



MÉMOIRE
PRÉBUDGÉTAIRE
2024-2025

PRÉSENTÉ AU
GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

COLLABORER POUR UN AMÉNAGEMENT DURABLE DU TERRITOIRE
JANVIER 2024



Communauté
métropolitaine
de Montréal

COLLABORER POUR UN AMÉNAGEMENT DURABLE DU TERRITOIRE

Synthèse des demandes dans le cadre du mémoire prébudgétaire 2024-2025



TRANSPORT COLLECTIF

- **Accorder** une aide additionnelle à l'ARTM pour combler le déficit anticipé estimé à 500 M\$ en 2025;
- **Octroyer** à l'ARTM une compensation, estimée à 393 M\$, pour le manque à gagner découlant du report, par la SAAQ, de la perception de la taxe sur l'immatriculation pour la période de juillet 2020 à décembre 2023;
- **Poursuivre** les discussions afin de convenir d'un cadre financier permettant le développement du transport collectif pour les années 2025 à 2029 de manière à soutenir le développement de milieux de vie durables et de réduire la dépendance à l'automobile et ceci afin que les sommes additionnelles soient prévues dans le cadre du budget 2024-2025.



HABITATION

- **Financer** au moins 3 000 unités de logements sociaux et communautaires par année, pendant dix ans;
- **Financer** suffisamment les unités AccèsLogis programmées et non réalisées;
- **Réserver** 1 G\$ pour rénover ou réhabiliter les HLM;
- **Rehausser** de 15 M\$ le financement aux interventions de soutien communautaire.



TERRITOIRE AGRICOLE

- **Renouveler** la participation financière du gouvernement au Programme de compensation aux municipalités rurales pour la protection du territoire agricole pour dix ans, accordant ainsi 25 M\$ pour les années 2025 à 2034;
- **Accorder** les ressources nécessaires à la CPTAQ pour qu'elle puisse accroître le contrôle qu'elle exerce en matière d'usages non agricoles dérogoratoires et qu'elle soit en mesure de renforcer sa collaboration avec les municipalités rurales du Grand Montréal quant au suivi de ces dossiers.



AMÉNAGEMENT

- **Mettre en place** rapidement un groupe de travail pour faire le point sur les investissements en infrastructures scolaires qui sont prévus au cours des dix prochaines années, faire un inventaire des terrains disponibles pour leur construction et élaborer des lignes directrices pour leur localisation.



ENVIRONNEMENT

- **Accorder** 100 M\$ pour la mise sur pied par la CMM d'un programme d'acquisition et de mise en valeur des espaces présentant un potentiel de conversion en espace vert ou en milieu naturel.

TABLE DES MATIÈRES

SYNTHÈSE DES DEMANDES.....	2
LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL.....	4
METTRE EN ŒUVRE LA POLITIQUE QUÉBÉCOISE DE MOBILITÉ DURABLE SUR LE TERRITOIRE MÉTROPOLITAIN.....	6
Un soutien financier gouvernemental essentiel au transport collectif.....	6
Des nouvelles sources de revenus hors du champ foncier.....	8
ACCÉLÉRER LA CONSTRUCTION DE LOGEMENTS SOCIAUX ET ABORDABLES.....	9
METTRE EN ŒUVRE LA POLITIQUE NATIONALE D'ARCHITECTURE ET D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE DANS LE GRAND MONTRÉAL.....	12
Des milieux de vie durables.....	12
Assurer la cohérence et l'exemplarité des interventions gouvernementales.....	13
METTRE EN ŒUVRE LE PLAN NATURE 2030 SUR LE TERRITOIRE MÉTROPOLITAIN..	15
Restaurer en espace vert ou en milieu naturel les terrains en ayant le potentiel....	16
ASSURER LA MISE EN VALEUR DU TERRITOIRE ET DES ACTIVITÉS AGRICOLES AINSI QUE DES COLLECTIVITÉS RURALES DANS LE GRAND MONTRÉAL.....	18
Une gestion du territoire agricole cohérente avec la politique nationale en aménagement du territoire.....	18
Renouveler l'aide financière au programme de compensation aux municipalités rurales pour la protection du territoire agricole.....	19
Donner les moyens à la CPTAQ d'assurer l'intégrité de la zone agricole.....	21

LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

Créée en 2001, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) est un organisme de planification, de coordination et de financement qui regroupe 82 municipalités où habitent 4,1 millions de personnes réparties sur un territoire de plus de 4 374 km².

La CMM possède la compétence prévue par la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* pour maintenir en vigueur, en tout temps, un plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD). Elle possède également des compétences en matière de développement économique, de développement artistique ou culturel, d'habitation, de transport en commun, de planification de la gestion des matières résiduelles, d'assainissement de l'atmosphère, d'assainissement des eaux ainsi que de services et d'activités à caractère métropolitain.

Le conseil de la CMM est constitué de 28 élus municipaux représentant cinq secteurs : la Ville de Laval, l'agglomération de Longueuil (cinq municipalités), l'agglomération de Montréal (16 municipalités), la couronne Sud (40 municipalités) et la couronne Nord (20 municipalités). La présidence du conseil et du comité exécutif de la CMM est occupée par la mairesse de la Ville de Montréal, Mme Valérie Plante. La vice-présidence du conseil est occupée par le maire de Laval, M. Stéphane Boyer. La vice-présidence du comité exécutif est occupée par la mairesse de Longueuil, Mme Catherine Fournier.

