

Janvier 2021

MAINTENIR LA COMPÉTITIVITÉ ET L'ATTRACTIVITÉ DU GRAND MONTRÉAL

Mémoire prébudgétaire présenté au gouvernement du Québec



Communauté métropolitaine
de Montréal

LES DEMANDES DE LA CMM

CONTINUER D'APPUYER LE TRANSPORT EN COMMUN

Le transport en commun, bien que durement affecté par la pandémie, reste un service essentiel et structurant pour la région métropolitaine de Montréal. La Communauté demande au gouvernement de poursuivre son appui pour compenser le manque à gagner tarifaire et les coûts supplémentaires entraînés par la pandémie, mais aussi pour accélérer les investissements de grands projets d'infrastructures de transport en commun, ce qui contribuera à la relance économique. Afin de poursuivre cette collaboration, la Communauté demande la mise en place d'une table Québec-CMM-ARTM. Enfin, la Communauté demande la diversification des sources de revenus pour le financement du transport en commun, à commencer par l'obtention des revenus par l'entremise de la taxe sur l'immatriculation, à défaut de quoi elle demande une compensation financière équivalente.

LOGER LES PLUS DÉMUNIS

Puisque la pandémie a jeté un éclairage sans précédent sur l'importance d'avoir un chez-soi, la Communauté demande au gouvernement du Québec d'allouer 300 M\$ par année pendant au moins cinq ans pour permettre la réalisation annuelle de 2 700 nouveaux logements AccèsLogis dans le Grand Montréal, et cela, sans ménager ses efforts financiers pour pérenniser et mettre à niveau le parc de HLM publics existant et pour appuyer les interventions de soutien communautaire.

LEVER LES CONTRAINTES AU DÉVELOPPEMENT DES TERRAINS INDUSTRIELS

Afin d'assurer la vitalité économique du Grand Montréal, la Communauté demande au gouvernement la mise sur pied d'un programme destiné aux municipalités locales et régionales pour la remise en valeur des terrains industriels et de doter ce programme de 6 M\$ dès sa phase initiale.

LES DEMANDES DE LA CMM (SUITE)

CHAÎNE LOGISTIQUE

Un appui financier de 300 000 \$ afin d'établir un plan stratégique favorisant la fluidité du transport des marchandises dans une optique de transition énergétique et de compétitivité économique de la région, étant donné son statut de plaque tournante des activités logistiques.

COMPÉTENCES, EMPLOI ET IMMIGRATION

Une vaste campagne de sensibilisation ainsi que des mesures incitatives pour promouvoir le retour aux études des jeunes sans emploi en raison de la pandémie ainsi qu'une hausse, lorsque la situation le permettra, des seuils d'immigration.

CRÉATION D'UN FONDS POUR LA MISE EN PLACE DE TOD

Un financement de 5 M\$ dédié au programme TOD ainsi que la création d'un Fonds de développement des aires TOD pour favoriser la densification intelligente de milieux de vie durables autour des points d'accès au transport collectif et de maximiser l'utilisation du réseau.

SERVICE 211 GRAND MONTRÉAL

Un remboursement de l'aide supplémentaire de 200 000 \$ accordée par la Communauté au service 211 afin de répondre aux besoins accrus de la population en temps de pandémie.

ÉQUIPEMENTS À CARACTÈRE MÉTROPOLITAIN

Un soutien de 29 M\$ pour absorber la moitié du déficit d'exploitation du Jardin botanique, de l'Insectarium, du Planétarium, du Biodôme et du Cosmodôme, des équipements scientifiques et culturels dont le rayonnement dépasse largement le territoire métropolitain.

ZONES INONDABLES

Un investissement de 6 M\$ pour poursuivre et étendre les travaux de la Communauté liés à l'augmentation de la résilience du territoire lors d'épisodes de crues ainsi qu'une somme de 9,6 M\$ pour entamer les travaux de caractérisation du risque.

MILIEUX NATURELS

Une protection accrue des milieux naturels par la création d'un fonds spécial de 100 M\$ voué à la sauvegarde des milieux menacés et par la mise en place d'un crédit d'impôt foncier pour les propriétaires de terrains avec des milieux naturels d'intérêt.

LES DEMANDES DE LA COMMUNAUTÉ

1. Transport en commun	6
2. Logement social et abordable.....	7
3. Terrains industriels.....	8
4. Chaîne logistique.....	9
5. Compétences, emploi et immigration	9
6. Création d'un Fonds pour la mise en place de TOD.....	10
7. Service 211 Grand Montréal	11
8. Équipements à caractère métropolitain	11
9. Zones inondables	12
10. Milieux naturels	12

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, l'agglomération de Longueuil, l'agglomération de Montréal, la couronne Sud et la couronne Nord. La présidence de la CMM est assurée par la mairesse de la Ville de Montréal.

