

MEMOIRE

présenté par le

CONSEIL CENTRAL DE MONTREAL (CSN)

devant la

**COMMISSION DU TRANSPORT EN COMMUN DE
LA COMMUNAUTE URBAINE DE MONTREAL**

au sujet de la

révision des structures de décision de la Commission
de Transport de la Communauté Urbaine de Montréal



février 1985



Par le passé, le Conseil Central de Montréal (CSN) est intervenu publiquement à plusieurs reprises sur la question du transport en commun.

Que l'on se rappelle les nombreuses démarches pour contrer les hausses successives des tarifs, tant auprès de la Commission de Transport de la Communauté Urbaine de Montréal (CTCUM) que de la Commission des Transports du Québec, les demandes pour reviser le financement du transport, pour procéder à l'intégration tarifaire et la nécessité d'effectuer des consultations populaires sur les grands enjeux du transport sur le territoire de la Communauté Urbaine de Montréal (CUM).

Plus d'une fois, les 70,000 membres que nous représentons et qui sont en grande partie des usagères et usagers du transport en commun, ont réclamé une réelle démocratisation du transport.

Aussi avons-nous accueilli, avec beaucoup d'intérêt, l'annonce des audiences publiques sur la révision des structures de décision de la CTCUM. Celles-ci permettent ainsi à des individus et groupes d'exprimer leur point de vue sur ce sujet. D'ailleurs, le Conseil Central de Montréal (CSN) et d'autres groupes du Sommet Populaire de Montréal ont fait des démarches dans ce sens à l'automne dernier.

Toutefois nous déplorons le court laps de temps alloué à la population pour se préparer aux audiences d'aujourd'hui. C'est le 18 janvier dernier que les audiences étaient annoncées. Les mémoires devant être déposés pour le 6 février, ceci laissait à peine deux semaines et demie aux individus et groupes pour préparer leurs propositions. De plus la CUM n'a fait connaître sa position que le 25 janvier, soit cinq jours avant l'expiration du délai.

Nous espérons que la CUM saura manifester davantage de respect à l'égard de la population lorsque viendra le temps de convoquer des audiences publiques sur le financement du transport en commun prévues d'ici le printemps prochain et qu'elle accordera un délai suffisamment long pour la préparation des mémoires.

**Le transport en commun:
une priorité à réaliser**

Les débats sur la révision des structures de décision que nous faisons aujourd'hui et les décisions qui seront prises au cours des prochaines semaines, sont d'une importance capitale lorsque l'on connaît l'impact économique et social du transport en commun dans la région de Montréal.

Des centaines de milliers de personnes dépendent quotidiennement du transport en commun pour leurs déplacements: en '82, cela représentait plus de 600,000 usagers et usagers quotidiennement.

De plus, des milliers de commerces et d'entreprises ne pourraient fonctionner, se développer adéquatement sans un système valable de transport public.

A cela, ajoutons le rôle stratégique joué par le transport en commun dans la planification et l'aménagement du territoire, avec tout ce que cela comporte dans l'amélioration de la qualité de la vie urbaine. C'est pourquoi, la priorité doit être donnée au développement du transport en commun.

**Commentaires sur la
proposition de la CUM**

Nous avons lu avec attention la proposition de la CUM concernant la révision des structures de décision de la CTCUM. Nous croyons qu'il est grand temps que les élu-e-s exercent un contrôle réel sur le fonctionnement de la Commission de Transport "compte tenu du fait que celle-ci draîne une forte proportion de taxes prélevées (indirectement) par la Communauté." (1)

Cela s'inscrit dans le sens des remarques énoncées à maintes reprises tant par le Conseil Central de Montréal (CSN) que par de nombreux groupes intéressés à la question: démocratiser le transport à Montréal, redonner aux élu-e-s le contrôle de sa gestion et de son développement.

Nous nous interrogeons cependant sur certains aspects de la proposition de la CUM:

(1) Extrait d'une intervention de M. Pierre Desmarais II auprès de M. Guy Tardif le 15 septembre 1980.

