

## Énoncé politique FTQ

### Transport collectif

Le transport collectif sous toutes ses formes est un moteur de développement économique incontournable pour les villes et régions du Québec. C'est aussi une pierre angulaire de notre lutte contre les changements climatiques et de notre transition vers une économie plus verte et moderne. La réduction de notre bilan carbone passe en priorité par le secteur du transport qui représente la plus grande source de GES dans notre économie.

Le transport collectif est un moteur de création d'emplois syndiqués de qualité et ses nombreux secteurs d'activités contribuent à développer le savoir-faire québécois : conception et fabrication de véhicules (NovaBus, Prévost, Lion, Bombardier), électrification (Hydro-Québec), planification, exploitation et entretien (sociétés de transport), etc. Dans une perspective de transition juste, c'est un secteur dans lequel on gagne largement à investir.

Dans le contexte de ressources financières limitées et de l'urgence climatique, la planification et la construction des nouvelles infrastructures de transport collectif devraient toujours se faire selon les bases suivantes :

- Transporter le plus de gens possible;
- Maximiser l'intégration et la complémentarité avec les réseaux existants;
- Maximiser l'électrification et la réduction des gaz à effet de serre;
- Miser sur le savoir-faire québécois.

Or, depuis quelques années une nouvelle tendance nous éloigne des principes qui ont soutenu le développement de nos systèmes de transport collectif au cours des dernières décennies. En créant CDPQ-Infra, le gouvernement québécois a décidé de privatiser une partie majeure de la planification et du financement du transport en commun dans la région métropolitaine de Montréal. La logique du profit a ainsi pris le dessus sur les besoins des usagers et c'est la quête de rendement qui est dorénavant priorisée. Si on prend l'exemple du Réseau express métropolitain (REM) réalisé par CDPQ-Infra, on comprend bien le type de conséquences :

- Un tracé qui cannibalise les usagers du réseau public actuel (selon le BAPE, près de 90 % des usagers du REM proviendront des trains de banlieue existants);
- Des zones d'exclusivité qui placent les recettes du système privatisé devant l'efficacité et le confort des usagers;
- L'élimination d'évaluations environnementales normalement prescrites et un refus catégorique des conclusions du BAPE;
- Des voitures fabriquées en Inde alors que nous avons une expertise au Québec.

Qu'on se comprenne bien : nous avons besoin davantage de transport en commun, mais il y a un prix important à payer lorsqu'on mélange la quête de rendement à la planification, incluant la mise à l'écart des autorités publiques et la possibilité que CDPQ-Infra vende le REM à des intérêts étrangers dès la fin de sa construction. On est loin de préserver l'intérêt de la population québécoise. À quel point sommes-nous prêts à attaquer le bien commun pour privilégier des profits privés?

En procédant de cette façon, on évacue l'essence même de la planification du transport collectif et on tourne le dos au savoir-faire des autorités publiques compétentes. Plutôt que de chercher d'abord et

avant tout à développer des services qui sont en adéquation avec les besoins de la population et qui présentent de véritables solutions aux lacunes de l'offre actuelle, CDPQ-Infra cherche à construire l'infrastructure qui lui permettra le plus rapidement possible de rentabiliser son investissement.

Ce phénomène ne se limite pas à Montréal. On constate la même dynamique avec le tramway de Québec, qui sera construit en partenariat public-privé et où la privatisation de l'opération et de l'entretien du système fait fi de l'expérience et du savoir-faire développés au sein du Réseau de transport de la Capitale (RTC). Aux quatre coins de la province, des municipalités explorent la possibilité d'utiliser des services privés du style UBER pour remplacer des options publiques. Au niveau du transport interurbain par autocar, les régions sont à la merci des impératifs de rentabilité de compagnies privées (Keolis, Greyhound) qui réduisent le service ou abandonnent carrément la desserte de certaines villes. Le tout dernier exemple de cette tendance nous vient du projet de train à grande fréquence (TGF) de Via Rail dont Ottawa entend confier l'exploitation à un partenaire privé (sur le couloir le plus rentable, soit celui entre Québec et Toronto). Toutes ces décisions comptables sont incompatibles avec une vision du transport collectif comme d'un service public essentiel.

