



Communauté métropolitaine
de Montréal

**DEMANDES DE LA
COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL (CMM)
DANS LE CADRE DES CONSULTATIONS PRÉBUDGÉTAIRES 2019-2020
DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC**

Version finale

Février 2019

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	4
1. Municipalités rurales : compenser pour la protection des terres agricoles.....	5
2. Trame verte et bleue : continuer à financer des projets municipaux pour protéger et mettre en valeur les milieux naturels.....	6
3. Programme TOD : planifier des quartiers autour des stations du REM	7
4. Logement social : appuyer les municipalités de la CMM pour mieux répondre aux besoins de la population.....	8
5. Transport en commun métropolitain : prévoir la refonte du cadre financier pour 2021.....	9

Principales demandes de la CMM dans le cadre des consultations prébudgétaires 2019-2020 du gouvernement du Québec

1. Compenser les municipalités rurales pour la protection du territoire agricole (2019-2031)

- Versement de 5,2 M\$ annuellement à la CMM pour la mise en place d'un programme d'aide aux 19 municipalités rurales pour la protection du territoire agricole.
- Soutenir la Ville de L'Assomption pour le redéveloppement des terrains industriels.

2. Renouveler la contribution gouvernementale au programme de la Trame verte et bleue de la CMM

- Renouveler l'appui financier de 50 M\$ au programme tripartite de la Trame verte et bleue dont 50 M\$ proviennent à parts égales de la CMM et des municipalités pour financer des projets municipaux et métropolitains.

3. Appuyer la planification d'aires TOD autour des stations du REM (2019-2025)

- Appui financier de 2,7 M\$ pour l'élaboration d'une planification des aires TOD du REM (comme pour les autres aires TOD, 100 000 \$ par projet sera accordé pour réaliser une planification détaillée du développement urbain favorisant la mobilité durable).

4. Appuyer les municipalités de la CMM pour augmenter l'offre de logements sociaux afin de mieux répondre aux besoins de la population (2019-2023)

- Mettre rapidement en place les conditions pour débloquer la réalisation des 4 500 logements AccèsLogis en cours depuis plusieurs années et en accélérer la livraison.
- Financer un minimum de 3 000 nouvelles unités AccèsLogis par an, pour une période de cinq ans, en réservant 65 % des sommes pour des projets à développer sur le territoire de la Communauté, proportion qui correspond à celle des ménages ayant des besoins impérieux en logement au Québec vivant dans le Grand Montréal.
- Voir les autres recommandations à la page 10.

5. Prévoir la reconduction et la bonification de la contribution financière du gouvernement à la Politique de financement de l'ARTM pour 2021

- Prolonger l'entente du budget 2017-2018 pour la période 2022-2026 afin de maintenir sa contribution à l'ARTM dans le cadre du futur budget 2020-2021.
- Prendre en charge la totalité du coût des mesures d'atténuation liées au chantier du Réseau express métropolitain (REM) pour la période 2019-2024
- Voir les autres recommandations à la page 11.

INTRODUCTION

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

Depuis 2001, les 82 municipalités du Grand Montréal disposent, avec la Communauté métropolitaine de Montréal, d'une organisation pour planifier, coordonner et financer à l'échelle métropolitaine les grands enjeux relatifs à l'aménagement et au développement du territoire. Son conseil d'administration est composé de 28 élus municipaux qui sont représentatifs des cinq secteurs regroupant les 82 villes de la CMM, soit Laval, Longueuil, Montréal, la couronne Sud et la couronne Nord. La présidence de la CMM est assurée par la mairesse de la Ville de Montréal, Mme Valérie Plante.

Dans la réalisation de ses différentes activités, la Communauté collabore avec plusieurs partenaires parmi lesquels figure, au premier chef, le gouvernement du Québec. Cette étroite collaboration est essentielle pour assurer l'atteinte des différents objectifs qui ont été fixés dans les outils de planification, notamment par la mise en œuvre des programmes métropolitains.

