Janvier 2022

TRAVAILLER ENSEMBLE

POUR UN GRAND MONTRÉAL DURABLE

HABITATION · TRANSPORT · AMÉNAGEMENT · ENVIRONNEMENT · ÉCONOMIE

MÉMOIRE PRÉSENTÉ AU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC DANS LE CADRE DES CONSULTATIONS PRÉBUDGÉTAIRES

Communauté métropolitaine de Montréal

TRAVAILLER ENSEMBLE

Demandes prébudgétaires 2022-2023

Communauté métropolitaine de Montréal

POUR UN GRAND MONTRÉAL DURABLE

Logement

- **Favoriser** l'accession à la propriété des premiers acheteurs ainsi que des ménages à revenus modestes et moyens
- **Octroyer** 350 M$ pour la livraison rapide des unités AccèsLogis engagées dans le Grand Montréal
- **Construire** 3 000 logements sociaux et 9 000 logements abordables par année, pour les 10 prochaines années sur le territoire de la CMM
- **Réserver** 1 G$ à la réhabilitation des HLM dans le Grand Montréal
- **Augmenter** de 15 M$ le financement aux interventions de soutien communautaire

211

- **Pérenniser** le service 211 pour l'ensemble du Québec, avec des investissements annuels de 2,4 M$, comme demandé par le CRGM, le CIRCNCA et Centraide

Mobilité

- **Renouveler** la subvention de démarrage de l'ARTM
- **Devancer** l'échéancier gouvernemental pour la diversification des sources de financement du transport collectif
- **Octroyer** à l'ARTM une compensation, estimée à 275,4 M$, pour le manque à gagner découlant du report, par la SAAQ, de la perception de la taxe sur l'immatriculation
- **Accorder** une aide additionnelle de 214 M$ à l'ARTM pour résorber les effets persistants de la pandémie
- **Développer** le transport en commun en soutenant les projets identifiés par l'ARTM
- **Donner** suite à demande de créer un groupe de travail Québec-ARTM-CMM sur le financement de la mobilité, incluant le secteur périmétropolitain, visant la diversification rapide des sources de revenus

Aménagement

- **Verser** une compensation de 4,9 M$ pour les coûts additionnels des transports collectifs occasionnés par l'étalement urbain, tel que demandé par l'ARTM et la CMM
- **Financer** à hauteur 6 M$ sur deux ans le Programme TOD, afin de compléter la planification et les études pour les 159 TOD
- **Allouer** 1,4 M$ sur deux ans à la mise en place d'un programme de planification visant l'optimisation des espaces industriels des municipalités locales et régionales
- **Accorder** 100 M$ à la CMM pour mettre en place un programme de remise en valeur des terrains industriels grevés de contraintes pour continuer la relance de l'économie

Environnement

- **Accorder** 100 M$ à la création de Parcs métropolitains
- **Modifier** la loi sur l'expropriation pour faciliter l'acquisition de milieux naturels
- **Déléguer** à la CMM la responsabilité de cartographier les zones inondables du territoire métropolitain
- **Octroyer** 3 M$ à la CMM pour étendre ses travaux de cartographie aux cours d'eau locaux et 9,6 M$ pour les travaux de caractérisation du risque en zone inondable

Agriculture

- **Renouveler** le financement au Programme de compensation aux municipalités rurales, à hauteur de 12,5 M$
- **Donner** les ressources nécessaires à la CPTAQ pour qu'elle puisse accroître le contrôle qu'elle exerce en matière d'usages non agricoles dérogatoires

TABLE DES MATIÈRES

Une région inclusive et solidaire 6
Bonifier significativement l'offre de logements sociaux et abordables 6
Un service 211 pérennisé 10
Un cadre financier actualisé favorisant la mobilité durable 11
Favoriser la mobilité durable et rééquilibrer le financement 12
Un territoire mieux aménagé 16
Compenser la CMM pour les coûts de l'étalement périmétropolitain 17
Accélérer la planification des quartiers TOD 18
Mettre en valeur les terrains à vocation économique 19
Un territoire davantage protégé 20
Mettre en valeur et protéger encore plus de milieux naturels 20
Assurer une gestion efficace des zones à risque d'inondation 23
Des terres agricoles métropolitaines mises en valeur 25

LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

Créée en 2001, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) couvre un territoire de 4 374 km^2 réunissant 82 municipalités où habitent 4,1 millions d'habitants. Au sein de cette organisation, les élus planifient, coordonnent et financent des enjeux métropolitains relatifs à l'habitation, à l'aménagement et au développement du territoire.

Le conseil de la Communauté est composé de 28 élus municipaux provenant de ses cinq grands secteurs géographiques soit l'agglomération de Montréal, l'agglomération de Longueuil, Laval, la couronne Nord et la couronne Sud. Il est présidé d'office par la mairesse de la Ville de Montréal.

4 374	4,1	82
kilomètres carrés	millions d'habitants	municipalités

TRAVAILLER ENSEMBLE POUR UN GRAND MONTRÉAL DURABLE

La pandémie que traverse le monde depuis le printemps 2020 continue d'affecter intensément la population du Québec. Le fonctionnement de la société québécoise est perturbé et une grande partie de nos interventions publiques est concentrée pour combattre ce fléau.

Malgré sa gravité, cette épreuve ne doit pas nous détourner de nos objectifs de société à long terme, notamment en matière d'habitation, de transport et d'aménagement du territoire. La recherche d'un développement plus efficace et plus sobre en carbone doit donc continuer de guider nos interventions publiques. D'ailleurs, le gouvernement du Québec ne perd pas de vue ces enjeux et leur apporte une réponse dans plusieurs politiques et programmes structurants adoptés ou qui seront bientôt adoptés.

La CMM a célébré ses 20 ans d'existence l'année dernière. Durant cette période, elle a constamment démontré son ambition en matière d'aménagement et de développement du territoire. En particulier, le Plan métropolitain d'aménagement et de développement fixe des cibles importantes à atteindre d'ici 2031 dont notamment :

- concentrer 60 % des ménages autour des quartiers TOD;
- augmenter la part modale du transport collectif à 35 %;
- protéger au moins 17 % du territoire.

À ces cibles, s'ajoutent d'autres objectifs importants, notamment pour répondre aux nombreux ménages du Grand Montréal qui font face à des difficultés d'abordabilité en matière d'habitation.

La CMM peut apporter une contribution importante pour trouver des solutions aux grands enjeux touchant le territoire métropolitain qui sont ciblés par le gouvernement du Québec dans ses différents politiques et programmes.

Le gouvernement du Québec et la CMM partagent en effet plusieurs préoccupations quant aux enjeux qui concernent l'habitation, le transport en commun, l'optimisation de l'occupation du territoire de la CMM, l'étalement urbain dans le pourtour de la CMM, la protection et la mise en valeur des milieux naturels et la gestion des zones inondables, notamment.

En travaillant ensemble, le gouvernement du Québec et la Communauté peuvent aller encore plus loin pour mettre en place des solutions innovantes pour répondre aux enjeux en ces domaines.

L'habitation, le transport en commun ainsi que l'aménagement et la protection du territoire se trouvent au cœur des préoccupations métropolitaines pour l'année 2022.

Les difficultés de logement, que ce soit pour l'accès à la propriété, à un logement locatif abordable ou à un logement social se sont exacerbées depuis le début de la pandémie. Bien que tous les partenaires gouvernementaux, régionaux, municipaux et communautaires soient à pied d'œuvre pour trouver des solutions notatrices, force est de constater que des efforts supplémentaires et significatifs doivent être déployés. La Communauté a identifié les besoins du Grand Montréal, propose des solutions et formule plusieurs demandes à cet égard.

En matière de transport en commun, la Communauté offre des pistes de solution pour rééquilibrer l'effort financier et assurer la transition vers une mobilité durable. La pandémie a malheureusement entraîné un recul de l'achalandage qui rajoute un fardeau supplémentaire au financement de l'exploitation des réseaux. L'horizon demeure encore nébuleux quant au moment où nous aurons retrouvé une nouvelle normalité à cet égard. Entre-temps, de grands projets d'infrastructures se poursuivent et leurs implications tant en ce qui concerne l'urbanisation que le financement doivent être prises en compte.

