

Mémoire déposé à l'Office de consultation publique de Montréal

Dans le cadre de la consultation du Plan d'urbanisme et de mobilité 2050

Par le Conseil central du Montréal métropolitain–CSN

19 septembre 2024

1601, avenue De Lorimier Montréal (Québec) H2K 4M5 Tél. : 514 598-2021 www.ccmm-csn.qc.ca

Mémoire déposé à l'Office de consultation publique de Montréal

Dans le cadre de la consultation du Plan d'urbanisme et de mobilité 2050

Recommandations générales

INTRODUCTION

Organisation affiliée à la Confédération des syndicats nationaux (CSN), le Conseil central du Montréal métropolitain–CSN (CCMM–CSN) regroupe plus de 110 000 travailleuses et travailleurs, répartis au sein de plus de 400 syndicats affiliés à la CSN sur le territoire des régions administratives de Montréal, de Laval, du Nunavik et de Eeyou Istchee Baie-James.

Le CCMM–CSN compte dans ses rangs des femmes et des hommes qui travaillent dans tous les secteurs d'emplois, tant des secteurs publics que privé, notamment dans le réseau de la santé et des services sociaux, dans le réseau de l'éducation, des CPE aux universités, dans l'industrie manufacturière, les commerces, les bureaux, les médias, la culture, les organismes gouvernementaux, ainsi que dans le secteur de la construction.

Il a pour mandat, entre autres, d'appuyer les luttes des membres de ses syndicats affiliés pour de meilleures conditions de travail, mais aussi celui de les représenter sur des enjeux sociaux et politiques, qui les touchent comme citoyennes et citoyens. Le CCMM–CSN lutte pour une société plus solidaire, plus démocratique, plus juste et plus respectueuse de l'environnement. Le CCMM–CSN considère que, de manière générale, les enjeux en matière d'urbanisme et de mobilité ne doivent pas être pris isolément les uns des autres, mais plutôt être réfléchis de manière globale, en tenant compte de l'ensemble de l'écosystème métropolitain. Ainsi, le PUM2050 doit répondre aux besoins des citoyennes et citoyens, tout en permettant de réduire l'empreinte écologique de la Ville de façon significative, dans une perspective de justice sociale. Aussi, il est important que le PUM2050 s'accorde avec le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD). Montréal se doit d'être la locomotive pour mettre en place des mesures qui vont s'articuler avec les autres acteurs et actrices de la CMM. Les enjeux abordés par le PUM préoccupent les membres que nous représentons. C'est dans cette perspective que nous souhaitons partager notre réflexion sur le Plan d'urbanisme et de mobilité 2050.

La Ville de Montréal ne peut laisser personne derrière

Le conseil central tient à saluer l'intégration d'une analyse différenciée selon les sexes dans une perspective intersectionnelle (ADS+) comme mentionné dans l'orientation 1. Le CCMM–CSN maintient que cette analyse devrait être ancrée dans les façons de faire de la Ville et que l'ADS+ devienne une notion transversale à tous les enjeux. Par exemple, l'objectif 5.1 [1], vise à réduire l'espace réservé à la circulation automobile. Nous appuyons cet objectif. Toutefois, nous pensons

que l'on doit réfléchir à sa mise en œuvre en n'oubliant pas les besoins des personnes à mobilité réduite, entre autres, celles qui utilisent le transport adapté.

Le PUM2050 doit mettre la population à contribution

La réussite de la mise en œuvre du PUM2050 est étroitement liée à l'adhésion de la population de Montréal. La ville de Montréal se doit de mettre tous les efforts nécessaires dans la concertation, la sensibilisation, l'éducation et bien sûr, l'accompagnement des populations. L'une des façons de faciliter l'adhésion serait que les cibles à atteindre soient concrètes, simples et surtout, mesurables. En ce sens, il est aussi primordial de faciliter les processus démocratiques et faire en sorte que la population sente qu'elle a un réel contrôle sur le développement de la ville. L'horizon 2050 peut paraître très distant. Nous pensons qu'il serait important que le PUM se dote aussi de plusieurs cibles intermédiaires qui permettront de mieux constater et mesurer les progrès accomplis.

