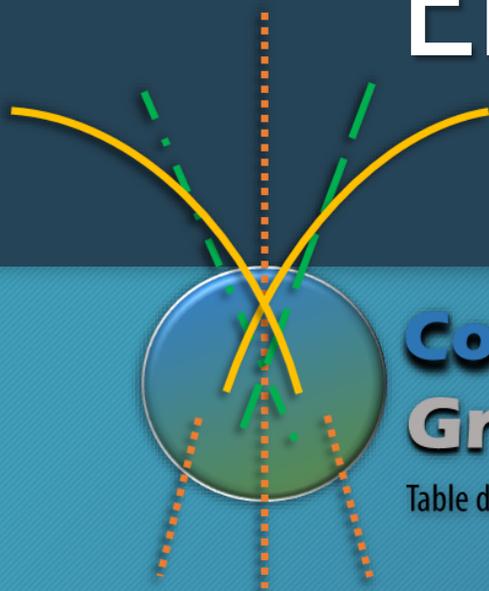




Enjeux et mesures de mitigation

Présenté à Hydro-Québec
par le comité intersyndical

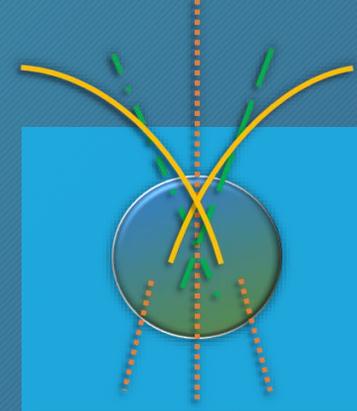


**Comité RÉSEAUX
Grand Montréal**

Table de discussion des syndicats d'Hydro-Québec

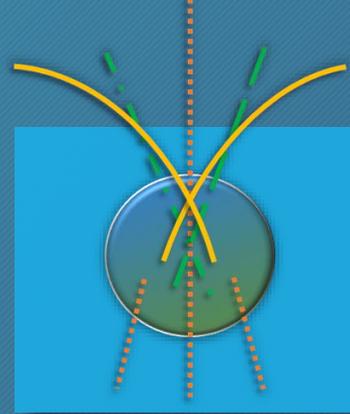
Version 2.15
13 juin 2019





« *L'objectif de cette initiative est de collaborer de façon proactive avec Hydro-Québec en vue d'atténuer les effets négatifs des travaux effectués dans la grande région de Montréal sur nos membres et par ricochet, sur leur vie familiale. Les employés vivent déjà des difficultés de transport et nous sommes convaincus que des moyens et outils peuvent être mis en place pour que la pression soit moindre sur eux et, par conséquent, bénéfiques aux opérations de l'entreprise et à sa performance.* »

Parcours



Les étapes

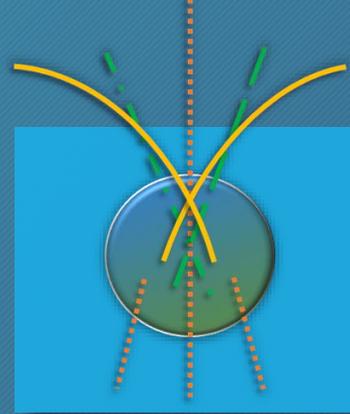
Aperçu des projets
Impacts sur les employés
État de la situation
Mesures d'atténuation
Mesures de mitigation proposées
par les syndicats

Les cibles

Train de Deux-Montagnes
Train de Mascouche
Réfection du tunnel Louis-H.-Lafontaine

Préliminaire

Lexique



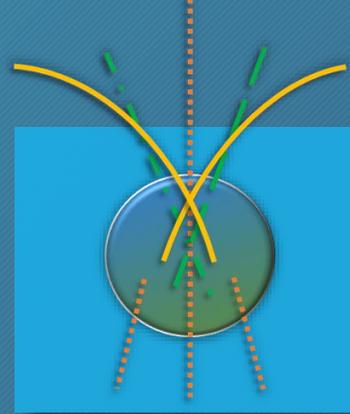
REM = Réseau express métropolitain

ARTM = Autorité régionale de transport métropolitain

EXO = Exo exploite les services de transport collectif par trains et autobus, ainsi que le transport adapté sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal.

« **Crush load** » = Un niveau de chargement de passagers dans un véhicule de transport qui est si élevé que les passagers sont « écrasés » les uns contre les autres. Il représente une forme extrême de chargement de passagers et est généralement considéré comme représentatif d'un système soumis à de graves limitations de capacité. - *Transportation Research Board*

Aperçu des projets du REM et du tunnel



Dans les prochaines années, les travaux majeurs d'infrastructures de la région métropolitaine entraîneront des problèmes considérables de mobilités.

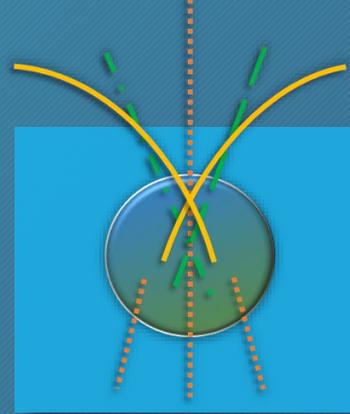
Deux-Montagnes

Le service de la ligne de train entre Deux-Montagnes et la Gare Centrale subira des **entraves pendant 4 ans**. Dès 2020, **le service sera successivement interrompu** sur différents tronçons par 3 phases de travaux du REM. Actuellement, 10 000 personnes utilisent cette ligne quotidiennement.

Mascouche

Le service de la ligne de train de Mascouche sera irrémédiablement affecté par le REM, premièrement par une **interruption de service**, puis par la mise en service. La configuration finale obligera les usagers à effectuer **un transfert intermodal** vers le REM à la future station A40.

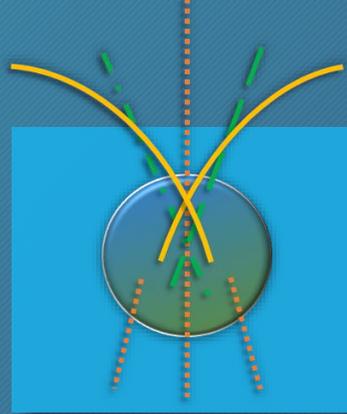
Aperçu des projets du REM et du tunnel



Tunnel Louis-H.-Lafontaine

Les travaux de réfection du tunnel commenceront à l'été 2020 pour **4 ans**. Si les différentes phases du projet ne sont pas encore clairement définies, des entraves majeures ont été annoncées, dont la **réduction du nombre de voies** même en période de pointe. Les mesures d'atténuation envisagées auront également un **effet domino** tant sur la mobilité sur la Rive-Sud que sur les mesures d'atténuation prévues dans le cadre du REM, particulièrement pour les usagers du train de Mascouche.

