



PLANIFICATION DES TRANSPORTS ET DE L'AMÉNAGEMENT À MONTRÉAL :

BILAN ET PERSPECTIVES À L'AUBE DU 10E ANNIVERSAIRE DU PMAD DE LA CMM ET DE L'ADOPTION DU PREMIER PSD DE L'ARTM

COMPTE RENDU DE LA TABLE RONDE VIRTUELLE DU 18 MARS 2021

**SOUS LA DIRECTION DE
FANNY TREMBLAY-RACICOT**

**AVEC LA COLLABORATION DE
FLANDRINE LUSSON ET DE VALÉRIE VINCENT**

Sous la direction de :

Fanny Tremblay-Racicot
Professeure
École nationale d'administration publique

Avec la collaboration de :

Flandrine Lusson
Étudiante au doctorat
Institut national de la recherche scientifique

Valérie Vincent
Coordonnatrice et professionnelle de recherche
Réseau Villes Régions Monde
Institut national de la recherche scientifique

Contact : fanny.tremblay-racicot@enap.ca

Date de parution : mai 2021

Pour citer le compte rendu :

Tremblay-Racicot, Fanny (éd.), Lusson, Flandrine (collab.) et Vincent, Valérie (collab.). Planification des transports et de l'aménagement à Montréal : bilan et perspectives à l'aube du 10e anniversaire du PMAD de la CMM et de l'adoption du premier PSD de l'ARTM. Montréal, Villes Régions Monde / Cergo, École nationale d'administration publique, 2021, 28 p. (Compte rendu de la Table ronde virtuelle du 18 mars 2021)

ISBN : 978-2-89734-054-4 (PDF)
Dépôt légal
Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2021
Bibliothèque et Archives Canada, 2021

Table des matières

Préambule.....	3
Question 1 - Le bilan des dix dernières années, les bons coups et les défis	4
Question 2 – Les priorités des prochaines années.....	8
Question 3 – Le financement de la mobilité durable	15
Question 4 – Le modèle de gouvernance et le rôle de la CPDQ Infra	19
Période de questions et de discussion avec l'auditoire	23

Préambule

Cette table ronde a eu lieu le 18 mars 2021. Elle a porté sur le bilan et les perspectives d'avenir quant à la planification régionale et à la gouvernance des transports et de l'aménagement dans le Grand Montréal. L'événement, initié par Fanny Tremblay-Racicot, professeure à l'École nationale d'administration publique, a été organisé par le réseau Villes Régions Monde en collaboration avec le Centre de recherche sur la gouvernance (CERGO).

Animatrice

Fanny TREMBLAY-RACICOT

Professeure adjointe en administration municipale et régionale à l'École nationale d'administration publique (ENAP) et directrice associée du Centre de recherche sur la gouvernance (CERGO)

Panélistes invité.es

Daniel BERGERON

Directeur exécutif de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM)

Massimo IEZZONI

Directeur général de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)

Gérard BEAUDET

Urbaniste, professeur titulaire à l'École d'urbanisme et d'architecture de paysage à l'Université de Montréal (UdeM)

Florence PAULHIAC-SCHERRER

Professeure titulaire au département d'études urbaines et touristiques de l'Université du Québec à Montréal, titulaire de la nouvelle Chaire internationale de recherche sur les usages et les pratiques de la ville intelligente (anciennement InSITU)

Question 1

Le bilan des dix dernières années, les bons coups et les défis

La première question porte sur le bilan des 10 dernières années (pré-COVID-19). Les 10 dernières années ont été riches en rebondissements. Si on se reporte en 2011, ça faisait presque 10 ans que le maire Tremblay était en poste (2002-2012). C'est aussi l'année au cours de laquelle la commission Charbonneau a été décrétée, où le PMAD a été adopté *in extremis*, suite à une vaste mobilisation publique. Par la suite, l'AMT et les CIT ont été remplacés en 2017 par l'ARTM et EXO. Il s'en est passé, des choses...Donc quelles sont les avancées, les progrès et les bons coups selon vous, ce dont vous êtes le plus fier? Quels sont les ratés ou les défis qui n'ont pas été relevés? Soit en matière d'aménagement du territoire, soit en matière de transport, ou les deux.

Florence Paulhiac

Je crois qu'on peut considérer comme un bon coup le fait d'avoir inscrit la coordination urbanisme/transport dans la planification stratégique – dans le PMAD – et le fait que cette démarche se soit faite en consultant les élus locaux. Le cadre de planification stratégique, assorti au fil du temps de modalités de travail et d'outils innovants, a permis le développement d'une culture d'apprentissage collectif en matière de coordination urbanisme/transport pour concevoir des projets dans divers territoires et auprès des acteurs concernés. Autrement dit, on n'a pas seulement produit un plan stratégique, on a créé des outils pour accompagner sa concrétisation au niveau local et favoriser sa pratique. Ces outils ont percolé au sein des différentes organisations concernées et on voit les acteurs intégrer ces enjeux et recommandations.

Cependant, plusieurs facteurs affaiblissent la démarche. Le plan lui-même ne priorise pas les actions, ne développe pas d'approche sur d'autres formes de mixité et de densité, comme celles liées par exemple aux lieux d'emplois, ou encore des TOD de destination. Il n'y a rien non plus sur d'autres outils de coordination, en-dehors des bureaux de projets. Les limites du plan et du monitoring, c'est le raisonnement par les cibles. Se fixer des cibles, c'est utile mais cela masque les défis des processus de mise en œuvre, des freins (ou blocages) ou des leviers de l'action.

Massimo Iezzi

L'adoption du PMAD en 2011, mais surtout son processus collaboratif de consultation (avec notamment la création de l'Agora métropolitaine, un lieu de discussion entre la société civile et les élus) a permis de créer une véritable mobilisation métropolitaine sur les enjeux d'aménagement, de transport et d'environnement. Dix ans plus tard, je crois que des progrès significatifs ont été réalisés. Au niveau de la densité, il y avait beaucoup de chemin à faire pour créer des milieux de vie durables qui favorisent le transport collectif et actif, mais notre dernier monitoring démontre que nous avons déjà atteint, pour la grande majorité de nos MRC et de nos villes, les cibles de densité fixées pour 2031. Nous sommes 10 ans en avance sur nos objectifs !

