

Décembre 2019

DEMANDES DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

Dans le cadre des consultations prébudgétaires 2020-2021
du gouvernement du Québec



Communauté métropolitaine
de Montréal



TABLE DES MATIÈRES

| | |
|--|----|
| Introduction..... | 5 |
| 1. Trame verte et bleue : continuer à financer des projets municipaux pour protéger et mettre en valeur les milieux naturels | 6 |
| 2. Navettes fluviales : appuyer la mise en place d'un réseau métropolitain | 7 |
| 3. Programme TOD : planifier des quartiers autour des stations du REM | 9 |
| 4. Logement social : appuyer les municipalités de la CMM pour mieux répondre aux besoins de la population | 10 |
| 5. Transport en commun métropolitain : prévoir la refonte du cadre financier pour 2021 | 11 |



Principales demandes de la CMM dans le cadre des consultations prébudgétaires 2020-2021 du gouvernement du Québec

1. 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 gouvernement du Québec-CMM-municipalités de la Trame verte et bleue pour financer des projets totalisant 150 M\$.

2. Appuyer la mise en place d'un réseau de navettes fluviales

- Prévoir dans le prochain budget les ressources nécessaires pour le déploiement du futur réseau métropolitain de navettes fluviales, notamment en allouant des sommes supplémentaires dans le cadre de la stratégie maritime du gouvernement du Québec.

3. Appuyer la planification d'aires TOD autour des stations du REM (2020-2025)

- Prévoir un appui financier de 2,7 M\$ pour l'élaboration d'une planification des aires TOD du Réseau express métropolitain (REM) (comme pour les autres aires TOD, 100 000 \$ par projet seront accordés 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

- S'engager à financer de façon adéquate et sur une base pluriannuelle les différents programmes de logement social et abordable, notamment, les programmes d'Habitations à loyer modique, de Supplément au loyer et AccèsLogis ;
- Prévoir des enveloppes budgétaires permettant de réaliser rapidement, dès 2020, 2 000 nouveaux logements AccèsLogis par an sur le territoire du Grand Montréal ;
- Revoir le programme AccèsLogis afin de s'assurer qu'il permette la livraison rapide de projets de qualité dans des secteurs bien pourvus en services et bien desservis par le transport en commun tout en commandant des loyers adaptés aux ménages à faible et modeste revenu ;
- Consacrer des investissements annuels minimaux de 180 M\$ essentiels à la réhabilitation du parc HLM.



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

- Prévoir au budget 2020-2021 la prolongation pour la période 2022-2026 de la contribution financière à l'ARTM qui a été mise en place dans le cadre du budget 2017-2018 ;
- Poursuivre le soutien financier relatif à la mise en œuvre du PIDTC de l'ARTM ;
- 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 en vue d'appuyer, entre autres, le développement du réseau structurant de transport collectif et la mise en œuvre éventuelle du PSD de l'ARTM ;
- Confirmer le financement par Hydro-Québec des équipements fixes nécessaires à l'électrification des transports collectifs et prendre en charge la totalité du coût des postes abaisseurs requis pour assurer la continuité du service du métro ;
- Permettre un soutien financier pour l'expérimentation de nouveaux modes de transport en émergence dans la région métropolitaine tels les navettes fluviales, le transport à la demande et le covoiturage ;
- Réaffirmer sa décision de prendre en charge la totalité du coût des mesures d'atténuation liées au chantier du REM à partir de 2019 ;
- Indexer à l'inflation les sources de revenus provenant des automobilistes ;
- 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) conformément aux conclusions découlant des travaux de la Communauté sur ces questions;
- Accélérer la perception par la Société d'assurance automobile du Québec des droits sur l'immatriculation supplémentaires de 50 \$ pour tout véhicule de promenade demandés par la Communauté par le Règlement numéro 2019-79 concernant la taxe sur l'immatriculation de tout véhicule de promenade, lequel a été adopté par le Conseil lors de sa séance du 20 juin 2019 en vertu de l'article 96.1 de la loi sur la CMM (résolution CC19-037).



INTRODUCTION

Ce document présente les attentes de la Communauté métropolitaine de Montréal dans le cadre des consultations prébudgétaires 2020-2021 du gouvernement du Québec.

