



Mémoire de la Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec

**Déposé dans le cadre du projet de loi n° 61, Loi édictant la Loi
sur Mobilité Infra Québec et modifiant certaines dispositions
relatives au transport collectif**

4 septembre 2024

Ce document a été produit par et pour la Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec (FTQ). Notre organisation encourage la diffusion et la distribution de ses idées, valeurs et principes. Ainsi, sauf avis contraire, la reproduction en totalité ou en partie de ce document est autorisée à des fins non commerciales. La mention de la source est cependant obligatoire.

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, 3^e trimestre 2024

Bibliothèque et Archives nationales du Québec

ISBN 978-2-89639-550-7

Table des matières

LA FÉDÉRATION DES TRAVAILLEURS ET TRAVAILLEUSES DU QUÉBEC	2
INTRODUCTION	2
MISSION, FONCTIONS ET POUVOIRS GÉNÉRAUX.....	3
ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT	4
Expertise à l’interne, enjeu politique.....	5
PLANIFICATION ET RÉALISATION D’UN PROJET COMPLEXE DE TRANSPORT	5
Projets complexes de transport.....	6
TRAVAUX SUR UNE VOIE PUBLIQUE MUNICIPALE.....	9
RÉGIME DE REPRÉSENTATION SYNDICALE	9
CONCLUSION.....	11
LISTE DES RECOMMANDATIONS	12

LA FÉDÉRATION DES TRAVAILLEURS ET TRAVAILLEUSES DU QUÉBEC

La Fédération des travailleurs et des travailleuses du Québec (FTQ) compte plus de 600 000 membres issus de toutes les régions et de tous les secteurs d'activité économique au Québec. Elle est la plus grande centrale syndicale québécoise. Parmi les membres qu'elle représente, plusieurs évoluent dans le secteur du transport (ville, sociétés de transport, etc.), dans des secteurs professionnels, municipaux ainsi que dans le secteur de la construction et des infrastructures.

Le projet de loi 61 aura un impact sur l'ensemble de ces corps de métier et la FTQ considère que son apport permettra d'éviter des écueils qu'aucune autre partie prenante n'identifiera.

La FTQ considère que les enjeux de disponibilité de la main-d'œuvre la concernent et est inquiète de constater que le projet de loi ne tient pas compte de l'expertise limitée au Québec dans certains métiers. Il existe donc un risque de dédoubler une main-d'œuvre déjà insuffisante.

Finalement, l'enjeu du transport collectif est au cœur des préoccupations de la FTQ. La centrale a d'ailleurs organisé un Forum national sur le financement du transport collectif et public, le 20 juin 2024, réunissant plus de 200 personnes et plus d'une vingtaine d'intervenants.

INTRODUCTION

La FTQ salue la volonté du gouvernement du Québec d'améliorer l'efficacité de la planification et de la réalisation de projets complexes en matière de transport. Cependant, la centrale doute que la création d'une nouvelle agence, selon les paramètres proposés, soit la meilleure solution.

Le Québec est à la croisée des chemins concernant la lutte contre les changements climatiques et l'atteinte de la carboneutralité d'ici 2050. Déjà, les effets dévastateurs des changements climatiques se font sentir. La FTQ ne croit pas que la vision du gouvernement du Québec en matière de transport soit adaptée à la crise climatique. Une vraie politique de mobilité durable devrait miser prioritairement sur une meilleure et une plus grande offre de transport collectif et public que sur l'élaboration de nouveaux projets routiers pour les automobiles.

La FTQ doute également que le projet de loi tel que proposé permette une harmonisation des relations entre Québec et les municipalités. Bien au contraire, on jette de l'huile sur le feu puisque les relations sont actuellement extrêmement tendues, notamment sur les enjeux concernant le financement du transport collectif.

Le pouvoir décisionnel de la nouvelle agence aura une incidence sur le travail effectué dans les sociétés de transport et pourrait bouleverser de façon importante les relations de travail. De plus, les enjeux de formation professionnelle et de transition ne semblent pas suffisamment adressés.

