence et d'expérience approuvés par le conseil. La Communauté métropolitaine de Montréal nomme huit membres, dont au moins trois membres indépendants. La nomination des membres indépendants se fait en tenant compte notamment des profils de compétence et d'expérience approuvés par le conseil¹⁸.

Nous sommes d'avis que le conseil d'administration de l'ARTM devrait inclure trois administrateurs représentant les sociétés de transport afin de profiter de leur connaissance et leur expertise.

Recommandation 16 : Que trois sièges soient réservés aux trois sociétés de transport et que leurs représentants soient désignés par celles-ci.

¹⁸ *Ibid*, art. 46 p.18

Gouvernance du RTM

Considérant notre recommandation antérieure visant à diviser le RTM en deux entités, soit le RTM Rive-Nord et le RTM-Rive Sud, nous appelons donc à la création de deux conseils d'administration distincts.

Recommandation 17

La FTQ suggère que les deux conseils d'administration des RTM soient composés ainsi :

24. Le Réseau de la Rive-Nord est administré par un conseil d'administration composé de 11 membres indépendants désignés ainsi :

1. deux par la Ville de Montréal, agissant par son conseil d'agglomération;
2. trois par les municipalités locales de la Rive-Nord;
3. un représentant par la Société de transport de Laval;
4. deux par la Communauté métropolitaine de Montréal pour représenter les usagers des services de transport collectif.

Les autres membres sont soit des membres du conseil d'une municipalité locale, soit des membres indépendants et sont ainsi désignés :

1. un par la Ville de Montréal, agissant par son conseil d'agglomération;
2. un par la Ville de Laval;
3. un par les municipalités locales de la Rive-Nord.

Le Réseau de la Rive-Sud est administré par un conseil d'administration composé de 11 membres indépendants désignés ainsi :

1. deux par la Ville de Montréal, agissant par son conseil d'agglomération;
2. trois par les municipalités locales de la Rive-Sud;
3. un représentant par le Réseau de transport de Longueuil;
4. deux par la Communauté métropolitaine de Montréal pour représenter les usagers des services de transport collectif.

Les autres membres sont soit des membres du conseil d'une municipalité locale, soit des membres indépendants et sont ainsi désignés :

1. un par la Ville de Montréal, agissant par son conseil d'agglomération;
2. un par la Ville de Longueuil, agissant par son conseil d'agglomération;
3. un par les municipalités locales de la Rive-Sud.

Comme pour le conseil d'administration de l'ARTM, les conseils d'administration des RTM (Rive-Nord et Rive-Sud) doivent se doter d'un mécanisme plus efficace afin d'empêcher toute forme de conflits d'intérêts.

Maintenir la qualité des services

La STL, la STM et le RTL ont développé conjointement avec la CMM un plan stratégique de transport collectif pour la région de Montréal. Cette vision de la mobilité urbaine incluait déjà une desserte intermunicipale. Soucieuse de préserver les services de qualité déjà en place, la FTQ recommande au ministre des Transports de déterminer quel organisme offrira les services d'express métropolitain entre les territoires des municipalités. On entend par « service d'express métropolitain » :

8. [...] un service qui permet la desserte du territoire d'au moins une municipalité locale dont le territoire est compris dans celui de l'organisme

*choisi et du territoire d'au moins une municipalité locale compris dans celui d'un autre organisme public de transport en commun*¹⁹.

Recommandation 18 : Que le ministre des Transports préserve la desserte des services d'express métropolitain des Sociétés de transport entre leurs territoires respectifs.

Exclure le métro des infrastructures à caractère métropolitain

Dans le projet de loi actuel, l'ARTM peut désigner et acquérir n'importe quelle infrastructure qu'elle considère comme ayant un caractère métropolitain. Ce mécanisme d'acquisition est défini aux articles 38 et 41 :

*38. L'Autorité peut acquérir ou construire des équipements et infrastructures de transport collectif qu'elle désigne comme ayant un caractère métropolitain*²⁰.

*41. Pour l'application de la présente section, peut notamment être désigné comme ayant un caractère métropolitain un équipement ou une infrastructure qui profite aux usagers de plus d'un organisme public de transport en commun [...]*²¹.

Le métro de Montréal se qualifierait donc comme une infrastructure de transport collectif ayant un caractère métropolitain puisqu'il dessert les usagers d'au moins trois organismes publics de transport en commun. Depuis sa création, les employés de la STM se sont occupés des opérations quotidiennes et de la maintenance du métro de Montréal. Pour des raisons d'expertise et d'efficacité, nous croyons que ce dernier doit rester sous la responsabilité de la STM.

Recommandation 19 : Que le ministre des Transports retire le métro de Montréal des

¹⁹ *Ibid*, art.8 p.10 10e alinéa

²⁰ *Ibid*, art.38 p.17

²¹ *Ibid*, art.41 p.17

infrastructures ayant un caractère dit « métropolitain ».

