Communauté métropolitaine
de Montréal

COVID 2019 :
MESURES POUR MAINTENIR LA COMPÉTITIVITÉ ET L'ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

1er mai 2020

TABLE DES MATIÈRES

LA RELANCE DU GRAND MONTRÉAL EN FONCTION DES COMPÉTENCES DE LA CMM 2

RÉSUMÉ DES MESURES PROPOSÉES.....3

TABLEAU 1 – MESURES DE GESTION DE LA COVID-19 ET MESURES DE RELANCE 10

TABLEAU 2 – MESURES DE RÉSILIENCE.....12

ANNEXE 1A - IMPACTS DE LA COVID-19 SUR LES SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF DE LA RÉGION MÉTROPOLITAINE POUR 2020 ET 2021 13

ANNEXE 1B - PROPOSITION D'ACTIONS PRIORISÉES EN TRANSPORT COLLECTIF DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL 39

ANNEXE 2 - MESURES DE RELANCE POUR LE LOGEMENT SOCIAL 64

ANNEXE 3 - MANDAT À LA COMMISSION DE L'AMÉNAGEMENT 78

ANNEXE 4 - GESTION DE LA RÉSILIENCE DES ZONES À RISQUE D'INONDATION.....80

ANNEXE 5 - TABLE MÉTROPOLITAINE SUR LA CULTURE.....86

ANNEXE 6 - TABLE MÉTROPOLITAINE SUR LA SÉCURITÉ ALIMENTAIRE.....89

ANNEXE 7 - TABLE MÉTROPOLITAINE SUR LA SANTÉ PUBLIQUE 93

LA RELANCE DU GRAND MONTRÉAL EN FONCTION DES COMPÉTENCES DE LA CMM

La pandémie de la COVID-19 qui est apparue en Chine à la fin de 2019 frappe désormais la majeure partie du monde. Depuis la fin de février 2020, la pandémie prend inexorablement de l'ampleur au Québec. Comme le reste du monde, le Québec est plongé dans une course contre la montre pour freiner la propagation du virus.

Plusieurs mesures vigoureuses ont été prises par le gouvernement du Québec dont l'adoption, le 13 mars 2020, d'un décret déclarant l'état d'urgence sanitaire sur tout le territoire québécois. L'heure est à la distanciation sociale, au confinement à la maison et aux consignes sanitaires. Ne fonctionnent que les services essentiels. Même le gouvernement du Québec commence à parler d'un déconfinement prudent et graduel, nul ne sait pour l'instant quand précisément la pandémie sera derrière nous. Certains évoquent même l'éventualité d'une deuxième, voire d'une troisième vague de contagion qui pourraient exiger une modulation des mesures de confinement jusqu'à ce qu'un vaccin soit accessible et que l'immunité collective soit accrue. Si ce scénario se concrétise, le Québec sera dans une période de turbulences qui pourrait durer jusqu'au printemps 2021 sinon plus.

Face à cette pandémie d'une ampleur inédite, l'ensemble des 82 municipalités du Grand Montréal se sont rapidement trouvées sur la ligne de front. Elles ont été appelées à jouer un rôle central pour freiner la propagation du virus et pour protéger la population. Malgré les conséquences de la pandémie sur leurs propres finances, elles doivent assurer le maintien des services essentiels et contribuer à l'application des directives du gouvernement du Québec[1]. Plus que jamais, elles jouent leur rôle de gouvernement de proximité.

La distanciation physique et le confinement ont entraîné un ralentissement brutal de l'économie et des pertes d'emplois considérables. Les gouvernements du Canada et du Québec ainsi que les municipalités sont intervenus rapidement pour mettre en place des mesures afin de pallier les problématiques les plus urgentes auxquels les individus et les entreprises ont été confrontés.

Si les mesures d'urgence mobilisent actuellement les décideurs publics, les mesures qui devront être mises en place pour assurer la relance et celles qui seront nécessaires pour s'adapter à la réalité post-COVID19 font l'objet d'une importante réflexion. Déjà, plusieurs acteurs de la société se mobilisent pour mettre en place des mesures pour sortir le Grand Montréal et le Québec de la crise dans laquelle l'aura enfoncée l'épisode du coronavirus. La Communauté métropolitaine de Montréal participera à cet effort de relance.

Les mesures proposées dans ce document sont de trois ordres :

- des mesures de gestion de la COVID-19, dont plusieurs visent à compenser les coûts des systèmes qui sont en déséquilibre financier depuis le début de la crise;
- des mesures de relance, qui couvrent tant les mesures visant à retrouver un équilibre financier et fonctionnel à moyen et long termes;
- des mesures de résilience qui visent à mieux adapter les systèmes pour affronter d'éventuelles pandémies.

Ces différentes mesures comprennent des ajustements aux politiques publiques existantes et introduisent de nouvelles propositions. Elles visent toutes à maintenir les atouts territoriaux du Grand Montréal tels

[1] L'Union des municipalités du Québec documente et développe un outil de calcul de l'impact de la pandémie pour les municipalités du Québec. La Fédération canadienne des municipalités demande pour sa part au gouvernement du Canada une compensation de 10 G$ dont 7,6 G$ afin de compenser les coûts d'opération des villes et de 2,4 G$ pour le transport en commun (https://data.fcm.ca/documents/resources/reports/maintenir-les-services-municipaux-essentiels.pdf).

qu'identifiés au Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD). Elles visent également à ajuster les orientations d'aménagement du territoire particulièrement au niveau de l'utilisation de l'espace public. Évidemment, ces mesures seront tributaires des politiques et des directives de la santé publique.

L'objectif est d'assurer la relance progressive de la région métropolitaine en se servant de ces puissants leviers que sont, à l'échelle métropolitaine, le transport en commun, l'habitation et le développement économique. Certaines mesures structurelles importantes en matière d'aménagement, de gestion du risque des inondations et d'agriculture sont également susceptibles de mieux adapter et préparer le Grand Montréal qui serait ainsi davantage résilient dans le rétablissement du territoire et mieux préparer lors d'une prochaine pandémie.

En matière de développement économique, la CMM est en train d'élaborer un nouveau plan de développement économique métropolitain. Plusieurs échanges ont lieu avec les partenaires. À la suite des récentes mesures annoncées par les gouvernements, il est proposé de recommander des actions afin d'appuyer à court terme les organismes de développement économique du territoire dans leur mandat d'accompagner les entreprises.

RÉSUMÉ DES MESURES PROPOSÉES

Les sections suivantes présentent les mesures proposées. Elles sont résumées dans les tableaux 1 et 2 qui suivent ces sections.

1. Transport en commun

Le système métropolitain du transport en commun est frappé de plein fouet par la pandémie actuelle. À titre de service essentiel, il doit continuer d'opérer une grande partie des services offerts normalement en dépit de la chute importante de l'achalandage. Cette situation occasionne plusieurs impacts financiers sur les services de transport collectif. Selon l'évaluation préliminaire de l'ARTM le manque à gagner pourrait atteindre 560 M$ d'ici la fin de 2021.

Cette évaluation sera ajustée selon l'évolution de la situation. Les impacts de la Covid-19 sur les services de transport collectif de la région métropolitaine pour 2020 et 2021 sont présentés à l'annexe 1A.

Tableau sommaire des impacts

Impacts par rapport au Budget 2020	2020	2021	Total
Revenus tarifaires	- 380 M$	-103 M$	**- 483 M$**
Report indexation à septembre 2020	- 2 M$	0 M$	**- 2 M$**
Revenus taxe sur l'essence	- 22,7 M$	-4,7 M$	**- 27,4 M$**
Coûts additionnels mesures sanitaires (9 mois)	- 12,6 M$	-	**- 12,6 M$**
Économies coûts exploitation et immobilisations	39 à 78 M$	-	**39 à 78 M$**
Total	**-339 à -378 M$**	**-108 M$**	**-447 à -486 M$**
Fourchette de vraisemblance (+/- 20 %)	**285 à 430 M$**	**85 à 130 M$**	**370 à 560 M$**

Source : ARTM, avril 2020

Rappelons que le financement du transport collectif provient principalement de quatre grandes catégories de contributeurs: les usagers, les municipalités, les gouvernements supérieurs et les automobilistes. Ces pertes de revenus occasionneront donc une pression à la hausse sur la contribution des municipalités qui

est estimée à 925 M$ en 2020. Il y a donc lieu de demander au gouvernement du Québec une compensation financière d'urgence pour affronter la diminution des revenus et l'augmentation de nouvelles dépenses entraînées par la pandémie.

Par ailleurs, l'ARTM, en collaboration avec la CMM, les OPTC et les villes, propose un plan d'interventions et de projets de transport collectif à prioriser à court terme afin de soutenir la relance économique du Québec. Ce plan, présenté à l'annexe 1B, propose des investissements de 9,2 G$ pour la période de 2020 à 2023 selon cinq axes d'interventions, soit :

1. Réaliser de grands projets d'infrastructures publiques (PQI, projet de PSDTC);
2. Déployer les voies réservées du réseau structurant d'autobus ;
3. Développer et déployer les outils informatiques et technologiques ;
4. Accélérer les projets de maintien et d'amélioration des actifs et de mise aux normes ;
5. Accélérer l'électrification du réseau de transport collectif.

Le financement des projets soumis devrait être totalement assuré par des subventions gouvernementales. Le gouvernement devrait autoriser une hausse des taux de subvention des investissements normalement reconnus. De plus, pour faire face aux besoins de liquidités à court terme, il est demandé d'accélérer le financement des projets déjà autorisés.

Axes d'interventions prioritaires et investissements (en millions de dollars)

Interventions à prioriser	Investissements			
	Phase I 2020-2021	Phase II 2022	Phase III 2023 et suivantes	Total
I. Réaliser de grands projets d'infrastructures publiques	274 $	842 $	3 140 $	**4 256 $**
II. Déployer les voies réservées du réseau structurant d'autobus	120 $	65 $	55 $	**240 $**
III. Développer et déployer les outils informatiques et technologiques	194 $	96 $	131 $	**421 $**
IV. Accélérer les projets de maintien et d'amélioration des actifs et de mise aux normes	1 132 $	1 144 $	1 201 $	**3 477 $**
V. Accélérer et compléter l'électrification du réseau de transport collectif	260 $	180 $	379 $	**819 $**
Total des investissements:	**1 981 $**	**2 327 $**	**4 905 $**	**9 213 $**

** Projets de relance de l'économie en fonction de l'état d'avancement en date du 29 avril 2020 à 17h30*
*** Les montants correspondent aux investissements directs des interventions*

Total des investissements (en millions de dollars) par secteur d'activités économiques

Phases du Plan de relance	Secteurs économiques ***				
	SP	C	F	TI	Total
Phase I (2020-2021)	1 476 $	168 $	227 $	109 $	**1 981 $**
Phase II (2022)	213 $	1 599 $	307 $	209 $	**2 327 $**
Phase III (2023 et suivantes)	263 $	3 723 $	683 $	236 $	**4 905 $**
Total des investissements par secteur économique	**1 952 $**	**5 489 $**	**1 217 $**	**554 $**	**9 213 $**
% des investissements par secteur économique	21,2%	59,6%	13,2%	6,0%	100,0%
Contenu québécois	Élevé	Élevé	Moyen	Moyen à élevé	Élevé

* Projets de relance de l'économie en fonction de l'état d'avancement en date du 29 avril 2020 à 17h30
** Les montants correspondent aux investissements directs des interventions
*** Services Professionnels (SP), Construction (C), Fabrication manufacturière (F) et Fournisseurs de technologies de l'information (TI)

Les conseils de l'ARTM et de la CMM demandent une table Québec-CMM-ARTM afin de discuter de de la compensation des coûts liés à la Covid-19 ainsi que du plan de l'ARTM pour soutenir la relance économique du Québec. À cet égard, la CMM appuie la Fédération canadienne des municipalités afin que le gouvernement fédéral donne suite à la demande de financement des municipalités canadiennes pour les

coûts de la COVID pour leurs opérations d'urgence ainsi que ceux reliés aux pertes de revenus tarifaires des services de transport collectif. Ces coûts s'élèvent respectivement à 7,6 G$ et 2,4G$.

2. Logement social et abordable

Le réseau des offices d'habitation fait face à de nouveaux coûts pour assurer la sécurité des locataires en période de pandémie (nettoyage, sécurité, etc.). Ces coûts devront être compensés pour assurer l'équilibre financier des OH. Par ailleurs, des assouplissements réglementaires et une augmentation des budgets sont notamment demandés en matière de rénovation, d'amélioration et de modernisation (RAM) des bâtiments ainsi que pour des mesures de soutien aux locataires.

La pandémie aura vraisemblablement des conséquences importantes au niveau de la demande en logement social et abordable. Dans ce contexte, le programme AccèsLogis, qui n'a pas bénéficié d'un budget pour une nouvelle programmation dans les budgets 2019-2020 et 2020-2021 du gouvernement du Québec, devrait bénéficier à court terme d'une nouvelle programmation permettant de construire au moins 2 700 nouvelles unités annuellement pendant au moins les cinq prochaines années dans le Grand Montréal.

Au même titre que tout programme d'infrastructure, AccèsLogis a le potentiel d'appuyer la relance économique tout en répondant aux besoins à court terme de la population de région en logements sociaux et abordables en période de pénurie de logements locatifs.

La Communauté en appelle par ailleurs à une conclusion immédiate de l'entente Québec-Canada sur le transfert des fonds fédéraux en matière d'habitation et invite à la reconnaissance du caractère essentiel des interventions de soutien communautaire et individuel en HLM et en OBNL d'habitation.

3. Marché résidentiel et locatif

Le redémarrage du secteur de la construction le 20 avril permettra que les déménagements prévus autour du 1er juillet puissent se faire tout en augmentant le nombre de logements disponibles pour les nouveaux ménages qui doivent continuellement se loger dans le Grand Montréal.

Il est par ailleurs demandé d'évaluer la pertinence de prolonger la durée des baux pour permettre aux ménages locataires de demeurer dans leur logement actuel le temps que la situation revienne à la normale, ce qui contribuerait à diminuer la pression dans l'ensemble du marché résidentiel.

Le gouvernement du Québec a récemment mis en place des mesures pour aider les locataires plus vulnérables. Ainsi, le gouvernement offrira un prêt sans intérêt de 1 500$ aux locataires ayant subi une perte de revenu et une aide de 2 000$ en hébergement d'urgence pour les locataires qui ne pourront aménager dans leur nouvelle résidence.

4. Développement économique

L'impact économique de la pandémie de la COVID-19 est considérable. Déjà, les gouvernements du Canada et du Québec ont adopté une série de mesures extraordinaires pour aider les individus et les entreprises frappés de plein fouet par le ralentissement économique consécutif au confinement obligatoire. Le choc encaissé par l'économie mondiale est tel que d'autres mesures seront néanmoins nécessaires. L'accélération des chantiers d'infrastructures pourrait évidemment être nécessaire pour appuyer la relance dans le cas où l'économie traverserait une période anémique après la pandémie, en particulier dans les secteurs émergents et ceux favorisant la transition énergétique comme le transport en commun, la remise à niveau du réseau routier et le logement social et communautaire.

À l'échelle métropolitaine, des mesures d'urgence supplémentaires pourraient être déployées rapidement afin d'appuyer les organismes de développement économique locaux dans leurs activités d'accompagnement et de soutien des entreprises. Cette aide devrait se concrétiser en accélérant le versement de la somme de 97,5 M$ déjà annoncée par le gouvernement du Québec dans son dernier budget.

La Communauté demande par ailleurs au Conseil emploi métropole de prévoir des fonds pour permettre aux grappes métropolitaines de lancer des projets d'adéquation entre la formation et la main-d'œuvre qui contribueraient à résoudre la pénurie de main-d'œuvre de leurs secteurs respectifs. Les grappes métropolitaines seront également sollicitées pour inciter les donneurs d'ordre à diversifier leurs chaînes d'approvisionnement et à favoriser les fournisseurs locaux.

La Communauté appuie aussi les grappes métropolitaines dans leur demande de relancer le plus rapidement possible leurs activités, dans le respect des directives de la santé publique, pour qu'elles maintiennent leur compétitivité à l'échelle mondiale.

La Communauté demande par ailleurs à Montréal International d'encourager les filiales de sociétés étrangères à nouer des partenariats avec des fournisseurs locaux pour renforcer leur approvisionnement local et aider ces fournisseurs à saisir les opportunités dans les marchés étrangers.

Finalement, la Communauté demande d'accorder une aide financière immédiate pour permettre le déploiement des infrastructures internet haute vitesse, en particulier dans les municipalités et les secteurs ruraux afin de permettre aux résidents et aux entreprises de ces secteurs de pouvoir recourir au télétravail.

5. Aménagement

La pandémie de la COVID-19 démontre l'importance d'adapter l'aménagement de nos villes et des infrastructures urbaines pour pouvoir bien déployer les mesures de la distanciation sociale. Ce constat amène plusieurs responsables de la planification et de la gestion des villes à se questionner sur les mesures qui devraient être adoptées à moyen et long termes pour mieux affronter de prochaines pandémies et améliorer la résilience urbaine notamment en repensant la conception et l'utilisation de nos espaces publics et le design de nos villes.

Afin d'analyser ces questions qui interpelle l'après COVID-19, un mandat a été confié à la Commission de l'aménagement de la Communauté visant à proposer des orientations pour un aménagement du territoire mieux adapté aux enjeux de santé publique dans un contexte d'épidémie ou de pandémie. La Commission aura à tirer des leçons de la pandémie actuelle afin d'adapter les outils de planification et de réglementation en matière d'aménagement et de développement du territoire et ainsi, améliorer les façons de faire et s'adapter avec résilience aux menaces de l'équilibre sanitaire.

6. Gestion du risque en matière d'inondations

La gestion des inondations est une question importante qui fait déjà l'objet d'un vaste travail à la Communauté. Déjà, la réalisation d'une nouvelle génération de cartes est en voie d'être complétée. Ces cartes illustreront non seulement les limites des zones inondables, mais indiqueront également le niveau estimé de la profondeur de l'eau lors des périodes de crues et pourront être mises en lien avec des données socio-démographiques.

Ces informations permettront de mieux préparer les interventions d'urgence, notamment auprès des personnes les plus vulnérables, lors des périodes de crues. Cette efficacité d'intervention peut s'avérer encore plus importante si des inondations surviennent en période de pandémie. En effet, la nouvelle cartographie permettra aux équipes d'urgence de coupler des renseignements sociodémographiques identifiant les personnes les plus vulnérables devant être secourues prioritairement.

La Communauté adoptera par ailleurs une approche d'aménagement basée sur la gestion du risque dans les secteurs situés en zones inondables. Au cours des prochains mois, la Communauté réalisera la caractérisation du risque d'inondation sur l'ensemble du territoire métropolitain, adoptera une réglementation reposant sur le principe de gestion par le risque et accompagnera les municipalités qui souhaitent construire des infrastructures permettant d'accroître la résilience aux inondations.

C'est dans cette perspective que la Communauté demande au gouvernement du Québec de financer la construction d'infrastructures permettant d'accroître la résilience aux inondations des territoires métropolitains à partir du Programme de résilience et d'adaptation face aux inondations (PRAFI).

Au cours des prochaines années, de nombreuses interventions devront être réalisées dans la région métropolitaine de Montréal. Déjà, pour les secteurs pour lesquels des caractérisations du risque sont prévues, des projets d'infrastructures estimés à 200 millions $ pourraient être démarrés rapidement afin d'être en mesure de faire face aux prochaines crues.

Ces projets sont présentés dans le tableau suivant.

Secteurs	Projets à financer par le PRAFI
MRC de Deux-Montagnes	- Ajout de mesures complémentaires aux ouvrages de protection (clapets, amélioration des systèmes de drainage, bassin de rétention et capacité de pompage) pour les municipalités de Deux-Montagnes, Sainte-Marthe-sur-le-Lac, Saint-Joseph-sur-le-Lac et Pointe-Calumet
MRC Thérèse-de-Blainville	- Optimisation des réseaux de drainage, amélioration de la capacité de rétention de l'eau en milieu urbain - Mesures de résilience et de protection pour des secteurs urbains denses et des secteurs résidentiels sensibles
Arrondissement de L'Île-Bizard-Sainte-Geneviève (Île Bizard)	- Consolidation des espaces d'expansion des crues et protection des secteurs résidentiels sensibles
Laval (Quartier Riviera)	- Requalification du secteur, mesure de protection, d'immunisation et de résilience, relocalisation
Ville de Varennes	- Mesures de résilience et de protection en secteur industriel
Arrondissement de Pierrefonds-Roxboro	- Mesures de protection pour des secteurs urbains denses au cœur de l'arrondissement et des secteurs résidentiels sensibles
Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville	- Consolidation des espaces d'expansion des crues et protection des secteurs résidentiels sensibles
MRC de Vaudreuil-Soulanges	- Mesures de résilience et de protection pour des secteurs urbains denses et des secteurs résidentiels sensibles

7. Sécurité alimentaire

La pandémie de la COVID-19 a fait ressortir l'importance de repenser la question de la sécurité alimentaire définie selon l'OMS comme étant l'accès physique et économique pour la population, à tout moment, à une alimentation suffisante pour mener une vie active et saine. Ces aliments sont produits et distribués d'une manière respectueuse par un système bioalimentaire durable.

Les entreprises œuvrant au sein du système bioalimentaire de la Communauté métropolitaine de Montréal sont particulièrement touchées sur le territoire québécois par les mesures obligatoires de confinement mises en place par le gouvernement pour faire face à la crise de la COVID-19 :

- Près de 58 % de la superficie terrestre totale de la région métropolitaine est voué à la production de produits agricoles diversifiés ;
- Plus des deux tiers des industries de transformation alimentaire de la province sont installés en région métropolitaine et la population résidente représente le plus gros bassin de consommateurs du Québec ;
- Globalement, le territoire métropolitain de Montréal est responsable de la moitié de toute l'activité bioalimentaire du Québec.

À cet effet, le comité exécutif de la CMM a décidé de créer une table métropolitaine réunissant les acteurs du bioalimentaire du Grand Montréal permettra d'identifier, de prioriser et de mettre en œuvre des actions visant à favoriser la résilience du système bioalimentaire métropolitain, à l'égard de la production, de la transformation et de la distribution.

Cette table sera coordonnée par la CMM et formée de représentants du CCA métropolitain, du milieu agricole, municipal, des affaires, de la recherche et du gouvernement ainsi que des représentants du milieu social (tel que le Système alimentaire montréalais) permettra d'identifier de prioriser et de mettre en œuvre des actions visant à assurer la sécurité alimentaire de toute la population du Grand Montréal.

8. Développement artistique et culturel

Le Grand Montréal est réputé pour le dynamisme de son secteur artistique et culturel. Ce secteur a été frappé de plein fouet par la pandémie de la COVID-19. Les mesures de distanciation sociale ont en effet directement touché ce secteur en empêchant la population de fréquenter les nombreux lieux de diffusion habituels dans le Grand Montréal. Les industries et les individus travaillant dans ce secteur pourront évidemment compter sur les différentes mesures de soutien déjà mises en place par les gouvernements.

Mais ce secteur, dont de grands pans sont déjà très vulnérables en temps normal, pourrait profiter d'une vision métropolitaine davantage affirmée.

Dans ce contexte, le comité exécutif a résolu de mettre en place une Table réunissant les acteurs de ce secteur. Cette Table pourra approfondir les forces, les faiblesses, les enjeux de développement et les défis du secteur artistique et culturel dans une perspective métropolitaine et proposer un plan d'action à l'égard de la compétence de la Communauté en cette matière. La Table sera présidée par madame Chantal Deschamps, mairesse de Repentigny et membre du comité exécutif de la CMM.

9. Table métropolitaine sur la santé publique

L'imminence du déploiement des mesures de déconfinement sera un exercice complexe dans la région métropolitaine de Montréal. En effet, ce territoire est constitué de 82 municipalités locales et couvert par cinq directions de la santé publique. Son intégration socio-économique et l'intensité des échanges qui s'y déroule exige une coordination des mesures de déconfinement qui seront mises en place.

C'est dans ce contexte que le comité exécutif de la Communauté a résolu de mettre en place une Table métropolitaine sur la santé publique. Cette table réunira les élus du comité exécutif de la CMM et les directeurs régionaux de la santé publique concernés pour coordonner les étapes de la relance et les mesures de résilience du territoire métropolitain suivant la période de confinement due à la pandémie de la COVID-19, le tout dans le respect des orientations gouvernementales.

