

# VERS UNE ALLIANCE POUR LES TRANSPORTS PUBLICS PARTOUT AU QUÉBEC



## **Aux syndicalistes, écologistes et citoyen-ne-s qui défendent les transports publics**

Le 26 avril 2025, à l'occasion du Jour de la Terre, un regroupement inédit de syndicats de la STM, d'organisations écologistes et de groupes communautaires ont manifesté dans les rues de Montréal pour défendre un meilleur financement des transports publics. Cette solidarité s'est à nouveau manifestée pendant la grève du Syndicat des transports de Montréal (employé-e-s d'entretien). Ces organisations et leurs membres ont bien compris qu'il existait **une convergence claire entre le développement des transports publics et la lutte aux bouleversements climatiques**.

Du côté des Travailleuses et travailleurs pour la justice climatique (TJC), nous croyons fermement qu'il nous faut poursuivre les efforts dans cette voie et aller au-delà d'une seule manifestation : **il nous faut construire collectivement une nouvelle alliance visant une mobilisation de longue haleine pour revendiquer l'amélioration des transports publics à l'échelle du Québec**. Ce texte se veut une invitation à réfléchir et à s'engager au développement de cette alliance.

## ***Comment raffermir la solidarité entre les travailleur-euse-s et les usager-ère-s des transports publics ?***

Grâce aux expériences passées de solidarité, il est dorénavant acquis que les conditions de travail du personnel en santé, en éducation et dans les CPE déterminent la qualité des services publics. Or, il faut admettre que ce raisonnement fait toujours défaut dans le monde du transport collectif. Pour la plupart des gens, cela demeure "abstrait". Une telle situation permet plus facilement aux gouvernements et aux employeurs d'opposer « les bons employés bien payés » et les usager-ère-s pauvres n'ayant d'autres choix que d'utiliser les transports collectifs, comme nous l'avons observé à Montréal. Cela mène certain-e-s usager-ère-s à considérer que les revendications des syndicats ne visent que les intérêts de leurs propres membres et, pire, que les moyens de pression comme la grève nuisent à la majorité aux bénéficiaires d'une minorité, souvent à tort considérée comme « privilégiée ».

Ce climat de divisions ne peut que miner notre rapport de force dans une lutte sociale et écologique incontournable pour notre avenir collectif. Un défi politique majeur demeure ainsi de travailler à dépasser cette opposition factice en identifiant les intérêts convergents qui peuvent unir les usagers-ère-s et les travailleur-euse-s dans une lutte commune pour un transport collectif digne de ce nom.

Comme cela a été fait à propos des enjeux de sous-traitance et de privatisation, les syndicats ont tout intérêt à démontrer qu'ils défendent l'intérêt collectif. Il faut poursuivre et approfondir ce travail de démystification, en rendant visible le travail utile derrière chaque métier. Si c'est évident pour les conducteur-trice-s, car davantage visibles, ce ne l'est pas pour les autres métiers. Il faut montrer de tous les métiers à la sécurité et la qualité des infrastructures et véhicules et en donnant des exemples concrets de comment la dégradation des conditions de travail pourrait avoir des répercussions négatives sur les services. De manière générale, ce travail d'éducation politique pourrait aussi consister à rappeler que les employé-e-s des sociétés de transports sont aussi des usager-ère-s, ce qui fait qu'ils en subissent les mêmes inconvénients et avantages. Inversement, les usager-ère-s sont aussi des travailleur-euse-s, qui peuvent bénéficier d'une amélioration de leurs conditions de travail lorsque d'autres corps de métiers obtiennent des avancées en la matière.

Cependant, il nous paraît insuffisant de tenter de modifier des perceptions seulement à travers le discours et l'éducation politique. Afin de raffermir la solidarité entre les usager-ère-s et les employé-e-s, **il nous paraît indispensable que les différentes organisations qui défendent les usager-ère-s et les organisations écologistes interviennent pour soutenir publiquement les grèves des syndicats du transport.** Il est tout à fait possible d'admettre qu'une grève provoque des inconvénients, tout en soutenant son bien-fondé et ses revendications, dans la mesure où la dégradation des conditions de travail cause des problèmes structurels et durables sur la qualité des services, tandis qu'une grève a, en comparaison, des inconvénients bien plus limités et à court terme (surtout dans le contexte où l'exercice de la grève dans les transports publics est sévèrement limité par l'exigence de la Loi sur les services essentiels).

