

Mémoire

Du Conseil central du Montréal métropolitain–CSN
(CCMM–CSN)

Et

du Conseil central de la Montérégie–CSN
(CCM–CSN)

Et

du Conseil central des syndicats nationaux
des Laurentides–CSN
(CCSNL–CSN)

Présenté

à la Communauté métropolitaine de Montréal
(CMM)

Lors de la consultation publique sur le projet
de Plan métropolitain d'aménagement
et de développement (PMAD)

Le 3 octobre 2011



Table des matières

PRÉSENTATION	
CONSEIL CENTRAL DU MONTRÉAL MÉTROPOLITAIN–CSN,	
CONSEIL CENTRAL DE LA MONTÉRÉGIE–CSN	
CONSEIL CENTRAL DES SYNDICATS NATIONAUX DES LAURENTIDES–CSN	3
INTRODUCTION	4
ORIENTATION 1 – DES MILIEUX DE VIE DURABLES	5
Objectif 1.1 : Orienter la croissance aux points d'accès du réseau de transport en commun métropolitain structurant	6
Objectif 1.3 : Favoriser une occupation optimale en augmentant la superficie des terres agricoles	8
ORIENTATION 2 – UN GRAND MONTRÉAL AVEC DES RÉSEAUX ET DES ÉQUIPEMENTS DE TRANSPORT PERFORMANTS ET STRUCTURANTS	12
Objectif 2.1 : Identifier un réseau de transport en commun qui permet de structurer l'urbanisation	13
Objectif 2.2 : Moderniser et développer le réseau de transport en commun métropolitain	12
ORIENTATION 3 – UN ENVIRONNEMENT PROTÉGÉ ET MIS EN VALEUR	14
RECOMMANDATIONS	15

PRÉSENTATION

CONSEIL CENTRAL DU MONTRÉAL MÉTROPOLITAIN–CSN

CONSEIL CENTRAL DE LA MONTÉRÉGIE–CSN

CONSEIL CENTRAL DES SYNDICATS NATIONAUX DES LAURENTIDES–CSN

Organisation affiliée à la Confédération des syndicats nationaux (CSN), le Conseil central du Montréal métropolitain–CSN (CCMM–CSN) regroupe plus de 94 000 travailleuses et travailleurs, tant des secteur public que privé, répartis au sein de plus de 400 syndicats sur le territoire des régions administratives de Montréal, de Laval, du Nunavik et de la Baie James dans le Grand Nord. Le Conseil central de la Montérégie–CSN (CCM–CSN) regroupe quelque 33 000 membres dans 207 syndicats de la grande région montérégienne. Le Conseil central des syndicats nationaux des Laurentides (CCSNL–CSN) représente près de 15 500 membres dans 87 syndicats de la région des Laurentides.

Chacun des conseils centraux de la CSN compte dans ses rangs des femmes et des hommes qui travaillent dans les établissements du réseau de la santé et des services sociaux, dans les institutions scolaires, les manufactures, les usines, les commerces, les mines, les bureaux, les médias, les organismes gouvernementaux ainsi que dans le secteur de la construction.

Les conseils centraux de la CSN sont des acteurs importants du mouvement syndical. Ils luttent pour l'amélioration des conditions de vie et de travail de leurs membres. Ils ont pour mandat, entre autres, de faire connaître et reconnaître les revendications des membres de leurs syndicats affiliés, mais aussi celui de les représenter sur des questions qui les touchent comme citoyennes et comme citoyens. Luttant pour une société plus solidaire, plus démocratique, plus juste et respectueuse de l'environnement, les conseils centraux sont préoccupés par les questions reliées au développement durable. Les membres que nous représentons travaillent et habitent un peu partout sur le territoire de la CMM. Il nous apparaît donc important de livrer notre réflexion sur certains enjeux contenus dans le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD).

INTRODUCTION

La survie de l'humanité dépendra des gestes que les sociétés choisiront de poser maintenant. Ces gestes doivent aller dans le sens d'une réelle volonté de cesser de se conduire comme si les ressources de la planète étaient inépuisables. Ainsi, nous devons collectivement remettre en question chacune de nos actions afin que celles-ci s'inscrivent dans une perspective de développement durable. Le gouvernement du Québec affirme lui aussi vouloir s'inscrire dans une telle perspective. La Loi sur le développement durable définit ce concept de la façon suivante : il s'agit d'un « *développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs. Le développement durable s'appuie sur une vision à long terme prenant en compte le caractère indissociable des dimensions environnementales, sociales et économiques des activités de développement.* » (LRQ, chapitre D-81.1, article 2).