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 objectifs qui ont été fixés dans ses outils de planification.

À la suite d'une année de bouleversements sans précédent, la Communauté a établi ses priorités d'actions et sollicite l'appui du gouvernement du Québec dans ses efforts pour maintenir l'attractivité et la compétitivité de la région, dans une perspective de développement durable.

Le mémoire présente les demandes de la Communauté. Elles concernent le transport en commun, le logement social, les terrains industriels, le développement économique (chaines logistiques et emplois), l'aménagement (programme TOD), le service 211 Grand Montréal, les équipements à caractère métropolitain, les zones inondables et la protection des milieux naturels.



TRANSPORT EN COMMUN

Le système métropolitain du transport en commun est frappé de plein fouet par la pandémie actuelle. À titre de service essentiel, il doit continuer d'opérer une grande partie des services offerts normalement en dépit de la chute brutale de l'achalandage. L'impact financier est important.

En mai 2020, le conseil de la Communauté a adopté les mesures pour maintenir la compétitivité et l'attractivité dans le contexte de la COVID-19. Deux mesures visaient plus particulièrement le transport en commun.

La première demandait au gouvernement du Québec de compenser le manque à gagner tarifaire et les coûts supplémentaires entraînés par la pandémie. Le gouvernement du Québec a déjà répondu positivement à cette demande en accordant une aide financière de 1 G\$ pour les années 2020, 2021 et 2022. L'ARTM, les organismes publics de transport en commun (OPTC), les municipalités et la Communauté se sont réjouis de cette aide importante. Selon l'évolution de la pandémie et le rythme de l'augmentation de l'achalandage, cette aide pourrait toutefois être nécessaire au-delà de 2022.

La deuxième demande visait l'accélération des investissements en transport en commun pour contribuer à la relance de l'économie québécoise. Ainsi, l'ARTM, en collaboration avec la CMM, les OPTC et les villes, a proposé un plan d'interventions et de projets de transport collectif à prioriser à court terme afin de soutenir la relance économique du Québec. Ce plan propose des investissements de 9,2 G\$ pour la période de 2020 à 2023 selon cinq axes d'interventions, soit :

1. Réalisation de grands projets d'infrastructures publiques (PQI, projet du PSDTC);
2. Déploiement de voies réservées du réseau structurant d'autobus;
3. Développement et déploiement des outils informatiques et technologiques;
4. Accélération des projets de maintien et d'amélioration des actifs et de mise aux normes;
5. Accélération de l'électrification du réseau de transport collectif.

Le gouvernement a par ailleurs répondu à cette demande en annonçant la deuxième phase du REM qui permettra de desservir l'Est de l'île de Montréal. Cette annonce s'ajoute aux grands projets qui sont déjà en cours, en particulier le Réseau express métropolitain (REM) et le prolongement de la ligne bleue du métro, qui ont déjà des retombées économiques importantes pour le Québec.

À plus long terme, plusieurs autres projets importants qui sont déjà inscrits au Plan québécois d'infrastructures (dont le mode de transport structurant qui reliera Lachine au centre-ville de Montréal, le mode de transport structurant sur le boulevard Taschereau dans l'agglomération de Longueuil ainsi que les prolongements du REM vers Laval, la couronne Nord et la couronne Sud) permettront de poursuivre le virage vers une mobilité durable tout en contribuant au développement économique du Grand Montréal et du Québec.

Les conseils de l'ARTM et de la CMM ont déjà demandé la mise en place d'une table Québec-CMM-ARTM afin de discuter du plan de l'ARTM pour soutenir la relance économique du Québec.

Le développement accéléré que connaît le réseau de transport en commun du Grand Montréal exigera de nouveaux revenus pour en assurer l'exploitation. La question du financement de l'exploitation des réseaux par les 83 municipalités qui font partie du territoire de l'ARTM et des municipalités du pourtour doit aussi être discutée.

Les municipalités situées dans le territoire de l'ARTM demandent depuis plusieurs années une diversification, hors du champ foncier, des revenus nécessaires au financement de l'exploitation du transport en commun. 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.