La sortie récente de certaines organisations se portant à la défense des usager-ère-s contre le droit de grève dans les transports est ainsi très préoccupante<sup>1</sup>. Les arguments invoqués d'atteinte au bien-être de la population et de la sécurité des plus vulnérables ne peuvent que nourrir le climat anti-grève actuel, en offrant des armes au gouvernement pour justifier l'application de la loi 89 à ce secteur. Pendant ce temps, le gouvernement et les employeurs peuvent continuer tranquillement à se déresponsabiliser des causes véritables de la dégradation du service.

**La culture de solidarité que nous défendons ne pourra vraisemblablement se concrétiser que si, à leur tour, les organisations syndicales portent activement des revendications qui excèdent leurs conditions de travail au sens strict : il faut que les négociations et les grèves visent le bien commun.** Bien sûr, l'exigence d'une augmentation du financement des transports publics va déjà dans ce sens. Cela dit, nous croyons qu'il faut travailler à dépasser cette idée afin de porter une vision inspirante des transports publics. Cette vision, dont les détails devront évidemment être débattus démocratiquement, devrait au minimum inclure l'idée **d'augmenter l'accessibilité financière aux transports publics, d'en développer l'offre et d'en conserver le caractère public.**

***Réduire les tarifs tout en augmentant le financement : financièrement possible, socialement juste et nécessaire à la solidarité***

Certains soutiennent que la réduction des tarifs, dans un contexte d'austérité, ne pourrait que diminuer les capacités financières des sociétés de transports, et par le fait même réduire la qualité des services et nuire aux conditions de travail. Cette idée nous semble poser problème d'abord parce qu'elle considère l'austérité et les limites des finances publiques comme une réalité inéluctable : elle présuppose qu'il n'est pas possible d'aller chercher de l'argent autrement. Cette idée doit être évidemment contestée, ce que suggérait déjà implicitement la revendication d'une augmentation du financement des transports publics.

Il est d'abord possible d'exiger qu'une proportion plus grande du financement des transports soit consacrée aux transports publics plutôt qu'aux routes et autoroutes (principalement utilisées de manière privée). Entre 2024 et 2034, tandis que l'Ontario va accorder 71 % de son financement de la mobilité aux transports collectifs<sup>2</sup>, notamment par de forts investissements en région rurale<sup>3</sup>, le Québec va lui accorder seulement 29 % de son budget<sup>4</sup>.

Cela dit, faire le choix de réinvestir dans les transports collectifs ne doit pas faire l'économie d'une réflexion sur les moyens les plus justes pour y arriver. Certaines mesures peuvent être néfastes pour les liens de solidarité : préconiser de refiler la facture aux automobilistes via divers frais (ex. immatriculation, péage) ne peut que contribuer à alimenter la guerre culturelle que le gouvernement de la CAQ mobilise

<sup>1</sup> <https://trajectoire.quebec/communiquer/un-service-essentiel-protger>

<sup>2</sup> <https://www.ontario.ca/fr/page/publication-des-plans-dactivites-et-rapports-annuels-de-2024-2025-ministere-des-transport>

<sup>3</sup> <https://news.ontario.ca/fr/backgrounder/1006072/fonds-ontarien-dinvestissement-dans-les-transport-en-commun>

<sup>4</sup> [http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/per/0624193/06\\_2024-2025/01\\_Vol%206\\_Plan%20qu%C3%A9bec%20des%20infrastructures.pdf](http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/per/0624193/06_2024-2025/01_Vol%206_Plan%20qu%C3%A9bec%20des%20infrastructures.pdf)

pour opposer les “urbains” aux “gens ordinaires des banlieues et des régions”. **Ce n’est pas en nous appuyant sur une écologie punitive que nous arriverons à convaincre une majorité de la nécessité d’une alternative écologique à l’auto-solo mais bien en créant des services de transport collectif de qualité pour le plus grand nombre.**

Une avenue largement absente des propositions de financement du transport collectif se trouve du côté d’une réforme progressiste de la fiscalité. Comme nous le savons, **l’austérité actuelle de la CAQ s’explique en grande partie par la baisse d’impôts** réalisée en 2023, baisse d’impôts qui a principalement bénéficié aux citoyen-en-s les plus riches<sup>5</sup> (qui utilisent moins les transports publics). Ces baisses d’impôts s’ajoutent à celles déjà consenties par les précédents gouvernements péquistes et libéraux depuis les années 1990.