Pour affronter les défis du XXI^e siècle, en particulier ceux de la transition écologique et de la lutte aux changements climatiques, la CMM a adopté différents outils d'aménagement, dont le PMAD qui est la pièce maîtresse. Ce plan, qui est le résultat d'une étroite collaboration entre les élus municipaux, la société civile et le gouvernement du Québec, vise la création de quartiers durables axés sur le transport collectif, la protection des terres agricoles ainsi que la préservation des milieux naturels.

Le gouvernement du Québec et la CMM collaborent déjà dans de nombreux dossiers. Cette collaboration favorise l'atteinte d'objectifs communs et permet d'améliorer la qualité de vie de la population. Dans le cadre des consultations prébudgétaires 2024-2025, la CMM demande au gouvernement du Québec de continuer de l'appuyer dans ses objectifs et dans les programmes métropolitains dont elle s'est dotée.

Principaux objectifs poursuivis par la Communauté métropolitaine de Montréal

AMÉNAGEMENT Concentrer 60% de la croissance des ménages dans les aires TOD d'ici 2031	HABITATION Pérenniser et accélérer le développement du parc de logements sociaux et communautaires à l'échelle métropolitaine
TRANSPORT EN COMMUN Hausser à 35 % la part modale du transport en commun en période de pointe du matin d'ici 2031	TRANSPORT ACTIF Faire passer la part modale du vélo de 1,8 % en 2011 à 3,8 % en 2031
MILIEUX NATURELS Protéger 17 % du territoire du Grand Montréal et tendre vers le seuil minimal admis de couvert forestier assurant la protection de la biodiversité (30%)	TERRES AGRICOLES Augmenter de 6 % la superficie globale des terres cultivées à l'échelle métropolitaine

METTRE EN ŒUVRE LA POLITIQUE QUÉBÉCOISE DE MOBILITÉ DURABLE SUR LE TERRITOIRE MÉTROPOLITAIN

« En 2030, le Québec est un leader nord-américain de la mobilité durable et intégrée du 21^e siècle. Sur un territoire aménagé dans une perspective de mobilité durable, il dispose d'un écosystème des transports performant, sécuritaire, connecté et sobre en carbone, qui contribue à la prospérité du Québec et répond aux besoins des citoyens et des entreprises ».

Vision de la Politique de mobilité durable – 2030 du gouvernement du Québec

UN SOUTIEN FINANCIER GOUVERNEMENTAL ESSENTIEL AU TRANSPORT COLLECTIF MÉTROPOLITAIN

L'inflation, même si elle diminue depuis les derniers mois, et la pandémie de la COVID-19, qui a engendré de nouvelles habitudes de déplacements, ont entraîné une pression énorme sur l'équilibre financier des services de transport collectif métropolitain. L'achalandage du réseau métropolitain n'a toujours pas atteint celui observé en période pré-pandémique et la « nouvelle normale » se situerait autour de 75 % du niveau d'achalandage antérieur.

Dans ce contexte difficile, la stabilité et la pérennité du financement du transport collectif métropolitain ne sont évidemment toujours pas assurées.

En 2024, les dépenses pour le transport collectif métropolitain seront de plus de 3 G\$. Le financement est assuré par les usagers ($\approx 29\%$), les municipalités ($\approx 38\%$), le gouvernement du Québec ($\approx 23\%$) et les automobilistes ($\approx 9\%$). En 2028, les dépenses devraient s'établir à près de 3,7 G\$. Selon les calculs du MTMD, le déficit cumulé sera alors de près de 2 G\$ (en excluant 2024).

Les discussions sur le prochain cadre financier doivent porter autant sur la façon de financer le déficit anticipé que sur le partage global du financement entre les partenaires, en ayant comme objectif de trouver de nouvelles sources de financement hors du champ foncier.

Depuis mai 2023, les municipalités demandaient que des discussions se tiennent pour régler le cadre financier pour les années 2024-2028. Ce n'est que le 13 octobre 2023 que le gouvernement du Québec a soumis sa première proposition de cadre financier. À partir de cette date, le gouvernement et l'ARTM ont tenu des discussions qui ont rapidement priorisé le financement du budget 2024 de l'ARTM et, en particulier, la façon dont le déficit résiduel anticipé, estimé à 340 M\$, pourrait être absorbé.

Au cours de ces discussions, les 82 mairesses et maires de la CMM ont transmis au premier ministre du Québec, M. François Legault, une correspondance dans laquelle ils lui faisaient part de leurs demandes, soit de :

- réserver les revenus de la taxe sur l'immatriculation des véhicules (TIV), qui a été votée par le conseil de la CMM, au développement des services;
- verser une aide financière correspondant à 75 % du déficit résiduel pour l'année 2024.