C'est pourquoi la FTQ s'engage à appuyer le développement de systèmes de transport collectifs publics et électrifiés.

En ce sens, la FTQ accordera son appui aux projets d'infrastructure en transport en commun qui respectent ces trois critères :

- 1- Des projets dont la planification, le financement, l'opération et l'entretien demeurent dans le giron public;
- 2- Des projets qui respectent les objectifs du Québec en matière de réduction des émissions à gaz à effet de serre et qui obtiennent l'aval du BAPE;
- 3- Des projets qui maximisent la production de matériel roulant québécois.

De plus, le financement des autorités publiques qui développent, exploitent et entretiennent les infrastructures de transport collectif se doit d'être suffisant. Le maintien en état de ces actifs d'importance est crucial pour assurer la sécurité et la pérennité de ces services. Le niveau de service des réseaux de transport collectif se doit également d'être à la hauteur des attentes de la population, afin d'offrir une alternative à l'auto solo et ainsi contribuer à réduire les émissions de GES au Québec.

Au même titre que la santé et l'éducation, le transport collectif est un service public essentiel auquel la population doit avoir accès, peu importe son revenu ou sa situation socio-économique personnelle. Les tarifs doivent donc demeurer raisonnables et abordables pour tous et toutes.

1. Les tarifs doivent demeurer abordables et raisonnables (contre une tarification excessive) ; les personnes à faible revenu doivent y avoir accès gratuitement ; les services doivent être adéquatement financés pour ne pas reporter indûment sur les usagers le poids du financement ;
2. Il importe d'avoir une offre de services qui permette à toute personne d'y recourir sans égard à sa situation physique (ex. : handicap)

Ainsi, dans ses différentes représentations, la FTQ réclame des gouvernements municipal, provincial et fédéral qu'ils financent adéquatement, via des enveloppes dédiées, permanentes, prévisibles et indexées, autant le maintien des actifs que l'exploitation des services de transport collectif partout au Québec.

## Annexe 1 - Relevé des positions syndicales - FTQ

### PRINCIPALES POSITIONS DE LA FTQ

En matière de transport en commun ou collectif  
1988-2021

#### EN RÉSUMÉ

Essentiellement, on peut retenir du présent recueil des principales positions de la centrale en matière de transport en commun ou collectif que la FTQ porte une conception qui repose sur les principes généraux suivants :

- Une vision du transport en commun ou collectif à portée :
  - o **Collective** : il s'agit d'un service public névralgique, dont la responsabilité (organisation et financement) incombe aux autorités gouvernementales (municipales, québécoises ou fédérales)
  - o **Environnementale** : il s'agit d'un levier incontournable qui doit être au coeur de toute stratégie de lutte contre les changements climatiques (réduction des émissions de GES) et de tout plan d'action en matière développement durable
  - o **Économique** : favoriser, promouvoir et développer le transport en commun ou collectif est générateur d'emplois de qualité et durables, tant pour les opérations des réseaux et infrastructures que pour la fabrication et l'entretien des éléments qui les constituent (équipements roulants, infrastructures, etc.)
  
- Rejet de toute privatisation complète ou partielle (même en partenariats public-privé) des réseaux et infrastructures de transport en commun ou collectif : la responsabilité publique doit être assumée et les services développés et financés adéquatement, au bénéfice du plus grand nombre
  
- Nécessité d'assurer l'accessibilité du plus grand nombre aux services de transport en commun ou collectif
  - o **Accessibilité financière** : les tarifs doivent demeurer abordables et raisonnables (contre une tarification excessive) ; les personnes à faible revenu doivent y avoir accès gratuitement ; les services doivent être adéquatement financés pour ne pas reporter indûment sur les usagers le poids du financement ;
  - o **Transport adapté** : il importe d'avoir une offre de services qui permette à toute personne d'y recourir sans égard à sa situation physique (ex. : handicap)
  
- Pour maximiser le bénéfice environnemental (réduction des coûts et impacts énergétiques et structurant (création d'emplois de qualité par des filières d'expertise québécoises) des réseaux et services de transport en commun ou collectif, il faut favoriser l'électrification des flottes, équipements et infrastructures.