D'ailleurs, la Communauté, qui s'est prévalu de son pouvoir de demander une augmentation de la contribution des automobilistes par l'entremise de la taxe sur l'immatriculation attend la modification des systèmes informatiques de la Société de l'assurance automobile du Québec pour pouvoir bénéficier de cette augmentation de revenus à partir de 2023. L'augmentation demandée par la Communauté établirait à 50 \$, partout sur le territoire de la Communauté, les droits d'immatriculation perçus aux fins du transport en commun (ce droit s'ajouterait au 30 \$ perçu par ailleurs par le gouvernement du Québec pour le transport en commun). L'équité entre les automobilistes de l'île de Montréal, qui paient déjà 75 \$ par année (45 \$ + 30 \$), et ceux du reste du territoire de la Communauté dont la contribution est plafonnée à 30 \$ depuis maintenant plusieurs années serait ainsi assurée. Le droit de 50 \$ apporterait des revenus estimés à plus de 100 M\$ par année. À défaut de pouvoir compter sur ces nouveaux revenus, la Communauté souhaite obtenir une compensation d'un montant équivalent.

LOGEMENT SOCIAL ET ABORDABLE

La Communauté métropolitaine de Montréal assure le financement de la contribution municipale aux programmes AccèsLogis, Habitations à loyer modique (incluant les habitations Jeanne-Mance) et Supplément au loyer. Depuis sa création, plus de 727 M\$ ont ainsi été investis en logement social et abordable.

Ces dernières années, le gouvernement du Québec a investi pour que les projets AccèsLogis déjà amorcés soient complétés et que la rénovation des HLM s'accélère. En juin 2020, votre gouvernement a aussi annoncé « 1 800 PSL-d'urgence ». La signature de l'Entente Canada-Québec sur le logement, en octobre 2020, est aussi une bonne nouvelle qui permettra des investissements conjoints de 3,7 G\$ d'ici 2028. Il s'agit d'efforts importants qui permettront d'améliorer la qualité du logement de milliers de personnes vulnérables.

Ces efforts sont appréciables, néanmoins, plus de 213 000 ménages locataires à faible revenu du Grand Montréal consacrent toujours plus de 30 % de leur revenu au logement. Cette situation pourrait encore s'aggraver en raison des hausses observables du coût du logement. Par ailleurs, la pandémie a mis en lumière la précarité résidentielle de trop nombreux citoyens et citoyennes. C'est pourquoi nous considérons que le logement doit faire partie du plan de relance du gouvernement.

S'il est important de préserver le parc de logements sociaux et abordables existant, notamment par l'entremise de leur rénovation, leur amélioration et leur modernisation (RAM), il est également impératif d'augmenter l'offre de logements sociaux et abordables dans le cadre du programme AccèsLogis. Ainsi, nous estimons que le gouvernement du Québec devrait entreprendre un vaste chantier de construction de coopératives et d'OBNL d'habitation ainsi que de réhabilitation du parc HLM.

Après deux ans sans nouvelle programmation AccèsLogis, la Communauté demande au gouvernement du Québec d'allouer 300 M\$ par année pendant au moins cinq ans pour permettre la réalisation annuelle de quelque 2 700 nouveaux logements AccèsLogis dans le Grand Montréal. Les niveaux d'investissements du

gouvernement du Québec et du gouvernement du Canada dans le logement social et communautaire doivent être rehaussés de façon significative pour relever les défis sociaux auxquels nous sommes confrontés.

Le Programme AccèsLogis est important et très apprécié par les municipalités. Mais, ses paramètres, en particulier les coûts maximaux admissibles aux fins de subvention (CMA), doivent être révisés pour mieux refléter les coûts de construction constatés sur le marché dans tous les secteurs du Grand Montréal. D'ailleurs, il est estimé qu'une somme de 100 M\$ supplémentaire est toujours nécessaire pour permettre la livraison des projets déjà en cours qui peinent à se terminer en raison des CMA inadéquats.

La Communauté demande également au gouvernement du Québec de consacrer 200 M\$ annuellement aux travaux de RAM (rénovation, amélioration et modernisation) du parc des HLM publics du Grand Montréal et de confirmer cette enveloppe pour les trois prochaines années. Un engagement pluriannuel générerait des gains en matière d'efficacité dans la gestion de ces travaux par les offices municipaux d'habitations. Cet investissement est absolument nécessaire pour freiner la dégradation de cet important patrimoine immobilier collectif et remettre en location les immeubles HLM actuellement barricadés.

