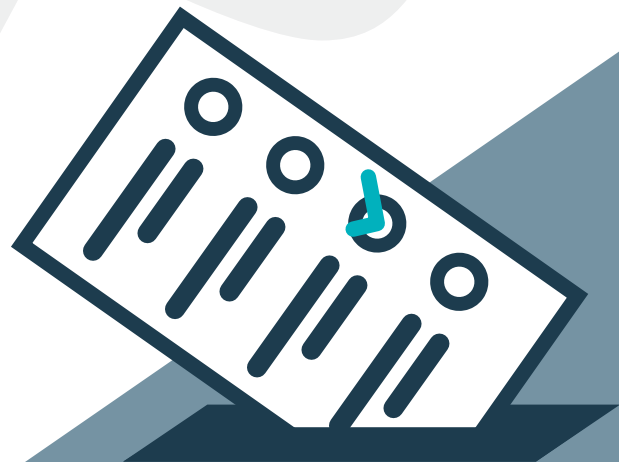


# CAMPAGNE ÉLECTORALE 2014

## Les demandes de la Communauté métropolitaine de Montréal



Communauté métropolitaine  
de Montréal



## INTRODUCTION

L'essor du Québec est le fruit du développement de ses régions. La région métropolitaine de Montréal, où près de la moitié de la population du Québec réside et qui produit plus de la moitié du PIB du Québec, contribue largement à ce développement. Si le Grand Montréal performe, c'est tout le Québec qui en bénéficie. Ainsi, en améliorant la compétitivité et l'attractivité du Grand Montréal sur le plan international, l'ensemble des régions en tire des avantages.

Depuis quelques mois, un nouvel élan se met en place pour améliorer la compétitivité et l'attractivité du Grand Montréal. Un climat de confiance s'est installé qui permet une plus grande collaboration avec le gouvernement du Québec. Il faut maintenir ce climat et cette collaboration essentielle pour que le Grand Montréal soit concurrentiel par rapport aux régions nord-américaines et internationales.

La reconnaissance par le gouvernement du Québec du statut de grande métropole de la région métropolitaine de Montréal est donc incontournable. Les partis politiques qui souhaitent former le prochain gouvernement doivent s'engager à soutenir le Grand Montréal, notamment en appuyant la mise en œuvre des plans et des programmes métropolitains qui permettront l'accélération du développement économique, social et environnemental.

Dans le cadre de la présente campagne électorale, la Communauté métropolitaine de Montréal demande aux partis politiques québécois de s'engager sur les sept points suivants :

1. Conclure avec la CMM une entente globale sur le financement du transport en commun métropolitain et faire connaître leur vision sur la gouvernance.
2. Appuyer la position de la CMM afin que le pont Champlain de remplacement soit un ouvrage architectural de qualité, sans péage et avec un SLR.
3. Adopter le plus tôt possible un plan métropolitain d'atténuation des impacts des chantiers majeurs dont, notamment, le pont Champlain, pour assurer la mobilité des biens et des personnes.
4. Renforcer le rôle de plaque tournante du transport des marchandises du Grand Montréal en appuyant les projets de pôles logistiques du territoire et prioriser les investissements de la stratégie d'électrification dans la région métropolitaine de Montréal.
5. Appuyer la mise en œuvre du *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* (PMAD) en concluant avec la CMM une entente sur la mise en valeur récréotouristique et le réaménagement des berges du fleuve Saint-Laurent et de ses rivières (incluant les projets de la Trame verte et bleue dont, notamment, les îles Saint-Joseph, Saint-Pierre et aux Vaches situées dans la rivière des Mille-Îles), en appuyant les projets *Transit-Oriented Development* (TOD), en bonifiant les programmes de décontamination des terrains et en finançant la mise en œuvre des mesures découlant des plans de développement de la zone agricole (PDZA).
6. Soutenir le logement social et abordable par la construction d'au moins 2 000 unités AccèsLogis par année sur le territoire de la CMM pour les cinq prochaines années et bonifier les mesures de soutien communautaire et d'aide à la personne.
7. Mettre en place une unité de vigilance qui aura notamment comme mandat d'assurer le suivi de la mise en service de l'oléoduc 9B d'Enbridge.



