

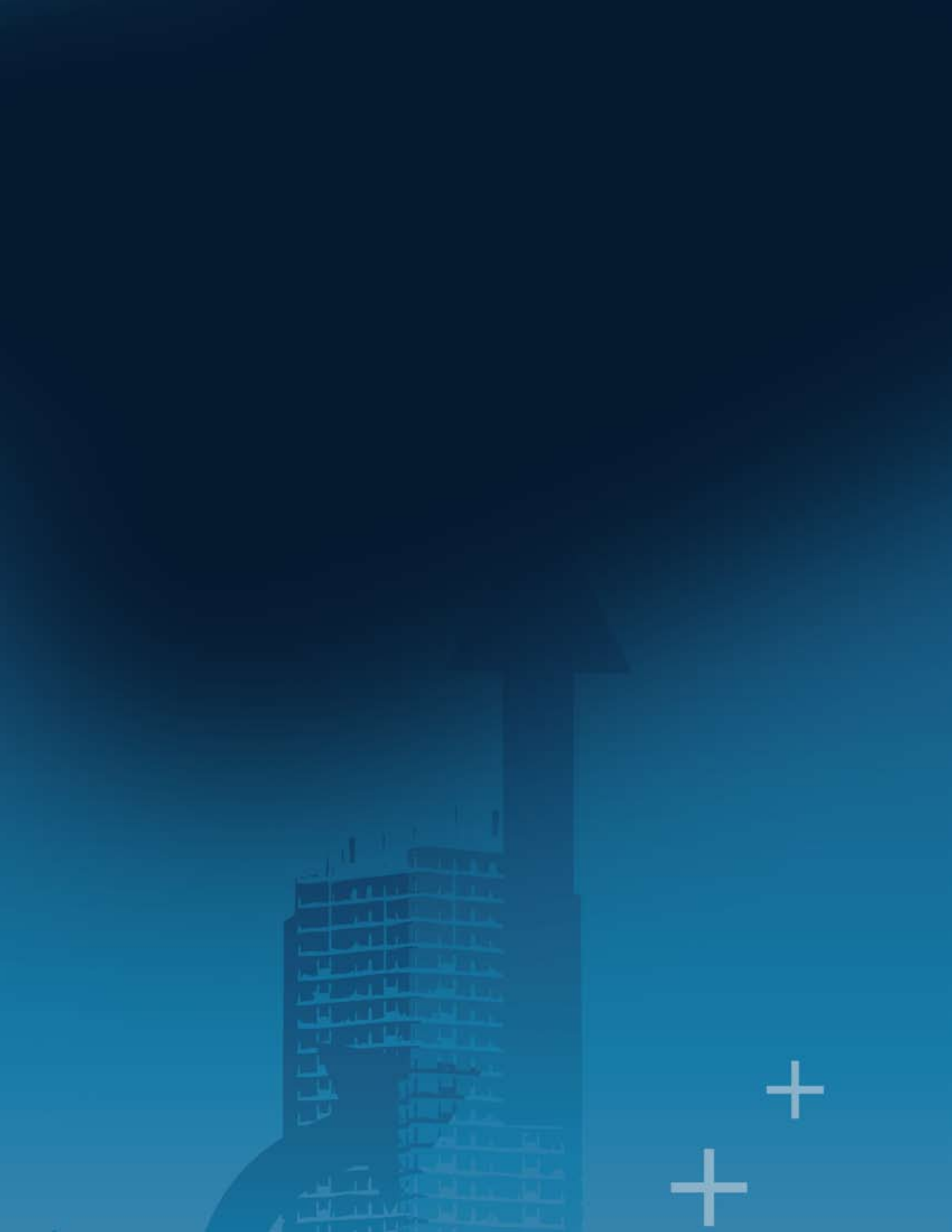
ASSURER  
LA **RELANCE**  
EN INVESTISSANT  
DANS LES INFRASTRUCTURES  
D'**ATTRACTIVITÉ** ET  
DE **COMPÉTITIVITÉ**



Communauté métropolitaine  
de Montréal

Mémoire présenté au gouvernement du Québec  
dans le cadre des consultations prébudgétaires 2009-2010

**FÉVRIER**  
2 0 0 9



# TABLE DES MATIÈRES

Sommaire .....	2
Introduction .....	5
1. Le Grand Montréal: un objectif de croissance ambitieux.....	6
2. Une crise économique mondiale qui n'épargnera pas le Grand Montréal .....	6
3. Des interventions stratégiques pour assurer la relance .....	7
4. Conserver nos objectifs à plus long terme malgré la crise .....	8
4.1. <i>Investir en transport collectif</i> .....	8
<i>Le maintien des infrastructures actuelles</i> .....	9
<i>Le développement du réseau de transport collectif du Grand Montréal</i> .....	9
<i>Augmenter la contribution des sources métropolitaines au financement</i> .....	10
4.2. <i>Investir en environnement</i> .....	10
<i>Mettre en place un programme d'équipements de valorisation des matières organiques</i> .....	10
<i>Assurer une indemnisation complète des coûts de la collecte sélective</i> .....	11
<i>Renouveler l'Entente de Communauté sur le développement durable</i> .....	12
4.3. <i>Investir en habitation sociale et communautaire</i> .....	12
<i>Augmenter à 2 000 le nombre d'unités AccèsLogis construites annuellement dans le Grand Montréal</i> .....	12
<i>Accroître le financement alloué aux services à caractère social et communautaire adaptés aux locataires HLM et PSL</i> .....	13





## SOMMAIRE

La crise économique qui sévit actuellement exige une intervention musclée. Et l'accélération des investissements en infrastructures est certainement la stratégie privilégiée par les gouvernements. C'est dans ce contexte que la réalisation immédiate des projets qui sont prêts à lever de terre est proposée par plusieurs municipalités et associations municipales.