En matière d'aménagement et de protection du territoire, plusieurs enjeux comme le contrôle de l'urbanisation au pourtour de la CMM, la réalisation de projets TOD, la protection et la mise en valeur des milieux naturels et agricoles ainsi que la gestion des territoires à risque d'inondation exigent un renforcement de la collaboration entre le gouvernement du Québec et la Communauté.

Dans le cadre des consultations prébudgétaires 2022-2023 du gouvernement du Québec, la CMM invite le gouvernement à renouveler son appui envers ses objectifs et les programmes métropolitains dont elle s'est dotée pour les atteindre. Plus que jamais, le gouvernement du Québec et la Communauté doivent travailler ensemble pour construire un Grand Montréal durable.

UNE RÉGION INCLUSIVE ET SOLIDAIRE

La Communauté travaille activement à renforcer l'inclusivité et la solidarité de la région. Elle agit notamment dans le cadre de ses compétences en matière de logement social et abordable en assurant le partage métropolitain de la contribution municipale aux programmes d'habitation du gouvernement du Québec. L'automne dernier, la Communauté a adopté une déclaration réitérant sa volonté d'assurer l'accès à un toit pour tous au sein de milieux de vie complets.

Bonifier significativement l'offre de logements sociaux et abordables

Le gouvernement du Québec s'est engagé à livrer, d'ici le printemps 2022, un Plan d'action gouvernemental en habitation. Par ailleurs, un nouveau programme d'habitation abordable a été annoncé l'automne dernier alors qu'un nouveau programme d'habitation sociale publique devrait être annoncé d'ici le printemps 2022. Le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation veut ainsi « mieux structurer l'action gouvernementale en habitation afin de lui conférer plus de cohérence » et « doter l'État d'une capacité de planifier les besoins en habitation à long terme ». Dans cet esprit, le futur plan du gouvernement du Québec consolidera l'action métropolitaine. La Communauté est elle-même impliquée, depuis sa création, à assurer une meilleure adéquation entre l'offre et les besoins en logement.

a) Les besoins en logement dans la CMM

La surchauffe immobilière, la rareté de logements locatifs, l'augmentation des loyers, la dégradation du parc de logements HLM et le ralentissement persistant dans la livraison de nouveaux logements sociaux frappent la région. Le prix des maisons unifamiliales a augmenté de 63 % au cours des cinq dernières années tandis que le prix des loyers présente une augmentation supérieure à l'inflation et à l'augmentation des salaires. Le loyer moyen exigé actuellement dans le Grand Montréal fait en sorte qu'un ménage gagnant moins de 57 000 $ par an peut difficilement se retrouver un logement en y consacrant moins de 30 % de son revenu. Ce contexte crée une forte pression sur le marché et mine la capacité de trouver un logement abordable.

Près de la moitié des ménages du Grand Montréal sont locataires, 95 % d'entre eux sont logés dans le parc privé et quantité d'entre eux peinent à se loger à coût raisonnable.

En effet, le Grand Montréal concentre 60 % des besoins impérieux de logement éprouvés par les ménages locataires du Québec. Les logements sociaux et abordables sont en nombre nettement insuffisant pour répondre à la demande : 200 000 familles et personnes seules dans le Grand Montréal vivent dans un logement locatif trop coûteux pour leurs moyens, 30 000 ménages sont inscrits sur une liste d'attente pour obtenir un logement HLM et plusieurs autres, faute d'accès à un logement, se trouvent à la rue, dans une situation de précarité extrême. Le plan gouvernemental doit mettre de l'avant des actions permettant de mieux protéger le droit au logement des locataires et le segment abordable du parc d'habitations.

Loin d'être limités aux secteurs centraux, les besoins en logement sociaux et abordables sont vécus dans l'ensemble des secteurs de la Communauté.

Tableau 1. Besoins non comblés en logement, 2016

Secteur	Ménages locataires à faible revenu* consacrant 30 % et plus de leur revenu brut pour se loger (2016)		
	Nombre	% des ménages locataires	% CMM
Agglomération de Montréal	157 860	30,2 %	74,1 %
Agglomération de Longueuil	17 565	27,5 %	8,2 %
Laval	13 490	27,5 %	6,3 %
Couronne Nord	14 295	26,0 %	6,7 %
Couronne Sud	9 770	25,3 %	4,6 %
CMM	**212 980**	**29,2 %**	**100,0 %**

* Les ménages à faible revenu regroupent ici les ménages ayant un revenu inférieur ou égal à 50 % du revenu médian de la CMM.
Sources : Statistique Canada, *Recensement 2016*. Traitement : CMM, 2022.

La Communauté a une longue feuille de route de suivi des besoins sur son territoire. Depuis des années, elle compile, traite et analyse de nombreuses données en habitation à l'échelle métropolitaine. Cette échelle, qui correspond au marché du logement, est adaptée à l'analyse des dynamiques résidentielles dans son ensemble, mais aussi au niveau des secteurs, des municipalités et des quartiers. Les données disponibles sont sans équivoque : il y a un manque manifeste de logements sociaux et abordables sur le territoire.

b) La construction de logements sociaux et abordables

Ce manque de logements persiste malgré les efforts gouvernementaux, métropolitains, municipaux et communautaires. Plus de 730 M$ ont été versés par la Communauté depuis sa création à la réalisation des projets AccèsLogis, Logement abordable Québec ainsi qu'au financement des déficits d'exploitation des logements HLM et des PSL. La Communauté a toujours répondu présente en ce qui a trait au financement des programmes gouvernementaux et continuera de le faire.

La Communauté demande depuis plusieurs années que davantage d'unités de logements sociaux et abordables soient construites. Depuis les trois dernières années, seulement 500 nouvelles unités ont été prévues dans le programme AccèsLogis. Les difficultés qu'ont connues les organismes pour réaliser les unités AccèsLogis annoncées dans les programmations antérieures à 2019 résultent en grande partie d'un décalage chronique entre les coûts admissibles aux fins de subvention établis au programme et les coûts de construction du marché. Cette situation a pour effet d'avoir retardé la livraison de nombreuses unités qui auraient permis de loger plusieurs milliers de ménages vulnérables. En 2017, seulement 357 logements ACL ont été réalisés dans le Grand Montréal, en 2018, 603, en 2019, 859 et en 2020, 535. À titre de comparaison en 2010, 1 316 logements avaient été livrés dans le cadre de ce programme. Il en résulte une bonification de l'offre en logement beaucoup trop lente en regard des besoins recensés.

c) Vers un Plan d'action gouvernemental en habitation

L'abordabilité du logement est un atout essentiel pour la qualité de vie, l'économie et la cohésion sociale du Grand Montréal. La Communauté s'est d'ailleurs positionnée à de nombreuses reprises en faveur d'une offre diversifiée de logements qui assure un *continuum* de solutions résidentielles répondant aux besoins de la population et particulièrement d'un renforcement de l'offre au niveau des logements sociaux et abordables.

Les demandes en logement de la Communauté et le futur plan du gouvernement doivent répondre aux besoins urgents de la population du Grand Montréal. Une intervention forte et rapide du gouvernement du Québec est nécessaire. Considérant que les demandes en logement de la Communauté ont été préparées dans le contexte où le gouvernement du Québec annoncera de nouveaux programmes de logements abordables et de logements sociaux publics, des budgets conséquents devront accompagner ces nouveaux programmes et cibler prioritairement les besoins des ménages à revenus faibles et modestes.

Depuis 2001, la Communauté a toujours été au rendez-vous pour assurer le financement métropolitain de la contribution municipale aux programmes gouvernementaux de logements sociaux et abordables et continuera de l'être. Elle demande au gouvernement du Québec de :

- favoriser l'augmentation de l'offre de propriétés abordables et l'accession à la propriété des premiers acheteurs ainsi que des ménages à revenus modestes et moyens;
- octroyer 350 M$ supplémentaires nécessaires pour permettre le plus rapidement possible la livraison des quelque 2 500 unités AccèsLogis engagées avant 2019 et programmées sur le territoire de la CMM;
- prévoir un financement gouvernemental sur une période minimale de 10 ans permettant la construction d'au moins 3 000 unités de logements sociaux publics par an sur le territoire de la CMM;
- durant cette même période, soutenir les offices d'habitation, les organismes publics, parapublics et paramunicipaux, les coopératives et les OBNL d'habitation pour qu'au moins 9 000 propriétés et logements abordables supplémentaires par année soient rendus disponibles dans la CMM, tout en garantissant leur abordabilité à long terme;
- réserver 1 G$ pour réhabiliter les 14 000 HLM du Grand Montréal barricadés ou dont l'état est fortement dégradé (cotés D ou E).