Enfin, la Communauté invite le gouvernement à augmenter son appui financier pour les interventions de soutien communautaire en logement social avec un financement de 15 M\$ pour le Grand Montréal sur une base pluriannuelle. Le soutien communautaire est essentiel pour intervenir auprès de locataires fragilisés, pour assurer une cohabitation harmonieuse et permet de réduire le recours aux services sociaux et de santé.

TERRAINS INDUSTRIELS

La vitalité économique du Grand Montréal, et par conséquent de la moitié du Québec, passe entre autres par une capacité d'accueil appropriée des entreprises stratégiques. La forte croissance économique des dernières années a entraîné une occupation industrielle accrue du territoire métropolitain. En moyenne, 115 ha d'espaces industriels ont été utilisés chaque année entre 2012 et 2019. Il faut s'attendre à ce que la demande immobilière continue d'exercer des pressions sur l'espace industriel, quelle que soit la force de l'économie au sortir de la crise.

La région pourrait tripler sa capacité d'accueil actuelle en levant les contraintes au développement de 2 700 hectares de terrains industriels. Les terrains industriels jouent un rôle vital puisqu'ils présentent des opportunités de développement sans empiéter sur le territoire agricole.

Déjà, la Communauté a collaboré avec la Ville de L'Assomption dans son projet de redévelopper les anciens terrains d'Electrolux. Le gouvernement du Québec a travaillé de concert avec la Ville de Montréal pour favoriser la décontamination des terrains dans l'est de l'île de Montréal. Partout sur le territoire de la Communauté, d'autres terrains contaminés pourraient faire l'objet d'interventions de remise en valeur.

Le gouvernement du Québec a déjà annoncé dans le budget 2019-2020 une enveloppe de 320 M\$ sur cinq ans pour la décontamination.

Afin de cibler les terrains stratégiques à valoriser sur le territoire du Grand Montréal, la Communauté demande au gouvernement du Québec de créer un programme de financement destiné aux municipalités locales et régionales qui souhaitent élaborer des plans de remise en valeur des terrains industriels. Ces plans permettraient de procéder aux travaux préliminaires d'identification des contraintes au développement, notamment en

matière de décontamination et de développer un projet économique permettant de mettre en valeur ces terrains à l'instar de ce qui a été fait avec le redéveloppement des terrains à L'Assomption.

La Communauté demande une contribution financière de 6 M\$ au gouvernement du Québec pour permettre la mise en place de ce programme qui pourrait faire partie d'une mesure de l'enveloppe portant sur la décontamination.

CHAÎNE LOGISTIQUE

La région métropolitaine, par ses infrastructures portuaires et aéroportuaires, sa concentration d'activités industrielles et son bassin de consommateurs, est la principale plaque tournante des activités logistiques au Québec. Elle est également une zone de transit de marchandises importantes au Canada et dans le nord-est de l'Amérique du Nord. L'augmentation des activités de transport et d'entreposage et leur concentration en certains endroits du territoire métropolitain ont eu un impact important sur les flux de transport de marchandises au cours des dernières années.

Le commerce électronique revêt par ailleurs une importance grandissante au sein des activités de transport et logistique, phénomène que la pandémie a accéléré. Répondre à cette croissance requerra des espaces et de nouvelles infrastructures logistiques considérables. Cette évolution pose également des défis importants sur le plan de la congestion routière. Au Québec, les camions moyens et lourds ont déversé 9,8 millions de tonnes métriques de CO₂ en 2017, ce qui représentait 36 % des émissions du transport routier.

Par conséquent, une implantation géographique des entreprises prenant en compte les déplacements de marchandises induits peut permettre de préserver et d'accroître la compétitivité de la plaque tournante logistique métropolitaine tout en maîtrisant les émissions de GES.

La Communauté a amorcé des travaux visant à établir un plan stratégique devant favoriser la fluidité du transport des marchandises dans une optique de transition énergétique et de compétitivité économique métropolitaine. Le plan sera doté d'un outil d'aide à la décision qui permettra la mise en œuvre rapide de réponses claires et transparentes aux enjeux de localisation et de mise en œuvre des activités logistiques.

La Communauté demande au gouvernement d'apporter un appui financier de 300 000 \$ afin de permettre la réalisation de ces travaux et de mettre en place un outil d'aide à la décision mobilisant l'ensemble des acteurs du développement économique.

COMPÉTENCES, EMPLOI ET IMMIGRATION

La qualité des ressources humaines disponibles est le principal déterminant de la productivité, et, par conséquent, du niveau de vie. La pandémie pose de nouveaux enjeux et de nouvelles opportunités à cet égard.