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 dossiers 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 Montréal, Laval, Longueuil, 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 protégés 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 2020-2021. Elle souhaite également sensibiliser le gouvernement aux préoccupations financières de la mobilité durable pour les dix prochaines années.





1. 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 la protection et la mise en valeur des milieux naturels.

Prévue par le *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* (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 persuadée de gagner son pari de contribuer à la qualité de vie des citoyens et à l'attractivité du territoire métropolitain.

En 2012, la Communauté a mis en place, en partenariat avec le gouvernement du Québec, le programme sur la Trame verte et bleue du Grand Montréal doté d'une somme de 150 M\$. Au cours des six dernières années, plus de 52 projets financés par ce programme tripartite ont permis de jeter les bases de la Trame verte et bleue du Grand Montréal. 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 donc au gouvernement de reconduire dans le budget 2020-2021 son appui financier au programme de la Trame verte et bleue pour les années 2020 à 2024 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\$.



2. NAVETTES FLUVIALES : APPUYER LA MISE EN PLACE D'UN RÉSEAU MÉTROPOLITAIN

En 2019, pas moins de 14 navettes fluviales sillonnaient les cours d'eau de la région métropolitaine de Montréal. Au-delà du transport maritime et de l'économie maritime, le fleuve Saint-Laurent et ses affluents servent donc aussi au transport des personnes. L'intérêt d'accroître les connexions interrives est multiple, car cela contribuerait à mettre en valeur le littoral, favoriser le transport actif et décupler les options de déplacements.

Le gouvernement du Québec identifie, dans son Cadre d'intervention en transport maritime de la Politique de mobilité durable – 2030, les services de traversiers ainsi que les navettes fluviales comme axe d'intervention prioritaire. Il y est avancé que ces modes de transport permettent d'atteindre de nombreux objectifs en termes de mobilité (réduction des temps de déplacement et de la congestion routière), mais également de contribuer à la réduction de la pollution et des émissions de GES.

Par ailleurs, la stratégie maritime du Québec 2015-2020 reconnaît que les navettes fluviales ont un impact considérable sur l'accessibilité et la mise en valeur des espaces naturels et qu'elles constituent, dans la région de Montréal, un élément récréotouristique structurant du fait qu'elles peuvent s'arrimer avec les réseaux cyclables et pédestres. La prochaine stratégie maritime, qui fait actuellement l'objet d'une consultation par le gouvernement du Québec, devrait maintenir cette action et prévoir un financement adéquat.

La CMM a élaboré un concept de réseau de navettes fluviales à vocation récréotouristique auquel pourraient s'ajouter des mesures ponctuelles de mitigation en transport collectif pour l'Archipel de Montréal. La Communauté travaille actuellement avec ses partenaires, notamment les municipalités concernées et l'Autorité régionale de transport métropolitain, pour l'élaboration d'une vision métropolitaine à cet égard.

Carte – Réseau métropolitain de navettes fluviales proposé

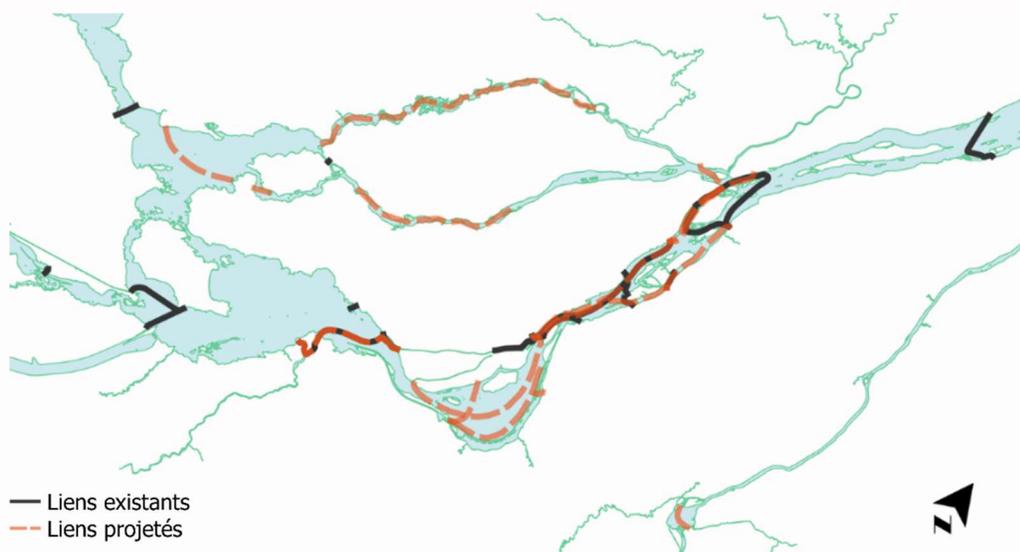


Tableau – Estimation provisoire du financement¹ pour les principaux liens proposés, 2020-2024 (en \$)