Position de la CCMM



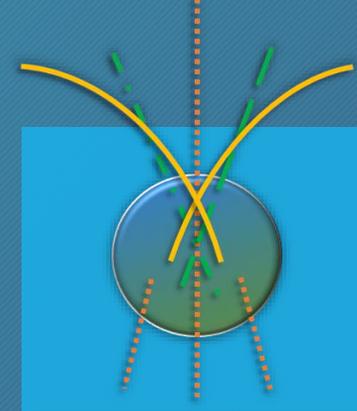
Extraits de : *Le chantier du REM cause des maux de tête aux employeurs* - La Presse, 2 mai 2019.

Le président de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain,
Michel Leblanc, indique :

« Une large part de la solution est entre les mains des entreprises, qui devront revoir leurs pratiques ».

« Le marché du travail doit changer. »

Impacts sur les employés



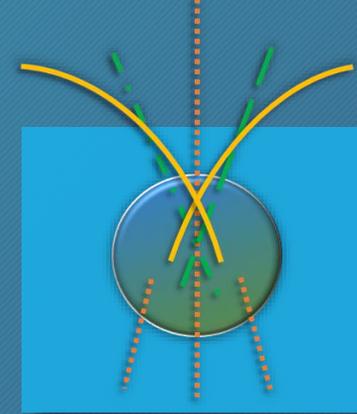
Actuellement

Stress occasionné devant l'inconnu des délais réels de transport à anticiper, ainsi que l'**incertitude** face aux mesures qui seront ou non mises en place par l'employeur.

Les **temps de transport** et les **modifications aux horaires** affectent déjà les employés alors que les entraves sont mineures, **l'appréhension est grande**.

Les médias indiquent que Banque Nationale a trouvé une solution avec la location de bureaux sur la Rive-Nord, que Desjardins regardent pour des bureaux en périphérie et qu'Hydro-Québec prévoit du télétravail et des bureaux également en périphérie.

Impacts sur les employés

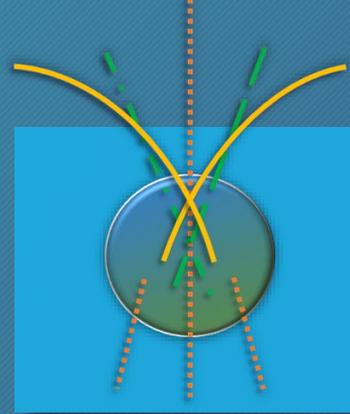


Prochainement

1. Augmentation du temps de transport
2. Difficulté de conciliation travail - famille
Ouverture-fermeture des garderies/écoles, activités parascolaires, aide aux devoirs...
3. Dégradation environnementale
Augmentation du nombre de véhicules sur les routes, des périodes de smog...
4. Coût économique
Plus cher de se déplacer, plus de frais de garde...
5. Santé mentale des travailleurs
Augmentation du stress, de l'anxiété, de la fatigue...
6. Diminution de la productivité
Présence au travail, concentration...
7. Problème de rétention et de recrutement
Démissions et retraites, perte d'expertise, transferts, difficultés de recrutement au centre-ville...
8. Surcharge du métro
Hausse marquée de l'achalandage, des débordements et des délais supplémentaires.

*** L'effet Domino va toucher tous les travailleurs, autant les usagers des transports en commun, trains et métro en tête, que les utilisateurs du réseau routier.**

État de la situation - Deux-Montagnes

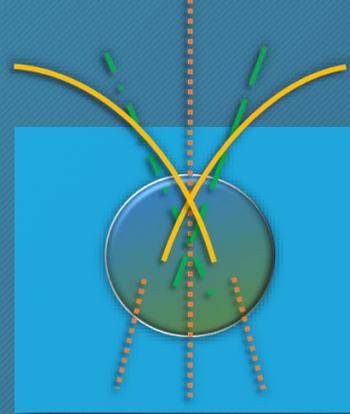


Le service de la ligne de train entre Deux-Montagnes et la Gare Centrale sera interrompu sur de large tronçons durant 4 ans, soit la durée prévue des travaux du REM.

Les impacts s'étaleront à travers 3 phases de travaux.

En principe, la mise en service du REM (4^e et dernière phase) est prévue pour la fin de l'année 2023 à Deux-Montagnes.

État de la situation - Deux-Montagnes



Le train en chiffres

1 train (MR90) = 2 100 usagers « Crush load »
Fréquence en pointe = 6 départs, variable.

Le REM en chiffres

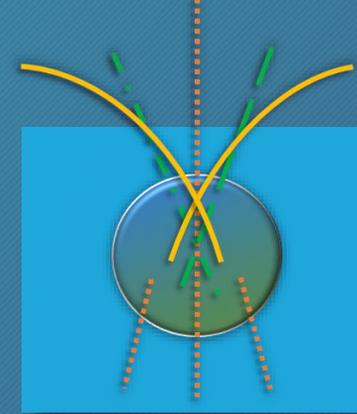
1 REM = 780 usagers « Crush load* »
Fréquence en pointe = 36 départs, aux 5 min.

