



Commentaires du Conseil communautaire
de Côte-des-Neiges sur le

Plan de transport de la Ville de Montréal



Conseil communautaire
Côte-des-Neiges/Snowdon
Community council

août 2007



Table des matières

Le Conseil communautaire.	3
Sa mission, ses positions en termes de transports.	
Commentaire général sur le plan de transport	5
Commentaires particuliers sur certains chantiers et recommandations	6
Conclusion	11
Annexes :	
1. Le Manifeste de quartier	13
2. Liste des groupes membres	17
3. La position de la Trovep de Montréal	18



Le Conseil communautaire de Côte-des-Neiges/Snowdon

Fondé en 1987 et regroupant actuellement une quarantaine d'organismes communautaires, le Conseil communautaire Côte-des-Neiges/Snowdon a pour mission de regrouper les organismes communautaires du quartier Côte-des-Neiges, afin de favoriser entre eux la solidarité et la concertation dans la perspective d'améliorer la qualité et les conditions de vie de la population de ce quartier, de lutter contre la pauvreté, la discrimination et toute forme d'exclusion.

Ouvrant au développement social local, il a pour objectifs

À l'interne

- a) Faciliter la circulation de l'information, la complémentarité, l'entraide et la concertation entre les organismes membres;
- b) Dans la mesure de ses moyens, agir comme ressource auprès des organismes qui en expriment le besoin, au niveau par exemple, de la structuration, du fonctionnement démocratique, de la recherche de financement;

Dans le quartier

- a) Initier ou soutenir des initiatives dans la communauté visant à améliorer les conditions sociales et/ou économiques des résidants et résidentes du quartier;
- b) Initier ou soutenir des initiatives visant à rapprocher les différentes communautés culturelles et à contribuer à la lutte contre toute discrimination, exclusion, marginalisation;

À l'extérieur

- a) Défendre les intérêts de la communauté et agir comme porte-parole de ses membres auprès des différentes instances gouvernementales, publiques ou privées;
- b) Entretenir des liens avec des organismes poursuivant des fins similaires, afin d'alimenter le travail du Conseil et de ses membres et de maximiser l'impact de leurs interventions.

Une démarche de quartier et des positions sur le transport

Au cours des cinq dernières années, le Conseil a animé une vaste démarche de réflexion et d'animation autour de la question des droits des résidentEs. Ces travaux ont convergé vers un Congrès d'orientation, l'adoption d'un Manifeste de quartier et d'un ensemble de 88 revendications, de même qu'à l'identification de cinq priorités à long terme, qui guident son action depuis.

Tenu en novembre 2006, ce Congrès a permis au Conseil de prendre position notamment sur la question du transport. On peut lire dans le Manifeste de quartier, sous le « droit à un environnement sain » :

La qualité de l'environnement est déterminante dans la vie d'un quartier. À Côte-des-Neiges, il importe de développer et d'améliorer nos espaces verts et d'embellir notre environnement.

Nous devons aussi favoriser les transports non polluants: amélioration du transport en commun pour le rendre plus accessible en toute saison; des trajets d'autobus mieux adaptés aux besoins des résidents à l'intérieur du quartier; un réseau de pistes cyclables reliées à l'ensemble du réseau montréalais. De même, des moyens doivent être mis en oeuvre pour civiliser la circulation.

De façon plus précise, le Conseil adoptait 10 revendications à ce sujet :

Énoncé

La qualité de l'environnement a un impact sur notre santé mentale et physique, sur la nourriture et l'eau auxquels nous avons accès, sur les logements que nous habitons et les établissements publics que nous fréquentons... La qualité de l'environnement touche les plus petitEs comme les plus vieux et les plus vieilles. L'approche écologique permet d'étudier les milieux où vivent les êtres vivants. On peut ainsi constater comment la qualité du milieu peut être déterminante sur la vie des résidentEs d'un quartier. Dans notre quartier, la reconnaissance et le respect du droit à un environnement sain garantiront un milieu où chacun peut s'épanouir pleinement.

À Côte-des-Neiges, il importe de développer nos espaces verts en plantant des arbres et des arbustes, en jardinant nos parcs et nos espaces publics. Il importe également d'encourager l'ensemble des résidentEs et des commerçantEs à embellir leur environnement. Les transports non polluants doivent être favorisés par un développement urbain conséquent et harmonieux et par des politiques de développement durable. Le transport en commun doit être revu et corrigé pour devenir prioritaire comme moyen de transport et accessible à tous et à toutes quelle que soit la saison. De même, il est urgent de mettre en place les mécanismes qui permettront l'application des accords de Kyoto.

Nous revendiquons

7.1 Un positionnement clair, des partis politiques, à tous les niveaux de gouvernement, sur les questions concernant l'environnement

7.2 Que les accords de Kyoto soient respectés. Que notre quartier contribue à cet effort en diminuant les émissions de gaz à effet de serre liées au chauffage (voir revendication 2.7) et en s'associant à la recherche et au développement de mesures antipollution

7.3 Un élargissement du programme éco-quartier pour qu'il fasse de l'éducation en environnement et pour qu'il participe au respect des accords de Kyoto en

s'impliquant dans les questions de pollution, de transport et de développement durable

7.4 L'application plus stricte des règlements municipaux concernant la propreté des espaces publics, notamment sur les trottoirs et dans les parcs, et l'installation de poubelles publiques

Pour le transport et la circulation:

7.5 Que les gouvernements développent, de manière prioritaire, le système de transport en commun selon les critères suivants :

- > tarifs incitatifs à l'usage des transports en commun et compensation des coûts par une taxation de l'essence, des immatriculations et du stationnement*
- > services réguliers et accessibles pour les personnes handicapées, les aînés, les parents avec poussettes, etc.*
- > aires d'attente protégées et sécuritaires*

7.6 La mise sur pied, par la STM, de trajets d'autobus mieux adaptés aux besoins à l'intérieur du quartier et l'utilisation de navettes pour relier certains points de services

7.7 L'adoption de mesures incitatives pour l'utilisation du transport en commun, du co-voiturage, du vélo et autres moyens de transport diminuant la pollution et augmentant l'activité physique

7.8 La mise en place d'un réseau de pistes cyclables reliées aux autres quartiers et à l'ensemble du réseau montréalais

7.9 L'application plus stricte des règlements de la circulation, notamment les limites de vitesse, et l'adoption de mesures pour réduire le trafic dans le quartier

7.10 L'installation de 'penalty boxes' à certaines intersections et l'ajout d'un plus grand nombre de passages piétonniers.