Les changements concernant la notion de donneurs d'ouvrage, sans consultation ou planification supplémentaire, pourraient mettre une pression indue sur le secteur de la construction qui peine déjà à avoir le plein emploi dans certains corps de métier.

La FTQ est également abasourdie de constater que le projet de loi inclut des mécanismes concernant les accréditations syndicales des futures personnes salariées de l'agence. Une telle incursion pourrait créer des préjudices importants au *Code du travail*.

Finalement, la FTQ est vivement inquiète des brèches que pourrait causer ce projet de loi concernant une privatisation partielle du ministère des Transports (MTQ), le fardeau des municipalités d'hériter de projets non désirés sous forme de partenariat public-privé (PPP) et sur le régime d'accès à la syndicalisation.

MISSION, FONCTIONS ET POUVOIRS GÉNÉRAUX

Le 24 avril dernier, lors de l'étude des crédits, la ministre du Transport affirmait que l'État avait comme mission de gérer les routes et non le transport en commun. Cette vision politique se traduit d'ailleurs depuis de nombreuses années par une part supérieure de financement destinée au réseau routier, au détriment du transport collectif. Selon le Plan québécois d'infrastructure (PQI) 2024-2034, Québec investira 39,7 milliards de dollars dans le réseau routier, contre 14,5 milliards pour le transport collectif. Ce sont 65 % des investissements qui vont aux routes¹.

Pourtant, le premier ministre Legault avait promis en 2018 d'équilibrer le budget entre le réseau routier et le transport collectif. Et cela, sans compter les décisions budgétaires du PQI qui contreviennent aux cibles établies dans la Politique de mobilité durable (PMD). La FTQ ne comprend tout simplement pas comment le gouvernement arrivera à atteindre la cible de 70 % de la population québécoise qui aura accès à au moins quatre services de mobilité durable, à une diminution de 20 % de la part des déplacements effectués en auto solo à l'échelle nationale et à une réduction de 37,5 % des émissions de GES dans le secteur des transports sous le niveau de 1990². La FTQ est donc inquiète de constater que le projet de loi donne des pouvoirs importants, décisionnels et exécutoires au (MTQ) sans égard à la PMD et ayant démontré peu d'intérêt d'atteindre les cibles de la politique.

Recommandation n°1

Que le projet de loi inclue que les décisions édictées par le ministère des Transports et de la mobilité envers Mobilité Infra Québec soient systématiquement en concordance avec la Politique de mobilité durable et ses cibles.

Concernant le fonctionnement maintenant, la FTQ croit également que le MTQ dispose de toute l'expertise nécessaire pour effectuer les tâches qui incomberont à Mobilité Infra Québec (MIQ) ou le pouvoir législatif pour laisser d'autres acteurs déjà établis à livrer les mêmes résultats. La centrale salue d'ailleurs les travailleuses et les travailleurs qui œuvrent dans les ministères du gouvernement du Québec et qui offrent une très grande richesse en expertise, pour l'ensemble des citoyennes et

¹ GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, Plan québécois des infrastructures 2024-2034, 2024, p. A.5.

² GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, Transporter le Québec vers la modernité – politique de mobilité durable 2030, 2018, p. 11, 13 et 14.

des citoyens. Les conventions collectives qui régissent le travail de ces personnes salariées permettent de meilleures conditions de travail, un meilleur dialogue avec l'employeur et préviennent la corruption. En effet, il est impossible de viser des gains monétaires supplémentaires et illégaux puisque les règles de transparence, de conformité et de reddition de compte sont clairement établies dans la pratique publique et dans les contrats de travail. La FTQ considère que la perception du mauvais usage de l'expertise présente au MTQ relève plus de décisions politiques que de l'inefficacité des personnes salariées.

La FTQ met donc en garde la volonté du gouvernement du Québec de privatiser une partie du travail du MTQ en créant MIQ.

ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT

Le projet de loi prévoit que MIQ aura son indépendance, mais recevra tout de même ses directives exécutoires du MTQ. Logiquement, la FTQ se questionne donc sur la pertinence de la création de cette agence privée. La centrale considère que le ministère a toute la marge de manœuvre pour agir, sans ajouter une tierce partie dans l'équation. Il est difficile de comprendre en quoi cette structure allégera les procédures administratives; il semble que cela soit le contraire. La FTQ préconise plutôt la création d'une agence totalement indépendante, ayant comme mandat de mettre en œuvre la PMD. De cette façon, le MTQ n'aurait qu'à gérer les budgets et les aspects législatifs.

Recommandation n° 2

Changer le mandat de Mobilité Infra Québec pour lui donner pleine autonomie et indépendance en ayant comme objectif de mettre en œuvre la Politique de mobilité durable.

De plus, le manque de marge de manœuvre des sociétés de transport est présentement un frein à l'efficacité des projets. De simples changements législatifs auraient suffi à régler plusieurs enjeux au lieu de créer une nouvelle agence privée.

En guise d'exemple, la Société de transport de Montréal (STM) ne possède pas le pouvoir d'expropriation sans obtenir l'autorisation de l'agglomération de Montréal et du gouvernement. La nécessité d'obtenir ces approbations engendre des délais et augmente le risque de spéculation. Le report de l'échéancier et les augmentations de coûts du projet de prolongement de la ligne bleue sont en partie dus à cette réalité. Le PL 61 prévoit accorder un pouvoir d'expropriation à MIQ, mais pas à la STM. Cela aurait pu être corrigé plus rapidement.

L'article 6 du projet de loi accorde à MIQ la seule compétence à l'égard des projets qui lui sont confiés, « malgré toute disposition inconciliable d'une loi ou d'un règlement. » La STM, le plus important donneur d'ouvrage en projets de transport collectif au Québec, est soumise à un cadre de gouvernance complexe et lourd. Des projets comme le Service rapide par bus (SRB) Pie-IX et le prolongement de la ligne bleue sont dirigés par une gouvernance à plusieurs têtes : MTQ, ARTM, ville

de Montréal, etc. La STM gagnerait en efficacité dans la réalisation de ses projets si on lui accordait à elle seule la compétence à l'égard de ses projets.

Les articles 33 et suivants du projet de loi, accordent à MIQ le pouvoir d'imposer à une municipalité l'occupation du domaine public pour fins de réalisation de ses projets. La STM, comme donneur d'ouvrage, doit obtenir les autorisations requises par la réglementation municipale afin d'occuper le domaine public. Cette exigence octroie aux municipalités un pouvoir de négociation face à la STM afin d'obtenir des modifications au projet ou à sa stratégie de mise en œuvre. Ce fonctionnement occasionne des délais, une perte d'efficacité et peut faire augmenter les coûts du projet.

Expertise à l'interne, enjeu politique

Il est difficile de comprendre comment MIQ réussira à embaucher le personnel qualifié dont l'agence aura besoin, sans cannibaliser la main-d'œuvre du MTQ ou des sociétés de transport, qui peinent à garder leurs employés. Déjà en 2011, le gouvernement du Québec souhaitait embaucher un nombre supplémentaire de techniciens de travaux publics et d'ingénieurs pour renforcer son expertise interne et se conformer aux recommandations émises par la commission Charbonneau sur la corruption dans l'industrie de la construction. Le nombre projeté était de 1 350 techniciens. En 2021, ce nombre atteignait 1 004 et 952 en 2022. Du côté des ingénieurs, le nombre projeté a été atteint, mais ces derniers quittent le ministère après 2 à 3 ans, pour intégrer le secteur privé, où les salaires sont en moyenne 25 % plus élevés. Des salaires plus attrayants régleraient en partie cette situation. Ce qui amène un autre enjeu de taille: le budget alloué à MIQ qui proviendrait essentiellement du Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT), qui est lui-même en décroissance avec l'augmentation du parc d'automobiles électriques. Autrement dit, le MTQ compte créer une nouvelle structure qui cannibaliserait la main-d'œuvre experte et créerait une dépense d'envergure dans un fonds qui s'amenuise. Il est clair que ce sont les frais d'exploitation des municipalités et des sociétés de transport qui en feront les frais.