Les organisations de la société civile peuvent elles aussi jouer un rôle majeur dans l'adhésion des Montréalaises et Montréalais. Une des préoccupations que nous portons est de faire en sorte que la Ville s'assure qu'il n'y ait pas de disparités ou d'iniquités entre les arrondissements et les populations qui y habitent. La création d'un sentiment d'injustice pourrait menacer l'adhésion au plan ainsi que sa mise en œuvre.

Le conseil central tient aussi à saluer la volonté de mettre en valeur le riche héritage autochtone de la métropole dans le PUM2050. Il s'agit d'ailleurs d'une excellente occasion de s'assurer que les Premiers Peuples soient partie prenante de la vision proposée dans le projet.

Transition juste

Un point important pour nous, mais qui nous apparaît peu présent dans le PUM2050, est la place accordée aux travailleuses et des travailleurs dans l'analyse et la mise en œuvre de celui-ci, dans une perspective de transition juste. Ce concept, développé par les organisations syndicales, est de plus en plus repris dans les démarches de transition écologique de tout ordre. Le Centre pour la transition juste de la Confédération syndicale internationale souligne qu'une transition juste assure l'avenir et la subsistance des travailleuses et travailleurs et de leurs communautés lors de la transition vers une économie à faible émission de carbone. Elle repose sur le dialogue social entre les travailleuses et travailleurs et leurs syndicats, les employeurs et le gouvernement et sur la consultation des communautés et de la société civile. Elle vise également à ce que personne ne soit oublié dans le cadre de la nécessaire transition écologique, particulièrement les travailleuses et les travailleurs dont les emplois risquent d'être affectés dans le processus.

Les travailleuses et les travailleurs doivent pouvoir participer à l'identification des problèmes. Les personnes sur le terrain sont les plus à même d'apporter des solutions et de contribuer à la mise en place des mesures. Elles doivent être au cœur de la démarche du début à la fin. Par exemple, dans l'objectif 10.3 [2], il serait plus que pertinent de mettre à contribution les travailleuses et travailleurs de la Société de transport de Montréal, qui ont une expertise indéniable et qui devront s'occuper de l'entretien des véhicules. Même chose pour l'objectif 10.4 : les camionneuses et les camionneurs devraient être impliqués dans le processus de planification.

Dans un autre ordre d'idée, il faut tenir compte du fait que ce ne sont pas toutes les travailleuses et les travailleurs qui font du 9 à 5. Les quarts de travail débutent à n'importe quelle heure de la journée. À cet égard, nous trouvons intéressant que le PUM intègre dans l'objectif 4.2 [3] le développement d'une offre de transport collectif adaptée aux horaires atypiques de la main-d'œuvre.

Pression sur les gouvernements et partenaires

Le PUM2050 est somme toute ambitieux : il sera primordial pour la Ville de Montréal de travailler en amont avec les autres mairesses et maires de la CMM, le gouvernement provincial, le gouvernement fédéral et les divers partenaires susceptibles d'en assurer le succès, y compris les organisations syndicales.

À nos yeux, il apparaît évident que la Ville de Montréal n'aura d'autre choix que d'aller chercher des revenus supplémentaires, notamment par des mesures d'écofiscalité. Des encadrements réglementaires devront être mis en place. Par exemple : la Ville devrait exiger que Québec investisse dans les transports collectifs publics l'équivalent des sommes prévues pour la construction et l'entretien d'infrastructures routières.

Isolée, la Ville de Montréal n'arrivera pas à grand-chose. Elle n'aura pas d'autre choix que de mettre la pression nécessaire sur les différents paliers de gouvernement afin d'obtenir les financements nécessaires pour la mise en œuvre du PUM2050. Pour ce faire, nous pensons qu'il serait pertinent de créer des alliances avec les organisations de la société civile qui portent des revendications similaires.

