



Mémoire du Syndicat canadien de la fonction publique au Québec

Dans le cadre de la consultation de l’Autorité régionale de transport  
métropolitain sur le projet de Plan stratégique de développement du  
transport collectif

14 décembre 2020

## Présentation

Le Conseil provincial du secteur du transport terrestre (CPSTT) du Syndicat canadien de la fonction publique au Québec (SCFP-Québec) représente plus de 8000 travailleuses et travailleurs de l'industrie du transport de passagers.

Le CPSTT regroupe les syndicats des chauffeurs d'autobus, des opérateurs de métro, du personnel de bureau, technique et professionnel de la Société de transport de Montréal (STM), du Réseau de transport de Longueuil (RTL) et de la Société de transport de Laval (STL). Il compte également parmi ses membres les chauffeurs d'autobus des sociétés de transport de Sherbrooke (STS), de Trois-Rivières (STTR), de l'Outaouais (STO) et du Saguenay (STS) ainsi que le personnel du Réseau de transport de la Capitale (RTC). Le SCFP représente aussi plus de 400 conductrices et conducteurs d'autobus provenant des banlieues nord et sud de Montréal qui font partie de conseils intermunicipaux de transport.

Le CPSTT est appuyé par le SCFP-Québec dans ses revendications. Comptant près de 122 000 membres, c'est le plus important affilié de la Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec (FTQ). Le SCFP-Québec est présent partout dans la province et évolue dans les 11 secteurs d'activité suivants :

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

## Introduction

Le SCFP-Québec est heureux de participer à la consultation publique sur le Plan stratégique de développement du transport collectif de l'Agence régionale de transport métropolitain (ARTM). Le transport en commun est un moteur économique incontournable dans toute métropole digne de ce nom, permettant aux citoyens et citoyennes de se rendre au travail, à leurs loisirs, dans les commerces et autres. Mais son importance va bien au-delà de l'effervescence économique puisque le transport collectif est aussi un outil permettant de réduire les inégalités sociales en offrant une mobilité accessible, sans égard à la classe sociale ou à l'âge. Cela cadre parfaitement dans la vision du SCFP-Québec qui, en plus de défendre les intérêts de ses membres, se bat au quotidien, et sur toutes les tribunes, pour mettre un frein à la croissance alarmante des inégalités sociales. Le transport en commun accessible est une des bases d'une société juste et équitable. De plus, la seule façon permettant d'atteindre nos objectifs en matière d'émissions de gaz à effet de serre (GES) est de remplacer un maximum de trajets normalement effectués en voiture par des trajets en transport en commun.

En ce sens, le SCFP-Québec voit d'un bon œil toute expansion du réseau public de transport en commun et est ~~heureux~~ enthousiaste de voir qu'il y a des projets concrets qui semblent imminents (ex. la ligne bleue, le SRB Pie-XI). Cela dit, nous sommes très inquiets de voir que l'ARTM coupe l'herbe sous son propre pied en accordant une plus grande place au REM et à CDPQ Infra, des entités pour qui les objectifs de rendement passent devant les objectifs de mobilité et d'accessibilité, et ce, peu importe les impacts sur la santé du réseau public. Pour le SCFP-Québec, il est clair que l'expansion du modèle REM, avec une facture

d'exploitation par passager-km qui risque de faire saigner les sociétés de transport du Montréal métropolitain, compromet la viabilité du réseau dans son ensemble. D'ailleurs, malgré nos interventions en commission parlementaire, au conseil d'administration de l'ARTM, à la consultation sur la refonte tarifaire, aux consultations de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) et aux consultations budgétaires de la Ville de Montréal, personne n'a pu nous présenter des projections de revenus et de dépenses qui apaisent nos inquiétudes. C'est d'ailleurs curieux que le plan stratégique de l'ARTM n'ait aucune projection à long terme sur les impacts des divers projets sur les budgets d'exploitation. Nous aborderons certaines de ces problématiques dans la prochaine section.

Avant d'entrer dans le vif du sujet, nous voulons souligner l'importance de multiplier les occasions de consulter les travailleurs et travailleuses du réseau. Il est constructif de pouvoir partager certaines de leurs observations avec vous dans le cadre de cette consultation, mais pour nous, il est évident qu'ils et elles doivent faire partie intégrante de toutes les discussions sur l'avenir du réseau. Non seulement parce que ce sont ces mêmes employé.e.s qui devront ultimement livrer le service qu'on est en train de planifier, mais aussi parce qu'ils et elles possèdent une infinité d'heures d'observations, d'interactions avec les usagers et usagères et de connaissances des façons avec lesquelles les différents modes de transport tentent de cohabiter. Il est nécessaire de mentionner que plusieurs des suggestions énumérées dans ce mémoire proviennent directement de celles-ci.