## **POSITIONS ADOPTÉES PAR DES INSTANCES DE LA FTQ**

### **1989 – DÉCLARATION DE POLITIQUE SUR L'ENVIRONNEMENT**

Source : Procès-verbal; 21e Congrès de la FTQ, Déclaration de politique sur l'environnement, page 56.

[...]

DANS le domaine des transports, plusieurs changements de cap sont requis: dans le transport des passagers, le transport en commun urbain doit être favorisé et financé adéquatement, de même que le transport interurbain des passagers par train; pour le transport des marchandises, il faut améliorer le réseau ferroviaire au lieu de l'abandonner.

[...]

### **1991 – SUR LE TRANSFERT AUX MUNICIPALITÉS, DES CHARGES FINANCIÈRES RELIÉES AU TRANSPORT EN COMMUN**

Source : Procès-verbal; 22e Congrès de la FTQ, février, page 9.

ATTENDU que la proposition du gouvernement du Québec de transférer aux municipalités les charges financières reliées au transport en commun aura des impacts sociaux, économiques et environnementaux;

ATTENDU que le transport en commun doit recevoir sa juste part de soutien gouvernemental, au même titre que le transport privé qui bénéficie d'un réseau routier largement subventionné par la collectivité québécoise;

ATTENDU qu'un tel transfert financier, qui s'ajoute à d'autres formes de désengagement de l'État québécois, va se traduire par des réductions dans le service, l'augmentation des temps d'attente et le doublement des tarifs dans le transport en commun;

ATTENDU qu'en bout de ligne, ce seront les usagers et les usagères, les locataires, les petits propriétaires, les personnes âgées et les étudiants qui porteront l'odieux de ce fardeau fiscal accru;

ATTENDU qu'un tel désengagement financier (qui, outre le transport en commun, touchera la voirie locale, les municipalités régionales de comté (MRC), les services policiers, etc.) va avoir pour effet de réduire nos services et d'augmenter notre facture de taxes au niveau municipal, comme cela s'est produit pour la taxe scolaire;

ATTENDU que ce transfert financier aux municipalités n'aura pas pour effet de réduire les impôts que nous payons au gouvernement du Québec;

NOUS, soussignés, demandons que le Ministre Ryan retire sa proposition qui est tout à fait irresponsable, ceci afin d'éviter, entre autres conséquences, l'asphyxie et même, à plus ou moins brève échéance, la disparition, en tout ou en partie, de nos services de transport en commun dans plusieurs localités.

## **1991 – RÉOLUTION D'URGENCE SUR LE TRANSPORT EN COMMUN**

Source : Procès-verbal; 22e Congrès de la FTQ, résolution d'urgence, page 51.

ATTENDU QUE la présente politique de désengagement des divers paliers gouvernementaux est devenu encore plus évidente suite à la réforme Ryan;

ATTENDU QUE la STRSM, par son Conseil d'administration, a décidé, le 4 novembre 1991, d'augmenter la tarification de 20 % à 62 % pour les usagers et usagères de la Rive-Sud de Montréal, tout en coupant les services de façon importante;

ATTENDU QUE la grande majorité des usagers et usagères de la Rive-Sud n'ont pas la capacité de payer pour de telles hausses de tarif du transport en commun;

ATTENDU QUE ces hausses de tarif et de coupure de service auront un effet négatif sur l'emploi à la STRSM, soit environ une centaine de mises à pied pour avril 1992;

ATTENDU QUE ces coupures de service nous font entrer dans le cercle vicieux de diminution de l'achalandage et diminution additionnelle des services;

ATTENDU QUE la STRSM, par son Conseil d'administration, ne démontre aucune vision pour promouvoir le transport en commun sur la Rive-Sud de Montréal;