Certes, la vision développée dans le PMAD s'inscrit dans cette perspective et comporte nombre de réflexions et solutions fort intéressantes. Nous reconnaissons que la CMM part de loin puisque l'adoption de cet éventuel PMAD survient dix ans après sa création. Cependant, nous pensons que plusieurs pistes mériteraient d'être poussées plus loin si nous voulons pleinement saisir l'opportunité qui s'offre à nous. Le PMAD établira les orientations qui guideront par la suite l'aménagement du territoire des 82 municipalités qui composent la CMM. La présente démarche constitue un rendez-vous historique puisque ses orientations influenceront sur les décisions qui seront prises au cours des prochaines décennies. On doit donc y développer une vision cohérente et structurante, résolument orientée vers un développement qui réponde non seulement aux besoins du présent mais qui saura répondre aux défis du futur. D'autant plus que si le PMAD s'inscrit dans un horizon de 20 ans, plusieurs des mesures qui le composeront auront un impact qui s'étalera bien au-delà de ces 20 années.

Trois grands défis ont guidé les travaux de la CMM en lien avec les objets sur lesquels le PMAD doit se pencher, soit l'aménagement, le transport et l'environnement. Quant à nous, notre analyse s'attardera aux orientations, objectifs et critères qui concernent de façon plus spécifique la réalisation de quartiers de type TOD, les terres agricoles, le transport, ainsi que la mise en valeur et la protection du patrimoine naturel.

Enfin, nous tenons à saluer le travail effectué par la CMM dans la préparation et la production de ce projet de PMAD. Bien sûr, le PMAD est et sera une démarche continue et ce seront les villes, les municipalités et les MRC qui verront à intégrer ses orientations à l'intérieur de leur schéma d'aménagement. Il revêt donc une grande importance et nous souhaitons que les acteurs concernés au premier chef adhèrent et souscrivent à la perspective de développement durable qu'on y développe.

ORIENTATION 1 – DES MILIEUX DE VIE DURABLES

L'analyse sur laquelle repose le diagnostic conduisant aux énoncés des objectifs et critères de l'orientation 1 trace un bon portrait des défis à relever. On y mentionne que les changements démographiques sur le territoire de la CMM, soit le vieillissement de la population, la diminution du nombre de jeunes ménages et l'éclatement du noyau nucléaire « favorisent une augmentation de la part de marché des produits résidentiels les plus denses » (p. 27). On y dresse aussi un bref portrait du marché de l'emploi marqué par la diminution de l'emploi manufacturier ainsi qu'un constat de l'augmentation du taux d'inoccupation des espaces industriels. Le Grand Montréal se distingue de plusieurs grandes villes nord-américaines par sa densité. « Ainsi, près de 60 % de la population et des emplois sont concentrés dans un rayon de 15 kilomètres autour du centre-ville qui comprend les parties centrales de Montréal, de Laval et de Longueuil. Plus de 90 % de la population est concentrée à l'intérieur d'un rayon de 30 kilomètres. » (p.29). Le centre du Grand Montréal se distingue donc comme un territoire dense et mixte où convergent les différents modes de transport collectif à haute capacité. Il représente le plus important pôle de destination sur le territoire métropolitain [...] » (p.30). La densité de l'aire urbanisée hors de la ville-centre est beaucoup moins élevée.

On y prévoit aussi une croissance de 7 500 emplois par année, soit une augmentation de 150 000 sur 20 ans qui devrait conduire à une diminution du taux de chômage.

Les tendances observées quant à l'évolution du marché du travail devraient se poursuivre : diminution de la part de l'emploi des industries productrices de biens qui passeraient de 16,4 % à 14,3 %; la diminution de la part du secteur manufacturier se poursuivra et passera de 12,1 % en 2011 à 10,6 % en 2031; le secteur des soins de santé et de l'assistance sociale devrait enregistrer une croissance importante de sa part de l'emploi total qui passerait de 11,8 % à 13,3 % entre 2011 et 2031.

Ces transformations se vivront différemment selon les divers territoires de la CMM. Ainsi, la diminution du secteur de la production de biens affectera davantage la couronne Nord et la couronne Sud.

Nous partageons l'avis de la CMM voulant que « les grands enjeux relatifs à la consolidation des grands pôles économiques portent, d'une part, sur le développement ou le redéveloppement des espaces économiques et, d'autre part, sur le maintien de corridors de transport efficaces reliés aux marchés continentaux ainsi qu'aux bassins de main-d'œuvre sur le territoire (espaces résidentiels) » (p.39). L'analyse et les recommandations qui suivront dans le présent mémoire s'inscrivent d'ailleurs en grande partie dans cette perspective.

Le document conclut l'analyse introductive de l'orientation 1 en la résumant en quatre grands points (p.43) :

- *Le Grand Montréal connaîtra une croissance moyenne sous le signe de l'immigration et du vieillissement;*
- *Le marché de l'habitation offre de plus en plus des produits de haute densité;*

- *La croissance de 7 500 emplois par année sera conjuguée à une transformation de l'économie qui consomme moins d'espace;*
- *L'espace disponible est limité si les tendances du développement se maintiennent.*

Nous souhaitons que le PMAD prenne acte de ces constats tout en respectant certains principes. Ainsi, s'il y a une tendance vers un marché de l'habitation de haute densité, c'est beaucoup lié à la construction de condos et de résidences pour les personnes âgées. Bien sûr, il est important de répondre aux besoins croissants pour ce type d'habitations, mais il ne faut pas oublier les familles avec enfants dont la volonté n'est pas toujours de se retrouver en banlieue éloignée du centre. Le PMAD peut faciliter la conciliation famille-travail-études en favorisant un aménagement du territoire qui permet aux travailleuses et aux travailleurs d'habiter le plus près possible de leur lieu de travail ou d'avoir un accès rapide à des moyens de transport collectif et actif efficaces. Il faut savoir répondre aux besoins des uns sans compromettre ceux des autres.