## Un réseau de transport collectif structurant

Le métro est la colonne vertébrale du transport collectif de Montréal en étant souvent le moyen le plus rapide de se déplacer d'un quartier à l'autre, et ce, tout en soulignant le fait que la plupart des lignes d'autobus s'y rattachent.

Si nous voulons réellement réduire davantage la place de l'automobile et atteindre nos objectifs en matière de transport en commun, la solution passe forcément par une densification de ce réseau structurant et par une extension vers les quartiers et villes rapprochés qui n'y sont pas encore reliés. Dans cette optique, nous saluons les projets d'expansion du métro, que ce soit la ligne bleue vers l'est, la ligne rose ou les différentes propositions pour la ligne orange.

Plus spécifiquement, nous recommandons de terminer la boucle de la ligne orange par Laval-Ouest et d'augmenter les fréquences. Ce faisant, les manœuvres de retournement ne seront plus nécessaires et amélioreront l'efficacité du métro.

Par contre, que ce soit l'agrandissement de la ligne bleue ou l'arrivée éventuelle du REM, nous sommes persuadés que les problèmes d'engorgement de la ligne orange seront exacerbés. Bien qu'il soit tout à fait possible que la croissance du télétravail allège un peu le problème à court terme, il nous semble évident que l'augmentation du nombre d'usagers et d'usagères provenant du REM et dans l'est créera un inconfort dans plusieurs secteurs du réseau de métro.

Le SCFP-Québec avait proposé, lors de la consultation sur la refonte tarifaire, que soit établie une tarification en lien avec la distance parcourue, le confort et, en l'occurrence, les périodes de pointe afin de diminuer le nombre d'usagers et d'usagères lors des périodes de pointe sur les lignes d'autobus et dans les stations de métro surchargées. Par exemple, des services express d'autobus, pendant les heures de pointe, pourraient prendre le relais des métros entre les stations Jean-Talon et Berri-UQAM, avec une tarification plus faible afin d'attirer plus de passagers et de passagères et ainsi diminuer l'achalandage

dans le métro. On pourrait aussi avoir une tarification hors pointe qui inciterait certaines personnes à transiter pendant les périodes de la journée moins achalandées.

Nous sommes également d'avis que les projets transversaux comme la ligne rose peuvent jouer un rôle aussi important pour désengorger les lignes de métro actuelles, notamment la ligne orange. Cela dit, nous sommes soucieux de constater que ce projet ne semble pas avancer rapidement et nous vous suggérons fortement d'augmenter la pression d'un cran pour que toutes les instances participent à ce projet crucial. Nous sommes ~~d'avantage~~ de plus inquiets du fait que ce projet structurant soit encore confié à une entreprise privée comme CDPQ Infra. Comme vous avez pu le remarquer, le SCFP dénonce la privatisation des services publics de transport en commun depuis des années et nous ne pouvons que réitérer qu'il est primordial de développer des services publics par et pour le public. De plus, le privé n'est ni plus rapide ni plus rentable. De l'aveu même des promoteurs de partenariats public-privé de toutes sortes, reléguer le risque a un coût, qui est ultimement -refilé au partenaire public. Comme ce fut le cas avec la station du REM devant être construite à l'aéroport de Montréal, le risque n'est même pas transféré complètement au partenaire privé, puisque c'est le public qui finit toujours par ouvrir le portefeuille et réparer les pots cassés. Il sera aussi plus difficile de planifier et d'innover sur une partie du réseau, dit structurant, s'il n'appartient pas directement aux pouvoirs publics.

Bien que nous appuyions généralement tous ces projets d'expansion du réseau structurant, nous pensons qu'il est nécessaire d'être judicieux en termes du bon mode, au bon endroit. En sachant que le métro est parfois de 5 à 10 fois plus cher qu'un tramway, il nous semble important, voire nécessaire, de calculer et de comparer, pour chacun de ces prolongements, le nombre de stations construites, le nombre de nouveaux passagers et passagères, le nombre de transferts modaux et la quantité d'émissions évitées pour chacun de ces trajets, selon différentes options de mode de transport. Si l'on pouvait trouver des solutions pour que des voitures de tramway puissent se raccorder au métro tout en déplaçant de 5 à 10 fois plus de personnes, pour construire de 4 à 5 fois plus de stations et donc réduire beaucoup plus le nombre de voitures et d'émissions de GES et ainsi s'étendre dans plus de quartiers, pourquoi ne pas privilégier une telle option?