On le voit, les orientations et priorités énoncées dans le plan de transport de la Ville de Montréal sont, de façon générale, en concordance avec sinon la lettre, du moins l'esprit de nos positions. Aussi accueillons nous assez favorablement le document sur lequel la population de Montréal est consultée.

Des commentaires généraux sur le plan de transport

Le Maire de Montréal affirme d'emblée que ce plan « *affiche un parti pris non équivoque pour les transports collectif et actif* ». On vise un « *équilibre durable entre les besoins de déplacement de la population et la qualité de l'environnement* ». C'est là un objectif particulièrement important à nos yeux. Les citoyenNes de Côte-des-Neiges font particulièrement les frais des « *incommodements* » signalés par le Responsable du transport collectif : « *Les Montréalais sont incommodés par les milliers des véhicules qui envahissent tous les jours les quartiers centraux et débordent dans les rues locales* ». Notre quartier en effet, traversé par l'autoroute Décarie et par le chemin de la Côte-des-Neiges, constitue une voie de transit pour des

milliers d'automobilistes gagnant le centre-ville depuis la rive nord ou l'ouest de l'île. La congestion qui en découle a tôt fait de se déverser dans les quelques rares artères nord-sud, compromettant la quiétude et la sécurité de tous. Aussi les objectifs ambitieux proposés par le plan de transport sont-ils de façon générale bienvenus.

Il nous apparaît cependant important de souligner que la plus grande attention doit être apportée aux moyens de mise en œuvre afin d'éviter que la poursuite d'un objectif soit incompatible avec d'autres. Nous pensons particulièrement au 19^e chantier : Faciliter le transport des marchandises et les déplacements à vocation économique. Certes, le rôle de métropole que nous souhaitons maintenir pour notre ville commande des actions à ce niveau. Mais elles ne doivent pas se faire au détriment de la « *quiétude et de l'ambiance des quartiers où nous habitons, (de) la sécurité et (de) la santé des citoyens (...).* » Nous reviendrons sur cette question plus loin.

Finalement, la quatrième partie du plan porte sur des avenues de financement. Il nous semble que la plupart des possibilités qui y sont soulevées sont tout à fait réalistes et réalisables. Nous avons cependant des réserves plus que sérieuses face à la perspective de d'autres augmentations de tarifs. Déjà, une partie importante de la population n'a pas les moyens d'utiliser les transports en commun. Les tarifs réduits offerts par la STM pour les jeunes, les personnes âgées et les étudiantEs sont certainement les bienvenus pour ces personnes. Mais elles ne sont pas toutes à faible revenu. Ce sont les pauvres qui sont les plus pénalisés par les tarifs actuels. Dans notre quartier, plus de 41 000 personnes vivent dans un ménage à faible revenu. C'est beaucoup de monde! Aussi appuyons-nous sans réserve la revendication d'une **tarification sociale** portée par la TROVEP de Montréal.¹

Des commentaires spécifiques sur certains chantiers

1^{er} chantier

Le plan propose d'implanter des tramways, un au centre-ville, un sur Parc et un sur Côte-des-Neiges, dans cet ordre. On nous excusera de « tirer la couverture sur notre bord », mais nous proposons tout de même d'en inverser l'ordre. D'une part, le centre-ville est déjà desservi par deux lignes de métro, avec une douzaine de stations, en plus des kilomètres du Montréal souterrain. D'autre part, il vrai que l'avenue du Parc est très achalandée, mais Côte-des-Neiges également. Cette artère, de plus, dessert des institutions d'enseignement majeures de même que plusieurs hôpitaux. Ne serait-ce qu'au profit des ambulances, désengorger la

¹ Voir annexe 3

circulation sur cette artère névralgique nous apparaît davantage prioritaire que les deux autres trajets de tramway proposés.

Par ailleurs, la nécessité ou l'intérêt d'une navette sur le Mont-Royal ne nous apparaît pas prioritaire en regard de plusieurs des autres projets de ce plan de transport.

2ème chantier

Outre le fait qu'une liaison ferroviaire avec l'aéroport soit d'une évidente nécessité, elle devrait normalement également avoir comme impact de réduire quelque peu la densité de la circulation sur Décarie. Nous approuvons!

3ème chantier

Le métro de Montréal a été pendant longtemps le moyen de transport le plus rapide et surtout le plus fiable pour se déplacer à Montréal - ni congestion, ni tempête de neige pour empêcher d'être à l'heure au travail! Ce n'est malheureusement plus le cas. Les pannes sont devenues très fréquentes. Sa modernisation une urgence.

5ème chantier

Améliorer le service pour accroître l'achalandage. Dans notre quartier, la route 160 est très utilisée. Elle pourrait cependant bénéficier de diverses améliorations, notamment dans la fréquence. De plus, le bus 165, au départ du métro Concordia vers le nord, est généralement bondé à l'heure de pointe. Il se vide cependant à l'Hôpital général puis au Collège Marianapolis qui suit. Il serait peut-être pertinent de réfléchir à la possibilité d'une courte navette qui ne desserve que ces deux destinations.

D'autre part, il nous semble que les voies réservées auraient avantage à être réservées dans les deux directions, à tout le moins matin et soir. De plus, le plan de déneigement doit être amélioré : un trajet de 15 minutes par beau temps peut en prendre le triple aussitôt qu'il neige.

