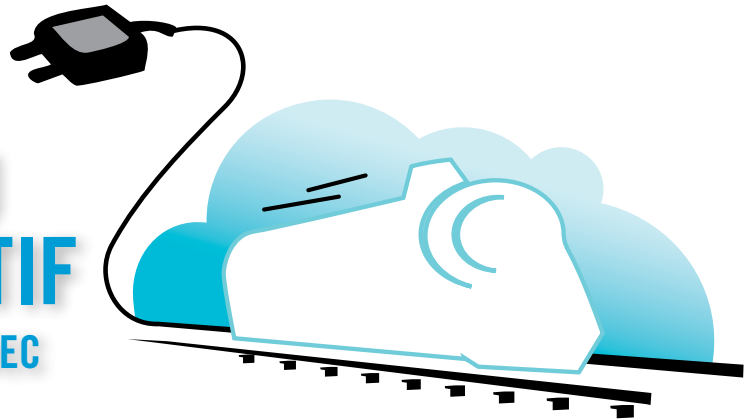


ÉLECTRIFICATION DU TRANSPORT COLLECTIF ET INDÉPENDANCE ÉNERGÉTIQUE DU QUÉBEC



En décembre 2010, l'Institut de recherche en économie contemporaine (IRÉC) publiait un rapport portant sur l'électrification du transport collectif. Ce « rapport exploratoire », disponible sur leur site Web, constitue la première phase d'un vaste programme de recherche sur l'indépendance énergétique du Québec. Depuis la fermeture du seul fabricant d'automobiles, à Boisbriand, c'est la fabrication d'équipements de transport collectif (train, métro, autobus) qui domine le sous-secteur québécois du transport terrestre. Le moment est venu, estiment les auteurs du rapport, d'en faire un secteur clé du développement économique du Québec.

L'électrification du transport collectif, une occasion de développement

En cas de choc pétrolier, c'est en matière de transport que l'économie québécoise serait la plus vulnérable. C'est pourquoi ils adhèrent à l'idée de « [...] lancer le débat public sur l'opportunité et la pertinence de proposer aux québécois de souscrire à un grand projet de recours à l'électrification du transport collectif, qui transformerait la contrainte pétrolière en occasion de développement [...] ».

Conséquemment, ce premier rapport tente d'établir de façon empirique la valeur économique de la mise en œuvre d'un plan global basé sur :

- l'accélération des projets existants
- le devancement et la réalisation de projets prévus
- la création d'un réseau national de transport collectif reposant sur la technologie du monorail

Les auteurs y présentent les coûts estimés de huit projets, ainsi que de celui de l'électrification

des quatre lignes du train de l'Est projeté. De plus, on y trouve une description du monorail rapide suspendu à moteurs-roues, tel que conçu par Pierre Couture dans les années 1990. Ce rapport expose également une évaluation des coûts de mise en place d'un tel monorail.

Eu égard au projet du monorail, on peut lire que « les trois objectifs qui ont guidé le docteur Couture sont :

- réduire considérablement les coûts au kilomètre par rapport à un train de grande vitesse (TGV);
- avoir un système de transport adapté aux régions à faible densité de population;
- avoir un système de transport adapté à nos hivers. »

L'ingrédient essentiel de succès

Mais, aussi intéressants que puissent être tous ces projets, il semble que le premier ingrédient de leur succès soit d'abord la volonté politique. Cette volonté, rappelle les auteurs, doit être jumelée à des mesures favorisant ces projets (subventions, stationnement incitatif, intégration du service) et désavantageant

La taille moyenne des ménages est de **2,27 personnes** et leur revenu moyen avant impôt est de **62 175 \$**.

De ce revenu, 43 108 \$ sont allés à la **consommation courante**, soit **69% de leur revenu**.

En moyenne, chaque ménage a dépensé **7 997 \$ au transport**, soit **18,6% de leur consommation**;

les ménages n'ont dépensé que **222 \$** en autobus, métro, tramway, train de ville ou de banlieue, soit **0,51% de leur consommation**.

Source : Statistique Canada, Enquête sur les dépenses des ménages en 2008



LA SCIENCE ET LE GAZ DE

Le 28 février dernier, le Bureau d'Audiences Publiques sur l'Environnement (BAPE) a déposé au Ministère du Développement Durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) son rapport d'enquête et d'audience publique sur le développement durable de l'industrie des gaz de schiste au Québec. Le ministre a 60 jours pour le rendre public.