Finalement, qu'advient-il de la main-d'œuvre qualifiée au MTQ après la création de l'agence? Le MTQ compte présentement plus de 8 000 employés et employées. MIQ ne comptera que 30 à 50 emplois.

Recommandation n° 3

Le ministère du Transport doit dévoiler, avant l'adoption du projet de loi, ce qu'il compte faire avec les emplois similaires aux siens qui seront transférés à Mobilité Infra Québec.

PLANIFICATION ET RÉALISATION D'UN PROJET COMPLEXE DE TRANSPORT

Le MTQ désire adresser la situation actuelle de la planification et de la réalisation des projets complexes de transport considérés trop coûteux. Il est vrai que les dépassements de coûts sont usuels dans les projets de transport. « Ce n'est pas particulier au Québec. Globalement, au cours des 15 dernières années, en transport routier et en transport collectif, on constate que 90 % des projets se concluent avec des coûts supérieurs au budget annoncé », indique, tel que recensé dans ses recherches, Florence Junca Adenot, professeure associée à l'UQAM, spécialisée en gestion de

projets, mobilité, transport et planification urbaine³. La FTQ désire donc obtenir la démonstration qu'une structure parallèle au MTQ réglera cette situation. Parce que cet enjeu dépasse de loin l'expertise de la main-d'œuvre. Le gouvernement est présentement le plus grand donneur d'ouvrage et le projet de loi laisserait la majeure partie de cette tâche à MIQ dans le secteur du transport. Or, d'autres facteurs influent les livrables, tels que l'inflation, la rupture des chaînes d'approvisionnement et la pénurie de main-d'œuvre. Malgré la mise en place de MIQ, cette dernière ne pourra pas faire face à ces situations récurrentes. Il faut donc sortir de la logique du développement du transport routier et collectif à la pièce. Sans planification holistique, les dépassements de coûts se poursuivront. Le projet de loi prévoit que ce soit le ministère qui mandate l'agence pour l'analyse, la planification et la réalisation des travaux. C'est donc la quadrature du cercle. Si le ministère demeure le décideur principal, pourquoi créer une structure parallèle alors que l'expertise existe à l'interne ? À défaut, il faut une barrière franche entre MIQ et le MTQ.

Recommandation n° 4

Les grands projets de transport routier et collectif doivent faire l'objet d'une consultation avec les parties prenantes concernées et qualifiées dans une planification pluriannuelle. Il ne peut pas revenir au ministère seul de dicter des projets à la pièce.

Projets complexes de transport

Pour revenir à l'enjeu des coûts, le gouvernement du Québec aurait déjà ciblé 5 projets de transports collectifs et 12 projets routiers, qui totaliseraient 67 milliards \$. Or, pour le moment, la seule source de financement proviendrait du FORT. L'ensemble de ces projets ne sera pas nécessairement réalisé par MIQ, mais étant donné la nature et la mission de l'agence, il est raisonnable de penser que cela atterrira dans son panier. Québec ne veut pas puiser dans d'autres fonds pour le moment, mais envisage d'imposer des projets complexes de transports aux municipalités et de leur demander une contribution financière, tout en leur laissant le fardeau de la gestion et de l'entretien une fois le projet complété. Cette ingérence ne fera que mettre de l'huile sur le feu entre le gouvernement du Québec et les municipalités. Les effets seront multiples : baisse des coûts d'opération et par conséquent, baisse du service de transport collectif. Sans parler du fait que les municipalités seront contraintes à ces financements puisque la législation les empêche de faire des déficits.

Le gouvernement, en agissant de la sorte, vient ajouter au fardeau des municipalités qui bien au contraire, devraient recevoir des enveloppes budgétaires bonifiées pour l'exploitation du transport collectif et public.

La FTQ tient fermement à ce que le développement et le bon fonctionnement du transport collectif et public soient des décisions politiques. La FTQ rejette également la doctrine de la rentabilité à tout prix et croit que le transport collectif et public doit être considéré comme un service essentiel.

³ STÉPHANIE MARTIN, « Transport structurant: presque tous les projets au pays ont largement dépassé leur budget initial », *Le journal de Québec*, 25 octobre 2023, [En ligne] [www.journaldequebec.com/2023/10/25/transport-structurant--les-couts-explosent-partout].