- . La nomination au Conseil d'administration de la CTCUM de cinq membres provenant du Comité exécutif de la CUM accentue la concentration du pouvoir dans les mains de quelques initié-e-s.
- . La Commission permanente du transport en commun a actuellement le mandat d'effectuer toute étude ou recherche relevant de sa juridiction. Elle agit en toute indépendance. La nomination de deux de ses membres au Conseil d'administration risque de nuire à cette indépendance, selon nous. En effet, leur implication dans les décisions du Conseil peut influencer leur évaluation des travaux faits, ou à faire, par la Commission permanente.
- . La mise sur pied d'un deuxième palier décisionnel, soit un Comité exécutif, qui ne comprendrait pas d'élue-e-s, et dont les pouvoirs restent à définir, nous fait craindre qu'une bonne partie du contrôle de la gestion échappe au Conseil d'administration.

Nous ne nions pas la nécessité d'avoir des gestionnaires à plein temps, mais nous estimons que leurs responsabilités ne doivent être qu'administratives.

Si les intentions de la démocratisation sont réelles, nous croyons que la CUM doit tenir compte de ces remarques. De plus, nous croyons que la proposition de la CUM omet un volet important: il s'agit de l'ouverture des débats à la population. Nous y reviendrons plus loin.

NOS PROPOSITIONS

Le Conseil Central de Montréal (CSN) a toujours déploré le fait que la CTCUM échappe au contrôle des élu-e-s. Il nous est toujours apparu insensé qu'un service à la population aussi essentiel et important soit administré par des commissaires qui n'ont à peu près pas de comptes à rendre aux responsables politiques.

Aussi proposons-nous que la CTCUM soit dirigée par un Conseil d'administration entièrement redevable au Conseil de la CUM. Sur cet aspect, nous rencontrons les vues souvent exprimées par les dirigeants municipaux.

. la composition du Conseil d'administration

Nos divergences portent sur la composition de ce Conseil d'administration. Nous croyons que le Conseil, en plus des élu-e-s municipaux, doit comprendre un nombre significatif de personnes représentant les usagères et usagers du transport en commun.

A titre d'exemple, un Conseil composé de neuf personnes pourrait voir ses sièges répartis de la façon suivante: une personne à la présidence, une personne à la direction générale, deux élu-e-s provenant de la Ville de Montréal, deux provenant des villes de banlieue et trois représentant des groupes d'usagères et d'usagers.

Ces représentants d'usagers ne doivent pas siéger en leur nom personnel. Il faut qu'ils soient représentatifs de l'ensemble des utilisateurs du transport en commun sur le territoire de la CUM. Ils doivent provenir d'organisations dont les membres utilisent de façon importante le transport en commun. En voici quelques exemples: les regroupement d'étudiants, de personnes âgées, d'assistés sociaux, de chômeurs, de personnes handicapées, de transport, de locataires, de consommation ainsi que les organisations syndicales régionales, etc.

. un mode de nomination

Voici comment, selon nous, pourrait se faire la nomination des personnes représentant les usagers.

Un avis public publié dans les journaux du territoire donnerait un mois aux groupes désignés pour faire parvenir les noms de deux personnes.

Le Conseil de la CUM prend connaissance de l'ensemble des candidatures ainsi que des groupes qui les recommandent et il procède aux nominations.

. la formation

De façon à ce que les usagères et usagers puissent assumer pleinement leurs responsabilités en tant que membres du Conseil d'administration et, soi-dit en passant, il en est de même pour les élu-e-s qui siègeront sur ce même Conseil, nous croyons qu'un programme de formation se doit d'être mis en place.

Le dossier du transport est complexe. C'est pourquoi celles et ceux qui auront à le gérer doivent s'y retrouver car il serait illusoire de penser qu'une prise en charge réelle ne s'effectuera que par la mise en place d'une nouvelle structure.

Sinon, tout comme actuellement, seuls quelques initié-e-s détiendront le pouvoir réel. Ce qui nous éloignerait de l'objectif recherché: **la démocratisation.**

Pourquoi une présence d'usagers?

"Que les usagers paient!" Voici les propos émis par les représentants des municipalités lors de la Commission parlementaire sur la proposition gouvernementale concernant l'organisation et le financement du transport en commun dans la région de Montréal (octobre 1982). Depuis, leur discours n'a pas changé et leurs gestes ont été conséquents.