* « Crush load » = 5,5 personnes par m²

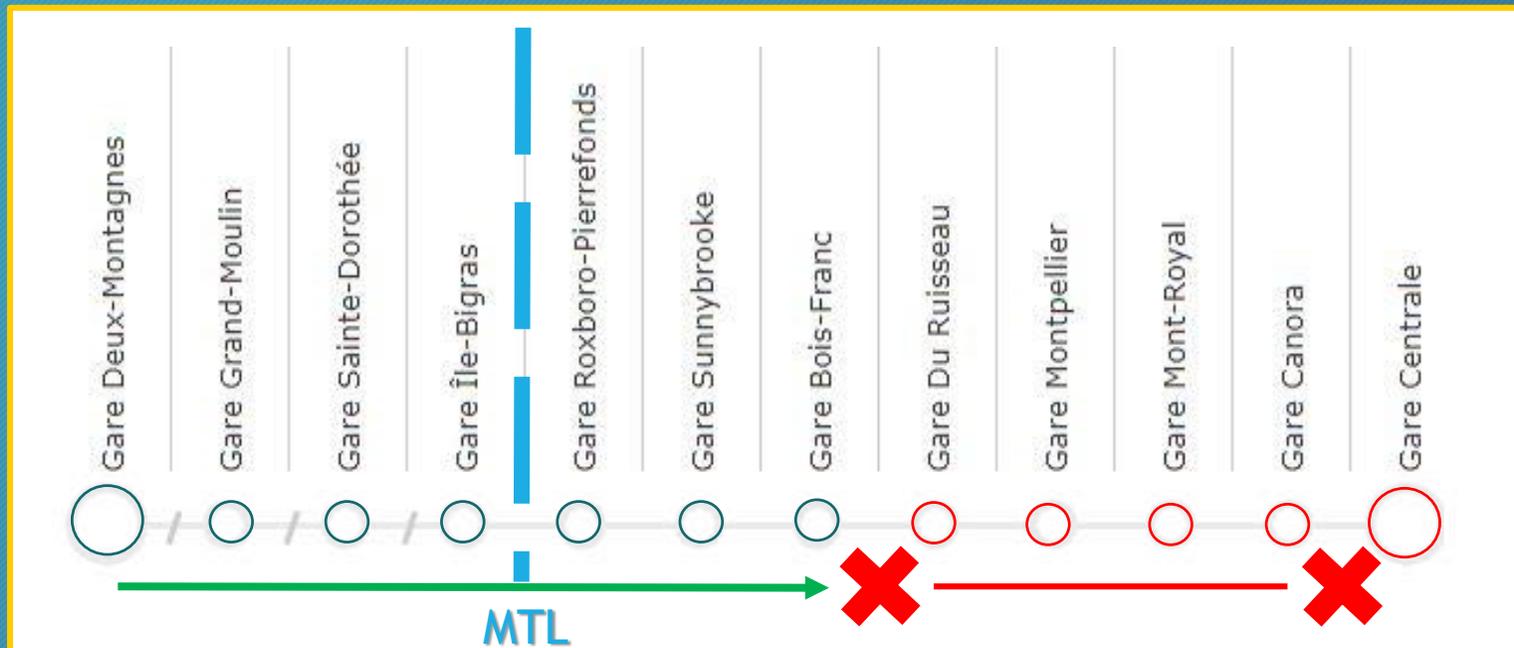
Selon *Transportation Infrastructure Engineering*, opérer en mode « crush load » augmente les temps d'arrêt et réduit la capacité des véhicules par unité de temps.

Le « crush load » dans les véhicules de transport peut entraîner de nombreux enjeux collatéraux, comme le désagrément extrême des passagers, le harcèlement sexuel, les vols à la tire (pickpocketing) et l'incapacité des passagers à monter ou descendre des véhicules en temps opportun.

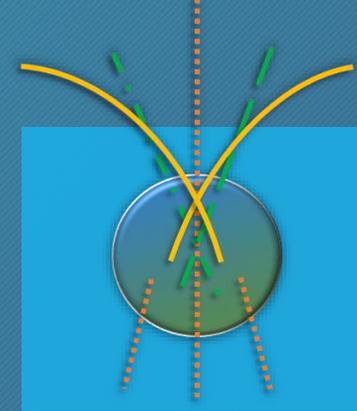
État de la situation - Deux-Montagnes



Phase 1 Le service de la ligne Deux-Montagnes vers la Gare Centrale sera interrompu de la station Bois-Franc à la Gare Centrale de janvier 2020 jusqu'au début de 2022.



Mesure d'atténuation de l'ARTM



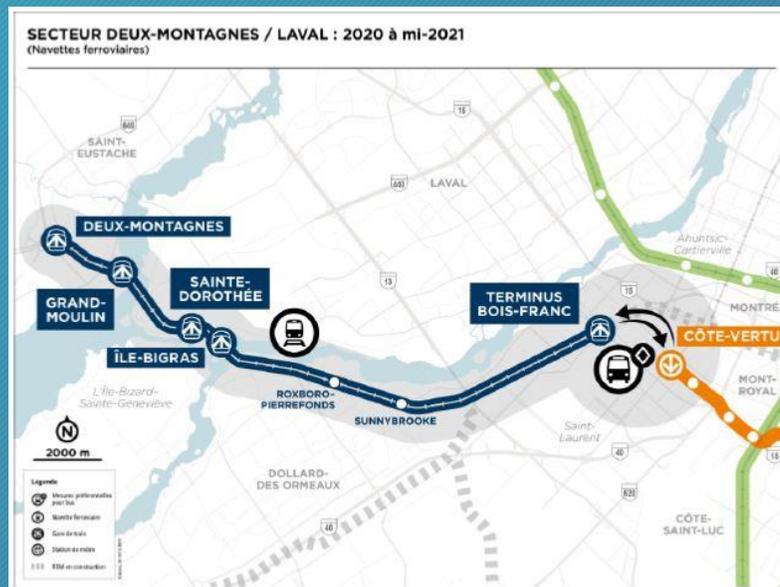
Temps du trajet
en 2018
45 min. (aller)

Phase 1 - Option

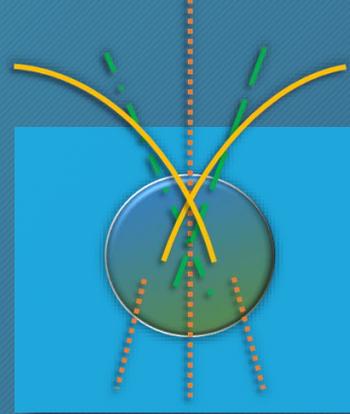
Train
+
Bus
+
13 stations de
métro



* MPB : Mesures
préférentielles par
bus.



Notre position sur la mesure



Selon nous, la mesure d'atténuation est problématique et le temps supplémentaire requis pour effectuer le trajet est sous-estimé. De plus, certaines mesures n'ont pas été annoncées.

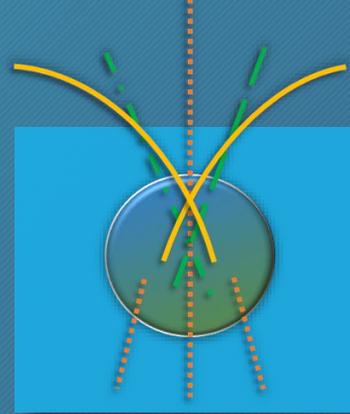


* Temps estimé dans les meilleurs conditions, un samedi matin.

À considérer :

- Faire monter environ 2 100 personnes à bord de 16 autobus articulés à l'arrivée du train.
- Permettre à 16 autobus articulés d'accéder à la station de métro Côte-Vertu.
- Intégrer environ 10 000 usagers de plus chaque matin à la Station Côte-Vertu (ligne orange).
- La fiabilité du métro a connu ses deux pires années de la décennie en 2017 et 2018 (60 à 110 pannes/mois).
- Fermeture de la station de métro Côte-Vertu pour une période de 11 semaines à l'été 2020.