En fait, ce qu'il semble manquer en termes de vision et de planification stratégiques, c'est une liste de critères ou de principes qui permettent de prioriser (et dépolitiser) les projets. D'ailleurs, l'ARTM pourrait se doter d'une grille d'évaluation qui permettrait de classer les projets selon le nombre de nouveaux utilisateurs et utilisatrices par dollar investi, le nombre de transferts modaux (voiture vers le transport en commun), le coût d'exploitation et les émissions évitées, pour ne nommer que ceux-là. En parallèle, il faudrait établir des critères mesurables pour accorder une moins bonne note aux projets qui accélèrent l'étalement urbain (en se dirigeant vers des quartiers sous-développés par exemple) ou qui s'arriment mal avec le réseau actuel. L'ARTM pourrait aussi ajouter quelques critères d'équité pour s'assurer qu'on favorise ceux qui atteignent ses propres objectifs en matière d'augmentation de service aux secteurs défavorisés ou qui n'ont pas un bon accès au réseau structurant.

Cela étant dit, nous sommes complètement indignés d'apprendre que certaines de ces études seront confiées à CDPQ Infra. Comment peut-on, comme public, s'attendre à une étude objective de la part de CDPQ Infra pour ce qui est du trajet sur le boulevard Taschereau, par exemple, lorsque l'on sait qu'il y a un intérêt financier à faire rabattre le trajet vers le REM plutôt que la ligne jaune? Comment le public peut-il faire confiance à une étude où CDPQ Infra a tout intérêt à mettre de l'avant sa technologie privilégiée, le SkyTrain, malgré le fait qu'elle est plus polluante -surtout en raison du béton- et plus chère que presque

toutes les autres options? Confier ces études à CDPQ Infra vient saper le pouvoir ainsi que la réputation de l'ARTM et cette idée de les confier à la Caisse devrait être contestée par les experts sur la place publique. Selon nous, cela semble être une atteinte directe à la crédibilité de l'ARTM et dès qu'on ouvre cette brèche, le bateau commencera à prendre l'eau.

Dans la même veine, le SCFP-Québec déplore que le projet d'allonger la ligne jaune à Longueuil ait été abandonné et que la planification, la conception et la gestion seront confiées à CDPQ Infra qui, rappelons-le, n'a aucune expérience dans ces mêmes sphères en ce qui a trait au transport en commun. Nous ne comprenons donc pas pourquoi et, surtout, nous déplorons que l'ARTM ait délégué ces responsabilités à une firme privée. Un projet de tramway avait commencé à voir le jour et il aurait dû être repris dans le projet de planification stratégique présenté.

### **Articulation de l'autobus autour du réseau structurant**

Le syndicat croit qu'un des éléments clés pour revigorer le transport par autobus est de diminuer les temps de déplacement vers la destination. Pour cela, le syndicat des chauffeurs et chauffeuses a émis plusieurs solutions dans le cadre de diverses consultations publiques, incluant le processus de refonte du réseau entamé par la STM où le syndicat SCFP 1983 est impliqué dans les consultations à Lachine-Lasalle<sup>1</sup> et le sera aussi pour les prochaines : Secteur Sud-Ouest / Verdun / Ville-Marie sud<sup>2</sup> et Ville Mont-Royal / Côte-des-Neiges / Outremont<sup>3</sup>.

Parmi les recommandations, nous pensons entre autres à augmenter la place des technologies GPS qui s'articulent avec les feux de circulation, ainsi qu'à la prolifération des autobus express et des voies réservées aux autobus. Nous discuterons des problématiques de cohabitation avec les vélos dans la dernière section. Pour ce qui est de la technologie GPS présentement disponible, les membres du syndicat souhaitent que plus de feux de circulation soient programmés avec les GPS des autobus afin de permettre de ralentir légèrement le feu vert si l'autobus arrive ou encore d'accélérer la période de feu rouge dans le cas où un autobus attend une fois l'embarquement terminé<sup>4</sup>. Il y a bien sûr les questions de sans-fil et, surtout, d'air climatisé qui permettraient d'améliorer la qualité de notre service.