Principaux objectifs poursuivis par la Communauté

AMÉNAGEMENT	TRANSPORT	ÉCONOMIE	LOGEMENT	ENVIRONNEMENT
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 Hausser à 3,8 % la part modale du vélo d'ici 2031	Obtenir 2,3 % de croissance annuelle moyenne du PIB d'ici 2030 Atteindre 5,5 % du taux de chômage, ce qui correspond au plein emploi d'ici 2030 Hausser à 55 % la part des 25 à 34 ans qui ont un grade universitaire d'ici 2030	Réduire la part des ménages locataires qui consacrent 30 % et plus de leur revenu au logement	Hausser les superficies de territoires naturels protégées à 17 % pour 2031 Recycler 70 % du papier, du carton, du plastique, du verre et du métal Recycler 60 % de la matière organique Valoriser 95 % des résidus de béton, de brique et d'asphalte

Dans le contexte actuel, plusieurs enjeux d'aménagement et de développement se posent à l'échelle du territoire de la région métropolitaine. Dans l'esprit d'un partenariat continu avec le gouvernement du Québec, la CMM présente ses demandes à l'occasion des consultations prébudgétaires 2019-2020. Elle souhaite également sensibiliser le gouvernement aux préoccupations financières de la mobilité durable pour les dix prochaines années.

1. MUNICIPALITÉS RURALES : COMPENSER POUR LA PROTECTION DES TERRES AGRICOLES

Les municipalités rurales de la CMM se distinguent notamment parce que plus de 80 % de leur territoire respectif est situé en zone agricole, ce qui limite leur développement au sein du périmètre métropolitain. Ce faisant, la croissance de leur assiette foncière est aussi limitée. Leur caractère rural contraint également les possibilités de densification qu'ont les municipalités davantage urbaines.

Afin de soutenir les 19 municipalités rurales de son territoire qui font face à une pression budgétaire de plus en plus grande en raison de dépenses supralocales, notamment celles des services policiers et du transport en commun, la Communauté propose la création d'un programme d'aide pour la protection de la zone agricole. Ce programme favorisera la protection du territoire agricole tout en permettant aux municipalités rurales d'obtenir une compensation pour les revenus qu'elles auraient obtenus si elles avaient continué à développer leur territoire et à en tirer des revenus fonciers.

L'objectif du programme consistera donc à appuyer financièrement les 19 municipalités rurales dont la superficie agricole représente au moins 80 % de leur superficie terrestre totale. Ces municipalités renferment 42 % (92 322 ha sur un total de 220 354 ha) du territoire agricole de la Communauté. À titre de gardiennes du territoire agricole de la Communauté, ces municipalités obtiendront une compensation financière annuelle égalant les revenus nets de 10 ans de développement résidentiel.

Cette initiative s'inscrit dans la reconnaissance du *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* (PMAD) à l'égard de ces municipalités qui rencontrent des défis particuliers quant au maintien de leur vitalité économique et sociale. Le PMAD souligne en effet que le développement territorial de ces municipalités doit se faire en respect de leurs particularités rurales et passe par une reconnaissance des problématiques liées au maintien d'une population et de services en leur sein.

La question des municipalités rurales métropolitaines a fait l'objet de travaux de la commission de l'aménagement de la CMM qui ont notamment souligné les problèmes entourant la fiscalité de ces municipalités. C'est dans ce cadre que le projet de programme d'aide a été développé. Le programme a été présenté aux municipalités rurales, qui se sont montrées enthousiastes face à ce projet qui contribuera à atteindre les objectifs du *Plan métropolitain d'aménagement et de développement*, ainsi que les objectifs de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*.

