



**CONSEIL CENTRAL DU MONTRÉAL MÉTROPOLITAIN**

**AVIS DÉPOSÉ DANS LE CADRE DES CONSULTATIONS**

**« PLAN DE TRANSPORT : PORTRAIT ET DIAGNOSTIC »**

**SEPTEMBRE 2005**

## **Table des matières**

<i>Présentation du CCMM-CSN</i> .....	3
<i>Introduction</i> .....	4
<i>Concernant la défavorisation</i> .....	5
<i>Financement</i> .....	6
<i>Conclusion</i> .....	8

## **Présentation du CCMM-CSN**

Le Conseil central du Montréal métropolitain (CSN), présent dans la vie montréalaise depuis le 20 février 1920, est le porte-parole régional de la Confédération des syndicats nationaux (CSN). Il regroupe 575 syndicats affiliés à la CSN à Montréal, à Laval, au Nunavik et à la Baie James et représente plus de 87 000 travailleuses et travailleurs oeuvrant dans tous les secteurs d'activités et répartis dans quelque 1200 lieux de travail.

Dans ses rangs, des femmes et des hommes travaillent aussi bien dans les établissements du réseau de la santé et des services sociaux que dans les institutions scolaires, les manufactures, les usines, les commerces, les bureaux, les ateliers, les médias, les organismes gouvernementaux ainsi que dans le secteur de la construction. Elles et ils appartiennent à tous les groupes d'âge et proviennent de partout dans le monde. En termes de composition, notre membership reflète bien la réalité socioculturelle de Montréal. En effet, nous comptons dans nos rangs près de 20 000 affiliés provenant de pas moins d'une trentaine de communautés culturelles autres que québécoise francophone de souche.

Le conseil central a pour mandat, entre autres, de faire connaître et partager les revendications des syndicats des régions qu'il représente, mais il a également celui de les représenter sur les questions qui touchent les conditions de vie de la population en général, comme c'est le cas avec les enjeux du transport en commun.

Le Conseil central du Montréal métropolitain (CSN) est impliqué et participe activement aux travaux du Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal) et au comité transport de la Conférence régionale des élus de Montréal (CRE Montréal).

## Introduction

C'est avec beaucoup d'intérêt que le Conseil central du Montréal métropolitain - CSN (CCMM-CSN) a pris connaissance du document Portrait et diagnostic du transport soumis à la consultation publique par la Ville de Montréal. Cette consultation constitue une étape déterminante dans le processus d'élaboration du Plan de transport en commun à partir duquel la Ville de Montréal va définir ses stratégies d'interventions, ses politiques et programmes en matière de transport en commun.

Le CCMM a toujours été préoccupé par la question des transports en commun qu'il considère comme une activité essentielle et indispensable du développement durable de la société québécoise. Il est d'ailleurs impliqué dans le comité transport de la CRE Montréal ainsi qu'au sein de la Coalition pour le transport en commun où il milite en faveur du transport en commun, contre la privatisation et pour un financement suffisant de ce transport collectif.

Étant donné l'importance de cette consultation, nous tenons à y contribuer en vous soumettant quelques recommandations et commentaires qui, nous l'espérons seront pris en considération lors de la confection des politiques, programmes et choix des projets d'infrastructures.

Le document soumis à la consultation est réalisé avec compétence; les portraits et diagnostics effectués reflètent généralement bien la situation du transport à Montréal. Nous appuyons aussi à la vision sur laquelle il s'appuie qui s'énonce ainsi :

*"Assurer les besoins de mobilité de tous les Montréalais en faisant de leur ville un endroit agréable à vivre ainsi qu'un pôle économique prospère et respectueux de son environnement. Pour ce faire, Montréal veut réduire la dépendance à l'automobile en misant sur un usage accru du transport en commun et des transports alternatifs."*

Cependant, nous avons relevé quelques insuffisances par rapport à certains volets concernant particulièrement la défavorisation et la privatisation qui, selon nous, peuvent, si elles ne sont pas considérées, constituer des entraves à l'atteinte des objectifs fixés dans la vision.

