

**PRÉSENTATION
DU CONSEIL CENTRAL
DU MONTRÉAL MÉTROPOLITAIN (CSN)**

**AU
GROUPE DE TRAVAIL
SUR MONTRÉAL ET SA RÉGION**

LE 29 OCTOBRE 1992

Mesdames,
Messieurs,

En tout premier lieu, nous aimerions remercier le groupe de travail que vous formez de nous donner l'opportunité de présenter notre point de vue sur l'avenir de Montréal et de sa région.

Depuis plusieurs années, le Conseil central du Montréal métropolitain (CSN) est préoccupé par les difficultés que vit la région de Montréal, tant sur le plan économique que social ou politique. Ces inquiétudes sont d'autant plus grandes que la récession actuelle nous enfonce toujours un peu plus profondément dans une situation problématique qui sera de plus en plus difficile à résoudre. D'autant plus que chaque fois que nous sommes sortis d'une récession telle que celle de 1982, le taux de chômage s'est toujours maintenu à un niveau plus élevé qu'avant la récession.

La mise sur pied du Groupe de travail sur Montréal et sa région est, à notre avis, un pas dans la bonne direction pour amener les différents intervenants à partager un diagnostic et à s'entendre sur des pistes de solutions.

Pour notre part, nous avons travaillé depuis quelques années à renforcer les liens entre les principaux intervenants du milieu montréalais pour qu'enfin on se donne une vision claire et partagée des difficultés à surmonter et des défis à relever. En ce sens, la mise sur pied de la table de concertation gravitant autour de la Communauté urbaine de Montréal (CUM) était un premier pas dans la bonne direction. Selon nous, il fallait commencer par le centre, là où la cohésion était la plus «facile» à réaliser. Mais il faudra aller plus loin! Nous aurons l'occasion de revenir là-dessus plus tard. Il est aussi primordial de faire partager au gouvernement du Québec cette vision des défis que nous avons à relever ainsi que des responsabilités qu'il doit avoir à l'égard de Montréal et de sa région.

«Montréal, ville en crise? Montréal, ville d'avenir? Y a-t-il là un paradoxe ou est-ce le signe d'une ville vivant une période charnière de son histoire? D'une ville en équilibre instable sur un passé glorieux, un présent difficile et un avenir incertain? En somme, est-ce une ville connaissant une profonde mutation ou une sorte de déclin?»

«Cela n'est pas sans effet sur la vie de la société montréalaise. Son économie s'en trouve profondément bouleversée de même que sa vie sociale, culturelle et politique.»

«Ce sont des femmes, des hommes et des enfants qui sont atteints, déclassés, exclus, marginalisés par les transformations qui se produisent. On en connaît les conséquences : augmentation de la violence sous toutes ses formes, de la délinquance, des manifestations de racisme, du décrochage scolaire, de l'itinérance, etc. Enfin, un tissu social qui se déchire, qui risque de se retrouver en lambeaux.»

Tels sont les termes que le Conseil central du Montréal métropolitain (CSN) employait pour qualifier la situation de Montréal et pour lancer le débat lors d'un forum sur l'avenir de Montréal, tenu le 1^{er} octobre dernier dans le cadre des fêtes du 350^e anniversaire de Montréal. À notre avis, toutes nos politiques, toutes nos stratégies, toutes nos interventions doivent tenter de trouver une solution aux problèmes cités plus tôt. Adopter des stratégies qui n'auraient pas comme premier objectif la croissance de l'emploi équivaldrait, à notre avis, à un coup d'épée dans l'eau. L'un des problèmes majeurs que nous connaissons est celui de la répartition de la richesse. Et une meilleure répartition de la richesse passe d'abord par l'emploi.

Montréal connaît depuis quelques décennies un problème de désindustrialisation qui a été camouflé par des grands projets de prestige, tels que l'exposition universelle de 1967 ou les Jeux olympiques de 1976. Il faut aussi ajouter que les administrations montréalaises précédentes se sont peu ou pas préoccupées de développement économique et de développement de l'emploi, à long terme, pour la ville et la région montréalaise.