En plus des investissements au niveau du maintien et de la bonification de l'offre de logements sociaux et abordables, la Communauté demande au gouvernement du Québec de :

- augmenter de 15 M$ le financement des interventions de soutien communautaire et individuel requises par les ménages résidant dans des logements sociaux, communautaires ou abordables.

Communauté métropolitaine de Montréal

UN TOIT POUR TOUS
AU SEIN DE MILIEUX DE VIE COMPLETS DANS LA CMM

DEMANDES DE LA CMM	BUDGETS ET MISE À JOUR DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC*
CONSTRUCTION DE NOUVEAUX LOGEMENTS SOCIAUX	
3 000 unités de logements sociaux/an d'ici **2031** sur le territoire de la CMM	**500** unités de logements sociaux pour tout le Québec en **2021**, aucune en 2019 et 2020
FINALISATION DE LOGEMENTS ACCÈSLOGIS DÉJÀ ANNONCÉS	
350 M$ pour terminer les unités AccèsLogis **engagées avant 2019**	**125 M$** pour terminer les unités AccèsLogis **engagées avant 2019**
RÉNOVATION DES HLM	
1 G$ dès maintenant pour rénover **14 000 HLM** fortement dégradés	**1 G$** d'ici **2028** pour améliorer le parc de HLM
CONSTRUCTION DE NOUVELLES UNITÉS DE LOGEMENTS ABORDABLES	
9 000 unités de logements abordables/an d'ici **2031** réalisés à l'aide d'un bouquet de mesures**	**220** unités de logements abordables/an d'ici **2026** **1500** PSL pour tout le Québec **1,1 G$** de plus pour le programme Allocation-logement***
SOUTIEN COMMUNAUTAIRE	
15 M$ pour le soutien communautaire	**13 M$** pour des services d'accompagnement

*Certaines données québécoises ont été estimées pour le territoire de la CMM.

**Financées par les programmes fédéraux et provinciaux d'aide à la pierre et à la personne pour les locataires et les propriétaires et facilitées par d'autres mesures comme le droit de préemption, la révision de la loi sur l'expropriation et des aides financières municipales.

***Programme Allocation-logement : 1,1 G$ entre 2021 et 2028 pour augmenter l'aide mensuelle maximale, accordée à environ 130 000 ménages locataires et propriétaires du Québec, de 80 $ à 150 $ en 2024.

UN SERVICE 211 PÉRENNISÉ

Financé par la Communauté depuis 2018, le 211 Grand Montréal est un service essentiel qui permet de combattre la pauvreté et l'exclusion sociale en favorisant une meilleure liaison entre les besoins et les ressources sociocommunautaires disponibles à proximité. Ce service démontre sa pertinence non seulement en temps normal, mais aussi lors des moments critiques de l'année, comme la période des déménagements du 1er juillet et encore plus lors d'événements exceptionnels comme la pandémie ou les inondations.

Le service 211 rend accessible à tous, à travers son site qui répond aux normes d'accessibilité du Web, des données complètes et à jour de l'ensemble des services communautaires. Le 211 est aussi formé d'intervenants disponibles au téléphone ou par clavardage qui prennent les questions des personnes et des organismes. Depuis 2018, la Communauté a participé à la mise en pied et au financement du service sur son territoire. Pour l'année en cours, 612 000 $ sont prévus par la Communauté pour le financement du service. En plus de cette aide récurrente, la CMM a versé une aide d'urgence de 200 000 $ au Centre de référence du Grand Montréal afin de permettre au service 211 Grand Montréal de répondre adéquatement aux besoins de la population dans le contexte de la COVID-19.

Relevant de la mission sociale de l'État, la Communauté est d'avis qu'il incombe au gouvernement du Québec de financer le service 211. Le gouvernement du Québec a d'ailleurs lui-même reconnu la pertinence du service 211 dans ses outils de communication pour promouvoir les ressources disponibles à la population durant les premiers mois de la crise de la COVID-19.

À l'instar du Centre de référence du Grand Montréal qui opère le 211 Grand Montréal, du Centre d'information et de référence de la Capitale-Nationale et de la Chaudière-Appalaches et de Centraide, la Communauté demande au gouvernement du Québec de :

- pérenniser le service 211, avec des investissements annuels de 2,4 M$, afin que l'ensemble de la population et des organismes du Québec puissent en bénéficier.

UN CADRE FINANCIER ACTUALISÉ FAVORISANT LA MOBILITÉ DURABLE

Aux dernières élections provinciales, le gouvernement s'était engagé à « décongestionner la grande région de Montréal » et constatait que la circulation y est devenue infernale, ce qui affecte négativement la qualité de vie et l'économie. Ce constat est partagé par la Communauté. Les coûts de la congestion ont doublé depuis dix ans pour atteindre 4,2 G$ en 2018. Le Grand Montréal se classe au 11e rang des régions nord-américaines où les automobilistes perdent le plus de temps dans la congestion routière (en moyenne 50 heures annuellement). Il est estimé qu'un navetteur moyen, utilisant le réseau routier en heure de pointe, perd 117 heures en raison de la congestion routière. Quatre ans plus tard, les impacts socioéconomiques liés à la congestion routière et aux émissions de GES attribuables au transport sont loin d'être résorbés.

Pour surmonter les difficultés liées à la saturation du réseau routier, le gouvernement comptait miser entre autres sur une bonification substantielle de l'offre de transport en commun. Le transport collectif est également au cœur de la stratégie de gestion de l'urbanisation du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) puisque la Communauté mise sur la planification et la réalisation des quartiers TOD en vue de promouvoir une densification du territoire et ainsi préserver ses milieux naturels et agricoles. Une planification efficiente du territoire permet de maximiser les possibilités d'implantation et d'utilisation des infrastructures de transport en commun.

La tendance actuelle en faveur de l'autosolo peut être renversée avec des investissements importants en transport en commun combinés à une consolidation de l'urbanisation. Les objectifs de la CMM (précisés dans le PMAD), du gouvernement du Québec (exprimés dans la Politique de mobilité durable) et de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) (contenus dans son projet de Plan stratégique de développement du transport collectif) convergent tous vers la nécessité de promouvoir la mobilité durable, notamment par l'accroissement de la part modale du transport collectif. Des investissements substantiels permettront l'atteinte des objectifs de l'ensemble des partenaires.

Les investissements actuels ainsi que ceux à venir devront être accompagnés d'une révision des sources de financement, lesquelles reposent actuellement sur un équilibre plus que fragile.

Favoriser la mobilité durable et rééquilibrer le financement

Pour maintenir l'équilibre budgétaire, les OPTC (organismes publics de transport en commun) – à savoir la Société de transport de Montréal, le Réseau de transport de Longueuil, la Société de transport de Laval et Exo – et l'Autorité régionale de transport métropolitain qui est responsable de la planification et du financement demandent une augmentation de la contribution du gouvernement du Québec. Ce soutien financier accru est inévitable pour que l'offre de services soit maintenue et pour faire face à l'entrée en service prochaine des nouvelles infrastructures dont la construction s'achève. Les municipalités devront aussi avoir rapidement accès à de nouvelles sources de revenus pour pouvoir faire face à l'augmentation du coût de leur contribution qui est plafonnée à 30 % en vertu de la Politique de financement de l'ARTM.

a) La planification des transports dans la région métropolitaine

Depuis la réforme Ryan de 1991, alors que le gouvernement du Québec se retirait du financement des coûts d'exploitation du transport en commun, le financement de ce dernier est un défi continuel. Les décisions des dernières années en matière de gouvernance et d'investissements, auxquelles se rajoute l'impact de la pandémie, amplifient le défi du financement du transport collectif.