## Concernant la défavorisation

Nous avons été surpris de constater l'absence d'information concernant la situation socioéconomique à Montréal. Or, même si la STM a réussi à stabiliser l'utilisation du transport en commun, grâce au développement démographique et à l'ajustement des services de transport collectif aux besoins de la clientèle et ce, malgré les coupures de services, il n'en reste pas moins vrai que les usagers du transport en commun ont subi, en janvier 2005, une 4<sup>e</sup> hausse des tarifs qui représente une augmentation cumulative de 22 %, alors que le revenu des ménages montréalais figurent parmi les plus bas en Amérique du Nord. Ces augmentations ont eu des conséquences néfastes sur les conditions de vie d'une partie de la population qui, fragile et captive, a dû, soit couper dans ses besoins essentiels afin de poursuivre ses déplacements ou tout simplement y renoncer.

Nous savons, par ailleurs, que la Ville de Montréal est préoccupée par cette question et qu'elle est engagée dans la lutte à la pauvreté. Ce qui nous préoccupe, c'est que cette question semble être traitée à part, alors qu'elle doit faire partie intégrante du portrait global. Cette inattention risque de constituer un obstacle majeur au processus de développement durable.

En effet, selon la Commission mondiale sur l'environnement et le développement (Rapport Brundtland),

*"Le développement soutenable est un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs – Deux concepts sont inhérents à cette notion : 1- le concept de besoins et plus particulièrement des besoins essentiels des plus démunis à qui il convient d'accorder la plus grande priorité; 2- l'idée des limitations que l'état de nos techniques et de notre organisation sociale imposent sur la capacité de l'environnement à répondre aux besoins actuels et à venir. "*

Par conséquent, si la volonté de la Ville d'assurer les besoins de mobilité de tous les Montréalais est sérieuse, la prise en compte de la situation socioéconomique des Montréalais est indispensable. Nous recommandons par conséquent qu'une étude portant sur l'impact des tarifs des transports en commun sur les personnes vivant dans les quartiers sensibles et ceux

désignés comme poches de pauvreté soit réalisée et intégrée au document Portrait et diagnostic.

## **Financement**

Dans son mémoire *Pour un financement responsable du transport en commun* (mars 2005), la CSN estime que le gouvernement doit investir 1,8 G \$ supplémentaires afin d'atteindre la cible minimale de réduction de 50 % des GES. La part modale du transport en commun doit en conséquence augmenter de 30 %. L'effort financier est énorme mais un virage de 180 % en faveur du transport en commun est nécessaire si la Ville veut respecter son engagement par rapport à sa contribution à l'atteinte des objectifs de Kyoto. Ce virage exige des politiques agressives, respectueuses du développement durable et des investissements massifs.

Il exige que le gouvernement reconnaisse sa responsabilité par rapport au transport collectif qui est un service public essentiel au développement durable. Il doit prendre sa responsabilité, cesser son désengagement du financement de l'exploitation du transport en commun et investir massivement dans les transports collectifs (TC).

Le financement s'effectue à même les fonds publics. Le recours à la privatisation n'est pas une solution, et ne doit pas être envisagé. D'ailleurs, la performance du secteur public n'est plus à démontrer ; il est non seulement plus démocratique, mais aussi plus efficace, mieux géré, plus flexible, mieux intégré, plus intelligent, plus économique et offre de meilleurs services aux citoyennes et citoyens que le secteur privé.

Cet investissement ne permet toutefois pas de répondre aux besoins en terme de financement des dépenses d'exploitation des sociétés de transport ainsi que le développement du transport en commun. D'autres sources de financement, autres que l'augmentation des tarifs, doivent être envisagées par les gouvernements et la Ville de Montréal.