Nous croyons que cette situation a passablement changé. La plupart des intervenants montréalais sont conscients de la situation. Tous comprennent que l'on ne peut plus laisser aller les choses sans risquer une détérioration encore plus grande. Une détérioration qui pourrait nous mener à une situation aussi explosive que dans certaines grandes villes nord-américaines.

DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Il nous faut donc adopter une stratégie de développement qui intègre toutes les composantes de la région et qui favorise sa cohérence, donc ses possibilités de concertation. En ce sens, nous sommes d'accord avec les axes proposés par la CUM et qui ont été présentés à votre groupe de travail récemment.

Une telle stratégie de développement doit s'appuyer sur une revitalisation de la région centrale en améliorant d'abord ses infrastructures d'accueil pour les entreprises, entre autres en lui donnant un réseau routier adéquat pour lui permettre de développer ses parcs industriels de façon maximale. L'objectif visé, c'est de revitaliser le tissu industriel de Montréal. Il faut aussi remettre sur le marché un très grand nombre de terrains industriels qui sont actuellement inutilisés et inutilisables parce que trop contaminés. Nous reviendrons sur ce problème plus loin.

Les corporations de développement économique communautaire

Pour nous, l'action des corporations de développement économique communautaire (CDEC) est très importante parce qu'elle favorise la prise en charge par la population de ses problèmes socio-économiques. Les CDEC peuvent favoriser l'émergence ou la revitalisation d'une industrie locale fort importante pour le développement de l'emploi. Elles demeurent près des populations les plus marginalisées, celles que les grandes structures ont tendance à oublier et à laisser pour compte. Leur action au niveau de l'employabilité et au niveau de la formation professionnelle est, à notre avis, irremplaçable. Aucune structure gouvernementale ou institutionnelle, avec la meilleure volonté du monde, ne peut être aussi efficace, aussi crédible et aussi au fait des difficultés que vit la population d'un quartier.

Les CDEC méritent donc un meilleur financement et un meilleur soutien de la part des gouvernements supérieurs. Elles doivent faire partie intégrante d'une stratégie de développement et non pas être considérées comme un palliatif dans une situation temporaire.

Nous n'oublions pas non plus l'industrie déjà existante, par exemple le secteur du vêtement qui risque d'être fortement ébranlé par le libre échange Canada/États-Unis/Mexique. C'est encore le plus important employeur de la région de Montréal. Pour ne pas disparaître, il

faudra que cette industrie s'adapte rapidement et choisisse des créneaux où elle pourra être concurrentielle sur le plan international.

Nombre d'autres sujets devraient être au centre de nos préoccupations. Nous ne pouvons tous les aborder ici de façon exhaustive. Citons simplement quelques exemples tels que la recherche et le développement, la recherche scientifique, la promotion touristique, l'industrie culturelle, le renforcement de Montréal comme ville internationale, etc. D'autre part, les services gouvernementaux, services de santé et services sociaux, sont parmi les employeurs les plus importants de la région de Montréal. Le gouvernement du Québec doit donc reconnaître que ce secteur joue un rôle moteur dans l'économie de notre région. Toutes ces préoccupations doivent faire partie d'une stratégie d'ensemble en fonction d'un territoire donné.

La responsabilité gouvernementale?

À notre humble avis, la responsabilité de l'adoption des grandes lignes d'une stratégie de développement doit reposer d'abord sur la région concernée. Ce sont les acteurs régionaux qui connaissent le mieux les problèmes vécus et les défis à relever. Les gouvernements supérieurs conservent, bien sûr, leurs responsabilités dans l'adoption des grandes politiques nationales et dans le financement de ces politiques. L'absence de gouvernements régionaux dans le décor politique actuel enlève une grande part de l'autonomie régionale souhaitée. Toutefois, nous n'irons pas plus loin sur ce terrain car nous touchons là un grand débat de société qui ne concerne pas seulement notre région.

Nous pouvons affirmer, cependant, ce que le gouvernement ne doit surtout pas faire : prendre des décisions envers et contre une région sans aucune consultation, comme ce fut le cas pour le déménagement de l'Hôtel-Dieu de Montréal, décisions qui ont pour effet de créer un nouveau pôle de développement sur un territoire, à l'encontre des plans d'aménagement de la Ville de Montréal et de la Communauté urbaine de Montréal.

