

**Mémoire déposé
par le
Conseil central du Montréal métropolitain–CSN
à la Communauté métropolitaine de Montréal**

**dans le cadre de la consultation du
Projet de plan métropolitain d'aménagement et de développement révisé
(PPMADR)**

8 novembre 2024

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

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 publics que privés, 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 de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Ainsi, le Projet de plan métropolitain d'aménagement et de développement révisé (PPMADR) doit répondre aux besoins des citoyennes et citoyens, tout en permettant de réduire l'empreinte écologique des villes sur le territoire de la CMM de façon significative, dans une perspective de justice sociale. Aussi, il est important que le PPMADR s'accorde avec le PUM2050. Les enjeux abordés par le PPMADR préoccupent les membres que nous représentons. C'est dans cette perspective que nous souhaitons partager notre point de vue.

La CMM ne peut laisser personne derrière

Le Conseil central tient à souligner qu'une intégration d'une analyse différenciée selon les sexes dans une perspective intersectionnelle (ADS+) est essentielle. Le CCMM-CSN maintient que cette analyse devrait être ancrée dans les façons de faire des villes et que l'ADS+ doit devenir une notion transversale à tous les enjeux. Nous pensons que l'on doit réfléchir à la mise en œuvre du PPMADR en n'oubliant pas les besoins des personnes à mobilité réduite, entre autres, celles qui utilisent le transport adapté.

Le PPMADR doit mettre la population à contribution

La réussite de la mise en œuvre du PPMADR est étroitement liée à l'adhésion des populations concernées. Les villes sur le territoire de la CMM se doivent 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 des villes. Nous pensons qu'il serait important que le PPMADR se dote aussi de plusieurs cibles intermédiaires qui permettront de mieux constater et mesurer les progrès accomplis au fil de son déploiement.

Les organisations de la société civile peuvent elles aussi jouer un rôle majeur dans l'adhésion des populations. Une des préoccupations que nous portons est de faire en sorte que les villes s'assurent qu'il n'y ait pas de disparités ou d'iniquités entre les villes 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.

Transition juste

Un point important pour nous est la place accordée aux travailleuses et des travailleurs dans l'analyse et la mise en œuvre du PPMADR, 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 tous ordres. 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 personnes 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 les enjeux touchant les transports en commun, 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.

Dans un autre ordre d'idées, 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 croyons qu'il est primordial que le développement d'une offre de transport collectif soit adapté aux horaires atypiques de la main-d'œuvre.

Pression sur les gouvernements et partenaires

Il sera nécessaire pour les villes de travailler en amont avec le gouvernement provincial, le gouvernement fédéral et les divers partenaires susceptibles d'assurer le succès du PPMADR, y compris les organisations syndicales. À nos yeux, il paraît évident que la CMM 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 CMM 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, chaque ville n'arrivera pas à grand-chose. Les villes n'auront 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 PPMADR. 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.

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

Les villes de la CMM se doivent 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 : non seulement les personnes usagères, les groupes citoyens et les 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 et concrets des utilisatrices et utilisateurs : c'est la seule manière de faire en sorte qu'ils adhèrent au PPMADR.

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 peu ou mal desservis par le transport en commun. Les membres que nous représentons 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. 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 réponde aux besoins des citoyennes et citoyens, tout en permettant de réduire l'empreinte écologique des municipalités.

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

Le PPMADR ne serait pas complet s'il n'abordait pas l'actuelle crise du logement. Outre le transport, un des enjeux qui interpellent le plus nos membres est certes l'accès à un logement décent, dont le coût leur permet de répondre à l'ensemble de leurs besoins de base. Plusieurs de nos membres ont de bas salaires si bien que le coût actuel des logements libres porte atteinte à leur 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 !

Le plus urgent est 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 rénos-éviictions 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 les villes ne pourront assumer seules. Les gouvernements fédéral et provincial devront prendre leurs responsabilités et allonger les milliards de dollars nécessaires pour que la population puisse jouir pleinement de l'un de leurs droits fondamentaux, celui de disposer d'un toit sur la tête. Encore là, nous croyons que ces revendications auprès des gouvernements devront se faire dans le cadre d'alliances avec les organisations de la société civile.

Conclusion

En conclusion, la justice sociale et la transition juste sont deux concepts qui doivent guider l'analyse et les actions. Les mesures qui découleront des objectifs du PPMADR doivent 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. En complément de ce court mémoire, nous vous invitons à consulter le mémoire que nous avons déposé dans le cadre de la consultation du PMAD en 2011 : https://www.ccm-m-csn.qc.ca/wp-content/uploads/2017/07/2011-10_memoire-pmad.pdf

Pour parvenir à atteindre ses cibles et pour répondre aux besoins réels et urgents de la population, la CMM devra démontrer un solide courage politique ainsi qu'une ouverture aux luttes des organisations de la société civile pour une société plus juste et respectueuse de l'environnement.