Position de la CCMM sur la mesure

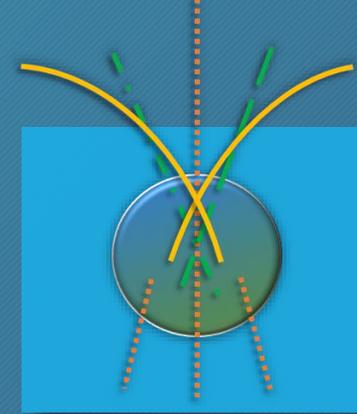


Même le président de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, Michel Leblanc, estime que ces mesures d'atténuation « **ne suffiront pas** ».

« Dans un **univers de congestion**, on enlève une solution qui était le transport en commun, soit la ligne Deux-Montagnes. On vient accentuer un problème qui existait déjà. **Ça prend donc une solution plus agressive** », estime M. Leblanc.

Le chantier du REM cause des maux de tête aux employeurs - La Presse, 2 mai 2019.

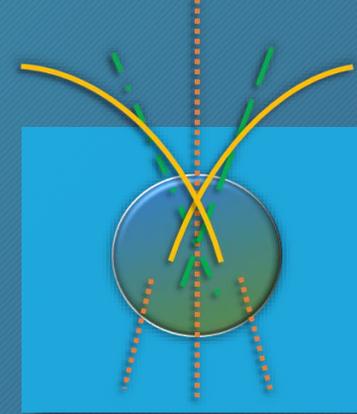
État de la situation - Deux-Montagnes



Phase 2 Fermeture complète de la ligne Deux-Montagnes de juillet 2021 jusqu'à la fin de 2023.



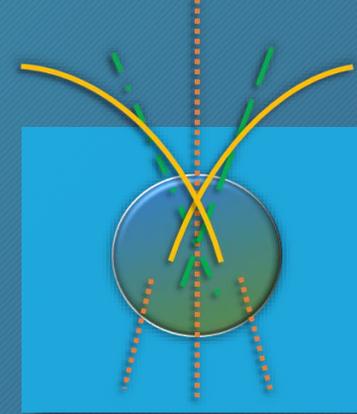
État de la situation - Deux-Montagnes



Phase 3 Le REM pourrait être en fonction entre la gare du Ruisseau et la Gare Centrale au début de 2022.



Mesures d'atténuation de l'ARTM



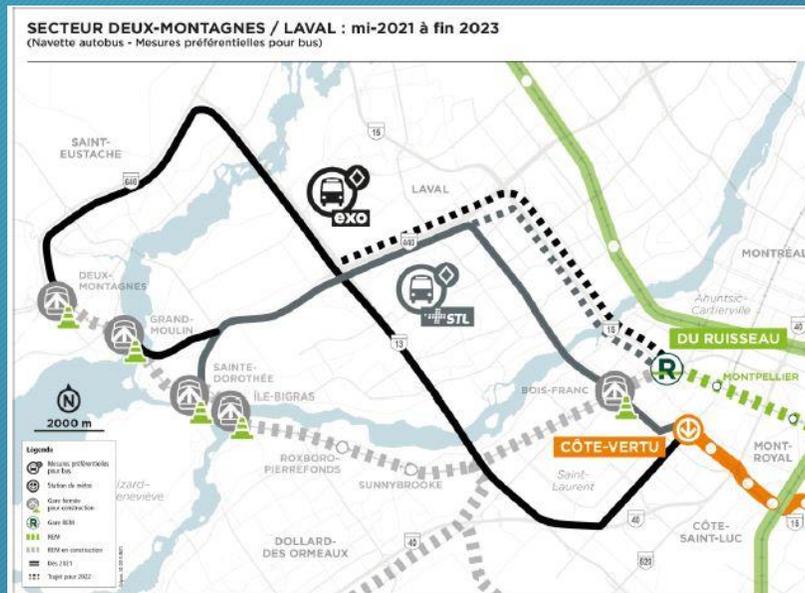
Temps du trajet en 2018
45 min. (aller)

Phase 2 et 3
Option

Long trajet en bus
Voies réservées limitées
+
13 stations de métro



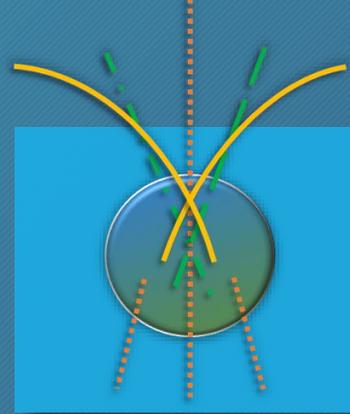
* MPB : Mesures préférentielles par bus.



Station Côte-Vertu

Centre-ville

Notre position sur les mesures

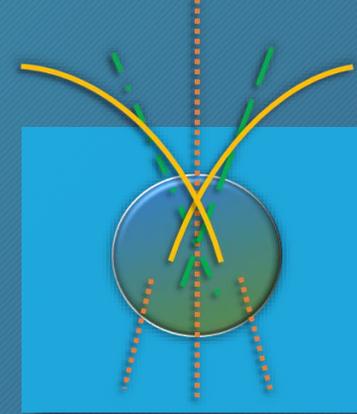


Aucune mesure d'atténuation concrète n'a été présentée.



- Circulation des autobus sur les autoroutes : la 13, la 40 et la 640, ainsi que la 15 et la 440.
- Voies réservées quasi inexistantes sur plusieurs tronçons majeurs.
- Temps requis en transport supplémentaire inconnu.

Critiques sur les mesures d'atténuation



« Pour le maire Denis Martin, on ne peut demander aux usagers de changer trois fois de mode de transport pour se rendre à destination. *«En plus que presque doubler le temps de transport, ce sera un paquet de troubles. C'est beau sur papier, mais, de façon concrète, ça ne fonctionne pas»*, a(-t-il) ajouté »

- Mesures d'atténuation pour le REM: une «douche d'eau froide» pour les usagers. L'Éveil - 6 mars 2019

« Une centaine d'usagers des trains de banlieue ont manifesté (le 1^{er} avril) à la Gare Centrale du centre-ville de Montréal. (...) Selon eux, les mesures d'atténuation durant les travaux sont « ridicules ». (...) Pour les parents, c'est devenu un véritable cauchemar, ont scandé des manifestants. »

- Travaux du REM: des usagers en colère manifestent. LaPresse - 1^{er} avril 2019

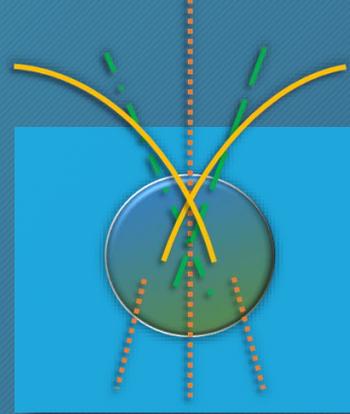
« Le maire de Deux-Montagnes Denis Martin est insatisfait des mesures d'atténuation des travaux du Réseau express métropolitain (REM) annoncées jeudi »