Objectif 1.1 Orienter la croissance aux points d'accès du réseau de transport en commun métropolitain structurant

Dans les éléments d'information qui figurent pour appuyer l'objectif 1.1, on souligne entre autres que « 97 % des Québécois affirment réduire quotidiennement leur empreinte écologique par de petits gestes [...], que 76 % croient que les changements climatiques sont une crise déterminante pour l'humanité [...] et que 55 % se disent environnementalistes alors que 48 % des autres Canadiens se désignent ainsi [...] » (p. 45).

De tels résultats ne nous surprennent pas. Ils reflètent les propos que tiennent régulièrement nos membres qui souhaitent faire leur part en matière de protection de l'environnement. Cependant, s'il est souhaitable que tous et toutes optent pour des changements de comportements individuels, ce n'est pas suffisant. Si nous voulons réellement renverser la vapeur, il nous faudra compter sur une ferme volonté politique de mettre en place les diverses infrastructures nécessaires pour effectuer de véritables changements au plan collectif. En ce sens, nous ne pouvons que saluer la volonté de la CMM d'entreprendre un virage vers la réalisation de quartiers de type TOD. Comme il est précisé à la page 24 du PMAD, on projette la venue de 320 000 nouveaux ménages, soit 530 000 personnes et la création de 150 000 emplois d'ici 2031. Nous croyons que ces conditions permettront de relever le défi que pose l'aménagement durable du territoire de la CMM. Cependant, nous avons quelques réserves quant aux objectifs quantitatifs visés et des préoccupations quant au type de développement prévu pour les quartiers TOD ainsi qu'à leur localisation.

Pour des objectifs plus ambitieux

Le PMAD précise qu'environ 40 % des ménages du Grand Montréal habitent déjà au sein ou aux abords de 156 aires TOD et que l'on souhaite préserver cet acquis en y localisant 40 % des nouveaux ménages. Nous croyons que cet objectif est insuffisant et que le PMAD doit plutôt viser 60 % si l'on souhaite s'engager dans une démarche qui vise à améliorer la situation plutôt qu'à préserver les acquis.

Cette cible peut sembler ambitieuse, mais elle nous apparaît essentielle dans un contexte où l'on se doit de poser des gestes structurants pour l'avenir et qui s'inscrivent dans une perspective de développement durable. D'abord, les régions de la CMM autres que Montréal

doivent faire un effort supplémentaire en accueillant davantage de nouveaux ménages dans les aires TOD. En plus d'aller dans le sens de l'atteinte d'une cible plus ambitieuse et en phase avec les enjeux environnementaux de notre époque, cette orientation permettrait de répartir plus largement sur le territoire de la CMM l'ensemble des avantages liés au fait d'habiter dans une aire TOD (proximité des services, des infrastructures de transport, etc.). Elle permettrait aussi de mettre un frein à la tendance fâcheuse à l'étalement urbain qui a sévi au cours des dernières décennies.

Comme on le mentionne dans le PMAD, la tertiarisation de l'économie a pour effet de diminuer la pression sur la consommation d'espace. On y rapporte également que le taux d'inoccupation des espaces industriels dans la grande région de Montréal est passé de 2,2 % en 2000 à 10,3 % en 2010. On mentionne aussi que le taux d'inoccupation industriel est particulièrement élevé dans la couronne Nord. Une des réponses à la limite d'espace pourrait être la réhabilitation de ces zones industrielles, évidemment en prenant en compte les enjeux en matière de santé publique et de développement économique.

Des aires TOD viables et mixtes socialement

Une de nos préoccupations quant à l'implantation de quartiers de type TOD est de veiller à ce qu'ils ne conduisent pas à une gentrification des milieux urbains. À cet égard, le document du projet de PMAD cite, en page 47, une étude du Dukakis Center for Urban and Regional Policy qui confirme que ce phénomène se produit fréquemment, les populations résidentes étant remplacées par des ménages mieux nantis. Or, cet aspect revêt un caractère important pour le Grand Montréal puisqu'on y retrouve 60 % des ménages québécois qui consacrent plus de 30 % de leur revenu pour se loger alors que la Société canadienne d'hypothèque et de logement considère que l'on ne devrait pas y consacrer plus de 30 %. « *Les données du dernier recensement de Statistique Canada montrent que, en 2006, 261 000 ménages locataires du Grand Montréal, soit plus d'un ménage locataire sur trois, consacraient 30 % et plus de leur revenu aux coûts d'habitation : ce sont 10 000 ménages de plus que lors du recensement de 2001. [...] On constate qu'une forte proportion des ménages locataires de chacun des cinq secteurs du Grand Montréal éprouve des problèmes d'abordabilité du logement : cette proportion est de 32 % dans l'agglomération de Montréal, de 29 % dans l'agglomération de Longueuil et à Laval, de 26 % dans la couronne Nord et de 25 % dans la couronne Sud.* »¹

