



**CONSULTATIONS SUR LE FINANCEMENT  
DES RÉGIMES À PRESTATIONS DÉTERMINÉES**

**MÉMOIRE DÉPOSÉ PAR**

**L'ASSOCIATION DU TRANSPORT URBAIN DU QUÉBEC (ATUQ)  
à la Régie des rentes du Québec**

**29 SEPTEMBRE 2005**

## **TABLE DES MATIÈRES**

	<b>Page</b>
<b>1. Mise en contexte.....</b>	<b>3</b>
<b>2. Portée de ce mémoire .....</b>	<b>3</b>
<b>3. L'ATUQ en bref! .....</b>	<b>4</b>
<b>4. Profils des neuf sociétés de transport du Québec .....</b>	<b>4</b>
<input type="checkbox"/> <b>Aperçu général .....</b>	<b>4</b>
<input type="checkbox"/> <b>Quelques données sur les ressources humaines .....</b>	<b>5</b>
<input type="checkbox"/> <b>Les régimes de retraite à prestations déterminées : portrait global ..</b>	<b>5</b>
<b>5. Considérations générales.....</b>	<b>5</b>
<b>6. Mesures proposées : commentaires et recommandations de l'ATUQ ....</b>	<b>6</b>
<b>7. Conclusion.....</b>	<b>8</b>

## 1. Mise en contexte

Le gouvernement du Québec a entrepris un vaste processus législatif et consultatif devant mener, d'ici la fin 2005, à l'adoption d'un nouveau cadre de financement des régimes de retraite à prestations déterminées.

Pour ce faire, la Ministre responsable de l'Emploi et de la Solidarité sociale madame Michelle Courchesne, a confié à la Régie des rentes du Québec le mandat de mener une consultation sur un certain nombre de mesures permanentes et à long terme, touchant à la fois les volets solvabilité et capitalisation, devant permettre de préserver l'équilibre entre la sécurité des prestations et un financement sain et flexible des régimes.

Dans ce contexte et après avoir pris connaissance du document de consultation « Vers un meilleur financement des régimes à prestations déterminées », préparé par la Régie des rentes du Québec, les sociétés de transport membres de l'ATUQ ont décidé de répondre à l'invitation lancée et de soumettre à la Régie leurs commentaires notamment sur les mesures proposées.

En commençant nous aimerions souligner l'excellence du document déposé. Il s'agit d'un document bien fait, simple, clair et complet. Les sommaires de chaque chapitre, les liens établis entre les mesures proposées, les constats visés et les effets escomptés sont très appréciés pour saisir l'esprit, le sens et le fil conducteur des réformes proposées.

## 2. Portée de ce mémoire

Afin de bien saisir la portée et le bien fondé de nos commentaires, nous avons choisi de vous présenter dans un premier temps et très brièvement notre association. De dresser, dans un second temps, le profil de nos membres soit les principales caractéristiques des entreprises publiques que sont les neuf (9) sociétés de transport en commun du Québec et de dresser un tableau succinct de leurs régimes de retraite à prestations déterminées.

Après avoir apporté quelques considérations générales sur le diagnostic posé, les principes directeurs, objectifs poursuivis etc. nous concentrons nos commentaires sur les mesures no 1, no 2, no 6, no 8 pour lesquelles nous aimerions formuler des recommandations.

Les recommandations présentées reflètent l'unanimité des points de vue de nos membres.

### 3. L'ATUQ en bref

L'association du transport urbain du Québec (ATUQ) est un organisme sans but lucratif qui regroupe depuis 1983, les neuf (9) sociétés de transport, qui sont depuis 2001 toutes régies par la même loi.

La mission de l'ATUQ comporte trois (3) volets :

- C'est d'abord un organisme de concertation et de représentation politique qui a pour mandat d'assurer la promotion du transport en commun et la défense des intérêts de ses membres, auprès des partenaires de l'industrie et des différentes instances gouvernementales.
- C'est aussi un forum d'échange et d'information pour partager l'expérience et développer l'expertise, notamment via ses huit (8) comités sectoriels, dont celui regroupant les neuf (9) directeurs de ressources humaines des sociétés.
- Et c'est finalement une association qui favorise la mise en commun de services, telle la gestion unifiée des contrats d'autobus et le programme d'achats regroupés.

### 4. Profils des neuf (9) sociétés de transport en commun

#### □ Aperçu général

Il existe au Québec trente-neuf (39) autorités organisatrices de transport en commun urbain et suburbain. Parmi celles-ci, les neuf (9) sociétés qui desservent les six (6) plus grandes agglomérations urbaines sont membres de l'ATUQ. Il s'agit dans l'agglomération montréalaise de la STM, de la STL et du RTL ; à Québec du RTC et de la ST Lévis ; à Gatineau de la STO ; à Sherbrooke de la ST Sherbrooke ; à Trois-Rivières de la STTR et finalement à Saguenay de la ST Saguenay.