La formation professionnelle

Toutes les statistiques sont connues en ce qui concerne nos faiblesses sur ce plan. Nous ne les répéterons pas. Voilà un secteur où nous sommes dans la queue du train sur le plan

international. Le développement de la formation professionnelle doit être pour nous la première des priorités. Il sera impossible de développer l'industrie et l'emploi si les travailleuses et les travailleurs ne sont pas préparés à occuper ces nouveaux emplois. Il faut donc investir de toute urgence dans ce secteur, et pas n'importe comment. Il faut d'abord se donner des structures souples, adaptées aux problèmes locaux et régionaux. Nous avons fait la douloureuse expérience des structures rigides, mal adaptées et relevant de plusieurs paliers de responsabilité. Nous ne devons pas refaire les mêmes erreurs. À partir de politiques nationales élaborées exclusivement par Québec, il faut que les structures régionales possèdent suffisamment d'autonomie pour les adapter aux problèmes qui sont vécus sur le terrain, que ce soit au niveau des normes ou de la reconnaissance des acquis, par exemple.

Nous savons que pour un pays, la qualité de la main-d'oeuvre est un des facteurs importants de compétitivité des entreprises de même qu'un facteur d'attraction pour la localisation des entreprises. Il nous faut absolument, à partir d'une politique de main-d'oeuvre adéquate, relever le taux d'activité de la population montréalaise et du Québec en général.

La formation professionnelle, ça commence aussi à l'école par une bonne qualité de formation de base et aussi une certaine forme de promotion de la formation professionnelle.

Malheureusement, ça commence aussi pour plusieurs par l'alphabétisation. Les institutions d'enseignement ont, bien sûr, une responsabilité de premier plan dans ce domaine. Mais il y a aussi les groupes communautaires qui oeuvrent dans le domaine de l'alphabétisation et qui doivent être soutenus. Ce sont les mieux placés pour rejoindre cette population en difficulté car ces groupes travaillent dans les quartiers, près des gens, et connaissent mieux que quiconque les besoins de ces populations marginalisées. Malgré toute leur bonne volonté, les institutions publiques ne sont pas en mesure d'accomplir le travail que ces groupes peuvent faire. Il est donc important qu'ils soient financés, soutenus et, surtout, reconnus.

Il faut aussi noter que nous pouvons agir efficacement à partir des milieux de travail et, pourquoi pas, donner de la formation en milieu de travail.

L'intégration des communautés culturelles

La région de Montréal reçoit sur son territoire la très grande majorité des immigrantes et des immigrants qui arrivent au Québec. Cela n'est pas sans poser un certain nombre de problèmes d'intégration à la société québécoise.

Sans vouloir minimiser l'ensemble des problèmes d'intégration, nous croyons que celui de la langue de travail est fort important. Il faudra trouver des moyens pour aller plus loin dans la francisation des entreprises, particulièrement des petites entreprises de cinquante employé-e-s et moins, pour ainsi favoriser l'apprentissage du français et une meilleure intégration à la communauté majoritaire. Nous avons connu, dans nos syndicats, certaines expériences d'apprentissage du français en milieu de travail. Nous croyons que ces expériences sont enrichissantes et devraient être reprises plus largement.

STRUCTURES POLITIQUES DU TERRITOIRE

Le gouvernement du Québec, particulièrement le ministère des Affaires municipales, semble vouloir amorcer un débat sur les structures politiques du territoire québécois, particulièrement au niveau des municipalités.

Notre organisation syndicale, dans le cadre d'un débat sur le développement régional, se questionne aussi sur les structures politiques du territoire, entre autres sur la nécessité de fusionner des municipalités.

Pour notre part, nous allons essayer de vous transmettre l'état de nos réflexions au moment où on se parle. Notre réflexion porte d'abord sur le fonctionnement démocratique de nos institutions municipales ou, plus précisément, sur le contrôle démocratique par la population. L'aspect économique ne nous est pas étranger non plus.

