



LOUISE ROY

Fera-t-il plus beau dans le métro?

par Francine Pelletier



Le 20 mars dernier, le ministre des Transports du Québec, Guy Tardif, nommait Mme Louise Roy, alors directrice des Études et de la Planification au même ministère, à la tête de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal (CTCUM). Il y avait là de quoi étonner plusieurs. Non seulement Louise Roy est une femme, de 37 ans seulement, sociologue urbaine de profession, mais

elle est aussi célibataire, sans enfants et féministe! Plutôt inusité, comme description de p.d.g. De plus, elle vient du milieu gouvernemental qui n'a pas souvent eu les mêmes idées que la Communauté urbaine de Montréal (CUM) en ce qui concerne le transport en commun. Mais le défi ne s'arrête pas là: nommée pour une période de deux ans, Louise Roy doit assurer la passation des pouvoirs. Car à l'instar des autres commissions de transport au Québec, la CTCUM est en train de devenir beaucoup plus «démocratique»: l'autorité, concentrée entre les mains du ou de la président-e (jusqu'à présent nommé-e par le gouvernement), passera à un conseil d'administration composé de neuf membres, majoritairement élus, dont le président du comité exécutif de la CUM, trois conseillers municipaux de Montréal, trois de la banlieue, et deux citoyen-ne-s.

Nous avons rencontré Louise Roy dans les bureaux capitonnés de la CTCUM, quelques jours après l'adoption de ce projet de restructuration et trois semaines seulement après sa nomination. La nouvelle présidente paraissait étonnamment calme, pour une femme qui a tant à faire.

Calme, ouverte et terriblement sincère. C'est une femme «en pleine possession de tous ses moyens», qu'il serait difficile de ne pas aimer, comme en témoigne à peu près tout ce qui a été dit sur elle. Et puis, c'est vrai, elle insiste pour lire son courrier, rencontrer des groupes de citoyen-ne-s et ses propres employé-e-s, visiter les différentes stations de métro, métro qu'elle continue à utiliser, d'ailleurs – quoiqu'elle trouve sa nouvelle limousine bien pratique, après les longues journées de travail...



La Vie en rose : *Avez-vous été aussi surprise que nous d'apprendre qu'on vous voulait à la tête de la CTCUM ?*

Louise Roy : Très surprise. Je savais qu'on cherchait des candidats, on m'avait même demandé si j'avais des suggestions. J'en avais : tous des hommes de 45-50 ans, en complet gris... le modèle type. Et puis, on m'annonça qu'on voulait quelqu'un de jeune, une femme, qui pourrait apporter un regard neuf sur la question du transport... Moi.

À prime abord, je trouvais moi-même l'idée assez extravagante. D'abord, le contexte politique, tant au niveau provincial que municipal, sera bientôt instable ; ensuite, la CTCUM comme telle est en pleine période de transition, et porte toujours les blessures d'une longue série de conflits de travail. Finalement, tous mes prédécesseurs sont issus du milieu politique local, de l'interne. Personne n'avait encore accédé à ce poste de l'extérieur. Il y avait donc plusieurs facteurs à considérer. Puis, je me suis dit : une telle occasion ne surviendra pas deux fois dans ma vie. Et j'ai pensé à tous ces ministres, qui le deviennent du jour au lendemain, et qui ne connaissent pas encore leurs dossiers. Alors que moi, je connais bien le transport en commun, j'y travaille depuis plusieurs années déjà. Ce que je ne connais pas, c'est la boîte proprement dite, une grosse entreprise de 8 000 employé-e-s et un budget de 600 millions de dollars par année. Finalement, j'ai pensé qu'une femme à la tête de la CTCUM serait une chose

J'ai pensé qu'une femme à la tête de la CTCUM serait une chose extraordinaire pour les femmes en général.

extraordinaire pour les femmes en général. C'est un aspect qui a compté dans ma décision.

LVR : *Mais comment se fait-il que votre nomination, exceptionnelle à plus d'un égard, semble avoir fait l'unanimité ? Applaudie tant par le syndicat des employés de la CTCUM que par les femmes et les médias ! Même Pierre Desmarais II s'est senti obligé de dire quelques bons mots...*

LR : Je reçois en effet beaucoup de lettres, les gens me félicitent, me disent : avec vous, ça va changer. Je n'ai encore rien fait, mais on donne la chance à la coureuse. L'image de la CTCUM était devenue tellement négative qu'un changement de direction ne pouvait que signifier une amélioration, je crois. Mais j'ai aussi l'impression qu'on me fait confiance parce que j'arrive avec un regard neuf, parce que je suis une femme aussi, plus sensible aux besoins des usagèr-e-s, aux relations de travail... Et puis, personne n'a eu le temps même de penser si on me voulait là ou non. Ce fut une trop grande surprise.

