

**LE TRANSPORT EN COMMUN,
UN BIEN COMMUN À PRÉSERVER**

Réaction de la CSD au document de consultation
« Le financement du transport en commun.
Une approche intégrée »

**Document présenté par la CSD au
ministre des Transports du Québec,
Monsieur Michel Després**

le 22 mars 2005



CENTRALE DES SYNDICATS DÉMOCRATIQUES

Mars 2005

TABLE DES MATIÈRES

	Page
PRÉSENTATION	1
INTRODUCTION.....	2
HONNIS SOIENT LES IMPÔTS?	3
LES INVESTISSEMENTS DE L'ÉTAT, RIEN D'AUTRE QUE DES DÉPENSES?	9
UN ACTEUR OUBLIÉ DANS LE FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN ..	12
RÉACTION AUX AUTRES PISTES D'ACTION	13

PRÉSENTATION

La Centrale des syndicats démocratiques (CSD) représente près de 65 000 travailleuses et travailleurs œuvrant dans presque tous les secteurs d'activité économique du Québec, à l'exception des fonctions publiques fédérale et québécoise.

La CSD compte près de 400 syndicats affiliés, la plupart provenant du secteur privé puisque environ 90 % de nos membres en sont issus.

Comme certains syndicats détiennent plus d'un certificat d'accréditation, la CSD est présente dans plus de 500 milieux de travail au Québec.

La CSD intervient sur la question du transport en commun aussi bien au nom des membres des syndicats affiliés qui œuvrent dans ce secteur qu'au nom de ses autres membres qui utilisent le transport en commun, sur la base des positions claires que les membres ont adoptées sur la préservation des services publics et du bien commun.

INTRODUCTION

La CSD a une réaction mitigée face au document de consultation du ministère des Transports du Québec intitulé **Le financement du transport en commun. Une approche intégrée**. Elle est d'une part heureuse de constater qu'on y affirme que le transport en commun est un « *moyen privilégié pour lutter contre la congestion routière et les gaz à effet de serre. C'est un service essentiel, au même titre que le réseau routier et le système d'aqueduc.* » (page 5 du document). La CSD est d'autre part déçue de constater que le gouvernement ne tire pas les leçons de ce constat à l'effet que le transport en commun est un service essentiel.

La CSD est aussi heureuse de constater que le gouvernement ne semble pas considérer l'avenue de la hausse de la participation des usagers au financement du transport en commun pour assurer son financement. À la CSD, il est clair qu'il n'y a pas de formule d'imposition plus régressive que d'augmenter les tarifs des services publics comme l'électricité, les services de garde et le transport en commun. En effet, comme c'est la même augmentation qui s'applique à tous, ce sont les moins fortunés qui sont le plus pénalisés, les personnes gagnant le salaire minimum devant alors consacrer une part beaucoup plus importante de leur revenu à se chauffer, se déplacer, faire garder leurs enfants que celles qui sont des hauts salariés.

Pour autant, la CSD n'accepte pas que les problèmes de financement du transport en commun puissent être « réglés » par l'appel à des partenariats public-privé (PPP). Pour nous, il devient clair que le gouvernement, n'ayant pas les moyens de baisser les impôts, doit renoncer à sa promesse électorale qui, si elle était appliquée, ne ferait qu'aggraver la situation financière du Québec.

Honnis soient les impôts?

Le gouvernement du Québec semble avoir une fixation malsaine. Selon lui, les partenariats public-privé (PPP) seraient devenus le seul moyen de développer le Québec à l'avenir. Le Premier ministre Charest a été très clair là-dessus lors d'une entrevue radiophonique qu'il a accordée à l'émission « Maisonneuve en direct » de Radio-Canada, le 7 septembre dernier. À Pierre Maisonneuve, qui le questionnait sur la pertinence du voyage en Angleterre de la présidente du Conseil du trésor pour y étudier les partenariats public-privé que des chercheurs universitaires qualifiaient de modèle dépassé, le Premier ministre a répondu, et je cite :

Jean Charest : Le Québec, et c'est vrai aussi pour le Canada, est très en retard sur l'ensemble des pays développés pour ce qui est des partenariats public-privé. Et si on veut développer le Québec, j'aimerais bien qu'on me dise comment le faire autrement. Parce qu'on ne peut pas s'endetter davantage, on ne peut pas taxer les gens davantage. À moins que les gens qui sont contre les PPP disent : taxer plus la population. Moi, là-dessus, je pense que la classe moyenne en paie déjà suffisamment, on n'a pas besoin d'en rajouter, on est les plus taxés en Amérique du Nord. Et moi, si je veux développer le Québec, je pense que c'est une bonne formule et puis on a l'intention de la mettre en place, non pas de façon dogmatique, en passant, parce que, quand on choisit d'aller voir ce qui se passe ailleurs, c'est pour aller en tirer le maximum...