Cette correspondance est restée sans réponse. Le gouvernement a finalement imposé sa solution. Une aide ponctuelle de 218 M\$ a été accordée pour éponger une partie du déficit résiduel de 2024. Les revenus de la taxe sur l'immatriculation de 59 \$ par véhicule de promenade (qui est perçue sur le territoire de l'ARTM depuis le 1^{er} janvier 2024), estimés à 121,7 M\$, seront quant à eux utilisés pour financer une partie des dépenses et réduire le déficit. Cette formule va à l'encontre de ce que souhaitent les municipalités qui voulaient conserver ces revenus pour assurer le développement des services sur leur territoire. L'ARTM a dû pour sa part éponger le reste du déficit résiduel de 121,6 M\$, auquel s'ajoutent diverses dépenses qui portent la somme totale supplémentaire à assumer par l'ARTM en 2024 à 203,5 M\$.

Le financement 2024 aura finalement été bouclé grâce à l'augmentation de 7 % de la quote-part des municipalités à l'ARTM, au recours ponctuel à des réserves financières et à l'optimisation des dépenses d'exploitation des OPTC. Cette approche, qui a demandé un effort considérable de la part de l'ARTM, des OPTC et des municipalités, ne sera plus possible en 2025. Les discussions doivent donc se poursuivre rapidement pour trouver des solutions pérennes au cadre financier pour les prochaines années. Pour les années 2025 à 2028, un déficit cumulé de 1,8 G\$ est prévu (en maintenant les services et en incluant une optimisation financière qui atteindra 155 M\$ annuellement en 2028). Le déficit anticipé pour 2025 est estimé à 500 M\$.

Une augmentation des revenus de l'ARTM est indispensable, ne serait-ce que pour assurer le maintien de l'offre de services. Les dépenses supplémentaires qui seront engendrées par l'entrée en service graduelle du SRB Pie-IX et des autres phases du REM et toute nouvelle offre de service implantée à moyen terme ne sont pas incluses dans l'estimation du manque à gagner et exigeront aussi de lever des revenus supplémentaires aux montants mentionnés ci-dessus.

Un financement insuffisant du transport collectif métropolitain nous éloignerait des objectifs de la Politique de mobilité durable, notamment en ce qui concerne la réduction des émissions de GES, l'aménagement du territoire et le développement du transport collectif.

Le gouvernement s'est engagé à mettre en place une table de travail réunissant l'ARTM, le ministère des Transports et de la Mobilité durable et la CMM pour identifier rapidement des sources de financement pérennes et prévisibles pour la période 2025-2029 qui assureront la performance du transport collectif. La CMM demande de réunir cette table le plus tôt possible et souhaite que le gouvernement puisse rapidement faire part de propositions concrètes, notamment en ce qui concerne l'identification de nouvelles sources de financement, hors du champ foncier.

DES NOUVELLES SOURCES DE REVENUS HORS DU CHAMP FONCIER

Le cadre financier du transport collectif métropolitain repose sur les recettes provenant des usagers, des contributions municipales, des contributions gouvernementales et, dans une bien moindre mesure, de la contribution des automobilistes. Pour optimiser le cadre financier métropolitain et assurer 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 hors du champ foncier.

En novembre 2021, le gouvernement du Québec a rendu public le document synthèse du Chantier sur le financement de la mobilité durable. L'objectif de ce chantier était de proposer des outils de financement afin de répondre à la diminution prévisible des revenus issus de la taxe sur les carburants en raison de l'électrification des transports. Cette synthèse présente un premier tri parmi les outils envisageables pour faire face à la diminution des revenus tirés de la taxe sur les carburants.

Plusieurs sources potentielles de financement, incluant des mesures d'écofiscalité, qui paraissent les plus appropriées pour répondre au défi que représente le financement des services et des infrastructures de mobilité au Québec y sont analysées. Le document identifie la contribution kilométrique comme une des deux sources de financement qui permettrait de remplacer, à coût nul pour le citoyen, la taxe sur les carburants dans le contexte de l'électrification des transports. Le document souligne aussi que plusieurs intervenants provenant des milieux urbanisés ont exprimé leur intérêt pour la contribution kilométrique, qui est une source pérenne et qui répond au principe d'utilisateur-payeur.

La contribution kilométrique est une mesure d'écofiscalité envisageable à moyen et long terme. Elle nécessite de développer les meilleurs outils technologiques, de procéder à des modifications législatives et d'instaurer des structures de gouvernance appropriées. Sa mise en œuvre pourrait s'échelonner sur une décennie. Après des investissements de départ importants, elle pourrait être modulée pour générer les revenus nécessaires pour assurer le financement à la mobilité durable.

Lors de la publication de ce rapport, le gouvernement annonçait qu'il entamait immédiatement la prochaine étape, soit l'analyse et l'anticipation de l'effet ainsi que des répercussions potentielles de ces outils sur les citoyens, les entreprises, les municipalités et les partenaires. Ces analyses devaient s'échelonner jusqu'en 2023. Elles n'ont toujours pas été rendues publiques.

Pour régler le plus rapidement possible le cadre financier du transport collectif métropolitain pour les années 2025-2029, la CMM demande au gouvernement du Québec :

- D'accorder une aide additionnelle à l'ARTM pour combler le déficit anticipé estimé à 500 M\$ en 2025.
- D'octroyer à l'ARTM une compensation, estimée à 393 M\$, pour le manque à gagner découlant du report, par la SAAQ, de la perception de la taxe sur l'immatriculation pour la période de juillet 2020 à décembre 2023.
- De poursuivre les discussions afin de convenir d'un cadre financier permettant le développement du transport collectif pour les années 2025 à 2029 de manière à soutenir le développement de milieux de vie durables et de réduire la dépendance à l'automobile et ceci afin que les sommes additionnelles soient prévues dans le cadre du budget 2024-2025.