Depuis 1982, les contributions des gouvernements provincial et municipal ont diminué régulièrement, alors que la participation des usagers au financement du transport en commun augmentait régulièrement, grâce aux hausses successives des tarifs.

Faut-il rappeler que le transport en commun est un des seuls services payé deux fois par l'utilisateur. En effet, en plus de le subventionner à même ses comptes de taxes, il doit y ajouter le coût de chaque passage.

La structure de financement du transport en commun à Montréal incite aussi les représentants des municipalités à gérer le service de telle sorte que les coûts ne se répercutent pas sur les taxes municipales.

Cette approche constitue un frein au développement de la qualité et de la quantité des services sur l'ensemble du territoire. Elle illustre bien que la priorité n'est certainement pas le transport en commun.

Ajoutons que les membres du Conseil de la CUM ne sont pas élus au suffrage de l'ensemble des citoyennes et citoyens de la Communauté urbaine, d'où les multiples frictions entre Montréal et les banlieues, ou même entre ces dernières. Comment réagiraient les représentants du West Island si priorité était donnée au développement du transport vers l'est de l'île.

Nous sommes très loin ici des intérêts des usagers. Ceux-ci subissent les hausses et ne peuvent même pas se prononcer sur la qualité ou le développement du service. Combien de revendications, avancées depuis plusieurs années, sont restées lettre morte? En voici quelques exemples: intégration tarifaire, accessibilité accrue pour certaines catégories de personnes (étudiants, assistés sociaux, chômeurs, personnes âgées), politique d'information plus complète, affichage des horaires aux arrêts, voies réservées pour les autobus, etc.

Pour toutes ces raisons, nous croyons que les premiers concernés pour le transport en commun, à savoir, ses usagères et usagers, ont leur place au Conseil d'administration de la Commission.

**Pour les grands enjeux:
des consultations populaires**

A date, nous pouvons dire sans exagération que plusieurs décisions des dirigeants de la CTCUM ont soulevé des controverses dans la population.

Pensons aux hausses successives de tarifs, à la baisse des services sur certaines lignes, à l'attente de l'intégration tarifaire Rive-Sud- Montréal- Laval, etc.

Sur tous ces points, il n'existe pratiquement aucune possibilité pour les usagers du transport de se faire entendre.

Afin de corriger cette situation, nous **proposons** donc:

**QUE L'ON PREVOIT, AVANT TOUTE DECISION DU
CONSEIL D'ADMINISTRATION, LA TENUE DE CON-
SULTATIONS POPULAIRES SUR LES SUJETS SUI-
VANTS:**

- . la réduction du niveau de services
- . les hausses éventuelles des tarifs
- . l'infrastructure régionale
- . le cadre financier

Pour nous, ces consultations relèveraient de la Commission permanente du transport qui, déjà, a pour mandat l'étude de toute question relative à son domaine de compétence et le pouvoir de faire les recommandations appropriées.