On peut associer la publication de ce rapport au franchissement d'une de nos familières étapes-portes: il déterminera la suite du projet! Toutes les parties prenantes au dossier attendent ses conclusions pour connaître de quoi sera fait leur avenir respectif. La science de ce qui est toxique ou pas, de ce qui peut fuir ou migrer entre le puits de gaz et l'aquifère ou la surface ou pas, de ce qui menace la santé ou pas, etc. sera mise à contribution sans pour autant que des études scientifiques sans parti pris n'aient été réalisées dans le cadre de ce mandat du BAPE.

La science du sous-sol des basses-terres de la vallée du St-Laurent accumulée par la défunte Société Québécoise d'Initiative Pétrolière (SOQUIP) et par la non moins défunte division Pétrole et Gaz de notre employeur a été récupérée par le Ministère des Ressources Naturelles et de la Faune (MRNF) de madame Normandeau et accompagne les permis d'exploration « vendus » 0.10\$ l'hectare depuis 2006.

Les « acheteurs » de ces permis rassemblés sous la bannière de l'Association Pétrolière et Gazière du Québec (APGQ) prétendent qu'ils ont toute la science nécessaire pour gérer tous les risques d'accident ou de contamination et, enfin, pour générer de la richesse ici au Québec. Ils ont tenté de partager avec le public cette connaissance lors d'assemblées d'information dont la dernière, animée par notre ex-PDG, fut beaucoup de choses sauf une occasion d'échanger de l'information.

Un rapport sur les

Depuis quelques années, les bonis versés dans le secteur public défraient les manchettes. Le message qui en ressort est toujours le même soit que ces bonis sont discutables, trop élevés, ou pire, carrément injustifiés. L'Institut de recherche et d'informations socio-économiques (IRIS) publiait en janvier un rapport intitulé: *Les bonis dans le secteur public québécois: coûts et conséquences*, rapport accessible sur leur site Web.

Les auteurs de cette étude ont tenté, selon leurs termes, « [...] de comprendre d'où vient ce mode de rémunération, quelle est son évolution dans les dernières années et quelles conséquences il peut avoir. » Ils y présentent six exemples de systèmes de bonification dans le secteur public: Hydro-Québec, Loto-Québec, la Société des alcools du Québec, la Société de l'assurance automobile du Québec, le secteur de la santé et des services sociaux et la Commission des services juridiques.

Arrivée des bonis dans le secteur public

L'attribution de bonis est un mode de rémunération populaire depuis longtemps dans le secteur privé. Le système de bonification associe essentiellement un incitatif monétaire pour l'employé à un objectif de productivité pour l'entreprise. L'introduction de

Selon son site Web, « L'Institut de recherche en économie contemporaine (IREC) est un organisme à caractère scientifique. Son objectif est d'appuyer et d'encourager la recherche en économie tant générale que politique ou sociale afin de chercher, avec d'autres, les meilleures voies de réalisation du bien commun et une meilleure définition du rôle que doivent jouer les différents acteurs sur les scènes économiques locales et mondiales. » www.irec.net

l'automobile (taxes, péage, piétonnisation des rues, limitation de l'accès au stationnement dans certaines zones). De même, la qualité, la fréquence et la fiabilité du service offert favoriseraient également une implantation fructueuse.

La directrice du Forum Urba 2015, Florence Junca Adenot, qui présidait un colloque sur l'électrification des transports au Québec en mai 2010, rappelait d'ailleurs aux participants, en conclusion, que « l'électrification des transports, secteur grand responsable des émissions des GES (50 % des émissions d'une ville comme Montréal), et dépendant à 95 % des importations de pétrole, est une avenue incontournable, pour le Québec. » Elle ajoutait que le Gouvernement du Québec n'avait pas encore annoncé son plan d'électrification des transports, mais exhortait « le Québec à agir vite car les alliances stratégiques [en cette matière] se dessinent à l'échelle mondiale. »

Neuf mois se sont écoulés depuis la tenue de ce colloque et le Gouvernement du Québec n'a toujours pas accouché de son plan d'électrification des transports. Dans son discours inaugural du 23 février dernier, le premier ministre Jean Charest a dit qu'il entend « appuyer » les sociétés de transports qui se convertiront à l'électricité. Son objectif vise à faire passer de 38 % à 32 % dans 10 ans la part des énergies fossiles dans le bilan énergétique du Québec. On est bien loin d'un plan d'électrification des transports...