Et que l'on ne s'y trompe pas. Cette problématique ne touche pas que les personnes sans emploi. Une étude réalisée par le Forum régional de développement social de Montréal en 2007 à partir de compilation spéciales du recensement de 2001 souligne entre autres que le marché du travail montréalais est caractérisé par les bas salaires et que la place du travail atypique a fait un bond de 20 % au cours des 25 dernières années. On y relate également que 70,7 % des travailleurs à faible rémunération vivent dans des ménages avec enfants.²

À notre avis, il serait fort opportun que la CMM développe une véritable stratégie d'inclusion pour les zones TOD et instaure des mesures visant l'intégration obligatoire d'une part significative de logements sociaux (HLM, coopératives d'habitation, OBNL) dans tous les nouveaux projets résidentiels sur son territoire, ce qui garantirait une meilleure mixité sociale,

¹ CMM (2008) *Perspectives du Grand Montréal*, Bulletin trimestriel de la CMM, septembre 2008, volume 2 no 5, p.1.

² Groupe de travail sur la pauvreté à Montréal/Centraide (2007). *Un portrait de la pauvreté sur le territoire de Centraide du Grand Montréal*, Centraide du Grand Montréal et Centre Léa-Roback.

élément fondamental d'une approche de développement durable. Ainsi, tous et toutes pourraient avoir accès aux bénéfices qu'apportent les quartiers aménagés selon les principes de développement durable.

Les bénéfices potentiels de ce type d'aménagement sont nombreux et sont bien décrits dans le projet de PMAD. Certains des éléments nommés permettront très certainement d'optimiser la qualité de vie dans les quartiers : proximité des services, mesures visant l'amélioration de l'offre de transport collectif et actif, etc. À cet égard, nous comprenons que le type de développement visé par la CMM dans les nouvelles aires TOD doit offrir une mixité des usages et de diversité de fonctions, ce à quoi nous souscrivons entièrement. En plus d'être complètement en phase avec des objectifs de réduction de l'utilisation de l'automobile, elle favorise le développement économique local, notamment par le biais de l'implantation de services et de commerces de proximité.

L'aménagement de quartiers sécuritaires et dont les installations favorisent la marche ou le vélo plutôt que l'utilisation de l'automobile peut aussi avoir un impact positif sur la santé en encourageant l'exercice et en diminuant les gaz à effet de serre (GES) et les émissions polluantes. À cet égard, nous recommandons d'améliorer les réseaux cyclables et piétonniers. Cela favorise également la conciliation famille-travail-études, les enfants pouvant se rendre à pied ou en vélo à l'école ou dans les lieux où ils pratiquent leurs activités de loisirs.

Dans un autre ordre d'idées, la conjugaison de la mixité des usages et de la mixité sociale favorisera aussi le développement des enfants quelle que soit leur classe sociale. En effet, plusieurs recherches canadiennes ont démontré que : « *la présence de ressources de proximité (comme les bibliothèques, les services de garde, les programmes de loisirs pour enfants ou pour adolescentes et adolescents et les services sociaux à l'enfance) favoriserait le bien-être des enfants grâce aux activités stimulantes et enrichissantes qu'elles procurent pour faciliter leur développement. À l'inverse, une pénurie ou une absence de ces ressources ou leur inaccessibilité pour les enfants des quartiers pauvres risquent de constituer un obstacle à leur développement psychosocial.* »³

L'inclusion de logements abordables permet aussi aux villes de demeurer concurrentielles et attractives et d'être peuplées de populations variées occupant des emplois diversifiés.⁴

Objectif 1.3 Favoriser une occupation optimale en augmentant la superficie des terres en culture

Critère 1.3.1 Augmenter de 6 % la superficie des terres cultivées

À notre avis, l'objectif de « *favoriser une occupation optimale en augmentant la superficie des terres en culture* », avec comme seul critère que celui d'augmenter de 6 % la superficie des terres cultivées, afin de revenir à la situation qui prévalait en 2001, n'est pas une mesure suffisante. Devant les pressions exercées tant par les municipalités, les MRC que les

³ GROULX L.H. (2011) *Les facteurs engendrant l'exclusion au Canada : survol de la littérature multidisciplinaire*, Centre d'étude sur la pauvreté et l'exclusion, gouvernement du Québec, p. 57.

⁴ Ville de Montréal (2005) *La stratégie d'inclusion de logements abordables dans les projets résidentiels*, Service de mise en valeur du territoire et du patrimoine.

promoteurs privés⁵ afin d'élargir le périmètre d'urbanisation, la CMM doit envoyer un message clair et ferme quant à la nécessité de sauvegarder l'intégralité des terres agricoles, qu'elles soient cultivées ou non. De fait, nous demandons qu'un moratoire complet sur le dézonage agricole soit imposé pour les 20 prochaines années.