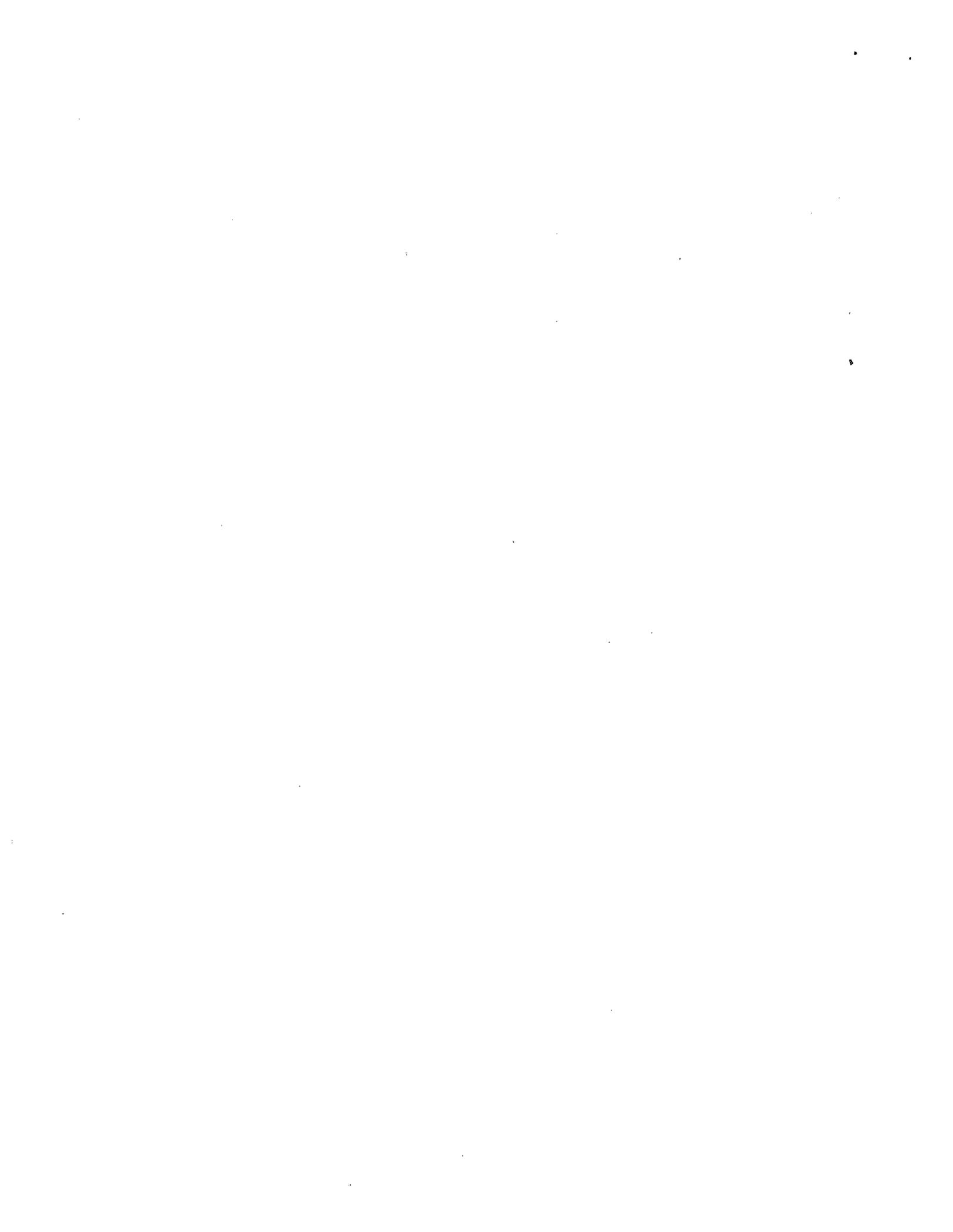
Les rapports de la Commission permanente seraient alors transmis au Conseil d'administration de la CTCUM, en plus du Conseil et du Comité exécutif de la CUM.

**Pour une gestion
transparente**

Comme nous le soulignons plus tôt, la proposition de la CUM est particulièrement silencieuse au chapitre de l'ouverture des débats à la population et de l'accessibilité des documents.

Démocratiser par la création d'un Conseil d'administration est un premier pas, ouvrir les débats au public et distribuer l'ensemble des documents en est un de plus.

A cet effet, la loi sur la Société de transport de la Ville de Laval comporte des dispositions que la CUM doit retenir.



Nous recommandons donc:

. Conseil d'administration

Que les assemblées du Conseil d'administration soient publiques.

Que le Conseil d'administration, à sa première assemblée de l'année, adopte le calendrier de ces assemblées pour toute l'année.

Que le Conseil d'administration, dans les jours qui suivent la première assemblée de l'année, fasse publier, dans les journaux diffusés sur le territoire de la CUM, un avis indiquant les dates, heures et lieu des assemblées ordinaires du Conseil d'administration.

Que le Conseil d'administration prévoit, au début de chaque assemblée, une période de questions. Les personnes présentes peuvent intervenir auprès du Conseil.

Que cette période de questions soit d'une durée d'au moins une heure à moins que le Conseil d'administration ne le juge à propos.

Que les procès-verbaux, études et autres documents soient accessibles à toute personne ou groupe qui en fait la demande.