## DEMANDE 1

### Conclure avec la CMM une entente globale sur le financement du transport en commun métropolitain et demander aux partis politiques de faire connaître leur vision sur la gouvernance.

## CONTEXTE

La gouvernance du transport en commun métropolitain doit être revue. La possibilité de confier aux élus de la CMM la planification de son développement doit être sérieusement considérée par le gouvernement afin d'améliorer l'efficacité du transport en commun. Le comité exécutif a d'ailleurs confié à la commission du transport le mandat d'analyser cette option et transmettra une proposition en ce sens au gouvernement. Une chose est toutefois très claire pour l'ensemble des intervenants de la région : le statu quo au niveau de la gouvernance n'est plus acceptable et l'imputabilité des élus locaux doit être assurée. Une entente de principe devra être conclue d'ici un an.

En ce qui concerne le cadre financier, la Communauté est toujours en attente d'une réponse du gouvernement à l'égard de sa proposition de révision. Ce nouveau cadre s'appuie sur trois principes :

- l'imputabilité des élus;
- la nécessité de l'ajout de nouvelles sources de financement situées hors du champ foncier;
- l'adoption de règles simples et équitables pour partager les charges entre les municipalités.

En ce qui concerne les projets d'investissements, la Communauté a déjà consulté, chiffré et priorisé les besoins. Les organismes de transport en commun du Grand Montréal et l'Agence métropolitaine de transport (AMT) ont en effet identifié les projets de transport en commun requis pour assurer la mobilité des personnes dans un horizon de dix ans.

En mai 2013, les projets de transport collectif métropolitain, nécessitant des investissements totaux de 22,9 G\$, ont été priorisés par le comité exécutif. Globalement, 14,5 G\$ en coût d'immobilisation serait nécessaire d'ici 2021 pour réaliser la séquence des projets prioritaires (8 G\$ pour le maintien des actifs et 6,5 G\$ pour les projets de développement). Les autres projets sont soit reportés ou seront complétés après 2021.

Certains de ces projets ont, depuis, fait l'objet d'annonces par le gouvernement du Québec :

- 19 avril 2013 : choix du SLR sur le pont Champlain.
- 20 septembre 2013 : création du bureau de projet concernant le prolongement de la ligne bleue du métro vers Anjou.
- 29 septembre 2013 : investissement de 84 M\$ pour l'ajout de 208 km de voies réservées.

La *Stratégie nationale de la mobilité durable*, présentée dernièrement, indique l'intention du gouvernement d'augmenter de près de 1 G\$ les investissements en transport en commun, ce qui est largement insuffisant.

C'est dans ce contexte que la Communauté souhaite convenir rapidement, avec le prochain gouvernement, d'une entente globale sur le financement du transport en commun métropolitain. La Communauté demande aussi aux différents partis politiques de faire connaître leur position sur la gouvernance du transport en commun dans le Grand Montréal.



## DEMANDE 2

Appuyer la position de la CMM afin que le pont Champlain de remplacement soit un ouvrage architectural de qualité, sans péage et avec un SLR.

### CONTEXTE

En octobre 2011, le ministre des Transports du Canada, M. Denis Lebel, annonçait le remplacement du pont Champlain à l'horizon 2021, qui sera construit en partenariat public-privé. En fin d'année 2013, le gouvernement fédéral révisait l'échéancier et annonçait le remplacement du pont Champlain pour 2018 plutôt qu'en 2021.

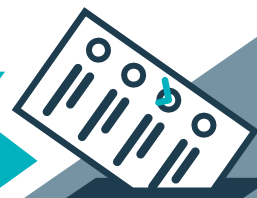
De son côté, le ministre des Transports du Québec, M. Sylvain Gaudreault, annonçait, en avril 2013, le choix du gouvernement du Québec quant au mode de transport collectif privilégié sur le futur pont Champlain, soit un système léger sur rail (SLR). Du même coup, le ministre créait un bureau de projet afin de concrétiser la mise en place du SLR. Doté d'un budget de près de 28 M\$, le bureau de projet a été confié à l'AMT. Son mandat consiste à élaborer une solution détaillée pour le SLR, soit notamment de préciser le tracé et les coûts.

