

TJC connaît une stimulante crise de croissance mais crise quand même **Contre le clash emploi-écologie trouver des revendications les réconciliant**

Note : L'auteur est militant du comité transport en commun des TJC. Il a eu recours à divers procès-verbaux des TJC dont émanent maintes informations et idées de ses membres que souvent il paraphrase. Mais il assume la complète responsabilité de cet article.

Une quarantaine de membres des Travailleuses et travailleurs pour la justice climatique (TJC) ont participé à la dernière assemblée générale hybride des TJC tenue en deux temps à la fin mai et au début juin. En juin, peut-être pour une première fois les enseignant-e-s des cégeps n'étaient pas tout à fait la majorité. Tant ce début de diversification que le nombre de participant-e-s témoignent du progrès quantitatif et qualitatif des TJC. Bien que la majorité du budget assurant une petite équipe de permanent-e-s provienne de fondations, on note une augmentation importante du financement syndical, près du double sur un an, dont une partie sous forme de quote-part de la masse salariale ou de paiements annuels fixes. Notons que les TJC comptent une trentaine de syndicats membres, soit une augmentation de près du tiers en un an, totalisant un peu moins de 35 000 membres individuels. On pourrait qualifier les TJC d'ONG para-syndicale.

Les TJC assument une intense activité de représentation dans des coalitions et colloques et de formation et discussion lors d'activités syndicales y compris dans le secteur privé (Bombardier, Énergir). Les années passées, iels ont animé une campagne « sortir le gaz » des lieux de travail, en pratique les cégeps, mais qui s'est heurté au mur de la super-austérité de la CAQ vis-à-vis la rénovation des bâtiments qui en ont pourtant rudement de besoin. Toutefois, une diversité de syndicats de cégep se sont positionnés pour une sortie du gaz, en particulier au Cégep Édouard-Montpetit où la direction s'est engagée à utiliser le moins possible le gaz, à élaborer un bilan carbone et un plan de décarbonation inscrivant ces objectifs dans le plan stratégique du cégep. De même la campagne a permis d'ouvrir des discussions intéressantes avec le syndicat d'Énergir.

La dernière année a été soulignée par l'implication dans trois secteurs soit l'éducation, le transport en commun et la développement durable régional autour de la foresterie :

- En janvier dernier se sont tenus les États généraux de l'enseignement pour la transition écologique et sociale qui ont rassemblé plus de 200 délégué-es étudiant-es et enseignant-es suite à 29 ateliers tenus dans sept régions administratives impliquant près de 600 personnes et à la diffusion d'un sondage en ligne (843 réponses). À la suite des états généraux douze groupes de travail ont été constitués. Reste maintenant à diffuser les positions communes développées pour débat et adoption par les syndicats et associations étudiantes puis traduire ces positions en plan d'action. Il faudrait particulièrement en intégrer certaines à la négociation du secteur public 2028. Parmi la flopée de revendications mises de l'avant lesquelles sont à prioriser, lesquelles peuvent recueillir un large assentiment au-delà du cadre cégépien que les TJC commencent à déborder, même hors cadre du secteur public ?
- Au courant de l'année 2025, le comité transport en commun des TJC s'est impliqué à fond dans les grèves intermittentes de la Société de transport de Montréal (STM), surtout du syndicat de l'entretien soit le Syndicat du Transport de Montréal. Le point de départ en a été la manifestation du Jour de la Terre de 2025, en soutien aux syndiqué-es

de la STM en négociation où pour la première fois les cinq syndicats de la STM ont manifesté ensemble. Le comité et des sympathisant-e-s ont distribué plus de 5 000 tracts dans les métros en appui à la grève et ont participé à plusieurs manifestations et événements organisés par les syndicats en plus de participer au conseil d'administration de la STM en appui aux syndicats. A été publiée une lettre ouverte signée par 39 organisations et plus de 300 individus. En a résulté l'adhésion du STM aux TJC et sa participation à son conseil d'administration. Mais que faire pour la suite des choses ?

- Les TJC, surtout au niveau de leur permanence, s'impliquent dans la région de St-Michel-des-Saints dans une optique de développement durable dans un contexte de mue dramatique avec [la faillite de la scierie](#), au cœur de l'activité économique de la région, suite aux tarifs de Trump et avec le début de la construction de la mine graphite [Nouveau Monde](#) « *tout premier projet d'intérêt national au Québec.* » Pour prendre contact avec la population, les TJC ont organisé trois enquêtes dans des communautés forestières (Saint-Michel-des-Saints, Parent et Chertsey) et un séjour au camp de résistance autochtone du km 134. L'implication des TJC a permis de créer des liens avec le Syndicat de la scierie Saint-Michel et avec les gardien·nes du territoire de Manawan, en plus de lancer des perspectives de partenariat à long terme avec l'IREC et Économie sociale Lanaudière. On a constaté cependant qu'il fallait changer de modèle d'intervention, en passant des milieux de travail aux assemblées de village dont une première a été organisée conjointement au début juin. Méchants défis à l'encontre des forts vents de la guerre tarifaire et de la guerre tout court.