- Mesures d'atténuation du REM : le maire de Deux-Montagnes aussi furieux que ses citoyens. Radio-Canada - 1^{er} mars 2019

« Les transports en commun entre la Rive-Nord et le centre-ville seront bientôt aussi lents que le trafic de l'autoroute 15. Les travaux du Réseau express métropolitain (REM) doubleront les temps de trajet pour la plupart des usagers, malgré l'ajout de nombreuses navettes en voies réservées. »

- REM: des mesures d'atténuation aussi lentes que la congestion routière. Huffpost - 28 février 2019

État de la situation - Mascouche

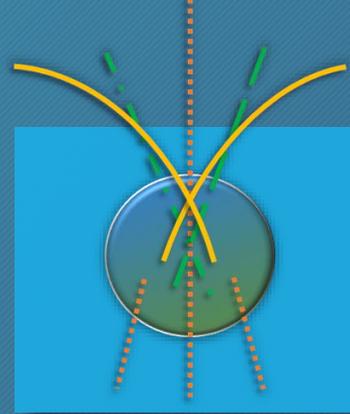


Le service de la ligne de train entre Mascouche et la Gare Centrale sera considérablement entravé par les travaux du REM. Les impacts s'étaleront sur deux ans.

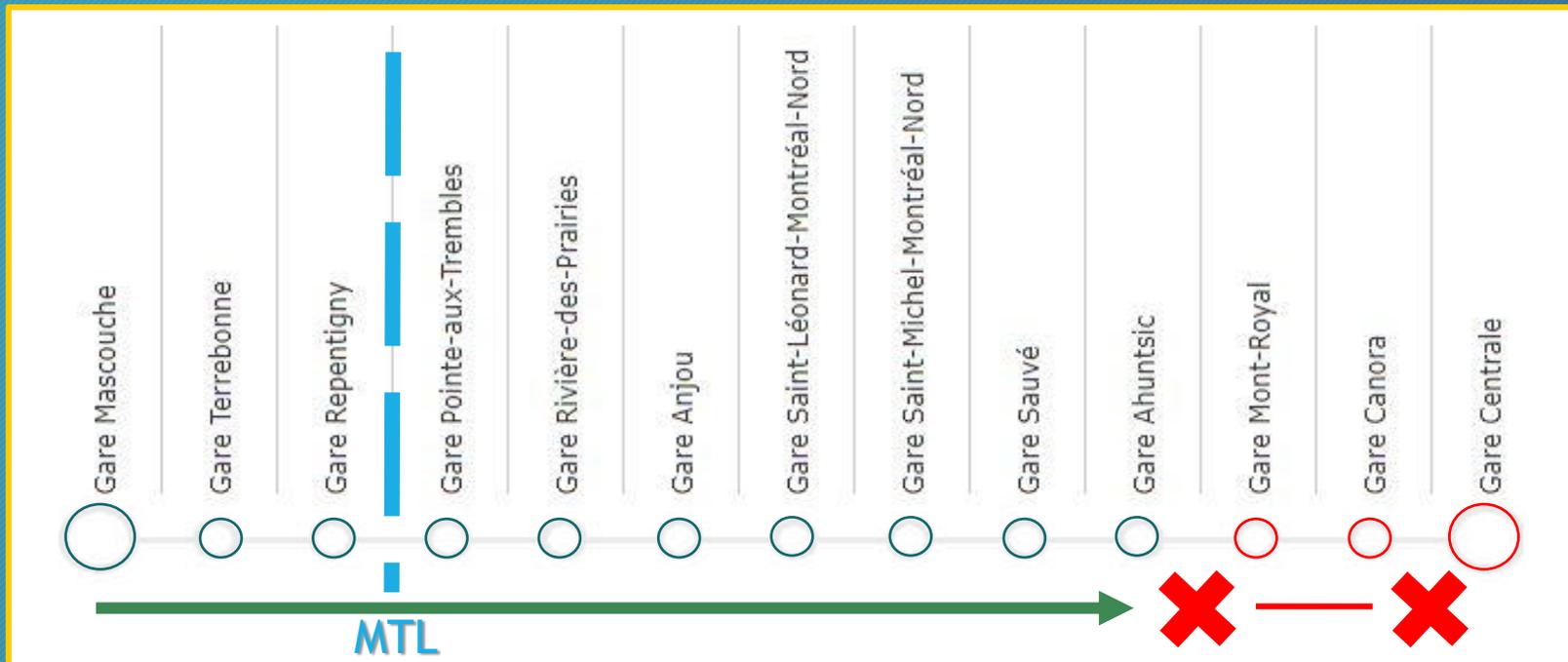
Phase 1 Le service de la ligne Mascouche vers la Gare Centrale sera interrompu sur une portion montréalaise du trajet jusqu'à la Gare Centrale de janvier 2020 à 2022.

Phase 2 Début 2022, le REM sera partiellement mis en service. Les usagers du train devront descendre du train de Mascouche pour passer au REM à la Gare A40.

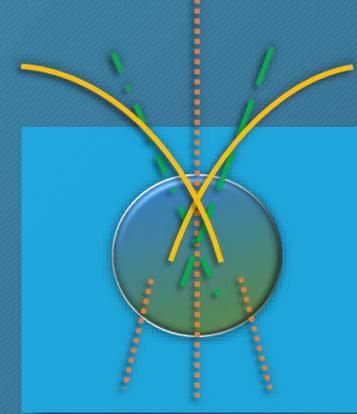
État de la situation - Mascouche



Phase 1 Le service de la ligne Mascouche vers la Gare Centrale sera interrompu de la station Ahuntsic à la Gare Centrale de janvier 2020 à 2022.



Mesures d'atténuation de l'ARTM



Temps du trajet en 2018
entre 1 h et 1 h 10 (aller)

Phase 1 - Option 1



* MPB : Mesures
préférentielles par
bus.