QUE le présent congrès de la FTQ dénonce l'attitude du conseil d'administration de la STRSM qui a décrété des hausses de tarif et des coupures de service inacceptables pour les usagers et les usagères;

QUE le présent congrès de la FTQ dénonce les coupures de service à la population qui auront pour effet de mettre à pied un nombre important de travailleurs et de travailleuses de la Rive-Sud de Montréal;

QUE le présent congrès dénonce le désengagement des divers paliers gouvernementaux dans le transport en commun et exige des gouvernements qu'ils développent un véritable système de transport en commun au Québec.

## **2002 – SERVICES DE TRANSPORT ADAPTÉS**

Source : Procès-verbal, Conseil général de la FTQ, résolution 57, page 11.

QUE la FTQ prenne tous les moyens nécessaires pour faire pression sur les gouvernements et les instances appropriées afin de rendre les services de transport en commun accessibles à tous et toutes.

## **2005 – RÉOLUTION SUR LE TRANSPORT EN COMMUN**

Source : Procès-verbal, Conseil général de la FTQ, page 34.

QUE la FTQ mette tout en oeuvre afin de s'assurer que les sommes d'argent et les énergies soient investies afin de solutionner le sous-financement chronique du transport en commun;

QUE la meilleure façon d'atteindre cet objectif passe par l'adoption d'un véritable plan de financement stable et durable et non pas une refonte des structures impliquant le transfert du métro à l'AMT tel que proposé par la CMM dans son document de février 2005;  
QUE advenant le cas où la menace de privatisation (quelle que soit la forme qu'elle prendrait) se concrétise, la FTQ utilisera tous les moyens dont elle dispose pour protéger tous ses membres.

### **2013 – NORMES ENVIRONNEMENTALES**

Source : Procès-verbal; 30e Congrès de la FTQ, page 41.

QUE la FTQ, en collaboration avec ses syndicats affiliés, s'assure que le grand chantier d'électrification des transports collectifs démarre dans les meilleurs délais.

QUE la FTQ, en collaboration avec ses syndicats affiliés, demande au gouvernement du Québec d'instaurer des normes strictes en matière environnementale pour le transport des marchandises, de manière à réduire les émissions de gaz à effet de serre et de prévoir du financement public afin de soutenir les entreprises qui s'engageront dans cette voie.

Ces résolutions sont en lien avec la Déclaration de politique sur l'énergie<sup>1</sup> (p.9-10) :

- *« En vue des arbitrages qui doivent être faits au sujet de l'utilisation de notre électricité, le 30e Congrès énonce les priorités suivantes que défendra la FTQ :*
- *Soutenir la réalisation d'un grand chantier d'électrification des transports collectifs. [...] »*
- *« C'est dans le secteur des transports que la vulnérabilité de l'économie québécoise est la plus grande, puisque les hydrocarbures utilisés sont importés en totalité. C'est aussi de ce secteur que proviennent une grande partie des émissions de gaz à effet de serre du Québec (soit 43 % du total). C'est pourquoi le projet d'électrification des transports collectifs doit être au coeur d'une stratégie de réduction graduelle de la dépendance au pétrole et, par ricochet, de la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre. »*
- **« L'électrification des transports collectifs doit devenir prioritaire »**  
*Une politique nationale d'électrification des transports suppose une révision en profondeur des comportements et des modes de transport des personnes et des marchandises.*

*Pour les individus, cela signifie de mettre fin au « tout à l'auto », favoriser le covoiturage et le transport actif (vélo, marche), ce qui implique une mise en place d'un transport collectif amélioré (qualité, confort, ponctualité, etc.) tout en tenant compte des spécificités régionales et locales.*