D'autres sources de financement doivent être explorées. De plus, le gouvernement du Québec doit tenir sa promesse d'équilibrer les proportions de financement du transport routier et celui du transport collectif. À titre d'exemple, le transport collectif est le meilleur moyen d'abaisser les gaz à effet de serre au Québec. D'autres sources de financement existent et sont cohérentes avec la mission du transport collectif et public, tel que le Fonds d'électrification et de changements climatiques (FECC) qui a enregistré un surplus de 1,7 milliard \$ en 2024. Finalement, la part dédiée au transport collectif issue du système de plafonnement et d'échange de droits d'émission de gaz à effet de serre (SPEDE) doit être ramenée à 66 %, elle est récemment passée à 25 %⁴.

Recommandation n° 5

Le gouvernement du Québec doit organiser un grand débat public sur la mission de l'État à financer le transport collectif et public et le considérer comme un service essentiel.

Recommandation n° 6

Le gouvernement du Québec doit puiser dans le Fonds d'électrification et de changements climatiques pour adéquatement financer la portion transport collectif des projets issus du ministère du Transport et réalisés par Mobilité Infra Québec.

Recommandation n° 7

La part minimale du produit de la vente des droits d'émission du système de plafonnement et d'échange de droits d'émission de gaz à effet de serre (SPEDE) réservée au financement du transport collectif et de la mobilité durable doit être ramenée à 66 %. Les municipalités devraient être exemptées des montages financiers.

Un autre enjeu de taille est celui de la disponibilité de la main-d'œuvre dans le secteur de la construction. Les besoins en matière de construction et de rénovation au Québec sont immenses. Nous n'avons qu'à penser à la crise du logement, les grands enjeux énergétiques et bien sûr le transport. MIQ aura beau être d'une incroyable efficacité, il n'en demeure pas moins que les projets seront bloqués ou ralentis si la main-d'œuvre dans le secteur de la construction est absente. C'est pourquoi une simple agence, qui reçoit ses directives d'un seul ministère, ne pourra respecter ses livrables sans une planification large incluant une panoplie de parties prenantes. C'est pourquoi la

⁴ TRANSIT, Nouvel élan - Recommandations pour la mise en œuvre des solutions identifiées dans le Chantier sur le financement de la mobilité, mars 2023, p. 20, [En ligne] [[Alliance-TRANSIT-2023-NouvelElan-Chantier-Financement.pdf \(transitquebec.org\)](#)].

FTQ réitère deux demandes de la FTQ-Construction mentionnées dans leur mémoire sur le projet de loi 62⁵.

Recommandation n° 8

Exiger dans les propositions lors d'appel d'offre et de contrats que l'entreprise inclue une évaluation de la courbe de main-d'œuvre et des métiers et occupations nécessaires à la réalisation du projet.

Recommandation n° 9

Mettre en place une table de travail interministérielle de l'industrie de la construction qui se réunit annuellement afin de réaliser et de mettre à jour une politique de planification biennale des travaux publics, dans le but d'estimer avec plus de précisions les besoins en main-d'œuvre et d'en assurer une meilleure stabilité. Cette table doit inclure le ministère de l'Éducation afin d'assurer la coordination de la formation professionnelle en fonction des besoins.

La FTQ salue la volonté de la ministre des Transports de ne plus être tributaire de la Caisse de dépôt et placements concernant les projets complexes de transport, mais s'inquiète de la simple règle du plus bas soumissionnaire dans les appels d'offres. En effet, le gouvernement du Québec est le plus grand donneur d'ouvrage dans la province, mais il devra se fier à des entrepreneurs, qui eux, feront appel à des sous-traitants pour constamment réduire leurs coûts d'exploitation. Cette situation affecte le recrutement de la main-d'œuvre, leur formation, leur spécialisation et l'actualisation de leurs compétences. Sans compter que cela facilite le travail au noir. De plus, sans aucun aspect ou cible environnementale, ces dépenses de l'État pourraient retarder la décarbonation du Québec. Le collectif G15+ plaide d'ailleurs depuis trois ans, pour que le gouvernement du Québec se dote d'indicateurs du bien-être pour effectuer ses choix qui auront un impact majeur sur la population du Québec⁶. Le projet de loi 61 aura un impact financier, environnemental et social d'envergure. Nous en appelons à une plus grande responsabilisation dans la mécanique d'appel d'offres.