La Communauté a également eu l'occasion de présenter ce programme aux autorités du ministère des Affaires municipales et de l'Habitation qui l'ont accueilli avec ouverture. La demande a également été transmise à la ministre des Affaires municipales et de l'Habitation, Mme Andrée Laforest. Elle a également fait l'objet d'échanges entre les maires des municipalités rurales et leurs députés respectifs.

<p>La CMM demande d'inclure au budget 2019-2020 du gouvernement du Québec l'octroi à la Communauté d'une subvention annuelle de 5,2 M\$, indexée annuellement, pour une période de 10 ans, pour la gestion d'un programme d'aide aux municipalités rurales pour la protection du territoire agricole.</p>

2. TRAME VERTE ET BLEUE : CONTINUER À FINANCER DES PROJETS MUNICIPAUX POUR PROTÉGER ET METTRE EN VALEUR LES MILIEUX NATURELS

Dans une grande région métropolitaine comme le Grand Montréal, la conservation et la mise en valeur des milieux naturels sont essentielles à un développement durable. Un équilibre doit continuellement être recherché entre la croissance de l'urbanisation et les efforts de protection et de mise en valeur de ces milieux naturels.

Prévue par le PMAD, la Trame verte et bleue du Grand Montréal s'articule autour d'un ensemble de projets de mise en valeur des milieux naturels, du patrimoine bâti et des paysages à des fins récréotouristiques tout en contribuant aux objectifs de protection des milieux naturels. Avec cette Trame verte et bleue, la Communauté est confiante de gagner son pari de contribuer à la qualité de vie des citoyens et à l'attractivité du territoire métropolitain.

Au cours des six dernières années, le premier programme a permis de réaliser plus de 55 projets d'acquisition et de mise en valeur de milieux naturels dans le Grand Montréal ainsi que le Sentier cyclable et pédestre entre Oka et Mont-Saint-Hilaire. Ce programme est très apprécié par les 82 municipalités de la CMM. Des projets totalisant près de 40 M\$ sont d'ailleurs déjà en attente d'un financement conditionnel au renouvellement de la subvention que la CMM demande au gouvernement du Québec.

La Communauté demande au gouvernement de reconduire son appui financier au programme de la Trame verte et bleue pour les années 2019 à 2023 afin de poursuivre les efforts pour protéger et mettre en valeur les milieux naturels. L'aide gouvernementale demandée est de 50 M\$ pour cinq ans. La CMM et les municipalités ont déjà prévu rajouter respectivement la contribution requise de 50 M\$ ce qui permettrait des investissements totaux de 150 M\$.

Cette demande a été discutée avec la ministre déléguée aux Transports et ministre responsable de la Métropole et de la région de Montréal, Mme Chantal Rouleau.

3. PROGRAMME TOD : PLANIFIER DES QUARTIERS AUTOUR DES STATIONS DU REM

Un des grands paris d'aménagement du *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* (PMAD), entré en vigueur en mars 2012, est la réalisation de quartiers de type TOD (Transit-Oriented Development) autour des stations du réseau de transport en commun métropolitain structurant.

Au total, en incluant les stations du Réseau express métropolitain (REM), ce sont 159 aires TOD qui sont identifiées dans le PMAD où il est proposé d'orienter 40 %, voire 60 % de la croissance des ménages d'ici 2031.

Pour atteindre cet objectif, une planification, en amont, par tous les acteurs concernés est requise. C'est pourquoi la CMM a adopté en 2013 un programme pour financer la conception de l'aménagement des quartiers TOD. Ce programme a pour but d'inciter les municipalités à trouver des approches innovantes dans la planification de leur aire TOD. Il vise également à diffuser les réalisations à tous les partenaires de la Communauté. Très apprécié des municipalités de la région, le programme a permis la planification (en cours ou déjà complétée) de quelque 35 projets à l'échelle du territoire métropolitain.

La Communauté demande au gouvernement de financer un nouveau volet du programme TOD existant portant sur les aires TOD associées aux 27 stations du Réseau express métropolitain (REM). La contribution financière visée pour la conception de l'aménagement des aires TOD du REM est fixée à 2,7 M\$.