En outre, il existe plusieurs leviers fiscaux beaucoup plus justes et qui permettraient d’aller chercher des fonds substantiels : comme le soutient la Coalition Main Rouge à partir des données des finances publiques de 2021, il serait possible de récolter au moins 14 milliards \$ tout en évitant la tarification et la privatisation<sup>6</sup>. Bref, **augmenter significativement le financement des transports publics tout en diminuant les tarifs est tout à fait possible.**

Maintenant, la réduction des tarifs n’est pas seulement possible, mais aussi tout à fait souhaitable pour des raisons de justice sociale et d’amélioration des conditions de vie. D’un point de vue fiscal, **les tarifs en fonction de l’usage constituent une taxe régressive : ils ne prennent pas en compte la capacité de payer des individus**, contrairement aux paliers d’imposition sur le revenu qui sont plus élevés pour les plus hauts revenus. Cela a tendance à affecter de manière disproportionnée les personnes à faibles revenus, condition qui afflige davantage les femmes, les personnes racisées et les personnes âgées. **Lutter pour une réduction des tarifs s’avère non seulement possible fiscalement, mais surtout beaucoup plus juste socialement.**

Dans un contexte d’augmentation du coût de la vie, nous croyons que cette revendication est une des clés pour susciter une vague d’appui populaire au mouvement que nous voulons créer. À titre d’exemple, à Montréal, la gratuité pour les personnes âgées a fait bondir l’achalandage de 15 à 20 % dans cette tranche d’âge en l’espace de six mois<sup>7</sup>. C’est dire que cette mesure répond à un besoin réel. **Défendre une réduction de tarifs pour l’ensemble des usager-ère-s permettrait de changer le quotidien de centaines de milliers de personnes, ce qui pourrait favoriser l’engagement politique d’une masse critique de citoyen-ne-s.**

De la même façon, si cette revendication est défendue avec sérieux par les syndicats, cela pourrait jouer un rôle important pour faire tomber les perceptions anti-syndicales et raffermir la solidarité entre usager-ère-s et employé-e-s. **Cette revendication n’est donc pas seulement juste : elle nous paraît constituer un moyen privilégié pour renforcer l’appui populaire envers les revendications syndicales légitimes.** La force du renouveau syndical observable aux États-Unis s’appuie d’ailleurs en partie sur cette idée que les syndicats doivent lutter, à même leurs conventions collectives, pour le bien commun : c’est en revendiquant, avec la communauté, des écoles vertes et saines, que les enseignant-e-s de Chicago ont, par exemple, réussi à obtenir une solidarité inédite envers leur grève, malgré ses inconvénients, et réussi à obtenir de meilleures conditions *et* des écoles plus vertes et plus saines<sup>8</sup>.

---

<sup>5</sup> <https://iris-recherche.qc.ca/publications/baisses-impot-qc-2023/> ; <https://www.lacsq.org/dossiers/baisser-les-impots/>

<sup>6</sup> <https://www.nonauxhaussees.org/wp-content/uploads/10milliardsdesolutions2021.pdf>

<sup>7</sup> <https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/2024-04-27/societe-de-transport-de-montreal/la-gratuite-pour-les-aines-montre-de-premiers-resultats.php>

<sup>8</sup> <https://www.labornotes.org/2025/04/chicago-teachers-win-greener-schools>

Plusieurs municipalités au Québec ont fait le choix de la gratuité des transports. La gratuité des transports publics, établie dans plusieurs municipalités au Québec<sup>9</sup> et dans le monde<sup>10</sup>, devrait-elle être défendue par la nouvelle alliance ? La question devrait rester ouverte, mais il nous apparaît essentiel de considérer la réduction des tarifs comme une base potentielle de cette alliance.

### ***Améliorer la qualité des transports pour habiter tout le Québec***

Une autre avenue complémentaire pour rallier une majorité à l'importance des transports collectifs est de bonifier significativement l'offre de services fiables, efficaces et de qualité. À l'intérieur des villes, une telle offre bonifiée permettrait non seulement d'augmenter la fréquence de passages des autobus et des métros mais de desservir des quartiers actuellement mal desservis. Des revendications concrètes (ex. : le retour du « réseau 10 minutes max. »<sup>11</sup> ?), modulables selon la taille des villes et des régions, devraient être élaborées afin de démontrer comment celles-ci changeraient la vie des gens.