Finalement, afin de favoriser l'utilisation du métro par les personnes à mobilité réduite et les parents qui poussent des poussettes, il conviendrait de garder les escaliers mobiles en fonction pendant toutes les heures d'ouverture. De façon plus générale, il conviendrait d'assurer l'accessibilité universelle de tout le réseau de transport en commun.

6ème chantier

On l'a souligné plus haut, Côte-des-Neiges est l'hôte de nombreuses institutions : les hôpitaux Général juif, Général de Montréal, Ste-Justine, St.Mary's, Institut de gériatrie de même que l'Université de Montréal, les HEC, les collèges Brébeuf et Notre-Dame, etc. Ça en fait des « chars »! L'un des membres du Conseil

communautaire, le Centre de gestion des déplacements de CDN, travaille à la promotion des transports actif et collectif, de même qu'à la promotion du co-voiturage. Nous croyons que ses efforts doivent être soutenus adéquatement (10e chantier).

13 ème chantier

Certes, il convient de développer le réseau de pistes cyclables. Nous souhaitons ici, d'une part être reliés au réseau montréalais, mais - compte tenu de la grandeur de notre territoire, nous croyons également que des pistes sur des voies secondaires (ex. Édouard-Montpetit) pourraient favoriser le cyclisme chez les écoliers du primaire.

Par ailleurs, un bon réseau de pistes ne saurait couvrir tous les trajets. Encourager le cyclisme comme moyen de transport suppose aussi un entretien adéquat de la chaussée, surtout en bordure du trottoir, là on l'on roule. Hors, à l'heure actuelle, c'est bien tout le contraire. Les bords de rue sont pleins de trous, de fissures, voire de cratères! Y circuler à vélo est dangereux.

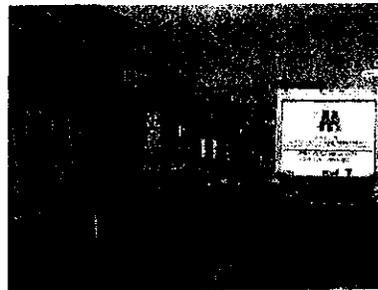
Par ailleurs, sur de nombreuses rues, le stationnement est interdit aux heures de pointe: l'ajout d'une voie favorise le partage de la route entre voitures et cyclistes. Cette mesure devrait être élargie. Cependant, le respect de ces interdictions n'est pas assuré partout. S'il est vrai que le remorquage soit systématique sur René-Lévesque ou sur Côte-des-Neiges, il n'en est pas de même sur plusieurs autres rues comme St-Joseph.

17e chantier

Une image vaut mille mots :



Côte-des-Neiges angle Queen-Mary, vers le nord. On passe de 2 voies à une.



Parce que le stationnement est maintenant permis



même camion



Et tant pis pour le piéton qui se croirait en sécurité et assuré du passage!

D'autres moyens doivent être trouvés que de mettre la vie des piétons en danger sous prétexte de les protéger.

Par ailleurs, une des causes d'insécurité pour les piétons réside dans l'impatience d'automobilistes exaspérés d'être coincés dans le trafic. Et une des causes de congestion repose dans cette mauvaise habitude de nombreux automobilistes de s'avancer, au feu vert dans une intersection bloquée. Résultat : le feu passe au rouge et on se trouve à bloquer la circulation dans l'autre direction, créant ainsi un effet de domino qui aggrave la situation. Il faudrait donner des amendes à quiconque se retrouve coincé dans une intersection au feu rouge. Cela aurait un effet d'apaisement qui ne pourrait que concourir à la sécurité des piétons.

Finalement, l'ajout de feux pour piétons est indispensable à certaines intersections. Nous pensons ici notamment à l'angle Decelles/Côte-Ste-Catherine et, surtout, Jean-Talon/Victoria.

18e chantier

Compléter le réseau routier. Pour notre quartier, s'il est un tronçon prioritaire, c'est le raccordement Cavendish-Cavendish. Pour deux raisons : la première est évidente, il s'agit de rediriger vers cette artère une partie du flux qui emprunte actuellement Décarie. On aime bien l'expression de la chroniqueuse à la circulation de CHOM-FM : *On Décarie, it's « sluggish » again*. Cette progression à un rythme de limace est coûteuse en émission de gaz à effet de serre.

Mais il y a plus. Le Gouvernement du Québec a vendu les hippodromes du Québec et a finalement décidé du déménagement de l'hippodrome Blue Bonnets vers la couronne nord. Ces transformations sont impatientement attendues par les résidentEs du quartier, qui voient sur ce site des perspectives prometteuses de développement résidentiel, industriel léger et commercial. De façon plus précise, le quartier revendique que le développement mixte de ce site comporte 2 500 unités de logement social.

Pour nous, il ne s'agit pas de faire du site « un ghetto », ni en termes de type de population ni au niveau physique. Aussi doit-on, dans ce 18e chantier :

- assurer le raccordement Cavendish-Cavendish
- prévoir le prolongement de la rue Jean-Talon vers l'ouest, jusqu'à Cavendish justement
- prévoir des viaducs pour passer au-dessous ou dessus des voies de chemin de fer qui bordent le secteur au sud et à l'ouest
- prévoir le développement d'un trame urbaine en continuité avec les développements avoisinants, tout en respectant la perspective sur le Mont-Royal depuis le restaurant de l'hippodrome

- prévoir le développement des circuits de transport en commun pour desservir ce secteur et le relier de façon sécuritaire et confortable au métro Namur.
- y prévoir également un lien cyclable

19e chantier

Le transport des marchandises est inévitable. Et en notre ère du « just in time », le transport par voie terrestre prend des proportions gigantesques (par opposition à la combinaison bateau-train). D'autres villes que la nôtre ont identifié des moyens intéressants d'en diminuer les impacts négatifs sur la circulation, sur la sécurité routière et sur la pollution. En France, dans certaines villes, l'accès au réseau d'autoroutes menant et sortant des villes est interdit aux camions entre 7h00 et 19h00. Cette mesure a pour effet d'alléger la circulation, de la rendre plus sécuritaire pour tous, de diminuer la pollution. De plus, les chauffeurs de camions affirment qu'il leur est ainsi beaucoup plus aisé de respecter les horaires de livraison, et que la conduite est moins stressante. Il nous semble intéressant d'étudier de telles avenues, en puisant dans l'expérience étrangère.