Pour nous, le fait d'assurer l'avenir des ressources et de l'environnement de production dépend de la volonté politique de préserver les zones agricoles du Québec, notamment celles du territoire de la CMM. Si nous reconnaissons l'enjeu important que pose le développement urbain, il ne peut se faire au détriment du secteur agricole. Dans ce sens, le fait d'élargir potentiellement le développement résidentiel et commercial en zone agricole menace les terres agricoles dont les sols sur la CMM sont parmi les plus riches et les plus fertiles du Québec. À notre avis, ce sont de mauvaises pratiques de planification et d'aménagement qui mènent les communautés à viser les zones agricoles pour le développement urbain. Il faut plutôt faire une utilisation optimale et rationnelle de l'espace disponible sans empiéter sur la zone verte. Le dézonage des terres agricoles constitue le principal vecteur de l'étalement urbain et comme nous le savons, cette forme de développement urbain exerce des pressions énormes sur l'environnement. Toutes les municipalités, si elles veulent assurer le développement de l'ensemble de leurs secteurs d'activités, agriculture incluse, doivent faire des efforts pour optimiser la densité du développement futur sur leur territoire et permettre une offre diversifiée de logements. Dans ce sens, une hausse des seuils minimaux de densité résidentielle supérieure à celle proposée par le PMAD sera nécessaire, notamment dans les couronnes Nord et Sud de la CMM, afin d'éviter que les municipalités envisagent de faire de l'expansion en zone verte et sous-utilisent le territoire urbanisé.

Dans son document *Une vision d'action commune*, le ministère des Affaires municipales et de la métropole (aujourd'hui, le MAMROT) affirmait son parti pris pour « *la permanence et l'aménagement durable de la zone agricole* ». En page 48, on peut lire que :

« La forme d'urbanisation étalée a entraîné un certain nombre de problèmes dont il faudra désormais infléchir les tendances. En dépit du décret de révision de la zone agricole en 1991, qui explique le retrait de près de 27 000 hectares de terres, les pressions sur la zone agricole existent toujours dans la région métropolitaine. Ainsi, dans le cadre de la révision actuelle des schémas d'aménagement, il a été constaté que plusieurs MRC ont eu des discussions avec le MAPAQ afin d'obtenir des autorisations d'exclusion de la zone agricole décrétée à des fins d'urbanisation. [...] De plus, les autorisations d'usage non agricole en zone agricole constituent un problème important. En autorisant des utilisations du sol agricole à d'autres fins que l'agriculture, il peut se créer avec le temps des secteurs déstructurés où l'agriculture cesse d'être pratiquée par suite d'une dévalorisation de la pratique et de l'affirmation d'autres activités à caractère plus urbain. Ces pressions limitent l'expansion des activités agricoles

⁵ « La CPTAQ [Commission de protection du territoire agricole du Québec] reçoit annuellement près de 3 000 demandes d'exclusion de la zone agricole, dont près de la moitié concerne des projets d'usage résidentiel (CAAAQ, 2008). Entre 2000 et 2010, près de la moitié des décisions rendues suite à des demandes d'exclusion de la zone agricole pour du développement résidentiel ont été positives, pour une superficie totale de 2 414 hectares de terres agricoles converties (CPTAQ, 2010). » Information tirée du mémoire présenté à la Commission de l'agriculture, des pêcheries, de l'énergie et des ressources naturelles et intitulé *L'aménagement durable du territoire, un pilier de la politique bioalimentaire* par Vivre en ville, 2011, p. 2.

dans la région métropolitaine. Si les données manquent encore pour faire ressortir l'ampleur de ce problème, la présence d'usages non agricoles en zone agricole montre néanmoins que cette dernière peut être perméable à l'urbanisation ou à des transformations sans rapport véritable avec sa vocation initiale. Il y a donc lieu de protéger rigoureusement cette ressource collective d'une manière permanente. »⁶

Mise en valeur et diversification des activités agricoles

Nous sommes donc inquiets du développement urbain qui pourrait être effectué en zone agricole. À cet égard, le PMAD ne donne aucune directive claire quant à la préservation de la zone verte. La zone agricole sur le territoire de la CMM comprend un peu plus de 220 000 hectares, tandis que les terres cultivées constituent près de 119 000 hectares en superficie. Qu'advient-il de ces quelque 100 000 hectares de terres non cultivées si le PMAD ne s'assure pas de contrôler l'expansion urbaine? Il s'agit là d'un patrimoine de grande valeur que nous devons léguer aux générations à venir. Si nous voulons assurer la pérennité du secteur agricole, il faut plutôt travailler à mettre en place des mesures qui permettront sa mise en valeur et le développement d'une diversification de l'agriculture. La protection du territoire agricole, si elle est combinée à une approche durable de l'occupation du territoire, peut être à l'origine d'une dynamisation de ce secteur d'activités.