Droits à la fraîcheur et à la mobilité, portes d'entrée de la lutte climatique dans le milieu syndical

Le développement significatif des TJC dans la dernière année menant à plus d'incertitude et même à une certaine confusion est à comprendre en lien avec la conjoncture. Le but des TJC est de stimuler la prise en charge de la lutte climatique par le mouvement syndical jusqu'à la grève climatique. Or l'une comme l'autre sont en ce moment à plat au Québec. La riposte syndicale contre les lois scélérates antisyndicales de la CAQ a abouti au pétard mouillé de la manifestation du Premier mai de Montréal. Seulement [13% de la population canadienne](#) identifie l'enjeu climatique parmi leur trois premières priorités contre 29% en 2023 et sans doute davantage avant la pandémie. L'enjeu climatique, réalité oblige, reste toutefois une préoccupation latente selon le même sondage au niveau de 80% de la population. Il s'agit donc de poser ses pions pour une relance de la lutte pour le climat qui inévitablement finira par secouer les puces de M. et Mme Tout-le-Monde qui redeviendront disponibles pour la mobilisation si on les y invite.

La discussion lors de l'assemblée générale de juin a d'ailleurs commencé à dégager quelques pistes. Le débat théorique sur la « théorie du changement » a entre autres souligné que les dégâts écologiques affectent les milieux de travail et directement les travailleuses et travailleurs. C'est [par ce biais](#) qu'une bonne partie du peuple travailleur appréhende la crise climatique quoique le milieu de vie n'est pas loin derrière. L'assemblée a noté que le Syndicat des travailleuses et travailleurs du CISSS Lanaudière, membre des TJC et dont le responsable à la santé-sécurité est membre du CA, mobilise sur la question de [la chaleur en milieu de travail](#). « *[L]oin de n'être qu'une lutte du 2e Front, la crise climatique est aussi une menace très concrète sur nos emplois. Et la crise ne fait que commencer : ces conséquences sur nos conditions de travail ne feront que s'aggraver, qu'on travaille en usine, en CHSLD, en soins à domicile, dans une*

buanderie, dans les cuisines, en construction, au municipal ou en éducation! ». Le droit à la fraîcheur est en passe de devenir un nouveau droit en autant que la lutte l'imposera.

Plusieurs interventions d'enseignant-e-s de cégeps ont abondé dans le sens de développer la campagne des transports pour laquelle il y a un appétit important dans le milieu collégial. Il s'agit d'ailleurs d'une campagne qui touche tous les secteurs d'activité. On suggère que les profs de cégep pourraient s'entendre pour en faire une demande prioritaire dans les futures négos, investir les assemblées en ce sens car c'est maintenant qu'il faut faire valoir les revendications en assemblée générale locales pour qu'elles cheminent vers le bloc final de revendications pour les négociations du secteur public prévues en 2028. [Le Collège Ahuntsic](#) a déjà un programme OPUS entreprise en ce sens qui pourrait être bonifié. Le Collège Maisonneuve connaît un début de mobilisation sur le sujet. Ça pourrait avoir un effet d'entraînement très important. On s'interroge sur les pratiques de financement du transport en commun dans les différents milieux via [OPUS entreprise](#) comme point de départ. On relève qu'en santé, le programme OPUS entreprise a été abandonné. On propose que la campagne transport organise une rencontre pour élaborer davantage.

Notons au passage que la lutte pour droit à la fraîcheur et le droit à la mobilité échappe à l'antagonisme habituel opposant écologie et emploi, ce qui par exemple n'est pas le cas pour les syndicats d'Énergir vis-à-vis la campagne « sortir le gaz ».

Pour le transport en commun, reste un défi l'arrimage entre organisations nationale et à la base

Le comité transport des TJC a effectivement commencé à démêler les cartes mais sans résoudre le casse-tête. On y a parlé d'une campagne pour la contribution des employeurs au transport collectif, d'abord via les conventions collectives, éventuellement par une loi nationale jusqu'à financer la gratuité. Les employeurs sont les principaux bénéficiaires du transport en commun qui transporte leurs travailleuses et travailleurs tout comme leurs client-e-s. Une telle campagne articulerait réduction du coût de la vie, climat, dépendance au pétrole, santé et réduction de la pollution atmosphérique. Cependant, elle ferait face à la contradiction entre priorisation de l'abaissement du coût, déterminant pour les populations à revenu faible des centres-villes déjà organisées pour revendiquer un « tarif social », et un réseau peu accessible, déterminant pour la population des banlieues et des régions.