Mettre fin au sous-financement chronique

Le projet de loi ne permet pas de solutionner le principal problème du transport en commun, soit le sous-financement chronique. En effet, ce projet de loi n'accorde aucune somme supplémentaire pour électrifier les transports ou pour réaliser de nouveaux projets. Tant et aussi longtemps que le gouvernement s'enferme dans une logique d'austérité, nous ne croyons pas que ce soit possible. À l'heure actuelle, les priorités ont clairement été établies, soit la réduction de la taille de l'État et le remboursement de la dette. Pour la FTQ, il est essentiel que le gouvernement hausse ses revenus afin de financer convenablement le transport collectif.

Recommandation 20 : La FTQ réclame que le gouvernement augmente ses revenus, notamment en haussant la contribution fiscale des entreprises, afin de financer convenablement le transport en commun.

Conclusion

Les changements apportés par le projet de loi n° 76 à l'organisation du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal sont d'autant plus risqués qu'ambitieux. Le ministre des Transports a confié le mandat à l'Autorité de planifier et coordonner les services de transport collectif sur l'ensemble du territoire métropolitain de Montréal. Et, pour pallier les limitations de l'AMT, il lui a octroyé une foule de fonctions et de pouvoirs. Qui plus est, le ministre va jusqu'à substituer l'ARTM à la CMM et aux sociétés de transport en commun à l'égard des fonctions qui lui sont confiées. Dans sa forme actuelle, le projet de loi permettrait ainsi à l'ARTM de gérer le financement des sociétés de transport, d'établir une offre de service de transport en commun sans consulter ces dernières, de remplacer ou de démolir n'importe quelle infrastructure de transport collectif et même d'acquérir le métro de Montréal. L'ARTM pourrait aussi assujettir le financement des organismes publics de transport à l'aide d'ententes de services et d'objectifs de performance. Nous sommes préoccupés par les pouvoirs conférés à l'ARTM et souhaiterions qu'ils soient limités à sa mission de planification.

Afin de ne pas créer une chimère, la FTQ suggère fortement de revoir la portée géographique du Réseau, ainsi que sa mission d'exploitation. La création de deux entités responsables de l'exploitation du transport collectif sur la Rive-Nord et la Rive-Sud, ainsi qu'une troisième responsable de l'exploitation du réseau de train de banlieue, répondrait mieux aux besoins des usagers que ce qui est prévu à l'heure actuelle. Le projet de loi prévoit aussi, de façon très imprécise, le transfert d'employés des sociétés de transport et de l'AMT vers l'ARTM et le RTM. Cette mutation d'employés s'effectue sans considération des contrats de service signés par les CIT. Nous sommes très inquiets des impacts sur les travailleurs et travailleuses qui seront visés par ces changements. Le projet de loi, dans sa forme actuelle, n'a rien pour nous rassurer. On ne peut traiter de ces questions à la hâte, en étant bousculés par des contraintes politiques. Le ministre doit absolument consulter les représentants de ces travailleurs et de ces travailleuses afin qu'il n'y ait pas de dégradation des conditions de travail pour les salariés concernés ou pis, des pertes d'emploi.

Il est crucial que les conseils d'administration effectuent les meilleures décisions pour la collectivité. Les administrateurs devraient donc être libres de les réaliser. Le projet de loi ne prévoit pas de mécanisme assez efficace afin d'éviter tous conflits d'intérêts. À cet effet, nous suggérons que les administrateurs n'aient aucun intérêt direct ou indirect dans un organisme, une entreprise ou une association qui mettrait en conflit son intérêt personnel et

celui de l'Autorité ou du Réseau. Afin de procéder aux bonnes décisions, le conseil d'administration de l'ARTM doit absolument réserver trois sièges aux grandes sociétés de transport en commun. Cet ajout permettra aux conseils de bénéficier de leurs connaissances et expertise.

Les syndicats affiliés de la FTQ dans le secteur du transport possèdent une expertise de terrain indéniable. Nous proposons de partager cette expertise avec le comité transitoire afin d'assurer une continuité des services pour les usagers et de garantir le maintien des emplois et des conditions de travail du personnel muté.