ACCÉLERER LA CONSTRUCTION DE LOGEMENTS SOCIAUX ET ABORDABLES

« AYANT POUR OBJECTIF D'AGIR CONJOINTEMENT ET PROMPTEMENT EN CETTE MATIÈRE, ET PLUS PARTICULIÈREMENT DANS UN CONTEXTE CARACTÉRISÉ PAR UNE DIFFICULTÉ D'ACCÈS AU LOGEMENT, LE GOUVERNEMENT DU QUÉBEC S'ENGAGE À :

- *Encourager et soutenir le développement d'une offre de logements de qualité, en particulier celle de logements sociaux et abordables, notamment en optimisant les programmes en matière d'habitation et en contribuant au financement adéquat des projets d'habitation présents et futurs;*
- *Favoriser la planification conjointe des actions en matière de création de logements sociaux et abordables, notamment en matière d'itinérance ».*

Déclaration de réciprocité concernant le nouveau partenariat entre le gouvernement du Québec et les gouvernements de proximité

La pénurie de logements et la crise de l'abordabilité, qui touchent tout le Québec, frappent de façon très marquée la population du Grand Montréal. Elles ont un impact important sur la santé et la qualité de vie de trop nombreux ménages, particulièrement ceux à revenu faible ou modeste ainsi que les groupes sociaux plus

vulnérables. Elles entraînent, par ailleurs, des répercussions sur le dynamisme économique et la compétitivité de la région.

Le Grand Montréal concentre 60 % des ménages locataires du Québec qui éprouvent des besoins impérieux en logement¹. Les logements sociaux et communautaires sont en nombre nettement insuffisant pour répondre à la demande : 220 000 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 retrouvent à la rue, dans une situation de précarité extrême. La Société canadienne d'hypothèque et de logement estime qu'il faudrait construire environ 860 000 logements au Québec, en plus des logements qui doivent déjà être construits d'ici 2030, pour rétablir l'équilibre entre l'offre et la demande et améliorer l'abordabilité. On peut estimer qu'au moins la moitié de ce nombre devrait être construit dans le Grand Montréal.

Face à l'urgence d'agir pour résorber cette crise, la CMM a adopté, en 2022, une Politique métropolitaine d'habitation (PMH). La CMM y lance un appel à l'action et à la collaboration pour assurer la création d'un Grand Montréal inclusif, attractif et résilient.

Dans la foulée de l'adoption de cette Politique, la CMM entend mettre en place, en 2024, un programme d'accompagnement offrant différents services aux municipalités qui souhaitent se doter d'outils pour favoriser l'abordabilité de l'habitation sur leur territoire. La CMM continuera aussi d'être présente en ce qui a trait au financement des programmes gouvernementaux, alors qu'elle a versé plus de 830 M\$ 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. Les projets du Programme d'habitation abordable Québec (PHAQ), créé en 2022, des ententes avec les fonds fiscalisés (Fonds de solidarité des travailleurs du Québec et Fédération des caisses Desjardins du Québec) et du Programme de rénovation des HLM s'y ajouteront dorénavant.

Le gouvernement du Québec tient un rôle névralgique en habitation et doit être au rendez-vous pour contribuer à préserver et accroître le parc de logements sociaux et communautaires.

La CMM tient à souligner les récentes annonces du gouvernement du Québec afin de soutenir de nouveaux projets de logements sociaux et abordables. Lors de la mise à jour économique de novembre 2023, des investissements de 1,8 G\$ ont été confirmés afin de réaliser 8 000 nouvelles unités de logements abordables d'ici 2028. La réalisation de ces unités pourra se faire dans le cadre du PHAQ et des partenariats avec les fonds fiscalisés.

¹ Selon la SCHL : « On dit d'un ménage qu'il éprouve des besoins impérieux en matière de logement si son habitation n'est pas conforme à au moins une des normes d'acceptabilité (qualité, taille ou abordabilité) et si le coût des logements acceptables sur le marché local correspond à 30 % ou plus de son revenu avant impôt ».

De nouvelles ententes particulières, notamment avec des sociétés acheteuses ou des développeurs à but non lucratif, pourraient également être convenues et bénéficier de ces investissements. Si de telles avenues méritent d'être explorées, la CMM réitère au gouvernement l'importance d'être impliquée en amont de nouvelles initiatives de financement afin d'assurer un déploiement efficace des projets dans le Grand Montréal.

Bien que les 8 000 unités annoncées représentent une contribution significative à l'offre de logements abordables, ces efforts demeurent modestes au regard des logements à construire d'ici 2030, en plus des unités prévues, pour rétablir l'équilibre du marché et diminuer la pression inflationniste sur le prix des logements. Le gouvernement doit donc poursuivre dans cette voie et planifier de tels investissements de façon à assurer une récurrence du financement et une plus grande prévisibilité pour l'ensemble des acteurs qui participent à la réalisation des nouvelles unités de logement.