Que, sauf pour les délais de convocation, ces dispositions s'appliquent mutatis mutandis aux assemblées spéciales du Conseil d'administration.

Que le Conseil d'administration doit se réunir à la demande écrite d'au moins 2,000 personnes résidant sur le territoire de la CUM.

. Comité

Que les séances de tout comité formé par le Conseil d'administration soient publiques.

Que soit publié un avis préalable de la tenue de chaque séance d'un comité dans les journaux diffusés sur le territoire de la CUM.

Qu'une séance d'un comité doit comprendre une période de questions.

Que les procès-verbaux, études et autres documents soient accessibles à toute personne ou groupe qui en fait la demande.

. Rapport des usagers

Enfin, comme dernier point nous recommandons:

Que les représentants des usagers au Conseil d'administration soient tenus de rendre public un rapport sur la qualité et la gestion du service de transport en commun et sur leurs interventions au Conseil d'administration.

En conclusion

Si l'implication des élu-e-s dans la gestion du transport en commun est un premier pas vers une démocratisation de cet important service, nous affirmons que, pour être complète, cette démarche doit aussi inclure les usagères et usagers. Les intérêts de l'ensemble de la population seront ainsi mieux représentés.

L'importance des enjeux de ces débats demande qu'ils soient faits avec tout le sérieux qu'on est en droit d'attendre des décideurs.

ANNEXE "111"

LE TRANSPORT EN COMMUN
À
MONTREAL

Février 1985



TRANSPORT EN COMMUN A MONTREAL

Lorsqu'on évoque la question du transport en commun à Montréal, spontanément quelques situations nous viennent à l'esprit: grèves multiples, hausses successives des tarifs, baisse des services.

Pour les personnes qui n'utilisent pas ce moyen de transport, c'est un peu une écoute distraite des reportages télévisés, une lecture rapide des journaux, pour se dire en bout de ligne: "c'est du pareil au même, ça ne change pas!"

Pour les autres, c'est différent. Ce sont les pouces gelés, des sous de plus à déboursier au début de chaque année (plus que le taux d'inflation ou la hausse salariale), des attentes plus longues à l'arrêt d'autobus.

On se mobilise presque chaque année pour contrer les hausses, les coupures de services: conférences de presse, pétitions, tracts, représentations au Conseil de la CUM. Mais les victoires sont peu nombreuses et l'essoufflement nous gagne. Et bien souvent on se demande quoi faire pour que cela change. Faut croire que les murs de la CTCUM sont épais puisque les revendications des groupes ne traversent pas. On peut qualifier la CTCUM d'arrogante et peu sensible aux besoins et demandes de la population. Nous sommes considérés comme des entrées de fonds pour assurer le financement du transport à Montréal.

La presque totalité des pouvoirs sont entre les mains de trois commissaires. Et à chaque automne, c'est la tempête au Conseil de la CUM lorsque vient le temps de l'adoption des tarifs et des budgets de la CTCUM. Un gros tapage publicitaire et après... le grand calme jusqu'à l'année suivante.

Et pourtant, la CTCUM n'est pas un service comme les autres!

La CTCUM occupe un rôle particulier dans l'économie de Montréal. Avec ses 8,000 employé-e-s elle est parmi les plus grandes entreprises au Québec et au Canada. Son budget d'exploitation et d'immobilisation se situe à près de 600\$ millions pour 1985.

Environ 1,800,000 personnes habitent sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal. Ce nombre frise les 3,000,000 si l'on ajoute les municipalités de banlieue.

La majeure partie de ces gens doit se déplacer quotidiennement pour diverses raisons: travail, études, loisirs, courses, etc. Si la plupart de ces déplacements sont effectués en automobile, près de 40% d'entre eux le sont par le transport en commun. En 1982, cela représentait pour la seule CTCUM, plus de 600,000 usagères et usagers quotidiens. Et 84% d'entre eux n'avait que le transport en commun pour se déplacer. Inutile d'insister sur l'importance sociale d'un service de transport en commun efficace et complet, devant de telles statistiques.