Le processus d'approvisionnement en vue du choix du partenaire privé a été enclenché par le gouvernement du Canada. L'étape de qualification des firmes aura lieu au printemps 2014. Par la suite, un petit nombre de soumissionnaires seront retenus pour l'étape suivante de demande de propositions. Cette étape commencera à l'été 2014. Le soumissionnaire retenu sera choisi au printemps 2015.

Or, le financement du pont Champlain et du SLR fait toujours l'objet de négociation. La position du gouvernement du Canada est toujours d'imposer un péage assumant une portion des coûts du projet. À la fin de l'année 2013, le gouvernement du Québec a demandé de traiter, parallèlement aux étapes de planification du projet, la question du financement. Le président de la CMM a proposé de créer un front commun conjoint Québec-CMM pour traiter de cette question.

Le conseil de la CMM a déjà statué sur le financement du pont Champlain et du volet transport en commun à mettre en place. Concernant le nouveau pont, la Communauté considère qu'il s'agit d'un projet de remplacement du pont actuel qui a atteint prématurément sa durée de vie. Considérant que le pont actuel est une composante du réseau routier national canadien, qu'il est essentiel à la compétitivité économique de l'est du Canada et que l'instauration d'un péage occasionnera des impacts importants sur la circulation et la localisation des activités, le conseil a indiqué au gouvernement du Canada que le nouveau pont devrait être financé à même les fonds publics et qu'il ne devrait pas y avoir de péage. En ce qui concerne le SLR, le conseil a déjà demandé qu'il soit financé par le gouvernement du Canada.

La région doit donc se doter, dans les plus brefs délais, d'un nouveau pont Champlain avec un SLR, sans péage pour le financer, et qu'il devienne une signature architecturale pour la région. Le SLR est un projet structurant, tant du point de vue du transport, que de celui du développement urbain. Le nouveau mode de transport collectif représente un investissement rentable qui permettra d'améliorer la mobilité des personnes. C'est pourquoi le futur gouvernement devra prioriser le financement du SLR dans une enveloppe spéciale du Fonds Chantier Canada qui n'aura pas d'impacts négatifs sur les autres projets municipaux.



## DEMANDE 3

Adopter le plus tôt possible un plan métropolitain d'atténuation des impacts des chantiers majeurs dont, notamment, le pont Champlain, pour assurer la mobilité des biens et des personnes

### CONTEXTE

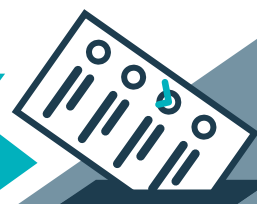
En juin 2011, suite à une résolution du conseil de la Communauté, était créé le Comité directeur Mobilité Montréal regroupant les décideurs et les principaux acteurs concernés par le domaine des transports. Son mandat est de planifier et de coordonner les travaux et les différentes mesures de mitigation qui s'imposent relativement aux différents chantiers.

En novembre 2013, des travaux d'urgence sont annoncés par les Ponts Jacques-Cartier et Champlain (PJCCI) sur la structure du pont Champlain. PJCCI annonce la fermeture préventive d'une voie de circulation en direction de la Rive-Sud.

L'expérience le démontre, les autres ponts de la Rive-Sud ne peuvent compenser pour des fermetures de voies sur le pont Champlain et la prise en charge d'une demande additionnelle sur les réseaux de transport en commun nécessite d'augmenter l'offre de services en transport en commun et la capacité de transfert modal. Or, la mise en place de telles mesures ne peut se faire en réponse à une situation d'urgence.

Dès 2011, les partenaires régionaux ont été alertés de la nécessité de mettre en place un plan d'atténuation afin de faire face à d'éventuelles fermetures, partielles ou complètes, du pont Champlain. Depuis ce temps, la région attend toujours ce plan. D'ici à la construction du nouveau pont Champlain, le pont actuel fait l'objet d'un programme de réfection et d'un suivi rigoureux de l'état de l'infrastructure, et, si nécessaire, PJCCI réalisera des travaux d'urgence.