TABLEAU 1 – MESURES DE GESTION DE LA COVID-19 ET MESURES DE RELANCE

Mesures de gestion de la COVID-19	Mesures de relance
TABLE MÉTROPOLITAINE SUR LA SANTÉ PUBLIQUE Coordination des actions municipales et des directions régionales de la santé publique sur le territoire de la CMM	
Transport en commun	
- Compenser les pertes de revenus qui sont évaluées entre 370M$ et 560M$ pour les années 2020 et 2021 - Réaliser de grands projets d'infrastructures publiques - Déployer les voies réservées du réseau structurant d'autobus - Développer et déployer les outils informatiques et technologiques - Accélérer les projets de maintien et d'amélioration des actifs et de mise aux normes - Accélérer l'électrification du réseau de transport collectif	- Les impacts, les axes d'interventions ainsi que les projets prioritaires sont présentés aux annexes 1A et 1B
Transport actif et espaces publics	
- Accélérer la remise en service des pistes cyclables - Identification d'un réseau métropolitain de transport actif	- Accélérer la réalisation des projets prévus au Plan directeur du Réseau vélo métropolitain du Grand Montréal et obtenir un financement additionnel - Élaboration d'un programme pour l'aménagement d'espaces publics résilients aux pandémies
Logement social	
- Adopter un PSL d'urgence COVID-19 avec des règles assouplies pour permettre à la population de rester dans leur logement actuel (25 M$ annuellement pour le Qc, $GdQ) - Reconnaître les dépenses des OH pour la mise en place des diverses mesures liées à la pandémie ($GdQ)	<u>Programme AccèsLogis</u> - Allouer rapidement 2 700 nouvelles unités AccèsLogis annuellement pendant au moins 5 ans au territoire de la CMM et reconnaitre le logement social comme une infrastructure (300 M$ annuellement pour la CMM, $GdQ) - Réviser les paramètres financiers du programme pour assurer la viabilité des projets (GdQ) <u>Programme HLM</u> - Assurer à long terme la vocation sociale et le niveau d'abordabilité de logements HLM publics (GdQ)

Mesures de gestion de la COVID-19	Mesures de relance
- Soutenir les OH dans leur mission essentielle envers les plus démunis (prioriser la remise en état des logements dégradés, assouplir les règles d'attribution, reporter la date d'échéance pour l'utilisation des budgets RAM, etc.) (GdQ) - Signer le plus rapidement possible l'entente Québec-Canada sur le transfert des fonds fédéraux en matière d'habitation (1,5 G$ pour le Qc)	- Rehausser et confirmer le financement sur trois ans des travaux RAM (200 M$ annuellement pour les OH de la CMM, $GdQ) - Appuyer les OH dans l'élaboration des mesures visant à mieux affronter de futures pandémies (plan d'urgence, etc.) ($GdQ)) <u>Soutien communautaire</u> - Financement additionnel pluriannuel pour les interventions de soutien communautaire et individuel en HLM et en OBNL d'habitation (15 M$ pour la CMM, $GdQ)
Construction résidentielle et logement	
- Reconnaître le secteur de la construction résidentielle comme service essentiel afin de permettre la livraison des projets en cours à temps pour le 1er juillet (GdQ) - Étudier la possibilité de prolonger la durée des baux dans la mesure où les déménagements ne pourraient avoir lieu	
Développement économique	
- Verser immédiatement aux agences locales de développement économique la somme de 97,5 M$ annoncée dans le budget 2020 du gouvernement du Québec pour soutenir le développement économique local et les activités d'accompagnement et de soutien des entreprises dans la crise (GdQ) - Accorder une aide financière immédiate pour permettre le déploiement des infrastructures internet haute vitesse, en particulier dans les municipalités et les secteurs ruraux de la Communauté ($GdQ)	- Appuyer grâce à une aide financière de 1,5 M$ du Conseil emploi métropole, les grappes métropolitaines pour identifier les besoins de formation et les moyens de rendre les programmes plus pertinents à l'égard des besoins changeants du marché du travail, et favoriser la mise en place rapide d'actions de formation dans leur secteur (CEM-CMM) - Réaliser, en collaboration avec CargoM et les partenaires concernés, les travaux pour optimiser les flux logistiques en favorisant la mutualisation des mécanismes de livraison et accroitre la transition énergétique (CMM) - Mobiliser les grappes pour inciter les donneurs d'ordre à diversifier leurs chaines d'approvisionnement et à favoriser les fournisseurs locaux, et encourager par ailleurs les entreprises de leur secteur à accélérer leur transition numérique; - Mobiliser Montréal International pour qu'elle encourage les filiales de sociétés étrangères à nouer des partenariats avec des fournisseurs locaux de manière à renforcer leur approvisionnement local, ainsi que pour ouvrir de nouveaux canaux vers des marchés internationaux pour des entreprises locales.

TABLEAU 2 – MESURES DE RÉSILIENCE

Aménagement
- Mandater la Commission de l'aménagement pour qu'elle propose des orientations et des objectifs d'aménagement et de développement du territoire pour favoriser un aménagement davantage adapté aux pandémies en collaboration avec l'Institut national de santé publique, les municipalités régionales de comtés et les municipalités locales
Gestion du risque en matière d'inondation
- Accorder les ressources nécessaires à la réalisation de la caractérisation du risque d'inondation sur l'ensemble du territoire métropolitain ($GdQ) - Adopter une réglementation reposant sur le principe de gestion par le risque et lever la ZIS (GdQ) - Mettre en place un programme de financement dédié à supporter les municipalités dans la construction d'infrastructures permettant d'accroître la résilience aux inondations ($GdQ). Ce programme permettrait de financer les projets suivants estimés à 200 M$: · MRC de Deux-Montagnes : ajout de mesures complémentaires aux ouvrages de protection (clapets, amélioration des systèmes de drainage, bassin de rétention et capacité de pompage) pour les municipalités de Deux-Montagnes, Sainte-Marthe-sur-le-Lac, Saint-Joseph-sur-le-Lac et Pointe-Calumet · MRC Thérèse-de-Blainville : optimisation des réseaux de drainage, amélioration de la capacité de rétention de l'eau en milieu urbain · Mesures de résilience et de protection pour des secteurs urbains denses et des secteurs résidentiels sensibles · Arrondissement de L'Île-Bizard-Sainte-Geneviève (Île Bizard) : consolidation des espaces d'expansion des crues et protection des secteurs résidentiels sensibles · Laval (Quartier Riviera) : requalification du secteur, mesure de protection, d'immunisation et de résilience, relocalisation · Ville de Varennes : mesures de résilience et de protection en secteur industriel · Arrondissement de Pierrefonds-Roxboro : mesures de protection pour des secteurs urbains denses au cœur de l'arrondissement et des secteurs résidentiels sensibles · Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville : consolidation des espaces d'expansion des crues et protection des secteurs résidentiels sensibles · MRC de Vaudreuil-Soulanges : mesures de résilience et de protection pour des secteurs urbains denses et des secteurs résidentiels sensibles
Développement artistique et culturel
- Mettre sur pied d'une table métropolitaine sur le développement artistique et culturel pour approfondir les forces, les faiblesses, les enjeux de développement et les défis de ce secteur et proposer éventuellement un plan d'action métropolitain s'inscrivant dans la compétence de la CMM et visant notamment à répondre à l'impact financier important auquel les individus et les entreprises de ce secteur font face dans le contexte de la pandémie.
Sécurité alimentaire
- Mettre sur pied d'une Table métropolitaine sur la sécurité alimentaire (CMM) pour identifier, prioriser et mettre en œuvre des actions visant à favoriser la résilience du système bioalimentaire métropolitain, à l'égard de la production, de la transformation, de la distribution et du filet social pour ainsi assurer la sécurité alimentaire pour tous dans le Grand Montréal.

ANNEXE 1A

IMPACTS DE LA COVID-19 SUR LES SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF DE LA RÉGION MÉTROPOLITAINE POUR 2020 ET 2021

Ce document a été déposé au conseil d'administration de l'ARTM le 1er mai 2020

NOTE

Sujet	Impacts de la COVID-19 sur les services de transport collectif de la région métropolitaine pour 2020 et 2021
Date	2020-05-01

CONTEXTE ET OBJET

Le 13 mars 2020, le gouvernement provincial a adopté un décret (177-2020) déclarant l'état d'urgence sanitaire sur tout le territoire québécois.

Les mesures prévues à ce décret ont des impacts profonds sur l'activité économique et la mobilité des citoyens de la région métropolitaine.

Face à ce contexte, cette note présente :

- Une évaluation préliminaire des impacts à ce jour ;
- Des hypothèses de reprise des activités ;
- Des prévisions préliminaires pour 2020 et 2021 basées sur les hypothèses de reprise.

L'évaluation des impacts présentés par cette note s'appuie sur les hypothèses suivantes :

Période	Dates de début et de fin de périodes	Impact sur les ventes de titres	Impact sur les ventes d'essence
Période de confinement	13 mars au 4 mai 2020	- 95 %	- 65 %
Déconfinement progressif	5 mai au 30 juin 2020		
Distanciation sans vaccin	1er juil. 2020 au 31 mars 2021	- 30 %	- 10 %
Transition après sortie du vaccin	1er avril 2021 au 31 déc. 2021	-15 %	- 5 %
Retour à la normale	1er sept. 2021 au 31 déc. 2021	0 %	0 %

SOMMAIRE DES IMPACTS

Les impacts et prévisions qui suivent sont présentés plus en détail par cette note :

Impact 1 : Une diminution de 86 % de l'achalandage des services de transport collectif est actuellement observée.

Impact 2 : Une diminution conséquente de la vente des titres de transport est aussi observée.

Impact 3 : La diminution des ventes de titres se traduit en une diminution des revenus tarifaires de 16 % et 96 % respectivement par rapport aux montants budgétés pour mars et avril 2020.

Impact 4 : Le niveau de service est réduit, selon les réseaux, de 20 % à 50 % depuis le 30 mars 2020.

Impact 5 : La réduction de l'offre de service entraine une réduction des coûts évaluée entre 39 M$ et 78 M$ pour la période de juillet à décembre 2020.

Impact 6 : Les mesures sanitaires déployées (nettoyage, désinfection, etc.) génèrent des dépenses additionnelles de 1,4 M$ par mois.

Impact 7 : Pour 2020, l'impact sur les revenus tarifaires est estimé à 380 M$ en moins par rapport au Budget 2020.

Impact 8 : Pour 2021, l'impact sur les revenus tarifaires est estimé à 103 M$ en moins par rapport au Budget 2020.

Impact 9 : Chaque mois de report de l'indexation de 2 % des tarifs, initialement prévue le 1er juillet 2020, génère une diminution de revenus de 0,8 M$.

Impact 10 : Pour 2020, l'impact sur les revenus de la taxe sur l'essence est estimé à 23 M$ en moins par rapport au Budget 2020.

Impact 11 : Pour 2021, l'impact sur les revenus de la taxe sur l'essence est estimé à 4,7 M$ en moins par rapport au Budget 2020.

Tableau sommaire des impacts

Impacts par rapport au Budget 2020	2020	2021	Total
Revenus tarifaires	- 380 M$	-103 M$	**- 483 M$**
Report indexation à septembre 2020	- 2 M$	0 M$	**- 2 M$**
Revenus taxe sur l'essence	- 22,7 M$	-4,7 M$	**- 27,4 M$**
Coûts additionnels mesures sanitaires (9 mois)	- 12,6 M$	-	**- 12,6 M$**
Économies coûts exploitation et immobilisations	39 à 78 M$	-	**39 à 78 M$**
Total	**-339 à -378 M$**	**-108 M$**	**-447 à -486 M$**
Fourchette de vraisemblance (+/- 20 %)	**285 à 430 M$**	**85 à 130 M$**	**370 à 560 M$**

Note : Ces coûts seront ajustés selon l'évolution de la situation

• IMPACTS À CE JOUR

• ACHALANDAGE

Impact 1 : Une diminution de l'achalandage des services de transport collectif d'environ **86 %** est actuellement observée.

Cette estimation, dérivée des validations d'embarquement dans le métro, est corroborée par d'autres sources présentées au tableau de l'annexe 1.

La diminution observée est comparable à celle des autres villes canadiennes, comme l'indique la figure de l'annexe 1. Elle est aussi comparable à celle observée aux États-Unis et dans les villes européennes touchées par la COVID-19.

• VENTES DE TITRES

Impact 2 : Une diminution importante de la vente des titres de transport est observée depuis le confinement.

Cette diminution s'explique par l'effet combiné de la diminution de l'achalandage et la décision de suspendre l'obligation de valider les titres de transport lors de la montée à bord des autobus ainsi que la vente des titres de transport dans certains canaux de vente (ex. : loge dans les stations de métro).

L'annexe 2 précise l'impact sur les ventes de titres mensuels, unitaires et par abonnement.

• REVENUS TARIFAIRES

Impact 3 : La diminution des ventes de titres se traduit en une diminution de revenus tarifaires respectivement d'environ **16 %** et **96 %** par rapport aux montants budgétés pour mars et avril 2020.

Tableau des revenus tarifaires de mars et avril 2020

Mois	Budget 2020	Estimation COVID-19	Manque à gagner
Mars	80 M$	67 M$	13 M$
Avril	80 M$	3 M$	77 M$

Selon le Budget 2020, la vente de titres de transport génère environ 80 M$ en revenus tarifaires par mois (969 M$ par année). Une perte des ventes de 95 % ramène les revenus à environ 3 M$ par mois, soit un manque à gagner tarifaire d'environ **77 M$** par mois.

Dans l'hypothèse où le confinement actuel était maintenu jusqu'au 31 décembre 2020, les revenus tarifaires anticipés pour l'année seraient de l'ordre de 255 M$, soit **714 M$ de moins** que prévu (détail à l'annexe 3).

• OFFRE DE SERVICE

Impact 4 : Le niveau de service est réduit, selon les réseaux, de 20 % à 50 % depuis le 30 mars 2020 tel qu'illustré au tableau suivant.

Tableau de réduction de l'offre de service

OPTC	Bus	Métro	Train	Transport adapté
STM	- 20 %	- 20 %		Adaptation à la demande selon une diminution observée de l'ordre de 80 %
exo	- 50 %		- 25 %	
STL	- 45 %			
RTL	- 50 %			

Cette réduction de l'offre de service tient compte :

- De la diminution majeure de l'achalandage dans les réseaux ;
- Des besoins de déplacement des travailleuses et travailleurs essentiels ;
- Des ressources disponibles.

Il s'agit d'une mesure temporaire qui permet d'assurer :

- La continuité des services ;
- La sécurité des usagers et employés ;
- Et tend vers le respect de la distanciation sociale.

L'ensemble de ces mesures sera ajusté selon les besoins des clients et l'état des réseaux.

Il est à noter que ces cibles de réduction de l'offre de service ne tiennent pas compte de la réduction des bonifications prévues en septembre 2020. Selon la reprise graduelle des services, les bonifications prévues en septembre 2020 pourraient être reportées à une date ultérieure.

• COÛTS D'EXPLOITATION

Impact 5 : La réduction de l'offre de service entraine une réduction des coûts évaluée entre 39 M$ et 78 M$ pour la période de juillet à décembre 2020.

Cette estimation considère aussi l'augmentation des coûts liés à la désinfection des véhicules, au volume additionnel d'activités du service à la clientèle, etc.

• MESURES SANITAIRES

Impact 6 : Les mesures sanitaires déployées (nettoyage, désinfection, etc.) génèrent des dépenses additionnelles de 1,4 M$ par mois.

• HYPOTHÈSES DE REPRISE

Les hypothèses préliminaires posées pour fins de prévisions des impacts de la COVID-19 en 2020 et 2021 s'appliquent sur les périodes suivantes :

- Confinement ;
- Déconfinement progressif ;
- Période intérimaire entre la fin du confinement et la sortie d'un vaccin ;
- Période de reprise suivant la sortie du vaccin ;
- Retour à la normale.

Les hypothèses posées aux paragraphes qui suivent demeurent à raffiner selon l'évolution des échanges avec les organismes comme la Direction de la santé publique, la CNESST, la Centrale des syndicats du Québec et le Conseil du patronat du Québec.

Tableau synthèse des hypothèses de reprise des activités socio-économiques

Période	Dates de début et de fin de périodes	Impacts sur les ventes de titres	Impact sur les ventes d'essence
Période de confinement	13 mars au 4 mai 2020	- 95 %	- 65 %
Déconfinement progressif	5 mai au 30 juin 2020		
Distanciation sans vaccin	1er juil. 2020 au 31 mars 2021	- 30 %	- 10 %
Transition après sortie du vaccin	1er avril 2021 au 31 déc. 2021	-15 %	- 5 %
Retour à la normale	1er sept. 2021 au 31 déc. 2021	0 %	0 %

• VENTES DE TITRES DE TRANSPORT

• PÉRIODE DE CONFINEMENT

Cette période est actuellement prévue entre le 13 mars et le 4 mai 2020.

Une hypothèse de déconfinement progressif est aussi posée jusqu'au 30 juin 2020 avec les mêmes effets qu'en période de confinement.

On y applique une diminution des ventes de titres de 95 % selon les observations recueillies à ce jour.

• PÉRIODE INTÉRIMAIRE

Cette période est actuellement prévue entre le 1er juillet 2020 au 31 mars 2021.

On y applique une diminution des ventes de titres de 30 % selon les hypothèses suivantes :

- **Perte temporaire de 30 % après le confinement et avant la sortie du vaccin**, selon la meilleure reprise à 70 % dans une des grandes villes post-confinement en Chine (voir annexes 1 et 4), aussi cette perte correspondrait à une diminution des déplacements non essentiels du TC selon l'enquête OD 2018 (voir annexe 5).

- **Changement envisagé des conditions socioéconomiques entrainant une diminution de 2,5 % des ventes de titres.**

  La pandémie pourrait déclencher la récession déjà attendue avant la pandémie, sachant que la dernière récession déclenchée par une crise financière était en 2008 et que l'économie a poursuivi une expansion continue depuis 11 ans, la plus longue historiquement. Cette récession technique peut causer un impact négatif sur les facteurs impactant l'achalandage du TC tels que le marché d'emploi, la population active (taux de participation), l'immigration, le tourisme, le prix d'essence, etc.

  Quant au prix de l'essence, la raison de la chute actuelle résulte d'une combinaison de la surproduction et de la faible demande liée au confinement public, donc une remontée du prix est envisageable après une entente des producteurs et la fin du confinement. Cependant, il faut noter que l'effet du faible prix de l'essence sur l'achalandage du TC serait amplifié par l'effet de la pandémie ; cet effet serait plus fort si le prix de l'essence descend sous un seuil psychologique.

  Sachant que la prévision de base 2020-2021 est faite avec une prévision socioéconomique de la région publiée en janvier avant la pandémie, il est raisonnable de s'attendre à une révision à la baisse de la croissance prévue (-3,0 % de la population active de la région métropolitaine observée en mars, voir annexe 9), et la perte de vente liée à cet aspect est estimée à 2,5 % pour la période restante de 2020 et de l'année 2021.

- **Changement envisagé des comportements entrainant une diminution de 2,5 % des ventes de titres**.

  L'adoption accélérée du télétravail, téléconférence et formation à distance, l'attitude et la confiance du public envers les transports collectifs, etc. viendront modifier les comportements de déplacements. La perte de vente liée à cet aspect est estimée à 2,5 % à court terme, mais sachant qu'il est difficile d'estimer l'impact spécifique et que ce changement est fondamental à long terme (voir annexe 4).

- ## PÉRIODE DE REPRISE

Sortie du vaccin

Une période de vaccination est prévue du 1er avril au 31 août 2021, soit une période transitoire.

On y applique une diminution des ventes de titres de 15 %, soit 50 % du taux de perte dans la période intérimaire. Cette perte aussi reflète le risque de retard de la sortie du vaccin et le déploiement progressif de vaccination.

Reprise avec mesures de relance

Cette période est actuellement prévue entre le 1er septembre 2021 au 31 décembre 2021.

On y applique une diminution des ventes de titres de 0 % selon les hypothèses suivantes :

- Les pertes combinant la récession économique (2,5 %) et le changement de comportements (2,5 %) précités dans la période II (post-confinement sans vaccin) pourraient perdurer.
- Cependant, les mesures de relance économique, d'augmentation des services et de promotion du TC pourraient permettre de récupérer ces pertes.

- # VENTES D'ESSENCE

- ## PÉRIODE DE CONFINEMENT

Cette période est actuellement prévue entre le 13 mars et le 4 mai 2020.

Une hypothèse de déconfinement progressif est aussi posée jusqu'au 30 juin 2020 avec les mêmes effets qu'en période de confinement.

On y applique une diminution des ventes d'essence de 65 % selon les observations recueillies à ce jour (voir annexe 7).

- ## PÉRIODE INTÉRIMAIRE

Cette période est prévue entre le 1er juillet 2020 et le 31 mars 2021.

On y applique une diminution des ventes d'essence de 10 % combinant une forte diminution des déplacements non essentiels, la récession économique et le changement de comportements selon les hypothèses suivantes :

- **Une perte temporaire** de **-5 %** après le confinement, mais avec la distanciation physique, selon la meilleure reprise à 91 % en fin mars dans une des grandes villes post-confinement en Chine (voir l'**Erreur ! Source du renvoi introuvable.**).
- **Le changement envisagé des conditions socioéconomiques**. La pandémie pourrait déclencher la récession déjà attendue avant la pandémie, sachant que la dernière récession déclenchée par une crise financière était en 2008 et que l'économie a poursuivi une expansion continue depuis onze (11) ans, la plus longue historique. Cette récession technique peut causer un impact négatif sur les activités économiques liées au marché d'emploi, la population active (taux de participation), l'immigration, le tourisme, le prix d'essence, etc.

  Quant au prix de l'essence, la raison de la chute en ce moment résulte d'une combinaison de la production en trop et de la faible demande liée au confinement public, donc une remontée du prix est envisageable après une entente des producteurs et la fin du confinement. Aussi il faudrait noter que l'effet du faible prix de l'essence sur les déplacements en auto serait amplifié par l'effet de la pandémie, plus fort qu'en temps normal dans laquelle la baisse du prix devrait dépasser un seuil psychologique.

  Sachant que la prévision de base 2020-2021 est faite avec une prévision socioéconomique de la région publiée en janvier avant la pandémie, il est raisonnable d'attendre une révision à la baisse de la croissance prévue (**-3,0 %** de la population active de la région métropolitaine observée en mars, voir annexe 9), ainsi la perte de vente de l'essence versus la prévision de base est estimée de **-2,5 %** pour la période restante de 2020 et de l'année 2021.
- **Le changement envisagé des comportements** : l'adoption accélérée du télétravail, téléconférence et formation à distance, l'attitude et la confiance du public envers les transports collectifs, etc. La perte de vente de l'essence liée à cet aspect est estimée est de **-2,5 %** à court terme, mais sachant qu'il est difficile d'estimer l'impact spécifique et que ce changement est fondamental à long terme (voir l'annexe 6).

- ## PÉRIODE DE REPRISE

Cette période contient deux phases : la phase transitoire suivant la sortie du vaccin, soit du 1er avril 2021 jusqu'au 31 août 2021 et la phase de reprise avec des mesures de relance, soit du 1er septembre 2021 jusqu'au 31 décembre 2021.

Sortie du vaccin

Une période de vaccination est prévue du 1er avril au 31 août 2021, soit une période transitoire.

On y applique une diminution des ventes de l'essence de 5 %, soit 50 % du taux de perte dans la période intérimaire. Cette perte aussi reflète le risque de retard de la sortie du vaccin et le déploiement progressif de vaccination.

Reprise avec mesures de relance

Cette période est actuellement prévue entre le 1er septembre 2020 au 31 décembre 2021.

On y applique une diminution des ventes d'essence de 0 % selon les hypothèses suivantes :

- Une perte de 5 % combinant la récession économique (-2,5 %) et le changement de comportements (-2,5 %).
- Cependant cette perte pourrait être récupérée par les efforts des mesures de la relance économique.

• PRÉVISIONS PRÉLIMINAIRES POUR 2020 ET 2021

• REVENUS TARIFAIRES

• PRÉVISION DE BASE POUR 2020-2021

Pour une évaluation plus réaliste, une prévision de base de 2020 à 2021 est faite **sans tenir compte de l'impact du COVID-19** à titre indicatif au Tableau 1, sachant qu'un ralentissement de la croissance socioéconomique dans la région métropolitaine était déjà prévu pour la période 2020-2021 après une période de forte croissance depuis 2016.