Et que dire de l'essor économique qu'engendre, pour un quartier, l'ouverture d'une station de métro ou, à moindre échelle, parfois, la mise en place d'une ligne d'autobus. En 1982, 85,000 personnes, en moyenne, utilisaient tous les jours le transport en commun pour magasiner. Toute cette activité commerciale est génératrice de profits d'une part, et de taxes soit foncières, soit de ventes ou autres, d'autre part.

Ajoutons que 266,000 travailleuses et travailleurs dépendent de la CTCUM pour se transporter tous les jours et nous comprendrons rapidement que le transport en commun est un rouage vital du fonctionnement économique de la région.

A ces fonctions sociales et économiques, on doit ajouter le rôle stratégique pour la planification et l'aménagement du territoire. La CTCUM, comme service de la CUM, permet l'amélioration de la qualité de vie en milieu urbain: assainissement de l'air, décongestion du centre-ville et du réseau routier, économie d'énergie, etc.

Souvenons-nous qu'à Montréal, près de 6,000 logements furent rasés pour des projets autoroutiers et l'automobile occupe près de 45% du centre-ville. Contrairement à ce qui s'est passé au début des années '60, alors que les politiques d'habitation favorisaient les classes aisées à s'installer en banlieue, de plus en plus de gens à faible et à moyen revenu sont aujourd'hui chassés du centre-ville pour faire place à ces classes aisées. Si des logements se construisent au centre-ville, ce sont des logements dispendieux, l'utilisation de terrains vacants coûtent très cher.

Le transport en commun se doit donc d'être un outil de politique sociale et économique que la CUM doit utiliser.

Le financement

Malheureusement, les gouvernements investissent toujours plus d'argent dans le développement et l'entretien des réseaux de transport privés plutôt que collectifs. Combien a coûté et coûtera encore la construction et le parachèvement de l'autoroute Ville-Marie, à titre d'exemple.

En 1980, l'utilisateur des transports privés recevait une subvention indirecte de 563\$ par année alors que l'usagère ou l'usager du transport en commun ne recevait que 321\$ (1).

(1) Source: J. Dagenais, E. Roy "Le coût du transport au Québec en 1980."

Cette tendance n'a pas beaucoup évolué, n'incite guère à un développement accéléré des transports publics.

Et que dire maintenant du cadre financier du transport en commun si ce n'est que de le résumer en quelques mots: un cul de sac. A la Commission parlementaire portant sur l'organisation et le financement du transport en commun dans la région de Montréal (octobre 1982), les positions des gouvernements provincial et municipal étaient claires: baisser leur contribution financière et, cela va de soi, augmenter la part des usagères et usagers du transport. "C'est eux qui l'utilisent, donc c'est à eux de payer" disent-ils.

La décision du gouvernement du Québec est pour une bonne part, responsable de la présente situation: baisse de sa contribution de 7\$ millions en '84 et une coupure prévue de 10\$ millions en '85.

De 140.9\$ millions qu'elle était en '83, la contribution des municipalités de la CUM au financement du déficit d'exploitation de la CTCUM et du service de la dette pour la construction du métro, chûtera à moins de 134.4\$ millions en '85 soit une diminution de 6.5\$ millions. Au seul chapitre du déficit d'exploitation, la part des municipalités baissera de 8.1% passant de 99.8\$ millions à 91.8\$ millions.

Si les politiques de financement, annoncées par Québec et Pierre Desmarais II, se concrétisent, les usagères et usagers verraient, au rythme actuel, leurs tarifs augmenter de plus de 30% au cours des trois prochaines années.

Il est grand temps de regarder avec sérieux le cadre financier du transport en commun sur le territoire de la CUM. Certains groupes bénéficient largement des bienfaits du transport public et pourtant ne contribuent pas directement au financement du transport. Pensons aux entreprises et commerces, heureux d'avoir tout

près de leurs portes le métro ou l'arrêt d'autobus. Ceux-ci n'interviennent pas sauf, dans de rares moments. Lors des grèves, les commerçants fulminent et ne se cachent pas pour commenter leurs pertes importantes de profits de l'ordre de plusieurs millions de dollars. Souvenons-nous de la dernière grève et des articles soulignant la désertion de la Ste-Catherine et du désespoir des commerçants.