Le PMAD prévoyait aussi de localiser 40% des futurs ménages au sein des aires TOD en 10 ans et c'est chose faite. Il nous reste un 20% à compléter pour atteindre l'objectif de 60% en 2031. Il est ici important de mentionner que les ménages ont tous été localisés à l'intérieur du périmètre d'urbanisation fixé par les élus de la CMM.

En dernier lieu, j'aimerais mentionner que la protection et la mise en valeur de la zone agricole va bon train avec la création de parcs métropolitains agricoles, avec l'acquisition de 900 hectares de milieux naturels, avec le financement de 65 projets de mise en valeur et avec le sentier cyclable Oka-Mont-St-Hilaire qui relie les Montérégiennes. Au niveau des objectifs, ce sur point, nous sommes à 10% avec un objectif de 17% à atteindre. Mon seul regret, c'est que ça n'avance pas assez vite.

Gérard Beaudet

La création de la CMM et l'adoption du premier PMAD ont le mérite de nous permettre d'avoir des données de toutes sortes sur la région métropolitaine de Montréal, et ce, de manière régulière, ce qui n'était pas le cas auparavant. On connaît donc mieux les dynamiques qui ont cours de même que les enjeux et les défis auxquels nous sommes confrontés. Quelques avancées peuvent par ailleurs être constatées sur le terrain, par exemple dans le dossier des pratiques innovantes dans les aires TOD. Certains « bons coups » doivent cependant être appréciés avec prudence, par exemple en ce qui concerne le recul de la maison unifamiliale. La SCHL définit en effet celle-ci comme un logement unifamilial isolé. La définition exclut par conséquent les types jumelés et en rangée. Or ces types sont passablement nombreux et permettent aux promoteurs de continuer à alimenter un marché en surchauffe en réduisant les coûts d'accès à la propriété, y compris en réduisant la part redevable aux infrastructures. Les avancées sont donc

moins spectaculaires qu'on le soutien. Il en est de même des parts modales globales, dopées par la performance des aires TOD du centre-ville et des quartiers centraux qui n'ont pas attendu l'adoption du PMAD pour performer !

Daniel Bergeron

L'ARTM a été créée en 2017 et c'est en 2018 que la phase 1 du REM a été annoncée et qu'elle se déploie. En 2020, il y a une refonte tarifaire complète des transports collectifs qui est adoptée et qui vise à assurer une meilleure intégration de l'offre de service de transport en commun dans la région de Montréal. En 2021, c'est un plan stratégique de développement qui est déposé et qui est sur le point d'être approuvé. Au moment où on se parle, le plan stratégique est en direction du conseil d'administration pour leur soumettre les bonifications apportées suite à un exercice de consultation publique qui s'est tenu dans les derniers mois et qui a été passablement salué par tous les intervenants qui ont déposés un document (environ 100 documents qui ont exprimés 889 idées différentes de bonification). Ces idées ont été intégrées et vont être soumises au conseil pour adoption. Je vous dirais donc qu'il y a une petite révolution qui se joue actuellement au niveau des fondations même de la planification du transport en commun.

Fanny Tremblay-Racicot

Est-ce que l'un d'entre vous voudrait revenir sur ce qui s'est dit ?

Gérard Beaudet

La transformation de la densité de la banlieue s'est amorcée avant même qu'on adopte le PMAD. Le marché avait commandé aux promoteurs immobiliers cette transformation avec l'avènement de certains phénomènes : vieillissement de la population, fragmentation des ménages, etc. Donc, il serait intéressant de voir quelle est la part du PMAD dans cette transformation ? Est-ce que ça s'est accéléré ? Est-ce que ce plan a été consulté ? Aussi, est-ce qu'on a fait des gains au-delà de la densité ? Je me balade régulièrement sur l'ensemble du territoire, je peux vous dire que la filière du design urbain est souvent d'une pauvreté absolument épouvantable en matière de densité. On fait ce que j'appelle du « packaging de logement », mais on ne fait pas du design de qualité, de nouveaux environnements qui sont propices à une plus grande convivialité, à une mobilité plus agréable. Il serait intéressant de savoir ce que la communauté métropolitaine pourrait faire pour amener cette dynamique ailleurs. Pour l'instant, on est en train de créer nos

environnements pour les 20, 30 et 40 prochaines années et plusieurs d'entre eux sont d'une pauvreté désolante.

Massimo Iezzi

Je veux apporter un point qui a d'ailleurs été confirmé par nos deux experts. C'est la première fois qu'avec la CMM et la Communauté métropolitaine de Québec que l'on se dote d'un outil de monitoring qui permet de suivre les pour regarder la progression des résultats aux deux ans pendant la période du PMAD de 2011-2031. Le prochain défi pour le PMAD, c'est de s'assurer que nous réaliserons tous nos objectifs d'ici 2031. D'ici 2031, il faudra s'assurer de prendre le virage durable en alliant une densité intelligente avec les transports collectif. Pour cela, il est nécessaire d'avoir une unité de pensée entre le PMAD et le futur plan de l'ARTM.

En matière de transport collectif, le défi est actuellement en banlieue et dans le pourtour de la CMM. Je suis très encouragé parce qu'on voit graduellement des changements au niveau de la densité par exemple et par l'identification de projets de transport collectif pour diminuer l'usage de l'automobile. Mais, on doit maintenant se préoccuper des MRC au pourtour de la CMM qui n'ont pas les mêmes règles contenues dans le PMAD. En effet, il ne faudrait pas que les efforts faits dans les la CMM soient amenuisés par le pourtour. On a un défi collectif à relever. Il faut travailler ensemble (CMM et pourtours) sur les mêmes objectifs que le PMAD en regardant comment ça peut s'appliquer ailleurs en respectant les particularités de chacun.