| Réseau actuel ^{2 et 3} | Jours d'opération | Coûts d'opération |
|---|-------------------|-------------------|
| Boucherville – île Grosbois | 70 | 130 000 |
| Contrecoeur – Lavaltrie | 7 | 25 000 |
| Lachine – Châteauguay | 27 | 110 000 |
| Lachine, parc Saint-Louis–Lachine, parc René-Lévesque | 57 | 34 000 |
| Les Cèdres – îles de Saint-Timothée | 60 | 36 000 |
| Longueuil-île Charron | 70 | 160 000 |
| Montréal, promenade Bellerive – île Charron | 25 | 130 000 |
| Notre-Dame-de-l'Île-Perrot – Beauharnois | 7 | 25 000 |
| Notre-Dame-de-l'Île-Perrot – Pointe-des-Cascades | 7 | 25 000 |
| Varenes – Pointe-aux-Trembles – Repentigny | 50 | 100 000 |
| Vieux-Port de Montréal – parc Jean-Drapeau – Longueuil | 100 | 900 000 |
| Vieux-Port de Montréal – Pointe-aux-Trembles | 150 | 2 400 000 |
| Sous-total réseau actuel | | 4 100 000 |
| Bonification proposée ⁴ | Jours d'opération | Coûts d'opération |
| Projet Boucherville – Vieux-Port de Montréal ⁵ | 150 | 2 400 000 |
| Projet Varenes – Boucherville – Vieux-Port de Montréal ⁶ | 150 | 2 900 000 |
| Projet Repentigny – Pointe-aux-Trembles – Vieux-Port de Montréal ⁶ | 150 | 2 900 000 |
| Projet sur la rivière des Mille-Îles d'Éco-Nature | 25 | 300 000 |
| Projet sur la rivière des Prairies | 25 | 300 000 |
| Projet Brossard – Digue de la Voie Maritime | 25 | 150 000 |
| Bonification de la liaison Lachine – Châteauguay | 25 | 150 000 |
| Sous-total bonification proposée | | 9 100 000 |
| Total annuel (réseaux actuel et projeté) | | 13 200 000 |
| Total 5 ans | | 66 000 000 |

Sources : Prix des contrats conclus (SEAO) et estimations provisoires de la Communauté des coûts d'opération.

1. Tous les coûts liés aux immobilisations, comme l'ajout d'un bâtiment d'accueil ou la modernisation des quais, sont exclus des calculs.
2. La navette Dorval – L'Île-Dorval ainsi que les navettes Laval-sur-le-Lac – L'Île-Bizard, Oka – Hudson et Vieux-Port de Montréal – marché Atwater dont le financement est entièrement privé, sont exclus des calculs.
3. Un nombre minimal de 7 jours d'opération a été appliqué pour l'ensemble des navettes existantes.
4. Ce tableau ne présente pas d'estimations pour l'ensemble des liens projetés à la carte précédente, dont celui sur le lac des Deux-Montagnes, la liaison possible entre L'Île-Bizard et le cap Saint-Jacques, le lien examiné entre Terrebonne et le Vieux-Port de Montréal, plusieurs navettes projetées sur le bassin de La Prairie ou encore le projet sur la rivière Richelieu.
5. Le projet de navette Boucherville – Vieux-Port de Montréal fait actuellement l'objet d'études en vue d'une implantation en 2020.
6. Ces projets de navettes contribueraient au prolongement de liens existants ou à venir.

La CMM évalue qu'une contribution de 66 M\$ du gouvernement du Québec, telle que détaillée dans le tableau précédent, est nécessaire pour couvrir les frais d'opération relatifs à la pérennisation et au développement du réseau métropolitain de navettes fluviales sur une période de cinq ans.