Le Grand Montréal accuse un retard, notamment en ce qui concerne la richesse par habitant, comparativement aux autres grandes régions métropolitaines d'Amérique du Nord et du monde. Ce retard s'explique en partie par une productivité déficiente. Cette lacune pourrait être partiellement comblée en investissant dans les grandes infrastructures d'attractivité et de compétitivité.

En conséquence, cette conjoncture ne doit pas nous empêcher de relever les défis pour augmenter notre richesse collective à plus long terme. Elle ne doit pas non plus occulter l'objectif de développement durable, incluant la lutte contre les changements climatiques, que nous nous sommes collectivement donné et qui doit orienter nos priorités d'investissements.

Les élus de la Communauté métropolitaine de Montréal proposent donc dans ce mémoire des interventions structurantes qui permettront :

- d'appuyer la relance de l'économie à moyen terme;
- d'accroître la compétitivité et l'attractivité du Grand Montréal à long terme;
- de prioriser les investissements verts et les objectifs de réduction des gaz à effet de serre;
- d'appuyer les entreprises faisant partie des grappes industrielles du Grand Montréal et du Québec pour maximiser l'effet multiplicateur des investissements.

Ces projets ciblent le transport collectif, l'environnement ainsi que l'habitation sociale et communautaire, trois des compétences de la Communauté.

## TRANSPORT EN COMMUN

Les élus de la Communauté discutent actuellement de l'avenir de la gouvernance et du financement du transport collectif métropolitain dans le Grand Montréal.

Ces discussions ont déjà permis de souligner que le transport en commun métropolitain souffre d'un sous-financement chronique depuis 1996. En effet, les sources de revenus métropolitaines (taxe sur l'essence et droits sur les immatriculations) n'ont pas été indexées depuis cette date. De plus, la contribution du réseau local au réseau métropolitain n'a jamais été reconnue à sa juste valeur, notamment en ce qui concerne les coûts de l'intégration tarifaire. Les réseaux locaux de transport en commun assument donc des coûts importants pour appuyer le réseau métropolitain.

En ce qui concerne plus spécifiquement les immobilisations, les élus du Grand Montréal reconnaissent les efforts importants consentis par le gouvernement du Québec pour assurer le maintien des actifs existants. Les élus du Grand Montréal estiment toutefois qu'il faut maintenant mettre en place les conditions qui permettront de développer le réseau de transport en commun métropolitain pour en augmenter la part modale comparativement à l'automobile et pour diminuer la dépendance de la population envers l'énergie fossile.

### Recommandation 1

Les élus de la Communauté recommandent au gouvernement du Québec de s'engager, dans le budget 2009-2010, à soutenir financièrement le développement du transport en commun métropolitain dans le Grand Montréal, en tenant compte des discussions qui sont en cours au sein du comité de travail des élus sur la gouvernance et le financement du transport collectif métropolitain.

## ENVIRONNEMENT

Les élus de la Communauté favorisent l'atteinte, le plus tôt possible, des objectifs de la *Politique québécoise de gestion des matières résiduelles 1998-2008*. Les élus se sont également prononcés en faveur de l'atteinte d'un objectif encore plus ambitieux, celui de l'enfouissement zéro. Ces objectifs, en particulier en ce qui concerne les matières organiques et les résidus ultimes, ne pourront toutefois être atteints sans investir dans les équipements et les technologies appropriés.

### Recommandation 2

Les élus de la Communauté recommandent à nouveau au gouvernement du Québec d'instaurer rapidement un programme d'infrastructures pour le Grand Montréal servant à financer la construction des équipements de traitement et de valorisation des matières organiques (digestion anaérobie, compostage ouvert ou fermé).

La Communauté considère également que, en vertu du principe de la responsabilité élargie des producteurs, les municipalités n'ont pas à assumer les coûts du recyclage.

### Recommandation 3

Les élus de la Communauté recommandent à nouveau au gouvernement du Québec, comme il s'y est engagé dans *l'Entente sur un nouveau partenariat fiscal et financier avec les municipalités*, de porter la contribution de l'industrie à 100% des coûts engendrés par le recyclage des emballages et des imprimés afin d'assurer la mise en œuvre des plans de gestion des matières résiduelles.

Depuis sa création, la Communauté est intervenue, en partenariat avec les municipalités et le gouvernement du Québec, pour augmenter l'accessibilité aux rives et aux plans d'eau ainsi que la protection des boisés significatifs du Grand Montréal. Ces interventions, appréciées par la population de la région métropolitaine, doivent maintenant bénéficier d'un financement renouvelé.

### Recommandation 4

Les élus de la Communauté recommandent au gouvernement du Québec de renouveler, pour la période 2009-2014, *l'Entente de Communauté sur le développement durable* conclue, le 2 octobre 2002, entre la Communauté, le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT) et le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP), laquelle devra comprendre : la participation financière concernant le *Plan d'action pour l'accessibilité aux rives et aux plans d'eau du Grand Montréal Bleu* (Fonds bleu) à raison de 3 M\$ par année et l'octroi d'une enveloppe financière de 3 M\$ par année pour des projets d'acquisition et de conservation des espaces boisés (Fonds vert) dans le Grand Montréal.