Liste de recommandations

- ▶ **Recommandation 1 :** Que l'expression « offre de transport » soit clarifiée afin de spécifier le rôle de planification de l'ARTM.
- ▶ **Recommandation 2 :** Que l'ARTM confie aux sociétés de transport et aux RTM l'exploitation des services de transport adapté.
- ▶ **Recommandation 3 :** Que l'ARTM coordonne les services de transport collectif en concertation avec les organismes publics de transport en commun mentionnés à l'article 5.
- ▶ **Recommandation 4 :** Que les recettes tarifaires soient partagées entre les sociétés de transport concernées et l'ARTM.
- ▶ **Recommandation 5 :** Que les objectifs de performance et de qualité de service soient retirés afin de préserver l'autonomie des organismes publics de transport en commun.
- ▶ **Recommandation 6 :** Que le champ de compétence de l'ARTM, en ce qui a trait à la gestion d'équipements et d'infrastructures, soit limité au transport collectif intermunicipal par autobus.
- ▶ **Recommandation 7 :** Que l'ARTM soit doté des mêmes compétences que celles réservées à l'AMT, en ce qui a trait à la gestion des infrastructures du réseau du métro et de transport en commun terrestre guidé.
- ▶ **Recommandation 8 :** Que le ministre des Transports contraigne, pour des raisons d'efficience, l'ARTM à utiliser le système de délivrance de titres de transport et de perception des recettes de transport en commun déjà en place.
- ▶ **Recommandation 9 :** Que des limites claires soient imposées quant aux fonctions pouvant être confiées à l'ARTM par le gouvernement, le ministre ou la CMM.

- ▶ **Recommandation 10** : Que le ministère des Transports crée deux instances régionales, soit une pour la Rive-Nord (RTM Rive-Nord) et une pour la Rive-Sud (RTM Rive-Sud), redevables à l'ARTM.

- ▶ **Recommandation 11** : Que le ministère crée une instance vouée à l'exploitation et à l'intégration de services ferroviaires en vertu des compétences fédérales, redevable à l'ARTM.

- ▶ **Recommandation 12** : Qu'un comité ad hoc soit créé afin de régler, en amont, les futurs problèmes inhérents au changement d'employeur;
Que ce comité soit composé de représentants des associations de salariés en cause et désignés par celles-ci.

- ▶ **Recommandation 13** : Que le changement d'employeur et les mouvements de personnel qui pourraient découler des dispositions du projet de loi ne puissent avoir pour effet de réduire le niveau des effectifs.

- ▶ **Recommandation 14** : Que l'harmonisation à coût nul ne constitue pas une obligation lors du changement d'employeur et des mouvements de personnel.

- ▶ **Recommandation 15** : Que des critères d'indépendances stricts soient prévus pour les membres des conseils d'administration des RTM, de l'ARTM et de la nouvelle instance responsable d'exploiter et de développer le service de trains de banlieue, et ce, afin d'empêcher toute forme de conflit d'intérêts.

- ▶ **Recommandation 16** : Que trois sièges soient réservés aux trois sociétés de transport et que leurs représentants soient désignés par celles-ci.

- **Recommandation 17** : La FTQ suggère que les deux conseils d'administration des RTM soient composés ainsi :

24. Le Réseau de la Rive-Nord est administré par un conseil d'administration composé de 11 membres indépendants désignés ainsi :

1. deux par la Ville de Montréal, agissant par son conseil d'agglomération;
2. trois par les municipalités locales de la Rive-Nord;
3. un représentant par la Société de transport de Laval;
4. deux par la Communauté métropolitaine de Montréal pour représenter les usagers des services de transport collectif.

Les autres membres sont soit des membres du conseil d'une municipalité locale, soit des membres indépendants et sont ainsi désignés :

1. un par la Ville de Montréal, agissant par son conseil d'agglomération;
2. un par la Ville de Laval;
3. un par les municipalités locales de la Rive-Nord.

Le Réseau de la Rive-Sud est administré par un conseil d'administration composé de 11 membres indépendants désignés ainsi :

1. deux par la Ville de Montréal, agissant par son conseil d'agglomération;
2. trois par les municipalités locales de la Rive-Sud;
3. un représentant par le Réseau de transport de Longueuil;
4. deux par la Communauté métropolitaine de Montréal pour représenter les usagers des services de transport collectif.

Les autres membres sont soit des membres du conseil d'une municipalité locale, soit des membres indépendants et sont ainsi désignés :

1. un par la Ville de Montréal, agissant par son conseil d'agglomération;
2. un par la Ville de Longueuil, agissant par son conseil d'agglomération;
3. un par les municipalités locales de la Rive-Sud.

Comme pour le conseil d'administration de l'ARTM, les conseils d'administration des RTM (Rive-Nord et Rive-Sud) doivent se doter d'un mécanisme plus efficace afin d'empêcher toute forme de conflits d'intérêts.

- ▶ **Recommandation 18** : Que le ministre des Transports préserve la desserte des services d'express métropolitain des Sociétés de transport entre leurs territoires respectifs.

- ▶ **Recommandation 19** : Que le ministre des Transports retire le métro de Montréal des infrastructures ayant un caractère dit « métropolitain ».

- ▶ **Recommandation 20** : La FTQ réclame que le gouvernement augmente ses revenus, notamment en haussant la contribution fiscale des entreprises, afin de financer convenablement le transport en commun.