La Communauté demande au gouvernement du Québec de prévoir dans le prochain budget les ressources nécessaires pour le déploiement du futur réseau métropolitain de navettes fluviales, notamment en allouant des sommes supplémentaires dans le cadre de la stratégie maritime du gouvernement du Québec.



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

La vision d'un Québec durable passe par la création de milieux de vie répondant à quelques grandes caractéristiques : des densités soutenant le transport en commun, une diversité des usages, une mixité sociale, des espaces publics et un design urbain de qualité.

Cette vision a inspiré le grand pari du PMAD, entré en vigueur en mars 2012, qui est la réalisation de quartiers de type TOD (*Transit-Oriented Development*) autour des stations du réseau de transport en commun métropolitain structurant. Au total, avec les stations du REM, 159 aires TOD sont identifiées au PMAD où il est proposé d'orienter 40 % voire 60 % de la croissance des ménages d'ici 2031.

À ce jour, la Communauté a investi 1,7 M\$ dans le financement de 17 projets novateurs de planification de quartiers TOD répartis au sein de 14 villes du Grand Montréal, afin d'encourager l'aménagement de milieux de vie de qualité à proximité des points d'accès au réseau de transport en commun.

Cette initiative s'inscrit dans le cadre du *Programme d'aide financière à la conception des aires TOD* adopté en 2013 par la CMM qui a pour but d'inciter les municipalités à trouver des approches innovantes dans la planification de leur aire TOD et de diffuser les réalisations à tous les partenaires de la Communauté. Le programme a été très apprécié des municipalités de la région.

La Communauté a entrepris la phase II du Programme TOD avec une enveloppe de plus de 1,8 M\$. Cette phase II portera à 35 le nombre de projets appuyés par la Communauté sur les 155 aires TOD identifiées au PMAD. De nouvelles sommes sont donc requises, dont une somme de 2,7 M\$ qui est nécessaire pour assurer la conception de l'aménagement des aires TOD du REM.

La Communauté demande donc au gouvernement de prévoir dans le budget 2020-2021 le financement d'un nouveau volet du *Programme d'aide financière à la conception des aires 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

Selon les données les plus récentes, le Grand Montréal compte 213 000 ménages locataires à faible revenu qui consacrent 30 % et plus de leur revenu au loyer et, de ce nombre, plus de 115 000 y consacrent au moins 50 % de leur revenu. Ces ménages dans le besoin, constitués de familles, de personnes âgées et de personnes seules, sont encore beaucoup trop nombreux. Le logement accaparant une part trop importante de leur revenu déjà réduit, ces ménages n'ont que très peu de latitude financière pour répondre à leurs autres besoins essentiels comme la nourriture, l'habillement et le transport.

Malgré l'augmentation des mises en chantier de logements locatifs privés au cours des dernières années, le taux d'inoccupation des logements locatifs a connu une baisse importante. Il se situait à 1,9 % en 2018, soit bien en dessous du seuil d'équilibre reconnu. Cette rareté des logements locatifs, particulièrement criante dans certains secteurs de la grande région métropolitaine ainsi que pour les logements de trois chambres à coucher et à faible loyer, crée une pression accrue sur les personnes à la recherche de logement et désavantage d'autant plus des ménages démunis.

Tout donne donc à penser que les problèmes d'abordabilité de plusieurs ménages dans la région métropolitaine iront en augmentant au cours des prochaines années, notamment en raison de l'augmentation du coût des loyers et de la baisse des taux d'inoccupation.

En avril 2018, les ministres fédéral, provinciaux et territoriaux responsables du logement ont approuvé un nouveau cadre multilatéral de partenariat pour le logement. En vertu de ce cadre, les provinces et les territoires recevront plus de 7,7 G\$ de nouveaux fonds fédéraux sous forme d'ententes bilatérales au cours de la prochaine décennie, pour soutenir le parc de logements communautaires et répondre aux priorités régionales. Le Québec est la seule province à n'avoir pas conclu d'entente. Des signes encourageants donnent à penser que le gouvernement du Québec devrait toutefois convenir prochainement une entente avec le gouvernement du Canada.