## HABITATION SOCIALE ET COMMUNAUTAIRE

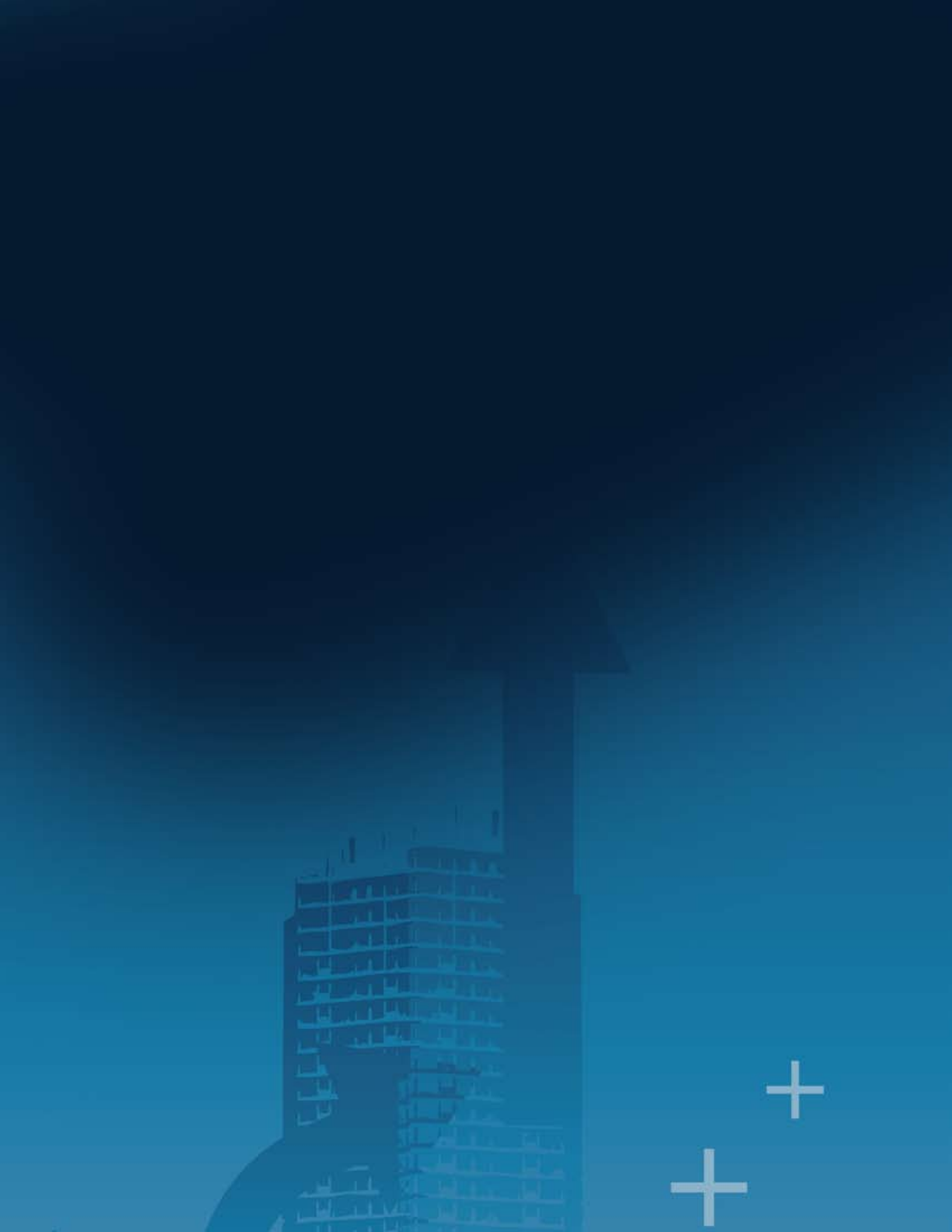
La Communauté a adopté, en 2008, son *Plan d'action métropolitain pour le logement social et abordable, 2009-2013*. Ce plan fait notamment le constat des besoins immenses auxquels la population la plus démunie de la région fait face.

### Recommandation 5

Les élus de la Communauté recommandent au gouvernement du Québec de donner suite à la vaste mobilisation du monde municipal et de financer la construction d'au moins 2 000 unités de logement AccèsLogis par année pour la période 2009-2013 sur le territoire du Grand Montréal.

### Recommandation 6

Les élus de la Communauté recommandent au gouvernement du Québec de bonifier le financement des services de santé et des services à caractère social et communautaire adaptés aux locataires HLM et au Programme de Supplément au loyer (PSL).





## INTRODUCTION

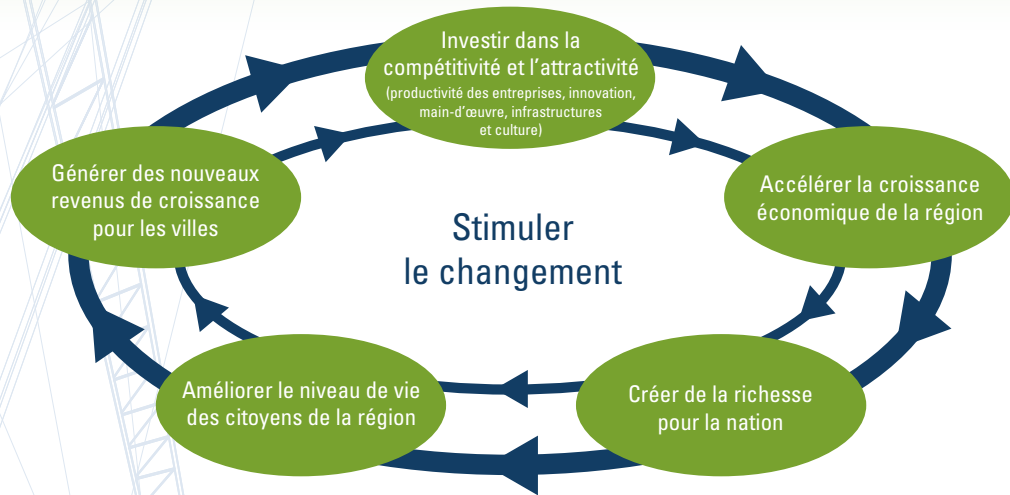
Les régions métropolitaines ont toutes pour objectif d'être attractives et compétitives. À cet effet, elles tentent d'offrir des services de qualité, des équipements distinctifs et des infrastructures performantes, notamment en matière de transport en commun, de traitement des matières résiduelles, de voirie, d'aqueduc, d'égouts et d'habitation. Grâce à ces investissements, les grandes régions du monde parviennent à accroître leur qualité de vie et sont davantage en mesure d'attirer des entreprises de la nouvelle économie et des travailleurs qualifiés.

Ces services, ces équipements et ces infrastructures, qui ont un effet structurant sur le développement économique, exigent des investissements colossaux auxquels tous les paliers de gouvernement doivent contribuer.