Sécurité et souveraineté alimentaires

Il importe de soulever le rôle de l'agriculture dans les questions de sécurité et de souveraineté alimentaires. Dans son *Cadre de référence en matière de sécurité alimentaire*, le ministère de la Santé et Services sociaux du Québec (mise à jour 2008) affirme que « *Les actions liées au renforcement du filet de sécurité sociale et économique doivent notamment viser à favoriser, pour les personnes et les familles en situation de pauvreté, l'accès, en toute dignité, à un approvisionnement alimentaire suffisant et nutritif, à un coût raisonnable, de même qu'à une information simple et fiable qui leur permette de faire des choix éclairés* » (p. 10). « *Au cours des dernières années, le Canada et d'autres pays ont entamé une réflexion sur le concept de sécurité alimentaire. Cette réflexion a progressivement intégré la préoccupation pour un système alimentaire qui évite le gaspillage, la mauvaise utilisation des sols, la production de masse et l'appauvrissement des petits producteurs.* » (p. 13).

Nous adhérons à cette vision qui reconnaît l'importance que les aliments soient produits et distribués d'une manière respectueuse d'un système agroalimentaire durable. Aussi, la présence de politiques agricoles et agroalimentaires permet la disponibilité d'aliments nutritifs à prix abordable pour les citoyennes et les citoyens.

Le rôle de l'agriculture est donc indéniable pour ce qui est de la sécurité et de la souveraineté alimentaires. Il faut donc prendre toutes les mesures nécessaires pour en assurer la pérennité.

Agriculture urbaine et périurbaine

Le PMAD ne fait aucune mention d'une forme d'agriculture qui se développe pourtant dans de nombreuses régions métropolitaines du monde, soit l'agriculture urbaine et périurbaine. Pourtant, l'agriculture en milieu urbain contribue à verdir la métropole, à lutter contre les îlots

⁶ *Une vision d'action commune. Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales, région métropolitaine de Montréal 2001-2021, juin 2001, ministère des Affaires municipales et de la métropole, juin 2001.*

de chaleur et à augmenter la biodiversité en ville. Cette agriculture, qui peut prendre la forme de jardins collectifs ou communautaires, de culture d'arbres fruitiers, d'aménagement de potagers sur les toits, dans les cours d'école, sur les balcons, dans les ruelles, dans les stationnements ou les espaces peu utilisés dans les parcs, etc., est importante puisqu'elle permet de lutter en faveur de la sécurité alimentaire, d'assurer des lieux de socialisation et d'éducation, et bien sûr, d'améliorer la qualité de l'environnement de façon générale. De plus, l'agriculture urbaine peut jouer un rôle complémentaire à l'agriculture sur des terres agricoles, notamment en accroissant l'approvisionnement local de produits frais et peu coûteux. L'agriculture périurbaine ou urbaine peut contribuer à diminuer le problème d'insécurité alimentaire puisque cette forme d'agriculture permet aux personnes à faibles revenus de cultiver des légumes et des fruits en pleine ville. Elle permet aussi d'assurer une meilleure conservation des aliments et de leurs qualités nutritionnelles.

Afin de donner une véritable place à l'agriculture urbaine, nous souhaitons qu'on favorise et facilite le développement de projets en permettant, notamment, l'utilisation d'espaces publics.

ORIENTATION 2 – UN GRAND MONTRÉAL AVEC DES RÉSEAUX ET DES ÉQUIPEMENTS DE TRANSPORT

S'il est un élément qui touche nos préoccupations, c'est certes le transport, et ce, à plusieurs titres. D'abord de façon globale, la CSN compte parmi ses rangs environ 4 000 membres qui proviennent du secteur transport, et ce, principalement dans la région du Grand Montréal. Aussi, la question du choix des moyens de transport à utiliser se pose tous les jours pour se rendre au travail pour nos membres en général. Enfin, nous sommes particulièrement préoccupés par les enjeux liés aux changements climatiques et au GES. D'ailleurs, si l'on veut agir sur ce dernier élément, on se doit de cibler le transport, c'est un incontournable. En effet, « *au Québec, le secteur du transport est le principal émetteur de GES. Il atteignait 33,9 Mt eq. CO₂ de rejets en 2006 et produisait ainsi 40 % des émissions québécoises.* »⁷ Ce secteur doit donc être la principale cible pour faire face à cette problématique.

Cet avis est partagé par une majorité d'intervenants au Québec dont le gouvernement lui-même. En effet, reconnaissant l'important potentiel de réduction des émissions de GES dans le secteur des transports en milieu urbain, le gouvernement souligne qu'il favorisera « *l'augmentation de l'achalandage du transport collectif de façon à accroître sa part en regard des rapports aux autres modes de transport.* »⁸ Si plusieurs reconnaissent cet état de fait, on ne peut pas dire qu'il y ait excès de cohérence en cette matière! En 2009, le Vérificateur général se montrait d'ailleurs sévère à l'endroit du ministère du Transport du Québec et affirmait que sa planification « *à l'égard du transport des personnes et des marchandises dans la RMM [région métropolitaine de transport] ne favorise pas la cohérence des interventions en la matière.* »⁹ Nous comptons sur le PMAD pour développer un projet ambitieux et cohérent et sur la CMM pour qu'elle pose tous les gestes nécessaires afin que cette cohérence soit respectée.