Nous sommes d'accord avec le diagnostic qui affirme que les usagers ont fait plus que leur part et qu'une autre augmentation des tarifs ne peut qu'avoir des conséquences néfastes sur l'achalandage. Une autre augmentation des tarifs va provoquer une baisse de l'achalandage alors que l'objectif est de l'augmenter et d'en faire le mode prédominant de transport des personnes en milieu urbain. Nous pensons que son financement doit s'appuyer de plus en plus sur le fond commun de la société qui vise la réduction des tarifs et à

plus long terme la gratuité des services. Entre temps, la Ville doit geler les tarifs du transport en commun.

Par ailleurs, une adéquation dans le choix de certains projets d'infrastructure, comme le prolongement de l'autoroute 25 et la construction d'un pont reliant Montréal à Laval, nuit à l'atteinte de cet objectif de réduction de la dépendance à l'automobile. Il engendre achalandage, congestion et pollution, détruit l'environnement et ruine les contribuables. Investi dans le développement des TC, cet argent aurait participé à diminuer la congestion et la pollution, à réduire notre dépendance énergétique et à créer de nouveaux emplois (Richard Bergeron, L'économie de l'automobile au Québec, poser la question du financement des transports collectifs suivant de nouveaux termes de références, Hypothèse, Montréal, 2003, page xii).

Si le gouvernement du Québec ne l'entend pas de cette oreille, la Ville de Montréal, quant à elle, ne s'y est pas opposée formellement, alors qu'elle peut encore y faire obstacle. Logiquement, l'engagement du Maire Tremblay vis-à-vis de la vision et des orientations développées dans le Plan de transport, et sa détermination à tout mettre en œuvre afin d'effectuer le virage qui permet à Montréal de devenir la Ville où il fait le mieux vivre, nous permettent de croire qu'il ne peut favoriser une solution qui va à l'encontre de ces objectifs.

Malheureusement, le compromis concernant la rue Notre-Dame, qui permet de transformer cette rue en une véritable autoroute aux heures de pointe, nous inquiète. La Ville doit prendre rapidement position contre la construction de cette autoroute ; il en va de sa crédibilité quant à sa volonté de faire de Montréal une ville où il fait bon vivre.

## **Conclusion**

Pour répondre à la volonté de la Ville de Montréal de réduire la dépendance à l'automobile en misant sur un usage accru du transport en commun et des transports alternatifs ; d'assurer les besoins de mobilité de tous les Montréalais ; d'assurer leur prospérité dans le respect de leur environnement, la Ville doit se fixer des objectifs précis à atteindre et se donner les moyens de le faire.

Le virage à 180 % en faveur du transport en commun suppose une augmentation d'au moins 30 % de la part modale du transport en commun. Ça suppose que le gouvernement du Québec y investisse massivement et permette à la Ville d'exploiter d'autres sources de financement, autre que l'augmentation des tarifs. D'ailleurs les participants au Forum métropolitain sur le financement du transport en commun, tenu le 14 avril 2005, ont, dans leur déclaration commune, demandé au gouvernement de :

- maintenir son programme d'aide aux infrastructures, confirmant ainsi son soutien au maintien du patrimoine et au développement du transport collectif dans la Communauté métropolitaine de Montréal ;
- actualiser sa contribution au programme d'aide à l'exploitation ;
- affecter une portion de 25 % des revenus découlant de la taxe d'accise fédérale sur l'essence au financement des dépenses d'immobilisations du transport collectif et de répartir cette portion sur la base de l'achalandage ;
- accorder à la Communauté métropolitaine de Montréal un nouvel espace fiscal diversifié provenant de nouvelles sources de revenus dédiées.

Ça suppose également que tous ces investissements se fassent dans le respect des principes du développement durable, dont particulièrement celui concernant la lutte à la pauvreté et la mise en œuvre de nouveaux projets autoroutiers qui contreviennent aux objectifs à atteindre comme la construction de l'autoroute 25 et la transformation de la rue Notre-Dame.