Ainsi, l'ARTM a été créée en 2017 avec pour mission de veiller à la planification et au financement du transport en commun dans le Grand Montréal. Au moment même où le gouvernement du Québec créait l'ARTM, il confiait à la Caisse de dépôt et placement du Québec la réalisation du plus important projet d'infrastructure de transport en commun du Québec à voir le jour depuis la construction du métro de Montréal à la fin des années 1960. Le gouvernement du Québec demeure par ailleurs le décideur ultime en matière d'investissements des grandes infrastructures de transport collectif. Nonobstant les développements récents liés à la pandémie, les coûts d'opération étaient appelés à augmenter substantiellement avec la mise en service des nouvelles infrastructures, en particulier du REM.

En 2020, à peine trois ans après le début de ses activités, l'ARTM et le système métropolitain du transport en commun étaient frappés de plein fouet par la pandémie qui sévit toujours.

b) Les effets de la pandémie de la COVID-19

Depuis la mi-mars 2020, la pandémie de la COVID-19 a entraîné des changements dans les habitudes de déplacement, avec notamment l'imposition par les autorités gouvernementales du télétravail ou des études à distance, ce qui a entraîné une diminution importante de l'achalandage du transport collectif qui, au plus fort de la crise, a chuté de 90 %. À titre de service essentiel, le réseau de transport en commun doit continuer d'opérer une grande partie des services offerts normalement en dépit de la chute importante de l'achalandage. Cette baisse de revenus n'a toujours pas été résorbée et est appelée à s'accentuer en raison de la cinquième vague de la pandémie et du renforcement des mesures sanitaires.

Déjà, des sommes importantes ont été consenties par le gouvernement du Québec pour soutenir l'ARTM qui doit composer avec un manque à gagner tarifaire aggravé par des coûts supplémentaires liés à la pandémie. Il s'avère cependant important que le gouvernement du Québec soutienne l'ARTM en absorbant l'ensemble des coûts liés à la pandémie jusqu'à ce que ses effets soient entièrement résorbés.

c) Les effets financiers du développement des services

Le gouvernement s'est engagé en faveur du développement de l'offre de transport en commun dans la région avec de nombreux projets structurants en réalisation ou à l'étude, dont la première phase du REM (Aéroport, Ouest et Rive-Sud), le REM de l'Est, le mode de transport structurant du grand sud-ouest de l'île de Montréal au centre-ville, celui sur le boulevard Taschereau dans l'agglomération de Longueuil, le prolongement du métro jusqu'à Bois-Franc, le prolongement de la ligne bleue du métro jusqu'à l'arrondissement d'Anjou, le service rapide par bus (SRB) du boulevard Pie-IX ainsi que les projets structurants de transport collectif électrique à Laval et à Longueuil et sur la couronne Sud. Ces projets sont essentiels à la poursuite du virage vers une mobilité durable, sans oublier leur contribution au développement économique du Grand Montréal et du Québec.

L'accélération de projets de transport en commun dans le Grand Montréal, nécessaire à la transition écologique et à endiguer les impacts de la pandémie, exigera toutefois de nouveaux revenus pour en assurer l'exploitation. La réalisation des nouveaux projets aura ainsi d'importants impacts sur les contributions municipales, et ce, dans un contexte caractérisé par un cadre financier qui n'a pas évolué depuis quelques décennies.

Pour les années 2019 à 2023 en excluant les effets financiers de la pandémie, l'ARTM a estimé que le cadre financier augmenterait de 3,2 G$ à 4 G$ tandis que les contributions municipales passeraient de 0,9 G$ à 1,2 G$ (soit une croissance moyenne annuelle de 9,5 %). Dans ces circonstances, il sera difficile, voire impossible de respecter le plafond des contributions municipales de 30 % fixé dans la politique de financement de l'ARTM. Cette situation interpelle au plus haut point la CMM puisqu'elle est responsable de l'approbation de la politique de financement de l'ARTM et du suivi de l'évolution des contributions municipales.

d) Le financement du Réseau express métropolitain

Par ailleurs, les effets de la pandémie sur l'achalandage du transport collectif pourraient entraîner des répercussions négatives sur la rentabilité du REM alors que la contribution de l'ARTM versée à CDPQ Infra est calculée en fonction d'un tarif mesuré par passager/kilomètre (0,72 $/km). Le gouvernement du Québec s'est engagé dans son budget 2017-2018 à verser à l'ARTM une aide financière égale à 85 % du coût additionnel lié à la mise en service, déduction faite d'une contribution de 30 M$ des municipalités qui verseront aussi une tranche de 15 % du coût additionnel relié au REM. Compte tenu des risques reliés à la rentabilité du service, il s'avère nécessaire que le gouvernement s'assure que les contributions municipales ne soient pas plus élevées que celles prévues à l'origine. L'entrée en service prochaine de la phase I du REM ajoute à l'urgence de bonifier le cadre financier métropolitain. Des solutions doivent aussi être implantées afin d'assurer que les municipalités sises à l'extérieur du territoire de l'ARTM contribuent aussi au financement du REM ainsi qu'à l'ensemble des services de transport collectif métropolitains dont bénéficient leurs citoyens.

e) La nécessité d'un nouveau cadre financier

Lors de l'élaboration de la réforme de la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal, le gouvernement avait signifié à ses partenaires, dont la Communauté, que son implantation serait accompagnée d'un nouveau cadre financier permettant à l'ARTM et aux organismes publics de transport en commun d'assumer leurs responsabilités en disposant des ressources financières nécessaires, tout en atténuant les pressions sur les municipalités. Cet important volet de la réforme n'a cependant pas été implanté par le gouvernement malgré son engagement. Tout au plus, le gouvernement a accordé à la CMM le pouvoir d'imposer une taxe sur l'immatriculation des véhicules sur le territoire de l'ARTM dont les recettes seraient versées à l'Autorité.

L'entente conclue par l'ARTM et le gouvernement du Québec en 2017, relative au financement du transport collectif métropolitain, aura permis le versement d'une contribution gouvernementale de 399 M$ sur une période de cinq ans afin d'assurer à l'ARTM une assise financière solide. Dans son budget 2017-2018, le gouvernement reconnaissait que ce soutien gouvernemental était nécessaire puisque sans financement additionnel, la mise en place de l'ARTM pourrait exiger des efforts financiers importants des municipalités et des usagers.

Le soutien gouvernemental, versé au Fonds de développement de l'ARTM, permet seulement d'atténuer les variations brusques des contributions municipales plafonnées à un maximum de 30 % du coût du transport collectif métropolitain. Aucune nouvelle source de financement, autre que celles reliées au financement du Réseau express métropolitain, n'a été octroyée à l'ARTM pour subvenir aux besoins croissants en cette matière. De plus, la mise en service prochaine de la phase I du REM accroîtra davantage la pression financière sur les municipalités.

Depuis plusieurs années, la Communauté et les municipalités situées dans le territoire de l'ARTM demandent une diversification des sources de financement et cela hors du champ foncier. Les droits sur l'immatriculation et la taxe sur l'essence, qui sont déjà utilisés à ces fins, mais n'ont pas été indexés depuis plusieurs années, sont les sources à considérer d'emblée puisque les automobilistes sont les premiers bénéficiaires d'une mobilité améliorée grâce à un bon système de transport collectif.

Le gouvernement a d'ailleurs mis sur pied, en 2019, un Chantier sur le financement de la mobilité dont l'objectif était de proposer des pistes de financement afin de répondre à la diminution prévisible des revenus issus de la taxe sur les carburants et de cibler des leviers de financement pour permettre aux acteurs de la mobilité durable d'assumer leurs responsabilités. Le document synthèse des travaux du Chantier, publié en novembre dernier, identifie les options qui paraissent les plus appropriées pour répondre au défi que représente le financement des services et des infrastructures de mobilité au Québec.