Les sociétés membres desservent 52 % de la population du Québec, soit près de 4 millions de personnes, sur un territoire 4 616 km<sup>2</sup>. En 2004, elles ont effectué près de 489 millions de déplacements. Et ce, en parcourant plus de 193 millions de kilomètres pendant près de 8,7 millions d'heures de service.

Pour offrir un tel service, les neuf (9) sociétés disposaient (toujours en 2004) d'un budget de fonctionnement de plus de 1 milliard de dollars et pouvaient compter sur 11 264 employés pour servir la clientèle.

En résumé nos membres sont des entreprises publiques, pérennes, qui offrent à la population du Québec un service essentiel qui se doit d'être efficace et performant pour contrer la concurrence de l'automobile, et ce dans un encadrement juridique bien défini.

□ **Quelques données sur les ressources humaines**

Les neuf (9) sociétés de transport comptent près de 11 300 employés à temps plein et partiel.

- Les chauffeurs représentent 53,7 % de l'effectif total ;
- La moyenne d'âge des chauffeurs est de 38 ans ;
- 65% de l'ensemble des employés des sociétés de transport sont des employés réguliers ;
- 88,4% de l'ensemble des employés des sociétés de transport sont syndiqués ;
- On dénombre trente (30) accréditations syndicales réparties entre les neuf (9) sociétés de transport.

□ **Les régimes de retraite à prestations déterminées : portrait global.**

**Données 2005, recueillies auprès des neuf (9) sociétés de transport par l'ATUQ**

- Nombre de sociétés ayant des régimes de retraite à prestations déterminées : 6/9
- Nombre total de régimes existants : 12
- Age moyen des régimes : 22 ans
- Nombre de sociétés ayant des régimes déficitaires : 2 de 6.
- Nombre de sociétés ayant des régimes excédants d'actifs : 3 de 6.
- Nombre de sociétés ayant une cotisation patronale supérieure à la masse salariale : 6 de 6.

## **5. Considérations générales**

D'entrée de jeu le gouvernement et la Régie reconnaissent que les régimes à prestations déterminées (RPD) sont de bons régimes qui contribuent efficacement au maintien du niveau de vie à la retraite, et comptent même encourager leur maintien voire un élargissement à la portée de ceux-ci.

Ce qui préoccupe le gouvernement c'est la santé financière de ce type de régime et plus particulièrement depuis 2001, où le contexte a complètement

changé, à cause d'un certain nombre de facteurs bien explicités au chapitre 2 du document.

On reconnaît également que les régimes municipaux ont été particulièrement touchés par la conjoncture défavorable et c'est pour alléger leur fardeau que le gouvernement a adopté les projets de loi 54, 111 et 102.

Nous soutenons les demandes d'allègement des municipalités qui sont comme les sociétés de transport des entreprises pérennes et à ce titre, nous aurions souhaité être traités sur le même pied dans le projet de loi 102 notamment. Le niveau de risque de terminaison des régimes est quasi inexistant donc les droits des participants ne sont pas menacés. Il est donc légitime que des mesures précises d'allègement soient accordées aux sociétés de transport comme aux municipalités, notamment une période de 10 ans au lieu de 5 pour l'amortissement du déficit de solvabilité de base.

Les membres de l'ATUQ partagent les deux principes directeurs qui soutiennent la réforme proposée soit :

- Sécurité des prestations c'est-à-dire protection des droits des participants en cas de cessation des activités.
- Financement ordonné c'est-à-dire viabilité à long terme des régimes grâce au versement de cotisations stables et prévisibles.

Parmi les considérations stratégiques retenues dans le document, les membres de l'ATUQ souhaiteraient mettre un accent particulier sur la flexibilité et la simplification. En effet nous ne voulons absolument pas d'un carcan administratif et financier qui nous empêcherait de gérer adéquatement nos ressources ou encore de négocier librement nos arrangements de retraite. En ce sens, dans le débat public qui sévit actuellement sur l'avenir des RPD, comme le mentionne la ministre Courchesne dans son message introductif, les membres de l'ATUQ se situent dans le camp « d'un cadre de financement allégé et plus flexible ».

Cependant de façon générale la réforme proposée nous semble alourdir les règles de financement des RPD, plutôt que de les alléger et d'autre part le cadre présenté est imprécis à plusieurs égards et nécessite des clarifications.

## **6. Mesures proposées : commentaires et recommandations de l'ATUQ.**

Comme nous l'avons mentionné au chapitre 2, nous concentrons nos commentaires uniquement sur les mesures no 1, no 2, no 6, no 8 pour lesquelles nous aimerions formuler des recommandations.

