

**Avis
à l'occasion des consultations publiques
sur le
Plan d'urbanisme de Montréal**

**présenté à
l'Office de consultation publique de Montréal**

**par le
Conseil central du Montréal métropolitain (CSN)**

Juin 2004

Table des matières

Introduction	3
Avis	4
Conclusion	7

Introduction

Le Conseil central du Montréal métropolitain (CSN), présent dans la vie montréalaise depuis le 20 février 1920, est le porte-parole régional de la Confédération des syndicats nationaux (CSN).

Il regroupe 575 syndicats affiliés à la CSN à Montréal, à Laval, au Nunavik et à la Baie James. Il représente plus de 85 000 travailleuses et travailleurs oeuvrant dans tous les secteurs d'activité et répartis dans quelque 1200 lieux de travail.

Dans ses rangs, des femmes et des hommes travaillent aussi bien dans les établissements du réseau de la santé et des services sociaux que dans les institutions scolaires, les manufactures, les usines, les commerces, les bureaux, les ateliers, les médias, les organismes gouvernementaux ainsi que dans le secteur de la construction.

Ils appartiennent à tous les groupes d'âge et proviennent de partout dans le monde : on y retrouve des Montréalaises et des Montréalais natifs de Montréal ou des différentes régions du Québec mais également des personnes provenant d'à peu près partout dans le monde. En termes de composition, notre membership reflète bien la réalité socioculturelle de Montréal. En effet, nous comptons dans nos rangs près de 20 000 affiliés provenant de pas moins d'une trentaine de communautés ethnoculturelles autres que québécoise francophone de souche.

Le conseil central est impliqué depuis plusieurs années dans le développement local et régional.

Le conseil central est très heureux de pouvoir participer à cette consultation publique sur le Plan d'urbanisme de Montréal.

Transport et protection de l'environnement : des enjeux cruciaux

Le Conseil central du Montréal métropolitain (CSN) s'intéresse aux questions du transport et de la protection de l'environnement depuis plusieurs années. Les membres du conseil central considèrent ces questions cruciales puisqu'elles sont au cœur de leur vie quotidienne et constituent en quelque sorte l'héritage qu'ils légueront à leurs enfants et petits-enfants.

D'abord, le conseil central se réjouit du fait que la Ville de Montréal ait produit ce Plan d'urbanisme et qu'il soit soumis à la consultation du public. Nous sommes en accord avec plusieurs points et constats dont : un environnement sain (chapitre 2.7, actions 18 à 21) ; faciliter les déplacements entre les différents secteurs de la ville en établissant de nouvelles dessertes de transport collectif (action 3.1) ; soutenir une urbanisation favorisant l'utilisation du transport collectif (action 3.2) ; assurer la desserte aux secteurs d'activité et l'accès aux infrastructures de transport collectif en complétant le réseau pan-montréalais de voies cyclables (action 3.4) ; favoriser la mise en valeur du territoire ainsi que l'utilisation du transport collectif et du vélo en agissant sur l'offre du stationnement (action 3.5).

Le présent avis se concentrera principalement sur la question du transport.

Contre la privatisation

Les récentes expériences de privatisation et de partenariat public-privé dans le monde se sont avérées, dans la plupart des cas, des échecs. Les derniers essais au Québec n'ont pas, eux non plus, faits leurs preuves, au contraire. Est-il nécessaire de rappeler que les services de transport en commun des grandes villes québécoises étaient, à l'origine, la propriété d'entreprises privées ? La course aux profits immédiats l'emportait alors sur le bien général. Les autorités de l'époque ont vite compris que pour dispenser à la population un service de qualité, il fallait nécessairement « municipaliser » le transport en commun – l'entreprise privée ayant tendance à ne desservir que les secteurs urbains les plus profitables. Pour mettre en place un réseau de transport mieux intégré, c'est-à-dire pour étendre le service et assurer une tarification unique et des parcours harmonisés, la Montreal Tramways Company a dû être remplacée par la Commission de Transport de Montréal (aujourd'hui, la STM) et la Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec a dû acquérir plusieurs petites entreprises privées

souvent mal gérées et offrant des conditions de travail inadéquates à leurs employé-es.