Le document présente aussi un bref survol du financement de la mobilité ailleurs au Canada et à l'international : quelques exemples de tarification kilométrique, de péages et de taxes ou de tarifs applicables à la possession ou à l'utilisation de véhicules électriques ou de vélos. Dans le Grand Montréal, le cadre financier du transport collectif métropolitain repose essentiellement sur les recettes en provenance des usagers et sur les contributions municipales et gouvernementales. Pour assurer sa pérennité ainsi qu'un meilleur équilibre des efforts des contributeurs,

le gouvernement devrait s'inspirer des expériences étrangères et implanter des outils innovants visant la diversification des sources de financement.

La Communauté estime que le gouvernement doit devancer son échéancier relié à la réalisation des travaux nécessaires à la diversification des sources de financement du transport collectif de manière à permettre une révision structurelle du cadre financier le plus rapidement possible et l'implantation de certaines mesures innovantes dès 2023.

f) Implantation immédiate de certaines mesures

Tout d'abord, la Communauté estime que le gouvernement doit poursuivre son soutien à l'ARTM en prolongeant l'aide financière au démarrage de l'organisme compte tenu que cet organisme n'a pu bénéficier d'une assise solide étant frappée par les effets de la pandémie pendant près de la moitié de son existence. Aussi, le gouvernement du Québec doit s'engager à assumer l'ensemble des coûts découlant de la pandémie, incluant ses effets sur le financement du REM. Finalement, le gouvernement doit s'assurer que la SAAQ soit en mesure de percevoir, comme convenu, dès janvier 2023, la taxe sur l'immatriculation des véhicules découlant du règlement adopté en 2019 par la CMM. Cette nouvelle source de revenus, qui rapporterait des recettes estimées à plus de 100 M$ par année, tarde à être perçue en raison de difficultés techniques éprouvées par la SAAQ.

En réponse à ces enjeux, la Communauté demande au gouvernement du Québec de :

- renouveler la subvention de démarrage de l'ARTM;
- devancer son échéancier relié à la réalisation des travaux nécessaires à la diversification des sources de financement du transport collectif;
- octroyer à l'ARTM une compensation, estimée à 275,4 M$, pour le manque à gagner découlant du report, par la SAAQ, de la perception de la taxe sur l'immatriculation pour la période du 1er juillet 2020 au 31 décembre 2022;
- accorder une aide additionnelle à l'ARTM pour résorber les effets persistants de la pandémie de la COVID-19, étant donné que l'aide de 100 M$ accordée par le gouvernement à l'automne dernier s'avère insuffisante pour combler le manque à gagner résiduel estimé à 214 M$ pour l'année 2022;
- poursuivre son soutien au développement du transport en commun dans le Grand Montréal afin de mener à terme les projets annoncés et en soutenant ceux identifiés dans le plan stratégique de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM);
- donner suite à la demande de mettre en place un groupe de travail Québec-ARTM-CMM sur le financement de la mobilité à l'échelle de la région métropolitaine de Montréal, incluant le secteur périmétropolitain, ayant pour objectif, entre autres, la diversification des sources de revenus pour le financement du transport en commun et l'implantation, dès 2023 de certaines mesures.

UN TERRITOIRE MIEUX AMÉNAGÉ

Le gouvernement du Québec annoncera au printemps 2022 une Politique nationale d'architecture et d'aménagement du territoire. Par l'adoption prochaine de cette Politique, il reconnaît que la population est profondément attachée au territoire québécois qui est une source de fierté représentant ainsi un élément important de l'identité nationale. Le gouvernement reconnaît aussi que la population a des attentes quant à la manière d'aménager ce territoire, et ce, aussi bien en ce qui concerne leur milieu de vie, à l'échelle du cadre bâti et de leur quartier, qu'en ce qui a trait notamment à leur région.

Cette préoccupation prend une dimension particulière dans le Grand Montréal. En effet, l'intégration des activités sociales et économiques à une plus grande échelle fait en sorte que l'interdépendance de la population se déploie, non seulement à l'échelle des régions administratives gouvernementales, mais de façon importante à l'échelle de la région métropolitaine où vivent plus de 4 millions d'habitants.

Le gouvernement du Québec a identifié les enjeux auxquels il souhaite répondre avec sa prochaine Politique. Il cite notamment les enjeux suivants :

- la lutte contre les changements climatiques et l'adaptation à ceux-ci;
- la préservation et la valorisation du patrimoine culturel;
- la mise en valeur des paysages;
- la pérennité des investissements en architecture;
- la lutte contre l'artificialisation des milieux naturels et agricoles;
- les changements démographiques;
- la vitalité économique.

Le gouvernement du Québec a aussi identifié les objectifs qui seront visés par cette prochaine Politique :

- assurer les meilleures pratiques et le respect des plus hauts standards par l'État;
- léguer des milieux de vie durables, sains et de qualité;
- contribuer au mieux-être des citoyennes et des citoyens;
- renforcer l'attractivité des territoires;
- favoriser le respect et la mise en valeur des particularités des différents territoires.

Ces objectifs sont partagés par la Communauté et sont déjà au cœur de ses outils de planification dont, au premier chef, le PMAD. Dans cette perspective, la Communauté souhaite adresser ses attentes au gouvernement du Québec plus particulièrement en ce qui concerne la gestion de l'urbanisation en dehors de son territoire, la mise en place de quartiers TOD, la mise en valeur et la protection des milieux naturels, la protection des terres agricoles, la remise en valeur des terrains industriels et la gestion de zones à risque d'inondations.

Compenser la CMM pour les coûts de l'étalement périmétropolitain

Le pourtour de la CMM est composé de municipalités qui présentent une importante intégration socioéconomique avec le territoire métropolitain. Les récentes données démontrent notamment que 28 % de la population active résidant dans la zone d'influence métropolitaine occupent un emploi régulier sur le territoire de la CMM. Pas moins de 94 % des travailleurs de ces municipalités, au nombre de 100 000, utilisent l'automobile comme mode de transport.

L'étalement urbain dans les municipalités périmétropolitaines engendre des coûts pour les municipalités de la CMM, en particulier pour la mise en place et l'entretien de réseaux de transport en commun et routier. En effet, l'aménagement étalé du territoire de ces villes, dont la croissance démographique résulte en grande partie de la migration de citoyens de la CMM, contribuera, si aucune mesure n'est prise, à stimuler la construction de nouvelles routes et à augmenter le nombre de véhicules, les distances parcourues et la congestion.

Grâce au PMAD, la Communauté a freiné l'étalement urbain sur son territoire, consolidé son périmètre métropolitain, densifié le développement résidentiel, optimisé l'occupation du territoire et favorisé le transport collectif et actif tout en protégeant le territoire agricole et les milieux naturels. En effet, en seulement neuf ans, Montréal, Laval, Longueuil et la grande majorité des municipalités régionales de comté de la CMM ont déjà atteint les cibles de densité qui étaient visées par le PMAD en 2031.

Les municipalités du pourtour de la CMM sont quant à elles soumises à des règles moins contraignantes qui favorisent une urbanisation diffuse. La complémentarité entre les règles en matière d'aménagement et de développement dans la CMM et celles en vigueur dans sa zone d'influence est donc cruciale pour lutter efficacement contre l'étalement urbain.

Compte tenu du temps requis pour mettre en place les règles obligeant une densification du territoire périmétropolitain, il faut agir dès maintenant. Les municipalités du pourtour de la CMM regroupent aujourd'hui près de 800 000 personnes et il est prévu que plus de 75 000 nouvelles personnes s'y établiront d'ici 2031. Sans mesure de gestion de l'urbanisation adéquate, la consommation d'espaces ira à l'encontre de la stratégie du gouvernement et des principes du développement durable.

De telles mesures répondraient par ailleurs à la volonté exprimée par le gouvernement dans les orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire (OGAT) adressées à la CMM, en particulier celles concernant l'harmonisation interrégionale des interventions de la CMM, des régions et des MRC voisines dans un esprit de réciprocité et d'alliance stratégique.

La Communauté a d'ailleurs déjà agi pour tenter de freiner l'étalement urbain dans son pourtour en proposant des ententes de planification intégrée de l'aménagement et du transport avec les villes et les MRC concernées. Cette approche collaborative est prometteuse pour assurer une meilleure équité fiscale entre les contribuables du territoire de la CMM et ceux du pourtour en matière d'aménagement et de financement.