Il importe aussi de rehausser significativement le financement pour réhabiliter et entretenir le parc de logements sociaux existant, alors que près de 18 000 logements HLM sont situés dans des immeubles en mauvais ou très mauvais état, tout en bonifiant les sommes allouées au soutien communautaire destiné aux résidents ayant des besoins particuliers.

Par ailleurs, plusieurs projets AccèsLogis déjà programmés peinent encore à se réaliser, malgré les fonds supplémentaires annoncés par le gouvernement ces dernières années (près de 1,1 G\$ en cinq ans) pour rattraper le déficit de financement qui s'était créé entre les coûts admissibles reconnus par le programme et les coûts réels de construction des projets. La hausse récente des coûts de construction et l'augmentation des taux d'intérêt expliquent notamment les difficultés persistantes à combler ce manque de financement. De nouveaux investissements sont donc nécessaires dès 2024 afin que ces projets débloquent enfin.

Afin d'appuyer la mise en œuvre de la Politique métropolitaine d'habitation, la CMM demande au gouvernement du Québec de :

- financer au moins 3 000 unités de logements sociaux et communautaires par année, pendant dix ans, dans le Grand Montréal;
- prévoir un financement suffisant pour livrer les unités AccèsLogis programmées et non réalisées;
- réserver 1 G\$ pour rénover et réhabiliter le parc HLM du Grand Montréal;
- rehausser à 15 M\$ le financement des interventions de soutien communautaire et individuel requises pour les ménages résidant dans des logements sociaux, communautaires ou abordables.

METTRE EN ŒUVRE LA POLITIQUE NATIONALE D'ARCHITECTURE ET D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE DANS LE GRAND MONTRÉAL

« En 2042, le territoire du Québec ainsi que son patrimoine architectural sont considérés comme une ressource précieuse et non renouvelable. Ils constituent une partie intégrante de l'identité nationale et un legs pour les générations futures. Le Québec est un leader en matière d'architecture et les Québécoises et les Québécois sont fiers d'habiter des milieux de vie complets, de qualité, conviviaux et inclusifs qui répondent de manière efficace et efficiente à leurs besoins.

Ces milieux de vie contribuent à la santé, à la sécurité, au bien-être et à l'épanouissement de toutes et de tous; ils favorisent la mobilité durable, l'économie d'énergie, sont résilients et concourent à la lutte contre les changements climatiques. Ils sont aménagés, construits et valorisés à travers tout le Québec, en milieu urbain comme en milieu rural ».

Vision de la Politique nationale d'architecture et d'aménagement du territoire

DES MILIEUX DE VIE DURABLES

Depuis l'adoption du premier Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), en 2012, la CMM travaille activement à l'aménagement de milieux de vie durables. Cela se traduit par le développement de quartiers qui offrent un éventail de services publics et de proximité, situés à proximité du transport collectif, qui favorisent le transport actif et qui sont situés dans le périmètre d'urbanisation. Ce faisant, la protection des milieux naturels et du territoire agricole est assurée.

Le premier PMAD ciblait trois objectifs principaux :

- Concentrer 60 % de la croissance des ménages dans les aires TOD d'ici 2031;
- Hausser à 35 % la part modale du transport en commun en période de pointe du matin d'ici 2031;
- Protéger 17 % du territoire du Grand Montréal et tendre vers le seuil minimal admis de couvert forestier assurant la protection de la biodiversité (30 %).

Le prochain PMAD, qui doit être adopté en 2025, et dont le premier projet a été adopté par le conseil en novembre 2023, renforcera ces objectifs.

Il visera notamment la mise en place de la « ville des 15 minutes » qui passera par le redéveloppement et la densification des espaces stratégiques de redéveloppement

(ESR) qui, en plus des aires TOD, recouvrent les terrains situés le long des principales voies routières ainsi que de grands espaces de stationnements, notamment ceux des centres commerciaux régionaux. Le développement du transport collectif, par l'entremise d'un cadre financier renouvelé et pérenne, sera toujours prévu pour permettre de diminuer la dépendance à l'auto solo. Il proposera, aussi, de protéger au moins 30 % du territoire de la CMM, comme le gouvernement s'est engagé à le faire pour le territoire québécois lors de la 15^e *Conférence des Parties à la Convention des Nations Unies sur la diversité biologique* (Entente Kunming-Montréal). La protection de l'entièreté du territoire agricole actuel sera quant à elle maintenue.

L'atteinte de ces objectifs nécessite l'appui du gouvernement du Québec. Cela passe, entre autres, par l'exemplarité de ses interventions sur le territoire de la CMM et par son appui à certaines initiatives, comme celle de la « ville des 15 minutes » et celle du monitoring de l'atteinte des objectifs d'aménagement métropolitain établis dans le PMAD.

ASSURER LA COHÉRENCE ET L'EXEMPLARITÉ DES INTERVENTIONS GOUVERNEMENTALES

La PNAAT prévoit des objectifs ambitieux en matière de qualité des milieux de vie, de protection et de mise en valeur des milieux naturels et du territoire agricole. Elle prévoit également d'optimiser les interventions de l'État afin qu'elles participent encore davantage à la qualité architecturale et à l'aménagement responsable des territoires.