LVR : *Mais qu'avez-vous pensé de l'article de Michael Farber dans la Gazette disant : « Neuf jours après la nomination de Louise Roy, il n'y a toujours pas de rideaux aux fenêtres du métro ou de macramé sur le mur ! », et celui de Jean-Guy Dubuc de La Presse vous incitant, ni plus ni moins, à redresser les torts du pouvoir masculin. N'est-ce pas, de part et d'autre, condescendant ?*

LR : J'ai trouvé la lettre de Jean-Guy-Dubuc plutôt sympathique, parce qu'au fond elle me disait : il y a beaucoup d'attentes à votre sujet, vous avez des idées et vous ne devez rien à personne. Alors allez-y. C'est ce que je pense aussi. L'autre article, je l'ai lu... J'ai trouvé ça un peu tortueux comme raisonnement. Je n'ai pas très bien compris, en fait. Mais comme je ne suis pas un homme politique qui, tous les jours, va découper ce que les journaux disent de lui, je crois que je n'ai pas tellement à m'en soucier. Il y aura sûrement des bêtises à un moment donné... Il faudra que je garde mon intégrité à travers tout ça.

LVR : *Revenons aux attentes du public. S'il y en a tant, c'est qu'il y a énormément d'insatisfactions. Pourtant, toutes vos interventions, jusqu'à maintenant, affirment votre concordance de vues avec le nouveau plan directeur de la CTCUM, mis au point par Lawrence Hannigan qui était loin d'avoir des idées progressistes.*

Comment se fait-il que vous vous sentiez si bien à la CTCUM ?

LR : Je ne me sens nullement en contradiction avec la CTCUM parce que, premièrement, le mandat est clair : il y a un réseau à faire fonctionner et il ne faut pas que ça coûte trop cher. Ensuite, le fameux plan directeur pour les années 84-86, malheureusement inconnu du public, fait vraiment un virage vers la clientèle.

D'abord, on veut améliorer le service à la clientèle en mettant sur pied un système d'information, une campagne de publicité, un traitement des plaintes. Ensuite, on veut maintenir et améliorer la qualité du réseau de transport, d'autant plus qu'il a maintenant vingt ans et que sa détérioration est imminente. Enfin, on doit assainir les relations de travail pour les raisons que l'on sait. Ce sont les trois éléments clés sur lesquels je veux travailler.

Mais l'essentiel dans tout ça, c'est une meilleure communication entre toutes les parties concernées. D'abord à l'intérieur de l'entreprise, il faut vraiment que la direction se rapproche des employé-e-s, aille voir les gens où ils travaillent, recueille leurs suggestions, car ils en ont, j'en suis sûre, voie comment ça se passe... Il faut aussi se rapprocher des usagèr-e-s. Déjà, les rapports avec les médias sont meilleurs depuis un an, grâce à un service de relations publiques. Je veux faire passer une autre image de la CTCUM où prime la qualité du travail, des services, du personnel. D'ailleurs, quand tu compares la CTCUM à d'autres commissions de transport partout en Amérique du Nord, elle s'avère très performante, par rapport au nombre de passagers transportés, au nombre d'heures de services, compte tenu des effectifs dont nous disposons. Il y a donc un sentiment de fierté à développer tant de la part des employé-e-s que des usagèr-e-s.

LVR : *C'est un refrain qui commence à être connu pour les Montréalais-es. N'y a-t-il pas des améliorations concrètes à envisager ?*

LR : Il y a toute une série de petites choses à entreprendre qui ne demanderaient pas beaucoup plus, en fait, que de la bonne volonté. Par exemple, accélérer le temps de déplacement en créant des voies réservées aux autobus, mieux faire connaître les



horaires, améliorer le système de correspondance, la signalisation dans le métro. De la part du public, il y a aussi des choses à faire : la propreté dans le métro. C'est sale. Nous allons avoir une campagne de publicité là-dessus et nous ajouterons des poubelles !

LVR : *Mais les graffiti... pourquoi s'acharner à les faire disparaître ? N'est-ce pas un peu comme les musiciens dans le métro, une forme de culture populaire ?*

LR : C'est une question compliquée. La politique de la CTCUM est de les effacer en moins de 48 heures parce qu'à partir du moment où il y en a un ou deux, il y en a plusieurs. Et puis, les graffiti entraînent autre chose : une détérioration généralisée, plus de malpropreté, de comportements agressifs, de violence... Je crois qu'il faut être prudent, sans quoi on se retrouvera comme à New York : devant une situation incontrôlable.