Tableau 1 - Prévision de base des revenus clients, sans impact du COVID-19

Revenus clients	Réel 2018	Réel 2019	Prévision de base 2020	Prévision de base 2021	Budget 2020
Croissance	3,8%	4,5%	3,6%	2,1%	3,0%
En millions $	899,5 $	939,9 $	973,8 $	994,5 $	968,6 $

Les hypothèses prises pour cette prévision de base sont illustrées dans le Tableau 2.

Tableau 2 - Hypothèses de la prévision de base

Année	2020	2021
Prévision des ventes	Prévision tendancielle avec les **2 mois réels**	Prévision causale avec : 1. La prévision tendancielle de 2020 2. La prévision socioéconomique de 2021 (publiée en janvier 2020 par le Conference Board of Canada) 3. Les offres de services minimums sans augmentation extra et sans REM
Indexation tarifaire	2,0 % en juillet	2,0 % en juillet

• PRÉVISION RÉVISÉE TENANT COMPTE DU COVID-19

Impact 7 : Pour 2020, l'impact sur les revenus tarifaires est estimé à **380 M$ en moins** par rapport au Budget 2020.

Impact 8 : Pour 2021, l'impact sur les revenus tarifaires est estimé à **103 M$ en moins** par rapport au Budget 2020.

Le tableau suivant résume les revenus tarifaires par mois avant et après application des hypothèses :

- D'impact du COVID-19 et de reprise ;
- D'indexation tarifaire en juillet 2020 et juillet 2021.

Tableau des revenus tarifaires par mois, après hypothèses d'impact de la COVID19, de reprise et de l'indexation des tarifs

Revenus tarifaires	2020 Budget	2020 Ajusté Préliminaire	2021 Préliminaire
Janvier	81 M$	81 M$	59 M$
Février	79 M$	80 M$	57 M$
Mars	80 M$	68 M$	58 M$
Avril	80 M$	3 M$	69 M$
Mai	80 M$	3 M$	69 M$
Juin	77 M$	3 M$	68 M$
Juillet	76 M$	54 M$	67 M$
Août	78 M$	56 M$	70 M$
Septembre	85 M$	61 M$	87 M$
Octobre	86 M$	61 M$	88 M$
Novembre	86 M$	62 M$	90 M$
Décembre	81 M$	58 M$	85 M$
Total	**969 M$**	**588 M$**	**866 M$**

• IMPACT D'UN REPORT DE L'INDEXATION TARIFAIRE 2020-2021

Impact 9 : Chaque mois de report de l'indexation de 2 % des tarifs, initialement prévue le 1er juillet 2020, génère une diminution de revenu de 0,8 M$.

Le tableau qui suit résume l'impact estimé sur les revenus tarifaires des différents scénarios d'un report de l'indexation tarifaire en 2020, incluant les impacts du COVID-19 et de la reprise :

1. De 2 % en septembre 2020 et de 2 % en juillet 2021;
2. De 2 % en janvier 2021, donc aucune indexation en 2020 ;
3. De 2 % successivement en janvier et juillet 2021 ;
4. De 4 % en janvier 2021 ;
5. De 4 % en juillet 2021.

Tableau des scénarios d'indexation des tarifs 2020-2021

Scénario	Date et niveau d'augmentation des tarifs																		Prévision de revenus révisée selon les hypothèses		Écart de revenus par rapport à la référence	
	2020						2021												2020	2021	2020	2021
	juil	aout	sept	oct	nov	déc	janv	févr	mars	avr	mai	juin	juil	août	sept	oct	nov	déc				
Réf.	2%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2%	-	-	-	-	-	588 M$	924 M$		
1	-	-	2%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2%	-	-	-	-	-	587 M$	924 M$	-1,7 M$	0,0 M$
2	-	-	-	-	-	-	2%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	583 M$	915 M$	-5,6 M$	-8,4 M$
3	-	-	-	-	-	-	2%	-	-	-	-	-	2%	-	-	-	-	-	583 M$	924 M$	-5,6 M$	0,0 M$
4	-	-	-	-	-	-	4%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	583 M$	931 M$	-5,6 M$	+7,1 M$
5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4%	-	-	-	-	-	583 M$	917 M$	-5,6 M$	-6,7 M$

L'impact de l'augmentation de tarifs sur les revenus a été modélisé selon une croissance moyenne prévue des ventes de 1,7 % par rapport au niveau de 2019. Or, la baisse observée de vente de titres (et de revenus) due à la COVID-19 diminue l'impact relatif de l'augmentation des tarifs sur les revenus tarifaires. Les revenus liés à une augmentation des tarifs dépendent du volume de ventes, qui dépend à son tour de la reprise des activités.

Un report de l'augmentation des tarifs du 1er juillet 2020 au 1er septembre 2020 génèrerait une diminution de revenus de 1,7 M$ due aux impacts de la COVID-19 au lieu d'une diminution de 2,2 M$ selon le niveau de vente budgété. Chaque mois de report entre juillet et décembre 2020 génère une diminution de revenu de 0,8 M$.

Le report de l'indexation en janvier 2021 diminue les revenus de 5,6 M$ en 2020 et de 8,4 M$ en 2021. Les scénarios 3 à 5 permettent un rattrapage de l'indexation en 2021, mais impliquent soit un taux d'indexation plus élevé (4 %) soit deux (2) indexations à l'intérieur d'une courte période.

- ## AUTRES IMPACTS TARIFAIRES

Les aspects tarifaires suivants sont à étudier dû à la situation de la COVID-19 :

- La date de livraison prévue ou la portée de livraison des nouveaux titres de transport « Soirée illimitée », « Weekend illimité », « Titre intégré pour le circuit A-640 » et « Navette fluviale 1 jour », liées à l'entrée en vigueur des services ou l'inaccessibilité de la salle de test OPUS ;
- L'harmonisation progressive de certains tarifs pour amorcer l'harmonisation tarifaire visée par la refonte tarifaire ;
- L'implantation des tarifs mensuels spéciaux si la reprise officielle des activités n'est pas arrimée avec le début du mois.

• REVENUS DE LA TAXE SUR L'ESSENCE

- ## PRÉVISION DE BASE POUR 2020-2021

D'abord, une prévision de base de la taxe sur l'essence est faite **sans tenir compte de l'impact de la COVID-19** (selon la prévision socioéconomique publiée en janvier 2020 par le Conference Board of Canada), sachant que cette source suit une tendance décroissante et subit aussi une forte volatilité depuis des années à cause des demandes irrégulières de remboursements.

Taxe sur l'essence	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Prévision de base 2020	Prévision de base 2021	Budget 2020
Croissance annuelle	-1,6%	2,4%	-5,2%	5,6%	-5,2%	4,0%	-2,1%	0,8%	-1,2%	-0,7%	-1,6%
En millions $	97,7 $	100,1 $	94,8 $	100,1 $	94,9 $	98,8 $	96,7 $	97,4 $	96,3 $	95,6 $	95,9 $

- ## PRÉVISION RÉVISÉE TENANT COMPTE DE LA COVID-19

Impact 10 : Pour 2020, l'impact sur les revenus de la taxe sur l'essence est estimé à **23 M$ en moins** par rapport au Budget 2020.

Impact 11 : Pour 2021, l'impact sur les revenus de la taxe sur l'essence est estimé à **4,7 M$ en moins** par rapport au Budget 2020.

Selon les hypothèses de perte par période, le tableau suivant illustre les prévisions ajustées pour les deux (2) ans, donc une perte de **27,4 M$** principalement liée au confinement public de 2020.

Taxe sur l'essence	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Prévision ajustée 2020	Prévision ajustée 2021	Budget 2020
Croissance annuelle	-1,6%	2,4%	-5,2%	5,6%	-5,2%	4,0%	-2,1%	0,8%	-24,8%	24,6%	-1,6%
En millions $	97,7 $	100,1 $	94,8 $	100,1 $	94,9 $	98,8 $	96,7 $	97,4 $	73,2 $	91,2 $	95,9 $

ANNEXES

Annexe 1 – Achalandage

Annexe 2 – Ventes de titres

Annexe 3 – Revenus tarifaires

Annexe 4 – Reprise dans le métro et le bus en Chine

Annexe 5 – Déplacements par motifs selon l’enquête Origine-Destination

Annexe 6 – Changements de comportement

Annexe 7 – Évolution de la mobilité

Annexe 8 – Reprise des automobiles en Chine

Annexe 9 – Population active de la région métropolitaine de Montréal

ANNEXE 1 : ACHALANDAGE

Tableau 3 - Variation d'achalandage dans la région de Montréal

Source	Mesure	Variation d'achalandage	Date
Validation de titres de transport par OPUS dans les stations de métro	Achalandage du métro à Montréal	-86 %	28 mars 2020
TRANSIT App (La Figure 1 compare l'achalandage du lundi 6 avril 2020 à celui d'un lundi habituel.)	Achalandage TC dans la région de Montréal	-89 %	7 avril 2020
Rapport de mobilité Google	Achalandage dans les stations, gares et arrêts TC au Québec	-75 %	29 mars 2020

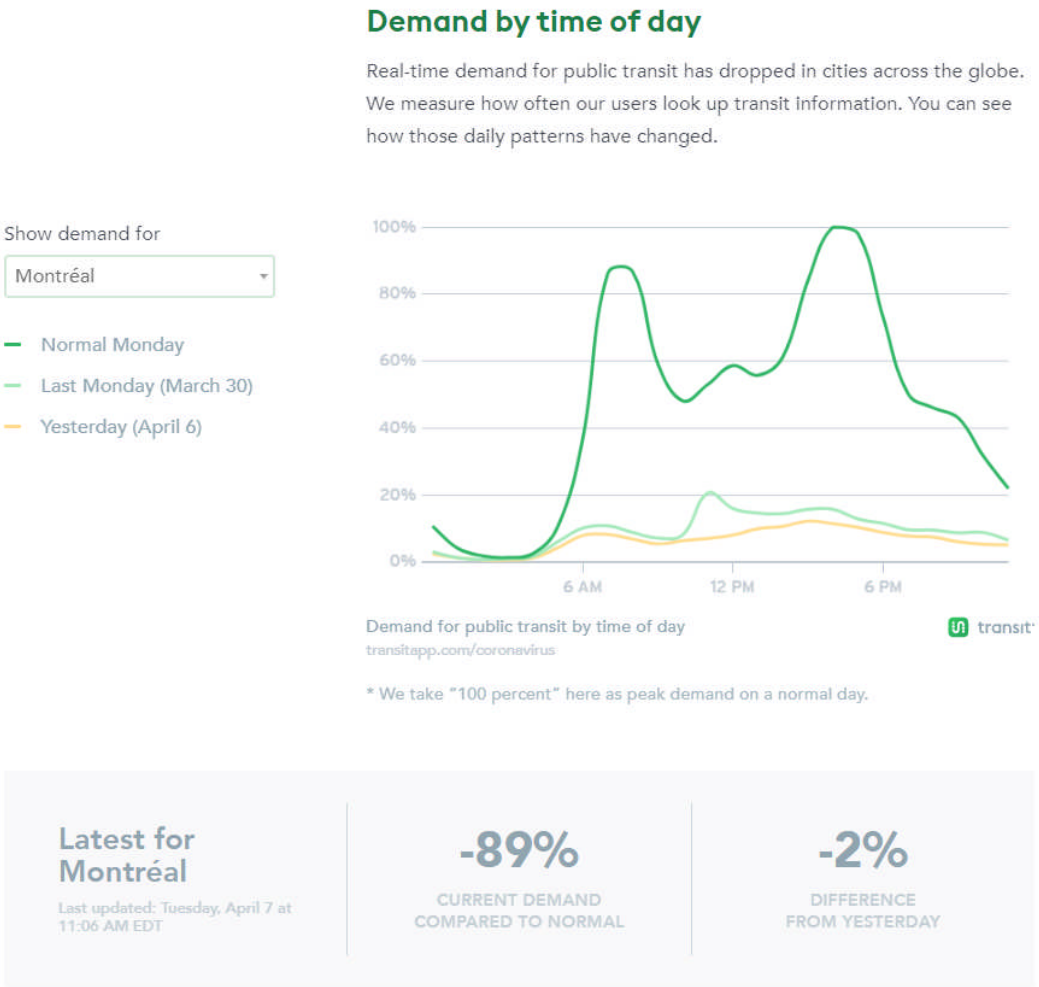


Figure 1 - Baisse d'achalandage dans la région de Montréal (TRANSIT App; information à jour le 7 avril 2020; https://transitapp.com/coronavirus)

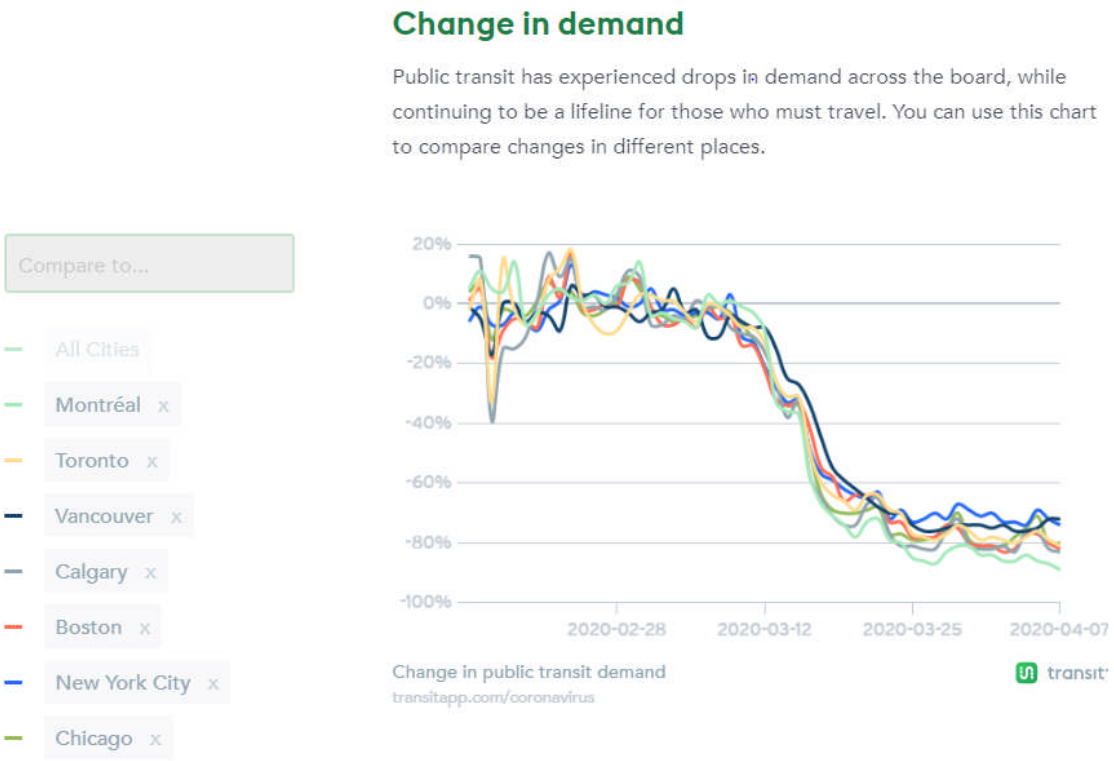


Figure 2 - Baisse d'achalandage comparée à celle de Montréal (TRANSIT App; information à jour le 7 avril 2020; https://transitapp.com/coronavirus)

Country	City	Open (Y/N)	Information about service	Update	Ridership information
Austria	Vienna	Metro, Bus, LR (Y)	Reduced service (Saturday)	25-Mar	Following Government measures, these numbers have dropped by 80%
Italy	Milan	Metro, Bus, LR (Y)	Reduced service (Saturday service on weekdays and holiday service on Saturday)	26-Mar	90% decrease in ridership
Iran	Tehran	Metro, Bus (Y)	Reduced service	24-Mar	75% of daily ridership decreased in comparison with the same days last year
Spain	Madrid	Metro, Bus (Y)	Reduced service	26-Mar	91% lower than same Tuesday previous year
United Kingdom	London	Metro, Bus, LR (Y)	Metro: A reduced service is operating on all London Underground; No Circle or Waterloo & City line service, No Night Tube or Night Overground service. London Overground, DLR, TfL Rail and London Trams. Some stations closed.	25-Mar	93% metro ridership reduction on 25/03 compared to same day previous year; Bus 81% reduction. (Detailed evolution of figures from 10/02 to 25/03 available upon request.)
United States of America	New York City	Metro, Bus, SR (Y)	From 25/03, certain services will not run (incl. B, W, Z) though all the affected stations will continue to be served by other lines From 26-Mar – 75% of normal bus services Long Island Rail Road – 67% of normal service Metro North – 50% of normal service	24-Mar	Up to 90% drop in passenger numbers across NYC Transit, Long Island Rail Road and Metro North Railroad MTA – 87% decline compared to last year Bus – 60% drop Long Island Rail Road– 76% drop Metro North Railroad – 94% drop
Canada	Toronto	Metro, Bus, LR (Y)	Some reduction in service	23-Mar	As of March 17, weekly ridership is down 50% to 60% (before mandatory store and workplace closures, which were put in place after Ontario declared a state of emergency).
China	Shenzhen	Bus (Y)	All services back to normal	24-Mar	50% of normal daily patronage

Source : UITP – Coronavirus Flash update, version 26 mars 2020

• ANNEXE 2 : VENTE DE TITRES TITRES MENSUELS

La diminution de vente de titres mensuels d'avril 2020 est de l'ordre de **94 %** par rapport au même mois en 2019 (voir Figure 3). Celui le moins impacté est le titre mensuel STM au tarif ordinaire (à 90 %). Plusieurs titres voient une diminution au-delà de 97 %.

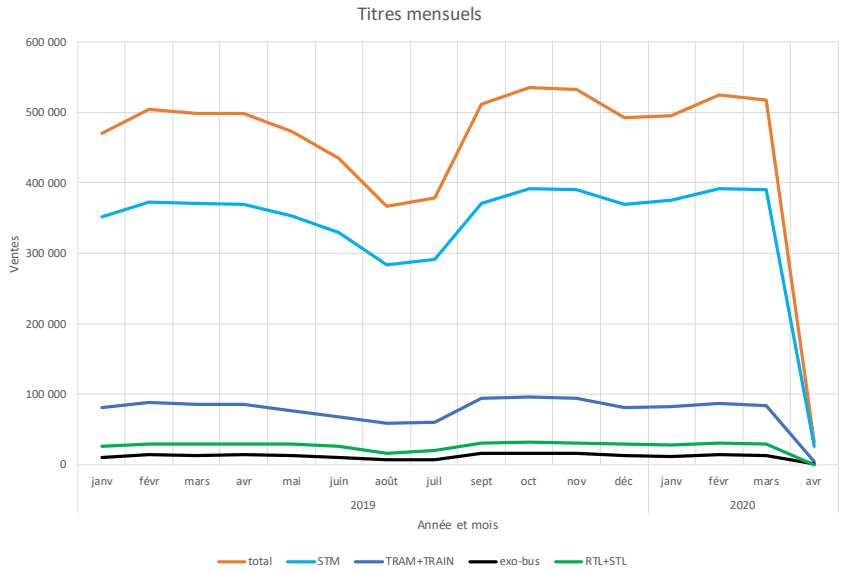


Figure 3 Vente de titres mensuels

• TITRES UNITAIRES ET AUTRES

La diminution de vente de titres unitaires et autres est de l'ordre de **95 %** en comparant les semaines avant et après le confinement (voir Figure 4).

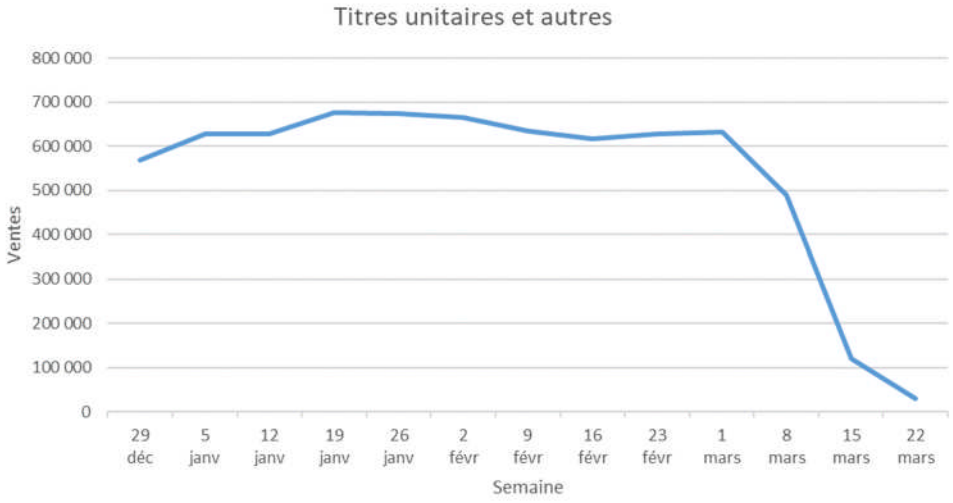


Figure 4 Vente de titres unitaires et autres

- ## ABONNEMENTS

Une option de suspension temporaire du prélèvement est offerte aux abonnés (qui sont environ 120 000, dont 57 000 chez exo et 64 000 chez la STM), sans que les abonnés ne perdent leurs privilèges liés aux abonnements. Le Tableau 4 indique le nombre de demandes en date du 14 avril 2020. Il est attendu que ce nombre soit plus élevé à la fin d'avril 2020.

Tableau 4 - Demande de suspension et de désabonnement des titres « abonnement »

Gestionnaire	Suspension	Désabonnement
exo	30 806	2 510
STM	42 400	Non disponible
Total	**73 206**	**2 510**

ANNEXE 3 – REVENUS TARIFAIRES

Le Tableau suivant expose les revenus tarifaires mensuels prévus au budget 2020 et applique une diminution des revenus tarifaires **sans reprise** face aux impacts de la COVID-19, **en extrapolant la baisse de 95 % des ventes** par rapport au budget à partir du mois d'avril 2020.

On y présente aussi les prévisions ajustées préliminaires pour 2020 et 2021.