Question 2

Les priorités des prochaines années

Que se passera-t-il dans les prochaines années ? Après un an de pandémie, certains indicateurs ne semblent pas reluisants. On parle d'exode vers les banlieues éloignées, d'une hausse des prix des immeubles résidentiels, du haut taux d'inoccupation des tours à bureau au centre-ville de Montréal. En matière de transport, il y a certes eu des investissements dans les réseaux de transport collectifs, mais avec la congestion qui diminue et l'étalement urbain, les gens risquent de délaisser l'utilisation des transports collectifs.

Selon vous, quelles actions doivent être priorisées par les différents paliers de gouvernement afin de freiner l'étalement urbain (et ses conséquences) et afin de réduire les émissions de GES provenant du secteur des transports ? Ensuite, quelles sont vos attentes par rapport à la conversation nationale sur l'urbanisme et l'aménagement entreprise récemment par le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation ? Est-ce qu'il y a, selon vous, des modifications législatives ou des politiques provinciales qui devraient être adoptées en priorité afin de répondre aux défis du transport et de l'aménagement ?

Daniel Bergeron

D'abord, je pense que le PMAD demeure pertinent et son renforcement est primordial pour répondre aux attentes et aux objectifs de la communauté, c'est-à-dire le développement durable de notre région. On doit avoir une meilleure organisation du développement dans les municipalités du pourtour et il faut prendre en considération que les notions de mixité et de densité ne sont pas qu'essentiellement la prérogative des grands centres urbains, mais aussi celle des municipalités adjacentes.

Aussi, l'aménagement urbain s'appuie beaucoup sur des outils réglementaires pour orienter et organiser le développement, mais est-ce que cela suffit ? Dans un contexte où le champ foncier représente une source de financement à peu près unique pour les municipalités et que celles-ci ressentent toujours le besoin d'agrandir leurs territoires pour assurer leur subsistance, est-ce qu'il n'y a pas lieu de réfléchir au financement des municipalités afin qu'il soit plus cohérent par rapport aux aspirations que nous avons collectivement ? Je pense qu'il y a là une réflexion à faire dans le but de mettre en place des outils financiers complémentaires aux outils réglementaires.

Florence Paulhiac

« Des stratégies avaient été mises en place avant la pandémie, est-ce qu'on garde ces mêmes stratégies? »

On le sait, ce n'est pas toujours facile de faire passer des projets de densification auprès de la population. C'est d'autant plus difficile dans le contexte pandémique actuel. Les stratégies dont nous avons discutées dans la première partie de cette table ronde sont des stratégies d'intégration urbanisme/transport collectif (par exemple des quartiers denses et mixtes autour des gares) et je pense – bien qu'on pourrait en débattre – qu'il faut garder cette feuille de route face à la transition écologique qui nous concerne tous. En d'autres mots, il faut poursuivre la lutte contre l'étalement urbain et promouvoir les modes de transport alternatifs à l'automobile comme le transport collectif et actif, et ce, malgré le fait que la pandémie est venue bousculer nos repères, voire effrayer, certains d'entre nous par rapport à la densité et la proximité.

Mais ce que nous a aussi révélé la pandémie, c'est l'importance du local et de la proximité pour favoriser la qualité de vie et le bien-être des populations. M. Iezzi parlait plus tôt des cibles de densité et des cibles de localisation des développements à atteindre pour contenir l'étalement urbain. Or, ce n'est pas parce qu'on densifie dans certains territoires qu'il s'agit de la bonne densité ou d'une densité de qualité qui permet de créer des milieux de vie propices à une mobilité sobre. Donc, pour ma part, j'inciterais les différents paliers à ne pas se satisfaire de la conformité, mais plutôt à partager des objectifs communs ambitieux en se donnant les outils pour les atteindre et les mettre en œuvre. Cela suppose des visions intégrées et très systémiques de l'urbanisme et des transports. Et comme les instruments incitatifs ne sont pas toujours à la hauteur de nos ambitions, peut-être faut-il même mettre en place des outils coercitifs, mais cela reste bien sûr au choix des élus de les utiliser ou pas.

En résumé, il faut pouvoir fixer des objectifs communs, mais aussi se doter d'outils réglementaires qui permettent effectivement d'atteindre la qualité des nouveaux espaces à bâtir, la qualité des quartiers et aussi inciter à des comportements plus vertueux ; ça passe par des règlements qui ne sont pas toujours faciles, politiquement, à mettre en place.

Gérard Beaudet

J'ai d'abord envie d'aborder le dossier de la grande conversation à laquelle nous convie la ministre des Affaires municipales et de l'Habitation. Mes attentes sont extrêmement élevées! Je suis de ceux qui militent pour une vision nationale du territoire depuis 30 ans, mais je dirais, malheureusement, que tout indique que

nous serons grandement déçus. Nous avons un gouvernement qui n'a aucune vision en matière d'environnement, de patrimoine, d'urbanisation et de transport. C'est un gouvernement qui a des positions qui reposent essentiellement sur des adhésions à différentes idéologies. Autrement dit, il n'y a rien de réfléchi et ça n'intéresse personne. Je pense que [cette conversation] sera beaucoup de travail, mais que ça ne servira à rien et que tout est « canné » [décidé] à l'avance.

En ce qui concerne la pandémie, je crois qu'il faut demeurer prudent. Les choix qui sont faits présentement, et qui vont être fait dans les deux ou trois prochaines années, dépendamment de ce qui va se passer, ne sont pas nécessairement des choix bien réfléchis. Je pense qu'il faudrait éviter de laisser libre cours à toute sorte de dynamiques qui pourraient nous coûter très cher éventuellement. Je crois qu'il devrait y avoir des lieux de réflexion un peu plus critiques par rapport à ce qui se passe pour éviter les dérives qui n'ont rien à voir avec les conséquences réelles de la pandémie.