Les jeunes (15 ans à 24 ans) sont ceux qui souffrent le plus de la pandémie sur le marché du travail, en particulier ceux qui n'ont pas de diplôme universitaire. De nombreux travaux ont démontré que les individus qui font l'expérience d'un chômage prolongé en début de carrière en portent des séquelles toute leur vie, tant en ce qui concerne leurs revenus, leurs perspectives d'emploi ainsi que leur santé physique et mentale. Ces effets sont particulièrement prononcés pour ceux qui n'auront pas acquis de qualifications postsecondaires.

Afin de limiter l'impact de la pandémie sur cette cohorte ainsi que les coûts sociaux à long terme de la COVID-19, le gouvernement du Québec devrait lancer une vaste campagne de sensibilisation ainsi que des mesures incitatives pour promouvoir le retour aux études ainsi que leur prolongement. Cette démarche permettrait de corriger le faible taux de diplomation universitaire qui est une faiblesse structurelle importante de l'économie métropolitaine. Elle devrait s'inscrire au cœur de la stratégie économique du gouvernement, puisque les compétences sont le principal déterminant de la productivité.

La région métropolitaine n'aurait pu connaître la croissance qu'elle a eue au cours des dernières années sans l'immigration. La population du Grand Montréal vieillit, comme celle du reste du Québec, et la population active native sur le marché du travail décroît depuis 2017. C'est ainsi l'immigration internationale qui fournit l'essentiel de la main-d'œuvre permettant de pourvoir les postes créés. L'immigration a assuré toute la croissance de l'emploi métropolitain depuis 2010.

En outre, la population immigrante est significativement plus scolarisée que la population native. L'immigration apporte ainsi des compétences essentielles à l'innovation et à la croissance de la productivité dans la région métropolitaine ainsi que dans le reste du Québec. La Communauté recommande ainsi au gouvernement du Québec de relever les seuils d'immigration pour les prochaines années afin de combler le déficit de main-d'œuvre et de compétences accumulé pendant la pandémie. Le prochain budget du gouvernement du Québec devrait prévoir les sommes nécessaires à cette fin.

CRÉATION D'UN FONDS POUR LA MISE EN PLACE DE TOD

Depuis l'entrée en vigueur du *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* (PMAD), la Communauté poursuit l'objectif d'accueillir au moins 60 % de la croissance des ménages autour des points d'accès importants au réseau de transport en commun, comme les gares de train, les stations de métro et les stations du Réseau express métropolitain (REM).

Il est de plus en plus question de la « ville du quart d'heure » pour identifier des milieux de vie durables offrant des services de proximité et desservis par des services de transport collectif et actif. La Communauté, avec son Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), a depuis 2011 été une pionnière au Québec en identifiant plus de 150 aires TOD qui vont permettre de structurer des quartiers complets.

La Politique de mobilité durable (PMD) du gouvernement du Québec insiste pour avoir une approche intégrée entre l'aménagement et le transport. Mais, des mesures concrètes se font toujours attendre pour la mettre en place.

Afin d'accompagner les municipalités dans la conception de ces quartiers, conjuguant notamment les déplacements actifs, la mixité sociale, les services de proximité et le design urbain, la Communauté a créé le programme TOD (*Transit-Oriented Development*).

Au cours des dernières années, la Communauté a investi à elle seule 3,78 M\$ pour soutenir son programme TOD et, au terme de la phase III, ce sont 45 projets qui auront été réalisés. Alors que le gouvernement du Québec amorce une conversation nationale en matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire, ce programme est déjà une contribution importante pour favoriser la densification intelligente de milieux de vie durables autour d'infrastructures de transport collectif actuelles et projetées.

Dans le contexte où le gouvernement du Québec a annoncé des projets d'investissements importants en matière de transport en commun, en particulier le REM et le prolongement de la ligne bleue du métro, il importe que le développement urbain en maximise l'utilisation.

La Communauté demande donc au gouvernement du Québec de financer le programme TOD avec un appui financier de 5 M\$. Il faut également créer un Fonds de développement des aires TOD qui va permettre de mettre en œuvre les mesures d'aménagement proposées par les plans TOD complétés. Ce fonds devrait prévoir des sommes pour aménager ces milieux de vie afin de financer l'achat de terrains pour les fins d'espaces collectifs.

SERVICE 211 GRAND MONTRÉAL

La Communauté soutient financièrement le service d'information et de référence sociocommunautaire 211 Grand Montréal depuis trois ans. Notre aide financière peut atteindre 650 000 \$ annuellement ou 45 % du coût total du service. Ce service est également financé par Centraide et le gouvernement du Québec.