LVR : *Vous avez aussi parlé d'accroître la clientèle de la CTCUM. Comment ?*

LR : Compte tenu du fait que la population de Montréal n'augmente pas et qu'après chaque grève, il faut de huit à neuf mois avant de récupérer l'achalandage normal... c'est un problème. Il n'y a pas de solution miracle, mais on pourrait, par exemple, offrir une réduction en dehors des heures de pointe, offrir aux détenteurs-trices de la CAM² des réductions dans les grands magasins, les pharmacies, au Musée, à la Place des arts. J'aimerais aussi associer la CTCUM aux événements culturels, sportifs... Pour-

J'aimerais aussi associer la CTCUM aux événements culturels, sportifs... Pourquoi n'irait-on pas au concert en métro ?

quoi n'irait-on pas au concert en métro ? J'aimerais décloisonner la CTCUM, en faire autre chose qu'un laps de temps qu'on subit une ou deux heures par jour, la rendre vitale et intéressante. Ce que j'essaie de faire, en fait, c'est d'orienter la CTCUM vers une stratégie offensive plutôt que défensive, vers des idées nouvelles plutôt que de simples réactions.

LVR : *Votre nomination nous a appris quelque chose d'intéressant, justement : 60 % des usagers sont des usagères. Pourtant, le système de transport n'est pas réellement pensé en fonction des femmes, il est pensé en fonction du 9 à 5. Y aurait-il moyen d'accommoder davantage les besoins des femmes ?*

LR : J'ai déjà fait des recherches sur la question des femmes et toute l'organisation des réseaux de transport est effectivement faite pour la main-d'oeuvre active. Mais pire encore, on ne tient pas compte du fait que les femmes, même lorsqu'elles vont travailler à l'extérieur, ne se déplacent pas seulement de la maison au travail, elles cumulent les déplacements : maison, garderie, travail, courses à faire, maison, etc. Et il est connu que dans la plupart des ménages «motorisés», ce sont les hommes qui ont l'usage de la voiture. Mais je ne crois pas qu'il y ait quelque chose de spécifique à faire pour les femmes qui utilisent les

transports en commun. Faire en sorte que le système soit plus facile à utiliser, plus agréable, c'est en faire bénéficier majoritairement des femmes qui auront ça de moins comme fardeau.

LVR : *Et la sécurité de métro ? Certaines stations, Lucien-L'Allier, notamment, étant réputées pour leurs agressions...*

LR : C'est effectivement important pour les femmes. Il faut qu'il y ait des agents de surveillance, des pénalités pour les agresseurs... Mais ces choses existent déjà, dans une certaine mesure. On ne peut pas dire, d'ailleurs, que le métro de Montréal soit très insécurisant par rapport à d'autres, au contraire. La sécurité dans le métro, en fait, c'est surtout une question de climat général. De plus, moins une station est fréquentée, plus elle est menaçante. Or, il y aurait peut-être des hypothèses plus préventives à explorer... Et là, je reviens à l'idée de faire du métro quelque chose de positif et de familial. Que les jeunes viennent y faire des sessions de peinture, par exemple, ils seraient alors beaucoup moins tentés d'y revenir faire des mauvais coups...

LVR : *Mais les femmes ne se sentiraient-elles pas plus à l'aise dans le métro s'il y avait beaucoup plus de femmes employées ? Le bilan de la CTCUM est très mauvais à cet égard.*



J'aime la ville: on devrait pouvoir y vivre sa vie, élever ses enfants, avoir accès aux espaces verts, à la convivialité.

LR : C'est vrai, 0,2 % des effectifs, c'est loin d'être élevé. Le système d'horaires «brisés» à la CTCUM – deux temps de travail discontinus dans la même journée – et l'assignation par ancienneté, qui peut vouloir dire attendre 15 ans avant d'avoir ses fins de semaine, n'ont rien pour encourager les femmes dont les obligations familiales sont très grandes. Il n'y a pas d'ailleurs d'installations sanitaires pour les femmes à l'heure actuelle.

Actuellement, 50 femmes sont chauffeuses d'autobus et près d'une centaine le seront d'ici la fin de l'année. Les femmes sont de plus en plus décidées – j'ai des lettres qui en témoignent – et l'accueil qu'elles reçoivent dans le milieu est relativement bon. Pour ma part, j'ai l'intention de continuer à stimuler l'intérêt pour de telles candidatures.

LVR : Et vous, maintenant que vous vous retrouvez dans ce monde d'hommes par excellence, comment comptez-vous exercer le pouvoir ?