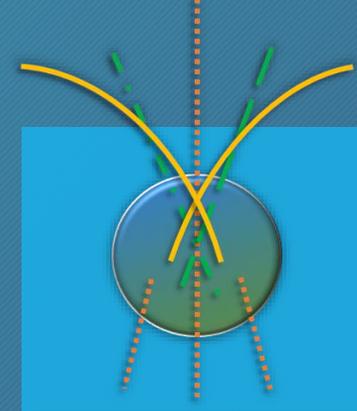
Long trajet en bus
Voies réservées
limitées
+
15 stations de
métro



Station Radisson

Centre-ville

Mesures d'atténuation de l'ARTM



Temps du trajet en 2018
entre 1 h et 1 h 10
(aller)



Phase 1 - Option 2

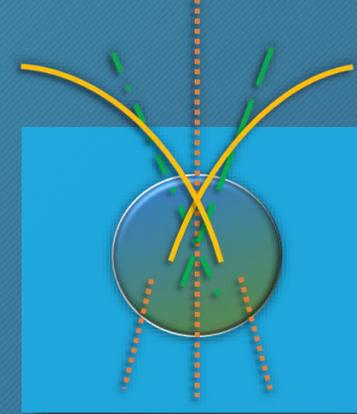
Un trajet en train
+
Une marche
+
13 stations de métro



Station Sauvé

Centre-ville

Notre position sur les mesures



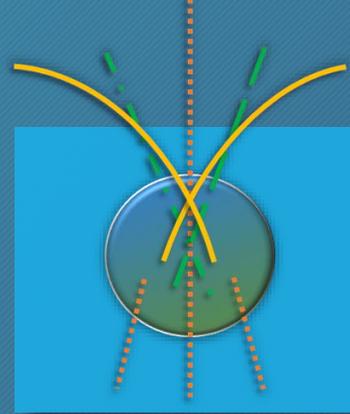
Selon nous, les mesures d'atténuation sont problématiques et les temps de trajets sont sous-estimés.



** Les ponts Le Gardeur et Charles-de-Gaulle ne semblent pas avoir l'espace nécessaire pour dédier une voie réservée aux autobus.

Par conséquent, les heures estimées pour l'option 1 restent très difficiles à confirmer.

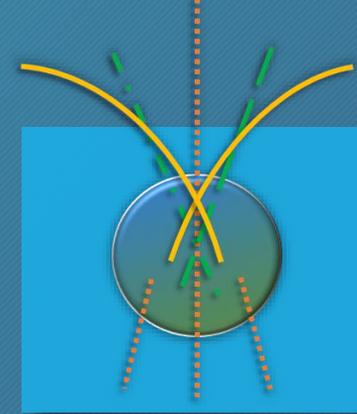
Notre position sur les mesures



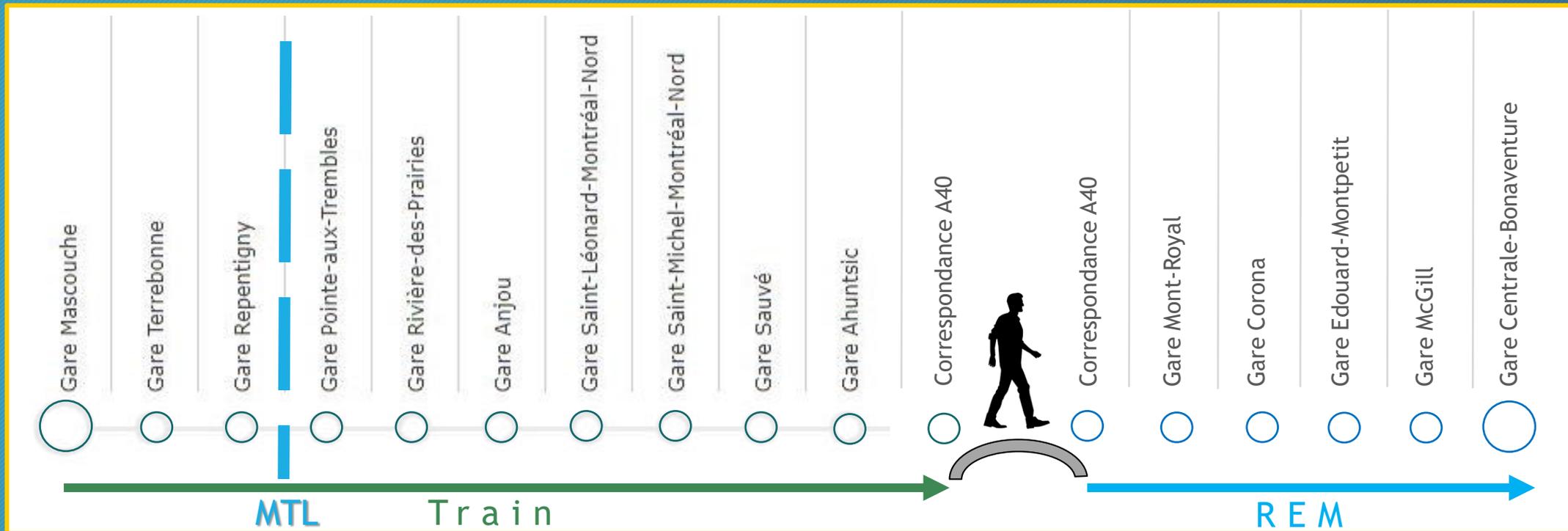
Selon nous, les mesures d'atténuation sont problématiques :

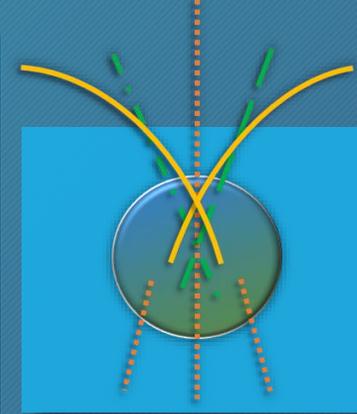
- La station de métro Radisson sera, dans la même période, le lieu de rabattement des autobus de la Rive-Sud et de Montréal durant les travaux de réfection du tunnel Louis-H.-Lafontaine pour les usagers de la 20 et de la 25.
- Les voies réservées sont quasi inexistantes sur les différents tronçons majeurs.