Pierre Maisonneuve : Analyser le bon et le mauvais...

Jean Charest : Exactement, les échecs et les succès. Et, dans le cas des PPP, c'est des politiques qui ne sont pas appliquées à n'importe quelle condition. Il y a des conditions de transparence, d'imputabilité, de reddition de comptes, il faut que ce soit au bénéfice des citoyens.

Le Premier ministre reprenait, de façon différente, ce qui est devenu le *leitmotiv* du gouvernement libéral quant aux choix auxquels fait face le Québec, c'est-à-dire qu'en fait, on n'a plus le choix, ou comme le disait si bien Margaret Thatcher : « There is no alternative ».

Il l'avait exprimé en utilisant la métaphore des trois portes quelques mois plus tôt. En mai 2004, il avait déclaré que, si le Québec était doté des politiques sociales les plus développées en Amérique du Nord, il y avait un coût à cela. Et pour assumer ce coût, nous sommes, en tant que société :

placés devant trois portes, on ne peut plus taxer davantage, ça on le sait. La deuxième porte, c'est la porte de l'endettement, on est encore là parmi les plus endettés en Amérique du Nord, on ne peut pas s'endetter davantage; le deuxième choix, il est fermé. Ça nous amène à la troisième puis à la dernière porte, c'est de faire les choses différemment.¹

On n'a donc plus le choix. Les chroniqueurs pro-gouvernementaux auront beau s'époumoner à tenter de nous faire croire que les PPP sont juste un « outil à exploiter »² et non un levier de développement, ils sont contredits à répétition par le Premier ministre lui-même qui voit dans les PPP le seul moyen de développer le Québec. Pour lui, ce n'est pas un des outils dont il dispose, les PPP sont carrément au cœur de sa stratégie de développement du Québec.

¹ Robert Dutrisac, « Une seule porte reste ouverte : le changement », **Le Devoir**, 12 mars 2004, p. A-1.

² Notamment Claude Picher, « CSN et PPP », **La Presse**, 9 septembre 2004, cahier Affaires, p. 5, chronique dans laquelle il affirme : « Il est d'ailleurs intéressant de voir que la présidente du Conseil du trésor, Monique Jérôme-Forget, dans son plan de modernisation de l'État, ne parle plus d'un « levier de développement », mais d'un « outil à exploiter », expression plus modeste qui correspond davantage à la réalité. » De toute évidence, M. Picher n'a pas lu le projet de loi 61 qui accorde des pouvoirs extraordinaires à la présidente du Conseil du trésor et qui donne à la future Agence des PPP d'ordonner à tout ministère, organisme public ou parapublic de procéder à un PPP pour tout projet majeur. Nous y reviendrons un peu plus loin.

Ce qu'on reproche au gouvernement Charest, c'est de répéter : « On est les plus taxés en Amérique du Nord » sans jamais prendre la peine d'expliquer à quoi servent les impôts. Il propage ainsi l'idée que l'impôt, c'est du gaspillage, que cet argent serait bien mieux utilisé par les individus pris isolément, pourvu qu'on laisse cet argent dans leurs poches. Oui, on paie plus d'impôt au Québec qu'en Ontario, mais qu'est-ce qu'on compare : le niveau des impôts ou le niveau des services que l'on réussit à se payer collectivement grâce aux impôts. Par exemple, au Québec, on a des services et des programmes sociaux qui n'existent pas en Ontario : des services de garde à 7 \$ par jour, des prestations pour enfants, l'assurance médicament, on fournit un effort fiscal supplémentaire pour la défense et la promotion de la langue française, de même que pour la culture, etc.

Ce que le gouvernement du Québec devrait faire, c'est d'expliquer à tout le monde : Qu'est-ce que l'impôt au fond? Et il devrait expliquer que c'est une manière de mettre de l'argent en commun pour permettre à une société de réaliser ses choix collectifs, **c'est un formidable outil de solidarité sociale**, des jeunes envers les plus agés, des gens sans enfant envers ceux qui en ont, des gens en emploi envers les exclus du marché du travail, et vice versa, etc. Les impôts, c'est la caisse commune qui permet aux individus de faire des choix qu'ils leur seraient impossible de faire isolément, du moins pour la grande majorité d'entre eux.

