

PAR COURRIEL

Montréal, le 23 février 2023

1601, avenue De Lorimier
Montréal (Québec) H2K 4M5
Téléphone : 514 598-2231
Télécopie : 514 598-2398
www.feesp.csn.qc.ca

Comité exécutif

Stéphanie Gratton
PRÉSIDENTE PAR INTÉRIM
514 598-2302

Frédéric Brun
VICE-PRÉSIDENT
514 598-2419

Linda Tavolaro
SECRÉTAIRE GÉNÉRALE
514 598-2361

**Simon Mathieu
Malenfant**
VICE-PRÉSIDENT-TRÉSORIER
514 598-2490

Jeremy Gagnon
COORDONNATEUR
514 598-2290

Sylvain Rochon
COORDONNATEUR
514 598-2364

Karyn Chartrand
SECRÉTAIRE DE DIRECTION
514 598-2363
karyn.chartrand@csn.qc.ca

Stéphanie Fournier
SECRÉTAIRE DE DIRECTION
514 598-2204
stephanie.fournier@csn.qc.ca

Monsieur Éric Girard
Ministre des Finances
consultations@finances.gouv.qc.ca

Objet : Consultations prébudgétaires 2023-2024

Monsieur,

La fédération des employées et employés de services publics (FFESP) de la CSN représente plus de 65 000 travailleuses et travailleurs dans différents secteurs d'activité au Québec. Dans le cadre des consultations prébudgétaires, nous souhaitons que le gouvernement accorde une attention particulière aux enjeux spécifiques des secteurs du transport, du municipal et du transport scolaire.

Transport

Le mode de financement du transport est un enjeu central pour les prochaines années. Bien qu'un réseau de transport collectif intégré soit un incontournable pour la transition écologique, son financement reste insuffisant et incertain. Les grandes sociétés de transport de la province ont peine à déposer des budgets équilibrés dans un contexte où tarde la reprise de la fréquentation prépandémie. Pour l'instant, les seules possibilités qui semblent évidentes pour diminuer les dépenses pour les sociétés de transports sont la réduction du service et une dégradation des conditions de travail des travailleuses et des travailleurs.

Or, les experts en mobilité sont clairs : une offre de service attrayante est essentielle pour inciter la population à un changement d'habitude durable. De plus, l'environnement économique actuel justifie amplement les revendications portées par les travailleuses et travailleurs. Il faut donc, à notre sens, assurer un mode de financement du secteur transport qui sera pérenne et stable. Le fardeau du financement ne peut pas peser en majorité sur les municipalités. De plus, les sommes attribuées notamment à l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) doivent être investies dans le service à la population et non à la gestion de l'organisation.

L'électrification des transports amorcée depuis quelques années présente certains défis dans les milieux de travail. Nous devons nous assurer de développer et retenir, dans les sociétés et les entreprises œuvrant dans le secteur des transports, le savoir-faire nécessaire associé à l'électrification. Un investissement en formation de la main-d'œuvre est donc un pilier fondateur

afin d'assurer une transition qui sera efficace et bénéfique pour tous les acteurs du secteur.

Municipal

Le panier de revenus des municipalités repose dans de grandes proportions sur les taxes foncières. Le mode de financement actuel oblige donc les villes à puiser directement dans les poches de leurs contribuables, ce qui accentue la pression sur les ménages, le tout dans une conjoncture d'inflation importante des coûts. Le gouvernement doit octroyer aux municipalités la possibilité de diversifier leurs revenus.

Transport scolaire

Le financement du transport scolaire est en enjeu depuis plusieurs dizaines d'années. Bien que quelques efforts aient été faits, le secteur reste sous-financé. Nous estimons qu'une augmentation du budget global alloué au transport scolaire de 15 % (120 millions de dollars) est nécessaire pour améliorer les conditions de travail des conducteurs et conductrices. Les sommes doivent faire partie d'une mesure dédiée dans les règles budgétaires du transport scolaire afin qu'elles soient obligatoirement remises aux travailleuses et aux travailleurs.

L'électrification des véhicules scolaires aura également un impact sur les conditions de travail dans ce secteur. En raison des bornes de recharge qui devront être installées, la possibilité pour les conductrices et conducteurs de stationner leur véhicule scolaire à leur domicile sera écartée. Or, cela aura des conséquences sur l'attractivité de l'emploi et également sur l'autonomie de charge des véhicules. Considérant que la plupart des structures salariales sont basées sur les trajets effectués par les conductrices et conducteurs, une diminution de la durée des trajets liée à l'autonomie de la batterie du véhicule pourrait avoir une incidence sur leur rémunération.

En conclusion, la FEESP croit fermement qu'il faut tenir compte des enjeux soulevés et s'y attaquer de façon déterminante pour que ces secteurs de l'économie québécoise prospèrent au cours des prochaines années. Il faut également reconnaître que la contribution des travailleuses et des travailleurs est un maillon essentiel pour une prospérité forte et ancrée dans les valeurs de notre société.



Stéphanie Gratton

Présidente par intérim de la FEESP-CSN