Prenons un exemple extrême. Si nous réalisons le projet ou le rêve de Jean Drapeau qui se résumait par la proposition «Une île, une ville», quelles nouvelles structures devrions-nous mettre en place pour que les citoyennes et les citoyens s'y retrouvent, pour qu'elles et ils puissent intervenir efficacement face à leur administration municipale? Nous demeurons perplexes et même incrédules devant la nécessité de créer de telles superstructures.

Il faut que le palier municipal demeure près de la population et contrôlable par elle dans la vie de tous les jours.

Nous ne sommes pas certains non plus que, pour la région métropolitaine, les économies d'échelles seraient si importantes qu'il vaille la peine de procéder d'une telle façon. Cela peut s'appliquer aussi à l'ensemble des services, que ce soit le service des incendies, le service de police ou le transport en commun. Il faudrait nous faire la preuve que cela est efficace et souhaitable.

Nous préférons les structures de concertation plus souples, donc plus efficaces à notre avis! Ce sont ici des questions que nous nous posons et nous sommes conscients que c'est un débat de société qui est à faire.

Le territoire de la région de Montréal

Nous savons que votre mandat est de travailler sur un territoire qui a été défini par le projet du gouvernement du Québec que l'on a appelé «le Plan Johnson». Notre organisation l'a déclaré dès le départ : ce territoire est beaucoup trop vaste et manque de cohésion. Nous croyons que ce territoire doit être revu et ramené à des dimensions plus réalistes tournant autour des «axes de structuration» que vous a présentés la CUM.

Dans un territoire un peu plus restreint, il serait possible de créer des structures de concertation qui serviraient à unir et solidariser la région métropolitaine. Cela éviterait sûrement la concurrence néfaste à laquelle se sont livrées les différentes composantes de la région métropolitaine depuis plusieurs années.

ENVIRONNEMENT

Priorité à la consolidation

Du début du siècle dernier jusqu'au milieu du XX^e siècle, Montréal a été le moteur industriel du Canada ainsi que du Midwest américain. Non seulement l'industrie lourde et l'industrie manufacturière furent-elles à la base de la richesse de Montréal mais la situation géo-

graphique particulière de la ville en fit la porte d'entrée par excellence pour l'Amérique du Nord.

Aujourd'hui, la situation est plutôt dramatique : désindustrialisation massive, pertes importantes dans le secteur manufacturier et transfert d'une bonne partie de son secteur pétrochimique ou métallifère vers le centre et l'ouest du Canada ou des États-Unis. Les pertes d'emplois dans ces domaines se chiffrent aujourd'hui à plusieurs milliers et la relance tarde à venir. Pourtant, beaucoup d'efforts ont déjà été faits pour consolider la base industrielle et manufacturière qui demeure encore sur le territoire du Montréal métropolitain mais avec des résultats mitigés.

Plusieurs obstacles empêchent une relance efficace du secteur primaire et du secteur secondaire dans notre région : manque de ressources locales, plus ou moins forte taxation (ce qui est particulièrement vrai pour les zones est et centre de Montréal), pénurie de personnel spécialisé et formé dans ces domaines (voir section sur la formation professionnelle) et surtout manque de fonds pour restaurer les anciens terrains industriels ou manufacturiers. Sur ce dernier point, nous croyons qu'il est urgent d'intervenir.

En effet, les premières zones industrielles de Montréal (est de l'île, anciennes municipalités du sud-ouest, Basse Montérégie) sont dans un état lamentable suite au départ ou à la fermeture de plusieurs industries. Nous avons une quantité importante de terrains qui pourraient être disponibles pour favoriser l'établissement de nouvelles activités industrielles ou manufacturières mais, malheureusement, ces terrains sont, presque en totalité, plus ou moins contaminés et devront faire l'objet d'une restauration avant de pouvoir être réutilisés de nouveau. Or, le type de contamination présente (entre autres des sols de classe A ou B) exige une décontamination qui est très coûteuse, pour ne pas dire prohibitive. Il est très courant de voir des prix variant de 150 \$ à 300 \$ le mètre cube pour une décontamination selon les exigences du MENVIQ.