21e chantier

L'ensemble des propositions de cet ambitieux plan de transport dépend évidemment de notre capacité d'aller chercher le financement nécessaire à sa réalisation. Le plan est clair et transparent sur cette question. Et l'ensemble des voies à explorer nous apparaît pertinent, sauf l'augmentation des tarifs. Nous nous sommes exprimés sur ce sujet plus haut. Depuis plusieurs années, le gouvernement du Québec fait tout ce qu'il peut pour réduire les impôts. Ces réductions d'impôt hypothèquent directement sa capacité de financer correctement des services publics essentiels tels le transport collectif, tout en bénéficiant d'abord aux contribuables à hauts revenus. À l'autre bout, ce sont les personnes les plus pauvres qui sont les plus pénalisées par les hausses de tarifs de toutes sortes : électricité, services de garde, transport en commun. Il est impératif de renverser cette tendance. Et nous souhaitons relancer ici cette idée d'une tarification sociale pour les personnes à faible revenu.

Deux ou trois autres commentaires, en vrac.

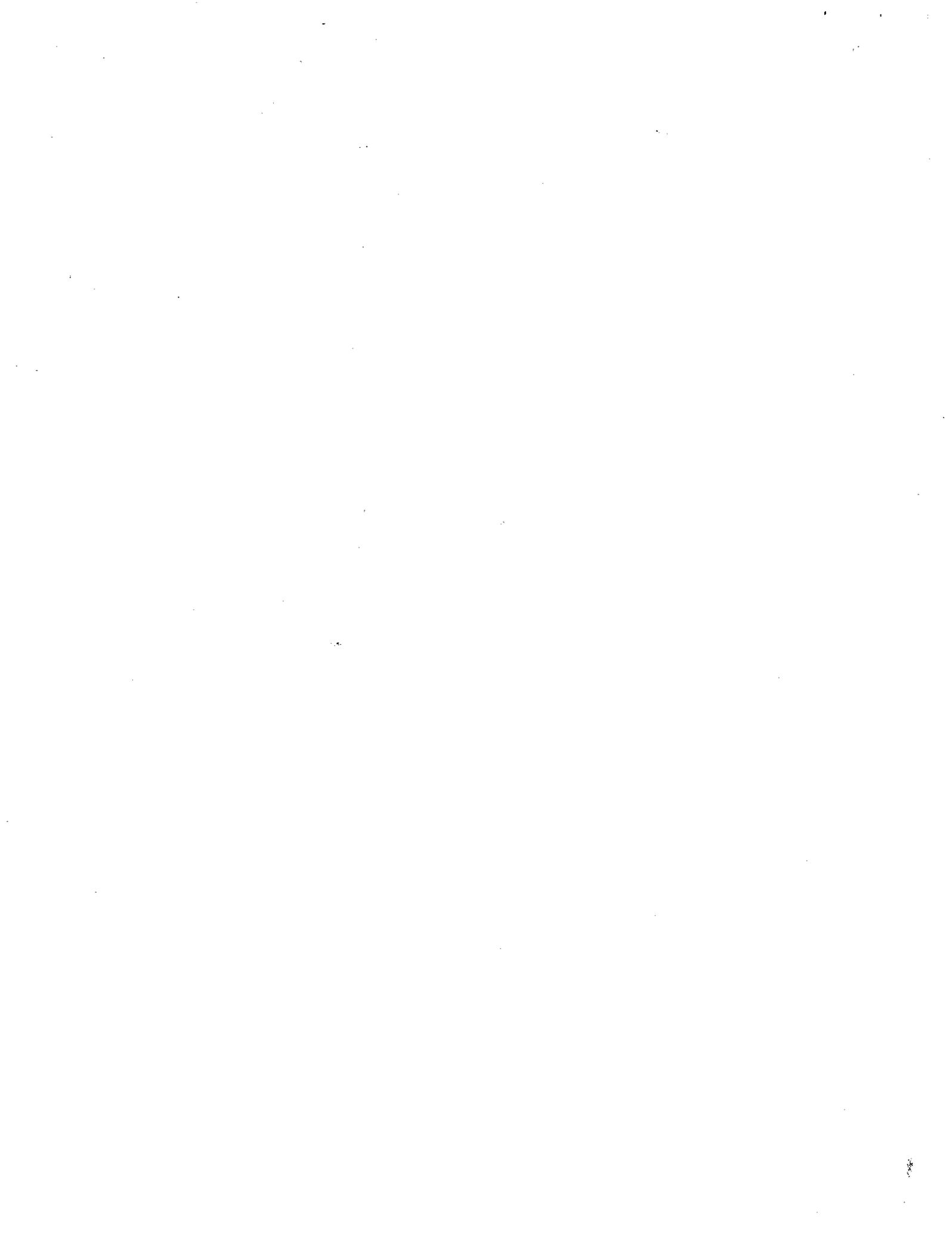
- On note dans le plan que les variations importantes dans le prix de l'essence pourraient constituer un obstacle face à la possibilité de financer d'avantage les transports en commun via la taxe sur l'essence. Peut-être. Mais il est intéressant de noter que notre société considère qu'il est normal et nécessaire de contrôler le prix du lait, de contrôler le prix de l'électricité. Il pourrait en être de même pour le prix de l'essence, non?