Dans chacune des consultations auxquelles participe le SCFP et les syndicats de chauffeurs et chauffeuses, nous émettons ~~plein~~ une foule d'idées de ce type. Le problème, en fait, c'est que nous semblons toujours être en processus de consultation ou d'étude, et nos recommandations restent souvent lettre morte. Le SRB Pie-IX en est un bon exemple. Le SCFP se demande comment un tel projet, ne comprenant que des voies réservées et des feux de circulation de type « chandelle », a pu prendre autant de temps à se réaliser? C'est de mauvais augure pour la quantité de projets d'envergure mis de l'avant dans le Plan de

---

<sup>1</sup>Section Lachine-Lasalle, <https://parlons-en.stm.info/consultation/secteur-lachine-lasalle-2/presentation/informez-vous>

<sup>2</sup>Section Secteur Sud-Ouest / Verdun / Ville-Marie sud, <https://parlons-en.stm.info/consultation/secteur-sud-ouest-verdun-ville-marie-sud/presentation/informez-vous>

<sup>3</sup>Section Ville Mont-Royal / Côte-des-Neiges / Outremont <https://parlons-en.stm.info/consultation/secteur-ville-mont-royal-outremont-cote-des-neiges/presentation/informez-vous>

<sup>4</sup>Société de transport de Montréal, 2020. « Mesures préférentielles pour bus », [http://www.stm.info/fr/a-propos/grands-projets/grands-projets-bus/mesures-preferentielles-pour-bus-mpb#id\\_troisieme](http://www.stm.info/fr/a-propos/grands-projets/grands-projets-bus/mesures-preferentielles-pour-bus-mpb#id_troisieme)

Association québécoise des transports, 2010, « Mesures prioritaires pour bus aux feux de circulation : défis, avantages et perspectives », <https://aqtr.com/association/actualites/mesures-prioritaires-bus-aux-feux-circulation-defis-avantages-perspectives>

développement stratégique. Tout de même, nous estimons que d'autres axes dans l'est et dans l'ouest devraient être conçus sans toutefois tomber dans les mêmes pièges que le projet Pie-IX. Il est clair que des lignes d'autobus électriques avec voies réservées, terminus, feux de circulation liés aux GPS pourraient contribuer significativement à rendre la mobilité plus efficace sur l'île et dans la CMM en général.

Il y a aussi quelques obstacles au déploiement d'une véritable stratégie de complémentarité entre l'autobus et le métro, incluant la place grandissante qu'occupe le privé dans toutes les sphères du transport. Par exemple, dernièrement nous avons vu l'apparition de navettes privées sur la rue Masson, au marché Maisonneuve, au Stade -olympique, et d'autres autobus autonomes. Pourquoi ne pas profiter de la demande pour créer de nouveaux trajets d'autobus (ou de navettes) de la STM? Comment assurer les mêmes standards auxquels les usagers et usagères sont habitués en termes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite? Ou en termes de formation des chauffeurs et chauffeuses pour toutes sortes de situations? Pourquoi ne pas profiter de l'occasion pour développer et fidéliser une nouvelle clientèle? Pour nous, il s'agit d'une occasion ratée.

### **Taxis collectifs: Le dernier « mile »**

Similairement, une autre partie importante du raccordement au réseau structurant se développe à l'extérieur des services publics, soit celle des taxis collectifs, des navettes et autres transports sur demande. Les grands autobus ne sont pas adaptés à ce secteur de l'industrie et les services sont tout simplement abandonnés au privé. Cette vision de « first mile, last mile » est une faiblesse pour les services publics actuels, mais toutefois des solutions existent.

Les applications de transport comme « MaaS » incluent des services de transport en commun. Les sociétés de transport pourraient aussi acquérir de plus petits autobus ou même des minifourgonnettes afin de planifier et coordonner du transport local dans les quartiers de la CMM. En ce sens, le SCFP-Québec avait analysé le coût du taxi collectif à Laval et avait proposé à la STL de rapatrier ce service à l'interne. Celui-ci avait trouvé que pour un coût très modique, la STL pouvait non seulement prendre en charge le service et mieux l'arrimer au réseau structurant, mais pouvait grandement améliorer la qualité de service en remplaçant les vieux taxis avec leurs chauffeurs et chauffeuses peu ou pas formés par de nouvelles voitures conduites par les salarié.e.s de la STL, arborant l'image de marque de la STL - voir illustration de l'auteur à la Figure 1 ci-dessous. En plus de donner un service -porte-à-porte, les - taxis collectifs offrent une publicité -cinq fois plus visible qu'un panneau publicitaire (à la hauteur des yeux, présence constante dans les quartiers) et représenteraient pour la majorité de la population un tout nouveau service, chic et branché, qui donnerait une bonne impression de nos sociétés publiques et irait loin pour encourager les déplacements vers le réseau structurant.