Dans le contexte des nombreux chantiers majeurs en cours et à venir, d'autres fermetures de voies de circulation surviendront. La région a besoin d'un plan d'atténuation métropolitain identifiant les mesures de transport en commun à mettre en place, notamment en cas de fermeture partielle ou totale du pont Champlain.



## **DEMANDE** **4** Renforcer le rôle de plaque tournante du transport des marchandises du Grand Montréal en appuyant les projets de pôles logistiques du territoire et prioriser les investissements de la stratégie d'électrification dans la région métropolitaine de Montréal

### **4.1 RENFORCER LE RÔLE DE PLAQUE TOURNANTE DU TRANSPORT DES MARCHANDISES DU GRAND MONTRÉAL**

En raison de sa position géographique stratégique et de la présence d'un patrimoine logistique considérable, le Grand Montréal est une plaque tournante du transport des marchandises. Les quatre modes de transport des marchandises y sont présents : les infrastructures portuaires, notamment le port de Montréal, les aéroports Pierre-Elliott-Trudeau et Mirabel, les réseaux ferroviaires continentaux et les gares de triages du CN et du CP ainsi qu'un réseau autoroutier supérieur et artériel bien déployé.

La performance du Grand Montréal comme plaque tournante du transport des marchandises tient beaucoup à l'efficacité des installations intermodales. La région métropolitaine de Montréal s'est constituée en un pôle nord-américain stratégique soutenant une industrie du transport et de l'entreposage qui employait, en 2009, 170 000 personnes.

En dépit des avantages qu'offre la région métropolitaine de Montréal, elle n'en subit pas moins une compétition féroce de la part des autres portes d'accès au marché nord-américain via l'océan Atlantique (Halifax, Boston, New York, Washington, Miami et Savannah). Face à cette concurrence, la Communauté reconnaît l'importance de maintenir l'attractivité et la compétitivité du Grand Montréal en tant que plaque tournante des marchandises.

Il existe plusieurs projets de consolidation et de création de pôles logistiques dans le Grand Montréal. Parmi ceux-ci, notons le projet de prolongement de l'avenue Souigny et du boulevard de l'Assomption, dans le secteur du port de Montréal, ainsi que la consolidation des gares de triage Taschereau et Saint-Luc situées sur l'île de Montréal.

La Communauté a également recensé, de manière non exhaustive, six projets de pôles le long de l'autoroute 30 : 1) un pôle logistique sur le site de Contrecœur du port de Montréal; 2) un pôle agroalimentaire à Boucherville; 3) un pôle aérospatial à Saint-Hubert; 4) un pôle logistique à l'intersection des autoroutes 15 et 30 dans la MRC de Roussillon; 5) un pôle logistique à Beauharnois et 6) un pôle logistique à la jonction des autoroutes 20 et 30 dans la MRC de Vaudreuil-Soulanges. Certaines infrastructures routières devront faire l'objet de réfections pour faciliter l'accessibilité à ces pôles.

Des décisions de la part du gouvernement du Québec, prises en concertation avec l'ensemble des acteurs concernés, sont attendues pour enclencher de véritables démarches vers le développement des pôles logistiques dans la région.

### **4.2 PRIORISER LES INVESTISSEMENTS DE LA STRATÉGIE D'ÉLECTRIFICATION DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL**

Le Grand Montréal concentre 80 % de l'achalandage du transport en commun du Québec. Le secteur des transports est responsable de plus de 40 % des émissions de GES du Québec. La région métropolitaine de Montréal possède une flotte importante d'autobus urbains et une masse critique d'entreprises dans la filière électrique.

La Communauté demande aux partis politiques de prioriser l'implantation de centres de recherche sur l'électrification des transports dans le Grand Montréal.



## DEMANDE 5

Appuyer la mise en œuvre du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) en concluant avec la CMM une entente sur la mise en valeur récréotouristique et le réaménagement des berges du fleuve Saint-Laurent et de ses rivières (incluant les projets de la Trame verte et bleue dont, notamment, les îles Saint-Joseph, Saint-Pierre et aux Vaches situées dans la rivière des Mille-Îles), en appuyant les projets Transit-Oriented Development (TOD), en bonifiant les programmes de décontamination des terrains et en finançant la mise en œuvre des mesures découlant des plans de développement de la zone agricole (PDZA).