Dans le dossier de l'étalement urbain et du péri-métropolitain, ma crainte c'est que les municipalités qui se sont développées au détriment de Montréal il y a trois, quatre ou cinq décennies et qui sont en train de subir la concurrence des municipalités péri- métropolitaines (hors CMM, comme on l'a vu dans la MRC de Montcalm et comme on le voit dans Vaudreuil-Soulanges dont une partie du territoire est hors CMM) revoient leurs positions à l'égard du PMAD, se placent sur la défensive et demandent qu'on réduise les exigences de manière à combattre l'exode au-delà du périmètre métropolitain. On sent cette tendance dans le discours de certains élus de la troisième et de la quatrième couronne. La montée aux créneaux médiatiques de plusieurs élus il y a un peu plus d'un an contenait en sous-entendu une telle exaspération envers ceux qui ne sont pas soumis aux mêmes règles. Je crois qu'il faut demeurer aux aguets sur ce point. Si on regarde les chiffres des ménages qui quittent Montréal par année, ça peut sembler minime, mais si on fait le cumul, ce n'est pas banal comme dynamique et il faut être conscient des risques qu'on encourt à banaliser cette tendance dont, manifestement, les banlieues intra CMM ne sont pas les seules bénéficiaires.

Massimo Iezzoni

Premièrement, que l'étalement urbain soit maintenant reconnu comme un enjeu majeur à l'échelle du gouvernement, c'est une bonne nouvelle. Bien sûr que chacun peut avoir ses idées sur cette question, mais il demeure que l'on ne peut pas nier le fait que l'étalement ne permet pas de réaliser une mobilité durable. La CMM a fixé un périmètre métropolitain pour freiner l'étalement urbain, mais est-ce que ce périmètre est le bon lorsque l'on regarde la fuite des ménages vers le péri-

métropolitain? Aujourd'hui, la CMM compte 82 municipalités et lorsqu'on parle du pourtour, on parle de 133 municipalités. La CMM a le mandat de regarder les limites de son territoire une fois aux quatre ans suivant le recensement et elle ne recommande toujours pas de modifier les limites pour freiner l'étalement urbain en appliquant les règles du PMAD. C'est quelque chose qui aurait pu être prévu dans la loi originale, mais ce n'est pas le cas. Je pense que tout le monde voit très bien qu'on ne peut pas faire 82+133, puis on continue... Ce qui est important, à mon avis, c'est de voir ce qu'on a fait avec le PMAD, c'est-à-dire une mobilisation qui a fait en sorte qu'on travaille ensemble. Il faut plutôt qu'on noue un dialogue avec les municipalités du pourtour. Nous avons des enjeux communs en ce moment : le temps de déplacement, les émissions de GES et comment on fait, ensemble, pour réduire les impacts de ces enjeux afin de permettre aux municipalités du pourtour et aux municipalités de la CMM de réaliser leur virage vers le transport collectif et actif. Ce n'est pas une chose facile, mais la CMM a proposé des ententes aménagement-transport dans le but de contrer le phénomène de l'étalement urbain. On pense que la période de 10 ans qu'on a mis en place à la CMM est peut-être porteuse alors il faut se mettre à réfléchir collectivement, parce que ce n'est pas un problème juste d'un côté ou de l'autre, à freiner l'étalement urbain avec les outils actuels et s'il nous manque des éléments, alors là je pense que les lois devraient être modifiées pour favoriser cette approche-là. Parce que maintenant ce qu'on sait, c'est que c'est 117 heures de temps de déplacement, et on sait que le pourtour prend plus l'automobile que le transport collectif. On pourrait expliquer qu'il ne s'y rend pas (le transport collectif) et qu'il n'est pas accessible, mais c'est un virage important qu'on doit faire parce que si on veut faire la transition écologique, il faut bien commencer par là où c'est important et c'est la densité et le transport collectif, notamment. Donc je pense que dans le cadre de la conversation nationale, c'est à nous de faire ça, d'envoyer les bons messages pour qu'il y ait des ajustements conséquents et je suis convaincu que la population va être au rendez-vous.

Fanny Tremblay-Racicot

Est-ce que quelqu'un voudrait rebondir sur ces propos ? Si je comprends bien, M. lezzoni, vous ne recommandez pas un changement de frontière de la CMM, mais vous recommandez la poursuite des ententes aménagement-transport avec l'ARTM ?

Massimo Iezzi

Ce que j'ai appris à la CMM, c'est qu'on est mieux de dialoguer avec les villes et d'arriver à un consensus.

Florence Paulhiac

Ce que dit M. Iezzi est vraiment important. Le périmètre de gouvernance idéal n'existe pas. Autrement dit, on pourrait toujours chercher à avoir un périmètre politique et administratif qui coure après ce qu'on appelle le « territoire vécu », mais c'est bien connu en science politique, il n'existe pas de périmètre optimal figé dans le temps. Il y a toujours des dynamiques qui font en sorte que les territoires se transforment et que les effets-frontières jouent un rôle dans le processus de « saute-mouton » propre à l'urbanisation ou pour un certain nombre d'activités. Je pense que le principe de passer d'un territoire (ou périmètre) à une notion de collaboration, d'entente ou pourquoi pas de contrat est une bonne idée. Il y a certainement des choses à inventer ou encore des instruments existants qui pourraient être mobilisés pour travailler sur certaines problématiques. Je pense aussi qu'au niveau provincial, une feuille de route et des priorités doivent être établies par tous les acteurs pour donner les moyens aux territoires et aux populations d'atteindre ces objectifs. Gérard Beaudet l'a évoqué tout à l'heure, si une conversation avec le gouvernement provincial s'ouvrait sur le sujet, elle pourrait être fondamentale si elle prend en compte les objectifs de la transition sérieusement et de façon proactive pour doter les territoires d'instruments performants.