Regardons la situation aux États-Unis. Les impôts y sont plus bas, mais il y a 45 millions de personnes, sur une population de 280 millions, qui n'ont aucune assurance maladie. C'est un sixième de la population du pays qui n'a pas accès à ce droit fondamental qu'est celui de se faire soigner quand on est malade. Et ceux qui ont une assurance individuelle payent parfois plus de mille dollars par mois pour être assuré.

Imaginons que nous perdions demain matin notre régime de soins de santé publique : chacunE devra aller s'acheter une assurance individuelle et, là, les risques reliés au travail auront un impact direct sur les cotisations exigées. Les gens exerçant des métiers dangereux ou qui sont exposés à des produits dangereux ne seront tout simplement pas assurables parce qu'ils représenteront des risques trop élevés pour les compagnies d'assurance. Et, maintenant, si on baisse les impôts, qu'est-ce qui arrivera? On devra hausser le coût de tous les services publics dont on a besoin quotidiennement. Les tarifs d'électricité vont augmenter encore plus, ceux des services de garde aussi, les coûts des titres de transport en commun, etc. Est-ce que les individus auront plus d'argent à leur disposition pour d'autres dépenses? Il est à parier qu'ils en auront même moins!

Mais le gouvernement Charest ne fera pas une telle œuvre pédagogique parce que c'est l'individu qui se trouve au cœur de la vision du PLQ, au sens où « ce sont les individus pris séparément les uns des autres qui définissent les directions politiques du Québec »³.

La méthode d'action du gouvernement Charest est (...) centrée sur une vision atomiste de la vie en société, très suspicieuse à l'égard des collectifs qui prétendent travailler à l'atteinte du bien commun. Selon le credo actuel des Libéraux, la recherche du bien commun est l'affaire du gouvernement et des élus, qui s'efforcent à traduire la volonté des citoyens exprimée au moment des élections, dans leurs actions quotidiennes et leur rôle de « représentant ». Dans cette perspective, les regroupements de personnes concentrés sur des problématiques spécifiques (la défense des travailleurs, par exemple) ne sont que des groupes représentant des intérêts particuliers, qui empêchent plutôt qu'ils ne facilitent la bonne gouvernance de la société québécoise.⁴

³ Boismenu, Gérard, Pascale Dufour et Denis Saint-Martin, **Ambitions libérales et écueils politiques. Réalisations et promesses du gouvernement Charest**, Athéna éditions, Outremont, 2004, p. 63 [191 pages].

⁴ Ibid., p. 62.

Nous avons bien sûr remarqué, les centrales syndicales comptant parmi les cibles préférées du gouvernement Charest, que tant par son discours que par ses actions, celui-ci vise à marginaliser les acteurs collectifs parce qu'ils sont considérés comme une interférence, un prisme déformant entre les citoyenNEs et leur gouvernement. « Dans ce cadre de référence, tout ce qui, de près ou de loin, ressemble à un regroupement et prétend parler au nom du bien commun ou de la collectivité n'est pas légitime. »⁵

La « Lettre ouverte aux Québécois » écrite par Jean Charest et publiée dans les journaux est on ne peut plus claire à ce sujet. On peut y lire ceci :

Sans surprise, les groupes d'intérêt qui bénéficient du *statu quo*, et devant qui le gouvernement précédent a reculé, font du bruit. Je leur demande aujourd'hui de faire preuve d'ouverture et d'avoir la grandeur de ne pas faire passer des intérêts corporatistes au-dessus des intérêts historiques du Québec et de tous les Québécois.⁶

Bien qu'il soit évident ici que le Premier ministre vise d'abord les syndicats, cette vision des organisations comme défendant essentiellement des intérêts corporatistes s'applique aussi aux autres organisations de la société civile, y compris celles œuvrant pour la promotion des moyens de transport collectif. Pour le gouvernement Charest, les organisations de la société civile sont les représentantes d'intérêts particuliers et elles doivent être traitées comme telles, des groupes de pression sans légitimité en dehors d'un champ d'action étroitement défini.

De plus, en affirmant que le gouvernement précédent a reculé devant « les groupes d'intérêt qui bénéficient du *statu quo* », le Premier ministre refuse de reconnaître que le

⁵ Ibid., p. 63.

⁶ Jean Charest, « Lettre ouverte aux Québécois », *Le Devoir*, 14 octobre 2003, p. A-7.

processus politique ne concerne pas que les élus municipaux et les membres de l'Assemblée nationale et que le Québec avait une tradition de négociation des propositions gouvernementales avec les forces sociales (surtout les organisations syndicales, patronales et communautaires), tradition qui faisait que ces mêmes forces sociales visaient à atteindre un compromis sur des choix de société. Ce faisant, le Premier ministre nie la légitimité du rôle politique de la société civile organisée pour ne retenir que celui qui est exprimé individuellement au moment du vote par les citoyenNEs. Il affirme que les seuls choix de société valides sont ceux avalisés par les seuls membres de l'Assemblée nationale.