Orientation 1. Accélérer le développement et la consolidation de réseaux actifs et collectifs accessibles et de qualité

Pour les objectifs 1.5 [4], 1,6 [5], lorsque l'on dit qu'il faut orienter « (...) le développement en fonction des besoins avérés et projetés, identifiés grâce aux données partagées avec les partenaires en mobilité. », la Ville de Montréal se doit d'appliquer le principe du bon mode de transport au bon endroit. Il ne sert à rien de créer une ligne d'autobus, si celle-ci ne répond pas aux besoins de la population locale.

Il faut prendre en compte la société civile : personnes usagères, groupes de citoyennes et citoyens, syndicats qui œuvrent dans le transport et la mobilité, mais également la population en général pour faire les modifications nécessaires. À chaque étape du développement, il est essentiel de répondre aux besoins réels.

Le développement de l'offre de transport en commun doit être pensé non seulement dans une perspective d'assurer une mobilité qui réduit les émissions de GES, mais aussi dans une perspective d'équité sociale. Il n'est pas normal que des pans complets du territoire soient mal ou peu desservis par du transport en commun. Les membres que nous représentons nous en font régulièrement la remarque. Cette situation fait en sorte que plusieurs doivent se résigner à utiliser l'automobile comme moyen de transport malgré leur volonté d'effectuer un transfert modal vers le transport collectif.

Aussi, pour le Conseil central du Montréal métropolitain–CSN, l'utilisation des transports collectifs devrait être gratuite pour toute la population. En ce sens, nous pensons que le transport collectif doit être 100 % public. Il s'agit d'un service offert à la collectivité par la collectivité, et non d'un moyen visant l'enrichissement d'intérêts privés. L'exemple du REM le démontre bien : les intérêts financiers ont fini par prendre le dessus sur les besoins réels de la population et par cannibaliser les services déjà existants. Garder le transport collectif sous contrôle public permettrait d'éviter ce type d'écueil.

En terminant, nous pensons qu'il faut améliorer la coordination en matière de planification du développement du transport, notamment en ce qui a trait à l'offre de transport entre les municipalités. Il faut parvenir à faire en sorte que l'offre puisse répondre aux besoins des citoyennes et citoyens, tout en permettant de réduire l'empreinte écologique des municipalités.

Orientation 3. Bâtir les conditions d'une abordabilité pérenne et d'une qualité de l'habitation

Le PUM 2050 ne serait pas complet sans aborder la crise actuelle du logement. Outre le transport, un des enjeux qui interpelle le plus nos membres est certes l'accès à un logement décent, dont le coût leur permettrait de répondre à l'ensemble de leurs besoins de base. Plusieurs de nos membres ont de bas salaires et le coût actuel des logements libres leur rend le droit à l'habitation complètement inaccessible. D'autres ont de meilleurs revenus, mais ne réussissent pas à payer les coûts entraînés par des habitations pourtant qualifiées d'abordables. Il y a péril en la demeure, c'est le cas de le dire !

Les objectifs 3.1, 3.2, 3.3 et 3.4 du PUM nous apparaissent fondamentaux. Aussi, il est plus qu'urgent d'augmenter significativement le nombre de logements sociaux et de logements hors marché, notamment en accélérant la construction de ceux-ci et, aussi, en socialisant des logements existants dont le loyer est abordable. Cette dernière mesure permettrait, entre autres, de mettre un frein aux rénovictions et de pérenniser un loyer d'un coût raisonnable. Comment y arriver ? Le nombre de logements nécessaires à construire sur une période de 25 ans pour atteindre les cibles exigera des investissements colossaux que la Ville ne pourra assumer seule. Les gouvernements fédéral et provincial devront prendre leurs responsabilités et allonger les milliards de dollars nécessaires pour que la population puisse bénéficier d'un droit fondamental, celui de disposer d'un toit sur la tête, décent et dont le coût permettra de répondre à l'ensemble des besoins de base des ménages. Encore là, nous croyons que ces revendications auprès des gouvernements devront se faire dans le cadre d'alliance avec les organisations de la société civile.