Gérard Beaudet

J'ajouterais que le « mille-feuille » administratif est suffisamment costaud pour qu'on n'en ajoute pas une couche. D'autant plus que par tradition, au Québec, on n'enlève jamais les couches les plus anciennes. Il faudrait se donner les moyens d'éviter ce qui est arrivé avec l'AMT, c'est-à-dire étirer le train de banlieue jusqu'à St-Jérôme sans avoir à rendre de compte et sans mesurer les conséquences. La fin de semaine qui a suivi l'annonce du prolongement de la ligne de train de banlieue vers Saint-Jérôme, les promoteurs immobiliers ont été débordés dans cette région. Il faudrait éviter que de telles choses se reproduisent, c'est-à-dire que quelqu'un profite d'une situation pour engendrer des dynamiques dont tout le monde doit ensuite payer le prix. On ne peut pas coordonner une région métropolitaine de la taille de celle de Montréal en laissant aller des phénomènes comme ceux-là.

Massimo Iezzi

Pour compléter ce que Mme Paulhiac disait, ça ne se fera pas s'il n'y a pas un engagement du gouvernement dans une modernisation des orientations gouvernementales. Est-ce que ça passe par une modification de la loi ? C'est à voir avec les élus municipaux et les intervenants, c'est clair! Mais il est aussi clair dans mon esprit qu'on doit chercher une solution de collaboration. Trop de temps sera perdu si on fait des réformes ambitieuses comme revoir les limites d'un territoire ou de la gouvernance. On veut atteindre des résultats dans un avenir rapproché.

Daniel Bergeron

En complément, il faut des ententes qui intègrent la dimension transport et aménagement (et non transport uniquement d'un côté et aménagement seulement de l'autre) pour apprendre des enseignements du passé pour en arriver à une réelle cohérence du développement.

Fanny Tremblay-Racicot

Pourriez-vous nous parler de ces ententes, car je ne suis pas certaine que tous les gens qui nous écoutent les connaissent ?

Massimo Iezzi

On a des ententes entre la CMM, l'ARTM et avec EXO (notre opérateur régional pour les couronnes nord et sud), mais il serait temps de ne plus avoir des ententes renouvelables chaque année ou aux deux ans, mais plutôt des ententes sur une période de 10 ans avec des cibles aux 5 ans. Ça permettrait d'allier le transport et l'aménagement et de le faire également avec les municipalités du pourtour (comme ce qui se fait au sein de la CMM). Terrebonne est à 20km de Saint-Lin et Beauharnois n'est pas loin de Salaberry-de-Valleyfield. Il n'y a pas de raison qu'on ne puisse pas avoir une approche aménagement-transport qui donnerait des résultats probants comme la CMM l'a fait avec ses 82 municipalités. C'est donc de ça qu'on parle. C'est un outil souple, mais ça prend un engagement et ça prend un dialogue et je suis certain que les élus doivent réfléchir à ça et accélérer le tempo.

Gérard Beaudet

Il y a eu de l'étalement urbain, il faut composer avec. Il y a des villes satellites qui participent à la dynamique métropolitaine de plain-pied, il faut faire avec. Je ne pense pas qu'il faille les intégrer dans la CMM, mais il faut qu'il y ait une intégration pour que tout ça fonctionne de manière optimale dans les cadres actuels, mais avec des ajustements contractuels qui permettent justement d'optimiser ce fonctionnement. On ne fera pas marche arrière.

Question 3

Le financement de la mobilité durable

Le chantier du financement de la politique de la mobilité durable du gouvernement du Québec semble trainer de la patte, les municipalités ont de nouveaux pouvoirs de prélèvement monétaires, mais elles ne les utilisent pas dans une large mesure, on n'a toujours pas réformé la *Loi sur la fiscalité municipale* et pendant ce temps, la recherche universitaire avance et les autres pays et les autres villes progressent en cette matière. Donc, de quelle manière devrait-on réformer le financement de la mobilité durable? Est-ce que certains outils fiscaux ou tarifs pourraient servir à freiner l'étalement, à favoriser la densification ou à favoriser l'abordabilité résidentielle sur les territoires déjà urbanisés et desservis en transports collectifs ? Et comment les implanter ?

Florence Paulhiac

Nous sommes face à un vaste chantier. La façon dont le financement des projets de transport collectif au Québec est conçu a une certaine limite. On a un financement qui est ultra dépendant du palier provincial, alors même que les projets concernent des territoires particuliers et que cette ressource publique est finalement assez limitée. Pour finalement développer cette ressource publique et la renforcer, on pourrait mener une réflexion beaucoup plus importante sur les bénéficiaires indirects des équipements en transports collectifs, les usagers du transport, ceux qui résident à proximité du transport et qui vont pouvoir l'emprunter, mais aussi tous les agents, tous les acteurs d'un territoire qui, avec l'arrivée de nouvelles infrastructures de transport durable, vont voir la productivité de leurs activités s'améliorer, voir des opportunités de développement, par exemple immobilier; donc on pense ici aux entreprises, aux automobilistes, aux promoteurs et aux développeurs immobiliers. Avec ce raisonnement-là, on en vient à promouvoir des outils fiscaux qui pourraient abonder des ressources en transports collectifs, par exemple via des redevances sur le développement, sur l'aménagement et le développement immobilier.

Pour coopérer sans cette optique, il est possible de créer des ententes sur l'urbanisme et le transport, avec des objectifs de densifier davantage. Ces ententes sont appelées dans d'autres pays des contrats d'axe, ou autres, et peuvent être assortis de nouvelles mesures, de ressources, d'une nouvelle fiscalité, de

nouvelles redevances. Dans d'autres pays, des entreprises contribuent à une cagnotte régionale, collective pour financer des infrastructures de transport.