Dans son plan de développement économique, la Communauté métropolitaine de Montréal a établi un objectif ambitieux pour mieux se positionner parmi les grandes économies métropolitaines du monde.

La crise sans précédent qui affecte l'économie mondiale ne doit pas détourner le Grand Montréal de son objectif d'accélération de croissance économique. Au contraire, selon la majorité des économistes, la situation actuelle nécessite une intervention musclée du secteur public afin de minimiser l'impact de cette crise tout en se donnant les conditions gagnantes pour les années qui suivront.

La façon d'y parvenir est de faire des choix d'investissements judicieux et structurants qui permettront non seulement de créer des emplois et de la richesse, mais aussi d'augmenter les infrastructures d'attractivité du Grand Montréal. Ce faisant, la région métropolitaine de Montréal, comme tout le Québec, traversera cette crise tout en étant mieux outillée pour rivaliser avec les autres grandes agglomérations du monde.



## 1. LE GRAND MONTRÉAL : UN OBJECTIF DE CROISSANCE AMBITIEUX

Avec sa population de 3,6 millions d'habitants, le Grand Montréal est la deuxième région métropolitaine la plus peuplée du Canada après celle de Toronto. Doté de faibles coûts, d'une grande qualité de vie et de nombreux points forts dans les domaines industriel, culturel, éducatif et social, le Grand Montréal dispose d'une économie diversifiée, moderne et dynamique.

Mais pour mieux se positionner, le Grand Montréal doit faire davantage d'efforts. En effet, lorsque l'on compare les principaux indicateurs économiques du Grand Montréal à ceux des autres grandes régions métropolitaines d'Amérique du Nord et du monde, les résultats ne sont pas à la hauteur du potentiel de la région. Le Grand Montréal accuse en effet un retard considérable face à ses concurrentes nord-américaines en ce qui concerne le PIB par habitant. Selon l'Observatoire Grand Montréal, il se classe ainsi 32<sup>e</sup> sur les 33 plus grandes régions métropolitaines nord-américaines pour l'année 2007, soit 39 900 \$ par habitant<sup>1</sup> et 44<sup>e</sup> sur 65 comparativement aux principales régions métropolitaines de l'OCDE<sup>2</sup>.

Dans son plan de développement économique, la Communauté propose une stratégie afin que le Grand Montréal se hisse au 6<sup>e</sup> rang des régions nord-américaines en matière de PIB par habitant en 2025. Il s'agit d'un objectif ambitieux qui ne pourra être atteint sans investir pour renforcer la compétitivité et l'attractivité susceptibles d'accélérer la croissance économique de la région.

« Le principal défi pour Montréal en 2009 sera de consolider les assises nécessaires pour assurer la prospérité future de la région. Pour demeurer une plaque tournante du commerce international en Amérique, Montréal devra moderniser ses infrastructures, en particulier celles liées au transport, afin de faciliter le flux des marchandises et des personnes, et ce, dans le respect de la qualité de vie des citoyens. Pour conserver son rôle de leader économique d'envergure internationale, elle devra aussi démontrer qu'elle peut être à la hauteur de ses ambitions dans les domaines de l'éducation, de l'innovation, de la santé et de la culture. »

### François Dupuis

Vice-président et économiste en chef  
au Mouvement Desjardins

## 2. UNE CRISE ÉCONOMIQUE MONDIALE QUI N'ÉPARGNERA PAS LE GRAND MONTRÉAL

Moteur économique et culturel du Québec, la région métropolitaine de Montréal compte pour 48 % de la population du Québec, 49 % des emplois, 50 % du PIB québécois, 47 % des dépenses d'immobilisations privées, 75 % du capital de risque investi au Québec et 49 % des livraisons manufacturières. L'ensemble de l'activité économique se déroulant dans le Grand Montréal rapporte 32 G\$ de revenus au gouvernement du Québec.

<sup>1</sup> <http://observatoire.Communauté.qc.ca/swf/PositionnementNA.php>

<sup>2</sup> [http://www.Communauté.qc.ca/fileadmin/user\\_upload/documents/pde05.pdf](http://www.Communauté.qc.ca/fileadmin/user_upload/documents/pde05.pdf)



Depuis le troisième trimestre 2007, plusieurs signaux démontrent le risque d'une récession dans le Grand Montréal. Ainsi, la poussée du dollar canadien à la fin de 2007, l'essoufflement des consommateurs et le ralentissement américain se conjuguent pour freiner l'économie métropolitaine. La croissance du PIB métropolitain est passée de 2,5% en 2007 à 1,7% en 2008 selon les prévisions du *Conference Board du Canada*. L'emploi a diminué de 0,4%.

La consommation, principal soutien de la croissance dans les années 2000, s'est essoufflée. La hausse des ventes au détail a enregistré son plus faible taux depuis 2001. Les faillites personnelles ont augmenté pour une troisième année consécutive. Les salaires ont progressé à peine et, pour la première fois en 15 ans, l'emploi a reculé.

Le Grand Montréal est donc touché par la crise économique qui sévit à l'échelle de la planète. Une inconnue demeure toutefois : l'ampleur de l'impact de cette crise sur l'économie du Grand Montréal et les répercussions sur celle de l'ensemble de la province.

### 3. DES INTERVENTIONS STRATÉGIQUES POUR ASSURER LA RELANCE

En période de crise économique, l'accélération des investissements en infrastructures est indiquée puisqu'elle permet d'injecter plusieurs millions de dollars dans l'économie, de créer des emplois tout en accroissant le stock d'infrastructures susceptible d'améliorer la compétitivité de la région à plus long terme. En raison de l'impact économique considérable et rapide que ces investissements génèrent, l'accélération des investissements en infrastructures est donc une approche qui est toujours privilégiée par les gouvernements en période de crise.