Alors qu'on sait pertinemment que des terrains récemment dézonés dans les nouveaux parcs industriels peuvent valoir de 10 \$ à 12 \$ le pied carré, il est clair qu'un ajout de 15 \$ à 30 \$ le pied cube pour décontaminer les sols place les vieilles zones industrielles dans l'impossibilité de faire compétition aux nouveaux parcs qui n'ont pas été contaminés par une première vague d'industrialisation.

Fonds de restauration des sols

Nous croyons qu'il est urgent que des sommes soient mises à la disposition des municipalités sous la forme d'un fonds de restauration des sols pour décontaminer ces terrains qui sont actuellement abandonnés ou qui ont fait l'objet d'une faillite ou d'une fermeture, de façon à les rendre aptes à recevoir de nouvelles industries et ce en respectant l'esprit de la Loi 65. Ce fonds doit servir prioritairement à assainir les vieilles zones industrielles du Québec.

Ces sommes doivent provenir du gouvernement sous forme d'aide à la décontamination. Il nous apparaît important que le Québec contribue à la restauration de ces zones maintenant abandonnées ou en voie de consolidation. Il est évident que les municipalités visées n'ont pas les moyens de restaurer la totalité de ces sols contaminés qui, non seulement constituent un obstacle majeur à la consolidation de la base industrielle, mais présentent aussi un risque pour la santé publique lorsque les contaminants migrent d'une zone à une autre.

Nous sommes conscients que les sommes nécessaires sont assez élevées. En effet, selon une évaluation sommaire effectuée il y a quelques années, il faudrait plus de 250 millions de dollars pour effectuer une décontamination des zones industrielles du sud-ouest de Montréal ainsi que des sites où il est le plus urgent d'intervenir dans l'est de Montréal.

Cependant, il pourrait y avoir une solution intermédiaire entre une décontamination telle qu'exigée actuellement par le MENVIQ et celle qui est nécessaire dans un parc à caractère industriel. Il est illogique d'exiger une décontamination permettant une vocation résidentielle dans un site zoné industriel lourd ou même léger. Nous croyons plutôt qu'il faudrait que le MENVIQ révise sa politique et établisse une grille de décontamination des sols en fonction des usages futurs et du zonage actuel. Un terrain où il est établi qu'il n'y a aucune migration de contaminants et qui a été décontaminé de façon à ne plus poser un risque pour la santé humaine ou pour celle des écosystèmes pourrait alors recevoir une nouvelle industrie et ce sans aucun risque pour la population.

Cette approche nous permettrait non seulement de rester compétitifs face aux nouveaux parcs industriels mais la décontamination faite en fonction des usages futurs du site pourrait faciliter la prise en charge de cette restauration par les industries qui sont actuellement en

opération sur des terrains dont les sols sont contaminés, puisque les coûts de restauration seront ainsi beaucoup plus bas que ce qui est actuellement exigé par le MENVIQ.

De plus, le MENVIQ devrait voir à parrainer un projet d'usine mobile de restauration des sols pour permettre ainsi une prise en charge locale du problème et éviter l'installation permanente d'un centre de décontamination thermique dans une région ou une autre. Le NIMBY étant particulièrement fort au Québec face à ce type d'installation, nous croyons qu'il faut favoriser une solution technique mobile et temporaire plutôt qu'un centre permanent. De plus, ont réduit ainsi de façon substantielle les coûts associés au transport de ces sols lors des opérations de décontamination.

TRANSPORT

Désengorger Montréal

Partir des provinces de l'Atlantique pour traverser le Québec vers l'Ontario suppose inévitablement qu'il faut traverser l'île de Montréal d'est en ouest et ce sur toute sa longueur. Peu importe que l'on transporte du bois, du papier ou un chargement de chlore hautement toxique, nous allons inévitablement nous retrouver sur l'autoroute 40 ou sur l'autoroute 20, dépendant de notre destination. Pour ce faire, il nous aura fallu traverser un des multiples ponts ou le tunnel si les matières que nous transportons ne sont pas dangereuses et nous aurons circulé à travers des zones fortement peuplées, sur des routes de plus en plus engorgées, augmentant ainsi les frais de transport, le temps de route et le danger potentiel relié à un accident routier ou à un déversement accidentel.