Objectif 2.1 Identifier un réseau de transport en commun qui permet de structurer l'urbanisation

Nous trouvons cet objectif tout à fait pertinent. Plusieurs de nos membres, principalement de la couronne Nord et de la couronne Sud, mais également de certaines régions de l'agglomération de Montréal souffrent d'un manque d'accès aux services de transport en commun. Le PMAD sera l'occasion de prévoir un développement d'infrastructures qui répondent à leurs besoins et qui permettra d'atteindre des objectifs de réduction de l'utilisation de l'automobile.

Objectif 2.2 Moderniser et développer le réseau de transport en commun métropolitain

Nous partageons la lecture de la CMM lorsqu'elle mentionne que « *le transport en commun est devenu un élément clé de la lutte contre les changements climatiques et du développement durable pour sa contribution à la structuration spatiale, économique et sociale*

⁷ Développement durable, environnement et parcs Québec (2008), *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2006 et leur évolution depuis 1990*, Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère, p. 11.

⁸ Gouvernement du Québec (2006), *Le Québec et les changements climatiques. Un défi pour l'avenir, Plan d'action*, p. 22

⁹ Vérificateur général du Québec (2009) *Rapport du Vérificateur général à l'Assemblée nationale pour l'année 2008-2009, tome II, chapitre 3 : Planification du transport et de l'aménagement dans la région métropolitaine de Montréal*, p. 3 et 4.

des villes, comme en font foi les politiques et les orientations gouvernementales en matière de transport et d'aménagement du territoire. » (p. 99). Les défis à relever sont énormes. D'abord, il s'agit prioritairement d'investir suffisamment dans la modernisation des équipements de transport pour maintenir la qualité des services. On mentionne aussi que le développement des réseaux de transport en commun sera une priorité et nécessitera une accélération des investissements et on énonce les projets priorisés pour les prochaines années. Ces développements sont essentiels et incontournables, mais nécessiteront des investissements d'argent titanesques! À cet égard, nous sommes d'avis que l'entretien et le développement des infrastructures de transport en commun doivent être la priorité. On doit cesser le développement autoroutier et entretenir convenablement les infrastructures qui existent déjà. Ainsi, nous nous prononçons contre tout développement supplémentaire du réseau autoroutier, sauf en ce qui a trait au parachèvement de l'autoroute 30, qui est une voie de contournement indispensable dans la région de Montréal.

La cible visée par le critère 2.2.1, soit de hausser à 30 % la part modale des déplacements effectués en transport en commun en période de pointe du matin d'ici 2021 nous laisse perplexes, puisque les sociétés de transport ont des objectifs plus ambitieux. Le plan stratégique 2020 de la Société de transport de Montréal vise une augmentation de l'achalandage de 40% en dix ans. Pour notre part, la cible de 40 % est un minimum. Nous savons cependant que pour se doter de cibles ambitieuses, il faut un meilleur financement. En ce sens, il est nécessaire que les acteurs en transport fassent pression sur les gouvernements supérieurs pour qu'ils améliorent grandement le financement du transport en commun afin que les coûts ne reposent pas que sur les seules épaules des usagers et des usagères et des municipalités. À notre avis, les investissements seront aussi compensés en partie par les bénéfices économiques engendrés par un meilleur service : diminution de la congestion routière, meilleure circulation des travailleurs et travailleuses ainsi que des marchandises. De plus, « si, entre 1997 et 2003, les Québécoises et les Québécois ont dépensé en revenus 6,8 G\$ dans les transports en commun, ils ont englouti 223 G\$ dans le secteur automobile. Pourtant, le Québec ne produit pas de véhicules automobiles et son activité pétrolière est limitée au raffinage du carburant. [...] Une dépense de 1 M\$ dans l'automobile crée 5,5 emplois au Québec alors que la même dépense crée 11,4 emplois dans le transport en commun. Pour s'enrichir, la société québécoise a donc tout intérêt à privilégier le transport en commun, à innover et à développer une industrie nationale de matériel et d'équipement de transport collectif capable d'exporter à grande échelle sur la scène mondiale. Le transport en commun ne pourra atteindre son plein potentiel économique qu'après une véritable révolution des transports, à savoir lorsqu'il deviendra le principal mode de déplacements des résidents de la région de Montréal. ¹⁰

¹⁰ CSN (2007). *Pour un virage radical en faveur du transport en commun Commentaires et recommandations sur le Plan de transport 2007 de la Ville de Montréal*, p. 11

ORIENTATION 3 – UN ENVIRONNEMENT PROTÉGÉ ET MIS EN VALEUR

Le PMAD reconnaît que « *l'urbanisation d'un territoire produit inévitablement des impacts sur l'environnement et sur le cadre de vie, qu'il soit naturel ou bâti : perte de la biodiversité, déforestation, dépréciation des paysages, fragmentation des écosystèmes, bâtiment à l'architecture non intégrée, patrimoine en péril, etc.* »

Il importe donc de mettre en place des mesures pour protéger et mettre en valeur les espaces verts et les plans d'eau de la région métropolitaine.