Selon une étude de la firme de prévisions économiques *Informetrica Limited*<sup>3</sup>, chaque tranche d'investissements de 1 G\$ dans les infrastructures entraîne une croissance économique d'environ 0,13% et la création de plus de 11 000 emplois. Cette approche apparaît beaucoup plus efficace que les baisses d'impôts. En effet, l'étude conclut que même des réductions d'impôts et de taxes combinées de 2 G\$ n'arriveraient pas à

produire autant d'emplois et à stimuler autant l'économie que des investissements de 1 G\$ dans les infrastructures.

Ces investissements ont également un effet direct sur la compétitivité de nos entreprises. Les investissements publics rapportent au secteur privé une économie de 17 cents en moyenne pour chaque nouveau dollar investi dans la valeur nette de nos infrastructures publiques. Le secteur privé peut donc la réinvestir dans l'entreprise ou faire bénéficier le consommateur de cette épargne. D'une façon ou de l'autre, il s'agit d'une amélioration du niveau de vie de la population.

Le 14 janvier dernier, la ministre des Finances et ministre responsable des Infrastructures, M<sup>me</sup> Monique Jérôme-Forget, déposait son énoncé économique intitulé *Des actions additionnelles et immédiates pour soutenir l'économie et l'emploi*. Elle déposait également, conformément aux dispositions de la *Loi favorisant le maintien et le renouvellement des infrastructures publiques*, la mise à jour du *Plan québécois des infrastructures pour la période 2008-2013*. Selon ce plan, les investissements en infrastructures du gouvernement du Québec s'élèveront à 41,8 G\$ pour cette période. En ajoutant la contribution de 4,6 G\$ du gouvernement fédéral à la suite de la signature de l'*Entente Canada-Québec sur l'infrastructure* pour les programmes Chantiers Canada signée en juillet 2008, en plus des sommes importantes annoncées dans le budget fédéral du 27 janvier 2009, les sommes investies par les gouvernements sont colossales.

Les gouvernements du Québec et du Canada consentent donc déjà des efforts considérables, particulièrement en ce qui concerne la réfection des infrastructures existantes.

« Les économistes s'accordent donc généralement pour dire que les investissements dans les ponts, les routes et les bâtiments publics sont la première mesure à prendre pour soutenir l'économie. Dans de tels cas, l'argent investi sert presque à 100% à relancer l'économie. »

**Francis Vailles**  
La Presse Affaires

<sup>3</sup>[http://www.fcm.ca/CMFiles/FCM%20Informetrica%20Update%20Fr%20\(2\)1JND-1162008-6774.pdf](http://www.fcm.ca/CMFiles/FCM%20Informetrica%20Update%20Fr%20(2)1JND-1162008-6774.pdf)



La réfection, le maintien, l'entretien et la sauvegarde des infrastructures municipales de base sont d'ailleurs certainement l'une des solutions. Les experts s'accordent à dire que les investissements dans les infrastructures comme les installations d'épuration d'eau, les routes et les ponts rapportent des dividendes considérables dont bénéficient la santé publique, l'environnement et l'économie. Non seulement la qualité de vie des citoyens est améliorée, mais aussi la compétitivité internationale de nos entreprises et de nos régions. En ce domaine, des investissements se chiffrant à un minimum de 11 G\$ devront être consentis au cours des dix prochaines années.

D'autres investissements importants sont sur la table à dessin depuis plusieurs années et permettront, s'ils lèvent enfin de terre, de contribuer à la création d'emplois et à la relance de l'économie métropolitaine à long terme. Ainsi, la construction éventuelle de centres hospitaliers universitaires, le remplacement de l'échangeur Turcot, l'achèvement de l'autoroute 25, le projet de modernisation de la rue Notre-Dame et les projets du Quartier des spectacles représentent des investissements publics évalués à 7,85 G\$ qui devraient aider l'économie du Grand Montréal à garder la tête hors de l'eau pour les années à venir. La majorité de ces projets est déjà d'ailleurs prévue dans le *Plan québécois des infrastructures*.

À mesure que se confirme la crise, les engagements et les demandes d'intervention de toutes sortes se multiplient. À bien des égards, cela est de mise. Les municipalités sont d'ailleurs en mesure d'identifier rapidement les chantiers qui auront un impact immédiat sur l'économie. Plusieurs municipalités et associations municipales ont ainsi transmis (ou s'approprient à le faire) aux gouvernements la liste des projets qui pourraient être réalisés immédiatement afin de contrer rapidement les effets de la crise économique.

#### 4. CONSERVER NOS OBJECTIFS À PLUS LONG TERME MALGRÉ LA CRISE

Mais il faut déjà voir au-delà de la crise économique et penser à la relance de notre économie à moyen terme. L'objectif ambitieux que le Grand Montréal s'est fixé, soit de se hisser au 6<sup>e</sup> rang des régions nord-américaines en matière de PIB par habitant en 2025, doit être atteint malgré la crise

économique en cours. Il faut donc tout mettre en œuvre pour ajuster nos stratégies d'investissements et accélérer, également, la réalisation de plusieurs infrastructures structurantes et durables pour le Grand Montréal.

*« Une sortie de récession efficace et l'établissement d'assises plus intéressantes pour la croissance à venir doivent passer par les agglomérations urbaines. »*

**Pierre-Paul Proulx**

*Professeur honoraire, Université de Montréal*

Les élus de la Communauté présentent donc au gouvernement du Québec les priorités d'investissements structurants pour la région métropolitaine de Montréal. Ces investissements structurants ont été identifiés parce qu'ils répondaient aux objectifs suivants :

- La relance de l'économie à moyen terme;
- L'accroissement de la compétitivité et de l'attractivité du Grand Montréal à long terme;
- La priorisation des investissements verts qui permettent, notamment, de réduire les émissions de gaz à effet de serre;
- L'appui aux entreprises faisant partie des grappes industrielles du Grand Montréal et du Québec pour maximiser l'effet multiplicateur des investissements.

En conséquence, les projets soumis au gouvernement dans le cadre des consultations prébudgétaires 2009-2010 ciblent le transport collectif, l'environnement ainsi que l'habitation sociale et communautaire, trois des compétences de la Communauté.