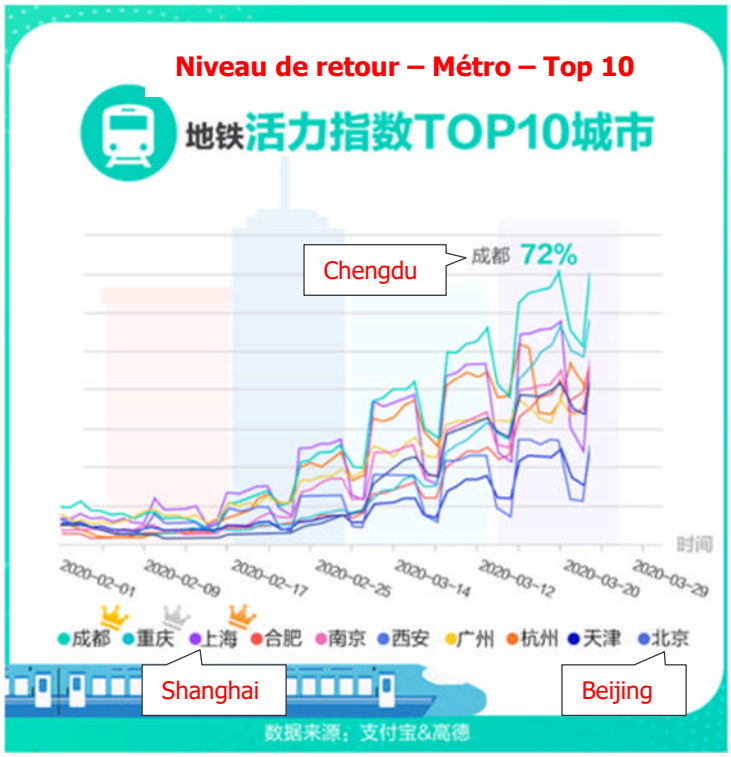
Tableau : Revenus tarifaires par mois, budget 2020 et 2021

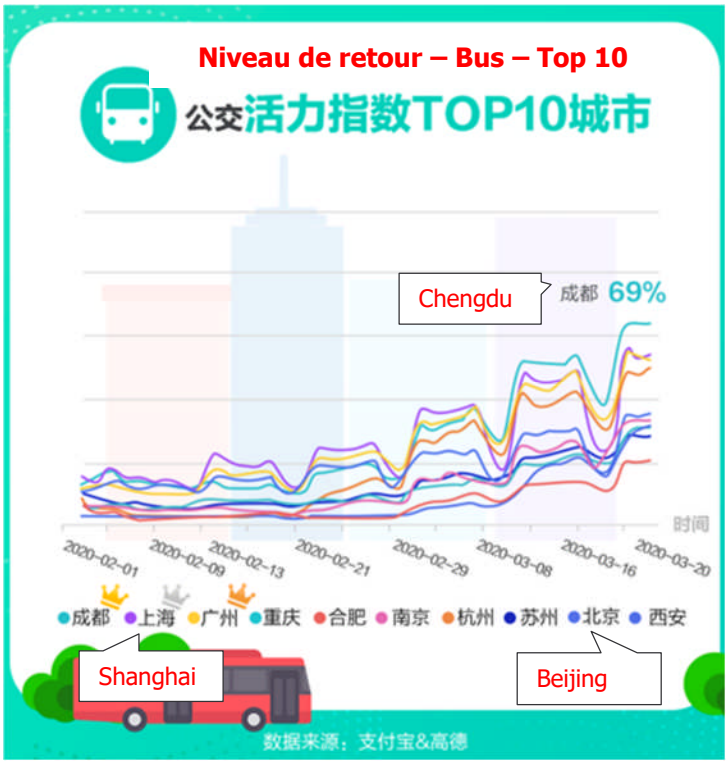
Mois	Budget 2020	Extrapolation COVID-19 sans reprise	Manque à gagner estimé	2020 Ajusté Préliminaire	2021 Préliminaire
Janvier	81 M$	81 M$		81 M$	59 M$
Février	79 M$	80 M$		80 M$	57 M$
Mars	80 M$	67 M$	13 M$	68 M$	58 M$
Avril	80 M$	3 M$	77 M$	3 M$	69 M$
Mai	80 M$	3 M$	77 M$	3 M$	69 M$
Juin	77 M$	3 M$		3 M$	68 M$
Juillet	76 M$	3 M$		54 M$	67 M$
Août	78 M$	3 M$		56 M$	70 M$
Septembre	85 M$	3 M$		61 M$	87 M$
Octobre	86 M$	3 M$		61 M$	88 M$
Novembre	86 M$	3 M$		62 M$	90 M$
Décembre	81 M$	3 M$		58 M$	85 M$
Total	**969 M$**	**255 M$**		**588 M$**	**866 M$**

ANNEXE 4 – REPRISE DANS LE MÉTRO ET LE BUS EN CHINE

Source: Alipay, http://www.xinhuanet.com/tech/2020-04/03/c_1125810972.htm

- Le paiement mobile est devenu le mode de paiement principal pour toutes activités en Chine, notamment dans les régions urbaines, et Alipay est la plateforme dominante.
- Selon cette source, la moyenne du top 10 est de **50 % dans la dernière semaine de mars,** la meilleure reprise à **70 %** se trouve dans la ville de Chengdu, la capitale de la province du Sichuan.
- La ville de Wuhan, l'épicentre de la Chine et la capitale de la province du Hubei, n'est pas parmi le top 10.

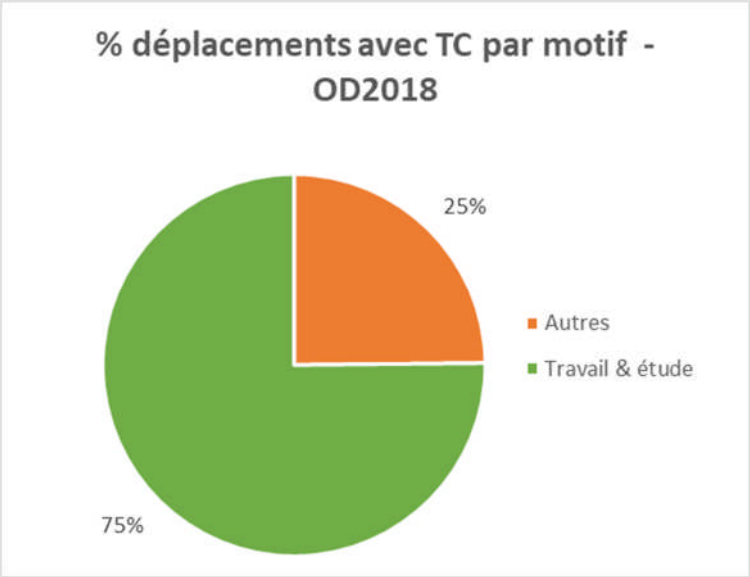




ANNEXE 5 – DÉPLACEMENTS PAR MOTIFS SELON L'ENQUÊTE ORIGINE-DESTINATION

Source : Enquête OD 2018 – % déplacements par motif

- 25 % de déplacements sont liés aux motifs non essentiels (loisir, magasinage, autres).



ANNEXE 6 – CHANGEMENTS DE COMPORTEMENT

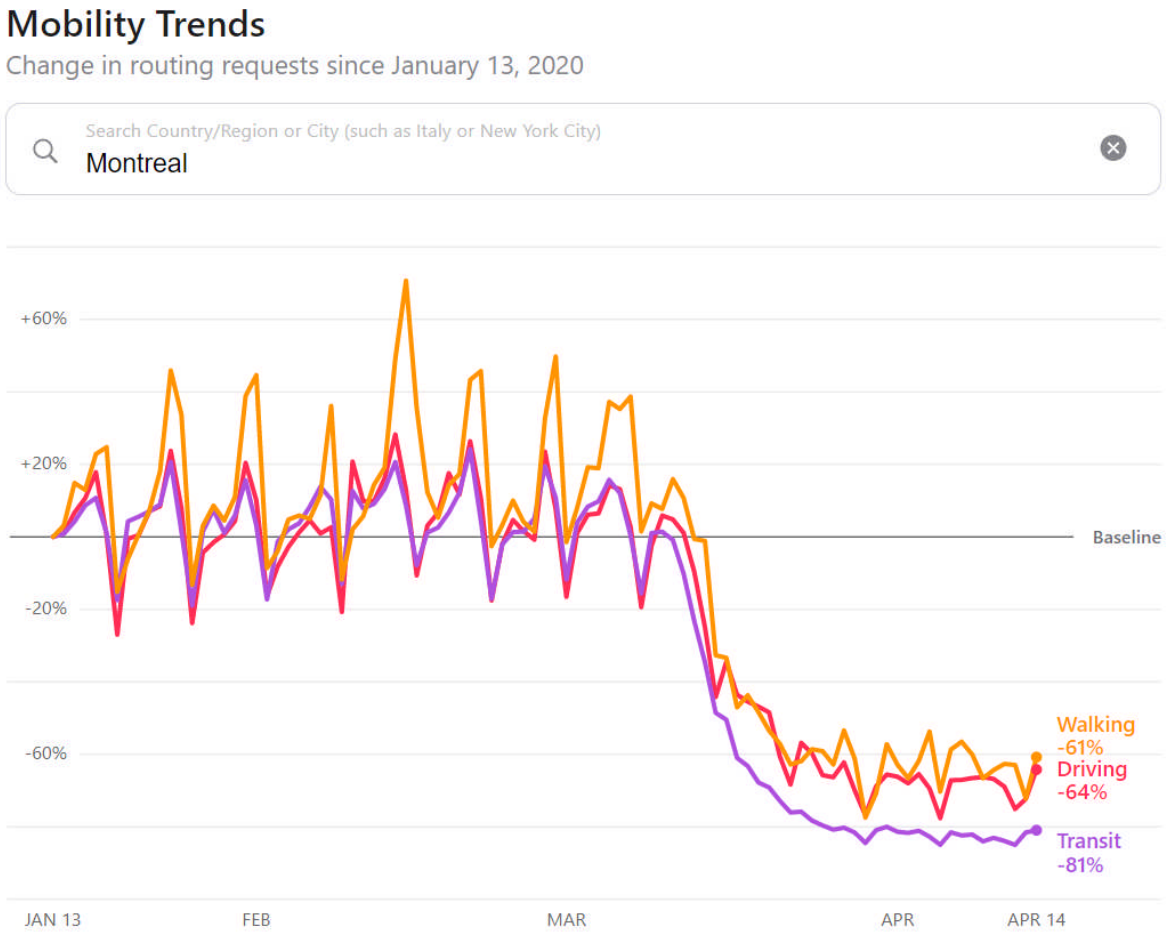
Source : Global Workplace Analytics, https://globalworkplaceanalytics.com/work-at-home-after-covid-19-our-forecast

We believe, based on historical trends, that those who were working remotely before the pandemic, will increase their frequency after they are allowed to return to their offices. For those who were new to remote work until the pandemic, we believe there will be a significant upswing in their adoption. My best estimate is that we will see **25-30 %** of the workforce working at home on a multiple-days-a-week basis within the next two years, here's why :

- Increased demand from employees
- Reduced fear among managers and executives
- Increased pressure for disaster preparedness
- Increased awareness of cost-saving opportunities
- Increased awareness of the potential impact on sustainability
- Reduced Business Travel

ANNEXE 7 – ÉVOLUTION DE LA MOBILITÉ

Source: **Apple -** Mobility Trends Reports



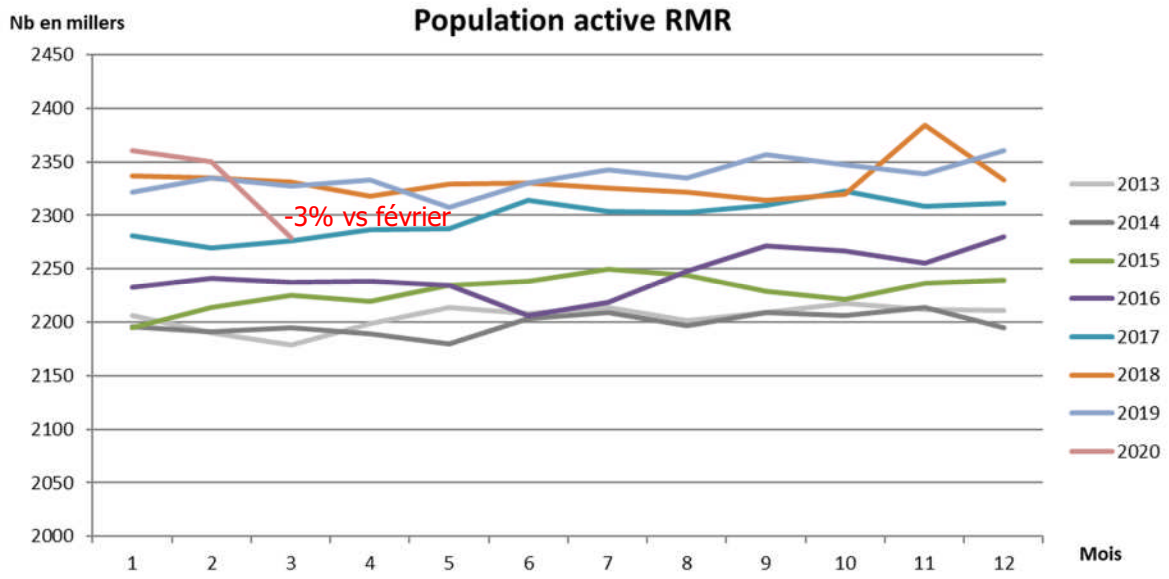
ANNEXE 8 - REPRISE DES AUTOMOBILES EN CHINE

Source: Alipay, http://www.xinhuanet.com/tech/2020-04/03/c_1125810972.htm

- Le paiement mobile est devenu le mode de paiement principal pour toutes activités en Chine, notamment dans les régions urbaines, et Alipay est la plateforme dominante.
- Selon cette source, la moyenne des Top 10 est de **85 % dans la dernière semaine de mars,** la meilleure reprise à **91 %** se trouve dans la ville de Ningbo.
- Tous les Top 10 des villes ne sont pas dans la province de l'épicentre de la Chine.

ANNEXE 9 – POPULATION ACTIVE DE LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

Source : Statistique Canada – enquête mensuelle (14-10-0295-01)



ANNEXE 1B

PROPOSITION D'ACTIONS PRIORISÉES EN TRANSPORT COLLECTIF DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

Document adopté par le Conseil d'administration de l'ARTM le 1er mai 2020

Plan de relance économique du Québec

Proposition d'actions priorisées en transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal

1er mai 2020

Document adopté par le
Conseil d'administration de
l'Autorité régionale de transport métropolitain

Table des matières

SOMMAIRE 5

INTRODUCTION 7

L'INDUSTRIE DU TRANSPORT COLLECTIF 8

Les retombées économiques du transport collectif 8

Le transport collectif, partenaire de la relance économique du Québec 9

Cinq axes d'interventions 9

Cinq critères de sélection 9

Trois phases de réalisation 10

LES CONDITIONS DE RÉUSSITE 11

Une action concertée à tous les niveaux 11

Un financement pris en charge par les gouvernements du Québec et du Canada 11

Des processus de planification et d'approbation accélérés et simplifiés 11

LES INTERVENTIONS PRIORITAIRES 12

Réaliser de grands projets d'infrastructures publiques 12

Déployer les voies réservées du réseau structurant d'autobus 13

Développer et déployer les outils informatiques et technologiques 14

Accélérer les projets de maintien et d'amélioration des actifs et de mise aux normes 14

Accélérer l'électrification du réseau de transport collectif 15

Sommaire des interventions prioritaires 16

TABLEAUX RÉCAPITULATIFS DES INTERVENTIONS PRIORITAIRES 18

Dans une perspective de développement durable et de cohésion régionale, l’ARTM planifie, organise, finance et fait la promotion du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal afin d’offrir une expérience de mobilité simple, intégrée, fluide et efficace.

Sommaire

Ce document de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) présente **des interventions et des projets prioritaires de transport collectif** visant à soutenir les plans de relance économique des gouvernements du Québec et du Canada au sortir de la pandémie de la COVID-19. Les actions proposées :

- Concernent des projets majeurs d'infrastructures publiques et des programmes regroupant de multiples interventions pouvant **générer un impact économique dans plusieurs secteurs de l'économie**, notamment dans la production manufacturière, la construction, le transport des marchandises, les services informatiques, la technologie ou les services-conseils;
- Visent à générer **des retombées économiques à court terme (2020, 2021, 2022)** et à préparer des interventions qui se réaliseront à partir de 2023;
- Généreront un impact économique ayant un **contenu majoritairement québécois et canadien**;
- Répondent aux objectifs du projet de Plan stratégique de développement du transport collectif de la région métropolitaine de Montréal (PSD), élaboré par l'ARTM, et aux orientations gouvernementales et métropolitaines en matière de mobilité et d'aménagement du territoire.

Ces actions sont regroupées en cinq axes d'interventions :

1. **Réaliser de grands projets d'infrastructures publiques de transport collectif**
2. **Déployer les voies réservées du réseau structurant d'autobus**
3. **Développer et déployer les outils informatiques et technologiques**
4. **Accélérer les projets de maintien et d'amélioration des actifs et de mise aux normes**
5. **Accélérer l'électrification du réseau de transport collectif**

L'ARTM encourage vivement le gouvernement à mettre en place des conditions favorables afin de matérialiser rapidement les investissements grâce à :

- **Une action concertée à tous les niveaux**

  L'ARTM et la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) doivent agir de concert avec le gouvernement du Québec, les organismes de transport collectif (OPTC) et les municipalités afin de proposer et mettre en place ce plan d'interventions prioritaires en transport collectif;

- **Un financement pris en charge par les gouvernements du Québec et du Canada**

  Le financement des projets soumis devrait être totalement assuré par des subventions gouvernementales et le gouvernement devrait autoriser une hausse des taux de subvention des investissements normalement reconnus;

- **Un processus d'approbation accéléré et simplifié**

  Le processus d'approbation des projets pourrait être accéléré si le gouvernement acceptait d'intégrer les phases des dossiers d'opportunité et des dossiers d'affaires lors de la planification des projets.

Trois phases de réalisation sont proposées :

- **Phase I : Agir maintenant**, en 2020 et 2021, avec des interventions pouvant être réalisées rapidement ;
- **Phase II : Soutenir la relance**, en 2022, avec des interventions soutenant les efforts initiés en 2020 et 2021 ;
- **Phase III : Préparer l'avenir,** lors des années 2023 et suivantes, avec des interventions arrimant celles des phases I et II à celles soutenues par le PSD de l'Autorité, le PMAD de la CMM et la Politique de mobilité durable du gouvernement du Québec.

Les investissements proposés sont de l'ordre de **9,2 milliards de dollars**, répartis selon ces trois phases (de 2020 à 2023), tel qu'illustré dans le tableau ci-joint, dont bénéficieraient majoritairement les secteurs économiques québécois des services professionnels, de la construction, de la fabrication manufacturière et des technologies de l'information.

Axes d'interventions prioritaires et investissements (en millions de dollars)

Interventions à prioriser	Investissements			
	Phase I 2020-2021	Phase II 2022	Phase III 2023 et suivantes	Total
I. Réaliser de grands projets d'infrastructures publiques	274 $	842 $	3 140 $	**4 256 $**
II. Déployer les voies réservées du réseau structurant d'autobus	120 $	65 $	55 $	**240 $**
III. Développer et déployer les outils informatiques et technologiques	194 $	96 $	131 $	**421 $**
IV. Accélérer les projets de maintien et d'amélioration des actifs et de mise aux normes	1 132 $	1 144 $	1 201 $	**3 477 $**
V. Accélérer et compléter l'électrification du réseau de transport collectif	260 $	180 $	379 $	**819 $**
Total des investissements:	**1 981 $**	**2 327 $**	**4 905 $**	**9 213 $**

** Projets de relance de l'économie en fonction de l'état d'avancement en date du 1 mai 2020 à 12h00*
*** Les montants correspondent aux investissements directs des interventions*

Total des investissements (en millions de dollars) par secteur d'activités économiques

Phases du Plan de relance	Secteurs économiques ***				
	SP	C	F	TI	Total
Phase I (2020-2021)	1 476 $	168 $	227 $	109 $	**1 981 $**
Phase II (2022)	213 $	1 599 $	307 $	209 $	**2 327 $**
Phase III (2023 et suivantes)	263 $	3 723 $	683 $	236 $	**4 905 $**
Total des investissements par secteur économique	**1 952 $**	**5 489 $**	**1 217 $**	**554 $**	**9 213 $**
% des investissements par secteur économique	21,2%	59,6%	13,2%	6,0%	100,0%
Contenu québécois	Élevé	Élevé	Moyen	Moyen à élevé	Élevé

* Projets de relance de l'économie en fonction de l'état d'avancement en date du 1 mai 2020 à 12h00
** Les montants correspondent aux investissements directs des interventions
*** Services Professionnels (SP), Construction (C), Fabrication manufacturière (F) et Fournisseurs de technologies de l'information (TI)

Introduction

La pandémie de la COVID-19 qui frappe le Québec, comme une grande partie de la population mondiale, a des répercussions graves sur la santé publique, qui ont obligé le gouvernement du Québec à décréter des mesures de confinement et de distanciation sociale.

Les efforts soutenus par le personnel des sociétés de transport permettent de maintenir le service essentiel de transport collectif durant cette pandémie, participant ainsi à la mobilité des personnes dans ce contexte particulier de crise de santé publique.

Dans la perspective de la mise en place de programmes de relance économique, actuellement en préparation par les gouvernements du Québec et du Canada, et d'une reprise graduelle des activités une fois la pandémie maîtrisée, l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) propose des mesures et des interventions en vue d'appuyer, à court et à moyen terme, ces efforts de relance économique.

Le transport collectif est un vecteur important de relance économique d'une part en soutenant des projets et des interventions qui auront des retombées rapides dans différents secteurs de l'économie (fabrication, construction, technologies de l'information, services-conseils) et, d'autre part, en offrant des services de mobilité essentiels à la reprise des activités quotidiennes de la population.

Cette proposition est soumise en vue d'appuyer les programmes de relance économique qui seront déployés par les gouvernements du Québec et du Canada au sortir de la pandémie.

Elle s'appuie entre autres sur la démarche que l'ARTM s'apprêtait à rendre publique en mars 2020 sur le projet de Plan stratégique de développement (PSD) du transport collectif. Ce projet de PSD identifie les programmes et les interventions prioritaires en transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal. Le PSD découle de travaux engagés depuis 2018 avec le ministère des Transports du Québec (MTQ), la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), les municipalités de la région métropolitaine, les organismes publics de transport collectif (OPTC) et des partenaires de la société civile.

Les projets soumis dans le cadre de cette proposition ont été déterminés dans une perspective de réalisation à court terme. Ils représentent de nouveaux projets à mettre en œuvre et s'ajoutent aux projets actuellement en cours sans compromettre ces derniers. La volonté de l'ARTM et de ses partenaires métropolitains est d'accélérer les projets en cours et de lancer de nouveaux projets à court terme pour soutenir la nécessaire relance économique au sortir de la pandémie actuelle.

Les projets et les interventions proposés visent à déployer le transport collectif en tant qu'élément de solution incontournable afin de réduire l'émission des GES et la congestion routière, de consolider le territoire métropolitain et de participer à l'amélioration de la santé publique et de la qualité de vie des citoyens.

Ils respectent ainsi les orientations de la Politique de mobilité durable (PMD), adoptée par le gouvernement du Québec en 2018, ainsi que la vision métropolitaine d'aménagement soutenue par la CMM.

L’industrie du transport collectif

Les retombées économiques du transport collectif

Le transport en commun est un service public essentiel de mobilité dont dépendent plusieurs millions de personnes. De plus, ce secteur d’activité génère des retombées économiques importantes dans la région métropolitaine de Montréal et au Québec.

L’exploitation du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal représente, en 2019, plus de 12 000 emplois directs dans les sociétés de transport. À cela s’ajoutent des retombées indirectes en termes d’emplois et de contrats attribués aux fournisseurs externes.

Une étude de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM) sur les retombées et bénéfices économiques du transport collectif, parue en novembre 2010[1], présentait les conclusions suivantes[2] :

- En 2009, les OPTC de la région métropolitaine Montréal avaient dépensé 1,8 milliard $;
- Ces dépenses avaient alors généré une valeur ajoutée dans l’économie québécoise de 1,1 milliard $ et soutenu 14 110 emplois-années (10 595 emplois directs et 3 515 emplois indirects);
- L’impact sur les recettes des gouvernements provincial et fédéral était évalué à 217,1 millions $ et 85,9 millions $ respectivement pour cette année de 2009;
- L’impact du transport en commun sur l’économie québécoise se répercuterait en retombées près de trois fois supérieures à celles du transport privé par automobile.

Le caractère industriel du matériel de transport collectif (autobus, voitures de métro, installations et équipements) et la construction d’infrastructures (réseaux du métro et de trains de banlieue, SRB, voies réservées, systèmes de télécommunication), se traduisent par des investissements majeurs qui ont des retombées économiques locales en termes d’emplois.

De plus, en soutenant l’accroissement de la part modale du transport collectif, ces investissements participent aux bénéfices économiques reconnus du transport collectif en réduisant les dépenses des ménages en transport et en stationnement, tout en diminuant la congestion routière et ses effets négatifs sur l’économie et l’environnement. L’étude de la CCMM résume ainsi ces bénéfices économiques positifs du transport collectif[3] :

- Un gain de productivité en réduisant la congestion routière et en améliorant la rapidité des déplacements;
- L’optimisation de l’occupation du sol en favorisant la densité des activités résidentielles et d’emploi sur le territoire et en assurant une croissance de la valeur foncière de la région;

---

[1] CHAMBRE DE COMMERCE DU MONTRÉAL MÉTROPOLITAIN, *Le transport en commun – Au cœur du développement économique de Montréal,* novembre 2010, 58 p.

[2] *Idem,* page 19.

[3] *Idem*, pages 26-29

- L'amélioration de l'accessibilité des travailleurs et des consommateurs aux différents lieux d'activités économiques et de consommation;
- L'amélioration du pouvoir d'achat des ménages en réduisant leur coût de transport[4], qui représentait la troisième dépense en importance (15,7% des dépenses totales des ménages en 2008) après le logement et l'alimentation.

La CCMM conclut son rapport en précisant qu'en plus des bénéfices sur la qualité de l'air et la réduction des GES, la consommation d'énergie verte, la santé publique et la sécurité routière, le transport en commun augmente la compétitivité économique de la région quant à la rétention et l'attraction d'investissements et des talents pour son développement économique.

Le transport collectif, partenaire de la relance économique du Québec

La proposition de l'ARTM vise à soutenir la relance de l'économie du Québec au sortir de la pandémie de la COVID-19. Non seulement ces interventions participeront directement à la reprise de l'activité économique, mais elles permettront aussi d'améliorer l'offre et la qualité des services de transport collectif.