Seule la « municipalisation » a pu contrer la désorganisation et la détérioration des réseaux de transport en commun et ainsi développer ces derniers de façon intégrée, suivant des standards de qualité et des normes élevées de sécurité. Il nous apparaîtrait hasardeux aujourd'hui de confier à l'entreprise privée de nouveaux services de transport en commun ou lui abandonner un patrimoine qu'elle s'empresserait d'exploiter à son profit exclusif et dont elle se départirait après usage en se tournant vers l'État. Les coûts de rachat et de modernisation des réseaux seraient alors trop élevés pour la société québécoise.¹

En conséquence, nous nous opposons à :

l'utilisation de la concurrence et de la sous-traitance au sein même des sociétés publiques de transport en commun ;

toute forme de collaboration des sociétés publiques de transport avec le secteur privé au-delà de contrats d'assistance technique (consultation) de courtes durées avec transfert de connaissances ;

l'utilisation de méthodes d'augmentation de la productivité des sociétés de transport qui ne s'appuient pas sur une logique de service public et qui ne respectent pas les conditions de travail des travailleuses et des travailleurs du secteur.

Pour un virage en faveur du transport en commun

Malgré que la Ville de Montréal soit sensible au respect des engagements du protocole de Kyoto, aux problèmes liés au réchauffement climatique et aux nombreuses périodes de smog sur la ville, elle ne se donne pourtant aucun objectif de réduction de l'utilisation de l'automobile. Nous sommes d'avis qu'il faut inverser l'ordre de priorité qui prévaut actuellement entre les divers modes de transport et s'assurer que le

¹Richard Lanthier (Service des relations du travail (CSN)) « Les grands enjeux de la marchandisation et de la privatisation des activités des sociétés publiques de transport en commun ».

transport en commun devienne prédominant d'ici une vingtaine d'années dans la région métropolitaine. Nous proposons d'établir entre les différents modes de transport la hiérarchie suivante : transport en commun, transports alternatifs, camionnage et transport par automobile.

Pour réaliser cet objectif, il faut fixer des cibles précises d'augmentation de l'usage du transport en commun et de réduction de l'utilisation de l'automobile.

Prolongement de l'autoroute 25

Concernant le prolongement de l'autoroute 25, nous croyons, comme le CRE de Montréal, que la Ville de Montréal doit s'y opposer car cela entraînera le développement accéléré de l'Est de Laval et des villes de la couronne nord-est au détriment de la consolidation des quartiers sur l'île de Montréal (faible prix des terrains, plus grande disponibilité, moins de contraintes reliées aux sols contaminés).

La rue Notre-Dame

Nous nous opposons également à la transformation de la rue Notre-Dame en autoroute. Le projet doit intégrer des objectifs de réduction de l'utilisation de l'automobile et ne doit pas être l'occasion d'accroître la capacité routière. Il faut plutôt améliorer l'offre de transport en commun et consolider les quartiers traversés.

Le transport des marchandises

Nous croyons que certaines activités génératrices de déplacements de véhicules lourds n'ayant pas pour origine ou destination l'île de Montréal devraient être relocalisées à l'extérieur de l'île pour éviter tous déplacements inutiles pour l'économie de Montréal.

De plus, les centres générateurs de déplacements de marchandises dangereuses devraient être localisés dans des secteurs réduisant les risques et les impacts de leurs activités pour la population montréalaise.

Autres dossiers

Les matières résiduelles

Le Plan d'urbanisme n'aborde pas la question des matières résiduelles. Pourtant, elles devraient faire partie intégrante du plan puisqu'elles ont un impact majeur sur l'environnement et la qualité de vie de la population. Il faut déterminer les lieux potentiels de transbordement, d'enfouissement et de compostage sur le territoire de Montréal ; consolider les éco-centres existants et prévoir des lieux pour en installer de nouveaux afin d'assurer un service de proximité pour les Montréalais ; et finalement, s'assurer du recyclage des matériaux de démolition et des résidus de construction.

Les moyens de transport alternatifs

Le transport en commun n'est pas la seule voie à privilégier afin d'assurer la diminution des gaz à effet de serre (GES) liés à l'utilisation de l'automobile. Il faut également assurer des mesures préférentielles - des stationnements réservés et des voies réservées - pour les modes de transport durable tels le covoiturage, l'autopartage (Communauto), l'utilisation de véhicules écologiques hybrides ou électriques.

Conclusion

Bref, le Conseil central du Montréal métropolitain (CSN) considère que la question du transport en commun, géré par la municipalité, de façon responsable et pour un développement durable est le point à prioriser. Il reste beaucoup de travail à faire et il faut se donner des outils concrets et réalistes.