Pour cette grande partie de la population ce n'est pas le coût qui détermine l'utilisation mais l'efficacité du réseau. Au Québec, environ [11 % à 12 % des travailleurs utilisent régulièrement le transport en commun](#) pour se rendre au travail. Ce taux atteint près de 22 % dans la région métropolitaine de Montréal pour les déplacements domicile-travail mais chute à moins de 1 % dans les régions éloignées ou hors des grands centres. En période d'austérité générale des services publics sur fond de militarisation de l'économie, les demandes prioritaires de la population risquent de ne pas être le transport collectif d'autant plus que la grande majorité des syndiqués prennent peu ou pas le transport collectif. L'alternative pourrait être une campagne grand public pour un meilleur financement du transport en commun que pourrait mener une coalition nationale. Une telle demande relève cependant du concret abstrait peu mobilisateur sans compter qu'en ce moment la réalité d'une coalition relève d'une vue de l'esprit.

Le défi de l'organisation à la base reste la pierre d'achoppement de toute l'affaire mais qui apparaît plus soluble pour une stratégie basée sur les lieux de travail. Comme référence à gagner au niveau de la convention collective on songe à la création d'un comité sur l'enjeu avec du temps libéré ce qu'a obtenu la United Teachers Los Angeles (UTLA). Le réseautage d'un certain nombre de tels comités, possiblement en arrimage avec la campagne en développement à la CSN le cas échéant, pourrait déboucher sur une campagne nationale. On voit mal comment se passer d'une organisation nationale, au sein de laquelle tout au moins au début les TJC joueraient un rôle clef, pour faire un travail idéologique et de sensibilisation par exemple faire une critique systématique de « l'auto-solo » électrique comme fausse solution climatique au système actuel basé sur l'énergie fossile. Auto-solo à essence ou électrique, les gens qui sont pris dans le trafic détestent la congestion. Cette fausse solution bloque la prise de conscience de la vraie alternative d'un transport en commun généralisée comme service public gratuit, fréquent, confortable et électrique jusqu'au moindre village.

Une organisation nationale est aussi requise pour faire des sorties publiques et, par exemple, contacter les municipalités étant donné que celles-ci sont nominalement responsables du transport en commun malgré leur manque de budget et que comme gouvernements les plus proches des citoyen-ne-s elles sont plus sensibles à leurs besoins. À Montpellier (France), la plus grande métropole européenne à offrir la gratuité totale des bus et tramways pour l'ensemble de ses 500 000 habitants, la mairie, sous pression populaire, [a joué un rôle clef](#). Il faut de plus une organisation nationale pour identifier des leviers d'action à travers des pôles régionaux (municipalités, gouvernements, certains employeurs). Malheureusement, la journée de réflexion sur le transport en commun des TJC en janvier dernier qui en plus de livrer un riche contenu informatif avait comme but de construire des petits groupes spécialisés d'interventions débouchant sur une organisation nationale a raté son but en laissant sur le carreau un certain nombre de militant-e-s non relié-e-s à une organisation. Il y avait un débalancement de temps entre un contenu informationnel trop chargé et la mise en œuvre d'une stratégie de lutte. Les témoignages des ÉU et d'Allemagne — la collaboration entre Fridays for Futur et le syndicat des chauffeurs d'autobus — n'ont pas reçu l'attention nécessaire pour les leçons à en tirer. N'aurait-il pas fallu que les TJC soumettent à la discussion une ébauche de revendications et de plan d'action pour stimuler le débat et le désir de s'impliquer ?

Arrimer les revendications urgentes avec la société du soin et du lien en décroissance matérielle

Que ce soit à propos du droit à la mobilité ou du droit à la fraîcheur se pose la question du rapport entre les revendications immédiates qu'on pourrait qualifier d'urgentes et celles fondamentales qui résoudraient le problème dans la perspective d'une société du soin et du lien, pour le dire comme la CGT française, en décroissance matérielle. Plus d'autobus même gratuits pognés dans le trafic est-ce attirant ? Des métros et des trains aériens, sans compter leur cherté et leur temps de réalisation, ne sont pas des solutions pour les lointaines banlieues et les régions, et ne résolvent pas l'enjeu du dernier kilomètre. En plus, leur cherté intrinsèque s'additionne au coût déjà faramineux du réseau automobile. Les solutions de climatisation des lieux de travail ou de pause fraîcheur n'arrêtent en rien la dérive vers la terre-étuve.

La nécessité d'élaborer, de discuter et de propager l'horizon d'une société alternative ne peut être escamotée. Les TJC comme le mouvement syndical ont un rôle à y jouer. On doit cependant reconnaître que le rôle à cet égard des organisations politiques de gauche est crucial surtout

ceux comme Québec solidaire qui sont assez importants pour avoir l'oreille du grand public. Ce serait une grave erreur de penser que l'horizon écosocialiste n'a rien à voir avec la construction d'un rapport de forces pour les gains immédiats. L'espoir que suscite la lumière au bout du tunnel injecte un supplément d'âme pour la lutte immédiate. Réciproquement, un gain immédiat s'il sert à renforcer et élargir l'organisation tout en approfondissant la compréhension des enjeux affermit l'espoir anticapitaliste.

Marc Bonhomme, 14 juin 2026

www.marcbonhomme.com ; bonmarc1@gmail.com