Recommandation n° 10

Mettre fin à la règle du plus bas soumissionnaire afin d'assurer le respect des conventions collectives et règlements en matière de santé et sécurité dans l'industrie de la construction et rendre obligatoire l'utilisation de critères sociaux et environnementaux dans l'adjudication ou l'attribution des contrats publics.

⁵ FTQ-CONSTRUCTION, Mémoire de la FTQ-Construction sur le PL 62, 2024, p. 7, [En ligne] [[PL-62-Memoire-de-la-FTQ-Construction.pdf \(ftqconstruction.org\)](#)].

⁶ G15+, *3e édition des Indicateurs du bien-être au Québec : Le Québec se compare avantageusement parmi 12 juridictions dans le monde, y compris l'Ontario*, février 2024, [En ligne] [<https://g15plus.quebec/articles/presse/3e-edition-des-indicateurs-du-bien-etre>].

PLANIFICATION EN MOBILITÉ

La politique de mobilité durable est claire sur l'importance de la collaboration : « Le milieu municipal est un partenaire incontournable dans la mise en place de toute initiative concernant la mobilité⁷ ». Or, dans le projet de loi 61, nous constatons que les municipalités seront reléguées au stade de simple réceptacle. En effet, les grands projets leur seront imposés et elles devront assumer entièrement les infrastructures qui leur seront léguées à la conclusion des travaux, sans avoir voix au chapitre. Cela va à l'encontre de tous les aspects d'un dialogue social, qui ne peut pas être réduit à informer d'avance les principaux intéressés. La FTQ s'inscrit en faux quant à cette façon de faire. Dans cette ère de polycrises, les décisions doivent être consensuelles. La consultation ne doit en aucun cas être vue comme un obstacle à l'efficacité. Pour citer un proverbe africain : *seul on va plus vite, mais ensemble on va plus loin*.

TRAVAUX SUR UNE VOIE PUBLIQUE MUNICIPALE

Les municipalités peinent à planifier et organiser les travaux sur une voie publique, non pas par manque d'expertise ou par paresse, mais bien parce que c'est une planification complexe qui demande une immense coordination entre diverses parties prenantes. Sans compter les impacts sur la qualité de vie des citoyennes et des citoyens et le calendrier serré de planification et de travaux qu'a une municipalité, incluant des festivals, une logistique en lien avec une chaîne de production, etc. La FTQ est donc abasourdie de constater que MIQ imposera des plans de travail sur une voie publique municipale sans concertation avec les municipalités concernées. Cette ingérence ne fera qu'augmenter les tensions.

Recommandation n° 11

La FTQ préconise donc que la planification des travaux sur une voie publique municipale se fasse exclusivement par la municipalité ou du moins, en collaboration avec cette dernière.

RÉGIME DE REPRÉSENTATION SYNDICALE

Le *Code du travail* du Québec est très clair, le droit d'association ne peut être dicté ou entravé par l'employeur. La FTQ rejette donc catégoriquement l'article 48 du projet de loi 61. D'abord, le paragraphe 3 du *Code du travail* précise que : « Tout salarié a droit d'appartenir à une association de salariés de son choix et de participer à la formation de cette association, à ses activités et à son administration. » Il y a également présomption qu'une unité demandée visant l'ensemble des salariés est appropriée.

⁷ GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, Transporter le Québec vers la modernité – politique de mobilité durable 2030, *op.cit.*, p. 25-26.

Mais surtout, la détermination de l'unité appropriée n'est pas édictée *a priori* dans le Code. Elle répond à des critères établis par la jurisprudence au fil des ans⁸. L'un d'eux est la volonté des salariés librement exprimée en respect de l'article 3 du Code. Selon nous, cette volonté des salariés de former leur propre unité de négociation s'inscrit dans la liberté d'association reconnue à la *Charte canadienne des droits et libertés* et à la *Charte des droits et libertés de la personne du Québec*. On comprend mal la décision du gouvernement de ne pas respecter un tel droit pourtant reconnu constitutionnellement.