Pour consulter le rapport : <http://www.irec.net/upload/File/electrificationtransportdec2010opt.pdf>

JOHANNE LAPERRIÈRE
CONSEILLÈRE SYNDICALE

Aspects positifs et négatifs des bonis

Le rapport fait également état de données qualitatives recueillies par le biais d'entrevues avec des employés syndiqués et des cadres de premier niveau des organisations étudiées.

Dans le cas qui nous intéresse plus particulièrement, soit Hydro-Québec, des cadres interrogés mentionnent entre autres aspects positifs des bonis : une reconnaissance des responsabilités et heures supplémentaires non rémunérées autrement, de même qu'un contrôle plus serré des dépenses.

Bien qu'une des cadres affirme que le boni collectif est beaucoup plus juste que l'ancien système plus subjectif qui correspondait à « toi, je t'aime, je te le donne, toi, je t'aime pas, je te le donne pas », un autre trouve injuste qu'il n'ait aucune influence possible sur une partie du boni qui lui est versé, soit le 3 %. « Y'a trois pour cent où j'ai zéro impact. Que je sois là, que je sois pas là. Trois pour cent que c'est l'eau dans le barrage, combien Hydro-Québec a fait de profits. [...] C'est un boni collectif, j'ai rien à faire là-dedans. [...] ».

Un salarié syndiqué y va d'une anecdote où des gestionnaires de projets disaient que pour le boni il fallait arriver à temps et qu'il n'y avait aucune façon de dévier de l'échéance fixée démontrant ainsi que la politique de bonification rendait les cadres plus rigides dans leur gestion des délais, mais que ce manque de souplesse pouvait parfois nuire aux clients ou aux salariés.

Un autre exemple, relaté celui-là par un des cadres, illustre que ceux-ci subissent parfois des blagues ou sous-entendus en lien avec leurs bonis, car les employés ne jugent pas toujours qu'ils prennent des décisions par compétence, mais plutôt par souci d'obtenir un peu d'argent supplémentaire.

Toutefois, malgré la satisfaction que leur apporte l'octroi d'un boni, pour plusieurs celui-ci n'a pas vraiment d'influence sur leur façon de travailler, ni n'est source de motivation. Certains préféreraient même le voir intégré à leur salaire de base.

Selon son site Web, l'Institut de recherche et d'informations socio-économiques (IRIS) est « un institut de recherche à but non lucratif, indépendant et progressiste, fondé à l'automne 2000. Sa mission est double. D'une part, l'institut produit des recherches, des brochures et des dépliants sur les grands enjeux socio-économiques de l'heure (fiscalité, pauvreté, mondialisation, privatisations, etc.) afin d'offrir un contre-discours à la perspective néolibérale. D'autre part, les chercheurs offrent leurs services aux groupes communautaires, groupes écologistes et syndicats pour des projets de recherche spécifiques ou pour la rédaction de mémoires. » www.iris-recherche.qc.ca

Éviter les dérives

Plusieurs cas rapportés dans les médias ont démontré les inquiétantes dérives que peuvent entraîner le versement de bonis assujettis à des impératifs de rentabilité et de productivité couplé à la cupidité humaine, incitant trop souvent au gain à court terme au détriment d'une vision plus globale. C'est pourquoi, lorsque ce mode de rémunération existe dans une organisation, il est important que ceux qui en détiennent le pouvoir fixent des balises permettant d'éviter les abus dont les premières victimes sont souvent les employés.

JOHANNE LAPERRIÈRE
CONSEILLÈRE SYNDICALE

Ce journal est publié quatre fois l'an et payé par le SPSP, 210, boul. Montarville, bureau 2008, Boucherville, (Qc) J4B 6T3
téléphone : (450) 449-9630
télécopieur : (450) 449-9631
courriel : secretariat@spsi.qc.ca
www.spsi.qc.ca

Comité de rédaction
Johanne Laperrière, conseillère syndicale
Collaboration spéciale :
Luc Marcouiller, chercheur

Graphisme
Guyline Hardy Design

Les articles publiés dans L'Irequis reflètent les opinions de leurs auteurs et ne sauraient engager la responsabilité ou lier d'aucune façon le SPSP et ses officiers.



Dépôt légal
Bibliothèque nationale
du Québec 2011



Pour un plus grand rayonnement_ La version intégrale de ce bulletin, en format « pdf », se retrouve sur le site Web du SPSP sous la rubrique « Journal L'Irequis » figurant en marge.