*La technologie la plus rentable est l'autobus électrique, qu'il soit sous forme de trolleybus, à biberonnage ou encore à batterie. Plusieurs projets sont sur la table à dessin et pourraient être des éléments d'une politique énergétique structurantes : le Tramway de Montréal et de Québec, le système léger sur rail – SLR – reliant la Rive-Sud et le centre-ville de Montréal, le trolleybus et l'autobus électrique de Montréal et de Laval, l'électrification des lignes de train de banlieue de l'Agence métropolitaine de transport, le prolongement du métro de Montréal vers l'Est.*

*Le transport par camion est souvent la seule solution pour acheminer les marchandises à leur destination finale. Mais le remplacement des moteurs qui fonctionnent au diesel par des moteurs*

*au gaz naturel liquéfié ou des moteurs hybrides (diesel et batterie) est une solution plus écologique et rentable qui existe déjà.*

*Tous ces projets permettront à terme de bâtir un savoir-faire, de réduire notre consommation de pétrole, de soutenir le secteur manufacturier et la création d'emplois, et d'inscrire le Québec sur une trajectoire favorable au plan des émissions de gaz à effet de serre. »*

### **2013 – ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS**

Source : Procès-verbal; 30e Congrès de la FTQ, page 65.

[...]

QUE la FTQ appuie le projet de Monorail Grande Vitesse de TransQuébec et sa fabrication au Québec;

QUE la FTQ inclue le thème de l'électrification des transports dans ses activités régulières sur le développement local et régional.

### **2016 – DÉCLARATION DE POLITIQUE SUR LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES, « CHANGEONS LE QUÉBEC, PAS LE CLIMAT » (31e CONGRÈS)**

Source : p.10 ; <https://ftq.qc.ca/wp-content/uploads/2016/12/Declaration-politique-climat-FTQ-Congres-2016.pdf>

[...]

Qu'il soit aussi résolu que la FTQ revendique que le gouvernement mette sur pied plusieurs chantiers, comme l'électrification et le développement du transport collectif; la mise en place d'infrastructures vertes; l'intensification de la construction en bois; la rénovation écoénergétique; la modernisation des entreprises ainsi que d'autres mesures d'efficacité énergétique, et ce, en concertation avec le mouvement syndical et la société civile;

[...]

### **2016 – PLAN D'ACTION SYNDICAL CONTRE LES INÉGALITÉS SOCIALES (31e CONGRÈS)**

Source : p.10 ; <https://ftq.qc.ca/wp-content/uploads/2016/12/Plan-daction-syndical-contre-les-inegalites-sociales-FTQ-Congres-2016.pdf>

C'est pourquoi il est proposé aux membres délégués à ce 31e Congrès que la FTQ avec l'appui des conseils régionaux et des syndicats affiliés :

[...]

Revendique, du gouvernement du Québec, une stratégie de développement économique cohérente et structurante dont l'objectif prioritaire sera la création d'emplois de qualité; qu'elle prenne appui sur des mesures plus interventionnistes, ayant une composante sectorielle forte (forêt, technologies vertes, transport collectif, etc.) pour aider tous les secteurs d'activités à relever leurs défis respectifs (ex. : modernisation, innovation, restructuration, etc.);

[...]

### **2019 – PÉRENNISATION DES INVESTISSEMENTS FÉDÉRAUX EN TRANSPORT COLLECTIF**

Source : 32e congrès, résolution no55

QU'IL SOIT RÉSOLU QUE la FTQ exige du gouvernement fédéral :

- qu'il soutienne financièrement les sociétés de transport et le gouvernement du Québec dans la réalisation des nécessaires investissements prévus pour renforcer les équipements existants et développer de nouveaux services de transport collectif;
- qu'il s'engage à poursuivre la cadence de ces investissements en rendant permanent le soutien fédéral aux infrastructures de transport collectif prévu au titre du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun et de l'Entente bilatérale sur les infrastructures;
- qu'il instaure un programme permanent consacré au financement de l'exploitation des réseaux publics de transport collectif.

### **2019 – TRANSPORT EN COMMUN GRATUIT POUR LES PERSONNES À FAIBLE REVENU**

Source : 32e congrès, résolution no70

QU'IL SOIT RÉSOLU QUE la FTQ fasse pression sur le gouvernement du Québec afin que ce dernier instaure la gratuité des transports en commun pour les personnes à faible revenu.