À court terme, la Communauté réitère sa demande, également formulée par l'ARTM, de :

- verser une compensation de 4,9 M$ à l'ARTM pour les coûts additionnels des transports collectifs occasionnés par l'étalement urbain dans les municipalités périmétropolitaines.

Accélérer la planification des quartiers TOD

L'urbanisation optimale du territoire métropolitain repose en grande partie sur le développement de quartiers TOD. Les quartiers TOD (*Transit Oriented-Development*) se démarquent par une mixité résidentielle, des commerces de proximité, des infrastructures de transport actif et, avec pour élément central, un point d'accès à un mode de transport en commun lourd (métro, train, REM, réseau rapide par bus, etc.). Le PMAD établit la cible d'accueillir 60 % de la croissance prévue des ménages d'ici 2031 dans de tels quartiers. Déjà, la première cible de 40 % qui est établie au PMAD a été atteinte. Pour mener à terme cet objectif ambitieux, la CMM s'est dotée d'un programme d'aide financière pour appuyer les municipalités.

Depuis 2013, la Communauté a consacré 4,1 M$ au *Programme d'aide financière à la conception de l'aménagement des aires TOD* (Programme TOD). Ce programme a permis de financer 45 projets novateurs, soit 16 planifications détaillées et 29 études spécifiques, répartis dans l'ensemble des secteurs de la région métropolitaine.

Ces investissements ont porté fruit : une densification résidentielle en aires TOD s'observe dans les cinq grands secteurs géographiques formant le territoire de la Communauté. Face à ce bilan positif, la Communauté souhaite, avec le soutien financier du gouvernement, étendre la portée du Programme TOD. Un total de 159 aires TOD sont dénombrées sur le territoire de la Communauté et ce nombre est appelé à augmenter avec les projets de transport en commun en cours de réalisation dans la région. En particulier, le déploiement du Réseau express métropolitain offre une occasion unique pour assurer le développement et le redéveloppement de quartiers axés sur le transport en commun.

Par la réalisation de quartiers TOD, la Communauté contribue à l'atteinte des objectifs du gouvernement du Québec en matière d'aménagement du territoire et des objectifs de la Politique de mobilité durable 2030. Le développement de quartiers TOD permet aussi de répondre à l'objectif, que le gouvernement et la Communauté poursuivent, d'assurer des milieux de vie de qualité, attrayants et en santé. Une collaboration avec le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation dans ce dossier permettrait une accélération du développement de ces quartiers.

La construction de tels quartiers est favorisée par plusieurs acteurs dont l'Association professionnelle des constructeurs de l'habitation au Québec (APCHQ) qui dans une optique de développement durable préconise la mise en place de mesures favorisant la densification pour répondre au manque de logements qu'elle estime entre 40 000 habitations à 60 000 habitations au Québec.

La Communauté demande au gouvernement du Québec de lui :

- octroyer 6 M$ sur deux ans pour prolonger le Programme TOD mis en place par la Communauté et ainsi compléter la planification et les études pour les 159 aires TOD et contribuer à l'atteinte des objectifs partagés par le gouvernement et la Communauté en matière d'aménagement et de mobilité.

Mettre en valeur les terrains à vocation économique

La Communauté adoptera au cours de l'année 2022 la nouvelle mouture de son plan métropolitain de développement économique. La consultation menée à ce jour auprès des partenaires municipaux et institutionnels, notamment les représentants du ministère des Affaires municipales et de l'Habitation et du ministère de l'Économie et de l'Innovation ont fait ressortir le défi que la région métropolitaine doit relever pour disposer de terrains en mesure d'accueillir rapidement les projets majeurs de développement économique.

Une capacité d'accueil suffisante des entreprises est essentielle à la vitalité économique du Grand Montréal, qui se répercute sur la vie économique du Québec dans son ensemble. Or, la région est aux prises avec une rareté de locaux industriels généralisée. Cette rareté crée une forte pression sur les terrains industriels avec pour effet d'avoir fait bondir leur prix.

Bien que le gouvernement du Québec ait dédié des sommes importantes à la décontamination, au réaménagement, à la revalorisation ou à la mise à niveau de terrains industriels, la majorité des terrains industriels sur le territoire de la Communauté sont toujours grevés de contraintes. Selon le dernier inventaire, le territoire métropolitain dispose de 3 895 hectares de terrains industriels vacants dont 70 % sont grevés de contraintes, ce qui comprend tous les terrains de grande superficie (10 ha et plus).

Par ailleurs, certains bâtiments industriels ne répondent plus aux besoins des entrepreneurs actuels et présentent des capacités énergétiques faibles. En outre, des centres commerciaux sont en partie délaissés en raison de l'évolution des modèles d'affaires et des changements d'habitudes, qui favorisent le commerce électronique et les centres offrant une mixité d'activités.

Les parcs d'affaires (qui concentrent les activités économiques en occupant de vastes espaces), en particulier ceux de première génération, ne correspondent plus toujours aux besoins des entreprises. Les difficultés d'accès par transport collectif et actif contribuent encore davantage à réduire leur convivialité qui est déjà minée par la circulation et le stationnement de véhicules personnels auxquels s'ajoutent les mouvements de véhicules de transport de marchandises.

La Communauté demande au gouvernement du Québec de lui :

- allouer 1,4 M$ sur deux ans pour la mise en place d'un programme destiné aux municipalités locales et régionales de comté pour l'élaboration de plans d'identification, de consolidation, d'optimisation, de décontamination et de requalification des espaces industriels;
- accorder 100 M$ pour mettre en place un programme métropolitain de remise en valeur des terrains industriels grevés par les contraintes.

UN TERRITOIRE DAVANTAGE PROTÉGÉ

Les espaces verts et bleus sont omniprésents dans la région métropolitaine de Montréal. Le fleuve Saint-Laurent et ses affluents, les Montérégiennes ainsi que les bois et les corridors forestiers métropolitains sont autant d'atouts naturels qui constituent des symboles identitaires forts. Ces écosystèmes d'une grande biodiversité procurent d'immenses bénéfices notamment en termes d'habitat pour la biodiversité, de loisirs et de tourisme, de régulation du climat (ex. réduction des îlots de chaleur, régulation de l'air, préservation des sols contre l'érosion et réduction des risques d'inondation). Les services écosystémiques rendus principalement par les forêts, les milieux humides et les bandes riveraines se chiffrent à 4,3 G$ par année dans la Ceinture verte de Montréal, un territoire de 17 000 km^2 comprenant la CMM (4 374 km^2).

Cette richesse doit être préservée et magnifiée pour rendre la région plus résiliente et plus verte et offrir des lieux de détentes et de récréation de proximité à la population. La CMM en a fait un de ses principaux objectifs.

Mettre en valeur et protéger encore plus de milieux naturels

La collaboration fructueuse entre le gouvernement du Québec et la Communauté permet d'ailleurs d'appuyer la réalisation de plusieurs projets de protection et de mise en valeur de milieux naturels de la région et d'en améliorer l'accès pour la population. Ce programme conjoint a en effet permis d'acquérir plus de 1 000 hectares de milieux naturels en plus de réaliser plusieurs infrastructures d'accueil de qualité. Il s'agit d'une contribution significative à l'atteinte de l'objectif du PMAD de protéger au moins 17 % du territoire du Grand Montréal. Il s'agit aussi d'une contribution importante à l'objectif gouvernemental de protéger au moins 30 % du territoire québécois, un objectif qui fait l'objet d'un défi particulier dans le Sud du Québec et encore plus dans la région métropolitaine de Montréal.