4. LOGEMENT SOCIAL : APPUYER LES MUNICIPALITÉS DE LA CMM POUR MIEUX RÉPONDRE AUX BESOINS DE LA POPULATION

Dans le Grand Montréal, plus de 210 000 ménages locataires à faible revenu consacrent 30 % et plus de leur revenu au loyer et, de ce nombre, près de 120 000 y consacrent 50 % et plus selon les données les plus récentes. Ces ménages, constitués de familles de personnes âgées et de personnes seules qui connaissent des difficultés à se loger, sont encore beaucoup trop nombreux.

Une consultation de la commission du logement social de la CMM auprès des municipalités du Grand Montréal a permis d'établir un certain nombre de priorités pour favoriser l'accès à un logement décent et à coût abordable aux ménages dans le besoin. Le logement social étant une responsabilité partagée, tous les partenaires doivent unir leurs efforts pour améliorer les conditions de logement de la population.

La CMM demande ainsi au gouvernement :

- De mettre rapidement en place les conditions pour débloquer la réalisation des 4 500 logements AccèsLogis en cours depuis plusieurs années.
- Qu'il procède rapidement à la refonte du programme AccèsLogis en intégrant des mesures pour :
 - soutenir la réalisation de projets dans les aires TOD et dans des secteurs bien desservis par les services;
 - intégrer des mécanismes de financement assurant une prise en charge satisfaisante des coûts du foncier et de la décontamination des sols;
 - ramener la contribution globale des municipalités à 15 %.
- De financer un minimum de 3 000 nouvelles unités AccèsLogis par an, pour une période de cinq ans, en réservant 65 % des sommes pour des projets à développer sur le territoire de la Communauté, proportion qui correspond à celle des ménages ayant des besoins impérieux en logement au Québec vivant dans le Grand Montréal.
- De consacrer une somme de 180 M\$ annuellement, sur un horizon d'au moins deux ans, pour les travaux de remplacement, d'amélioration et de modernisation des 27 000 HLM publics du Grand Montréal, ainsi que des montants distincts pour les projets de régénération.
- D'augmenter le financement des interventions de soutien communautaire et individuel destinées aux locataires des HLM, des coopératives et des OBNL d'habitation ou bénéficiant d'un Supplément au loyer et en faire un engagement pluriannuel, intégrant un mécanisme d'indexation annuel.

5. TRANSPORT EN COMMUN MÉTROPOLITAIN : PRÉVOIR LA REFONTE DU CADRE FINANCIER POUR 2021

Depuis plusieurs années, la congestion des principales artères du Grand Montréal et la saturation des réseaux de transport en commun ne cessent d'augmenter. En 2018, le coût de la congestion routière s'élevait à 4,2 G\$; il augmente à un taux moyen annuel de 6,7 % depuis 25 ans. À ce rythme il doublera en 2028 pour atteindre 8,4 G\$.

Selon l'objectif fixé par le PMAD, la part modale du transport en commun doit atteindre 35 % d'ici 2031. Cet objectif représente un défi important sachant que la part modale du transport en commun stagne à 25 % depuis 2008, ce qui freine la réduction des émissions de GES et augmente les coûts de la congestion routière.

L'augmentation de l'offre de transport collectif est un facteur déterminant pour réduire le temps de déplacement tout en réduisant les émissions GES associées au transport et les autres coûts liés à la congestion routière.

Mais, pour augmenter l'offre en transport collectif, il faut se doter d'un cadre financier durable qui respecte la capacité de payer des contribuables ainsi qu'une équité entre les différents contributeurs qui se base sur le principe du bénéficiaire-payeur. Il faut avoir également une préoccupation de réduire la dépendance des municipalités à la taxe foncière.