Malheureusement, la contribution du gouvernement du Québec à ce service essentiel a diminué au cours des ans. Par ailleurs, dès le début de la pandémie, les demandes d'aide de la population auprès de ce service ont explosé. Devant l'urgence de la situation, la Communauté a consenti une aide financière supplémentaire de 200 000 \$.

La Communauté demande au gouvernement du Québec de lui rembourser cette contribution financière et d'augmenter son soutien financier permanent au service 211 puisqu'il a largement démontré son utilité auprès de la population durant la pandémie.

ÉQUIPEMENTS À CARACTÈRE MÉTROPOLITAIN

Depuis sa création, la Communauté contribue au financement du déficit d'exploitation du Jardin botanique, de l'Insectarium, du Planétarium, du Biodôme et du Cosmodôme. Ces équipements participent à la vitalité scientifique et culturelle de leur ville respective, Montréal et Laval, mais aussi du Grand Montréal et du Québec tout entier. Leur rayonnement et leurs activités dépassent largement les frontières municipales et métropolitaines.

L'aide financière que la Communauté accorde aux équipements s'élève maintenant à 25,5 M\$ par année. Le solde du manque à gagner est à la charge des villes-hôtes.

En 2020, ces équipements ont en plus été frappés durement par la pandémie et font face à un manque à gagner important de revenus tarifaires.

Dans ce contexte, la Communauté demande au gouvernement du Québec de contribuer au déficit d'exploitation des équipements, comme ce fût le cas jusqu'en 2014. Comme la moitié des visiteurs proviennent en temps normal de l'extérieur de la région métropolitaine, une aide correspondant à 50 % du déficit d'exploitation de ces équipements est demandée. Pour l'année 2021, cela correspond à un montant 29 M\$.

ZONES INONDABLES

Le territoire de la Communauté se caractérise par la présence d'un vaste archipel. Les nombreux cours d'eau sont un des principaux attraits du Grand Montréal, mais la région est toutefois vulnérable aux inondations.

Le gouvernement du Québec et la Communauté partagent l'objectif de mieux protéger les personnes et les biens lors d'épisodes de crues, comme en témoigne la convention relative à la réalisation de travaux en matière de gestion des risques d'inondation signée en 2018. Grâce à cette entente, la Communauté a travaillé activement pour augmenter la résilience du territoire. Cela s'est traduit concrètement par la production d'une nouvelle cartographie des zones inondables de l'archipel qui indique la profondeur de submersion, l'installation de stations de mesure de la hauteur d'eau (limnimétriques) et le développement d'un site Web de suivi et de prévision des crues qui permettra de mieux informer la population en temps réel.

La Communauté demande au gouvernement du Québec de continuer de l'appuyer en lui accordant 6 M\$ pour qu'elle puisse poursuivre et étendre ses travaux liés à son premier mandat et 9,6 M\$ pour entamer les travaux de caractérisation du risque selon les mesures du plan de protection face aux inondations du ministère des Affaires municipales et de l'Habitation.

MILIEUX NATURELS

La Communauté s'est également fixé des objectifs en termes de protection, d'accès, de mise en valeur et de connectivité des milieux naturels. Avec un appui financier totalisant 100 M\$, le gouvernement du Québec a déjà apporté, au cours des dernières années, un appui important pour concrétiser la Trame verte et bleue du Grand Montréal proposée dans le PMAD. Cet appui a permis à la Communauté de mettre en place les programmes d'aide financière à la réalisation de la Trame verte et bleue qui, grâce à la participation de la Communauté et des municipalités, permettront des investissements totaux de 300 M\$.

Toutefois, en raison de leur envergure, de leur complexité ou de leur judiciarisation, certains projets nécessiteront des ressources financières supplémentaires. Aussi, les plus petites municipalités de la Communauté ne sont pas toujours en mesure d'apporter la contribution financière qui leur est exigée dans le programme sur la Trame verte et bleue. La Communauté demande donc au gouvernement du Québec la mise en place d'un fonds spécial de 100 M\$ qui permettrait la protection de milieux naturels menacés situés dans le périmètre d'urbanisation de la Communauté.

Par ailleurs, afin d'encourager la protection des milieux naturels d'intérêt situés sur des terrains privés par des mesures appropriées (comme les servitudes de conservation perpétuelles), la Communauté demande au gouvernement du Québec de mettre en place un crédit d'impôt foncier pour les propriétaires de tels terrains.