LES INVESTISSEMENTS DE L'ÉTAT, RIEN D'AUTRE QUE DES DÉPENSES?

Selon le Premier ministre, on ne peut emprunter la deuxième porte non plus, c'est-à-dire qu'on ne peut plus s'endetter davantage, donc dépenser aujourd'hui des sommes que devront rembourser les générations futures. Remarquez bien le raccourci que le raisonnement du Premier ministre prend : les sommes qui sortent des goussets du gouvernement ne sont pas des investissements, mais des dépenses, seulement des dépenses, qui deviennent un passif et donc qui s'ajoutent à la dette. Toute contribution en fonds publics, quelle qu'elle soit, est reléguée au rang des dépenses, alors que, si l'argent des entreprises privées prend la place des fonds publics, il s'agit « naturellement » d'investissements.

Le secteur public est accusé de nécessairement mal faire les choses. Exit le fait que ces « dépenses » créent aussi de bons emplois, dans la fonction publique et ailleurs, qui permettent à ceux et celles qui les détiennent de bien vivre, de stimuler l'économie avec leurs propres dépenses et de payer beaucoup d'impôt sur leur revenu au gouvernement du Québec. Exit le fait que les « dépenses » gouvernementales puissent avoir un effet structurant sur l'économie du Québec, notamment du côté de l'économie du savoir. Exit le fait que ces « dépenses » puissent aussi permettre aux Québécoises et aux Québécois d'avoir plus d'argent dans leurs poches puisqu'ils ont moins à déboursier que si le gouvernement ne « dépensait » pas. Exit le fait que l'exercice des droits de tous, fortunés comme moins fortunés, soit bien réel grâce à la gratuité des soins ou de l'éducation, par exemple, ou encore par l'accès à des services de garde abordables pour la grande majorité.

Exit tout ce qui est créé en fait par les « dépenses » gouvernementales, sauf ses aspects négatifs.

Et, il ne faut pas se leurrer, l'intervention du privé, si partenaire soit-il, induit une autre logique dans les services publics, qui sont là pour combler des besoins essentiels de la population, soit la logique des profits. Ne vous méprenez pas, ce n'est pas que l'argent du privé soit sale. Nous serions très mal placés en tant que centrale dont les membres proviennent du secteur privé à 90 % de tenir un tel discours.

C'est tout simplement que le capital privé n'est investi que contre rémunération. Quelle sera donc cette rémunération si la voie de la hausse des tarifs est bloquée, ce que nous appuyons par ailleurs? Les partenaires privés des réseaux de transport ne pourront faire des profits que s'ils rognent sur les conditions de travail des salariés du transport en commun ou encore que s'ils coupent dans le service aux usagers ou en faisant des économies sur le programme d'entretien des véhicules et des gares. L'expérience du **Syndicat démocratique des chauffeurs d'autobus de la Mauricie (CSD)** est jalonnée de ce type d'expériences.

Le recours aux PPP n'est qu'une façon pour le gouvernement de ne pas faire apparaître qu'il alourdit sa dette. En effet, le gouvernement n'a pas alors à emprunter les sommes qui sont investies par le partenaire privé au moment du démarrage du projet d'investissement, mais il doit payer, en quelque sorte, un loyer à ce même partenaire pendant toute la durée du partenariat, s'étalant souvent sur plusieurs décennies. Or, pour faire son investissement, le partenaire privé doit lui-même emprunter, mais à un taux d'intérêt plus élevé que ce que le gouvernement aurait pu obtenir dans de mêmes circonstances, tout simplement parce qu'il ne peut offrir les mêmes garanties sur le prêt que ce qu'un gouvernement est en mesure de

faire. Le gouvernement se trouvera donc à payer un loyer qui inclut cette différence de taux d'intérêt, ce qui signifie qu'au bout du compte, il paiera plus cher que s'il avait emprunté lui-même pour assurer le financement du projet d'investissement.

Selon nous, il vaut mieux alourdir la dette que de financer des projets à l'aide de la carte de crédit, comme ce serait le cas avec les PPP. Et souvenons-nous qu'augmenter la dette n'a pas nécessairement des conséquences catastrophiques. Nous en voulons pour preuve le changement de règles comptables qui, en 1997, a fait passer la dette du Québec de 75 à 100 milliards de dollars d'un coup. Le Québec n'a même pas alors subi de décote de la part des organismes de cotation internationale.