À court et moyen terme, le maintien des services et leur développement font pression sur les contributions gouvernementales et municipales tandis que la contribution des automobilistes tend à diminuer au fil des ans.

De 2018 à 2028, les contributions municipales passeront de 834 à 1 719 M\$ (soit une croissance moyenne annuelle de 7,5 %).

Le gouvernement du Québec est intervenu au cours des dernières années en augmentant la taxe sur l'essence et en assurant une aide à la mise en place de l'ARTM pour assurer notamment que la contribution municipale soit stable à 30 % des revenus contribuant au cadre financier du transport métropolitain. Ce principe a été confirmé dans la politique de financement de l'ARTM pour la période 2017-2021. Le gouvernement du Québec l'a d'ailleurs reconnu dans le budget 2017-2018 en accordant une aide de 399 M\$ à l'ARTM.

Avec l'adoption de la politique de mobilité durable en 2018, le gouvernement du Québec a aussi indiqué que la mobilité durable requière « un financement adéquat et pérenne. » Il ajoute également qu'il est nécessaire de réfléchir à de nouveaux modèles financiers qui s'éloignent du modèle actuel de financement.

La commission du transport de la CMM a récemment adopté un rapport sur les nouvelles sources de financement du transport collectif dans le Grand Montréal qui donne plusieurs pistes de solution pour bonifier le modèle de financement actuel.

Pour la période 2019-2028, l'augmentation de la part modale du transport en commun doit, entre autres, s'appuyer sur une stratégie de financement des investissements permettant une offre additionnelle de service. Une série de projets d'investissements font l'objet actuellement de travaux à l'ARTM dans le cadre du plan des initiatives de développement du transport collectif et de l'élaboration du plan stratégique.

Ainsi, lorsque l'on regarde les coûts du cadre financier de 2018-2028, on constate qu'ils passent de 2,9 G\$ en 2018 à 5,7 G\$ en 2028 (soit une croissance moyenne annuelle de 7,1 %). Grâce à l'aide gouvernementale, le plafond de 30 % pour les contributions municipales est respecté pour la période de 2018 à 2020. Pour les années suivantes, elles passeraient de 0,9 à 2,0 G\$ (soit une croissance moyenne annuelle de 8,3 %)¹.

À titre indicatif, selon les résultats financiers des 82 municipalités, les dépenses totales des municipalités ont connu une croissance moyenne annuelle de 1,8 %, entre 2012 et 2017, alors que le développement du transport collectif entrainera une croissance annuelle de 8,3 % entre les années 2018 et 2028

À partir de 2021, il faudra donc ajouter graduellement des sources de financement situées hors du champ foncier; de 24 à 300 millions de dollars devront ainsi être ajoutés pour assurer le respect de la cible de financement de 30 %.

Le rapport de la commission du transport de la CMM met à jour plusieurs sources qui avaient été identifiées comme alternative pour diminuer la dépendance à l'impôt foncier. Il sera présenté dans le cadre des travaux du chantier de mobilité durable présidé par l'adjoint parlementaire du ministre des Transports, M. Claude Reid, ainsi qu'au Comité d'orientation stratégique de l'Autorité régionale de transport métropolitain. Il contribuera également aux travaux de révision de la politique de financement de l'ARTM.

¹ À titre indicatif, selon les résultats financiers des 82 municipalités de la CMM, les dépenses totales des municipalités ont connu une croissance moyenne annuelle de 1,8 % entre 2012 et 2017. Il est prévu que le développement du transport collectif exigera une croissance annuelle des dépenses de 8,3 % entre 2018 et 2028.