Cela dit, nous ne pourrions défendre une alternative écologique à l'auto-solo en nous limitant aux frontières d'une seule ville. L'enjeu de nos déplacements à travers le territoire, que ce soit pour le travail, les loisirs ou les vacances, ne peut être résolu qu'en améliorant significativement l'offre de services interurbains. Afin de développer une vision inspirante pour les personnes résidant en zone rurale et favoriser l'émergence d'un mouvement social véritablement national (et pas seulement urbain), il faut impérativement réfléchir à **la mise en place de sociétés de transports entre les villes et municipalités, à l'échelle du Québec.**

Soulignons au passage que cette idée ambitieuse aurait de nombreuses répercussions positives au-delà de la diminution des GES. **Elle pourrait permettre aux citoyen-ne-s de circuler plus librement sur l'ensemble du territoire, et ainsi véritablement habiter le Québec, renforçant le sentiment d'appartenance nationale.**

En outre, ce projet exigerait la production de véhicules électriques qui serait susceptible de remplacer le projet bricolé de la « filière batterie » du gouvernement Legault. Au lieu de favoriser la filière des automobiles électriques privées, **ce vaste chantier pourrait fournir le cœur d'une politique industrielle verte, permettant de développer les capacités productives des bus et trains électriques**, tout en offrant des emplois socialement utiles et de qualité<sup>12</sup>. Une telle vision nous permettrait d'élargir nos liens de solidarité avec les travailleurs-euse-s des secteurs manufacturiers et miniers en faveur d'une alternative de transition juste au capitalisme « vert ».

### ***Pour des transports véritablement publics***

Améliorer l'accessibilité et la qualité des transports nécessite, enfin, la défense du caractère public des transports. Dans la conjoncture, conserver le caractère public des transports consiste évidemment à s'opposer d'abord à la sous-traitance et à la privatisation. Il faut constamment rappeler que la raison d'être de toute entreprise privée réside dans ses exigences de profits et non, comme les services publics, dans la satisfaction des droits et des besoins des citoyen-ne-s.

---

<sup>9</sup> Beauharnois, Candiac, Carignan, Chambly, La Prairie, Richelieu, Sainte-Julie, Boischatel. Selon l'IRIS, ce choix a permis d'attirer de nouveaux résidents, d'améliorer l'achat local et de diminuer les émissions de GES. La gratuité des transports publics est une position défendue publiquement par plusieurs organisations au Québec, tels que l'ACEF du Nord et Écologie populaire.

Voir : [https://iris-recherche.qc.ca/wp-content/uploads/2021/03/Fiche\\_STM\\_WEB.pdf](https://iris-recherche.qc.ca/wp-content/uploads/2021/03/Fiche_STM_WEB.pdf)  
[https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/COMMISSIONS\\_PERM\\_V2\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/M%C9MOIRE\\_ACEF\\_CONSULTATIONPR%C9BUDG%C9TAIRE2025\\_20240530.PDF](https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/COMMISSIONS_PERM_V2_FR/MEDIA/DOCUMENTS/M%C9MOIRE_ACEF_CONSULTATIONPR%C9BUDG%C9TAIRE2025_20240530.PDF)

<sup>10</sup> Dans le monde, des villes importantes comme Tallinn (capitale de l'Estonie, 400 000 habitant-e-s), Chengdu (21 millions d'habitant-e-s, Chine), Dunkerque (87 000 habitant-e-s) et Montpellier (320 000 habitants) en France, des pays comme le Luxembourg et Malte, parmi d'autres, offrent la gratuité des transports publics à leurs habitant-e-s.

<sup>11</sup> <https://www.ledevoir.com/societe/transports-urbanisme/776949/la-stm-ne-promet-plus-un-temps-d-attente-maximal-de-10-minutes-pour-ses-bus>

<sup>12</sup> <https://climateandcommunity.org/research/jobs-for-more-mobility-and-less-mining/>

Cette question de la défense du service public ne doit pas se limiter aux seules sociétés de transports urbains. Nous croyons plutôt que **la défense de la propriété et de la gestion publiques devrait être élargie, afin notamment de développer les transports interurbains**. Nationaliser, municipaliser ou collectiviser les transports interurbains, selon les contextes (à tout le moins les extraire des exigences de rentabilité), nous semble une des conditions nécessaires au déploiement d'une offre de transports qui tisse l'ensemble du territoire québécois.

Le transport des passagers, tout comme le secteur de la santé, peut difficilement être économiquement rentable sans que son accessibilité, la qualité du service et les conditions de travail soient largement affectées. Afin d'assurer sa profitabilité, une compagnie de transport privée doit souvent exiger un monopole sur le trajet, des tarifs élevés, une limitation de la fréquence des passages, en plus de rogner sur les conditions de travail. Dans la même veine, elle se concentre généralement sur les trajets les plus fréquentés (ex. Montréal-Québec), délaissant les zones géographiques éloignées<sup>13</sup>. Puisque le privé a lamentablement échoué à assurer un service interurbain accessible et de qualité (diminution depuis 40 ans), il paraît évident que **la demande d'élargissement de l'offre de transports à l'échelle du Québec n'a de sens que si celle-ci est développée par des sociétés à caractère public**<sup>14</sup> [13].