### **2019 – ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS**

Source : 32e congrès, résolution no71

[...]

IL EST PROPOSÉ QUE la FTQ fasse pression pour que les sociétés de transport en commun s'engagent à électrifier leur flotte et prennent en considération l'électrification des transports dans la modernisation de leurs infrastructures et la formation de leurs employés.es;

[...]

IL EST PROPOSÉ QUE la FTQ sensibilise le gouvernement du Québec pour qu'il se dote d'une stratégie de grappe industrielle en électrification des transports (automobiles, transports en commun et de marchandises) incluant notamment des volets formations, emplois et recherches.

### **PRISES DE POSITIONS DÉVELOPPÉES ET EXPRIMÉES PAR LA FTQ DANS DES SITUATIONS DE REPRÉSENTATION**

2005 – Avis de la FTQ sur la situation du transport collectif et l'urgence d'agir

Source : <https://ftq.qc.ca/wp-content/uploads/ftqimport/80.pdf>

Extrait de la conclusion (p.25) :

« Nous avons voulu montrer dans ces quelques pages l'importance du système de transport en commun pour l'ensemble de la société québécoise et dans toutes ses dimensions, économique, environnementale et sociale. Nous croyons fermement que le gouvernement du Québec doit porter au nombre de ses priorités celle du maintien, de l'amélioration et du développement du transport collectif public.

L'ensemble des intervenants, y inclus le gouvernement du Québec, sont cependant d'accord pour dire que le problème de sous-financement chronique auquel fait face le secteur du transport public est un obstacle de taille dans l'atteinte de ces objectifs.



Mais contrairement au gouvernement du Québec, qui entend recourir aux PPP et à la délégation des activités d'entretien et d'exploitation du système de transport, nous croyons que le problème n'en est pas un d'entretien et d'exploitation — la performance du Québec à cet égard est reconnue internationalement —. Il s'agit plutôt de mettre en place une véritable politique publique du transport, appuyée de moyens financiers adéquats, stables et durables.

Nous avons évoqué, dans la troisième partie de ce texte, la possibilité d'une série de nouvelles sources de financement qui méritent à notre sens d'être portées à votre attention. [...] »

#### **2015 – Mémoire sur le projet de loi no76**

Source : <https://ftq.qc.ca/wp-content/uploads/2015/11/M%C3%A9moire-PL76-25-novembre-2015.pdf>

Recommandation no20

La FTQ réclame que le gouvernement augmente ses revenus, notamment en haussant la contribution fiscale des entreprises, afin de financer convenablement le transport en commun.

#### **2020 – Mémoire sur le projet de loi no44**

Source : [https://ftq.qc.ca/wp-content/uploads/2020/01/Memoire-FTQ-PL44\\_FECC\\_changements-climatiques-electrification\\_2020-01-21.pdf](https://ftq.qc.ca/wp-content/uploads/2020/01/Memoire-FTQ-PL44_FECC_changements-climatiques-electrification_2020-01-21.pdf)

Recommandation no9

La FTQ demande au gouvernement du Québec de mettre en place une politique globale d'électrification des transports impliquant toute la chaîne de production de l'extraction minière, à la production des véhicules, en passant par la construction d'infrastructures et le recyclage des véhicules et leurs composantes.

Recommandation no 10

La FTQ souhaite que le ministre mette en place des programmes incitatifs au sein des entreprises pour l'utilisation de moyens de transport favorisant la réduction des énergies fossiles dont le transport en commun et le covoiturage.

WC/

Sepb-574

22 juin 2022

## **Annexe 2 -UNIFOR**

### **UNIFOR Québec\* – RÉSOLUTION**

#### **Novembre 2018 – Conseil québécois d’Unifor : Résolution pour la gratuité des transports en commun des personnes de soixante-cinq (65) ans et plus**

Unifor-Québec va :

Faire des pressions auprès des divers paliers gouvernementaux afin que les transports en commun soient gratuits et accessibles pour les personnes de soixante-cinq (65) ans et plus.