D'ailleurs, la CUM a tout récemment annoncé, dans son grand souci de démocratisation, de nouvelles audiences publiques sur le financement d'ici le printemps prochain. Le Conseil Central de Montréal (CSN) y sera présent.

Les services

Mais le transport en commun, ce n'est pas seulement une question de financement, de structures décisionnelles ou de conditions de travail des employés de la CTCUM. Pour les usagères et usagers, la réalité quotidienne c'est bien souvent les longues attentes dehors, au froid ou sous la pluie, chercher le bon autobus, le bon arrêt, ou encore, marcher rapidement le soir dans les couloirs du métro car on a entendu dire qu'il y a beaucoup d'agressions.

Pourtant l'amélioration des services ne semble pas être une priorité pour la CTCUM. Peu d'investissements sont faits pour rendre plus facile le quotidien des milliers de personnes qui utilisent l'autobus et le métro matin et soir.

Et les problèmes sont nombreux.

Qui n'a pas, en sortant de la voiture du métro, hésité sur la direction à prendre. Dans beaucoup de stations, particulièrement les dernières ouvertes, il n'y a aucune indication. Impossible de savoir sur quelle rue donne la sortie, ou encore quelle sortie prendre pour se rendre à l'autobus désiré.

Aux arrêts d'autobus, aucune information. Ni sur la direction, ni sur le trajet, ni sur l'horaire de la ligne d'autobus.

Et une fois qu'on est assis dans l'autobus, dans le métro, on n'a aucune indication sur le prochain arrêt. Si on ne voit pas le nom de la station ou de la rue, ou qu'on a de la difficulté à le lire, tant pis.

Les solutions sont pourtant fort simples.

Afin d'améliorer la signalisation dans le service de transport en commun, **il est recommandé:**

- que le nom des stations de métro et des arrêts d'autobus soient annoncés avant chaque arrêt;
- qu'il y ait, à chaque arrêt d'autobus, un panneau comportant des informations sur le trajet et l'horaire de la ligne;
- que dans chaque station de métro, il y ait des indications précises sur la façon de se rendre aux arrêts d'autobus et aux diverses sorties;
- qu'à chaque sortie du métro, il y ait un plan du quartier.

Dans le même sens, il nous semble anormal que ça prenne souvent des mois de pression et de démarches aux usagères et usagers pour obtenir la construction d'un abribus.

- qu'il y ait construction d'abribus à chaque arrêt d'autobus.

La liste des améliorations à apporter au service du transport en commun pourrait être fort longue. Il y a la question de la sécurité des passagers, les besoins particuliers des personnes âgées, le transport adapté etc. Actuellement, chaque personne, chaque groupe qui demande des améliorations, doit faire des pressions à la pièce. Et l'on connaît les résultats.

Nous avons jugé important de participer aux audiences publiques sur la révision des structures de décision de la CTCUM qui se tiennent le 11 février prochain. D'ailleurs, au cours de l'automne '84, nous avons réclamé ces audiences à plusieurs reprises soit auprès du Comité exécutif de la CUM, de la Commission permanente du transport et du gouvernement du Québec. Nous nous sommes également présentés au Conseil de la CUM en novembre dernier. Plusieurs groupes du Sommet Populaire de Montréal en ont fait autant.

La gestion et le développement de la CTCUM ne doivent plus se retrouver que dans les mains de quelques personnes. De nouvelles structures se doivent d'être mises en place, plus représentatives des intérêts des usagères et usagers. De nouvelles dispositions doivent être également adoptées de façon à ce que la population assiste aux débats, puisse s'exprimer et ait accès aux documents.

Ceci constituerait une première étape, mais il faut plus. Le Front transport du Sommet Populaire de Montréal travaille activement depuis plus d'un an sur plusieurs aspects du transport. Au cours des derniers mois, le débat sur la démocratisation a pris un place importante. Nous nous sommes préparés pour les audiences du 11 février et déjà nous nous mobilisons pour celles sur le financement. Le Front a pris une vitesse de croisière intéressante; il doit encore s'élargir et constituer un porte-parole représentatif de l'ensemble des usagères et usagers du transport en commun à Montréal.