### ***Une stratégie pour réaliser ce projet : former une vaste alliance avec de réels leviers d'action***

Cette vision des transports publics n'a rien de radicalement nouveau. Ce qu'il nous faut de nouveau, c'est une stratégie à la mesure de ce projet ambitieux. Notre idée centrale est simple : il nous faut développer une vaste alliance regroupant des syndicats des transports (mais aussi plus largement du secteur public et manufacturier), des groupes d'utilisateur-s, des organisations écologistes, des associations étudiantes, des groupes communautaires et bien d'autres pour développer un rapport de force à l'échelle nationale.

Cela n'est pas une mince affaire. La première étape nous paraît être celle d'**ouvrir des espaces de partage et d'échanges pour favoriser une compréhension mutuelle des réalités des diverses organisations**. Nous savons qu'il existe certaines tensions entre les organisations, mais nous avons confiance de pouvoir travailler à les dépasser dans l'élaboration d'une vision commune des transports publics que nous voulons. La construction d'une telle alliance sur des bases réellement démocratiques permettra d'autant plus une telle compréhension mutuelle porteuse de solidarités.

Cette alliance devrait chercher à construire un rapport de force avec le gouvernement pour espérer provoquer une transformation sociale significative. C'est pourquoi il nous faut réfléchir aux conditions de construction d'un pouvoir collectif passant par des liens de solidarité vécus à la base, afin de changer la donne du rapport de force défavorable actuel. Les grèves des travailleurs-euse-s, notamment dans le transport, constituent à ce titre une dimension cruciale de ce pouvoir populaire, qu'aucune organisation écologiste existante ne possède pour faire avancer ses revendications. Combiné à l'extension de grèves dans d'autres secteurs d'activités et des actions de masse, une telle escalade des moyens de pression pourrait faire tourner le vent en notre faveur. Par exemple, l'organisation d'une journée de mobilisation populaire en même temps qu'une grève de plusieurs syndicats des transports pourrait être considérée.

Par ailleurs, puisque le transport en commun est un service public et un espace familial, il encourage des modes d'organisation audacieux et créatifs dont il faut profiter pour favoriser l'engagement et l'enthousiasme des citoyen-ne-s. Comme nous l'ont appris plusieurs campagnes contre la privatisation des transports aux États-Unis et au Canada<sup>15</sup>, bâtir une telle alliance exigera beaucoup de travail

<sup>13</sup> [https://iris-recherche.qc.ca/publications/transport-interurbain/#Le\\_declin\\_annonce\\_du\\_transport\\_interurbain\\_par\\_autocar\\_au\\_Quebec](https://iris-recherche.qc.ca/publications/transport-interurbain/#Le_declin_annonce_du_transport_interurbain_par_autocar_au_Quebec)  
<https://lactualite.com/actualites/la-crise-du-transport-interurbain-affecte-des-quebecois-dans-toutes-les-regions/>  
<https://magaspesie.ca/10-ans-sans-train-de-passagers-en-gaspesie/>

<sup>14</sup> <https://iris-recherche.qc.ca/publications/transport-interurbain/>

<sup>15</sup> <https://goodjobsfirst.org/wp-content/uploads/docs/pdf/transitmanual.pdf>

politique afin de rallier une masse critique. Il faut prévoir du temps et surtout de l'implication sur le terrain, pour aller à la rencontre des gens dans les bus, les métros, les quartiers, les écoles et sur les lieux de travail.

### **Une main tendue**

Les membres de TJC sont heureux de voir les travailleur-euse-s se mettre en grève pour défendre les transports publics et leurs conditions de travail. Nous croyons que le contexte est propice à l'émergence de ce projet d'alliance pour les transports publics. Nous savons que notre quotidien serait plus agréable, mais aussi plus sécuritaire et plus équitable si nous avions accès à un service de transport collectif qui soit accessible, fréquent, de qualité, et abordable pour tout le monde. Nous croyons au potentiel transformateur des luttes syndicales et des mobilisations populaires pour porter la vision d'un futur juste et vivant. Nous espérons que vous trouverez dans ce texte une main tendue pour mener à bien cette lutte nécessaire à la suite du monde.

Si vous êtes intéressé-e-s à travailler à l'élaboration de ce projet d'alliance, nous vous donnons rendez-vous :

**Assemblée sur les transports publics**

**le 15 novembre 2025, de 9h à 17h**

**Au siège social de la CSN (1601, avenue De Lorimier Montréal)**

**Contactez-nous : [info@justiceclimatique.org](mailto:info@justiceclimatique.org)**

**TJC** TRAVAILLEUSES  
ET TRAVAILLEURS  
POUR LA JUSTICE  
CLIMATIQUE