Parce que :

1. La population vieillit et a besoin de soins de santé et que pour se rendre à ses rendez-vous médicaux, elle a besoin d'un moyen de transport abordable ; et
2. Le coût des transports affecte les revenus des personnes retraitées.

### **UNIFOR national – PRISES DE POSITION**

#### **Avril 2020 – Aide financière aux réseaux de transport collectifs en temps de pandémie**

(Correspondance du Président national aux élus fédéraux)

Appel à la mise en place d’un programme d’aide conditionnel pour les systèmes de transport public suite à leur détérioration financière et au manque de liquidités découlant des restrictions sanitaires en contexte pandémique.

Conditions :

1. Les employeurs recevant une aide garantiront l'emploi pendant cette période, et des possibilités de formation et de développement professionnel devraient être offertes.
2. Des limites strictes doivent être imposées à la rémunération des cadres.
3. Les investissements dans les biens d'équipement et les machines doivent être liés à des critères de développement économique local, notamment en matière de contenu en matériel national, de main d'œuvre locale et d'accords d'embauche préférentielle locale (par exemple, des ententes sur les retombées communautaires).

#### **Juin 2020 – Rebâtir en mieux : La feuille de route d’Unifor pour une relance économique équitable, inclusive et résiliente (Extraits de la Plateforme)**

Unifor recommande que le gouvernement :

**Développe le Fonds pour l'infrastructure de transport en commun dans le cadre d'une stratégie nationale de transport public.** Le Canada est le seul pays du G7 à ne pas avoir mis en place une stratégie nationale de transport public, ce qui témoigne du rôle limité que le financement du transport public a joué dans les engagements politiques du gouvernement fédéral. Le gouvernement fédéral doit convoquer un comité spécial, réunissant les principaux acteurs du transport en commun et du transport ferroviaire de passagers, tels que les municipalités, les syndicats, les agences de transport privé et public, les universitaires, les urbanistes et les groupes d'usagers du transport en commun, afin d'élaborer une stratégie nationale de transport en commun. Un financement permanent et durable et une coordination avec les provinces et les territoires sont essentiels pour assurer la mise en œuvre de la stratégie. Dans le cadre d'une stratégie nationale globale de transport en commun, Infrastructure Canada et le Fonds pour l'infrastructure de transport en commun doivent augmenter le montant du financement disponible pour soutenir la construction de projets de transport en commun, en particulier compte tenu de l'impact potentiel de la baisse du prix du pétrole sur le financement des projets à partir du Fonds de la taxe sur l'essence du gouvernement fédéral. Le financement devrait cibler les projets de transport en commun qui déploient des véhicules à émissions nulles (métros, TLR, autobus électriques) et incorporent des exigences de contenu national pour encourager la fabrication et les investissements locaux.

**Élargisse le programme des retombées industrielles et technologiques et s'engage à respecter les exigences en matière de contenu canadien** dans tous les projets de marchés publics liés au transport en commun, aux transports, à la défense, à la sécurité et à la garde côtière, y compris les wagons de métro, les VLR, les trains, les autobus, les avions. À court et à long terme, il faut veiller à ce que les accords commerciaux n'imposent pas de restrictions à la capacité du gouvernement d'exiger que les investissements publics procurent des avantages directs à l'économie canadienne.

**Juin 2020 – Transports publics en pandémie : Ce dont les travailleuses et travailleurs du transport routier de passager et du transport urbain ont besoin de la part du gouvernement** (Fascicule informatif COVID-19)

Unifor recommande de :

1. Veiller à ce que les travailleuses et travailleurs du transport aient accès à un soutien du revenu par le biais du programme d'assurance-emploi (AE). De nombreux chauffeurs d'autobus scolaires travaillent à temps partiel et n'accumulent pas suffisamment d'heures pour répondre aux critères d'admissibilité actuels de l'AE. Tous les travailleurs et travailleuses du transport à temps partiel et précaires doivent avoir pleinement accès aux prestations d'assurance-emploi.
2. Faire en sorte que les agences et les opérateurs de transport en commun ne soient pas exclus des programmes gouvernementaux spéciaux (p. ex. le programme de la Subvention salariale d'urgence du Canada) qui visent à aider et à soutenir financièrement les entreprises et les organismes en période difficile.
3. Fournir un soutien financier pour assurer un plus grand service d'autobus interurbain et interprovincial afin que les communautés éloignées ne soient pas complètement coupées.