### 5.1 MISE EN VALEUR RÉCRÉOTOURISTIQUE DES BERGES DU FLEUVE SAINT-LAURENT ET DES RIVIÈRES (INCLUANT LES PROJETS DE LA TRAME VERTE ET BLEUE DONT, NOTAMMENT, LES ÎLES SAINT-JOSEPH, SAINT-PIERRE ET AUX VACHES SITUÉES DANS LA RIVIÈRE DES MILLE-ÎLES)

Un réseau hydrographique métropolitain s'étirant sur plus de 1 800 kilomètres de berges, composé de plusieurs plans d'eau et de plusieurs îles, l'archipel de Montréal, distingue le Grand Montréal des autres métropoles nord-américaines.

Malgré la présence de rapides à plusieurs endroits, certains bassins et plans d'eau de la région métropolitaine sont propices à la navigation commerciale et de plaisance. Ils sont aussi caractérisés par une importante richesse faunique et floristique, malgré l'artificialisation des rives et la dégradation de la qualité de l'eau à certains endroits.

L'archipel se caractérise par la présence de deux grandes îles, l'île de Montréal et l'île Jésus, de quelques îles de taille moyenne, l'île Perrot, l'île des Sœurs, l'île Bizard, l'île Sainte-Thérèse et l'île Charron, ainsi qu'une myriade d'îles de petites superficies, au fil du Saint-Laurent, de la rivière des Prairies et de la rivière des Mille-Îles. Plusieurs îles inhabitées sont occupées à des fins récréatives ou agricoles.

Les milieux riverains sont essentiels à la survie des composantes écologiques et biologiques des écosystèmes aquatiques. Ils comprennent les berges, à la fois des plans d'eau et des îles, qui sont assujetties à la *Politique gouvernementale de protection des rives, du littoral et des plaines inondables*. Ce patrimoine naturel et culturel constitue non seulement un fort potentiel de développement, mais également des opportunités uniques d'affirmer l'identité des résidents du Grand Montréal.

La Communauté a déjà entrepris des initiatives afin de protéger et de mettre en valeur les espaces bleus de son territoire. Ainsi, le *Plan d'action pour l'accessibilité aux rives et aux plans d'eau du Grand Montréal bleu* (Fonds bleu) a été adopté dès 2002 par la Communauté. Ce plan vise à protéger et à mettre en valeur les berges, les îles et les plans d'eau du Grand Montréal tout en respectant la capacité de soutien des milieux. La Communauté a également mis en place les programmes de la Trame verte et bleue.



Plusieurs autres projets de protection et de mise en valeur à des fins récréotouristiques, notamment ceux concernant la mise en place de croisières et navettes fluviales pour relier les îles du fleuve Saint-Laurent, le développement de routes et de circuits terrestres, ou encore, l'aménagement de plages nécessiteront un appui financier de la part des autorités publiques.

## **5.2 APPUYER LES PROJETS D'AMÉNAGEMENT TOD, BONIFIER LE PROGRAMME PORTANT SUR LA DÉCONTAMINATION ET FINANCER LA MISE EN ŒUVRE DES MESURES DÉCOULANT DES PLANS DE DÉVELOPPEMENT DE LA ZONE AGRICOLE (PDZA)**

L'aménagement d'un territoire selon les principes du développement durable implique, au premier chef, une utilisation plus rationnelle de l'espace aux fins du développement. Le Grand Montréal a, dans cette perspective, déterminé le type d'urbanisation à privilégier pour accueillir la croissance projetée, pour répondre aux transformations sociodémographiques appréhendées et pour accueillir les emplois qui seront créés d'ici 2031.

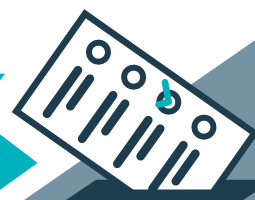
Les changements démographiques projetés, la transformation de l'économie et l'adhésion graduelle des citoyens aux valeurs de développement durable incitent le monde municipal à ajuster ses pratiques d'aménagement.