Depuis que le projet du ministre Côté, alors ministre des Transports, a été présenté en commission parlementaire, des pressions s'exercent pour établir une autoroute de contournement permettant ainsi de rejoindre les routes vers l'ouest tout en évitant de passer par le centre de Montréal si cela n'est pas nécessaire.

Nous avons actuellement le choix entre deux voies : l'autoroute 640, au nord de l'île de Laval ou l'autoroute 30 traversant la couronne sud de Montréal. Le Conseil central du Montréal métropolitain favorise l'autoroute 30 et ce pour plusieurs raisons. Premièrement, cette autoroute est déjà presque complétée car il ne reste que quelques dizaines de kilomètres à faire alors que l'autoroute 640 demandera un investissement beaucoup plus important.

Deuxièmement, le prolongement de l'autoroute 30 nous apparaît moins dangereux sur le plan de l'étalement urbain, à condition que le gouvernement ne permette pas un dézonage agricole important dans la région avoisinant le tracé de l'autoroute 30.

Par contre, si l'autoroute 640 devait être prolongée, nous assisterions alors à un renforcement de l'exode qu'a connu Montréal au profit du nord de Laval (Basses Laurentides). Non seulement Montréal serait-elle encore perdante mais cette fois-ci Laval serait aussi parmi les victimes puisque le parc industriel de Mirabel devient ainsi beaucoup plus attirant que ceux de Laval. Il ne faut pas oublier que nous sommes actuellement dans la deuxième phase de l'étalement urbain et que la couronne nord risque de se vider avant même qu'elle ne soit consolidée.

Le transport en commun

Suite aux coupures imposées aux municipalités l'an dernier, le transport en commun traverse actuellement une crise financière importante. Ainsi, les commissions de transport de Laval et de la rive sud ont augmenté de façon considérable le coût du passage local et régional tout en accusant une baisse d'achalandage assez prononcée. Il est évident que cette situation ne peut se maintenir encore longtemps si nous voulons faire du transport des personnes une priorité. Investir pour favoriser un développement économique d'une région donnée veut aussi dire s'assurer que les travailleuses et travailleurs puissent se déplacer facilement et à bon compte en favorisant le transport en commun. La récession actuelle a laissé plusieurs ménages dans une situation difficile et le choix entre une automobile ou le transport en commun n'est justement plus un choix mais une obligation. C'est donc un des facteurs importants de l'accessibilité au travail puisque le transport en commun est déficient dans plusieurs régions et les coûts de plus en plus prohibitifs.

Dans ce sens, il est primordial que le gouvernement revoie ses politiques fiscales en matière de soutien au transport en commun et réinjecte des sommes importantes non seulement pour le maintien mais aussi pour l'amélioration de l'offre de service tout en assurant un coût abordable pour les usagères et usagers.

Actuellement, nous assistons à une saturation des entrées vers le centre le matin et des sorties le soir. Or, la tendance actuelle est de favoriser le prolongement du métro vers le

nord alors que la partie centrale des lignes traversant le centre-ville est surchargée aux heures de pointe. Il faut absolument utiliser de nouvelles voies d'entrée vers le centre.

Une des solutions est la mise en place de voies réservées pour les autobus. Cette approche est déjà en branle et donne de bons résultats mais ce n'est qu'un moyen limité destiné à réduire le temps du trajet tout en favorisant l'augmentation du nombre de passagers. Nous croyons qu'il faut maintenir cette approche tout en faisant preuve d'imagination pour le futur.

Actuellement, l'île de Montréal est traversée de part en part de voies de chemin de fer dont plusieurs allant vers des points centraux, notamment la gare centrale et la gare Windsor. Mais certaines de ces voies risquent d'être démontées à court terme et les emprises vendues pour un autre usage. Or, avec la possibilité de mettre en place un réseau de VLR (véhicules légers sur rail) dont la technologie est québécoise (Bombardier), il devient important de maintenir ces emprises et d'imposer un moratoire sur le démantèlement des voies existantes. Nous sommes conscients que les sommes nécessaires à l'établissement d'un tel réseau ne sont peut-être pas disponibles actuellement mais elles devront l'être dans un avenir rapproché puisque le besoin s'en fait déjà sentir. Il nous apparaît donc important de maintenir les emprises pour s'assurer que ces VLR pourront rejoindre le centre-ville sans pour autant augmenter la congestion des routes ou du métro.