#### 4.1. Investir en transport collectif

Les transports publics sont l'un des moyens les plus efficaces de créer des emplois, de réduire les gaz à effet de serre et d'appuyer les entreprises du Grand Montréal et du Québec. C'est l'investissement vert le plus rentable pour le Québec.

Chaque dollar investi dans ce secteur stimule deux fois plus l'économie de la région que celui investi dans l'automobile, puisque 50% des dépenses liées à l'automobile sont exportées à l'extérieur du Québec comparativement à 10% pour le transport en commun<sup>4</sup>. L'investissement dans le transport

<sup>4</sup> [http://www.fcm.ca//CMFiles/FCM%20Infometrica%20Update%20Fr%20\(2\)1JND-1162008-6774.pdf](http://www.fcm.ca//CMFiles/FCM%20Infometrica%20Update%20Fr%20(2)1JND-1162008-6774.pdf)

en commun permet par ailleurs d'améliorer considérablement la qualité de vie et de diminuer les coûts de déplacement des ménages.

Les élus de la Communauté discutent actuellement de l'avenir du transport en commun métropolitain dans le cadre d'un comité sur la gouvernance et le financement, créé en vertu de l'entente sur le déficit métropolisable du métro de Montréal. Les élus du Grand Montréal souhaitent que les conclusions de ces discussions permettent d'assurer la relance du transport en commun dans la région métropolitaine de Montréal, pour l'exploitation et les immobilisations, actuelles et projetées.

#### *Le maintien des infrastructures actuelles*

Plusieurs projets de transport en commun sont déjà approuvés par le gouvernement du Québec et devraient, dans le contexte actuel, être accélérés. Ces projets visent, à l'exception du train de l'Est, le maintien et la remise à niveau d'un réseau vieillissant. Il s'agit, en grande partie, d'investissements qui auraient dû être effectués depuis plusieurs années déjà.

<b>Principaux investissements déjà inscrits au Programme triennal d'immobilisations des autorités organisatrices de transport</b>	
<b>Métro</b>	<b>M\$</b>
Acquisition des voitures MR08	1 200
Réno-système, phases 1 et 2	425
Réno-système, phase 3	500
Réno-station, phase 2	46
Réno-infrastructures, phases 1 et 2	221
Station Berri	90
<b>Trains de banlieue</b>	<b>M\$</b>
Train de l'Est	353
Flottes de trains et centre d'entretien	645
Consolidation et amélioration du réseau existant	437
Acquisition d'autobus (3 ans)	632
Équipements en soutien au réseau d'autobus	580
<b>Total</b>	<b>5 129</b>

Les élus du Grand Montréal reconnaissent l'importance de ces investissements et croient essentiel d'assurer le maintien des actifs actuels. Mais il faut aller plus loin.

#### *Le développement du réseau de transport collectif du Grand Montréal*

Le réseau de transport en commun du Grand Montréal, qui a connu peu de développements importants et structurants ces dernières années, doit maintenant faire l'objet d'investissements pour en relancer l'expansion.

La baisse récente du prix de l'essence ne doit d'ailleurs pas nous détourner de cet objectif. Les réserves de pétrole étant limitées et cette énergie étant fondamentalement en demande croissante, le prix du pétrole connaîtra inévitablement une nouvelle hausse dès le redémarrage de l'économie. Par ailleurs, les objectifs de lutte contre les changements climatiques, lutte qui passe notamment par la réduction de la congestion routière, ne doivent pas non plus être occultés par la présente crise économique.

Ce constat milite donc pour une nouvelle phase de développement du réseau de transport collectif métropolitain.

En septembre 2005, la coalition métropolitaine sur le transport, qui réunissait plusieurs élus et acteurs importants concernés par le transport en commun dans la région métropolitaine de Montréal, invitait le gouvernement du Québec à investir davantage dans les nouvelles infrastructures de transport en commun. La coalition demandait ainsi la réalisation du train de l'Est, de la navette reliant l'aéroport Montréal-Trudeau au centre-ville de Montréal; du SLR de Longueuil dans l'axe de l'autoroute 10 ainsi que le prolongement du métro vers Anjou. De l'ensemble de ces projets, seul celui du train de l'Est, qui a reçu les autorisations gouvernementales, semble susceptible de se réaliser à court terme.

Au cours des derniers mois, les trois villes les plus peuplées du Grand Montréal ont réaffirmé l'importance du transport en commun en proposant d'autres projets de transport en commun structurants pour la région. Ainsi, dans son plan de transport, la Ville de Montréal propose notamment la réalisation d'un réseau de tramways et d'un réseau d'autobus rapide en site propre. La Ville de Laval propose de son côté



le bouclage de la ligne 2 du métro d'ici 10 ans. Enfin, la Ville de Longueuil a réaffirmé son intérêt pour le prolongement de la ligne 4 du métro jusqu'au Collège Édouard-Montpetit, projet qui était déjà considéré dans le plan stratégique de l'AMT paru en 2003, il y a plus de six ans.

À l'automne 2007, en préparation du 30<sup>e</sup> Congrès de ses membres, la commission politique du Parti libéral du Québec rendait d'ailleurs public un document de travail, fruit d'une vaste tournée de consultations à travers le Québec, qui proposait de se pencher sur la relance du développement du métro de Montréal.

La relance du métro de Montréal, conjuguée à d'autres mesures structurantes en matière de transport en commun, comme le tramway ou le transport rapide par autobus en site propre, permettrait certainement d'atteindre les objectifs du développement durable et de favoriser une augmentation sensible de la part modale du transport en commun. C'est le vaste chantier auquel les élus du Grand Montréal convient le gouvernement du Québec.

### *Augmenter la contribution des sources métropolitaines au financement*

Le transport en commun métropolitain souffre d'un sous-financement chronique depuis 1996. En effet, les sources de revenus métropolitaines (taxe sur l'essence et droits sur les immatriculations) n'ont pas été indexées depuis cette date. Par ailleurs, la contribution du réseau local au réseau métropolitain n'a jamais été reconnue à sa juste valeur, notamment en ce qui concerne les coûts de l'intégration tarifaire. Les réseaux locaux de transport en commun assument donc des coûts importants pour appuyer le réseau métropolitain.