À cet égard, nous ajoutons notre voix à celle d'autres organisations et citoyens afin qu'une ceinture verte et bleue¹¹ soit créée autour du territoire de la CMM. Nous adhérons donc à cette vision qui souhaite regrouper et protéger les milieux forestiers, agricoles et aquatiques afin de créer une trame qui ferait le tour de la communauté métropolitaine de Montréal, tout en comprenant des corridors verts qui pourront former un réseau écologique. Ainsi, les municipalités pourraient relier des foyers de biodiversité, des parcs ou des boisés, par exemple, à l'aide de ces corridors qui permettent le mouvement des espèces et assurent la protection de leur habitat.

L'accès aux berges de nombreux cours d'eau est difficile voire impossible, les terres environnantes étant privées. Nous croyons qu'il faut trouver des solutions pour rendre public l'accès aux rives en permettant, par exemple, l'installation de quais publics ou en aménageant des plages publiques.

¹¹ Cette ceinture verte et bleue pour le Grand Montréal, c'est :

Un parc écologique de l'Archipel de Montréal tel que proposé par plus de 80 partenaires du parc écologique de l'Archipel de Montréal incluant 15 municipalités et arrondissements;

Des milieux naturels à conserver, à protéger et à mettre en valeur, dont un minimum de 12 % pour 2015 et de 17 % pour 2020 du domaine bioclimatique de l'érablière à caryer cordiforme du sud-ouest du Québec incluant 15 % de milieux réhabilités;

Une trame verte, urbaine et rurale, constituée de corridors naturels pour la biodiversité de même que de sentiers et pistes permettant à la communauté de découvrir la nature;

Un réseau bleu mettant en valeur le fleuve et les autres cours d'eaux situées dans la ceinture verte et bleue et permettant la pratique d'une diversité de loisirs d'eau. Information tirée de : <http://www.facebook.com/pages/Une-ceinture-verte-et-bleue-pour-le-grand-Montreal>

RECOMMANDATIONS

ORIENTATION 1 – DES MILIEUX DE VIE DURABLES

Objectif 1.1 Orienter la croissance aux points d'accès du réseau de transport en commun métropolitain structurant

1. Le Conseil central du Montréal métropolitain (CCMM–CSN), le Conseil central de la Montérégie (CCM–CSN) et le Conseil central des syndicats nationaux des Laurentides (CCSNL–CSN) sont en accord avec la volonté de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) d'entreprendre un virage vers la réalisation de quartiers de type TOD.

Le CCMM–CSN, le CCM–CSN et le CCSNL–CSN proposent que la cible des nouveaux ménages localisés en quartiers de type TOD soit de 60 % et que soient mises en place les mesures nécessaires pour atteindre cet objectif, dont la hausse des taux de densité, et ce, tant pour Montréal, Longueuil, Laval que pour les couronnes Nord et Sud.

2. Les nouveaux projets résidentiels sur le territoire de la CMM devront intégrer une part obligatoire et significative de logements sociaux (HLM, coopératives d'habitation, OBNL) afin d'assurer une meilleure mixité sociale.

Afin de favoriser la marche et le vélo plutôt que l'utilisation de l'automobile, nous recommandons l'amélioration des pistes cyclables et des voies piétonnières. Afin de favoriser l'utilisation de ces réseaux de transport actif, il faudra s'assurer du caractère sécuritaire des quartiers développés (éclairage, mesures d'apaisement de la circulation, etc.).

Objectif 1.3 Favoriser une occupation optimale en augmentant la superficie des terres en culture

3. Le CCMM–CSN, le CCM–CSN et le CCSNL–CSN demandent qu'un moratoire complet sur le dézonage agricole soit imposé pour les 20 prochaines années. Dans cette optique, il faut procéder à une utilisation optimale et rationnelle de l'espace disponible en zone non agricole. Afin de répondre à la demande en logements et habitations, une hausse des seuils minimaux de densité résidentielle supérieure à celle proposée par le PMAD sera nécessaire, notamment dans les couronnes Nord et Sud de la CMM, afin que l'expansion résidentielle ne puisse se faire en zone verte et que le territoire urbanisé soit sous-utilisé.
4. Que la CMM donne une véritable place à l'agriculture urbaine en favorisant le développement de projets et en facilitant l'utilisation d'espaces publics.

ORIENTATION 2 – UN GRAND MONTRÉAL AVEC DES RÉSEAUX ET DES ÉQUIPEMENTS DE TRANSPORT

Objectif 2.2 Moderniser et développer le réseau de transport en commun métropolitain

5. L'entretien et le développement des infrastructures de transport en commun doivent constituer une priorité de la CMM. Il faut cesser de développer le réseau autoroutier et entretenir convenablement les infrastructures déjà existantes.
6. La CMM doit hausser à 40 % la part modale des déplacements effectués en transport en commun en période de pointe du matin d'ici 2021.
7. La CMM et les municipalités sur son territoire doivent faire des pressions sur les gouvernements du Québec et du Canada afin de hausser substantiellement l'enveloppe de financement du transport en commun.

ORIENTATION 3 – UN ENVIRONNEMENT PROTÉGÉ ET MIS EN VALEUR

8. Qu'une ceinture verte et bleue soit créée autour du territoire de la CMM.