- Outre les taxes foncières, ne pourrait-il pas être possible de prélever une contribution pour le transport en commun chez les gros employeurs qui en profitent particulièrement (ex. UQAM, Place Ville-Marie, etc)?
- Le plan de zonage prévoit ce qu'il est permis ou pas permis de construire, dans telle zone ou telle autre. N'y aurait-il pas lieu d'introduire également une réglementation qui limite le nombre d'années où un terrain demeure vacant et où un édifice abandonné peut demeurer abandonné? Une telle obligation de bâtir aurait de nombreux effets positifs : augmentation (légère, ok) de l'assiette fiscale, amélioration du cadre bâti et de la qualité de vie, meilleur sentiment de sécurité, etc. Le non-respect de cette réglementation pourrait entraîner des amendes (à verser dans un fonds vert), voire la saisie.

Conclusion

La Ville de Montréal, avec ce plan de transport, propose des objectifs qui sont aussi ambitieux qu'impératifs. Les préoccupations pour l'environnement sont, enfin, largement partagées par la population et même par certaines entreprises.

Mais il ne faut pas en rester aux préoccupations, il faut agir. La Ville de Montréal a finalement réussi à convaincre le gouvernement provincial de la nécessité de lui accorder des « pouvoirs habilitants », mais cela ne sera certes pas suffisant. Ce plan ne demeurera que de vœux pieux sans investissement des gouvernements fédéral et provincial. Aussi invitons-nous Monsieur le Maire à prendre le leadership d'un vaste mouvement montréalais pour réclamer de Québec et d'Ottawa les moyens nécessaires pour mettre en œuvre ce plan (avec les quelques modifications que nous suggérons ici!).



Annexes

1. Manifeste de quartier
2. Liste des membres
3. Position de la TROVEP de Montréal sur la tarification sociale

Un manifeste de quartier

Côte-des-Neiges, un quartier de contrastes

Nous habitons Côte-des-Neiges. Nous sommes plus de 100 000. Nous provenons de plus de 130 pays. Certains sont très à l'aise financièrement, mais plus de 40% d'entre nous vivons sous les seuils de faible revenu. Nous comptons parmi nous de très nombreuses personnes âgées et des milliers d'enfants. Nous sommes particulièrement scolarisés, mais tout de même dans trop de cas sous-employés.

Côte-des-Neiges, c'est tout un monde! Tout un monde, qui habite tant les logements que les parcs qui embaument les milles épices, Tout un monde de ressemblances dans les aspirations et de différences dans les parcours de vie. Tout un monde qui endure mais qui refuse la misère, qui sait se mobiliser pour donner à tous nos enfants un monde meilleur en partage. Ce manifeste vous invite à prendre part au mouvement!

Pour les 100 000 personnes qui habitent notre quartier, la reconnaissance et le plein exercice des droits sociaux, économiques et culturels ne sont pas choses faites. Selon le revenu, la langue, l'âge, tous et toutes n'ont pas les mêmes possibilités de bien vivre. Quartier de contrastes, Côte-des-Neiges offre le meilleur comme le pire. Il présente surtout le défi de devenir un endroit agréable et où il fait bon vivre pour chacune des personnes qui y habitent. C'est le sens de ce manifeste - qui veut nous unir autour de perspectives d'action pour changer notre monde!

Des milliers de résidentEs du quartier sont membres de l'un ou l'autre des dizaines d'organismes communautaires qui oeuvrent dans le quartier: association de locataires, centre d'apprentissage du français, groupe de femmes, centre de loisir ou de jeunes, groupe de soutien à l'insertion en emploi etc. Une cinquantaine de ces organismes du quartier composent le Conseil communautaire de Côte-des-Neiges.

Ils ont travaillé pendant plus de 2 ans à élaborer des propositions d'action pour changer les choses dans ce quartier. C'est ce que vous trouverez dans ces pages. Nous affirmons ici les droits des résidentEs de notre quartier, nous dénonçons des situations où ces droits sont bafoués et indiquons des pas à accomplir pour améliorer les choses. C'est notre Manifeste, notre vision d'un monde équitable et solidaire.

Le Conseil communautaire de Côte-des-Neiges/Snowdon

Regroupant une cinquantaine d'organismes du quartier, le Conseil a été incorporé le 28 octobre 1987.

Sa Mission :

Le Conseil communautaire Côte-des-Neiges/Snowdon a pour mission de regrouper les organismes communautaires du quartier Côte-des-Neiges, afin de favoriser entre eux la solidarité et la concertation dans la perspective d'améliorer la qualité et les conditions de vie de la population de ce quartier, de lutter contre la pauvreté, la discrimination et toute forme d'exclusion.

Ses objectifs:

Faciliter la circulation de l'information, l'entraide et la concertation entre les organismes membres;

Agir comme ressource auprès des organismes qui en expriment le besoin.

Initier ou soutenir des initiatives dans la communauté visant à améliorer les conditions sociales et/ou économiques des résidents et résidentes du quartier;

Initier ou soutenir des initiatives visant à rapprocher les différentes communautés culturelles et à contribuer à la lutte contre toute discrimination, exclusion, marginalisation;

Défendre les intérêts de la communauté et agir comme porte-parole de ses membres auprès des différentes instances gouvernementales, publiques ou privées.

Pourquoi parler de droits?

Si tous les droits qui nous sont reconnus par différentes chartes étaient reconnus dans les faits, nos conditions de vie en seraient grandement améliorées. C'est pourquoi ce manifeste s'attache à partir des droits. Parler de droits, c'est nous reconnaître tous et toutes comme citoyens et citoyennes qui avons des batailles à mener, à mener ensemble!

Droit au revenu et au travail

Le revenu est un droit quel qu'en soit la source : travail, aide sociale, assurance emploi, pensions, rentes ou prêts et bourses. Or, 41% des ménages de notre quartier vit dans la pauvreté. Pour remédier à cette situation intolérable, le Conseil communautaire met de l'avant de nombreuses revendications et solutions.