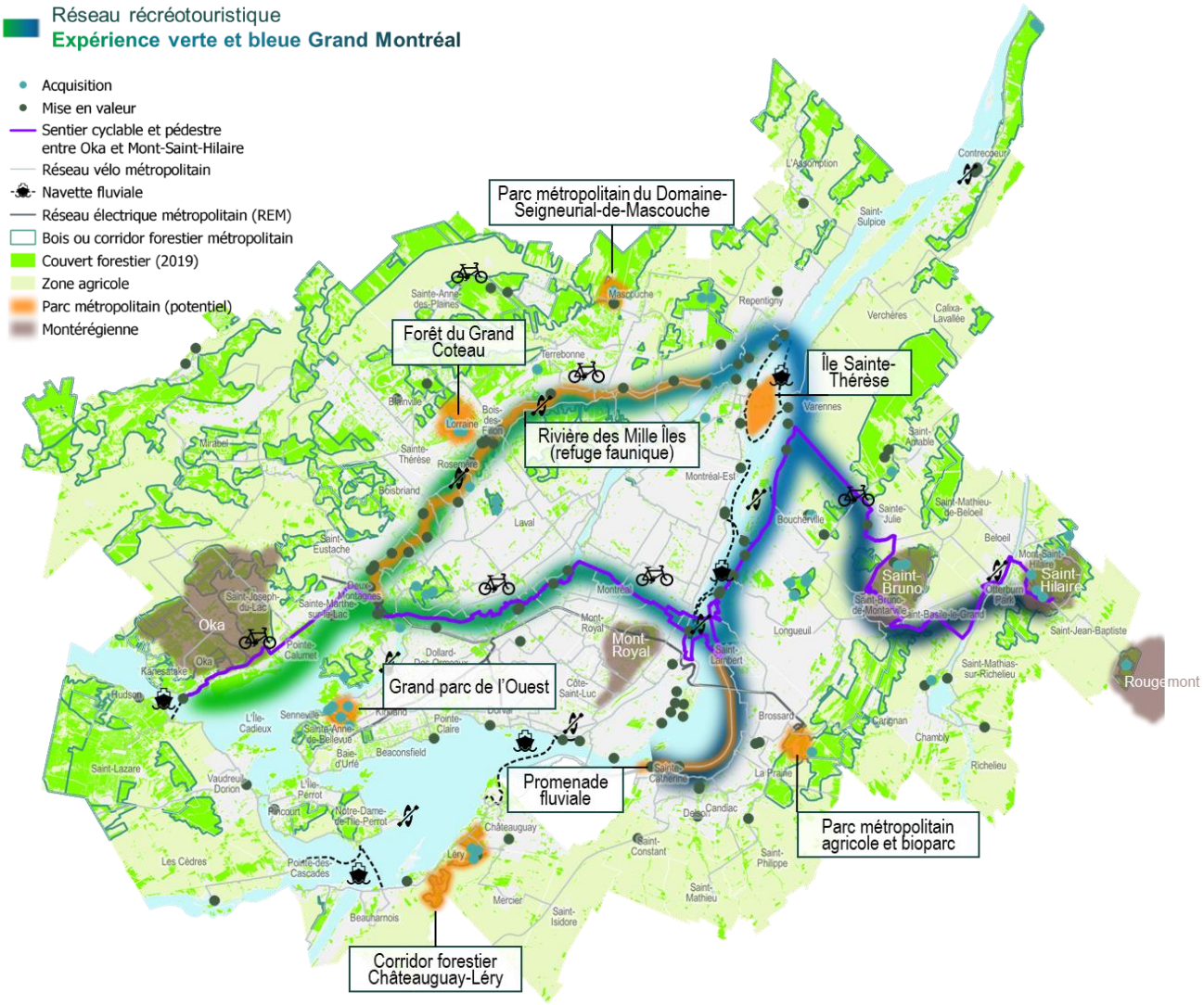
Une partie significative du territoire de la CMM est déjà protégée en totalité ou partiellement. Ainsi, 10,1 % du territoire de la CMM est inscrit au Registre des aires naturelles du gouvernement du Québec et bénéficie donc d'une protection à perpétuité pour sa partie terrestre. Le PMAD prévoit par ailleurs une protection contre l'abattage des arbres dans les bois et corridors forestiers métropolitains, ce qui porte à près de 20 % la part du territoire faisant l'objet d'une certaine forme de protection.

En outre, les municipalités et la CMM protègent perpétuellement d'autres territoires qui ne sont pas inscrits au Registre des aires naturelles du gouvernement du Québec. Par exemple, la CMM a acquis la Forêt domaniale de Mascouche, un bois de plus de 200 hectares qui est entièrement protégé, et ce, à perpétuité. Cette forêt sera inscrite au Répertoire pour la comptabiliser dans les efforts de protection, comme beaucoup d'autres initiatives municipales, afin de les recenser et indiquer la contribution des municipalités à la protection des milieux naturels.

La collaboration conjointe du gouvernement du Québec et de la CMM concernant la protection des milieux naturels à l'échelle métropolitaine doit être renforcée à l'image de l'approche qui a été privilégiée pour l'acquisition de la Forêt domaniale à Mascouche. Une formule suivant ce principe bipartite permettrait des interventions rapides et ciblées, lorsque les circonstances le requièrent, par exemple dans des projets de grande envergure ou sur le territoire de petites municipalités. La mise en place de parcs métropolitains et de corridors écologiques pour relier les espaces naturels métropolitains d'envergure profiterait particulièrement d'un effort concerté de nos deux institutions dans le cadre du programme sur la Trame verte et bleue.

La pandémie et les bouleversements climatiques ont mis encore plus en lumière l'importance de protéger les milieux naturels et d'en assurer l'accès à la population. En effet, au cours des derniers mois, les attentes de la population à cet égard se sont faites encore plus fortes. Les élus municipaux ont entendu ce message et ont pris des engagements ambitieux lors de la dernière campagne électorale. Ce faisant, les attentes à l'égard de la Communauté pour protéger les bois et corridors forestiers et les transformer en parcs métropolitains se sont considérablement accentuées dans les derniers mois. Des partenaires pressent la Communauté de les aider pour des acquisitions et des projets de mise en valeur, notamment dans le corridor Châteauguay-Léry, à l'île Sainte-Thérèse, dans le parc métropolitain agricole de Brossard et dans la forêt du Grand Coteau. La Communauté souhaite appuyer la volonté locale qui coïncide avec les objectifs métropolitains, d'autant plus que dans plusieurs secteurs, certains milieux naturels, comme l'habitat essentiel de la rainette faux-grillon, et les milieux humides continuent de subir une forte pression face au développement.

Carte 1. Mise en œuvre de la Trame verte et bleue



Une enveloppe spéciale doit être réservée pour répondre cette volonté d'accélérer et de concrétiser la protection de grands espaces naturels dans la CMM. Ainsi, une enveloppe financière de 100 M$ permettrait d'amorcer dès maintenant cette nouvelle phase de la Trame verte et bleue pour constituer un réseau de parcs métropolitains qui augmenterait l'accès de la population aux milieux naturels de proximité.

La mise en place de parcs métropolitains et de corridors écologiques pour relier les espaces naturels métropolitains d'envergure profiterait particulièrement d'un effort concerté. Les parcs métropolitains bonifieraient et faciliteraient l'accès à la beauté et aux bienfaits de la nature, en plus de préserver la biodiversité. D'ailleurs, le *Rapport sur l'état de situation de huit espèces en situation précaire sur le territoire du Grand Montréal* d'Environnement et Changement climatique Canada, élaboré en collaboration avec le gouvernement Québec et la CMM démontre l'urgence d'agir afin de protéger les écosystèmes présents dans la région métropolitaine de Montréal.

La Communauté demande au gouvernement du Québec de :

- consacrer 100 M$ sur cinq ans à la création d'un réseau de Parcs métropolitains, par l'acquisition de milieux naturels.

Des outils complémentaires sont également nécessaires pour faciliter la protection et la mise en valeur des milieux naturels. Le balisage de l'indemnisation à verser aux propriétaires de terrains expropriés qui abritent des milieux naturels d'intérêt, notamment ceux qui sont reconnus comme écosystème forestier exceptionnel par le gouvernement du Québec, et qui font l'objet d'une réglementation d'urbanisme ne favorisant pas le développement, devrait être inscrit rapidement à la loi.

La CMM demande ainsi de :

- modifier la loi pour que l'acquisition de milieux naturels par expropriation puisse se faire sur la base de la juste valeur marchande sans indemnisation pour de futurs projets de développement théoriques.