Or, certaines interventions de l'État sur le territoire métropolitain ne semblent pas atteindre ces objectifs. Depuis l'adoption du PMAD, les seuls empiètements en territoire agricole sont survenus lors d'interventions de l'État : station terminale de l'Antenne Sud du REM à Brossard, hôpital de Vaudreuil-Dorion en plus de quelques écoles, dont une à Mirabel. D'autres projets actuellement en planification, en particulier d'écoles, visent toujours des terrains situés en zone agricole.

Ces projets se sont réalisés même si la CMM avait identifié d'autres terrains qui étaient situés dans le périmètre d'urbanisation, ce qui aurait permis d'éviter un empiètement en territoire agricole.

Bien que ces investissements publics aient été salués et répondaient à un besoin, leur localisation en territoire agricole va à l'encontre des objectifs du PMAD, de la PNAAT et du *Règlement sur les autres conditions et modalités applicables au régime de cession d'un immeuble par une municipalité locale à un centre de services scolaire en application de l'article 272.2 de la Loi sur l'instruction publique*². Même si cela est

² Le *Règlement sur les autres conditions et modalités applicables au régime de cession d'un immeuble par une municipalité locale à un centre de services scolaire en application de l'article 272.2 de la Loi sur l'instruction publique* prévoit notamment qu'un terrain acquis par un centre de service scolaires doit être situé à l'intérieur d'un périmètre d'urbanisation inscrit au schéma d'aménagement et de développement de la municipalité régionale de comté. Par ailleurs, notons que la récente *Déclaration de réciprocité concernant le nouveau partenariat entre le gouvernement du Québec et les gouvernements de proximité* prévoit que le gouvernement établira des lignes directrices qui seront transmises aux centres de service scolaire pour la sélection des terrains et des bâtiments dédiés aux infrastructures scolaires.

dans certains cas plus compliqué, ou peut parfois avoir un impact financier, l'État doit être cohérent et suivre les règles qu'il s'est données en matière d'aménagement du territoire. Il doit construire ses nouvelles infrastructures dans le périmètre métropolitain d'urbanisation et éviter de construire des infrastructures qui encouragent l'étalement urbain.

À court terme, le dossier des futures écoles qui seront construites dans le Grand Montréal est prioritaire et devrait faire l'objet de discussions immédiates entre le gouvernement, les centres de services scolaires, la CMM et les municipalités. Ces discussions permettraient notamment d'évaluer dans quelle mesure les espaces stratégiques de redéveloppement (ESR) identifiés dans le premier projet de PMAD révisé pourront accueillir de tels équipements publics près des milieux de vie de la population.

Afin de trouver une solution rapide à la localisation des nouvelles écoles sur le territoire métropolitain, la CMM demande :

- de mettre en place rapidement un groupe de travail pour faire le point sur les investissements en infrastructures scolaires qui sont prévus au cours des dix prochaines années, de faire un inventaire des terrains disponibles pour leur construction et élaborer des lignes directrices pour leur localisation.

L'obligation pour les municipalités de céder les terrains aux Centres de services scolaires

Depuis 2020, les municipalités doivent céder gratuitement un immeuble identifié par le gouvernement (terrain, bâtiment, etc.) aux centres de services scolaires (CSS) pour la construction ou l'agrandissement d'établissements scolaires. Ainsi, les municipalités doivent souvent acquérir l'immeuble à grands frais, soit en l'achetant ou en l'expropriant, habituellement à courte échéance.

Cela a des impacts financiers importants pour les municipalités. Montréal, Laval (qui prévoit devoir déboursier 178 M\$ au cours des dix prochaines années à cette fin) ainsi que les municipalités des couronnes Nord et Sud de la CMM sont particulièrement touchées. Pour certaines petites municipalités ayant un budget limité, la facture peut être difficile à absorber.

Pour faire cheminer ce dossier, un comité sur les relations entre les municipalités et les CSS a été mis en place par l'Union des municipalités du Québec. Le comité vise un changement législatif qui éliminerait l'obligation de donner gratuitement des terrains aux CSS et qui assurerait que le gouvernement du Québec assume l'ensemble des coûts liés à l'acquisition d'immeubles scolaires.

L'éducation est une responsabilité du gouvernement du Québec. Il doit assumer ses responsabilités.