Nous sommes au courant du projet de CP Rail visant à mettre en place un réseau de trains de banlieue plus complet. Nous sommes d'accord avec ces objectifs; mais comme le projet est actuellement peu connu, nous attendrons pour nous prononcer définitivement. Cependant, il serait important que ce projet puisse être établi de façon telle qu'un réseau de VLR puisse être complémentaire à ce réseau de trains. Il faut aussi prendre en ligne de compte le fait qu'un réseau de VLR est beaucoup moins dispendieux que le train et que les ateliers d'entretien du métro pourraient aussi assurer l'entretien des VLR.

De plus, il est très important de planifier des stationnements incitatifs près des futures gares ou des futurs terminus de ce réseau pour éviter l'engorgement des routes par les voitures traversant la ville vers le centre. Un stationnement incitatif situé dans Montréal ne fait que déplacer le problème; il faut s'assurer que les usagers des trains de banlieue ou des futurs VLR puissent laisser leurs automobiles sans problème près des gares. Il va sans dire que le tarif devra être concurrentiel pour encourager l'utilisation de tels stationnements. Il ne faut pas non plus négliger les problèmes environnementaux importants qui sont causés en

milieu urbain par l'automobile (par exemple, 93% du gaz carbonique produit artificiellement). Mettre la priorité sur le transport en commun et la recherche de carburants moins polluants doit donc faire partie des solutions environnementales pour les grands centres urbains comme Montréal.

Le transport maritime

Bien que très conscients du fait que le port de Montréal soit sous juridiction fédérale, nous aimerions exprimer quelques craintes dans cette présentation.

Comme on le sait, une commission d'évaluation environnementale conjointe examine actuellement le projet d'expansion du port de Montréal et devra se pencher sur la localisation de cette expansion. Or, il est évident, à la lecture des documents déjà produits, que le site de Contrecoeur est de loin le plus favorisé. Cependant, nous éprouvons certaines appréhensions face à ce site.

Le trafic maritime a toujours été le moteur de l'économie de Montréal et y contribue encore aujourd'hui pour beaucoup. Nous croyons qu'il faut plutôt privilégier la consolidation des sites existants, particulièrement les quais désaffectés ou sous-utilisés de Montréal-Est (Texaco, entre autres), plutôt que d'étendre vers la Montérégie certaines activités qui doivent rester sur l'île de Montréal. Nous ne voulons pas intervenir dans le processus normal d'une commission mais il est certain que le gouvernement du Québec a son mot à dire sur la localisation de certaines activités du port et nous croyons que la consolidation des activités économiques de l'est de Montréal passe par une utilisation maximale de ses terrains, y compris ceux sous la juridiction du port.

LOGEMENT

Le mouvement syndical s'est toujours intéressé aux problèmes reliés au logement. Nous militons depuis longtemps pour que toutes et tous puissent se loger adéquatement selon la formule de leur choix. Bien sûr, en raison de la conjoncture sociale et économique, nous avons fait porter nos efforts prioritairement sur le logement social.

Le Conseil central du Montréal métropolitain a d'excellentes raisons de s'intéresser à cette question puisque sur son territoire, une forte majorité de la population est locataire. La situation des locataires dans la région de Montréal s'est détériorée au cours de la dernière décennie. À Montréal, plus de 35% des locataires consacrent plus de 30% de leurs revenus au logement; à Longueuil, on parle de 18% des locataires dont plus de 30% des revenus sont consacrés au logement et la situation est similaire à Laval. Deux facteurs expliquent cette situation d'appauvrissement des locataires : les revenus n'ont pas augmenté aussi vite que l'inflation alors que les loyers ont augmenté plus vite que la hausse moyenne des prix.

Portrait du logement

La qualité des logements laisse à désirer dans plusieurs quartiers de Montréal et dans ses banlieues. Des rénovations majeures devraient être effectuées dans l'ensemble des logements mais, la plupart du temps, les rénovations entreprises par les propriétaires le sont dans un but de spéculation, ce qui amène les locataires à se reloger dans des logements encore plus désuets car ils ne peuvent assumer l'augmentation de loyer dans un logement rénové.