Aussi, on a déjà une fiscalité sur l'automobile mais on pourrait certainement envisager de la réviser, diversifier les sources de financement du transport collectif, rendre ces sources plus locales, plus territoriales pour donner peut-être aussi des formes d'autonomie dans les arbitrages et les prises de décisions. Cela ouvre aussi des débats sur le transport collectif en site propre, ou guidé, qui est 100% financé par le palier provincial et dont les projets sont dépendants de cette décision supérieure, ce qui limite d'un certain côté les débats qu'il peut y avoir sur les projets. Également, le principe d'utilisateur-payeur des infrastructures routières permettrait de meilleurs arbitrages en faveur des usages des modes durables, ou inciter en tout cas les utilisateurs à arbitrer mieux l'utilisation des modes de transport, à condition bien sûr que des alternatives crédibles de transports collectifs et actifs existent. Pour se substituer à la voiture, l'un ne va pas sans l'autre, cette gestion de la demande à partir des coûts de la mobilité est dépendante de la qualité des projets de transport bien entendu, et électoralement ça peut être périlleux. Faire payer les coûts de la mobilité individuelle au plus juste tarif passe par des taxes kilométriques. Ces axes peuvent se moduler, ça peut se débattre mais la perspective semble assez incontournable désormais. La question de l'acceptabilité, de la faisabilité, c'est un enjeu fort mais là aussi il y a de la faisabilité puisque ça se fait ailleurs. C'est très important de rappeler que c'est possible, que c'est faisable et qu'il faut surtout ouvrir le débat sur ces questions-là et ne pas en avoir peur parce que les effets de la non-décision dans ce domaine vont être plus catastrophiques. Mais il n'en demeure pas moins que les objectifs qu'on se fixe en matière de mobilité durable devront passer par des instruments de ce type-là, plus coercitifs en quelque sorte, en tout cas plus que ça ne l'est aujourd'hui, et comme ça se voit aujourd'hui ailleurs.

Daniel Bergeron

La COVID-19 a eu un impact d'environ 1.5 milliards \$ de pertes de revenus tarifaires entre 2020 et 2021 pour le transport collectif simplement dans la région de Montréal. Et jusqu'à présent le gouvernement était au rendez-vous, il a permis de maintenir l'offre de service au même niveau qu'avant la pandémie, donc au niveau de 2019. Je pense qu'il faut reconnaître qu'on est parmi les villes ou les provinces citées en exemple ailleurs dans le monde, mais on doit y travailler. On a résolument besoin de revoir le financement, pas des transports collectifs strictement, mais des services de mobilité dans une région comme Montréal pour véritablement soutenir le virage vers la mobilité durable et ça passe vraisemblablement par un meilleur rééquilibrage de la contribution des usagers entre les modes privés et les modes collectifs. Aujourd'hui, un usager des services transports collectifs va payer environ 30% des coûts alors qu'un utilisateur des grands réseaux routiers paye une fraction marginale des véritables coûts. Ce qui

n'est pas financé par des revenus tarifaires perçus par les utilisateurs est financé par taxes et impôts. Un meilleur rééquilibrage de la proportion de taxes et impôts qui va au financement d'un mode versus l'autre est certainement l'une des clés à la réflexion qu'on doit mener comme collectivité. Au-delà du financement, c'est un levier de responsabilisation des usagers face aux externalités qu'ils produisent, donc avoir des leviers financiers qui favorisent l'utilisation d'un mode durable versus moins durable, devrait aussi avoir un effet de levier sur les choix de modes qu'on utilise. Il y a une grande dimension d'éducation, de sensibilisation publique à cet égard pour qu'on puisse avancer au même rythme.

Massimo Iezzi

Une des dispositions de la loi sur l'ARTM c'était d'avoir une politique de financement dont 82 villes se sont dotées. Elle n'est pas parfaite et les municipalités contribuent autour de 30%, à peu près 800-900M\$ par année. L'une de ses dispositions était de percevoir une taxe sur l'immatriculation pour l'ensemble de la CMM et des redevances de développement ont été également affectées pour les fins du REM. La position des villes est claire: le foncier est utilisé en grande partie (70%) pour les fins locales et du transport collectif. Il est nécessaire d'obtenir une diversification des sources de revenus. Il est temps de regarder l'avenir d'ici 2031 en sachant que le plan d'économie verte qui vient d'être adopté vise à interdire d'ici 2035 les véhicules à essence. En conséquence, les revenus provenant de la taxe sur l'essence vont diminuer. Il faut donc réfléchir à de nouveaux revenus. Je ne dis pas qu'il faut faire ça demain matin, ni la semaine prochaine, mais il est temps de poursuivre la réflexion sur une taxation qui ferait en sorte qu'elle soit basée sur la distance, avec différentes modulations, afin d'avoir des revenus stables additionnels aux revenus fonciers. Je pense qu'il faut se rendre à cette réflexion-là, parce que les déficits d'exploitation des municipalités vont aller en s'accroissant et ces déficits-là, quand on parle par exemple d'une portefeuille de 30-40 milliards \$ d'investissements, il faut rappeler aux gens que le déficit d'exploitation est payé par les municipalités donc je nous invite à poursuivre nos discussions et à penser à moyen et long terme sur une autre forme de taxation qui vont faire en sorte que les municipalités auront moins de pression sur le champ foncier mais en même temps qu'on s'adresse aux autres contributeurs avec une formule qui serait plus acceptable en réfléchissant au territoire qui sera plus grand que celui que nous connaissons maintenant. Lors des consultations sur le chantier financement, les membres de CAA, de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, de la CMM et le Conseil du patronat du Québec, ont montré une ouverture à la taxation kilométrique. Avec une taxation kilométrique, on réduirait aussi les taxes sur l'essence. Il y a eu quand même une évolution sur cette question et je pense que les gens commencent à réfléchir sérieusement ces alternatives nouvelles; l'acceptabilité sociale sera peut-être enfin au rendez-vous cette fois-ci.