Afin d'assurer un modèle de développement durable qui correspond mieux aux transformations sociales, environnementales, économiques et démographiques, le PMAD favorise le développement de quartiers plus denses autour des axes de transport en commun (TOD).

La requalification des terrains à redévelopper exige des ressources financières et techniques importantes, plus particulièrement lorsque l'on traite de la revitalisation des terrains contaminés.

Ainsi, des sommes additionnelles devront être allouées aux programmes actuels afin de favoriser la mise place de quartiers de type TOD et la revitalisation des terrains contaminés.

Les MRC du Grand Montréal auront bientôt terminé leur plan de développement de la zone agricole (PDZA). La mise en oeuvre de ces plans nécessitera un appui financier du gouvernement.





## DEMANDE 6

Soutenir le logement social et abordable par la construction d'au moins 2 000 unités AccèsLogis par année sur le territoire de la CMM pour les cinq prochaines années et bonifier les mesures de soutien communautaire et d'aide à la personne

### CONTEXTE


Le logement répond à un besoin essentiel et constitue un droit fondamental. Plus qu'un toit, le logement constitue un fondement de l'épanouissement des personnes, du dynamisme et du degré de cohésion d'une communauté. L'objectif de fournir un logement abordable et de qualité pour tous relève de la sphère des politiques sociales, mais aussi de celle des politiques de développement économique. La vitalité économique du Grand Montréal repose notamment sur notre capacité à maintenir les milieux de vie de qualité qui caractérisent la région métropolitaine ce qui demande d'assurer aux immigrants récents, aux travailleurs faiblement rémunérés et aux étudiants, la possibilité de se loger à coût abordable, et ce, à distance raisonnable de leurs lieux d'emploi et d'étude.

Près de 228 000 ménages locataires à faible revenu du Grand Montréal consacrent 30 % ou plus de leur revenu à se loger. C'est donc près de 40 % des ménages locataires qui sont dans cette situation difficile. De ce nombre, plus de 135 500 y consacrent 50 % ou plus de leur revenu. Les offices d'habitation du Grand Montréal comptent à l'heure actuelle plus de 25 000 ménages sur leurs listes d'attente. Enfin, quelques dizaines de milliers de personnes vivent en situation d'itinérance dans le Grand Montréal.

Le logement social et abordable étant une responsabilité partagée entre le gouvernement du Canada, le gouvernement du Québec et les municipalités notamment, des efforts importants devront être consentis par tous les partenaires pour améliorer cette situation.

La Communauté demande aux partis politiques de s'engager à assurer le financement d'au moins 2 000 unités AccèsLogis par année sur son territoire pour les cinq prochaines années et à bonifier les mesures de soutien communautaire et d'aide à la personne.



**DEMANDE**  Mettre en place une unité de vigilance qui aura notamment comme mandat d'assurer le suivi de la mise en service de l'oléoduc 9B d'Enbridge.

**7**

## CONTEXTE

Le 27 février 2014, la Communauté rappelait l'importance de respecter les conditions prévues dans le rapport de la Commission de l'agriculture, des pêcheries, de l'énergie et des ressources naturelles (CAPERN) de l'Assemblée nationale du Québec afin que le projet d'inversion de l'oléoduc 9B soit acceptable.

Les élus de la CMM souhaitaient que l'Office national de l'énergie (ONE) reprenne les conditions de la CAPERN afin de rassurer les citoyens sur les risques que comporte un tel projet. L'ONE a répondu à certaines des demandes de la Communauté. Cependant, l'ONE n'a pas tenu compte de plusieurs demandes de la CMM dont, notamment, celle de mettre en place un fonds de prévoyance, qui permettrait de réagir rapidement en cas de catastrophe.

Aucune suite n'a également été donnée à la demande de mettre en place une unité de vigilance qui aura notamment comme mandat d'assurer le suivi de la mise en service de l'oléoduc 9B d'Enbridge. La Communauté demande aux partis de s'engager à ce que le prochain gouvernement mette en place le plus rapidement possible une telle unité de vigilance qui comprendra des représentants des municipalités de la Communauté.