Le choix des projets et des interventions a été établi en collaboration avec la CMM, les municipalités et les organismes de transport en commun (OPTC) de la région de Montréal. Il répond également aux stratégies et critères retenus par l'ARTM dans la préparation du premier Plan stratégique de développement (PSD) du transport collectif de la région métropolitaine de Montréal.

Cinq axes d'interventions

Dans le cadre du programme québécois de relance économique, l'ARTM propose de mettre l'accent sur cinq axes d'interventions :

1. Réaliser des grands projets d'infrastructures publiques de transport collectif
2. Déployer les voies réservées du réseau structurant d'autobus
3. Développer et déployer les outils informatiques et technologiques
4. Accélérer les projets de maintien et d'amélioration des actifs et de mise aux normes
5. Accélérer l'électrification du transport.

Cinq critères de sélection

En plus d'être conformes aux stratégies soutenues par l'ARTM, les projets et les programmes proposés répondent aux critères suivants :

- Les projets ou programmes doivent participer à donner une impulsion à l'activité économique, voire accélérer la reprise à court terme;
- Les retombées économiques doivent se manifester dans différents secteurs de l'économie bien implantés au Québec, comme :
    - la fabrication de matériel roulant et d'équipements;
    - la construction d'immeubles et d'infrastructures;

---

[4] *Idem,* pages 26 et 27. Le coût unitaire (2009) d'un déplacement en transport en commun étant plus faible (0,16 $/km) que le coût moyen d'utilisation individuelle d'une automobile (0,47 $/km), incluant les coûts variables et les coûts fixes.

    - le développement d'équipements et de systèmes d'information et de communication;
    - les services-conseils;
- Les projets et leurs retombées économiques doivent avoir un contenu majoritairement québécois et canadien;
- Les projets proposés doivent tenir compte de leur état d'avancement dans le processus d'élaboration, d'approbation et de réalisation :
    - Les projets soumis constituent de nouveaux investissements publics qui n'ont pas encore obtenu de confirmation de financement gouvernemental;
    - Les projets sont à une étape avancée de planification, en voie d'élaboration des plans et devis ou de réalisation et peuvent être mis en œuvre à court terme avec un devancement des investissements prévus;
- Les projets proposés doivent couvrir l'ensemble des secteurs géographiques de la région métropolitaine de manière à soutenir la reprise des activités socio-économiques dans l'ensemble des secteurs et faire appel à la capacité de réalisation de l'ensemble des organismes publics de transport en commun.

Trois phases de réalisation

Trois phases de réalisation sont proposées, en mettant l'accent sur les interventions à court terme des phases I et II :

- **Phase I : Agir maintenant**, en 2020 et 2021, avec des interventions pouvant être réalisées rapidement;
- **Phase II : Soutenir la relance**, en 2022, avec des interventions soutenant les efforts initiés en 2020 et 2021;
- **Phase III : Préparer l'avenir,** lors des années 2023 et suivantes, avec des interventions arrimant celles des phases I et II à celles soutenues par le PSD de l'Autorité, le PMAD de la CMM et la Politique de mobilité durable du gouvernement du Québec.

Les conditions de réussite

La crise actuelle représente un défi sans précédent pour l'économie du Québec. Les mesures déployées pour y faire face doivent être à la mesure de ce défi.

L'ARTM encourage vivement le gouvernement à mettre en place des conditions favorables afin de matérialiser rapidement les investissements.

Une action concertée à tous les niveaux

L'ARTM et la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) doivent agir de concert avec le gouvernement du Québec, les organismes de transport collectif (OPTC) et les municipalités afin de proposer et mettre en place ce plan d'interventions prioritaires en transport collectif.

Un financement pris en charge par les gouvernements du Québec et du Canada

Le financement des projets soumis devrait être totalement assuré par des subventions gouvernementales.

Le gouvernement devrait autoriser une hausse des taux de subvention des investissements normalement reconnus.

De plus, pour faire face aux besoins de liquidités à court terme, il est demandé d'accélérer le financement des projets déjà autorisés.

Des processus de planification et d'approbation accélérés et simplifiés

Les processus d'approbation des projets devraient être accélérés par :

- L'intégration des phases des dossiers d'opportunité et des dossiers d'affaires lors de la planification des projets et par la réduction des délais d'approbation entre chaque phase;
- La publication des modalités du Programme d'aide gouvernementale aux infrastructures de transport collectif financé au titre de l'Entente bilatérale sur les infrastructures;
- Le remboursement des dépenses admissibles réalisées avant l'autorisation formelle des projets.

En soutien à l'accélération de la réalisation des projets, le gouvernement devrait adopter un projet de loi spéciale pour la libération et l'expropriation des terrains nécessaires à la réalisation des grands projets d'infrastructures publiques en transport collectif. Dans le cas du prolongement de la ligne bleue du métro, l'adoption d'un tel projet de loi serait un atout afin de respecter le calendrier de réalisation.

Les interventions prioritaires

L'ARTM compte prendre part à la relance économique du Québec en soutenant cinq axes d'interventions prioritaires en transport collectif qui auront un impact économique majeur. Les interventions proposées correspondent à des investissements directs de l'ordre de 9,2 milliards de dollars, répartis dans les trois phases de réalisation entre 2020 et 2023, et dont bénéficieraient en majorité les secteurs économiques québécois des services professionnels, de la construction, de la fabrication et des technologies de l'information.

L'évaluation des investissements demeure préliminaire, à cette étape de la proposition, et est sujette à une révision plus précise en vertu des processus d'évaluation reconnus.

Les cinq axes d'interventions et leurs projets appuient les stratégies de développement du transport collectif de la région métropolitaine, en lien avec la vision métropolitaine d'aménagement du territoire soutenue par la Communauté métropolitaine de Montréal. Les interventions proposées ont été déterminées en collaboration avec la Communauté métropolitaine de Montréal, les municipalités et les OPTC de la région métropolitaine de Montréal.

Réaliser de grands projets d'infrastructures publiques

De grands travaux d'infrastructures publiques sont en cours de planification ou de réalisation dans la région métropolitaine, reconnus dans le Plan québécois des infrastructures (PQI) 2020-2030 du gouvernement du Québec. Dans le contexte d'un Plan de relance économique, ces projets se doivent d'être maintenus, voire même accélérés. Citons notamment :

- La construction du Réseau express métropolitain (REM) tel que désigné ;
- Le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal, de la station Saint-Michel à Anjou;
- La construction du SRB Pie-IX entre le boulevard Saint-Martin, à Laval, et la rue Notre-Dame Est, à Montréal;
- L'étude de décongestion de la branche est de la ligne orange du métro, en vue de l'élaboration de solutions à long terme;
- L'étude de projets structurants de transport collectif électrique pour relier l'Est, le Nord-Est et le Sud-Ouest de Montréal au centre-ville;
- L'étude de projets structurants de transport collectif électrique pour prolonger le REM vers le centre de Laval et relier l'Est et l'Ouest de Laval, ainsi que pour relier le REM sur la Rive-Sud pour desservir le secteur de Chambly.

De même, l'ARTM poursuit des travaux de valorisation de ses actifs et de ses équipements, dont notamment le réaménagement du terminus de Longueuil, en vue d'améliorer la qualité du service aux usagers du métro et des autobus et en soutien au développement immobilier adjacent.

En complément des importants travaux d'infrastructures de transport collectif actuellement en cours dans la région métropolitaine, d'autres axes de modes structurants, actuellement sous étude, devraient être mis en priorité de réalisation afin de soutenir le développement du réseau de transport collectif structurant (RTCS) de la région métropolitaine.

Les interventions proposées visent des investissements majeurs de l'ordre de 4,25 milliards de dollars sur une portée de court, de moyen, voire de long terme, entraînant des impacts positifs dans plusieurs secteurs de l'économie (services-conseils, fabrication, construction).

Les municipalités proposent également au gouvernement de jumeler aux projets majeurs d'infrastructures de transport collectif des ententes de réalisation d'aménagement du domaine public, associées à l'intégration urbaine de ces projets.

La « **Proposition d'actions priorisées en transport collectif** » élaborée vise ainsi à:

- **Initier la planification** du prolongement de la branche ouest de la ligne orange du métro vers Laval et **lancer la réalisation** du prolongement jusqu'à la gare Bois-Franc;
- **Initier l'identification et la mise en place** d'un réseau métropolitain de modes structurants (tramways, SRB ou autres) :
    - En priorisant les projets de tramways actuellement à l'étude, notamment le corridor de Taschereau – Roland-Therrien ;
    - En considérant le territoire de Repentigny dans l'étude de projets structurants de transport collectif électrique pour relier l'Est, le Nord-Est et le Sud-Ouest de Montréal au centre-ville ;
    - En accélérant la planification d'autres corridors porteurs à l'échelle métropolitaine en termes d'offre de service de transport collectif et d'aménagement du territoire;
    - Selon une approche favorisant l'homogénéité du matériel roulant, des systèmes de contrôle et du mode d'opération ainsi que les fournisseurs québécois.

Déployer les voies réservées du réseau structurant d'autobus

Le projet de PSD vise aussi à renforcer et à développer le réseau de transport collectif structurant (RTCS) en augmentant le niveau de service dans les corridors existants où les services d'autobus peuvent être améliorés. Le déploiement de voies réservées pour autobus, en priorité où l'offre de service existante le nécessite, permet d'envisager des interventions à court terme évaluées à 240 millions de dollars qui feront appel au secteur de la construction, en plus d'améliorer l'offre de service de transport collectif. FILIGRANE

Les mesures proposées consistent à accélérer :

- **La planification et la réalisation**, avec le MTQ, du déploiement de voies réservées aux autobus et au covoiturage sur des tronçons du réseau routier national et autoroutier, notamment dans les axes de la R-132, entre le terminus de Longueuil et la rue De Montarville, à Boucherville, de la R-116, entre les villes de McMasterville et de Mont-Saint-Hilaire, et de la R-117 dans la couronne nord;

  De même, l'ARTM invite le MTQ à accélérer les projets de voies réservées déjà inscrits au PQI (2020-2030), notamment sur les autoroutes 13, 15, 20, 25, 30, 40, 440, 640 et la route 116, et en considérant également l'autoroute 19;

- **La planification et la réalisation** du programme de déploiement des mesures préférentielles aux autobus dans les municipalités. L'aménagement de voies réservées est envisagé dans les axes suivants :
    - À Montréal, notamment sur les avenues du Parc/de Bleury, les boulevards René-Lévesque, Henri-Bourassa, Saint-Laurent/Saint-Urbain, Saint-Michel, des Sources et des Trinitaires, ainsi que les chemins de la Côte-des-Neiges et de la Côte-Vertu/Sauvé;

- À Laval, notamment sur les boulevards Le Corbusier et de la Concorde, ainsi qu'aux approches du terminus Montmorency;
- À Longueuil, notamment sur les boulevards Cousineau, du Quartier, Rome et Grande-Allée, ainsi qu'aux approches du terminus Panama;
- Dans les couronnes, notamment à Châteauguay (boulevards d'Anjou et Saint-Jean-Baptiste), LaPrairie (chemin Saint-Jean), Terrebonne (boulevard des Seigneurs) et Repentigny (rue Notre-Dame).

Développer et déployer les outils informatiques et technologiques

Ces outils sont des éléments de la prochaine centrale de mobilité en développement, du renouvellement des systèmes billettiques (vente et perception des titres et tarifs) et des systèmes d'information aux usagers.

Leur mise en œuvre fait appel autant aux firmes de technologie pour produire les logiciels et les applications requises qu'aux firmes aptes à développer les systèmes billettiques et les équipements d'information. Ces projets, de l'ordre de 421 millions de dollars, soutiendront l'accélération de la mise en place de l'intégration tarifaire désirée dans la région métropolitaine ainsi que la qualité de l'information auprès de la clientèle, tout en améliorant l'accessibilité aux services.

La « **Proposition d'actions priorisées en transport collectif** » élaborée par l'ARTM vise à accélérer la planification, la modernisation et l'acquisition des équipements nécessaires à :

- La mise en place de la centrale de mobilité;
- La modernisation du système OPUS;
- Le renouvellement du système de gestion des abonnements tarifaires;
- La mise en place de l'environnement informationnel et d'intelligence d'affaires métropolitain.

Accélérer les projets de maintien et d'amélioration des actifs et de mise aux normes

Les OPTC disposent déjà d'un ensemble de projets identifiés pour le maintien et l'amélioration des actifs et la mise aux normes des équipements et installations. Ces projets peuvent être mis en œuvre rapidement. Ils permettraient l'amélioration de la qualité et de l'efficience du service de transport collectif. Ils sont évalués à près de 3,5 milliards de dollars et embrassent les secteurs de la fabrication, de la construction et des services professionnels dans les domaines suivants :

- L'acquisition et le remplacement de matériel roulant;
- Le maintien et l'amélioration d'infrastructures existantes;
- L'installation d'équipements relatifs à l'accessibilité universelle;
- Le déploiement d'abribus et d'équipements d'intégration des modes actifs.

De même, certains de ces projets visent à adapter les équipements et les installations aux changements climatiques et à favoriser la construction et l'adaptation de ces équipements aux standards internationaux en matière de construction écoresponsable.

Accélérer l'électrification du réseau de transport collectif

Près de la moitié des déplacements en transport collectif est effectuée par des modes électrifiés, dans la région métropolitaine. L'électrification du reste du réseau pourrait être accélérée à l'aide d'investissements d'environ 820 millions de dollars.

La « **Proposition d'actions priorisées en transport collectif** » élaborée par l'ARTM vise à accélérer:

- La planification et la réalisation de l'adaptation des infrastructures et des équipements, comme les garages et les bornes de recharge tout en favorisant le développement du savoir-faire québécois, notamment dans le domaine des bornes de recharges et des systèmes d'optimisation de recharge. Ces projets permettraient aussi de soutenir la consolidation d'entreprises au sein de la grappe industrielle dédiée à l'électrification des transports;
- L'acquisition de matériel roulant électrique (autobus, voitures de métro ou de tramway) qui serait fabriqué majoritairement au Québec.

La construction et l'adaptation de centres de transport et de garages aptes à recevoir des autobus électriques représentent une condition préalable à l'électrification des flottes d'autobus. Ces investissements présentent des bénéfices majeurs : soutenir la relance économique, initier la mise en œuvre de l'électrification des réseaux d'autobus et doter les organismes de transport d'installations d'entretien et de remisage des véhicules favorisant la fiabilité et la qualité des services aux usagers.

En ce qui concerne la fabrication des autobus, les entreprises québécoises sont des partenaires de longue date des organismes de transport collectif du Québec. Elles affichent un important leadership nord-américain dans ce domaine et agissent comme pilier de ce secteur d'activité économique et sont un grand générateur d'exportations. La production de prototypes d'autobus urbains entièrement électriques à grande autonomie ainsi que leur production de masse est actuellement prévue entre 2021 et 2023. L'accélération de ces efforts, combinés à la mise en place d'un imposant programme de tests et de rodage, permettrait d'accroître plus rapidement l'électrification des réseaux d'autobus, de consolider le positionnement national et international du Québec à cet égard et de faciliter la mise en opération de ces véhicules.

Sommaire des interventions prioritaires

Les tableaux 1 et 2 qui suivent présentent la répartition des investissements directs des axes d'interventions proposés, évalués à quelque 9,2 milliards de dollars, selon les trois phases de réalisation et les secteurs économiques.

L'évaluation des investissements demeure préliminaire, à cette étape de la proposition, et est sujette à une révision plus précise en vertu des processus d'évaluation reconnus.

Tableau 1. Axes d'interventions prioritaires et investissements (en millions de dollars)

Interventions à prioriser	Investissements			
	Phase I 2020-2021	Phase II 2022	Phase III 2023 et suivantes	Total
I. Réaliser de grands projets d'infrastructures publiques	274 $	842 $	3 140 $	**4 256 $**
II. Déployer les voies réservées du réseau structurant d'autobus	120 $	65 $	55 $	**240 $**
III. Développer et déployer les outils informatiques et technologiques	194 $	96 $	131 $	**421 $**
IV. Accélérer les projets de maintien et d'amélioration des actifs et de mise aux normes	1 132 $	1 144 $	1 201 $	**3 477 $**
V. Accélérer et compléter l'électrification du réseau de transport collectif	260 $	180 $	379 $	**819 $**
Total des investissements:	**1 981 $**	**2 327 $**	**4 905 $**	**9 213 $**

** Projets de relance de l'économie en fonction de l'état d'avancement en date du 1 mai 2020 à 12h00*
*** Les montants correspondent aux investissements directs des interventions*

Notons que ces investissements auraient un contenu majoritairement québécois. En effet, selon un bulletin de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ) publié en 2018[5], et portant sur l'impact économique de tranches de 100 millions de dollars pour six grands secteurs d'activité économique au Québec, la proportion de contenu québécois en termes de valeur ajoutée totale par dollar de production en 2018 est estimée à 0,71 pour le secteur de la construction, 0,51 pour le secteur de la fabrication, et 0,83 pour le secteur des autres services.

Sur la base de ces ratios estimés par l'ISQ et des liens intersectoriels généralement observés dans le secteur du transport collectif selon la nature de l'investissement, on peut qualifier le ratio de contenu québécois dans les investissements directs en transport collectif comme étant :

- Élevé dans les secteurs des services professionnels et de la construction;
- Moyen à élevé dans le secteur des technologies de l'information;
- Moyen dans le secteur manufacturier.

[5] Institut de la statistique du Québec, *Impact économique pour le Québec*, *Simulations pour une sélection de secteurs productifs réalisées avec le modèle intersectoriel du Québec*, Bulletin annuel, édition 2018, page 2

Tableau 2. Total des investissements (en millions de dollars)
par secteur d'activités économiques et selon les phases

Phases du Plan de relance	Secteurs économiques ***				
	SP	C	F	TI	Total
Phase I (2020-2021)	1 476 $	168 $	227 $	109 $	**1 981 $**
Phase II (2022)	213 $	1 599 $	307 $	209 $	**2 327 $**
Phase III (2023 et suivantes)	263 $	3 723 $	683 $	236 $	**4 905 $**
Total des investissements par secteur économique	**1 952 $**	**5 489 $**	**1 217 $**	**554 $**	**9 213 $**
% des investissements par secteur économique	21,2%	59,6%	13,2%	6,0%	100,0%
Contenu québécois	Élevé	Élevé	Moyen	Moyen à élevé	Élevé

* Projets de relance de l'économie en fonction de l'état d'avancement en date du 1 mai 2020 à 12h00
** Les montants correspondent aux investissements directs des interventions
*** Services Professionnels (SP), Construction (C), Fabrication manufacturière (F) et Fournisseurs de technologies de l'information (TI)

Tableaux récapitulatifs des interventions prioritaires

Les tableaux qui suivent rassemblent les différents projets et programmes relatifs aux cinq axes d'interventions prioritaires proposés par l'ARTM. Ces projets et programmes ont été répertoriés avec la collaboration des OPTC.

Les interventions ne sont pas présentées par ordre de priorité et les montants présentés correspondent aux investissements directs des interventions.

Le Tableau 3 présente :

- Une synthèse des programmes et des interventions principales répartis selon les cinq axes d'intervention;
- Les investissements globaux estimés pour chacun de ces axes;
- Les secteurs économiques visés par ces projets selon les trois phases du plan de relance proposé.

Le Tableau 4 présente plus en détail les projets relatifs aux programmes illustrés dans le Tableau 2 qui y sont surlignés en vert et qui seront précisés davantage au cours des prochaines semaines. C'est le cas, par exemple, des mesures préférentielles pour autobus (« MPB ») sur les axes autoroutiers et dans les rues locales, ou des interventions de maintien des actifs.

Les Tableaux 5.1, 5,2 et 5.3 illustrent les investissements globaux dans chacun des cinq axes d'intervention pour chacune des trois phases et selon chaque secteur économique visé par ce plan de relance.

Tableau 3. Sommaire des interventions et programmes à prioriser *

	Interventions à prioriser	Responsable de la mise en œuvre	PQI	Horizon			Investissements pour le plan de relance (2020-2023) *(millions de $)*
				Phase I 2020-2021	Phase II 2022	Phase III 2023 et suivantes	
I. Réaliser de grands projets d'infrastructures publiques							**4 256 $**
1	Initier la planification du prolongement de la branche ouest de la ligne orange du métro vers Laval et lancer la réalisation du prolongement jusqu'à la gare Bois-Franc	STM		●	●	●	
				SP - C	SP - C	SP - C	
2	Programme d'accès tous modes aux stations du REM	ARTM		●	●	●	
				SP - C	SP - C	SP - C	
3	Tramway - axes Taschereau et Roland-Therrien	RTL	●	●	●	●	
				SP	SP - C - F	SP - C - F	
4	SRB - axe Notre-Dame/Concorde à Laval	STL	●	●	●	●	
				SP	SP - C	C	
5	Étude de corridors de modes structurants (tramways, SRB ou autres) à l'échelle de la région métropolitaine	ARTM	●	●	●	●	
				SP	SP	SP	
II. Déployer les voies réservées du réseau structurant d'autobus							**240 $**
6	MPB - Axes routiers et autoroutiers	ARTM - exo		●			
				SP - C - F			
7	MPB - Réseaux locaux	exo - RTL - STL - STM		●	●	●	
				SP - C - F	SP - C - F	SP - C - F	
III. Développer et déployer les outils informatiques et technologiques							**421 $**
8	Développement de systèmes de vente et de perception	ARTM		●	●	●	
				SP - TI	SP - TI	SP - TI	
9	Développement des systèmes technologiques à l'échelle métropolitaine	ARTM - exo - STL		●	●	●	
				SP - TI	SP - TI	SP - TI	
IV. Accélérer les projets de maintien et d'amélioration des actifs et de mise aux normes							**3 477 $**
10	Amélioration et développement des pôles d'échange	ARTM - exo - STL - STM		●	●	●	
				SP - C - F	SP - C - F	SP - C - F	
11	Amélioration de l'expérience des usagers	exo - STL		●	●		
				SP - C - F	C - F		
12	Aménagements et acquisition d'équipements pour intégration des modes actifs	ARTM - RTL		●	●	●	
				SP - C - F	C - F	C - F	
13	Maintien en bon état des infrastructures de transport existantes	exo		●	●	●	
				SP	SP - C - F	SP - C - F	
14	Remplacement du matériel roulant existant	exo		●	●	●	
				SP - F	SP - F	SP - F	
15	Amélioration des infrastructures existantes et développement de nouvelles infrastructures	exo - RTL - STL - STM		●	●	●	
				SP - C - F	SP - C - F - TI	SP - C - F - TI	
V. Accélérer et compléter l'électrification du réseau de transport collectif							**819 $**
16	Électrification des véhicules et des garages	exo - RTL - STM		●	●	●	
				SP - F	SP - C - F	SP - C - F	
Total des investissements:							**9 213 $**

Légende:

Programmes ou regroupement d'interventions à préciser (présentés au tableau 4)

** Projets de relance de l'économie en fonction de l'état d'avancement en date du 1 mai 2020 à 12h00*
*** Les interventions ne sont pas présentées par ordre de priorité*
**** Les montants correspondent aux investissements directs des interventions*
***** Services Professionnels (SP), Construction (C), Fabrication manufacturière (F) et Fournisseurs de technologies de l'information (TI)*