METTRE EN ŒUVRE LE PLAN NATURE 2030 SUR LE TERRITOIRE MÉTROPOLITAIN

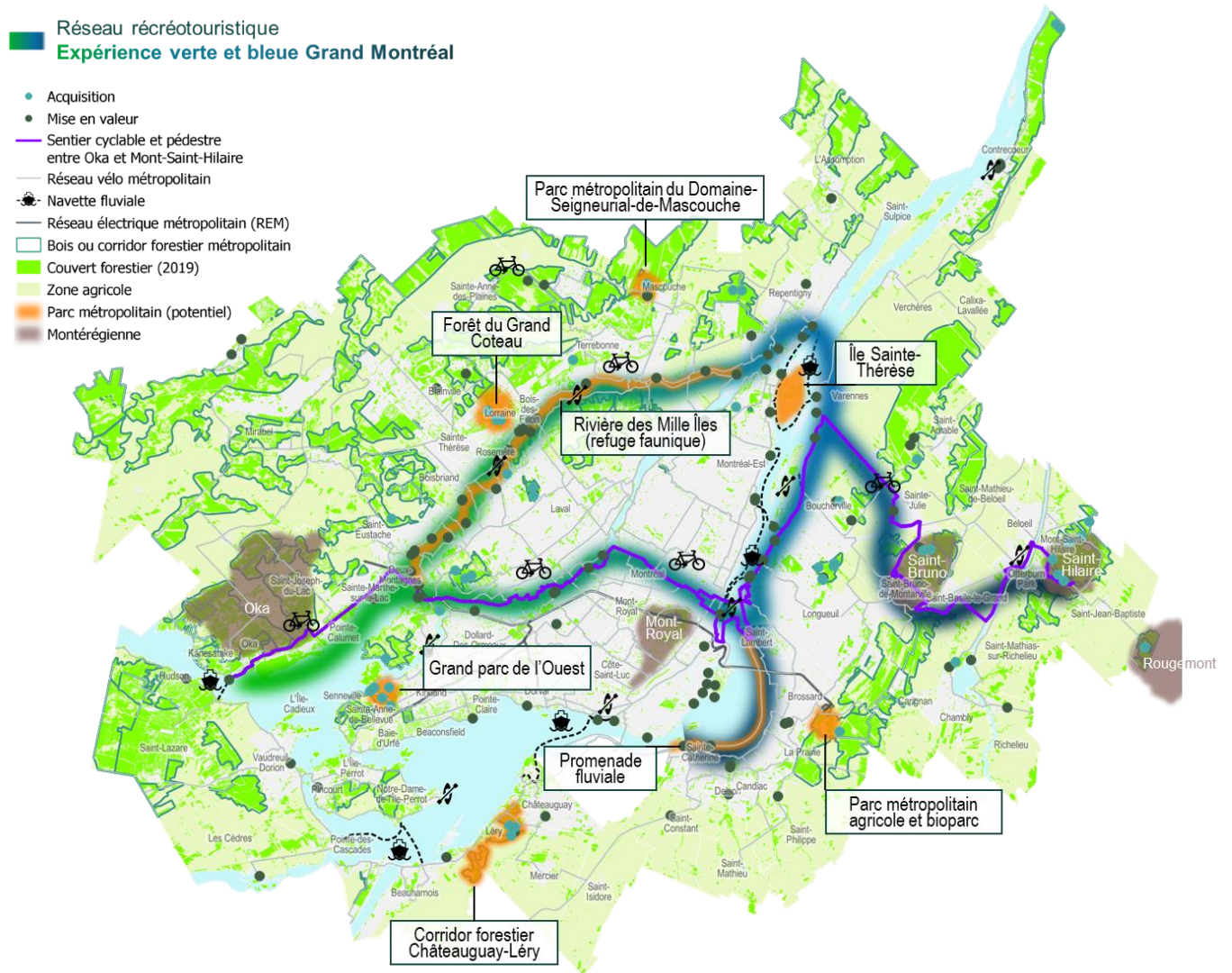
« Le Plan Nature 2030 aura comme objectifs l'atteinte des prochaines cibles mondiales, notamment la cible de conservation de 30 % du territoire québécois, par des mesures concrètes et ambitieuses pour préserver nos milieux naturels, soutenir les initiatives autochtones de conservation, ainsi que différentes actions visant à agir sur les menaces qui pèsent sur la biodiversité, en plus de favoriser un accès à la nature à l'ensemble des Québécoises et des Québécois ».

Objectif du Plan nature 2030 du gouvernement du Québec

La conservation, la mise en valeur des milieux naturels et la restauration pour recréer des milieux naturels sont essentielles au développement durable du Grand Montréal. Les écosystèmes du territoire procurent en effet d'immenses bénéfices notamment en termes d'habitat pour la biodiversité, de loisirs et de tourisme et de régulation du climat (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 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 km² comprenant la CMM (4 374 km²).

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

Carte - Mise en œuvre de la Trame verte et bleue



RESTAURER EN ESPACE VERT OU EN MILIEU NATUREL LES TERRAINS EN AYANT LE POTENTIEL

Le gouvernement du Québec et la CMM ont des objectifs ambitieux en matière de protection et de mise en valeur des espèces fauniques et floristiques ainsi que leurs habitats, les plans d'eau et la biodiversité. Tout semble indiquer que ces objectifs, en particulier celui de protéger 30 % du territoire d'ici 2030, ne pourront être atteints par la seule acquisition et conservation de milieux naturels d'intérêts. En effet, en milieu fortement urbanisé, comme dans la région métropolitaine de Montréal, l'augmentation de la quantité de milieux naturels doit aussi passer par la restauration écologique.

Dans ce contexte, les terrains qui présentent un potentiel de conversion en milieu naturel sont des opportunités de créer de nouveaux espaces écologiquement riches. Par exemple, les terrains de golf qui ont cessé leurs activités peuvent faire l'objet de conversion en espaces verts ou de végétalisation. Plusieurs municipalités ont d'ailleurs déjà commencé à planifier l'aménagement d'espaces de ce type, comme la Ville de Candiac, qui prévoit créer un immense parc nature comprenant une forêt, des prairies, des étangs ainsi qu'un sentier de plusieurs kilomètres sur l'un de ses anciens terrains de golf.