La Communauté demande au gouvernement de :

- S'engager à financer de façon adéquate et sur une base pluriannuelle les différents programmes de logement social et abordable, notamment, les programmes d'Habitations à loyer modique, de Supplément au loyer et AccèsLogis ;
- Prévoir des enveloppes budgétaires permettant de réaliser rapidement, dès 2020, 2 000 nouveaux logements AccèsLogis par an sur le territoire du Grand Montréal ;
- Revoir le programme AccèsLogis afin de s'assurer qu'il permette la livraison rapide de projets de qualité dans des secteurs bien pourvus en services et bien desservis par le transport en commun tout en commandant des loyers adaptés aux ménages à faible et modeste revenu ;
- Consacrer des investissements annuels minimaux de 180 M\$ essentiels à la réhabilitation du parc HLM.



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 cette part 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 de GES associées au transport et les autres coûts liés à la congestion routière.

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

L'ARTM travaille, en collaboration avec ses partenaires, à la mise en œuvre de son Plan des initiatives de développement du transport collectif (PIDTC) afin de soutenir, à court terme, l'élan de la croissance de la mobilité dans la région métropolitaine de Montréal. De plus, le Plan stratégique de développement (PSD) de l'ARTM, qui sera déposé au cours des prochains mois, proposera des solutions concrètes pour s'assurer que, d'ici 2050, la majorité des déplacements des citoyens de la région métropolitaine soit réalisée en transport collectif et actif.

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 et qui assure une équité entre les différents contributeurs en s'appuyant sur le principe du bénéficiaire-payeur. Ce nouveau cadre financier doit par ailleurs viser la réduction du recours à la taxe foncière qui représente toujours la principale source de revenus des municipalités.

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.

En 2018, avec l'adoption de la politique de mobilité durable, le gouvernement du Québec a aussi indiqué que la mobilité durable requière un financement adéquat et pérenne et qu'il est donc 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 identifie 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 et la mise en œuvre des projets inscrits au PIDTC et, éventuellement, au PSD de l'ARTM.

Ainsi, lorsque l'on regarde le cadre financier du transport en commun pour la période 2019-2028, on constate que les coûts totaux passent de 3,2 G\$, en 2018, à 6,0 G\$, en 2028 (soit une croissance moyenne annuelle de 7,2 %). En vertu de la politique de financement de l'ARTM, les contributions municipales ne peuvent pas dépasser 30 % du cadre financier. À partir de 2021, cette condition ne pourra pas être respectée sans une reconduction de l'aide gouvernementale qui est estimée à 758 M\$ entre 2021 et 2028.

Compte tenu des impacts financiers considérables qui affecteront les contributions municipales et de la nécessité de maintenir l'équilibre entre les contributeurs du cadre financier de transport collectif métropolitain en fonction du principe bénéficiaire-payeur, la CMM demande donc au gouvernement du Québec de :

- Prévoir au budget 2020-2021 la prolongation pour la période 2022-2026 de la contribution financière à l'ARTM qui a été mise en place dans le cadre du budget 2017-2018 ;
- Poursuivre le soutien financier relatif à la mise en œuvre du PIDTC de l'ARTM ;
- Bonifier les taux de subvention des programmes d'aide et d'augmenter la part relative au transport collectif du Fonds des réseaux de transport terrestre et de la Société de financement des infrastructures locales en vue d'appuyer, entre autres, le développement du réseau structurant de transport collectif et la mise en œuvre éventuelle du PSD de l'ARTM ;
- Confirmer le financement par Hydro-Québec des équipements fixes nécessaires à l'électrification des transports collectifs et prendre en charge la totalité du coût des postes abaisseurs requis pour assurer la continuité du service du métro ;
- Permettre un soutien financier pour l'expérimentation de nouveaux modes de transport en émergence dans la région métropolitaine tels les navettes fluviales, le transport à la demande et le covoiturage ;
- Réaffirmer sa décision de prendre en charge la totalité du coût des mesures d'atténuation liées au chantier du Réseau express métropolitain (REM) à partir de 2019 ;
- Indexer à l'inflation les sources de revenus provenant des automobilistes ;
- 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) conformément aux conclusions découlant des travaux de la Communauté sur ces questions.
- Accélérer la perception par la Société d'assurance automobile du Québec des droits sur l'immatriculation supplémentaires de 50 \$ pour tout véhicule de promenade demandés par la Communauté par le Règlement numéro 2019-79 concernant la taxe sur l'immatriculation de tout véhicule de promenade, lequel a été adopté par le Conseil lors de sa séance du 20 juin 2019 en vertu de l'article 96.1 de la loi sur la CMM (résolution CC19-037).