Un autre de ces critères pour la détermination d'une unité de négociation appropriée renvoie à la communauté d'intérêts des personnes salariées qui forment un même groupe. Il en va du simple bon sens que les personnes qui partagent des intérêts communs, dont négocier des conditions de travail avec un même employeur se retrouvent regroupées. Il est d'ailleurs étrange que le projet de loi découpe des unités d'accréditation en fonction de l'appartenance à un ordre professionnel. Depuis quand s'agit-il d'un critère pertinent pour déterminer une unité d'accréditation appropriée? Veut-on former des classes à part? Créer des iniquités? Et pourquoi séparer les professionnels des techniciens qui eux sont regroupés avec les personnes employées de bureau? Quelle est la logique sur le plan de l'organisation du travail? Pourquoi mettre des barrières artificielles qui risquent de nuire à la flexibilité pourtant tant recherchée par le gouvernement? C'est aussi ignoré que les conventions collectives peuvent prévoir des conditions particulières lorsque requis et jugé pertinent par les deux parties par la voie de la négociation.

Découper artificiellement une unité en plusieurs petits groupes va assurément créer des problèmes que voulaient justement éviter les législateurs. En multipliant les unités sur un même lieu de travail, on entraîne des coûts de gestion supplémentaires et des risques de conflits à répétition. Cette situation occasionnera en effet la gestion systématique de six conventions collectives différentes, ayant chacune leur propre comité de relation de travail et leur propre comité de négociation. Cela complexifiera les relations de travail et ses mécanismes comme prévu au *Code du travail*. De plus, une partie importante d'heures devront être consacrées à ces pratiques. Et c'est sans compter que ce morcèlement risque d'entraver l'organisation du travail et la collaboration entre le personnel appelé à travailler à la réalisation d'une mission commune. En somme, c'est la paix industrielle, principe cher à notre régime de relations de travail, que vient ainsi remettre en cause le projet de loi 61.

Depuis des décennies, le législateur fait fi du cadre général des relations de travail en adoptant des projets de loi notamment dans les secteurs municipal, de la santé et des transports qui vont à l'encontre des principes du *Code du travail*, des chartes des droits et libertés et des bonnes pratiques en matière de relations de travail. Il s'expose par le fait même à des poursuites judiciaires pour non-respect de ses propres lois en plus de complexifier la gestion des relations de travail et la conflictualiser. Quel est l'objectif du gouvernement? Créer une agence fonctionnelle ou

⁸ *Syndicat canadien des officiers de marine marchande c. Syndicat national des employés de O.M.E. Maintenance (CSN)*, (1972) T.T. 248; *Imprimerie Montréal-Granby Press (1967) Ltée c. Union typographique Jacques-Cartier, local 145*, (1971) T.T. 364; *Syndicat national des employés de Sicard (CSN) c. Association internationale des travailleurs de métal en feuilles*, (1965) R.D.T. 353 (C.R.T.).

dysfonctionnelle? Déjà que sa mise sur pied risque d'être passablement complexe avec le transfert d'employés du ministère à la nouvelle agence. Pourquoi ne pas travailler avec les parties prenantes plutôt que d'imposer une structure qui ne correspond ni à la réalité des personnes salariées ni à la logique des relations de travail? La FTQ s'explique bien mal les articles 48 à 50 du projet de loi et en demande en conséquence le rejet.

Recommandation n° 12 :

La FTQ demande donc le retrait des articles 48, 49 et 50 du projet de loi 61.

CONCLUSION

La FTQ réitère son appréciation concernant la volonté de la ministre du Transport d'accélérer les projets de transports. Il est indéniable que le Québec accuse un retard considérable dans les projets complexes de transport et que les citoyennes et les citoyens sont exténués d'être pris dans des bouchons de circulation. Cependant, le vrai problème au Québec est un manque d'options pour se déplacer, autant dans les grands centres urbains qu'en milieu rural, et un manque de suivi de la PMD.