Gérard Beaudet

Les missions des municipalités se sont passablement transformées. Dorénavant la plupart des municipalités consacrent plus d'argent aux services à la population, aux citoyens qu'aux services à la propriété et la fiscalité n'a pas suivie. Il y a déjà là un premier problème. Mais il y a un autre problème de taille auquel il va falloir s'attaquer éventuellement et c'est la disjonction entre le financement des équipements et des infrastructures et l'exploitation de ceux-ci. C'est vrai en transport, mais c'est vrai également dans le domaine des bibliothèques municipales, des salles de spectacle et dans d'autres domaines qui sont en émergence où les projets sont financés en tout ou en partie par Québec, et où l'exploitation est assumée par les municipalités. Il y a des conséquences environnementales, il y a des conséquences de toute sorte, mais il y a des conséquences économiques qui actuellement sont complètement balayées sous le tapis. On n'en tient pas compte et le REM est un très bel exemple de cette dissociation complète entre les coûts d'immobilisation et les coûts d'exploitation, il y a une facture à payer et, règle générale, on ne la connaît pas ou on ne veut surtout pas la connaître. La question des modes de financement de l'exploitation est fondamentale, mais il faudrait qu'on ait une bonne compréhension des coûts d'exploitation : qu'est-ce que ça veut dire que de faire 2 km de métro ? Qu'est-ce que ça veut dire de choisir le tramway plutôt que le REM ? Qu'est-ce que ça veut dire d'accepter de poursuivre la 19 en affirmant contribuer au transport collectif ? On n'a pas de réponses présentement parce qu'on ne pose pas ces questions, simplement parce qu'on se dit que le Gouvernement du Québec va payer. Quand un Premier ministre en campagne électorale dit : « vous savez, le 450 a été négligé depuis plusieurs années, ça va être à son tour prochainement », et bien on a là un message qui est fort préoccupant pour une saine gestion de la question métropolitaine.

Ce qui est bon pour les uns n'est pas forcément bon pour les autres. Je citerais l'exemple entre autres du report sur les périphéries de plus en plus lointaines des grands centres d'entrepôts, des grandes entreprises, elles sont toutes en train de se relocaliser. Il y a un problème et on le voit, on va devoir élargir la 30 parce qu'une des causes de la congestion c'est le redéploiement des grands centres d'entreposage en périphérie. Or les entreprises n'auront pas, dans l'état actuel des choses, à payer la note du problème qu'elles ont générées elles-mêmes. Je pense que c'est inacceptable pour poursuivre sur cette lancée. Et en plus, ça nous prive de réflexions plus originales sur ce qu'on aurait pu faire pour permettre aux entreprises de continuer à mieux fonctionner. On fait juste déplacer le problème. On se prive de réflexions collectives innovantes parce qu'on voit la solution de simplicité, évidemment sans prendre en compte les coûts de cette solution-là.

Question 4

Le modèle de gouvernance et le rôle de la CPDQ Infra

CPDQ Infra, que faire ? Beaucoup d'encre a coulé et beaucoup de choses se sont passées depuis que le gouvernement Couillard a demandé à la CPDQ de proposer un système de transport sur le pont Champlain et dans l'ouest de l'Île de Montréal en 2015. Le REM 1 est allé de l'avant malgré un rapport défavorable du BAPE, le REM 2 a été accueilli favorablement en 2020, mais là, des voix s'élèvent et c'est tout le modèle de gouvernance, d'investissement, de planification et d'insertion qui est remis en question. On parle de « cannibalisme » des autres composantes du réseau de transport, de court-circuitage de l'ARTM. On parle un peu moins de l'entente commerciale qui donne à la Caisse un monopole sur les projets de tramway et de métros légers dans le Grand Montréal. Donc, que faire afin que les investissements de CDPQ Infra servent le « bien public » et ne nuisent pas aux autres composantes du réseau de transport collectif? Quelles sont les portes de sorties ou les modifications législatives qui pourraient être apportés à l'entente qui lie le Gouvernement du Québec et la CDPQ?

Gérard Beaudet

D'abord je rappellerai que dès 2017, j'avais dénoncé le statut qu'on avait donné à la CDPQ Infra, affirmant que nous payons aujourd'hui très cher le fait d'avoir accordé un statut de baronnie aux compagnies ferroviaires au XIXe siècle, nous en payons encore le prix et je ne vois pas comment un gouvernement minimalement éclairé peut donner autant de pouvoir à un organisme. La CDPQ Infra devient l'équivalent de la STM, de la STL, ou d'Exo et c'est à prendre ou à laisser. La CPDQ s'approprie la dénomination « réseau » et ça en dit long. D'entrée de jeux, la Caisse nous dit : « notre composante, elle nous appartient, elle n'appartient pas au réseau métropolitain », elle est quelque chose qui est autonome et ça va être produit et géré comme ça et ça leur permet de tirer parti des pouvoirs qu'on leur a donné, notamment un rabatement de tous les circuits locaux sur leurs stations, ça leur permet de cannibaliser les autres composantes du réseau. Dans la Loi on leur dit même qu'ils pourront obtenir des compensations advenant qu'elles jugent qu'il y a de la concurrence illicite - ça va très loin cette histoire. Mais là-dessus, la Caisse joue ouvert depuis le début et on a tout simplement accepté de signer un chèque en blanc sur ces prémisses. Évidemment actuellement on en paie le prix.