Parmi celles-ci, la bonification des programmes de soutien au revenu (aide sociale, pensions, etc.) et la création d'emploi. De plus, parce que de nombreuses personnes qui ont un emploi sont toujours sous les seuils de pauvreté, il faut améliorer les conditions de travail (salaire minimum, normes minimales, syndicalisation). Une attention particulière doit être apportée à la situation particulière des femmes de même qu'à l'intégration des personnes immigrantes.

Droit au logement

Cet enjeu est prioritaire pour Côte-des-Neiges. Les logements y sont trop chers, trop petits, en mauvais état. C'est pourquoi nous travaillons activement au développement de logements sociaux adaptés aux besoins des familles du quartier, à la défense des droits des locataires et au maintien de logements abordables et de qualité.

Au chapitre du logement, nous revendiquons en priorité la construction de 2500 logements sociaux sur le terrain de Blue Bonnets, incluant des HLM. Nous mettons de l'avant également de nombreuses mesures pour améliorer les conditions de vie dans le marché privé du logement.

Droit à la santé

La santé est un droit fondamental et ne se marchande pas. Il nous faut continuer à lutter contre le développement d'un système de santé à deux vitesses, dont les impacts sont majeurs pour les hommes et les femmes qui ne peuvent s'offrir les services du secteur privé.

Nous revendiquons une amélioration significative de l'ensemble du réseau public de la santé: amélioration du financement et de la gestion, ajout des ressources, etc.

Nous voulons un système, axé sur une approche préventive, notamment par des mesures vigoureuses assurant la sécurité alimentaire. Nous voulons que soient pris en compte les besoins spécifiques des femmes, l'adoption d'une politique de reconnaissance des « proches aidants », la gratuité des médicaments pour les personnes à faible revenu. Bref, que soit respecté le droit à la santé pour tous et toutes peu importe leur condition sociale, leur statut et ce, en respectant leur capacité de choisir les traitements appropriés.

Droit à un environnement sain

La qualité de l'environnement est déterminante dans la vie d'un quartier. À Côte-des-Neiges, il importe de développer et d'améliorer nos espaces verts et d'embellir notre environnement.

Nous devons aussi favoriser les transports non-polluants: amélioration du transport en commun pour le rendre plus accessible en toute saison; des trajets d'autobus mieux adaptés aux besoins des résidents à l'intérieur du quartier; un réseau de pistes

cyclables reliées à l'ensemble du réseau montréalais. De même, des moyens doivent être mis en oeuvre pour civiliser la circulation.

Droit à la justice

Une société libre et démocratique se fonde sur des principes de respect, de dignité, d'égalité sociale et de justice. Le droit à la justice exige que des mécanismes adéquats soient en place. En ce sens, il est nécessaire d'augmenter et d'indexer annuellement les barèmes d'admissibilité à l'aide juridique et d'élargir la couverture des services. Il faut aussi plus de ressources et de financement pour la formation sur les droits et pour l'aide et l'accompagnement en défense des droits.

Non seulement l'accès aux biens, aux programmes et aux services doit être exempt de discrimination, mais il est urgent d'éliminer les critères discriminatoires qui limitent l'accès des immigrants et des demandeurs de statut de réfugié aux services publics et aux programmes sociaux.

Droit au loisir

Le loisir est la pratique d'activités de son choix. Pour nous le loisir a aussi une dimension communautaire: il met les gens en réseau, favorise la reconnaissance des forces individuelles et renforce le potentiel des gens. Il contribue au développement social, personnel et communautaire et constitue un outil de santé physique et mentale.

C'est pourquoi il doit être accessible (physiquement, financièrement et temporellement), peu importe l'âge, la culture, la situation sociale ou économique des gens.

Droit à l'éducation

Le droit à l'éducation c'est: l'accès à la culture; aux arts; aux lettres; aux sciences, et aussi le droit de s'épanouir dans sa culture. C'est le droit à une éducation de base universelle, publique, gratuite et non confessionnelle et l'accès aux études supérieures.

Afin d'assurer des chances de réussite égalitaire pour tous, la communauté doit être partie prenante de toutes décisions ayant un impact sur les orientations de notre système d'éducation.

Nous revendiquons de nombreuses mesures dont:

La pleine gratuité de l'éducation de base; le soutien adéquat des enfants en difficulté et le parachèvement de la déconfessionnalisation.

Nous souhaitons également le développement de l'éducation des adultes; des activités d'éducation populaire; des programmes d'alphabétisation, de rattrapage scolaire, l'appui aux modèles alternatifs en éducation

Droit des familles au soutien

Les familles de Côte-des-Neiges colorent le quartier par leur taille et leur diversité culturelle. Les familles de plus de trois enfants sont deux fois plus nombreuses ici que dans le reste de la ville de Montréal. En plus de faire face aux différents défis parentaux, les familles immigrantes doivent conjuguer avec le stress relié au déracinement et aux défis d'adaptation à leur nouveau pays.

De nombreux moyens sont à mettre en place ou à développer davantage pour soutenir les familles: La reconnaissance de l'apport des parents à la société en favorisant la conciliation travail /famille /études. La reconnaissance financière et sociale du parent qui choisit de rester à la maison. Des ressources supplémentaires aux familles qui ont des enfants ou des personnes âgées à charge avec des besoins spécifiques La prévention de la violence

Des services de garde de qualité accessibles adaptés aux besoins des familles et des camps de jour accessibles. La simplification et l'accélération du processus de réunification des familles.

Droit à la démocratie et à la sécurité

Le droit à la démocratie est la possibilité pour chaque personne d'exercer et d'affirmer sa citoyenneté et de participer directement aux décisions qui affectent sa vie. Les droits à conquérir ou à faire respecter sont les mêmes pour toutes les communautés et ils sont nombreux:

Nous revendiquons un forum de consultation et d'échanges populaires sur les questions d'importance concernant notre quartier. Nous voulons que chaque vote compte et aspirons à une réforme du mode de scrutin qui le permette.