Tableau 4. Énumération des interventions par programme *

No.	Interventions à prioriser	Responsable de la mise en œuvre	Investissements pour le plan de relance (2020-2023) (millions de $)
6. MPB - Axes routiers et autoroutiers			**26 $**
6.1	MPB - axe R132 - (entre Terminus Longueuil et De Montarville)	ARTM	
6.2	VR - R116 (entre McMasterville et Saint-Hilaire)	exo	
6.3	VR - R117	exo	
7. MPB - Réseaux locaux			**214 $**
7.1	**MPB locales à Montréal**		
7.1.1	Programme de VR de la STM : les avenues du Parc/de Bleury, les boulevards René-Lévesque, Henri-Bourassa, Saint-Laurent/Saint-Urbain, Saint-Michel, des Sources et des Trinitaires, ainsi que les chemins de la Côte-des-Neiges et de la Côte-Vertu/Sauvé	STM	
7.2	**MPB locales à Longueuil**		
7.2.1	VR - boul. du Quartier sud / Rome et viaduc Rome	RTL	
7.2.2	VR - axe Grande-Allée phase 3	RTL	
7.2.3	VR - boul. Cousineau	RTL	
7.2.4	VR - accès au terminus Panama / pôle Tisserand	RTL	
7.3	**MPB locales à Laval**		
7.3.1	MPB - boul. Le Corbusier (entre la A440 et St-Martin)	STL	
7.3.2	MPB - Approches du terminus Montmorency	STL	
7.3.3	MPB - boul. de la Concorde (incluant réfection viaduc et station de pompage)	STL	
7.4	**MPB locales en Couronnes**		
7.4.1	Programme de VR de exo : boul. d'Anjou et St-Jean-Baptiste à Châteauguay, chemin St-Jean à LaPrairie, R112 à Carignan, R337 et boul. des Seigneurs à Terrebonne, rue Notre-Dame à Repentigny.	exo	
8. Développement de systèmesde vente et de perception			**262 $**
8.1	Déploiement de la centrale de moblité	ARTM	
8.2	Modernisation du système OPUS (paiement ouvert et module billettique)	ARTM	
8.3	Renouvellement du système d'abonnements tarifaires	ARTM	
9. Développement des systèmes technologiques à l'échelle métropolitaine			**159 $**
9.1	Développement de l'environnement informationnel et d'intelligence d'affaires métropolitain	ARTM	
9.2	Développement de l'architecture TI et des systèmes d'aide à la planification, à l'exploitation et à l'information clientèle dans le contexte de l'électrification (incluant la gestion de la charge)	STL	
9.3	Optimisation des feux de circulation - méga-études de circulation et des feux et mise en œuvre de mesures touchant la circulation	STL	
9.4	Programme de transformation numérique accélérant le déploiement de solutions technologiques (améliorations des STI , équipements de ventes et de perception, SAEIV, ESM, CRM, DIF, etc)	exo	
10. Amélioration et développement des pôles d'échange			**371 $**
10.1	**Pôles d'échange à Montréal**		
10.1.1	Réfection des terminus Henri-Bourassa et Côte-vertu	ARTM - STM	
10.1.2	Études pour la reconstruction des terminus Angrignon, Radisson, Dorval	ARTM - STM	
10.2	**Pôles d'échange à Laval**		
10.2.1	Ajout de quais au terminus Montmorency	ARTM - STL	
10.3	**Pôles d'échange en Couronnes**		
10.3.1	Ligne de train Candiac : mise en permanence des gares Ste-Catherine, Delson, LaSalle, Du Canal et du garage Delson	exo	
10.3.2	Georges-Gagné : réaménagement du terminus et stationnement	exo	
10.3.3	Châteauguay : réaménagement du terminus et stationnement	exo	
10.3.4	Terminus et des stationnements à Chambly, Mascouche, Pointe-aux-Trembles, Repentigny, Vimont : mise en permanence des terminus et des stationnements temporaires	exo	
10.3.5	Terrebonne : agrandissement du stationnement	exo	
10.3.6	Contrecœur : nouveau terminus	exo	
10.3.7	Repentigny : centre de service	exo	
11. Amélioration de l'expérience des usagers			**4 $**
11.1	Mise en accessibilité universelle des arrêts - Laval (élargissements de dalles pour environ 1000 arrêts)	STL	
11.2	Déploiement de 100 abribus sur le réseau d'exo	exo	
12. Aménagements et acquisition d'équipements pour intégration des modes actifs			**3 $**
12.1	Implantation de 10 vélostations	ARTM	
12.2	Déploiement de supports à vélo et de vélostations	RTL	
13. Maintien en bon état des infrastructures de transport existantes			**194 $**
13.1	Postes abaisseurs - phase 1	STM	
13.2	Gare Lucien-L'Allier : réfection complète et recouvrement des quais	exo	
13.3	Programme de maintien des actifs : prolongements de quais ferroviaires, mise aux normes de voies ferrées dans les garages, remplacement de bâtiments, équipements et fosses d'inspection	exo	
14. Remplacement du matériel roulant existant			**75 $**
14.1	Rénovation des 11 locomotives F59PHI	exo	
14.2	Rénovation des 22 voitures 2000	exo	
15. Amélioration des infrastructures existantes et développement de nouvelles infrastructures			**2 830 $**
15.1	**Agrandissement et nouvelles installations - STM**		
15.1.1	Portes palières ligne orange du métro	STM	
15.1.2	Projets de contrôle des trains de la ligne bleue du métro	STM	
15.1.3	Centre d'attachement Nord-Ouest	STM	
15.2	**Agrandissement et nouvelles installations - RTL**		
15.2.1	Nouveau garage Saint-Hubert électrifié	RTL	
15.2.2	Enfouissement des lignes Hydro-Québec - garage Saint-Hubert	RTL	
15.2.3	Nouveau garage électrifié Vieux-Longueuil	RTL	
15.3	**Agrandissement et nouvelles installations - STL**		
15.3.1	Acquisition du terrain et localisation pour le prochain garage (études phase III)	STL	
15.3.2	Agrandissement garage phase 4 - stationnement 2190 Francis-Hughes	STL	
15.3.3	Construction du garage phase 4 et mesures d'accélération de la construction	STL	
15.4	**Agrandissement et nouvelles installations - exo**		
15.4.1	Étagement Montréal-Ouest (phase 3) : construction d'un étagement routier sur la rue West Broadway	exo	
15.4.2	CM Lachine : achat de terrains, construction d'un bâtiment d'essais et d'un bâtiment pour le profilage des roues, voies de garage supplémentaires	exo	
15.4.3	Gare unique à l'Île-Perrot : réaménagement des installations de transport aux gares de l'Ile Perrot et de Terrasse Vaudreuil	exo	
15.4.4	Ligne Vaudreuil-Hudson : mise à niveau des voies ferrées et ponts M&O (entre Vaudreuil et Hudson)	exo	
15.4.5	Ligne Saint-Jérôme : programme de maintien d'actif des ponts ferroviaires, amélioration du temps de transit et de l'accessibilité à la ligne	exo	
15.4.6	Ligne Saint-Hilaire : construction d'un abri couvert, ventilé et chauffé pour réparer et inspecter les trains	exo	
15.4.7	Construction de 2 garages pour autobus d'exo	exo	
16. Électrification des centres de transport et des véhicules			**819 $**
16.1	Programme d'électrification des centres de transport (phase 1)	STM	
16.2	Bonification du projet pilote d'autobus électriques de 30 et 40 pieds et acquisition de 5 autobus électriques de 40 pieds	RTL	
16.3	Projets d'aquisition de véhicules électriques - exo (70 midibus en 2021-2025 et de 90 autobus réguliers en 2023-2025)	exo	

** La liste des projets de relance de l'économie en fonction de l'état d'avancement en date du 1 mai 2020 à 12h00*
*** Les interventions ne sont pas présentées par ordre de priorité*
**** Les montants correspondent aux investissements directs des interventions*

Tableau 5.1 Interventions à prioriser - Investissements par secteur économique - Phase I *

No.	Interventions à prioriser	Phase I 2020-2021				Investissements du plan de relance	
		SP	C	F	TI	Phase I (2020-2021) (millions de $)	Total (2020-2023) (millions de $)
I. Réaliser de grands projets d'infrastructures publiques							
1	Initier la planification du prolongement de la branche ouest de la ligne orange du métro vers Laval et lancer la réalisation du prolongement jusqu'à la gare Bois-Franc						
2	Programme d'accès tous modes aux stations du REM						
3	Tramway - axes Taschereau et Roland-Therrien	241 $	33 $	- $	- $	274 $	4 256 $
4	SRB - axe Notre-Dame/Concorde à Laval						
5	Étude de corridors de modes structurants (tramways, SRB ou autres) à l'échelle de la région métropolitaine						
II. Déployer les voies réservées du réseau structurant d'autobus							
6	MPB - Axes routiers et autoroutiers	27 $	88 $	5 $	- $	120 $	240 $
7	MPB - Réseaux locaux						
III. Développer et déployer les outils informatiques et technologiques							
8	Développement de systèmes de vente et de perception	85 $	- $	- $	109 $	194 $	421 $
9	Développement des systèmes technologiques à l'échelle métropolitaine						
IV. Accélérer les projets de maintien et d'amélioration des actifs et de mise aux normes							
10	Amélioration et développement des pôles d'échange						
11	Amélioration de l'expérience des usagers						
12	Aménagements et acquisition d'équipements pour intégration des modes actifs	905 $	47 $	181 $	- $	1 132 $	3 477 $
13	Maintien en bon état des infrastructures de transport existantes						
14	Remplacement du matériel roulant existant						
15	Amélioration des infrastructures existantes et développement de nouvelles infrastructures						
V. Accélérer et compléter l'électrification du réseau de transport collectif							
16	Électrification des centres de transport et des véhicules	219 $	- $	41 $	- $	260 $	819 $
Total des investissements par secteur - Phase I		**1 476 $**	**168 $**	**227 $**	**109 $**	**1 981 $**	**9 213 $**
% des investissements par secteur - Phase I		**74,5%**	**8,5%**	**11,5%**	**5,5%**	**100,0%**	**-**

Légende:

Programmes ou regroupement d'interventions à préciser (présentés au tableau 4)

** Projets de relance de l'économie en fonction de l'état d'avancement en date du 1 mai 2020 à 12h00*
*** Les montants correspondent aux investissements directs des interventions*
**** Services Professionnels (SP), Construction (C), Fabrication manufacturière (F) et Fournisseurs de technologies de l'information (TI)*

Tableau 5.2 Interventions à prioriser - Investissements par secteur économique - Phase II *

No.	Interventions à prioriser	Phase II 2022				Investissements du plan de relance	
		SP	C	F	TI	Phase II (2022) (millions de $)	Total (2020-2023) (millions de $)
I. Réaliser de grands projets d'infrastructures publiques							
1	Initier la planification du prolongement de la branche ouest de la ligne orange du métro vers Laval et lancer la réalisation du prolongement jusqu'à la gare Bois-Franc						
2	Programme d'accès tous modes aux stations du REM						
3	Tramway - axes Taschereau et Roland-Therrien	113 $	729 $	- $	- $	842 $	4 256 $
4	SRB - axe Notre-Dame/Concorde à Laval						
5	Étude de corridors de modes structurants (tramways, SRB ou autres) à l'échelle de la région métropolitaine						
II. Déployer les voies réservées du réseau structurant d'autobus							
6	MPB - Axes routiers et autoroutiers	3 $	59 $	3 $	- $	65 $	240 $
7	MPB - Réseaux locaux						
III. Développer et déployer les outils informatiques et technologiques							
8	Développement de systèmes de vente et de perception	19 $	- $	- $	77 $	96 $	421 $
9	Développement des systèmes technologiques à l'échelle métropolitaine						
IV. Accélérer les projets de maintien et d'amélioration des actifs et de mise aux normes							
10	Amélioration et développement des pôles d'échange						
11	Amélioration de l'expérience des usagers						
12	Aménagements et acquisition d'équipements pour intégration des modes actifs	68 $	697 $	247 $	132 $	1 144 $	3 477 $
13	Maintien en bon état des infrastructures de transport existantes						
14	Remplacement du matériel roulant existant						
15	Amélioration des infrastructures existantes et développement de nouvelles infrastructures						
V. Accélérer et compléter l'électrification du réseau de transport collectif							
16	Électrification des centres de transport et des véhicules	9 $	115 $	56 $	- $	180 $	819 $
Total des investissements par secteur - Phase II		**213 $**	**1 599 $**	**307 $**	**209 $**	**2 327 $**	**9 213 $**
% des investissements par secteur - Phase II		**9,1%**	**68,7%**	**13,2%**	**9,0%**	**100,0%**	**-**

Légende:
Programmes ou regroupement d'interventions à préciser (présentés au tableau 4)

** Projets de relance de l'économie en fonction de l'état d'avancement en date du 1 mai 2020 à 12h00*
*** Les montants correspondent aux investissements directs des interventions*
**** Services Professionnels (SP), Construction (C), Fabrication manufacturière (F) et Fournisseurs de technologies de l'information (TI)*

Tableau 5.3 Interventions à prioriser - Investissements par secteur économique - Phase III *

No.	Interventions à prioriser	Phase III 2023 et suivantes				Investissements du plan de relance	
		SP	C	F	TI	Phase III (millions de $)	Total (2020-2023) (millions de $)
I. Réaliser de grands projets d'infrastructures publiques							
1	Initier la planification du prolongement de la branche ouest de la ligne orange du métro vers Laval et lancer la réalisation du prolongement jusqu'à la gare Bois-Franc						
2	Programme d'accès tous modes aux stations du REM						
3	Tramway - axes Taschereau et Roland-Therrien	155 $	2 630 $	354 $	- $	3 140 $	4 256 $
4	SRB - axe Notre-Dame/Concorde à Laval						
5	Étude de corridors de modes structurants (tramways, SRB ou autres) à l'échelle de la région métropolitaine						
II. Déployer les voies réservées du réseau structurant d'autobus							
6	MPB - Axes routiers et autoroutiers	3 $	49 $	3 $	- $	55 $	240 $
7	MPB - Réseaux locaux						
III. Développer et déployer les outils informatiques et technologiques							
8	Développement de systèmes de vente et de perception	26 $	- $	- $	105 $	131 $	421 $
9	Développement des systèmes technologiques à l'échelle métropolitaine						
IV. Accélérer les projets de maintien et d'amélioration des actifs et de mise aux normes							
10	Amélioration et développement des pôles d'échange						
11	Amélioration de l'expérience des usagers						
12	Aménagements et acquisition d'équipements pour intégration des modes actifs	60 $	756 $	253 $	132 $	1 201 $	3 477 $
13	Maintien en bon état des infrastructures de transport existantes						
14	Remplacement du matériel roulant existant						
15	Amélioration des infrastructures existantes et développement de nouvelles infrastructures						
V. Accélérer et compléter l'électrification du réseau de transport collectif							
16	Électrification des centres de transport et des véhicules	19 $	286 $	74 $	- $	379 $	819 $
Total des investissements par secteur - Phase III		**263 $**	**3 723 $**	**683 $**	**236 $**	**4 905 $**	**9 213 $**
% des investissements par secteur - Phase III		**5,4%**	**75,9%**	**13,9%**	**4,8%**	**100,0%**	**-**

Légende:
Programmes ou regroupement d'interventions à préciser (présentés au tableau 4)

** Projets de relance de l'économie en fonction de l'état d'avancement en date du 1 mai 2020 à 12h00*
*** Les montants correspondent aux investissements directs des interventions*
**** Services Professionnels (SP), Construction (C), Fabrication manufacturière (F) et Fournisseurs de technologies de l'information (TI)*

ARTM Autorité régionale de transport métropolitain

artm.quebec

700, rue De La Gauchetière Ouest, bureau 400
Montréal (Québec) H3B 5M2

ANNEXE 2
MESURES DE RELANCE POUR LE LOGEMENT SOCIAL

Ce document a fait l'objet d'une recommandation de la Commission du logement social le 28 avril 2020

Communauté métropolitaine
de Montréal

COVID 2019 :
MESURES POUR MAINTENIR LA COMPÉTITIVITÉ ET L'ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

Mesures proposées en matière de logement social dans le contexte de la pandémie de la COVID-19

Avril 2020

RÉSUMÉ

Le tableau suivant présente un résumé des mesures proposées en logement social à appliquer lors de la pandémie COVID-19, mais également lors de la période de relance.

Toutes ces mesures sont détaillées dans les paragraphes suivants.

Tableau 1 : sommaire des mesures proposées en logement social

Mesures de gestion de la COVID-19	Mesures de relance
- Adopter un PSL d'urgence COVID-19 avec des règles assouplies pour permettre à la population de rester dans leur logement actuel (25 M$ annuellement pour le Québec, $GdQ) - Reconnaître les dépenses des OH pour la mise en place des diverses mesures liées à la pandémie ($GdQ) - Soutenir les OH dans leur mission essentielle envers les plus démunis (prioriser la remise en état des logements dégradés, assouplir les règles d'attribution, reporter la date d'échéance pour l'utilisation des budgets RAM, etc. (GdQ) - Signer le plus rapidement possible l'entente Québec-Canada sur le transfert des fonds fédéraux en matière d'habitation (1,5 G$ pour le Québec)	<u>Programme AccèsLogis</u> - Allouer rapidement 2 700 nouvelles unités AccèsLogis annuellement pendant au moins 5 ans dans le territoire de la CMM et reconnaitre le logement social comme une infrastructure (300 M$ annuellement pour la CMM, $GdQ) - Réviser les paramètres financiers du programme pour assurer la viabilité des projets (GdQ) <u>Programme HLM</u> - Assurer à long terme la vocation sociale et le niveau d'abordabilité de logements HLM publics (GdQ) - Rehausser et confirmer le financement sur trois ans des travaux RAM (200 M$ annuellement pour les OH de la CMM, $GdQ) - Appuyer les OH dans l'élaboration des mesures visant à mieux affronter de futures pandémies (plan d'urgence, etc.) ($GdQ)) <u>Soutien communautaire</u> - Financement additionnel pluriannuel pour les interventions de soutien communautaire et individuel en HLM et en OBNL d'habitation (15 M$ pour le Grand Montréal, $GdQ)

TABLE DES MATIÈRES

MISE EN CONTEXTE **5**

1 DU CÔTÉ DE L'OFFRE DE LOGEMENTS **5**

2 DU CÔTÉ DE LA DEMANDE **6**

3 DES SITUATIONS PARTICULIÈRES **7**

3.1 Les personnes âgées 7

3.2 Les familles 8

3.3 Les personnes en situation d'itinérance 8

4 MESURES DE GESTION POUR FAIRE FACE À LA COVID-19 ..... **8**

4.1 Mettre en place un PSL d'urgence COVID-19 avec des règles assouplies 8

4.2 Reconnaître les dépenses des offices d'habitation pour la mise en place des diverses mesures liées à la pandémie 9

4.3 Autres mesures de gestion 9

4.3.1 Soutenir les offices d'habitation dans leur mission essentielle envers les plus démunis 9

4.3.2 Signer immédiatement l'entente Québec-Canada sur le transfert des fonds fédéraux en matière d'habitation 9

5 MESURES DE RELANCE **10**

5.1 Prioriser la livraison des chantiers de construction 10

5.2 Intégrer le logement social et abordable dans le plan gouvernemental d'investissements massifs à venir dans les infrastructures publiques pour relancer l'économie 10

5.3 Programme AccèsLogis 10

5.3.1 Révision du budget 2020-2021 10

5.3.2 Révision des paramètres financiers 11

5.4 Programme HLM 11

5.4.1 Assurer à long terme la vocation sociale et le niveau d'abordabilité de logements HLM publics 11

5.4.2 Rehausser et confirmer le financement sur trois ans des travaux RAM 11

5.4.3 Appuyer les OH dans l'élaboration des mesures visant à mieux affronter de futures pandémies (plan d'urgence, etc.) 11

5.4.4 Reconnaître, mettre en place et financer le Service d'aide à la recherche de logement (SARL) assuré par les OH. 12

5.5 Soutien communautaire 12

5.5.1 Augmenter l'appui financier pour les interventions de soutien communautaire et individuel en HLM et en OBNL d'habitation avec un financement pluriannuel 12

6 MESURES POUR ASSURER L'ABORDABILITÉ DANS LE LOCATIF PRIVÉ 12

6.1 Rénover le parc locatif 12

6.2 Contrer les hausses de loyer abusives 12

6.3 Assurer un encadrement plus rigoureux de la location court terme 13

MISE EN CONTEXTE

Les impacts de la pandémie de la COVID-19 dans le domaine de l'habitation sont nombreux et particulièrement aigus pour les populations les plus vulnérables. Déjà avant cette crise sanitaire, les besoins en logement dépassaient grandement l'offre mise en place, laissant des centaines de milliers de personnes dans le Grand Montréal dans des situations précaires. Pour rappel, le taux d'inoccupation des logements était de 1,5 % dans le Grand Montréal, soit le taux le plus bas des 15 dernières années. La COVID-19 vient aggraver cette situation pour plusieurs segments de la population. La pandémie est également source d'insécurité pour plusieurs personnes de la classe moyenne, notamment celles qui ont perdu leur emploi.

En ces temps difficiles, le logement social et abordable a été reconnu par le gouvernement du Québec comme un service essentiel. Pour sortir de cette crise, le gouvernement du Québec doit l'intégrer dans son plan de relance. Les logements sociaux et abordables sont des infrastructures publiques essentielles qui permettront de consolider le filet social du Québec tout en favorisant la relance économique.

C'est dans cet esprit que la Communauté propose d'une part des mesures de gestion pour faire face à la COVID-19 ainsi que des mesures à implanter lors de la relance.

Une fois le pire de la crise passé, le cours de la vie reprendra peu à peu son rythme normal. Bien qu'il soit difficile de prévoir à quelle vitesse, les ménages, les institutions, les différents organismes et les entreprises pourront reprendre leur souffle. Il est de première importance de faciliter cette transition en misant sur le déploiement de diverses mesures ainsi que sur un ambitieux chantier québécois de relance du logement social et abordable afin d'être plus résiliant à l'avenir et de limiter la période de ralentissement économique post-COVID-19.

1 SITUATION DE L'OFFRE DE LOGEMENTS

Du côté de l'offre, il ne sera possible de prendre la pleine mesure des impacts de la pandémie que dans plusieurs mois et ceux-ci seront notamment fonction de leur durée, mais aussi de la capacité des entreprises à se relever une fois les mesures levées. Déjà, plusieurs effets se font sentir et d'autres sont à prévoir. En raison de la pandémie, tous les chantiers de construction et de rénovation résidentielle ont été, dans un premier temps, suspendus à partir du 24 mars. Le 14 avril, le gouvernement a annoncé la reprise, sous certaines conditions, des chantiers résidentiels pour le 20 avril. Seuls les chantiers permettant de compléter les livraisons d'unités résidentielles prévues au plus tard le 31 juillet 2020 sont visés. Depuis quelques années, le nombre de mises en chantier connaissait des sommets : en 2019, c'est plus de 23 000 logements qui ont été mis en chantier dans le Grand Montréal, dont 52,2 % en mode locatif et coopératif, 31,7 % étaient des logements en copropriété et 16,1 % des logements en propriété absolue. Des retards dans la livraison des projets résidentiels sont à prévoir et la mobilité résidentielle se verra grandement affectée à cause de la quasi-impossibilité de faire visiter et de visiter en personne des résidences et des logements pour la location ou l'achat. Dans certains cas, des plateformes offrent la possibilité des visites virtuelles, mais pour une grande majorité, l'achat ou la location n'est pas envisageable dans de telles conditions. Aussi, des acteurs importants tels les notaires, les prêteurs hypothécaires et jusqu'aux déménageurs ont réduit leurs services de façon significative ou les offrent uniquement en ligne, ce qui n'est pas suffisant pour plusieurs ménages à la recherche de logement. Un effet domino est donc à craindre et celui-ci pourrait bien être de grande ampleur.

Bien avant la situation inusitée entraînée par les mesures de distanciation sociale et de confinement, l'offre de logements en location était déjà très limitée avec des taux d'inoccupation

les plus bas des 15 dernières années, avec un taux de 1,5 % dans le Grand Montréal en 2019. L'arrêt des chantiers de construction freine le retour à un marché locatif plus équilibré.

Aussi, un faible nombre de nouveaux logements sociaux a été livré ces dernières années dans le cadre du programme AccèsLogis Québec, atteignant un creux historique de 357 unités en 2017, suivi d'une légère reprise en 2018 (603 unités) et 2019 (810 unités). Le Grand Montréal demeure la région métropolitaine canadienne où se retrouve la plus faible proportion de ménages locataires demeurant dans un logement subventionné (8 %). L'arrêt des chantiers de construction durant la pandémie occasionnera certainement des délais supplémentaires de livraison des projets de logements sociaux en cours de réalisation. Près de 4 500 unités sont à l'une ou l'autre des étapes du processus de réalisation, dont plus de 1 200 qui ont franchi la phase d'engagement définitif et sont donc susceptibles d'être en chantier actuellement ou à très court terme.

L'arrêt des chantiers a également un impact sur les projets de rénovation majeure en cours dans certains HLM publics, dont plusieurs ont d'importants déficits d'entretien à rattraper. Cela risque donc d'affecter autant les offices qui gèrent ces chantiers que les locataires de ces immeubles qui auraient bénéficié de l'amélioration de leurs milieux de vie.

Enfin, au chapitre des solutions résidentielles pour les populations très démunies et vulnérables, par exemple les personnes en situation d'itinérance ou les personnes victimes de violence conjugale, l'offre déjà insuffisante en temps normal s'étiole. Certaines solutions innovantes émergent et devront se multiplier.