Orientation 6. Renforcer l'offre et l'accès des lieux de la vie collective comme soutien à l'équité et à la vie de quartier et l'orientation

Orientation 8. Accroître la place de la nature et de la biodiversité urbaine.

Les orientations 6 et 8 sont cohérentes avec les déclarations de la Ville de Montréal lors de la COP15 portant sur la biodiversité. Il faut que la Ville passe de la parole aux actes, et ce rapidement. Plusieurs objectifs sont

intéressants, dont celui qui vise à analyser les besoins des populations locales pour la mise en place d'endroits publics.

Dans l'objectif 8.3 [6], il est intéressant de vouloir augmenter la présence d'arbres et de vouloir diversifier les espèces présentes sur le territoire, mais cela ne sert à rien si nous détruisons des milieux naturels déjà matures. Par exemple, il y a en ce moment trois sites qui sont menacés : le Technoparc à proximité de l'aéroport de Montréal, la forêt Fairview, adjacente au centre commercial Fairview à Pointe-Claire ainsi que les boisés dans le quadrilatère Viau-Dickson-Hochelaga-Notre-Dame dans Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, pour ne prendre que ces exemples.

Ces trois endroits menacés se trouvent sur des terrains n'appartenant pas à la Ville de Montréal, mais dont la destruction aura de graves conséquences sur la population. Pour le bien-être des citoyennes et des citoyens, la Ville doit se dresser contre les grands propriétaires institutionnels et corporatifs qui menacent ces espaces. Le Conseil central du Montréal métropolitain-CSN accueille favorablement l'idée que la ville acquière ou conclue des ententes de protection pour des terrains stratégiques contenus dans l'objectif 8.1 [7]

Conclusion

En conclusion, la justice sociale et la transition juste sont deux concepts qui ont guidé notre analyse du PUM2050. Les mesures qui découleront des objectifs du PUM2050 doivent viser à répondre aux besoins de la population tout en permettant d'atteindre les cibles de réduction des gaz à effet de serre, de protection de la biodiversité et de l'environnement de manière générale. Nous devons avouer que nous aurions eu besoin d'un peu plus de temps pour parfaire notre analyse. Cependant, dans l'ensemble, nous considérons que le PUM2050 comporte un grand nombre d'objectifs très porteurs pour l'avenir de Montréal. Pour parvenir à les atteindre et pour répondre aux besoins réels et urgents de la population, la Ville de Montréal devra démontrer un solide courage politique ainsi qu'une ouverture face aux luttes des organisations de la société civile qui luttent pour une société plus juste et respectueuse de l'environnement.

[\[1\]](#) **Objectif 5.1 Soutenir l'augmentation des bénéfices collectifs par la réduction de la place de l'automobile**

[\[2\]](#) Objectif 1.4 Promouvoir un accès équitable aux réseaux de transport collectif pour l'ensemble de la population

[\[3\]](#) Objectif 4.2 Améliorer l'accessibilité, l'attrait et l'intégration urbaine des secteurs à caractère industriel

[\[4\]](#) Objectif 1,5 Concourir à l'amélioration de la performance des réseaux et de l'expérience de déplacement en transport collectif

[\[5\]](#) Objectif 1.6 Soutenir un développement judicieux et rapide du réseau de transport collectif structurant

[\[6\]](#) Objectif 8.3 Rehausser la biodiversité urbaine et améliorer la résilience des milieux urbanisés

[\[7\]](#) Objectif 8.1 Contribuer de manière importante à l'atteinte de la cible de 10 % du territoire terrestre protégé de l'agglomération de Montréal.