Nous réclamons une distribution équitable des ressources municipales afin que Côte-des-Neiges reçoive sa juste part.

Par ailleurs, nous voulons agir et avoir les moyens d'agir pour développer notre vie de quartier en assurant une meilleure sécurité physique des personnes dans les rues, les parcs, les transports en commun et ce, à toute heure du jour et de la nuit et dans le respect des droits de tous.

5 PRIORITÉS

QUI NOUS ENGAGENT DANS L'ACTION!

Toutes ces positions, et bien d'autres, nous les défendrons. Mais pour agir de façon concertée et obtenir des résultats, il convient de se donner des priorités. Voici celles que les membres du Conseil communautaire ont adoptées:

1 La construction de 2 500 logements sociaux sur le site de Blue bonnets

L'hippodrome déménagera bientôt. C'est donc un immense terrain qui deviendra vacant. Pour répondre aux besoins en logements des familles du quartier, il est possible d'y ouvrir des rues et d'y prolonger le quartier. Le terrain est assez grand pour y réaliser 4 000 logements, accompagnés des commerces de proximité dont les gens ont besoin. C'est une occasion unique de construire 2 500 logements sociaux! Une pétition circule à effet. Vous pouvez la signer dans chacun des groupes du Conseil communautaire.

2. Assurer la sécurité alimentaire

La sécurité alimentaire c'est la capacité concrète de choisir des aliments de qualité, à des prix abordables, en exerçant en tant que collectivité un contrôle sur son alimentation et sur sa vie. Diverses actions sont en cours: - magasin partage, cuisines collectives, jardins collectifs, ateliers, animations dans les écoles. Au cours des 5 prochaines années, le Conseil mettra de l'avant le financement de ressources et de réseaux alternatifs dont le but est de rendre la nourriture de bonne qualité accessible en quantité suffisante à tous et à toutes.

3. Obtenir pour notre arrondissement sa juste part des ressources financières de l'agglomération montréalaise

Depuis les fusions municipales, les défusions qui les ont suivies et la mise en place de l'agglomération de Montréal, bien des choses ont changé. Il reste cependant que le partage des richesses entre l'ensemble des municipalités de l'île n'est pas encore chose faite. Notre arrondissement reste sous financé, ce qui érode sa capacité à bien répondre aux besoins des citoyenNES. Il faut agir sur cette question pour changer les choses. On trouve plus d'information sur le site www.notremanifeste.com

4. Mieux comprendre les défis qui confrontent notre jeunesse et

5. Assurer un meilleur échange entre toutes les communautés qui tissent notre quartier

Parce que bâtir une communauté dynamique, solidaire et vivante implique de faire des efforts pour comprendre les spécificités de tous et toutes, implique de créer les espaces d'échange et de dialogue, implique de savoir repenser les façons de faire. Ces deux priorités nous invitent à l'ouverture.

Membres

1. ALAC
2. Association cigogne
3. Association des parents de Côte-des-Neiges
4. BAOBAB Familial
5. Carrefour Jeunesse-Emploi de Côte-des-Neiges
6. CDEC de CDN / NDG*
7. Centre communautaire de loisir de Côte-des-Neiges
8. Centre communautaire Mountain Sights
9. Centre de bénévolat Côte-des-Neiges
10. Centre de bénévolat SARPAD
11. Centre d'éducation multiculturel *
12. Centre de gestion des déplacements de Côte-des-Neiges
13. Centre de recherche d'emploi Côte-des-Neiges
14. Centre de référence pour la communauté russophone du Québec
15. Centre de ressources communautaires de CDN *
16. Centre de services préventifs à l'enfance CDN
17. Centre des Aînés Côte-des-Neiges
18. Centre des travailleurs immigrants
19. CLSC Côte-des-Neiges
20. Club AMI
21. Communauté sépharade unifiée du Québec
22. Communauté vietnamienne au Canada
23. Conseil des églises de Côte-des-Neiges
24. Coopérative de travail Évasion, centre de jour alternatif*
25. Emploi juif Montréal
26. Fédération CJA
27. Femmes du monde à Côte-des-Neiges
28. Loisirs sportifs Côte-des-Neiges*
29. Maison des jeunes de Côte-des-Neiges
30. MultiCaf - La cafétéria communautaire
31. Multi-Écoute - Centre d'écoute et de référence
32. Organisation d'éducation et d'information logement (OEIL) de CDN
33. Projet Genèse
34. PROMIS
35. Regroupement des organismes du Montréal ethnique pour le logement (R.O.M.E.L)
36. Relais Côte-des-Neiges
37. S.A.I.M - Services aux Aînés indochinois de Montréal
38. Service juif d'aide aux immigrants
39. Services d'aide à la famille juive de l'institut Baron de Hirsch
40. SIARI - Services d'interprète, d'aide et de référence aux immigrants
41. Société d'histoire de la Côte-des-Neiges
42. Société environnementale de Côte-des-Neiges
43. Société St-Vincent-de-Paul (Conférence St-Pascal-Baylon)
44. Tandem Montréal - Prévention Notre-Dame-de-Grâce

Annexe 3

Le transport en commun est devenu inaccessible : un tarif social pour les personnes à faible revenu!

Yves Bellavance
TROVEP de Montréal

C'est le 4 octobre dernier, lors d'une manifestation devant l'Hôtel de Ville, que la TROVEP de Montréal a lancé sa campagne pour l'obtention d'une tarification sociale (un tarif réduit) en transport en commun pour les personnes à faible revenu. Malgré un temps pluvieux, 180 personnes ont participé à cette manifestation ce qui s'avère un succès pour une première.

Cette revendication circule dans les milieux communautaires depuis juin 2006. À ce jour, plus de 80 organismes de tous horizons ont appuyé cette revendication.