2 SITUATION DE LA DEMANDE EN LOGEMENT

De très nombreux ménages du Grand Montréal doivent composer avec une perte de revenus plus ou moins sévère et dans certains cas avec des dépenses à la hausse. S'il est difficile de prédire l'impact sur la demande, il sera probablement très significatif. Dès le début de la crise, de nombreux ménages ont été confrontés à une incapacité à payer leur loyer ou assurer leurs versements hypothécaires.

Il est connu par ailleurs que près de 213 000 ménages locataires à faible revenu consacraient plus de 30 % de leur revenu au loyer avant la pandémie et que près de 28 000 ménages étaient inscrits sur les listes d'attente des offices d'habitation afin d'obtenir un logement subventionné. Les pertes de revenus découlant de cette crise sanitaire sont donc susceptibles d'augmenter la demande pour des logements sociaux et abordables.

En contrepartie, de nombreuses mesures de soutien financier aux ménages et aux entreprises ont été annoncées par les gouvernements du Canada et du Québec. Aussi, plusieurs municipalités ont permis de reporter le paiement des taxes municipales.

En plus, la Régie du logement a suspendu ses audiences et les expulsions tant et aussi longtemps que l'état d'urgence sanitaire est en vigueur. Les jugements rendus avant la suspension seront vraisemblablement exécutoires lors de la fin de l'état d'urgence, ce qui pourrait avoir un impact sur les ménages concernés qui devront alors se reloger rapidement. Des appels à la compréhension des propriétaires et des institutions financières ont par ailleurs été lancés par le gouvernement du Québec et par la mairesse de la Ville de Montréal et présidente de la CMM, madame Valérie Plante.

Il appert par ailleurs que de nombreux logements qui étaient loués à court terme sur des plateformes telles AirBnB ont été remis, à cause de la chute du tourisme, mais aussi du resserrement des règles de location, sur le marché locatif traditionnel, avec des baux de 12 mois. Ces transferts seraient déjà observables. Le FRAPRU estimait à plus de 14 000 logements

disponibles sur la plateforme AirBnB en 2019 à Montréal seulement. Il est envisageable que plusieurs milliers de logements fassent un retour sur le marché locatif. Le prix exigé pour ces logements pourrait être généralement élevé. En contrepartie, certains logements AirBnB sont offerts pour des quarantaines. Il est encore impossible de chiffrer l'impact de ces changements sur ce segment du marché locatif.

Enfin, l'immigration temporaire, dont la forte hausse depuis 2017 était considérée comme un facteur important de la baisse des taux d'inoccupation du logement locatif, est appelée à diminuer en 2020. Le solde de l'immigration temporaire sur le territoire du Grand Montréal avait atteint un nouveau sommet en 2019, pour atteindre 37 500 personnes. Il s'agissait d'une forte augmentation par rapport au solde annuel moyen de 1 400 résidents non permanents observé au cours de la période 2010 à 2017. Cette population – qui regroupe les travailleurs étrangers temporaires, les étudiants internationaux et les demandeurs d'asile – se loge principalement dans le marché locatif. Avec la situation incertaine en ce qui concerne la reprise économique, les besoins à court et moyen termes en main-d'œuvre, la reprise de l'enseignement dans les établissements collégiaux et universitaires et les restrictions liées à l'entrée sur le territoire canadien, tout porte à croire que le nombre de nouveaux résidents non permanents devrait significativement diminuer en 2020. Malgré la baisse probable de l'accueil de nouveaux arrivants, le marché locatif - et en particulier le segment abordable – demeurera sous tension à cause de l'appauvrissement des ménages touchés économiquement par la crise provoquée par la COVID-19.

3 SITUATIONS PARTICULIÈRES

Certains groupes de la population ont été particulièrement affectés par cette crise sanitaire et continueront de l'être dans les prochaines semaines, peut-être même les prochains mois. Les personnes âgées, les personnes en situation d'itinérance, les personnes vivant avec des problèmes de santé mentale, et les victimes de violence conjugale font face à des défis particuliers qui méritent d'être précisés ici. Ces personnes sont nombreuses à devoir compter sur l'accompagnement et l'appui des services de santé et sociaux publics, il est plus important que jamais d'optimiser la complémentarité entre le soutien communautaire assuré par les OH et les OBNL en logement et le ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS).

3.1 Les personnes âgées

Dès le début de la crise, des mesures ont été mises en place pour protéger les personnes âgées qui représentent un groupe pour qui les conséquences de la COVID-19 s'avèrent particulièrement sévères. Les personnes âgées de plus de 70 ans ont donc été invitées à rester chez elles et les visites en CHSLD et dans les résidences pour personnes âgées ont été interdites et, dans les HLM, fortement découragées.

La CMM compte 475 000 personnes âgées de 70 ans et plus. Elles représentent 12 % de la population totale de la région. Par ailleurs, le Québec est la province au Canada où la plus forte proportion de personnes vivant en résidence pour personnes âgées. Selon le recensement de 2016, c'est le cas de 1,3 % de la population du Québec contre 0,7 % de celle l'ensemble du Canada.

Une aide d'urgence de 133 M$ a été octroyée par le gouvernement du Québec aux institutions qui hébergent ou accueillent des personnes aînées ou des clientèles avec des besoins spécifiques, afin de les aider à faire face à la pandémie de COVID-19.

Toutefois, comme de nombreux offices, coopératives et OBNL d'habitation qui accueillent des personnes âgées ne répondent pas à la définition d'une résidence, ils ne pourront bénéficier de cette aide d'urgence. Au départ, les mesures de confinement du gouvernement du Québec n'ont pas ciblé ces immeubles de logements sociaux et communautaires. La SHQ et des partenaires de l'habitation sociale et communautaire ont des échanges depuis le début de la crise pour trouver des solutions adaptées aux nombreux offices, coopératives et OBNL en habitation offrant eux aussi un toit à des populations très âgées et certaines connaissant d'importantes contraintes telles les personnes âgées en perte d'autonomie (PAPA) ou encore à des personnes à risque d'itinérance, des personnes en réinsertion sociale, etc. À ce jour, la SHQ a débloqué de l'aide financière pour faire face à certaines dépenses extraordinaires encourues par les offices d'habitation. Une présence plus limitée des organismes communautaires impliquée auprès de ces populations ajoute aux défis à relever et peut aggraver l'isolement de populations déjà fragilisées.

3.2 Les familles

La situation dans les immeubles familles n'est pas sans poser des défis aussi. Cette situation d'urgence soulève des enjeux de gestion, d'accompagnement des locataires, de manque de ressources matérielles et financières, mais aussi psychosociales pour accompagner ces populations.

3.3 Les personnes en situation d'itinérance

La crise sanitaire affecte particulièrement les personnes en situation d'itinérance alors qu'elles peuvent difficilement respecter les directives de santé publique. Les centres d'hébergement et les organismes communautaires qui leur viennent en aide sont également affectés, en effet, ils ont dû fermer ou réduire leur capacité d'accueil afin de respecter les mesures de santé publique en vigueur. De nombreux services sont ainsi touchés : hébergement d'urgence, dépannage alimentaire, sites d'injection supervisés, accès à des soins de santé, etc. En date du 26 mars, 300 places dans les refuges de Montréal, sur environ 1 400 de disponibles pour la nuit, avaient été fermées.

Des efforts considérables ont été consentis dans l'urgence pour déployer des ressources temporaires, notamment à Montréal, permettant à certains itinérants d'être hébergés et nourris. Par exemple, des centres de jours extérieurs ont été aménagés et certains édifices sont utilisés comme refuges temporaires afin d'offrir davantage de lits aux personnes en situation d'itinérance.

4 MESURES DE GESTION POUR FAIRE FACE À LA COVID-19

4.1 Mettre en place un PSL d'urgence COVID-19 avec des règles assouplies

La Communauté invite le gouvernement du Québec à allouer immédiatement des sommes estimées à 25 M$ afin de déployer un ambitieux programme de Suppléments au loyer (PSL) d'urgence permettant de soutenir les ménages locataires rencontrant des difficultés à se loger avec des normes adaptées à l'urgence de la situation et à l'ampleur des besoins (possibilité pour un ménage de conserver son logement actuel, rehausser les plafonds de loyer admissibles au programme, dérogation aux normes d'occupation, etc.). Il est entendu que ces sommes doivent s'ajouter à celles qui étaient déjà requises pour le 1er juillet. De nouvelles sommes sont absolument nécessaires

pour venir en aide aux nombreux locataires appauvris par la crise de la COVID-19 et notamment pour leur permettre de rester dans leur logement actuel.

4.2 Reconnaître les dépenses des offices d'habitation pour la mise en place des diverses mesures liées à la pandémie

La Communauté demande à la SHQ de reconnaitre et de compenser l'ensemble des dépenses encourues par les offices d'habitation afin de faire face à la pandémie telles que l'achat de matériel de protection, les dépenses supplémentaires pour la désinfection, les dépenses d'achat d'équipement informatique pour le télétravail, les dépenses pour remplacer du personnel qui est en confinement, qui doit assurer la garde des enfants qui ne peuvent plus fréquenter ni les services de garde, ni l'école ou qui ne peut livrer sa prestation de travail complète, les dépenses pour bonifier le soutien communautaire et toute autre dépense encourue par cette situation. Mentionnons qu'uniquement pour le premier mois de la crise, des coûts supplémentaires estimés à approximativement 3,5 M$ ont été engagés par les offices du Grand Montréal.

4.3 Autres mesures de gestion

4.3.1 Soutenir les offices d'habitation dans leur mission essentielle envers les plus démunis

- Assurer des communications fluides entre les directions régionales de santé publique et les OH afin d'informer ces derniers des mesures à prendre dans leurs immeubles ainsi que des cas confirmés à la COVID-19, et ce, dans le respect de la vie privée des locataires;
- assouplir de façon notable les règles relatives à l'attribution des logements sociaux en assurant le renouvellement automatique des baux pour les locataires et en s'assurant de ne pas augmenter les loyers;
- considérer comme essentielle la remise en état de location des logements dégradés et qui sont actuellement vacants ou qui le deviendront pendant la période d'arrêt des activités économiques décrétée par le gouvernement et de mettre rapidement à la disposition des offices d'habitation les ressources nécessaires pour réaliser ces travaux;
- accepter que les budgets des travaux de remplacement, amélioration et modernisation (RAM) accordés pour 2020 soient utilisés après le 31 décembre 2020.

4.3.2 Signer rapidement l'entente Québec-Canada sur le transfert des fonds fédéraux en matière d'habitation

La Communauté demande aux gouvernements du Québec et du Canada de conclure l'entente sur le transfert des fonds fédéraux en matière d'habitation afin de s'assurer que le Québec dispose de sa juste part des investissements en logement social et abordable. Ces fonds sont estimés à environ 1,5 G$ pour le Québec.

5 MESURES DE RELANCE

5.1 Prioriser la livraison des chantiers de construction

La Communauté propose la mise sur pied d'une table de concertation afin de s'assurer que les livraisons de chantier de logements sociaux, communautaires et abordables, locatifs et en accession à la propriété soient faites de façon ordonnée et que les efforts soient consentis afin de livrer le plus d'unités, le plus rapidement possible et de favoriser les actions qui auraient l'impact le plus positif sur l'ensemble de la chaîne et en priorisant les ménages les plus démunis.

Les différents intervenants sur les chantiers de construction de logement sociaux et abordables, comme Hydro-Québec, doivent s'assurer de prioriser leurs interventions pour ne pas retarder la livraison des projets.

5.2 Reconnaître les coûts supplémentaires des mesures de santé publique sur les chantiers de construction

La mise en place de nombreuses mesures de gestion des chantiers afin de respecter les consignes de la santé publique représentent des coûts supplémentaires (installations sanitaires, contrôle de l'accès aux chantiers, désinfection des équipements, etc.). Ces coûts doivent être reconnus par le gouvernement du Québec dans son financement des projets AccèsLogis et de réhabilitation du parc HLM.

5.3 Intégrer le logement social et abordable dans le plan gouvernemental d'investissements massifs à venir dans les infrastructures publiques pour relancer l'économie

La Communauté demande que les investissements massifs à venir dans les infrastructures publiques pour relancer l'économie soient dirigés en partie à la consolidation et à la bonification du parc de logements sociaux et abordables.

5.4 Programme AccèsLogis

5.4.1 Révision du budget 2020-2021

La pandémie aura vraisemblablement des conséquences importantes au niveau de la demande en logement social et abordable. Dans ce contexte, le programme AccèsLogis, qui n'a pas bénéficié d'un budget pour une nouvelle programmation dans les budgets 2019-2020 et 2020-2021 du gouvernement du Québec, devrait bénéficier à court terme d'une nouvelle programmation bonifiée.

La Communauté demande au gouvernement du Québec, dans le cadre de son exercice de réexamen budgétaire pour l'année en cours, d'allouer des enveloppes permettant de réaliser rapidement quelque 4 000 nouveaux logements AccèsLogis en coopératives, OBNL d'habitation ou par des OH au Québec (450 M$) dont 2 700 sur le territoire du Grand Montréal (300 M$) et de prévoir les sommes pour soutenir la réalisation annuelle de 4 000 nouvelles unités AccèsLogis pendant au moins cinq ans.

Au même titre que tout programme d'infrastructure, AccèsLogis a le potentiel d'appuyer la relance économique tout en répondant aux besoins à court terme de la population de la région en logements sociaux et abordables en période de pénurie de logements locatifs.

5.4.2 Révision des paramètres financiers

La Communauté demande que soient exécutés les travaux de révision des paramètres financiers du programme AccèsLogis afin d'assurer la viabilité des projets lors de la réalisation, mais aussi lors de l'exploitation tout en assurant l'abordabilité des loyers. Cette révision doit aussi viser un assouplissement des normes pour permettre la livraison accélérée de projets de qualité dans l'ensemble du Québec.

5.5 Programme HLM

5.5.1 Assurer à long terme la vocation sociale et le niveau d'abordabilité de logements HLM publics

La Communauté demande au gouvernement du Québec d'assurer à long terme la vocation sociale et le niveau d'abordabilité de logements HLM publics (avec des loyers n'excédant pas 25 % des revenus des locataires) par le renouvellement des conventions d'exploitation.

La CMM demande aussi au gouvernement du Québec de donner les moyens aux OH de se doter de ressources professionnelles pour accompagner la réalisation de projets AccèsLogis. Ainsi, les OH seront en mesure non seulement d'assurer la pérennité et l'intégrité du parc HLM existant mais aussi d'augmenter et de diversifier l'offre de logement social et abordable en construisant de nouveaux immeubles dans le cadre du programme AccèsLogis.

5.5.2 Rehausser et confirmer le financement sur trois ans des travaux RAM

La Communauté appelle le gouvernement du Québec à rehausser à 200 M$ par an les sommes allouées aux travaux de remplacement, amélioration et modernisation (RAM) et de régénération du parc HLM du Grand Montréal et de confirmer chaque année un financement sur un horizon d'au moins deux ans, idéalement trois ans, afin de donner les moyens aux offices d'habitation de réaliser ceux-ci de façon plus efficiente.

La Communauté appelle le gouvernement à rendre rapidement disponibles les sommes nécessaires à la réhabilitation (RAM et régénération) des logements HLM publics, notamment ceux qui sont actuellement barricadés en raison de leur mauvais état et du manque de fonds.

5.5.3 Appuyer les OH dans l'élaboration des mesures visant à mieux affronter de futures pandémies (plan d'urgence, etc.)

La Communauté exhorte le gouvernement du Québec d'allouer des budgets spéciaux et de l'accompagnement pour s'assurer que chaque OH puisse actualiser ou élaborer en 2020-2021 différents plans et mesures visant à mieux affronter de futures crises telle celle de la COVID-19. Ces plans et mesures sont entre autres un plan de continuité des activités (PCA), un plan de

maintien du soutien communautaire en situation exceptionnelle, un plan d'intervention en cas de pandémie, un plan de formation destiné aux employé-e-s, une politique de télétravail et d'achat des équipements et services requis, un processus de traitement des factures sans papier, un plan de communication avec les locataires, les partenaires communautaires, les fournisseurs et les autres parties prenantes (création page Facebook, site internet, babillards, affiches, dépliants, etc.), un plan de désinfection et de gestion des produits et équipements, un plan de protection des employé-e-s, des locataires, des visiteurs, des organismes communautaires, des fournisseurs, etc., une politique relative aux déplacements des locataires, des employé-e-s, des visiteurs, des livreurs, des fournisseurs et toute(s) autre(s) politique(s) requise(s).

5.5.4 Reconnaître, mettre en place et financer le Service d'aide à la recherche de logement (SARL) assuré par les OH.

Les OH sont de plus en plus souvent appelés à répondre aux demandes de la population à la recherche d'un logement; et cet accompagnement ne se limite pas à une inscription sur les listes d'admissibilité des HLM ou du PSL. Le gouvernement doit reconnaître et soutenir financièrement ce rôle.

5.6 Soutien communautaire

5.6.1 Augmenter l'appui financier pour les interventions de soutien communautaire et individuel en HLM et en OBNL d'habitation avec un financement pluriannuel

La Communauté invite le gouvernement à accorder minimalement un financement de 30 M$ pour l'ensemble du Québec et d'au moins 15 M$ pour le Grand Montréal, et ce, sur une base pluriannuelle.

6 MESURES POUR ASSURER L'ABORDABILITÉ DANS LE LOCATIF PRIVÉ

La Communauté invite aussi le gouvernement du Québec à mettre en œuvre des mesures pour assurer l'abordabilité dans le locatif privé. En effet, il importe de prendre des mesures importantes pour protéger ce parc, car moins de 10 % des ménages à revenu faible et modeste sont logés dans le parc social et communautaire, la plupart sont incidemment locataires dans le parc privé.

6.1 Rénover le parc locatif

Les gouvernements supérieurs doivent financer une vaste campagne de rénovation du parc locatif privé par le biais d'un programme de subventions à la rénovation généreux et flexible ciblant l'amélioration de la salubrité, de l'efficience énergétique, de l'accessibilité universelle et garantissant un contrôle rigoureux des loyers.

6.2 Contrer les reprises de logement, les évictions et les hausses de loyer abusives

Le Régie du logement doit resserrer ses règles de contrôle afin de mettre un terme aux reprises de logements et évictions abusives. Pour ce qui est des hausses de loyers, la Régie doit envisager

la création d'un registre des baux afin d'inverser le fardeau de la preuve et que ce soit ainsi au propriétaire de justifier l'augmentation du loyer.

6.3 Assurer un encadrement plus rigoureux de la location court terme

Le gouvernement du Québec doit se donner les moyens de faire respecter sa nouvelle réglementation sur les locations à court terme par l'entremise de plateformes du type Airbnb, Facebook ou Kijiji. Pour ce faire, Revenu Québec doit rapidement mettre sur pied une équipe dédiée au respect de cette nouvelle réglementation.

ANNEXE 3

MANDAT À LA COMMISSION DE L'AMÉNAGEMENT

Le comité exécutif a adopté ce mandat le 16 avril 2020

MANDAT À LA COMMISSION DE L'AMÉNAGEMENT CONCERNANT UN AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE MIEUX ADAPTÉ AUX ENJEUX DE SANTÉ PUBLIQUE DANS UN CONTEXTE D'ÉPIDÉMIE OU DE PANDÉMIE

MANDAT

Proposer des orientations et des objectifs d'aménagement et de développement du territoire à court et pour assurer un aménagement mieux adapté aux enjeux de santé publique dans un contexte d'épidémie ou de pandémie puis émettre des recommandations relativement aux outils de planification et de réglementation en matière d'aménagement du territoire pour accroître la résilience dans un tel contexte.

MODALITÉS

Dans le cadre de ses travaux, la Commission devra brosser un portrait des enjeux en aménagement du territoire soulevés par l'application des mesures socio-sanitaires mises en place dans le cadre de la pandémie du coronavirus.

Elle devra par ailleurs tenir une consultation auprès des municipalités régionales de comté et des municipalités de la CMM ainsi qu'une consultation ciblée auprès d'organismes œuvrant interpellés par des enjeux de santé publique en lien avec l'aménagement du territoire.

La Commission devra s'adjoindre l'expertise d'une table technique dont le mandat sera d'appuyer la Commission dans le cadre de ses travaux. Cette table sera mise en place et coordonnée par la CMM. Elle regroupera des représentants des municipalités régionales de comté et des municipalités de la CMM ainsi qu'un représentant de l'Institut national de la santé publique du Québec, du ministère des Affaires municipales et de l'Habitation, de l'Ordre des architectes et de l'Ordre des urbanistes du Québec. Au besoin, d'autres professionnels œuvrant en santé publique, en urbanisme, en design urbain, en environnement et en sécurité civile pourront participer aux travaux de la table technique.

RAPPORT

La Commission devra faire rapport de ses travaux ainsi que ceux de la table technique, de sa consultation, de ses propositions et de ses recommandations qui seront formulées selon un horizon court, moyen et long terme.

ÉCHÉANCIER

La Commission devra déposer auprès du comité exécutif un rapport intérimaire présentant l'état d'avancement de ses travaux au plus tard en décembre 2020 et son rapport final devra être déposé auprès du comité exécutif au plus tard en mars 2021.

ANNEXE 4

GESTION DE LA RÉSILIENCE DES ZONES À RISQUE D'INONDATION

Mesures de gestion pour faire face à la pandémie de COVID-19

La gestion de la résilience des zones à risque d'inondation

Synthèse :

Recommandation no 1 : Accorder les ressources nécessaires à la réalisation de la caractérisation du risque d'inondation sur l'ensemble du territoire métropolitain en confiant à la Communauté métropolitaine de Montréal un des bureaux de projets prévus à la mesure 9 du plan gouvernemental

Montant : 20 M$ sur trois ans

Recommandation no 2 : Adopter une réglementation reposant sur le principe de gestion par le risque et lever la ZIS

Montant : -

Recommandation no 3 : Financer la construction d'infrastructures permettant d'accroître la résilience aux inondations des territoires métropolitains à partir du Programme de résilience et d'adaptation face aux inondations (PRAFI)

Montant : 200 M$ sur trois ans

LA RÉALISATION D'INTERVENTIONS VISANT À ACCROÎTRE LA RÉSILIENCE DANS LES ZONES À RISQUE D'INONDATION

Les inondations printanières de 2017 et 2019 ont lourdement affecté la région métropolitaine de Montréal et ont entraîné de nombreuses pertes économiques. Dans un contexte de changements climatiques où la fréquence et la sévérité des événements extrêmes sont appelées à grandir, de nombreuses interventions visant à accroître la résilience des secteurs à risque seront nécessaires.

De nombreuses municipalités sur le territoire métropolitain doivent agir afin de garantir la sécurité des personnes et des biens face aux inondations. La répétition des événements majeurs incite plusieurs d'entre elles à adopter des réponses permanentes afin de réduire l'exposition aux inondations ou la vulnérabilité de leurs citoyens. Si de nombreuses solutions existent, les municipalités font néanmoins face à trois défis : 1) la rigidité du cadre réglementaire actuel qui ne rend pas toujours possible la mise en place des interventions à faire, 2) la capacité souvent insuffisante d'évaluer le risque sur un territoire et d'évaluer la solution la plus appropriée pour chaque contexte et 3) l'absence de mécanismes de financement permanent soutenant les infrastructures de résilience aux inondations.

Le gouvernement du Québec a rendu public le 6 avril 2020 le *Plan de protection du territoire face aux inondations.* Ce dernier comporte de nombreuses mesures permettant aux municipalités de faire face aux défis mentionnés ci-haut en plus d'être, dans un contexte de relance économique lié au COVID-19, générateur d'emplois pour la grande région métropolitaine.

Recommandation no 1 : Accorder les ressources nécessaires à la réalisation de la caractérisation du risque d'inondation sur l'ensemble du territoire métropolitain en confiant à la Communauté métropolitaine de Montréal un des bureaux de projets prévus à la mesure 9 du plan gouvernemental

La Communauté métropolitaine de Montréal a mis sur pied au printemps 2018 le Bureau de projet sur la gestion des risques d'inondation (BPGRI). Celui-ci a été au cœur des travaux découlant de l'appui gouvernemental pour les travaux sur les inondations.

Par ses travaux sur les inondations, le BPGRI soutient l'adoption d'une approche de gestion des inondations par le risque. Cette approche intègre la prise en compte de l'ensemble des facteurs qui influencent la gravité des impacts d'une inondation et vise à mettre en œuvre des mesures qui assureront une réduction de l'ampleur des dégâts de même que le maintien des activités courantes et de la vitalité économique du secteur advenant une inondation. La production des connaissances nécessaires à cette approche de gestion implique une caractérisation du risque. Une fois disponible, celle-ci permet de gérer chaque situation en fonction de ses caractéristiques propres et apporte une plus grande flexibilité dans la gestion du territoire à risque d'inondation, laquelle est primordiale dans un contexte de relance économique.