État de la situation - Mascouche

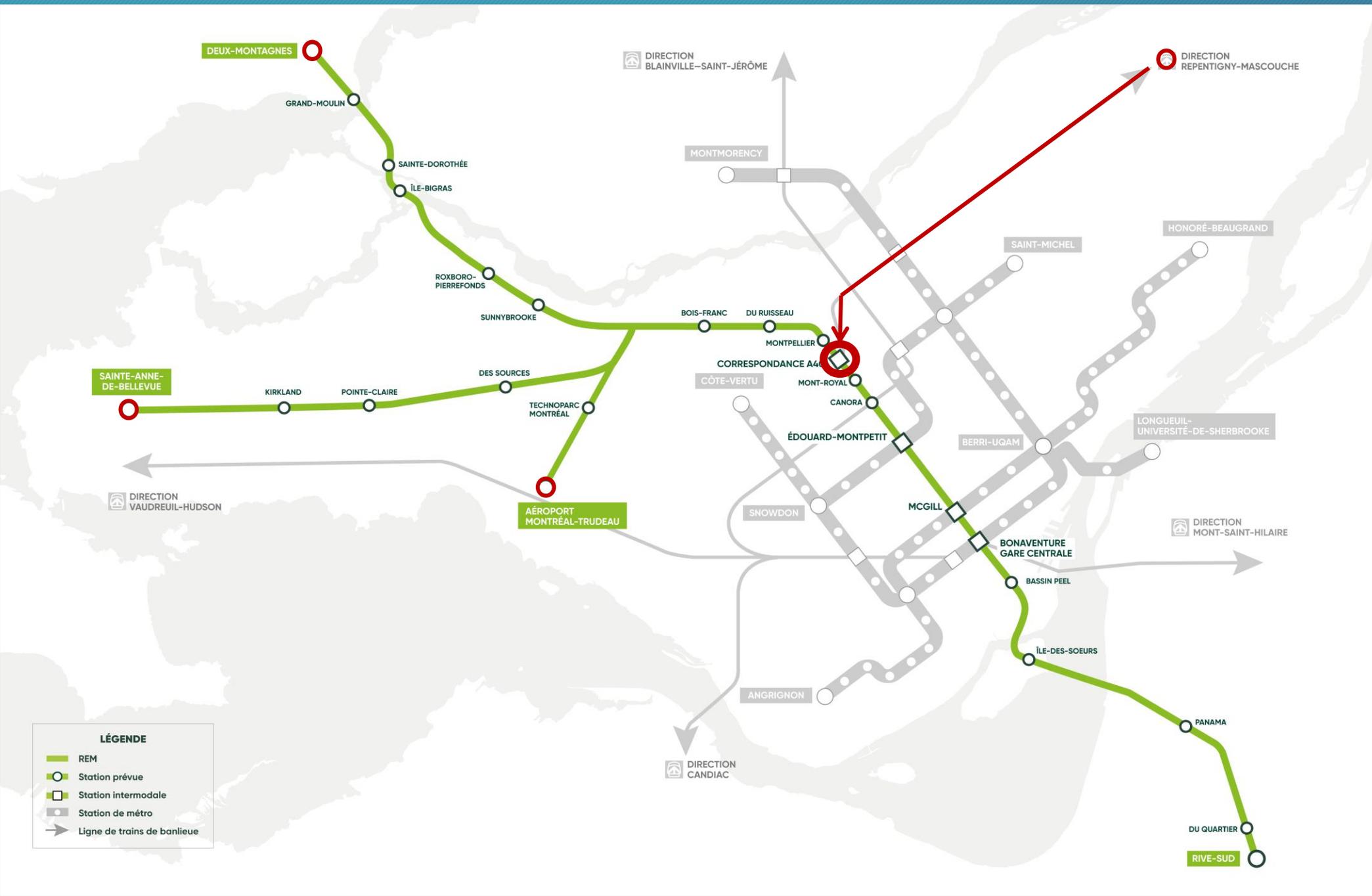


Phase 2 Le REM sera partiellement mis en service en 2022. Les usagers du train devront descendre du train de Mascouche pour passer au REM à la gare intermodale Correspondance A40.





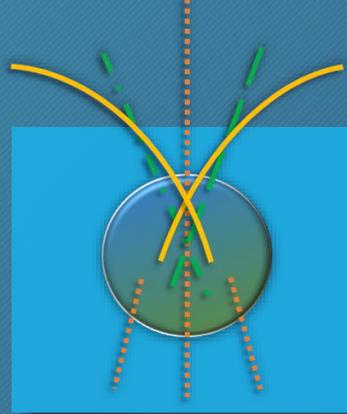
Carte du REM



LÉGENDE

- REM
- Station prévue
- Station intermodale
- Station de métro
- Ligne de trains de banlieue

État de la situation - Tunnel L.-H.-L.

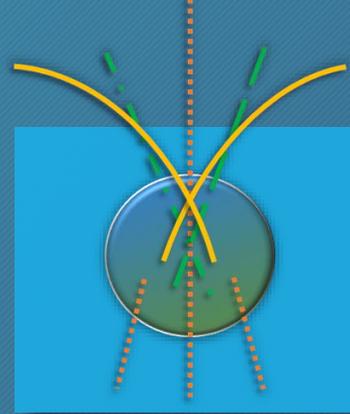


Les travaux de réfection du tunnel Louis-H.-Lafontaine devraient commencer à l'été 2020 pour 4 ans.

- Les phases ne sont pas encore clairement définies, mais des entraves majeures sont prévues.
- Durant 2 ans, une (1) voie dans chaque direction sera fermée, ce qui retranchera une capacité de 1 500 véhicules à l'heure.
- 120 000 véhicules/jour empruntent le tunnel.

Préliminaire

Mesures d'atténuation - MTQ

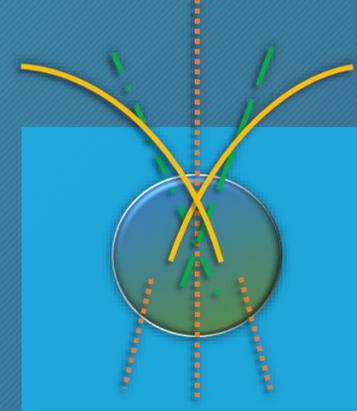


Selon les études menées par le MTQ :

- Le tiers (33 %) des orphelins du tunnel se tourneront vers les autres traverses du Saint-Laurent ;
- Le télétravail et les changements aux horaires de déplacement des personnes qui peuvent éviter les périodes de pointe pourraient contrebalancer un peu plus du quart (26 %) de la capacité de circulation perdue ;
- Une proportion semblable (26 %) des automobilistes refoulés devraient quant à eux opter pour les transports collectifs ;
- Enfin, le MTQ prévoit que 15 % des usagers qui changeront de mode de transport opteront pour le covoiturage.

Préliminaire

Mesures d'atténuation - MTQ



Des études sont en cours concernant les alternatives en transports en commun

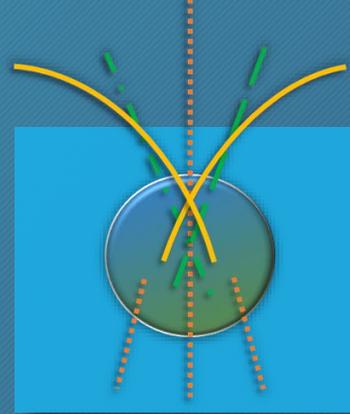
MPB : Mesures préférentielles par bus.

Les délais de parcours sont inconnus.