Pourquoi une telle campagne?

L'accès au transport en commun est un droit. Si tout doit être fait pour favoriser l'accès au transport pour les personnes ayant des limitations physiques, nous croyons aussi que l'accès ne doit pas être limité pour des raisons financières.

Or, la pauvreté est un frein majeur à l'accès au transport en commun à Montréal. En effet, 30% de la population montréalaise vit sous les seuils de faible revenu définis par Statistiques Canada. Même le travail n'empêche pas d'être pauvre : 40% des travailleurs et travailleuses montréalaises gagnent moins de 20 000\$ par année ce qui est considéré insuffisant pour subvenir aux besoins de base.

Le budget familial est de plus en plus pressurisé (hausse des loyers, de l'électricité, des frais scolaires, des frais de santé, etc.). Les tarifs de transport en commun n'y échappent pas. Ils ont connu une hausse fulgurante depuis janvier 2001 : 30% pour la CAM, 50% pour le tarif réduit (personnes âgées et étudiantEs jusqu'à 25 ans), 35% pour la lisière de 6 billets. Les revenus, eux, n'ont pas augmenté de 30% depuis 5 ans...

En 1980, le coût de la CAM s'établissait à 12,5% du revenu d'une semaine de travail (35 heures) au salaire minimum alors qu'en janvier 2006 elle en représentait 24%.

Les impacts sont énormes : appauvrissement bien sûr mais aussi une aggravation de l'isolement et de l'exclusion sociale. C'est d'ailleurs la conclusion à laquelle est arrivée la Direction de la santé publique dans son rapport *Le transport urbain, une question de santé* dévoilé en mai dernier : « *Les inégalités dans l'accès au transport risquent donc d'entraîner par la force des choses des inégalités sur tous les autres plans.* »

Selon nous, les personnes moins nanties ont elles aussi le droit de se déplacer. Elles ont le droit à la mobilité, un droit de plus en plus évoqué dans diverses villes de la planète. Ceux et celles qui sont les plus dépendants du transport en commun sont ceux et celles qui en ont le moins les moyens!

Problème réel, solution réaliste

De plus en plus de personnes se questionnent sur l'injustice que représente l'exclusion des moins nantiEs du transport en commun. Nous avons déjà évoqué le rapport de la Direction de la santé publique. Un chapitre y est consacré au transport et à l'exclusion sociale. On y conclut, sans surprise pour des groupes comme les nôtres, que le « *déficit d'accessibilité* » au transport en commun contribue à l'exclusion sociale, à l'isolement et nuit à l'égalité des chances.

Au même moment, la Ville de Longueuil lançait son Plan de développement social et communautaire. Nous y retrouvons la préoccupation de favoriser et d'examiner diverses mesures tarifaires pour les clientèles à faible revenu.

L'accès au transport, c'est aussi une question de justice sociale

Si ça existe ailleurs, pourquoi pas ici? C'est ce que nous nous sommes dits lorsque nous avons mis de l'avant cette revendication.

Nous rejetons la vieille vision de la Ville de Montréal et du gouvernement du Québec qui ne cessent de vouloir augmenter la part des usagerÈRES dans le fonctionnement du réseau ce qui, tout en suscitant une baisse d'achalandage contraire aux préoccupations environnementales, a comme principal impact d'appauvrir et d'isoler davantage les personnes à faible revenu. Nous préférons plutôt parler du droit à la mobilité. C'est une question de justice et de qualité de vie.

Prise de contact avec la STM

Lors de la manifestation du 4 octobre dernier, l'administration municipale a émis le désir de nous rencontrer. Une petite délégation s'est rendue à l'intérieur de l'Hôtel de Ville après la manifestation pour rencontrer le président du c.a. de la STM, Claude Trudel, Maire de l'arrondissement de Verdun, et Yves Devin, Directeur général de la STM.

Ce premier contact nous a permis d'expliquer notre revendication. L'accueil a été respectueux mais, comme nous nous y attendions, la réponse de la STM a été de nous dire qu'il n'y avait pas d'argent. Tout en se disant sensible au sort des populations que nous défendons, les dirigeants de la STM nous ont plutôt incitéEs à intervenir auprès de Québec puisque, selon eux, les politiques sociales ne relèvent aucunement du pouvoir de la STM. Selon nous, la Ville de Montréal a tout de même des responsabilités face à cette question.

La porte n'est donc pas complètement fermée comme le démontre l'article du *Devoir* du 5 octobre où M. Trudel souligne, comme il l'a fait lors de notre rencontre, que si la STM recevait des sommes supplémentaires (un nouveau cadre financier ou une compensation pour le transport scolaire que Montréal assume contrairement aux autres municipalités) « *peut-être qu'on aurait plus les moyens de commencer à regarder la revendication* ».

Ils ont accepté de nous rencontrer, plus formellement cette fois-ci, lorsque nous le désirerions. Nous comptons maintenant élargir les appuis et poursuivre le travail de sensibilisation avant de retourner à nouveau sur la place publique.

Ces préoccupations sont peut-être nouvelles au Québec mais elles sont présentes depuis longtemps en Europe. En France, par exemple, certaines municipalités offrent des tarifs réduits (50%, 75% voire même la gratuité) à certaines catégories de personnes à faible revenu comme les sans emplois de longue ou de courte durée. La loi *Solidarité et renouvellement urbain* incite d'ailleurs les sociétés de transport à adopter un tarif d'au moins 50% pour les personnes à faible revenu.

La Mairie de Paris travaille présentement à un *Plan de Déplacements* (notons que des mesures de tarification sociale sont prévues pour 2007) dans une perspective de rendre la ville accessible à tous et toutes c'est-à-dire « *la possibilité pour chacun de s'y déplacer librement, quels que soient son âge, son niveau de revenu, son handicap, sa situation sociale ou familiale.* »