La culture de l'automobile plombe les efforts de décarbonation du Québec et seule une meilleure offre de service de transport collectif et public pourra faire évoluer les mentalités. Or, nous ne constatons pas cette volonté de la part du gouvernement du Québec. Il est vrai que des sommes records ont été investies dans le transport, mais les résultats ne sont pas au rendez-vous.

Finalement, la FTQ a jonglé longuement, depuis le dépôt du projet de loi 61, à savoir si la création de MIQ sera bénéfique ou non pour l'ensemble du Québec. La centrale comprend que le gouvernement ira de l'avant avec l'adoption du projet de loi, et par conséquent la création de MIQ. Dans cette circonstance, la FTQ ne peut que souhaiter et recommander de revoir les paramètres de cette agence pour assurer l'atteinte des objectifs. La FTQ souhaite également que le gouvernement du Québec cesse son approche clientéliste et travaille avec les diverses parties prenantes pour amener le Québec à un autre niveau de bien-être. Si tel est le cas, la FTQ répondra présente.

LISTE DES RECOMMANDATIONS

Recommandation n° 1

Que le projet de loi inclue que les décisions édictées par le ministère du Transport et de la mobilité durable envers Mobilité Infra Québec soient systématiquement en concordance avec la Politique de mobilité durable et ses cibles.

Recommandation n° 2

Changer le mandat de Mobilité Infra Québec pour lui donner pleine autonomie et indépendance en ayant comme objectif de mettre en œuvre la Politique de mobilité durable.

Recommandation n° 3

Le ministère du Transport doit dévoiler, avant l'adoption du projet de loi, ce qu'il compte faire avec les emplois similaires aux siens qui seront transférés à Mobilité Infra Québec.

Recommandation n° 4

Les grands projets de transport routier et collectif doivent faire l'objet d'une consultation avec les parties prenantes concernées et qualifiées dans une planification pluriannuelle. Il ne peut pas revenir au ministère seul de dicter des projets à la pièce.

Recommandation n° 5

Le gouvernement du Québec doit organiser un grand débat public sur la mission de l'État à financer le transport collectif et public et le considérer comme un service essentiel.

Recommandation n° 6

Le gouvernement du Québec doit puiser dans le Fonds d'électrification et de changements climatiques pour adéquatement financer la portion transport collectif des projets issus du ministère du Transport et réalisés par Mobilité Infra Québec.

Recommandation n°7

La part minimale du produit de la vente des droits d'émission du système de plafonnement et d'échange de droits d'émission de gaz à effet de serre (SPEDE) réservée au financement du transport collectif et de la mobilité durable doit être ramenée à 66 %. Les municipalités devraient être exemptées des montages financiers.

Recommandation n° 8

Exiger dans les propositions lors d'appel d'offre et de contrats que l'entreprise inclue une évaluation de la courbe de main-d'œuvre et des métiers et occupations nécessaires à la réalisation du projet.

Recommandation n° 9

Mettre en place une table de travail interministérielle de l'industrie de la construction qui se réunit annuellement afin de réaliser et de mettre à jour une politique de planification biennale des travaux publics, dans le but d'estimer avec plus de précisions les besoins en main-d'œuvre et d'en assurer une meilleure stabilité. Cette table doit inclure le ministère de l'Éducation afin d'assurer la coordination de la formation professionnelle en fonction des besoins.

Recommandation n° 10

Mettre fin à la règle du plus bas soumissionnaire afin d'assurer le respect des conventions collectives et règlements en matière de santé et sécurité dans l'industrie de la construction et rendre obligatoire l'utilisation de critères sociaux et environnementaux dans l'adjudication ou l'attribution des contrats publics.

Recommandation n° 11

La FTQ préconise donc que la planification des travaux sur une voie publique municipale se fasse exclusivement par la municipalité ou du moins, en collaboration avec cette dernière.

Recommandation n° 12

La FTQ demande donc le retrait des articles 48, 49 et 50 du projet de loi 61.