**Figure 1** – Illustration d'un taxi collectif qui fait la promotion d'une société de transport publique

Une solution de ce type permettant des trajets courts et rapides, avec une tarification faible qui incite les automobilistes à délaissier leur voiture au profit du transport collectif, doit absolument être envisagée, et ce, rapidement. Dans son mémoire sur la refonte tarifaire, le SCFP-Québec en avait d'ailleurs fait mention à l'ARTM. Le tarif « Bus partout » ne donne absolument aucun avantage aux Montréalais et Montréalaises qui se déplacent uniquement en autobus, sur des distances courtes. Cela fait des années qu'on fonctionne sur des systèmes similaires, qui ont très peu évolué par rapport aux années 1990, et nous demandons à l'ARTM d'innover et de faire preuve d'audace à l'heure de l'urgence climatique.

## Offre de service de transport adapté

La plupart des services de transport adapté des sociétés de transport de la CMM sont offerts par des entreprises de taxi privées. On comprend que ces organisations de transport ont ainsi voulu diminuer les coûts de transport en réduisant la qualité du service, ce qui est déplorable.

La STM a cependant une équipe dédiée et dévouée au transport adapté. Un projet d'accompagnement des personnes à mobilité réduite dans le transport en commun avait été proposé afin de contribuer à les rendre autonomes. Cette approche prometteuse avait été présentée à l'AQTR en 2019, mais depuis le projet n'a pas progressé. Le SCFP pense que la création d'une nouvelle catégorie de salarié.e.s permettrait d'augmenter le service et de le spécialiser.

L'utilisation des navettes OR devrait être augmentée. Le recours aux navettes privées et commerciales, comme celles de la Promenade Masson, démontre qu'il y a un intérêt de la population pour ces dernières puisqu'elles permettent de transporter des usagers et des usagères pendant les périodes hors pointe, contrairement aux autobus de type express.

## Transport actif

Le transport actif est un sujet délicat pour les chauffeurs et chauffeuses d'autobus, surtout ceux et celles de la STM qui circulent dans pratiquement les rues des quartiers centraux. Bien que nous soyons parfaitement en accord avec tous les experts et le gros bon sens pour dire qu'il faut maximiser l'utilisation du vélo pour la bonne santé de la population et de la planète, la cohabitation des vélos et des autobus dans les voies réservées n'est pas possible. D'une part, c'est très dangereux pour toutes et tous, incluant les passagers et passagères dans l'autobus, et d'autre part, cela ralentit énormément le service jusqu'au point où parfois

on annule presque la raison d'être de la voie réservée. À ce propos, rappelons que l'administration de la Ville de Montréal a songé à permettre le partage des voies réservées avec les vélos<sup>5</sup>, ce à quoi nous nous opposons fermement. Tout semble sur la glace présentement et nous souhaitons que cette idée soit mise de côté. Tel que qu'il a été mentionné, le SCFP est en faveur de plus de voies réservées et d'un plus grand nombre d'autobus express.

## Conclusion

Le SCFP avait cru, à l'époque des consultations sur le projet de loi 76 qui instituait l'ARTM, que celle-ci allait être en meilleure position que l'AMT pour planifier les projets. Hélas, plusieurs années après sa création, nous devons constater que les difficultés semblent être les mêmes. Nous croyons en la mission de l'ARTM et nous souhaitons qu'elle redouble d'ardeur à planifier et à aller chercher le financement auprès des pouvoirs publics et non pas seulement à gérer des contrats avec des entreprises privées comme CDPQ Infra ou des sociétés d'État faisant la promotion de la privatisation des services publics, à l'instar de la Banque de l'infrastructure du Canada.

Nous sommes réellement inquiets que l'ARTM perde la majeure partie de son rôle en tant que planificatrice et coordonnatrice du transport en commun dans la CMM. Il est clair pour nous, et ce, depuis l'annonce même de la réalisation du REM par CDPQ Infra, que la planification derrière des portes closes de larges pans du réseau de transport allait menacer la capacité de l'ARTM de faire son travail qui consiste à étudier, à comparer et à proposer des projets d'envergure dans l'intérêt du public et de la planète. Au moment d'écrire ces lignes, le gouvernement du Québec avec la mairesse de Montréal et la Caisse de dépôt, sans l'ARTM, annoncent une conférence de presse pour présenter des projets de prolongement du REM vers l'est et le nord. Le démantèlement du réseau de transport en commun public se poursuit. Est-ce que les experts de l'ARTM vont se lever pour le protéger avant qu'il ne soit trop tard?

---

<sup>5</sup> Société de transport de Montréal, 2020. « La STM et la Ville de Montréal annoncent la nouvelle stratégie de partage bus-vélo sur les voies réservées à Montréal » <http://www.stm.info/fr/presse/communiqués/2020/la-stm-et-la-ville-de-montreal-annoncent-la-nouvelle-strategie-de-partage-bus-velo-sur-les-voies-reservees-a-montreal>