LR : D'abord, je suis habituée de travailler dans un monde uniquement masculin. C'est une situation que je vis depuis longtemps et qui ne change pas tellement d'un endroit à l'autre. Ce qui change, c'est que je me retrouve vraiment aux commandes, la majorité des pouvoirs étant concentrés dans mes mains, pour l'instant. C'est d'ailleurs pourquoi ce poste est si prestigieux, salaire³ et limousine à l'appui.

Moi, je privilégierais un fonctionnement plus collégial. Je veux créer un comité de direction qui discuterait de tous les problèmes avant qu'une décision ne soit prise. Ça n'a pas tellement à voir avec le fait d'être une femme mais avec le fait que je suis une personne d'équipe.

D'ailleurs, on m'a demandé récemment si, en tant que présidente de la CTCUM, je ferais partie du Club St-Denis, ce club sélect pour les hommes d'affaires francophones, que je croyais encore réservé exclusivement aux hommes. Cela m'a fait prendre conscience que les lieux de pouvoir sont des endroits où circule l'information, tant officielle que non officielle, et que cela est essentiel à l'exercice de mes fonctions. Ordinairement, un p.d.g. de la CTCUM se créerait un tel réseau d'information – qui en est un de reconnaissance aussi – dans les milieux d'affaires : la Chambre de commerce, par exemple, où d'ailleurs j'ai été invitée à faire une conférence. Et j'irai.

Mais à l'émission de Radio-Canada sur les femmes récemment, à laquelle j'étais invitée ainsi qu'une cinquantaine d'autres, je me suis dit que mon réseau, à moi, devait aussi venir de mes vis-à-vis féminins. C'est une chose qu'il m'est difficile d'évaluer en ce moment. Mais étant donné que je n'arrive pas à la CTCUM à l'âge de 50 ans, déjà membre de toutes sortes d'associations et impliquée dans les milieux d'affaires ou politiques, j'ai à bâtir ma propre légitimité tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de la boîte, tant dans les milieux reconnus que pas.

LVR : Vous avez souvent dit que vous êtes une «passionnée» du transport. Qu'est-ce qui vous passionne là-dedans ?

LR : Je m'intéresse au transport dans la mesure où je m'intéresse aux questions de la vie dans la ville. Je suis très urbaine : j'aime la ville. C'est un endroit où l'on devrait se sentir bien, où l'on devrait pouvoir vivre sa vie, élever ses enfants, avoir accès à des espaces verts, à des espaces publics, à la convivialité... Et puis j'aime la ville pour ses contradictions. Montréal, par exemple, est aussi laide qu'elle peut être belle et je l'aime pour ça, pour son hétérogénéité aussi. Bref, il y a des enjeux sociaux et politiques très intéressants dans tout ça.

Au fond, le système de transport, c'est un peu comme la sève de la ville, ce qui lui permet de fonctionner, de circuler. Le

centre-ville de Montréal se serait effondré sans le métro. Le développement des banlieues lui aurait tiré le tapis sous les pieds si le métro n'avait permis toute une série d'activités commerciales, Place Bonaventure, Ville-Marie, les Terrasses, Atwater. Et puis, le centre-ville est réellement un modèle par rapport à l'intégration du métro dans la ville et les édifices. Le réseau piétonnier souterrain de Montréal, ça n'existe nulle part ailleurs. Mais c'est l'exception. De façon générale, il n'existe pas d'intégration entre l'urbanisme et le transport en commun, comme il en existe en Europe. À Lyon, par exemple, comparable à Montréal en termes de population, il y a des rues uniquement consacrées aux autobus et aux piétons. Et les autobus sont équipés pour actionner les feux de circulation, question d'éliminer les retards. Nous aurions besoin d'une vision plus globale où chacun-e trouverait sa place : l'automobiliste, l'usager-e du transport en commun, le piéton, le cycliste. Et puis, Montréal a plus souvent l'air d'une ville bombardée que bien des villes européennes : il y a de grands trous partout liés à la spéculation foncière.

LVR : Quand vous pensez à Montréal dans l'an 2000, qu'est-ce que vous voyez ?

LR : Des possibilités d'action commune entre le transport et l'urbanisme, des déplacements plus harmonieux dans la ville. Je vois aussi une qualité de vie plus intéressante au centre-ville, des quartiers moins isolés les uns des autres. Ce qui fait la qualité des villes, à mon avis, c'est l'intégration des endroits de travail, d'habitation et d'amusement. La rue Prince-Arthur existe surtout parce que les gens de banlieue n'ont pas accès à ce genre d'activités. Ma vision de l'avenir, ce serait de nous permettre, citoyen-ne-s de villes ou de banlieues, moins de déplacements, des vies plus intégrées, plus harmonieuses ✕

1/ La Gazette, 29 mars 1985.

2/ Carte Autobus Métro.

3/ 90 915 \$ par an.