Assurer une gestion efficace des zones à risque d'inondation

La Communauté assume par ailleurs un leadership important en matière de gestion des risques d'inondation. Elle participe activement à la mise en œuvre du Plan de protection du territoire face aux inondations (PPTFI) du gouvernement du Québec. Ce plan vise à mieux protéger nos communautés et à accroître leur résilience. La Communauté est investie dans la poursuite des objectifs gouvernementaux, particulièrement ceux reliés aux trois axes suivants : cartographier, régir et encadrer ainsi que planifier et intervenir.

La Communauté est à pied d'œuvre pour donner accès à des outils à jour permettant de mieux gérer le risque en zone inondable et accroître la protection des personnes et des biens. Mandatée par le gouvernement du Québec, ses travaux portent notamment sur l'actualisation de la cartographie des zones inondables selon une méthodologie harmonisée à l'échelle de son territoire et reposant sur des technologies de très haute précision (LiDAR drone haute densité).

La cartographie de l'ensemble des cours d'eau métropolitains sera complétée à l'hiver 2022 et celle de six cours d'eau locaux le sera d'ici la fin de l'année. La Communauté entend demeurer un joueur clé de la gestion du risque d'inondation. Rapidement, plusieurs travaux doivent permettre l'entrée en vigueur du nouveau cadre de gestion basé sur le risque dont le gouvernement prévoit le dépôt pour juin 2022. Dans le contexte des nouvelles responsabilités du ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques en matière de délimitation des zones inondables, la Communauté demandera que lui soit déléguée cette responsabilité pour le territoire métropolitain.

La Communauté s'implique dans plus d'une douzaine de comités mis en place par les ministères responsables, notamment le comité consultatif dédié à l'élaboration de la réglementation et les comités municipaux des quatre bureaux de projet présents sur son territoire.

L'expertise métropolitaine joue un actif clé auprès des municipalités et des MRC du territoire, MRC qui doivent composer avec les inondations. Plusieurs d'entre elles planifient la mise en place d'infrastructures permettant d'accroître la résilience du territoire et la protection de leur population et, pour ce faire, sollicitent l'appui de la Communauté pour évaluer le risque sur leur territoire et définir les solutions à réaliser. Cet appui est d'autant plus recherché dans le cadre des appels à projets du Programme de résilience et d'adaptation face aux inondations (PRAFI).

Plusieurs projets sont prévus par les municipalités du Grand Montréal, tels qu'illustrés dans le tableau suivant. La Communauté collabore déjà à plusieurs d'entre eux.

Tableau 2. Projets menés par les MRC et municipalités

SECTEURS	PROJETS
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 de 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
Laval	– Projets de résilience aux inondations et d'adaptation aux changements climatiques
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

La Communauté demande au gouvernement du Québec de :

- confirmer la délégation à la Communauté de la responsabilité de cartographier les zones inondables du territoire métropolitain et lui octroyer une aide financière de 3 M$ visant à étendre ses travaux de cartographie aux cours d'eau locaux du Grand Montréal;
- accorder 9,6 M$ à la Communauté pour réaliser les travaux de caractérisation du risque pour appuyer ses municipalités et les bureaux de projet du MAMH dans le cadre des mesures du Plan de protection du territoire face aux inondations du gouvernement du Québec.

DES TERRES AGRICOLES MÉTROPOLITAINES MISES EN VALEUR

Les terres agricoles du Grand Montréal forment une composante essentielle de l'écosystème métropolitain. En plus de sa fonction nourricière, l'agriculture procure des avantages économiques, sociaux et environnementaux qui doivent être reconnus et valorisés. Globalement, le territoire est caractérisé par la présence de 2 203 km^2 de terres agricoles protégées qui occupent 58 % de sa superficie terrestre. Ces sols comptent parmi les meilleures terres agricoles du Québec et participent à la production de denrées alimentaires abordables, de qualité et locales. Leur proximité avec les zones les plus fortement urbanisées et densément peuplées du Québec forme un avantage stratégique pour développer l'autonomie alimentaire de la région.

C'est d'ailleurs sur la base de motivations reliées à la protection de la zone agricole que la Communauté, en partenariat avec le gouvernement du Québec, a mis sur pied le Programme de compensation aux municipalités rurales pour la protection du territoire agricole (Programme) doté d'une enveloppe de 20 M$ sur quatre ans. Le Programme accorde une compensation modulée aux 19 municipalités rurales de la Communauté comptant une forte proportion de terres agricoles : les terres agricoles de ces municipalités représentent plus de 90 % de la superficie terrestre totale de l'ensemble de leurs territoires terrestres.

Le Programme constitue un outil de financement complémentaire qui permet aux municipalités rurales d'investir dans des projets structurants sans augmentation de l'effort fiscal et sans élargissement de l'assiette foncière. Cet outil permet d'apaiser la pression sur des sols à fort potentiel agricole.

La Communauté demande au gouvernement du Québec de :

- renouveler sa participation financière au Programme de compensation aux municipalités rurales pour la protection du territoire agricole et, cette fois, d'inscrire cette participation sur cinq ans accordant ainsi 12,5 M$ pour les années 2023 à 2027 afin de soutenir les municipalités rurales de la CMM dans leur rôle de gardienne du territoire agricole et ainsi favoriser l'autonomie alimentaire du Québec.

Par ailleurs, la CMM, à l'instar de la Table métropolitaine des municipalités rurales, s'inquiète de voir des usages non agricoles s'implanter en zone verte, sans autorisation préalable de la Commission de protection du territoire agricole (CPTAQ). Les municipalités rurales du Grand Montréal sont particulièrement touchées par ce phénomène puisqu'elles sont situées à proximité de bassins de consommateurs importants et subissent des pressions constantes pour le développement d'activités urbaines. Des municipalités rurales de la CMM signalent entre autres des coupes à blanc et l'introduction de nouvelles entreprises parmi les activités irrégulières.

En raison d'interventions gouvernementales trop faibles ou sporadiques, les municipalités doivent parfois assumer elles-mêmes les inspections et les contrôles. Cette lacune en matière de suivi nuit à la protection du territoire agricole en plus d'avoir un impact financier important pour les municipalités, surtout lorsque ces dossiers deviennent judiciarisés. Au terme de discussions avec la CPTAQ, il en ressort que les effectifs réduits dédiés à l'inspection sont la source du problème : seulement neuf inspecteurs sont comptés dans tout le Québec.

La Communauté demande au gouvernement du Québec de :

- donner les ressources nécessaires à la CPTAQ pour qu'elle puisse accroître le contrôle qu'elle exerce en matière d'usages non agricoles dérogatoires et qu'elle soit en mesure de renforcer sa collaboration avec les municipalités rurales du Grand Montréal quant au suivi de ces dossiers.

POUR EN SAVOIR PLUS SUR LA COMMUNAUTÉ…

- Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD)
- Le Suivi du PMAD, édition 2021
- Le mémoire de la CMM sur le document de consultation « Vers une stratégie nationale d'urbanisme et d'aménagement des territoires »
- Le Plan métropolitain de développement économique (PMDE)
- Les capsules « En route vers le Plan métropolitain de développement économique, 2022-2031 »
- Le Plan métropolitain de gestion des matières résiduelles (PMGMR)
- La Déclaration métropolitaine pour l'abordabilité du logement : un toit pour tous au sein de milieux de vie complets dans la CMM
- Le Plan d'action métropolitain pour le logement social et abordable (PAMLSA)
- Le Plan d'action métropolitain de mise en valeur du territoire et des activités agricoles
- Le Plan métropolitain de développement agricole
- Le Plan directeur du Réseau vélo métropolitain
- Le Plan d'action métropolitain pour le Grand Montréal bleu et vert (Plan Archipel)
- La Stratégie métropolitaine de lutte contre l'agrile du frêne 2014-2024
- La Stratégie de mise en valeur des espaces industriels

Communauté métropolitaine
de Montréal

1002, rue Sherbrooke Ouest, bureau 2400
Montréal (Québec) H3A 3L6
Téléphone : 514 350-2550
Télécopieur : 514 350-2599
Site Web : www.cmm.qc.ca
Courriel : info@cmm.qc.ca

@cmm_info
/CommunauteMetropolitaineDeMontreal