Il faut toutefois agir rapidement puisque plusieurs de ces espaces sont visés par des promoteurs immobiliers qui souhaitent les développer en projets résidentiels et commerciaux. Dans cette optique, la CMM a récemment adopté un règlement de contrôle intérimaire protégeant neuf terrains de golf qui présentent un potentiel de conversion en espace vert ou en milieu naturel, pour évaluer la meilleure approche pour y assurer un développement durable. Le règlement a reçu l'avis de conformité aux orientations gouvernementales en aménagement du territoire par la ministre des Affaires municipales, M^{me} Andrée Laforest, en juin dernier. Afin d'aider les municipalités à l'acquisition de certains de ces terrains, la CMM demande au gouvernement du Québec de lui octroyer une somme de 100 M\$ pour mettre sur pied un programme de financement.

La Communauté demande au gouvernement du Québec de :

- Accorder 100 M\$ pour la mise sur pied par la CMM d'un programme d'acquisition et de mise en valeur des espaces présentant un potentiel de conversion en espace vert ou en milieu naturel.

ASSURER LA MISE EN VALEUR DU TERRITOIRE ET DES ACTIVITÉS AGRICOLES AINSI QUE DES COLLECTIVITÉS RURALES DANS LE GRAND MONTRÉAL

« Le territoire agricole fait partie du patrimoine du Québec. Il s'agit d'une ressource limitée et non renouvelable lorsqu'altérée. Dans la province, seuls 2 % de la superficie totale du territoire sont cultivés. Les terres ont un caractère stratégique pour l'économie de plusieurs territoires, le dynamisme des collectivités rurales et l'autonomie alimentaire de la population.

Il existe plusieurs enjeux concernant le territoire agricole, dont la perte de superficies cultivées et l'accroissement de la valeur des terres. Cet accroissement rend l'accès aux terres plus difficile pour la relève agricole.

Le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation souhaite mettre en lumière l'ensemble de ces enjeux et réfléchir aux mesures à mettre en place pour y faire face. Les intervenants des secteurs agricole, municipal et environnemental et la population en général sont invités à se prononcer sur la base d'un portrait factuel du territoire et des activités agricoles.

Cette consultation s'inscrit dans l'action spécifique 5.1, « Consulter sur la protection et la mise en valeur du territoire agricole », du Plan de mise en œuvre 2023-2027 de la Politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire (Lien externe) du gouvernement du Québec ».

Objectif de la consultation nationale sur le territoire et les activités agricoles

UNE GESTION DU TERRITOIRE AGRICOLE COHÉRENTE AVEC LA POLITIQUE NATIONALE EN AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

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 km² 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.

Le PMAD prévoit la protection et la mise en valeur du territoire et des activités agricoles. La CMM a adopté plusieurs mesures afin d'atteindre ces objectifs. Depuis l'entrée en vigueur du PMAD, en 2012, aucun empiétement en territoire agricole n'a été accordé par la CMM.

La modernisation de la *Loi sur la protection du territoire agricole*, qui fait actuellement l'objet de consultations par le gouvernement du Québec, ne saurait être une occasion de modifier la zone agricole métropolitaine, d'autant plus que le périmètre d'urbanisation actuel permettra, globalement, d'accueillir la croissance démographique prévue d'ici 2041 dans le Grand Montréal.

RENOUVELER L'AIDE FINANCIÈRE AU PROGRAMME DE COMPENSATION AUX MUNICIPALITÉS RURALES POUR LA PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE

Soucieuse de renforcer la protection de son territoire agricole, la CMM a, en partenariat avec le gouvernement du Québec, mis sur pied le *Programme de compensation aux municipalités rurales pour la protection du territoire agricole* (Programme). D'abord doté d'une enveloppe de 20 M\$ (2019-2022), le Programme, dont la moitié du financement est assuré par le gouvernement du Québec, a été renouvelé jusqu'en décembre 2024 (10 M\$ supplémentaires). Il accorde une compensation modulée aux 19 municipalités rurales de la CMM de moins de 25 000 habitants comptant une forte proportion de terres agricoles (plus de 80 % de la superficie terrestre totale).

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 innovant a permis d'apaiser la pression sur les sols à fort potentiel agricole.

Les municipalités rurales ont utilisé la compensation pour réaliser plus d'une centaine de projets. Ces projets visaient l'amélioration de la qualité de vie des citoyens ou le renforcement de leur offre de services en matière de loisirs, de culture, d'activités communautaires, de patrimoine, d'environnement, d'espaces verts et de parcs.

Quelques municipalités ont utilisé la compensation comme effet de levier. Des municipalités ont ainsi réalisé des projets de traitement de l'eau, ce qui leur a permis ou leur permettra d'augmenter leur densité et de générer des revenus fonciers. D'autres l'ont utilisée pour optimiser leur réseau d'aqueduc afin de développer un parc industriel.

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 pour dix ans, accordant ainsi 25 M\$ pour les années 2025 à 2034 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.

Carte - Municipalités rurales de la CMM



DONNER LES MOYENS À LA CPTAQ D'ASSURER L'INTÉGRITÉ DE LA ZONE AGRICOLE

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 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 judiciairisés. 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 :

- accorder 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.



1002, rue Sherbrooke Ouest, bureau 2400 Montréal (Québec) H3A 3L6
T. 514 350-2550 • info@cmm.qc.ca



**Communauté
métropolitaine
de Montréal**