

Le ministère de l'Infrastructure et des Collectivités



L'infrastructure publique du Canada est la base de notre économie productive et prospère; elle affecte aussi tous les membres d'Unifor. Malheureusement, dans plusieurs villes et municipalités, les investissements en infrastructure publique n'ont pas suivi le rythme de la croissance de la population ni des besoins d'une économie durable. Les investissements dans les systèmes de transport local et régional font partie des principales préoccupations des membres d'Unifor, dont plus de 6 500 travaillent dans l'industrie du transport en commun. Des milliers d'autres travaillent dans le transport ferroviaire, routier, aérien et maritime, ainsi que dans les télécommunications et les secteurs qui fabriquent de l'équipement de transport et d'autres produits nécessaires à l'infrastructure. Nos membres ont travaillé sans relâche pour obtenir des améliorations sur le plan opérationnel et de la sécurité dans les autobus, pour tirer profit des investissements existants dans le transport afin de créer de bons emplois pour les Canadiennes et Canadiens, et pour promouvoir aussi le besoin d'avoir des services de transport bien financés.



Priorités d'Unifor

En dépit de l'éventail des estimations sur le « déficit en matière d'infrastructure » au Canada (de dizaines de milliards de dollars à des centaines de milliards de dollars), il existe un consensus qu'il faut investir davantage non seulement pour améliorer les besoins de base, mais pour faire en sorte que l'infrastructure moderne nous aide à respecter nos objectifs d'un avenir de développement durable et productif.

Les nouvelles dépenses en matière d'infrastructure annoncées par le parti libéral en 2015 dans sa plateforme électorale étaient de bonnes nouvelles, et comportaient 20 milliards de dollars en nouvelles dépenses dans le transport en commun au cours des dix prochaines années. Ces nouveaux fonds aideront à remettre en état l'infrastructure actuelle du transport en commun et à promouvoir une plus grande expansion. Toutefois, les nouvelles sommes du fédéral s'attaquent seulement au tiers des besoins en matière d'infrastructure du transport en commun de l'ordre de 18 milliards de dollars, comme l'a identifié l'Association canadienne du transport urbain au cours des quatre prochaines années.

Les centres urbains sont en croissance et de plus en plus engorgés. Il n'y a tout simplement pas assez de services de transport en commun disponibles et accessibles aux Canadiennes et Canadiens, tant dans les petites que dans les grandes villes. Dans les régions densément peuplées, comme la grande région de Vancouver, un plus grand nombre d'autobus de transport en commun est nécessaire maintenant, et plus de ressources doivent être consacrées à l'établissement d'un plan complet de transport tel qu'envisagé par les membres du conseil du maire de Vancouver. La nouvelle promesse du gouvernement de créer une nouvelle ligne de trains légers vers Surrey et de prolonger le service SeaBus est une étape dans la bonne direction.

Les systèmes de transport en commun seront un moteur clé pour améliorer la qualité de vie des Canadiennes et Canadiens, y compris pour combattre les changements climatiques. Unifor croit que de nouveaux investissements en matière d'infrastructure - notamment dans le transport en commun - devraient aussi être liés à des objectifs de développement économique plus vastes. Les règles d'achat canadien et de contenu local apposées aux nouveaux investissements sont des moyens reconnus de création d'emplois et de développement des compétences. Elles encouragent aussi le développement de compétences industrielles qui génèrent une concurrence mondiale pour les produits canadiens. Malheureusement, ces instruments politiques ne sont pas utilisés assez souvent. Le Canada ne réalise pas la pleine valeur de ces importants projets de transport en commun lorsque les acheteurs (souvent des commissions de transport municipales et régionales) sous-

traitent à l'étranger le travail à des fournisseurs à moindres coûts. On peut faire beaucoup plus pour que les investissements en matière d'infrastructure répondent mieux à l'intérêt public.

Finalement, ces dernières années, trop d'accent a été mis sur le rôle des fournisseurs du secteur privé dans le développement et les opérations des projets de travaux publics. Les soi-disant ententes de PPP échouent souvent à représenter l'infrastructure comme un « bien public ». Unifor estime que les besoins de transport des citoyens et des collectivités, ainsi que les impératifs du développement économique durable, ne peuvent tout simplement pas être satisfaits par les décideurs du secteur privé à la recherche de profit. Le gouvernement précédent avait mandaté des entreprises privées de diriger des projets financés par le public comme condition d'investissement. Cette approche à la politique en matière d'infrastructure est aberrante et devrait être abolie.

→ Questions spécifiques et recommandations

Compte tenu de nos préoccupations générales à l'égard du cadre politique actuel du Canada sur l'infrastructure, une série de questions importantes urgentes pour les membres d'Unifor existent et nous encourageons le ministère à les examiner à court terme :

- Procéder rapidement pour établir un calendrier de consultation publique et de présentation du projet fédéral de financement sur dix ans des infrastructures. Compte tenu des vents économiques négatifs auxquels est confrontée l'économie canadienne, le calendrier des dépenses en matière d'infrastructure devrait être accéléré afin d'encourager des mesures de relance économique nécessaires.
- S'assurer que le nouveau plan sur dix ans du ministère comprend d'importants outils de développement social et économique. Le plan en développement devrait comprendre :
 - Des dispositions pour des matériaux et des intrants faits au Canada (y compris des matériaux de construction durables) lorsque possible en tant que levier de création d'emplois;
 - des exigences d'embauches locales, notamment parmi les groupes vulnérables (par exemple les travailleuses et travailleurs de couleur, les jeunes, les femmes dans les métiers spécialisés, les travailleuses et travailleurs autochtones);
 - le retrait de tout prérequis de participation du secteur privé comme condition de soutien au financement fédéral;
 - des mesures pour améliorer le transport accessible disponible aux Canadiennes et Canadiens ayant un handicap;
- une coordination et une consultation avec les agences communautaires, les organisateurs et les défenseurs des droits des personnes à faible revenu sur le développement d'une stratégie fédérale de logement abordable; une telle stratégie doit aussi s'inscrire dans le cadre d'un financement fédéral et provincial collaboratif ainsi qu'un cadre de mise en œuvre.

Préparé par : Service de recherche d'Unifor

Pour obtenir de plus amples renseignements, communiquez avec :
Service de la mobilisation des membres et
de l'action politique d'Unifor

politicalaction@unifor.org

416-718-8493

1-800-268-5763 poste 8493

Unifor.org