UN ACTEUR OUBLIÉ DANS LE FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN

Notre société n'a jamais été aussi riche. Nous produisons 30 % de biens et services de plus qu'il y a dix ans. Une pareille croissance est exceptionnelle. Au cours de cette période, le profit des entreprises a triplé. En même temps, le pouvoir d'achat des travailleurs n'a pas augmenté. Celui des syndiqués a diminué de 1 % et celui des jeunes encore plus. Il y a davantage de production, mais les profits ne sont pas bien répartis. L'État doit assurer la redistribution de la richesse et cela ne passe ni par l'augmentation des tarifs (ici, du coût des titres de transport), ni par la capitulation des responsabilités de l'État à l'égard des services publics.

Les employeurs ont été les grands gagnants de la dernière décennie et il serait temps de rajuster leur contribution au fonctionnement de la société québécoise. Comme le transport en commun profite aussi aux employeurs et que les employeurs sont en partie responsables des difficultés rencontrées par les réseaux de transport en commun, qui doivent offrir de plus en plus de services en dehors des périodes de pointe, notamment à cause de la création des horaires atypiques, il est normal, selon nous, de les faire payer collectivement pour améliorer le transport en commun.

Il ne s'agit pas ici de trouver un partenaire privé pour faire l'investissement à la place de l'État, mais plutôt il s'agit pour l'État de trouver un moyen de faire contribuer davantage les employeurs au financement du transport en commun, soit par l'impôt sur les profits, soit par l'impôt foncier (création d'un impôt dédié au transport en commun sur le compte de taxes municipales des entreprises, par exemple).

Réaction aux autres pistes d'action

Le document de consultation contient de nombreuses autres pistes d'action que celle du recours aux PPP (5.3) et la CSD se prononce favorablement sur la plupart d'entre elles.

La CSD est en effet d'accord avec le renforcement de l'aide aux infrastructures (piste d'action 5.1) par le biais d'une entente avec le gouvernement fédéral pour qu'il verse au gouvernement du Québec davantage d'argent, sans attaches, pour faire face aux investissements majeurs qui devront être effectués au cours des dix prochaines années. La CSD est consciente du déséquilibre fiscal qui existe entre le gouvernement fédéral et les provinces et elle a d'ailleurs été signataire du pacte issu du Forum sur le déséquilibre fiscal, les 7 et 8 octobre 2002.

L'introduction d'un volet « innovation » (piste 5.2) dans ce qui peut faire l'objet d'une aide financière de la part du gouvernement nous apparaît pertinente puisque certaines de ces innovations peuvent sans aucun doute contribuer à réduire les coûts ou améliorer la performance des services de transport en commun.

L'introduction d'une aide à l'amélioration des services (piste 5.4) est la bienvenue parce que cette amélioration contribuera grandement à faire en sorte que les gens se sentent incités à utiliser davantage le transport en commun.

Il est évident que nous sommes d'accord avec la piste d'action 5.5 puisque nous recommandons d'augmenter la contribution des employeurs au financement du transport en commun. L'avenue de l'habilitation des municipalités à prélever une taxe sur les espaces de stationnement non résidentiel hors rue est quelque chose à explorer.

Le fait que les municipalités de moins de 20 000 habitants ne soient pas admissibles à l'aide gouvernementale nous apparaît être une bizarrerie à laquelle on doit mettre fin, surtout que le transport en commun est un moyen efficace de briser l'isolement des gens. Nous sommes donc d'accord avec la piste d'action 5.6.

À la CSD, nous nous étions déjà montrés favorables au crédit d'impôt sur les achats de titres mensuels de transport, tel que proposé dans le dernier budget de madame Pauline Marois en 2003, un budget qui n'a pas été mis en vigueur à cause de la défaite du gouvernement du Parti québécois aux élections du 14 avril 2003. Nous sommes donc d'accord avec la piste d'action 5.7.

Par contre, nous ne pensons pas que les programmes-employeurs devraient devenir admissibles à l'aide gouvernementale (piste 5.8). Si les entreprises sont des citoyens corporatifs responsables, comme elles le prétendent, elles doivent avoir des programmes pour inciter leurs salariés à faire du covoiturage ou des mesures de la sorte. Au bout du compte, comme il sera toujours du ressort du salarié d'y adhérer ou non, il serait malvenu d'offrir une aide gouvernementale pour ce genre de programmes.

Enfin, l'encouragement au développement d'autres modes de transport alternatifs tels que le covoiturage doit aussi faire partie de la solution pour réduire la pollution automobile.