4. Fournir un financement fédéral et provincial permanent et durable pour soutenir les coûts d'exploitation des systèmes locaux de transport en commun.

### **Octobre 2020 – Maintenir nos collectivités en mouvement : Politique nationale d'Unifor en matière de transport en commun**

1. Le gouvernement fédéral doit élaborer une stratégie nationale de transport public en collaboration avec les principaux acteurs du transport en commun;
2. Le gouvernement fédéral devrait mettre en place un Fonds national permanent et durable pour les transports publics;
3. Il faut soutenir la transition vers des véhicules de transport en commun et des parcs de véhicules électriques à émission zéro, achetés et fabriqués dans des installations canadiennes syndiquées;
4. Il faut créer un système de transport public sûr, abordable, équitable et accessible;
5. Il faut élaborer un ensemble de normes nationales de sécurité des transports en commun qui garantiront une meilleure santé et une plus grande sécurité tant pour les travailleuses et travailleurs que pour les usagers des transports en commun;
6. Il faut continuer à faire pression sur tous les paliers gouvernementaux en faveur de réformes des relations de travail et des normes d'emploi qui bénéficieront aux travailleuses et travailleurs

### **Février 2021 – Recommandations sur le transport en commun et fabrication de véhicules de transport**

(Mémoire d'Unifor dans le cadre des consultations prébudgétaires du gouvernement fédéral pour 2021)

1. Affecter immédiatement le tiers (180 millions de dollars) des fonds nécessaires pour exécuter la commande de 60 tramways pour la Commission de transport de Toronto;
2. Veiller à ce que les 5 000 autobus à émissions zéro promis dans les lettres de mandat de 2019 et dans le plan climatique de 2020 soient entièrement provisionnés, et pas seulement financés. Le financement exerce une pression sur les organismes de transport en commun pour qu'ils augmentent les prix pour les usagers, ce qui aggrave encore l'accessibilité et la congestion routière
3. Orienter le nouveau fonds permanent pour le transport public vers des véhicules de transport en commun et de transport à émission zéro, fabriqués au Canada.

### **Août 2021 – Recommandations transports publics, services ferroviaires**

(Mémoire d'Unifor dans le cadre du processus de consultation sur le budget fédéral 2022)

#### **Créer une stratégie nationale pour les transports publics**

1. Développe et met en œuvre une stratégie nationale de transport en commun afin de créer et de maintenir un transport en commun abordable et accessible, en collaboration avec tous les niveaux de gouvernement et les principaux intervenants, y compris les organismes de transport, les syndicats, les groupes communautaires et les usagers;
2. Veille à ce que cette stratégie nationale englobe la sécurité des travailleuses et travailleurs et des passagers, l'équité, l'accessibilité, la protection de l'environnement, la qualité de l'emploi, le développement et la croissance économiques, et soutient les emplois et les achats locaux; et
3. Accélère le calendrier de mise en place du Fond pour le transport en commun.

#### **Investir dans les services ferroviaires voyageurs**

1. Fasse d'importants investissements dans l'expansion des itinéraires et de la fréquence des services ferroviaires voyageurs dans tout le Canada afin d'augmenter le nombre de passagers et les recettes tarifaires, de stimuler l'emploi et la croissance économique; et
2. Veille à ce que les investissements dans le transport ferroviaire de passagers incluent des exigences de contenu canadien et tiennent compte de l'utilisation de la main-d'œuvre, de l'expertise et des ressources du Canada dès les premières étapes de la planification.