La mesure 9 du plan gouvernemental prévoit la création de bureaux de projets afin « […] de cibler les interventions les plus porteuses, selon une vision globale et intégrée ainsi que sur la base de différentes analyses (p. ex. : coûts-avantages), pour accroître la résilience des communautés » (p. 19). Dans ce contexte, la Communauté métropolitaine de Montréal demande au gouvernement du Québec de lui confier un des bureaux de projet prévus pour les raisons suivantes :

- Le BPGRI représente un acquis significatif au travers duquel il est avantageux de mettre en place un bureau de projets de la mesure 9. Les connaissances, expertises et techniques développées soutiendront la planification des interventions et les analyses coûts-bénéfices à réaliser;

- Le BPGRI réunit des professionnels dont la tâche est directement liée au mandat octroyé à la Communauté par le gouvernement du Québec depuis 2018. La poursuite des activités du BPGRI via la réalisation des activités prévues à la mesure 9 permettra de maintenir des emplois de grande qualité qui seront autrement difficiles de conserver.
- La majorité du financement reçu par la Communauté est consacré à des activités d'acquisition de données et de connaissances diverses qui font l'objet de contrats à l'externe. Les travaux du BPGRI contribuent à l'existence de nombreuses entreprises spécialisées, notamment dans les secteurs des couronnes nord et sud où se situent de nombreuses municipalités riveraines où les contrats se déroulent.

Ainsi, de manière générale, le BPGRI assura dans les prochaines années la réalisation de nombreuses tâches tant par ses employés que par des contractants externes, totalisant une somme d'environ **15 millions $ (sur trois ans)** :

- Poursuite de la modélisation hydrologique et hydraulique des cours d'eau de la région métropolitaine (interne + contrats à l'externe)
- Modélisation des événements de crues éclairs (*flash flood*) sur le territoire métropolitain (interne + contrats à l'externe)
- Intégration des problématiques d'embâcles à la modélisation des inondations (interne + contrats à l'externe)
- Acquisition de données relatives au cadre bâti pour l'ensemble de la zone inondable située en territoire métropolitain (ex. : hauteur des rez-de-chaussée) (contrats à l'externe)
- Développement et utilisation d'un outil prévisionnel (interne + contrats à l'externe)
- Poursuite du déploiement de 30 stations limnimétriques (interne + contrats à l'externe)
- Acquisition de données Lidar – Volet 2 destinées au suivi de l'évolution des territoires à risque d'inondation (contrat à l'externe)
- Modélisation des réseaux de drainage urbain (sur PCSWMM) (interne + contrats à l'externe)

Par ailleurs, sur la base des données et connaissances recueillies, la Communauté réalise des études de caractérisation du risque pour les secteurs sensibles de son territoire. Ces études sont nécessaires à la planification des interventions les plus porteuses permettant d'accroître la résilience des communautés riveraines.

La Communauté a démarré en 2020 un projet-pilote de caractérisation des risques d'inondation avec la MRC de Deux-Montagnes, une MRC gravement touchée par les inondations de 2017 et de 2019, afin de démontrer la pertinence et l'efficacité de la gestion par le risque.

Plusieurs autres secteurs sont déjà identifiés afin qu'y soit réalisée une caractérisation du risque, représentant des efforts de l'ordre de **5 millions $ (pour trois ans)**. Ces secteurs sont les suivants :

- MRC de Deux-Montagnes
- MRC Thérèse-de-Blainville
- Île Bizard
- Quartier Riviera de Laval
- Varennes
- Arrondissement de Pierrefonds-Roxboro
- Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville
- MRC de Vaudreuil-Soulanges

À terme, la Communauté métropolitaine de Montréal souhaite procéder à une caractérisation du risque pour l'ensemble de son territoire. Les secteurs mentionnés ci-haut sont toutefois prioritaires et liés à des besoins

d'intervention rapides afin que des infrastructures de résilience et de protection y soient construites (**voir recommandation no 3**).

Recommandation no 2 : Adopter une réglementation reposant sur le principe de gestion par le risque et lever la ZIS

L'adoption et l'application d'une réglementation cohérente avec cette approche sont essentielles pour qu'une gestion efficiente du risque se concrétise sur le territoire. C'est dans cet esprit que la Communauté a élaboré un règlement sur la gestion des risques d'inondation et participé aux travaux du gouvernement en la matière. La Communauté est d'avis qu'un tel règlement doit être adopté rapidement afin de ne pas contraindre davantage le développement potentiel actuellement restreint par la ZIS. C'est en ce sens que la Communauté collabore avec le gouvernement du Québec en vue de l'adoption d'un règlement provincial d'application régionale reposant sur une approche par le risque.

Par ailleurs, la zone d'intervention spéciale (ZIS) actuellement en vigueur, en reprenant le cadre normatif de la Politique de protection des rives, du littoral et de la plaine inondable (PPLRPI), ne tient pas compte d'une évaluation formelle du niveau de risque et limite les possibilités de planifier des aménagements résilients et la possibilité de procéder à certains développements ou redéveloppements qui pourraient être faits sans augmenter la vulnérabilité du territoire, voire même en réduisant celle-ci. La gestion des inondations par le risque pourrait générer des opportunités de relance économique qui ne sont pas envisageables dans le contexte actuel.

Dans le plan gouvernemental, la mesure phare est le Programme de résilience et d'adaptation face aux inondations (PRAFI). Celui-ci permettra de soutenir la réalisation d'aménagement résilient et la relocalisation. La présence de la ZIS à l'automne 2020 pourrait toutefois empêcher certains de ces efforts de se concrétiser, d'où l'importance de procéder à son retrait le plus rapidement possible à la fois pour ce qui est de la sécurité des personnes que pour contribuer à l'effort de relance économique souhaité.

Recommandation no 3 : Financer la construction d'infrastructures permettant d'accroître la résilience aux inondations des territoires métropolitains à partir du Programme de résilience et d'adaptation face aux inondations (PRAFI)

Le gouvernement du Québec a souligné sa volonté de réfléchir dès maintenant à la relance économique en favorisant, notamment, les dépenses en infrastructures. Alors que la gestion des secteurs à risque d'inondation fait déjà l'objet de nombreux travaux et réflexions, la relance économique envisagée est l'occasion de mettre en place un programme de financement des infrastructures permettant d'accroître la résilience aux inondations.

Déjà, les municipalités concernées sont à la recherche de solutions qui leur permettront de diminuer les coûts individuels et collectifs découlant des inondations :

- Les coûts visant à combler les pertes matérielles liées aux biens meubles;
- Les coûts de réparation et de reconstruction des infrastructures publiques et privées;
- L'accroissement des primes d'assurance;
- Les frais de subsistance lors des sinistres;
- La dévaluation de la valeur de la propriété;
- Les coûts de sécurité civile lors des inondations;
- La perte de revenu découlant de la taxe foncière;
- La préparation aux inondations;
- La mise en place de mesure de protection temporaire;
- Les coûts visant à combler les pertes matérielles liées aux biens meubles collectifs.

Les solutions potentielles sont de diverses natures : bassins de rétention, ouvrages et mesures de protection, systèmes de pompage, amélioration des systèmes de drainage, protection et amélioration des espaces naturels en zone inondable, interventions sur le cadre bâti, etc. Le choix de la meilleure option dépend toutefois de la capacité à analyser le risque propre à chaque contexte, d'où l'importance d'attribuer rapidement des ressources à la gestion des inondations par le risque.

Au cours des prochaines années, de nombreuses interventions seront à évaluer pour la région métropolitaine. Déjà, pour les secteurs pour lesquels des caractérisations du risque sont prévues, des projets d'infrastructures variés verront le jour à brève échéance et représenteront de la part des municipalités concernées des demandes d'appui de l'ordre de **200 millions $**.

Secteurs	Projets à financer par le PRAFI
MRC de Deux-Montagnes	Ajout de mesures complémentaires aux ouvrages de protection (clapets, amélioration des systèmes de drainage, bassin de rétention et capacité de pompage) pour les municipalités de Deux-Montagnes, Sainte-Marthe-sur-le-Lac, Saint-Joseph-sur-le-Lac et Pointe-Calumet
MRC Thérèse-de-Blainville	Optimisation des réseaux de drainage, amélioration de la capacité de rétention de l'eau en milieu urbain Mesures de résilience et de protection pour des secteurs urbains denses et des secteurs résidentiels sensibles
Arrondissement de L'Île-Bizard-Sainte-Geneviève (Île Bizard)	Consolidation des espaces d'expansion des crues et protection des secteurs résidentiels sensibles
Laval (Quartier Riviera)	Requalification du secteur, mesure de protection, d'immunisation et de résilience, relocalisation
Ville de Varennes	Mesures de résilience et de protection en secteur industriel
Arrondissement de Pierrefonds-Roxboro	Mesures de protection pour des secteurs urbains denses au cœur de l'arrondissement et des secteurs résidentiels sensibles
Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville	Consolidation des espaces d'expansion des crues et protection des secteurs résidentiels sensibles
MRC de Vaudreuil-Soulanges	Mesures de résilience et de protection pour des secteurs urbains denses et des secteurs résidentiels sensibles

ANNEXE 5

TABLE MÉTROPOLITAINE SUR LA CULTURE

Le comité exécutif a résolu de mettre en place cette table le 16 avril 2020

1. RÉSUMÉ DU DOSSIER

Le secteur artistique et culturel a été frappé de plein fouet par la pandémie de la COVID-19. Les nombreuses industries et les individus travaillant dans ce secteur pourront évidemment compter sur les différentes mesures de soutien déjà mises en place par les gouvernements. Mais ce secteur, dont de grands pans sont déjà très vulnérable en temps normal, exige un appui financier encore plus important. La Communauté désire mettre en place une table métropolitaine sur la culture afin de faire des recommandations pour des mesures d'urgence supplémentaires et pour proposer, en soutien à la relance de ce secteur, un plan d'action métropolitain.

2. ÉTAT DE LA SITUATION

2.1 Contexte

Le secteur artistique et culturel a été frappé de plein fouet par la pandémie de la COVID-19. Le monde culturel a été l'un des premiers secteurs touchés par les mesures gouvernementales pour limiter la, des rassemblements de 250 personnes et plus et l'annulation de centaines d'activités. Aujourd'hui, tous les secteurs, sans exception, sont affectés par la crise. Les mesures de distanciation sociale ont en effet directement touché ce secteur en empêchant la population de fréquenter les nombreux lieux de diffusion habituellement si fréquentés dans le Grand Montréal.

Les nombreuses industries et les individus travaillant dans ce secteur pourront évidemment compter sur les différentes mesures de soutien déjà mises en place par les gouvernements. Des fonds spéciaux d'aide aux artistes semblent se mettent en place au sein des deux paliers de gouvernement. Mais ce secteur, dont de grands pans sont déjà très vulnérable en temps normal, exige un appui financier encore plus important.

Face à l'urgence de la situation, la Communauté métropolitaine de Montréal souhaite travailler en collaboration avec les intervenants du milieu culturel pour assurer la préservation et la pérennité de l'écosystème culturel métropolitain.

2.2 Mise en place d'une table métropolitaine sur la culture

À l'échelle du Grand Montréal, l'écosystème culturel demeure très diversifié regroupant de nombreux artistes, travailleurs culturels, organismes culturels et les autres institutions du domaine. À ce noyau s'ajoutent des intervenants de tous les horizons : partenaires des milieux de l'éducation, du savoir, des affaires, du tourisme, de l'environnement et du développement social.

Le secteur de la culture à proprement dit représente 110 000 emplois ou 5% de l'emploi total et contribue au rayonnement de l'économie métropolitaine grâce à diverses réalisations dont la notoriété dépasse les frontières de la province. Il s'agit cependant d'un secteur qui est fragmenté, composé en grande partie de petites entreprises et de travailleurs autonomes. Dans plusieurs segments, l'emploi est souvent précaire et le salaire moyen est nettement inférieur à la moyenne. La fragmentation du secteur fait en sorte que très peu de canaux de communication existent entre les acteurs publics, privés et à but non lucratif d'un même segment ou entre les segments. Les liens entre le secteur culturel et d'autres secteurs sont encore plus ténus.

Parmi l'ensemble des parties prenantes, le ministère de la Culture et des Communication joue évidemment un rôle clé, élaborant, coordonnant et assurant le suivi des politiques et veillant à l'élaboration, à la gestion et

à l'évaluation des programmes et des ententes de partenariat. Le ministère finance également des projets d'infrastructures par le biais de son programme d'aide aux immobilisations et octroie des subventions aux projets ou au fonctionnement aux organismes culturels relevant de sa responsabilité.

Au sein de l'écosystème culturel ressortent les municipalités et MRC qui se posent en maître d'œuvre du développement culturel sur leur territoire. Plusieurs se sont dotées de politiques de développement culturel.

Soutenu par le gouvernement du Québec, les conseils régionaux de la culture favorisent la concertation en réunissant les personnes et organismes qui contribuent à la vitalité artistique et culturelle d'une région. Les conseils régionaux de la culture assument un rôle-conseil et interagissent avec les instances municipales et régionales. Ils favorisent la concertation des principaux intervenants et la réalisation d'actions de sensibilisation, de représentation, de promotion et de développement.

On dénombre présentement cinq conseils régionaux de la culture dont le territoire recoupe en tout ou en partie celui de la CMM, soit : Culture Montréal, le Conseil régional de la culture de Laval, Culture Montérégie, Culture Laurentides et Culture Lanaudière.

Actuellement, aucun organisme de concertation n'agit cependant à l'échelle métropolitaine. La mise en place d'une Table réunissant les acteurs de ce secteur permettrait de combler cette lacune alors que le milieu culturel est frappé durement par la COVID-19.

La table pourra, dans un premier temps, documenter davantage la situation actuelle liée à la pandémie et faire des recommandations pour des mesures d'urgence supplémentaires. Dans un deuxième temps, cette table pourrait approfondir les forces, les faiblesses, les enjeux de développement et les défis du secteur artistique et culturel dans une perspective métropolitaine et proposer un plan d'action à l'égard de la compétence de la Communauté en cette matière.

La table métropolitaine sur la culture serait coordonnée et présidée par la CMM et sera formée de représentants du gouvernement, du milieu culturel, du milieu municipal et du milieu des affaires.

La table aura pour mandat de documenter la situation actuelle et de faire des recommandations pour des mesures d'urgence supplémentaires ainsi que de poser un diagnostic des enjeux de développement et des défis du secteur artistique et culturel dans une perspective métropolitaine afin de proposer un plan d'action métropolitain

Un forum sur le développement culturel et artistique pourra être organisé afin de déterminer et prioriser ces actions.

ANNEXE 6

TABLE MÉTROPOLITAINE SUR LA SÉCURITÉ ALIMENTAIRE

Le comité exécutif a résolu de mettre en place cette table le 16 avril 2020

1 RÉSUMÉ DU DOSSIER

La pandémie actuelle de COVID-19 au niveau mondial met particulièrement en lumière la question de la sécurité alimentaire des pays, définie selon l'OMS comme étant l'accès physique et économique pour la population, à tout moment, à une alimentation suffisante pour mener une vie active et saine. Afin d'appuyer la relance des entreprises du système bioalimentaire sur le territoire métropolitain impactées par la crise du COVID-19, mais aussi favoriser la résilience du système bioalimentaire métropolitain, la Communauté désire mettre en place sur son territoire une table métropolitaine sur la sécurité alimentaire axée sur l'agriculture de proximité.

2 ÉTAT DE LA SITUATION

2.1 Contexte

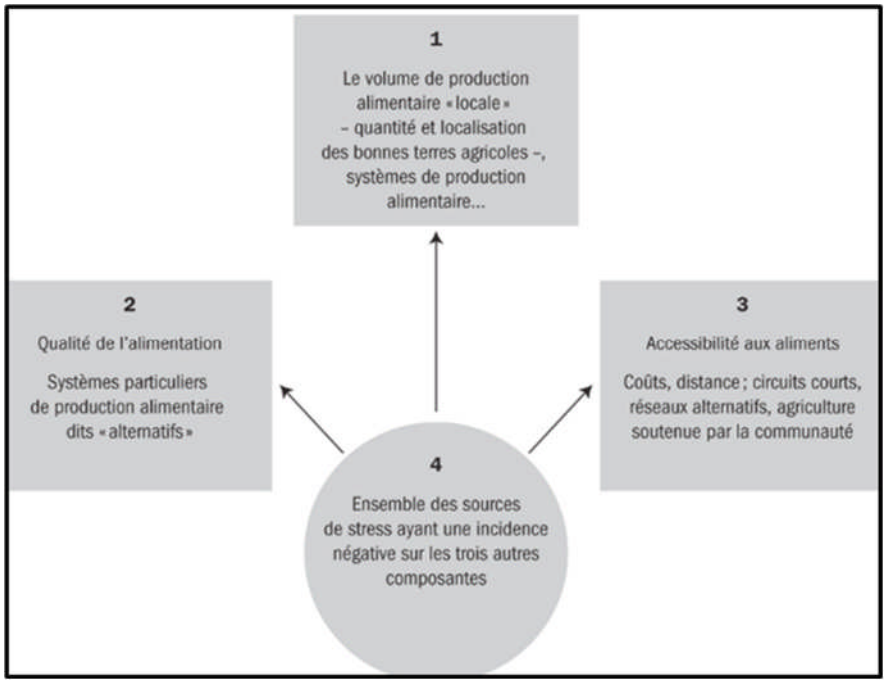
Le 11 mars 2020, l'Organisation mondiale de la santé (OMS) a qualifié l'épidémie de COVID-19 de « pandémie ». Devant cette crise, la mondialisation, l'ouverture des marchés et la facilité des déplacements sont remises en question à l'échelle planétaire.

La pandémie actuelle de la COVID-19 met particulièrement en lumière la question de la sécurité alimentaire des pays, un concept défini selon l'OMS comme étant l'accès physique et économique pour la population, à tout moment, à une alimentation suffisante pour mener une vie active et saine. Ces aliments sont produits et distribués d'une manière respectueuse par un système bioalimentaire durable.

En effet, au Québec comme ailleurs dans le monde, on s'inquiète des impacts du confinement obligatoire de la population sur la disponibilité des employés saisonniers qui œuvrent à la production agricole. Par ailleurs, les travailleurs des usines de conditionnement et de transformation des aliments ne sont pas épargnés par le virus. Tous les déplacements, internationaux et intérieurs sont contraints et rendent plus difficiles les importations de denrées alimentaires. Le transport de marchandises pour les distributeurs est aussi ralenti partout sur le territoire.

La sécurité alimentaire pour une population dépend de la capacité de chaque maillon du système bioalimentaire, c'est-à-dire la production agricole, la transformation et la distribution alimentaire, à jouer son rôle efficacement sur un territoire. Avec les conséquences de la crise de la COVID-19, des travaux de recherche et d'intervention devront être réalisés afin de rendre ces systèmes bioalimentaires plus résilients et diversifiés.

La sécurité alimentaire et ses principales composantes



Source : Bryant, C., in Pour la sécurisation alimentaire au Québec, PUQ, 2019.

2.2 Mise en place d'une table métropolitaine sur la sécurité alimentaire

Les entreprises œuvrant au sein du système bioalimentaire de la Communauté métropolitaine de Montréal sont particulièrement impactées sur le territoire québécois par les mesures obligatoires de confinement mises en place par le gouvernement pour faire face à la crise de la COVID-19.

En effet, près de 58 % de la superficie terrestre totale de la région métropolitaine est voué à la production de produits agricoles diversifiés, plus des deux tiers des industries de transformation alimentaire de la province y sont installés et la population résidente représente le plus gros bassin de consommateurs du Québec. Globalement, le territoire métropolitain de Montréal est responsable de la moitié de toute l'activité bioalimentaire du Québec.

Afin d'appuyer la relance des entreprises du système bioalimentaire sur le territoire métropolitain impactées par la crise du COVID-19, mais aussi favoriser pour le futur la résilience du système bioalimentaire métropolitain, la Communauté propose la mise en place sur son territoire d'une table métropolitaine sur la sécurité alimentaire.

Pour appuyer une vision renouvelée de l'utilisation du territoire agricole et des activités du secteur bioalimentaire, la table métropolitaine sur la sécurité alimentaire devrait miser d'abord sur une agriculture de proximité axée sur la valorisation de la production locale pour la consommation locale en tant qu'outil pour atteindre la sécurité alimentaire et favoriser le développement du territoire agricole.

À ce chapitre, l'ensemble des secteurs du bioalimentaire de la région métropolitaine doivent répondre aux attentes exprimées par la population sur la consommation de produits alimentaires fiables respectueux de l'environnement, dans le contexte d'une demande qui, notamment dans les grandes villes et les métropoles, se tourne de plus en plus vers des produits locaux, synonymes d'une alimentation dite saine, et pour lesquels la mise en valeur et la préservation des terres agricoles deviennent des enjeux sociétaux majeurs.

La table métropolitaine sur la sécurité alimentaire serait coordonnée par la CMM et formée de représentants du milieu agricole, municipal, des affaires, de la recherche et du gouvernement. Ainsi, la table mobilisera les acteurs suivants :

- Membres du comité consultatif agricole de la CMM
- Les producteurs agricoles qui opèrent dans des créneaux de marché qui tirent profit de la proximité des grands ensembles urbains qui font partie de la Communauté : cultures de spécialité, exploitations fruitières, élevages de niche, production de miel, érablières, entreprises d'auto-cueillette, exploitations chevalines, gazonnières, etc. ;
- Les entreprises et organisations qui achètent leurs produits : acheteurs institutionnels, grossistes et chaînes de détaillants, marchés publics, marchés de quartier, autres circuits courts de distribution, etc. ;
- Les établissements de haut-savoir et de recherche et les organismes qui s'intéressent déjà activement à l'agriculture périurbaine et urbaine ;
- Les municipalités et MRC de la Communauté qui se sont déjà donné des projets axés sur l'agriculture de proximité et la revalorisation des terres en friche ;
- Les ministères interpellés par la sécurité alimentaire et mandataires du gouvernement (ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec, ministère de l'Économie et de l'Innovation, Hydro-Québec) ;
- Petites entreprises de préparation et de transformation d'aliments (produits de spécialités) ;
- Entreprises agrotouristiques, tables champêtres, restaurants, traiteurs et producteurs de mets préparés qui mettent en valeur les produits de la ferme et les produits bioalimentaires régionaux ;
- Organismes communautaires favorisant l'accès aux aliments ;
- Système alimentaire montréalais.

La table aura pour mandat d'identifier, de prioriser et de mettre en œuvre des actions visant à assurer la sécurité alimentaire pour tous dans le Grand Montréal. Un forum sur la sécurité alimentaire pourra être organisé afin de déterminer et prioriser ces actions.

ANNEXE 7

TABLE MÉTROPOLITAINE SUR LA SANTÉ PUBLIQUE

Le comité exécutif a résolu de mettre en place cette table le 16 avril 2020

Communauté métropolitaine de Montréal

EXTRAIT du procès-verbal de la séance ordinaire du comité exécutif de la Communauté métropolitaine de Montréal tenue le 16 avril 2020 à 9 h 00

SONT PRÉSENTS

Mme Valérie Plante, présidente, mairesse de la Ville de Montréal ;
Mme Sylvie Parent, vice-présidente, mairesse de la Ville de Longueuil ;
M. Martin Damphousse, maire de la Ville de Varennes ;
M. Marc Demers, maire de la Ville de Laval ;
Mme Chantal Deschamps, mairesse de la Ville de Repentigny ;
M. Benoit Dorais, président du comité exécutif de la Ville de Montréal ;
M. Sylvain Ouellet, vice-président du comité exécutif de la Ville de Montréal ;
Mme Maja Vodanovic, membre du conseil de la Ville de Montréal.

CE20-059

COVID-19 : MESURES DE GESTION, DE RELANCE ET DE RÉSILIENCE

Il est résolu d'établir, conjointement avec les directions régionales de la santé publique de Lanaudière, des Laurentides, de Laval, de la Montérégie et de Montréal, une table d'échange afin de coordonner les étapes de la relance et les mesures de résilience du territoire métropolitain suivant la période de confinement due à la pandémie de la COVID-19, le tout dans le respect des orientations gouvernementales, et d'y nommer comme représentants de la Communauté les maires du comité exécutif ou leurs délégués ainsi que le directeur général.

Certifié conforme

Secrétaire

Ce procès-verbal n'a pas été approuvé.