Logement social

La construction dans le secteur du logement social est en voie de disparition. Pourtant, les besoins n'ont jamais été aussi criants. Les gouvernements se désengagent à tous les niveaux, à preuve le dernier budget du gouvernement fédéral qui annonçait son retrait du financement des coopératives d'habitation. Cette décision est lourde de conséquences pour celles et ceux qui avaient opté pour la formation d'une coopérative d'habitation et pour qui cette option représentait une solution respectable afin de vivre dans un logement de qualité et à un coût abordable.

Au cours des dernières années, la construction d'habitations à loyer modique est devenue inexistante dans la région de Montréal alors que le besoin ne cesse de s'accroître, surtout depuis la récession de 1990 qui n'en finit plus. Actuellement, les délais d'attente pour un logement dans une habitation à loyer modique sont de plus de deux ans.

Nous croyons que la création d'un important secteur de logement social (coopératives d'habitation et habitations à loyer modique) serait en mesure de concurrencer le secteur privé traditionnel et d'influencer le marché du logement. Ce type de logement présente de nombreux avantages : retrait des logements du marché spéculatif, logements de qualité à prix modique, prise en main par les occupantes et occupants.

Politique d'accès à la propriété ou politique d'accès au logement?

Les gouvernements ont financé plusieurs programmes d'aide afin de favoriser l'accès à la propriété. Nous pouvons constater aujourd'hui que ces divers programmes ont surtout profité à la classe moyenne en raison des critères d'admissibilité. L'exode de la classe moyenne vers la banlieue n'est pas étrangère à ces politiques gouvernementales. En effet, une proportion importante de la population montréalaise qui pouvait se prévaloir de tels programmes a choisi d'acquérir une propriété unifamiliale dans des municipalités qui couronnent l'île de Montréal.

On constate d'autre part que dans plusieurs quartiers de Montréal, la situation du logement ne cesse de se dégrader, faute d'une politique gouvernementale d'accès au logement. Nous ne pouvons donc faire autrement que réclamer une véritable politique d'accès au logement, et ce pour l'ensemble du Québec.

Centre-ville de Montréal

La Ville de Montréal annonçait la semaine dernière qu'elle veut revitaliser son centre-ville en favorisant l'habitation et en introduisant des mesures pour augmenter la qualité de vie du centre, par exemple la fermeture de la rue Sainte-Catherine les fins de semaine.

Nous croyons que toute nouvelle politique visant à développer le logement dans le centre-ville devra tenir compte de la mixité des besoins de la population. Il est primordial que l'ensemble de la population y ait accès, par exemple les personnes âgées pour qui les services du centre-ville sont plus que jamais essentiels.

Moratoire sur la conversion des immeubles locatifs en copropriétés

Le Conseil central du Montréal métropolitain s'oppose encore à la levée du moratoire sur la conversion des immeubles locatifs en copropriétés. En effet, la levée de ce moratoire est impensable en l'absence d'une véritable politique d'accès au logement pour toutes et tous. Toutefois, nous croyons qu'un bilan doit être fait dans un proche avenir afin d'analyser les effets de ce moratoire. À partir des résultats, il sera plus facile d'élaborer une politique de logement qui réponde aux besoins de la population.

En résumé, les politiques à la pièce adoptées au cours de ces dernières années n'ont fait qu'accroître les inégalités, surtout dans la grande région de Montréal.

C'est pourquoi le Conseil central du Montréal métropolitain (CSN) revendique toujours auprès du gouvernement une politique nationale d'accès au logement pour toutes et tous, une politique qui tienne compte de la capacité de payer de la population, car le droit au logement est un droit fondamental.

CONCLUSION

Ce que nous venons de vous présenter, ce sont des réflexions, parfois des interrogations, sur des sujets qui nous préoccupent en tant qu'organisation syndicale qui a toujours démontré un intérêt soutenu pour le développement de la région montréalaise.

Nous espérons avoir l'occasion de présenter un document plus complet, avec une vision plus précise, dans la suite de vos travaux.

* * *