Considérant le constat d'ensemble sur le transport collectif qui est tracé ci-dessus :

### **Recommandation 1**

Les élus de la Communauté recommandent au gouvernement du Québec de s'engager, dans le budget 2009-2010, à soutenir financièrement le développement du transport en commun métropolitain dans le Grand Montréal, en tenant compte des discussions qui sont en cours au sein du comité de travail des élus sur la gouvernance et le financement du transport collectif métropolitain.

## **4.2. Investir en environnement**

La Communauté souhaite prioriser les initiatives environnementales et, principalement, celles qui répondent aux objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Des initiatives stratégiques concernant la gestion des matières résiduelles ainsi que les espaces bleus et verts pourraient être rapidement mises en place en ce domaine et contribuer à l'atteinte de ces objectifs.

### *Mettre en place un programme d'équipements de valorisation des matières organiques*

La gestion des matières résiduelles est une priorité de premier ordre pour la Communauté métropolitaine de Montréal. En 2006, de concert avec l'ensemble des 82 municipalités qui forment la grande région métropolitaine, la Communauté adoptait un *Plan métropolitain de gestion des matières résiduelles (PMGMR)*. Ce plan prévoit 19 mesures afin de permettre aux municipalités de la région d'atteindre les objectifs de récupération fixés par le gouvernement. Par ces mesures, la grande région de Montréal se donne les moyens de réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des matières résiduelles.

Le grand défi environnemental du Grand Montréal et de l'ensemble des municipalités du Québec concerne le traitement et la valorisation des matières organiques dont uniquement 8% étaient valorisés en 2006. Les municipalités doivent rapidement mettre en place les infrastructures nécessaires pour atteindre les objectifs fixés par le gouvernement. Toutefois, étant donné l'ampleur des besoins en matière d'équipements, les municipalités ne peuvent relever, à elles seules, ce défi.

Dans son rapport de consultation remis au gouvernement, en juin 2008, pour recommander des pistes d'action afin de réactualiser la *Politique québécoise de gestion des matières résiduelles 1998-2008*, la Commission des transports et de l'environnement de l'Assemblée nationale recommandait au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs de fixer un échéancier pour arriver à l'objectif d'enfouissement zéro des matières organiques, en s'assurant d'utiliser les technologies appropriées et de respecter les particularités régionales. La Commission précise également dans son rapport que cet échéancier devra prévoir les ressources nécessaires, par exemple en mettant sur pied un programme de financement des infrastructures de valorisation.

Une meilleure valorisation des matières organiques permettrait d'éviter la production de gaz à effet de serre due à leur enfouissement et ainsi de minimiser les inconvénients environnementaux et sociaux de ces sites.

Dans ce contexte de crise économique, nous devons impérativement nous démarquer et prendre le virage d'une économie verte, nécessaire à notre positionnement sur l'échiquier international. En explorant de nouvelles avenues, plus particulièrement dans le domaine de la gestion des matières résiduelles, le gouvernement soutient une transition majeure et nécessaire et dote le Québec d'un créneau qui lui permettra de se distinguer sur les marchés émergents du XXI<sup>e</sup> siècle.

## Recommandation 2

Les élus de la Communauté recommandent à nouveau au gouvernement du Québec d'instaurer rapidement un programme d'infrastructures pour le Grand Montréal servant à financer la construction des équipements de traitement et de valorisation des matières organiques (digestion anaérobie, compostage ouvert ou fermé).

Ce programme d'infrastructures pourrait servir à financer la construction d'équipements de traitement et de valorisation des matières organiques afin de détourner de l'élimination un minimum de 60% des matières organiques d'ici la fin de 2012, à implanter des technologies de valorisation des matières organiques qui respectent à la fois la protection de l'environnement et les particularités régionales afin de tendre vers le zéro enfouissement des matières organiques<sup>5</sup>, et à offrir la possibilité d'ajouter les matières organiques issues des industries, des commerces et des institutions (ICI) dans le calcul des quantités à valoriser si la municipalité concernée souhaite présenter un plan intégré de traitement et de valorisation des matières organiques de son territoire.

La Communauté demande également que ce programme de financement prenne en compte une capacité de détournement supérieure au taux de 60% prévu dans l'actuelle politique afin d'arriver, à terme, à un objectif tendant vers le zéro enfouissement et que des études sur les

équipements de valorisation des résidus ultimes puissent y être élaborées.

Le gouvernement, en appuyant financièrement l'émergence de ces technologies environnementales et en favorisant la mise en place des infrastructures nécessaires à la valorisation des matières résiduelles, se donne les moyens de devenir un leader mondial en matière environnementale et en efficacité énergétique.

### *Assurer une indemnisation complète des coûts de la collecte sélective*

Bien que le principe de la responsabilité élargie des producteurs soit inscrit dans la *Politique québécoise de gestion des matières résiduelles 1998-2008*, les municipalités du Québec continuent à déboursier près de 67% des coûts nécessaires au recyclage des emballages et des imprimés.

À maintes reprises, le monde municipal a souligné au gouvernement l'importance d'appliquer le principe de la responsabilité des producteurs (le principe du « pollueur-payeur ») lorsqu'il est question du recyclage des emballages et des imprimés de façon à imputer aux entreprises la totalité des coûts. La Communauté croit que, en vertu du principe de la responsabilité élargie des producteurs, il est impératif d'imputer à l'industrie 100% des coûts assumés par les municipalités pour la collecte sélective des contenants, des emballages et des imprimés.