Tableau - Estimation des contributions municipales au cadre financier du transport en commun de 2018 à 2028

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
	Millions de \$										
CADRE FINANCIER MÉTROPOLITAIN	2 893 \$	3 362 \$	3 573 \$	3 798 \$	4 038 \$	4 293 \$	4 565 \$	4 740 \$	5 048 \$	5 377 \$	5 727 \$
CONTRIBUTIONS SUPPLÉMENTAIRES	0 \$	116 \$	138 \$	212 \$	267 \$	328 \$	402 \$	356 \$	427 \$	498 \$	573 \$
Projets autorisés et/ou de maintien			8 \$	41 \$	69 \$	103 \$	134 \$	169 \$	205 \$	240 \$	277 \$
Coûts des mesures d'atténuation du REM		116 \$	116 \$	116 \$	116 \$	116 \$	116 \$				
REM				32 \$	43 \$	47 \$	70 \$	75 \$	78 \$	80 \$	80 \$
Projets liés aux objectifs de la politique de mobilité durable			14 \$	23 \$	40 \$	62 \$	83 \$	112 \$	144 \$	178 \$	216 \$
CONTRIBUTIONS MUNICIPALES APRÈS PROJETS	908 \$	1 067 \$	1 135 \$	1 257 \$	1 361 \$	1 474 \$	1 603 \$	1 614 \$	1 745 \$	1 878 \$	2 019 \$
PART RELATIVE DES CONTRIBUTIONS MUNICIPALES	31,4%	31,7%	31,8%	33,1%	33,7%	34,3%	35,1%	34,0%	34,6%	34,9%	35,3%
	MESURES D'ATTÉNUATION DES CONTRIBUTIONS MUNICIPALES										
Aides du gouvernement du Québec	74 \$	99 \$	92 \$	95 \$							
Autres sources hors du champ foncier appliquées graduellement				24 \$	150 \$	185 \$	235 \$	190 \$	230 \$	265 \$	300 \$
CONTRIBUTIONS MUNICIPALES APRÈS MESURES	834 \$	968 \$	1 043 \$	1 138 \$	1 211 \$	1 289 \$	1 368 \$	1 424 \$	1 515 \$	1 613 \$	1 719 \$
PART RELATIVE DES CONTRIBUTIONS MUNICIPALES	29,6%	28,8%	29,2%	30,0%	30,0%	30,0%	30,0%	30,0%	30,0%	30,0%	30,0%

Compte tenu des impacts financiers considérables qui affecteront les contributions municipales et la nécessité de maintenir l'équilibre entre les contributeurs du cadre financier de transport collectif métropolitain en fonction du principe bénéficiaire-payeur afin d'éviter que la croissance des dépenses en transport collectif soit largement absorbée par les municipalités, la CMM demande donc au gouvernement du Québec.

- De prolonger l'entente du budget 2017-2018 pour la période 2022-2026 afin de maintenir sa contribution à l'ARTM dans le cadre du futur budget 2020-2021.
- De bonifier les taux de subvention des programmes d'aide et augmenter la part relative au transport collectif du Fonds des réseaux de transport terrestre et de la Société de financement des infrastructures locales.
- De prendre en charge la totalité du coût² des mesures d'atténuation liées au chantier du Réseau express métropolitain (REM) à partir de 2019.
- D'indexer à l'inflation les sources de revenus provenant des automobilistes.
- D'introduire en temps opportun par voie législative, de nouvelles sources de financement additionnelles à moyen et long terme pour réduire la dépendance à l'impôt foncier en privilégiant les sources liées à l'écofiscalité (à titre d'exemple la taxation kilométrique) suite aux travaux de la Communauté sur ces questions.

² En mars 2018, le comité exécutif de la CMM adoptait la résolution CE18-071 demandant au gouvernement du Québec d'assumer à 100 % les coûts de construction du nouveau centre de maintenance de la ligne Mascouche lequel est requis en raison du Réseau express métropolitain. Par ailleurs, en octobre 2018, le comité exécutif de la CMM adoptait la résolution CE18-215, demandant au gouvernement d'assumer la totalité du coût des mesures d'atténuation des incon vénients attribuables aux travaux sur le réseau routier et aux travaux liés à la réalisation du Réseau express métropolitain.