Préliminaire

Notre position sur les mesures

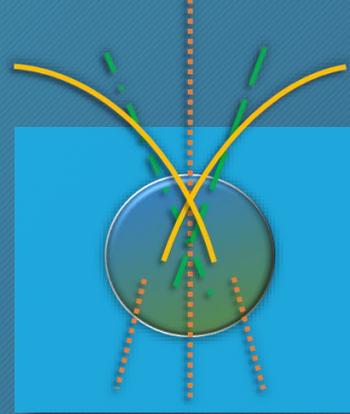


Selon nous, les mesures d'atténuation risquent d'être problématiques :

- Aucune mesure d'atténuation concrète n'a encore été présentée. Le tout est toujours à l'étude, alors que certaines alternatives étudiées nécessitent elles-mêmes des travaux (ex.: élargissement de l'autoroute 20 entre Ste-Julie et le Tunnel pour l'implantation d'une voie réservée).
- **L'effet domino sur les autres ponts alourdira le bilan sur la Rive-Sud.**
- Le MTQ a placé la barre haute en prévoyant que 15 % des usagers qui changeront de mode de transport opteront pour le covoiturage. Ce mode de déplacement est virtuellement inexistant, à l'heure actuelle, dans le corridor du tunnel La Fontaine.

Préliminaire

Notre position sur les mesures

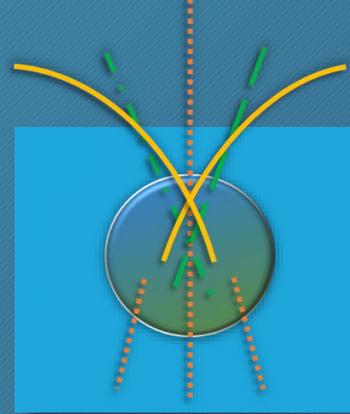


Pour l'alternative en transport en commun :

- Les temps de trajets sont inconnus ;
- Les autobus seront rabattus vers le métro aux stations de Longueuil et de Radisson. Rappelons que la station Radisson sera, dans la même période, le lieu de rabattement des autobus durant les travaux du REM pour les usagers du train de Mascouche.
- En 2018, la Société de transport de Montréal admettait elle-même que le métro arrive à son point de saturation.

Préliminaire

Mesures de mitigation proposées par les syndicats



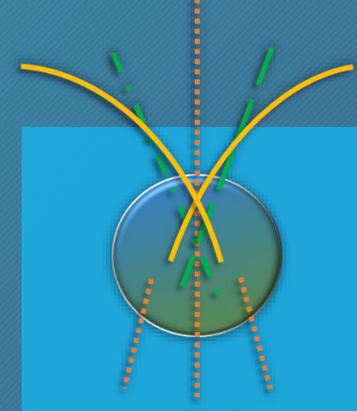
Pôles de travail

Selon nous, Hydro-Québec doit permettre aux employés de se prévaloir de « pôles de travail ». L'entreprise possède de nombreux édifices avec des espaces de travail libre. La location de bureaux supplémentaires pourrait être nécessaire (en attente du sondage).

Télétravail

Hydro-Québec doit promouvoir le télétravail au-delà de la règle de gestion (télétravail occasionnel) et fournir les équipements manquants.

Mesures de mitigation proposées par les syndicats



Souplesse

Hydro-Québec doit autoriser plus de souplesse dans les horaires variables, entre autres, pour permettre les déplacements en dehors des périodes de pointe.

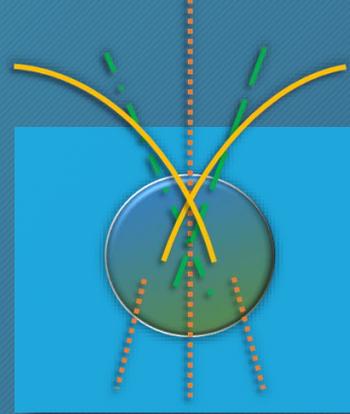
4 jours semaine

Hydro-Québec doit accorder aux employés intéressés de faire leur semaine de travail sur 4 jours.

Revoir les horaires de travail

Exemple avec le quart de 12 heures : possibilité de mettre l'horaire de midi à minuit et de minuit à midi.

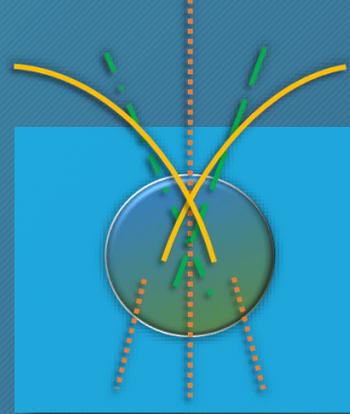
Mesures de mitigation proposées par les syndicats



Multi-QG et hors Montréal

Pour les prochains affichages de postes, Hydro-Québec doit favoriser l'option du quartier général multiple ou encore d'un quartier général à l'extérieur de l'île de Montréal.

Plan d'actions



Qui :

Syndicat et HQ

Syndicat

Syndicat

HQ

HQ

HQ

Syndicat et HQ

Quoi :

- Établir un calendrier de rencontres
- Informer nos membres sur le projet
- Sonder les employé(e)s touché(e)s de façon granulaire
- Vérifier la capacité d'accueil des espaces de travail HQ dans la périphérie
- Ajuster la règle de gestion sur le télétravail
- Vérifier et louer des espaces de travail dans la périphérie
- Informer les employé(e)s touché(e)s

Membres du comité intersyndical

Jean-Julien Mercier, coordonnateur SCFP

Francis Rondeau, SCFP 957

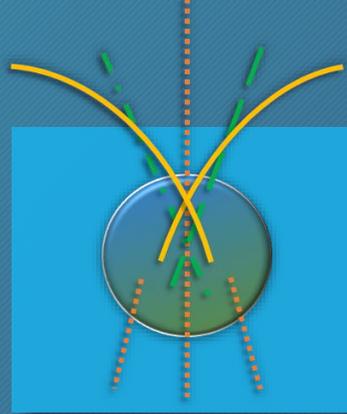
Luc Corriveau, SCFP 1500

Dominic Champagne, SCFP 2000

Guy Bergeron, SCFP 4250

Harold Gagnon, SCFP 5735

Yannick Leblanc, SPIHQ



Remerciements

Guy Bergeron, Président du SSPHQ - SCFP 4250

Gaétan Lemire, Vice-président du SSPHQ - SCFP 4250

Marc Payette, Vice-président du SSPHQ - SCFP 4250

Marc Delisle, Membre du SSPHQ - SCFP 4250

Karolyne Viau, Membre du SSPHQ - SCFP 4250

Hugo Fortier, Conseiller en communications du SSPHQ - SCFP 4250

Catherine Seers, Conseillère en communications du SSPHQ - SCFP 4250