À ce sujet, l'*Entente sur un nouveau partenariat fiscal et financier* signée entre les municipalités et le gouvernement en avril 2006 prévoyait :

« qu'à la suite de la mise en place du régime de compensation des coûts nets de la collecte sélective et à la lumière des nouvelles données qui proviendront de la réalisation de l'étude sur les coûts de cette collecte convenue dans le cadre des négociations du régime de compensation, des moyens seront développés pour permettre de pousser plus loin les principes qui soutiennent l'action gouvernementale et ainsi tendre vers une indemnisation complète des coûts de la collecte sélective d'ici 2010, conformément à l'engagement du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. Cet objectif pourra concorder avec celui visant à revoir la contribution des médias écrits d'ici cette même année ».

<sup>5</sup> Extrait de la Déclaration commune de l'Union des municipalités du Québec, de la Fédération Québécoise des Municipalités, de la Communauté métropolitaine de Montréal, de la Communauté métropolitaine de Québec, du Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec et d'Action Re-buts.



### Recommandation 3

Les élus de la Communauté recommandent à nouveau au gouvernement du Québec, comme il s'y est engagé dans l'*Entente sur un nouveau partenariat fiscal et financier avec les municipalités*, de porter la contribution de l'industrie à 100% des coûts engendrés par le recyclage des emballages et des imprimés afin d'assurer la mise en œuvre des plans de gestion des matières résiduelles.

#### *Renouveler l'Entente de Communauté sur le développement durable*

Afin de protéger et de mettre en valeur le patrimoine naturel de la région métropolitaine de Montréal, la Communauté a entrepris, en vertu de l'*Entente de Communauté sur le développement durable (2002-2007)* signée avec le MDDEP et le MAMROT, de contribuer au développement d'un réseau métropolitain intégré et cohérent d'espaces bleus et verts. À la suite de la signature de cette entente, deux outils financiers ont été mis en place par la Communauté: un *Plan d'action pour l'accessibilité aux rives et aux plans d'eau du Grand Montréal Bleu (Fonds bleu)* et un Programme d'acquisition et de conservation des espaces boisés (Fonds vert).

Depuis 2002, ces deux programmes se sont traduits par des investissements totaux de plus de 35 M\$ dans le cadre du programme de mise en valeur des espaces bleus et par l'adoption d'un règlement de contrôle intérimaire (RCI), visant notamment la protection de 31 bois reconnus comme étant d'intérêt métropolitain et par des projets d'acquisition d'espaces boisés dans lesquels la Communauté a investi 500 000 \$ dans le cadre du programme d'acquisition d'espaces verts.

### Recommandation 4

Les élus de la Communauté recommandent au gouvernement du Québec de renouveler, pour la période 2009-2014, l'*Entente de Communauté sur le développement durable* conclue, le 2 octobre 2002, entre la Communauté, le MAMROT et le MDDEP, laquelle devra comprendre: la participation financière concernant le *Plan d'action pour l'accessibilité aux rives et aux plans d'eau du Grand Montréal Bleu (Fonds bleu)* à raison de 3 M\$ par année et l'octroi d'une enveloppe financière de 3 M\$ par année pour des projets d'acquisition et de conservation des espaces boisés (Fonds vert) dans le Grand Montréal.

#### 4.3. Investir en habitation sociale et communautaire

##### *Augmenter à 2 000 le nombre d'unités AccèsLogis construites annuellement dans le Grand Montréal*

La construction immobilière et résidentielle est un domaine qui assure la création rapide d'emplois pour faire face à la crise économique. Aussi, l'accélération de la construction du nombre d'unités de logement dans le cadre du programme AccèsLogis est susceptible de contribuer à la relance de l'économie du Grand Montréal, tout en permettant de répondre aux besoins importants d'une population grandement fragilisée.

Le dernier recensement indique que, en 2006, plus de 200 000 ménages locataires à faible revenu (gagnant moins de 24 008 \$ par année) consacrent 30% et plus de leurs revenus bruts à se loger. De ce nombre, plus de la moitié, soit près de 120 000 ménages, consacre la moitié et plus de ses revenus bruts à se loger. Ces ménages se retrouvent donc avec très peu de ressources pour subvenir à leurs autres besoins essentiels comme l'alimentation, l'habillement, les déplacements et l'éducation. À ces chiffres, on doit ajouter des dizaines de milliers de sans-abri qui échappent au recensement.

C'est dans ce contexte que la Communauté appuie la demande que le monde municipal a adressée au gouvernement du Québec d'accélérer le rythme de réalisation de logements communautaires et sociaux et de s'engager à le faire pour les cinq prochaines années.

## Recommandation 5

Les élus de la Communauté recommandent au gouvernement du Québec de donner suite à la vaste mobilisation du monde municipal et de financer la construction d'au moins 2 000 unités de logement AccèsLogis par année pour la période 2009-2013 sur le territoire du Grand Montréal.

### *Accroître le financement alloué aux services à caractère social et communautaire adaptés aux locataires HLM et PSL*

Par ailleurs, il existe une réelle fragilisation des populations locataires de HLM et de bénéficiaires du Programme de Supplément au loyer (PSL). Cette fragilisation est notamment liée au vieillissement, à l'appauvrissement et à l'aggravation des problèmes de santé physique et mentale de ces locataires.

L'importance d'unir les efforts des réseaux de l'habitation et des services sociaux et de santé ainsi que de financer des interventions auprès de ces locataires s'est traduite par l'adoption du *Cadre de référence sur le soutien communautaire en logement social* du gouvernement du Québec doté d'un budget de 5 M\$. La Communauté estime toutefois que des efforts supplémentaires doivent être consentis en ce domaine.

## Recommandation 6

Les élus de la Communauté recommandent au gouvernement du Québec de bonifier le financement des services de santé et des services à caractère social et communautaire adaptés aux locataires HLM et au Programme de Supplément au loyer (PSL).



Communauté métropolitaine  
de Montréal

1002, rue Sherbrooke Ouest, bureau 2400, Montréal (Québec) H3A 3L6  
Tél. : 514-350-2550, Téléc. : 514-350-2599  
[www.cmm.qc.ca](http://www.cmm.qc.ca) • [info@cmm.qc.ca](mailto:info@cmm.qc.ca)