**Mesure no 1** – Établir une provision pour écarts défavorables en solvabilité.

**Mesure no 2** – Porter à 10 ans la période d'amortissement des déficits de solvabilité.

Dans le document de consultations, la Régie lie ces deux mesures de la façon suivante : « *l'amortissement des déficits de solvabilité sur 10 ans permettra, à court terme, de constituer la provision pour écarts défavorables de façon graduelle et évitera d'imposer un fardeau financier trop élevé aux régimes pour satisfaire cette exigence additionnelle. Lorsque la période de transition sera complétée pour la constitution de la provision, la période d'amortissement de 10 ans constituera un allègement par rapport à la situation actuelle.* »<sup>1</sup>

Or, autant les membres de l'ATUQ sont favorables à la mise en place d'une période d'amortissement de 10 ans, pour le déficit de solvabilité de base, autant ils s'opposent à l'établissement d'une provision de l'ordre de 15% de la valeur des engagements pour écarts défavorables en solvabilité, ce qui représenterait un pourcentage significatif de la masse salariale cotisable, au moment où l'on aura atteint le seuil de la pleine provision (au plus tard le 31 décembre 2019). À titre d'illustration nous vous référons à cet égard au mémoire déposé par le Réseau de transport de la Capitale qui évalue, à la page 3 de son document, ce pourcentage à 7,4%.

Les impacts financiers d'une telle mesure sont énormes, particulièrement pour les régimes matures, et de plus le risque de non appariement actif/passif basé sur le calcul de solvabilité est mesuré actuellement de façon inadéquate.

Aux Règlements propres à chacun des régimes de retraite, les modalités au sujet des cotisations des employés et de l'employeur, de même que le partage de déficit, ferait hausser de façon importante la contribution de chacun dans le seul but d'assurer la garantie des droits en cas de terminaison du régime.

D'ailleurs, compte tenu que le risque de faillite pour un régime de retraite est nul, l'ATUQ s'étonne de ne pas retrouver dans le document de consultations des mesures d'allègement à long terme précises pour les sociétés de transport et les municipalités, par exemple l'exemption pour ces employeurs à procéder à des évaluations actuarielles de solvabilité.

Notre première recommandation consiste donc à ne pas retenir la mesure numéro 1, du moins pour les municipalités et les sociétés de transport, mais,

---

<sup>1</sup> « Vers un meilleur financement des régimes de retraite à prestations déterminées », page 57.

si le test de solvabilité est maintenu, de maintenir la période de 10 ans pour l'amortissement des déficits de solvabilité de base.

**Mesure no 6** - Permettre aux parties de s'entendre à l'avance au sujet de l'attribution de l'excédent de l'actif.

Si en principe les membres de l'ATUQ sont d'accord sur le fait de conclure une entente avec les syndicats et ce selon les termes des Règlements et conventions collectives en vigueur, sur l'utilisation des excédents en cours d'existence, ils s'interrogent sur la définition de « représentants » des travailleurs en référence à l'implication des retraités (facultative ou obligatoire) dans ladite entente. Et ce, compte tenu que le risque de faillite est nul, que les droits des participants sont garantis par le Règlement et que le partage de déficit qu'il soit de capitalisation ou de solvabilité est assumé par l'employeur et par l'employé. L'ATUQ est contre toute autre complication des règles concernant l'attribution de l'excédent d'actif.

En bref s'il s'agit de consulter les retraités, soit, s'il s'agit d'une obligation de conclure une entente avec eux, nous nous y opposons. Les sociétés de transport ne peuvent négocier avec leurs employés retraités une entente sur l'utilisation des excédents, si ceux-ci ne sont pas tributaires du risque de financement.

**Mesure no 8** - Limiter le congé de cotisation à l'année suivant une évaluation actuarielle.

Concernant cette mesure, l'ATUQ souhaiterait obtenir des précisions, notamment sur ce que signifie « mise à jour annuelle de la situation financière », définition et portée.

Il nous semble difficile de nous prononcer en l'absence de telles précisions.

## 7. Conclusion

Nous espérons avoir démontré dans ce mémoire la pérennité de nos organisations et de ce fait que la sécurité des prestations ne constituait pas un enjeu pour nous, puisque d'aucune façon menacée.

Quant aux mesures proposées, nous souhaitons le retrait de la première mesure, puisque la constitution d'une provision de l'ordre de 15% pour écarts défavorables en solvabilité, nous apparaît excessive d'une part, considérant la situation précise des sociétés de transport et des municipalités, et d'autre

part considérant les impacts financiers majeurs d'une telle mesure. Nous sommes cependant favorables à la mise en place d'une période d'amortissement de 10 ans pour le déficit de solvabilité de base, sans la conditionner toutefois à l'établissement d'une provision.

En ce qui a trait à la mesure 6, les sociétés de transport ne souhaitent pas être soumises à l'obligation de négocier avec leurs employés retraités une entente sur l'utilisation des excédents.

Finalement, nous souhaiterions des éclaircissements à la mesure 8 sur ce que signifie « mise à jour annuelle de la situation financière », définition et portée.