Avec l'évolution actuelle du dossier, on commence à comprendre qu'on s'est fait passer un sapin, on commence à comprendre les enjeux, on voit le traitement des élus municipaux qui sont tous coincés dans des ententes de confidentialité. En fait, le dossier me fait étrangement penser au dossier du Vieux-Port de Montréal, dont on doit se rappeler qu'il a obligé la société civile à se protéger contre son propre gouvernement. Ça nous a pris 20 ans à venir à bout du gouvernement fédéral, mais on n'en est venu à bout et on a un Vieux-Port qui est aujourd'hui considéré comme exemplaire à l'échelle planétaire. Malheureusement on est exactement dans cette situation avec CDPQ Infra, une institution qui ne veut rien savoir, qui se met même à dos des spécialistes qui étaient là pour avoir des contrats pour faire le design des composantes et même ces gens-là disent : nous ne sommes pas prêts à plier les genoux. C'est invraisemblable qu'on poursuive sur cette lancée. Ce qui est encore pire c'est qu'on continue à leur évoquer des possibilités à Laval, sur la Rive Sud, les maires de la Rive Nord demandent un REM sur le réseau autoroutier A-40 et A-640, je trouve ça épouvantable comme phénomène de société, que nous en soyons là aujourd'hui. Ma grande crainte c'est qu'on va faire avec un éventuel rapport du BAPE ce qu'on a fait avec la première version du rapport du BAPE, on va redire : ces gens-là n'ont rien à dire dans le dossier, ils sont incompetents, ça ne les regarde pas et ce que vous ne savez pas, vous n'avez pas à le savoir, ce sont des ententes de confidentialité. Je trouve ça extrêmement difficile à prendre et je trouve que la caution politique de cette histoire-là est très préoccupante.

Massimo Iezzi

On va prendre trois éléments: la planification, la gouvernance et le financement. En termes de planification, le Gouvernement du Québec en 2015 adopte une loi pour fixer des balises pour la réalisation de projets de transport publics à la Caisse qui évidemment reçoit des mandats directement du gouvernement avec une série de dispositions légales qui lui permettent d'accélérer les processus d'approbation. En 2017, on crée l'ARTM, donc on a une entité qui est responsable de la planification du TC et de la priorisation des projets de TC. Dès que le plan de l'ARTM sera adopté, il y aura un arrimage à faire avec le plan de l'ARTM. Est-ce qu'il faut modifier les lois ? Ça on verra! Mais il y a un arrimage à faire puisque le plan de l'ARTM doit être conforme aux orientations gouvernementales et au plan de mobilité durable. Également, la gouvernance de l'ARTM est différente de celle de la CDPQ. C'est un conseil qui est nommé en grande partie par la CMM et le gouvernement donc, il s'agit d'une union entre les élus municipaux et les représentants du gouvernement, autrement dit, un mix indépendants/élus. C'est l'interlocuteur principal, en termes de transports collectifs sur le territoire pour le gouvernement et la CMM, qui devra être priorisé.

Le troisième élément, c'est le financement. Comme les municipalités sont responsables des coûts et des déficits d'exploitation, il va falloir mettre en place des mécanismes pour tenir compte de cet impact financier dans la prise de décision relative à l'approbation des projets. À ce moment-là, on aura amélioré un petit peu le trio planification-financement-gouvernance et à mon avis, ça va nettement améliorer un certain nombre de choses sur notre territoire. Les prochains mois vont être importants pour l'adoption du plan qui va nous permettre d'avoir une vue d'ensemble sur un territoire pour les 20 prochaines années. Cela va nous permettre de faire les arrimages nécessaires avec les interventions du gouvernement et avec la Caisse.

Daniel Bergeron

En complément, je vais y aller aussi en trois blocs : les besoins, la proposition et les prochaines étapes. Les besoins, je pense que tout le monde reconnaît qu'il y a un besoin d'offrir des services de transport collectifs structurés et performants dans l'est de l'île et vers la couronne nord-est aussi. La bonne nouvelle c'est qu'on s'y adresse collectivement, c'est la stratégie. La proposition qui a été déposée le 20 décembre dernier par la Caisse a des avantages, et des défis. Parmi ces avantages elle permet quand même de structurer la planification du territoire aux abords du réseau qui est proposé et proposer des temps de parcours de transport collectif qui soient à peu près compétitifs par rapport à ceux de l'auto. Il y a des défis : le premier, tout le monde je pense le reconnaît, c'est l'insertion urbaine d'infrastructures telles qu'elles sont proposées. Il y a le défi du financement et il y a tout l'impact de la proposition d'une telle infrastructure sur les réseaux existants, et c'est ce qui m'amène aux prochaines étapes dans ce dossier.

Le dossier est en cours d'élaboration par la Caisse et une consultation publique est en cours. En parallèle, on est en train d'évaluer la proposition et de son adéquation par rapport aux orientations, sa conformité et sa contribution par rapport au plan stratégique. On évalue aussi les impacts de cette proposition-là peut avoir sur les réseaux existants en termes d'organisation, d'achalandage et en termes de financement aussi. Donc on apporte ces éléments d'évaluation là.

Collectivement, on souhaite augmenter l'offre de service des transports dans la région de Montréal d'à peu près 60% dans les 10 à 15 prochaines années. L'évaluation de la proposition ne va pas être en fonction du réseau actuel, mais en fonction de l'état des réseaux espérés au cours des 10 à 15 prochaines années. Cela dit, un rapport d'évaluation va être préparé par l'autorité sur la proposition initiale et aussi sur la proposition finale pour que collectivement on ait une vue complète de l'existence d'un tel projet sur les différents aspects. Il y aura aussi tout le besoin de réorganisation des réseaux périphériques pour bien assurer l'intégration au réseau.

Florence Paulhiac

Je vais essayer de juste relever des points qui, en tant que spécialiste de la planification des transports, me choquent, je vais employer ce mot là pour faire image. Alors même qu'on construisait cette gouvernance régionale collective et cette planification stratégique, on a confié à un acteur extra territorial et non spécialiste du transport, en lui donnant carte blanche sur un mode, un projet pour des territoires qu'il doit équiper et desservir, en dépit du REM 1, et de ce qui a été dit sur ces méthodes de planification et de projets. On est tous pour le transport collectif, les transports actifs durables, les modes alternatifs à la voiture, on veut tous qu'il y ait une meilleure répartition du marché du transport en faveur de la mobilité durable, mais tout transport collectif n'est pas bon à prendre, et notamment dans les façons de faire. Je pense que là il y a quelque chose qui est vraiment dommageable pour la cohérence de l'urbanisation et le développement dans la région métropolitaine de Montréal. Avec le REM 2, on est dans du rattrapage pour savoir comment insérer le projet maintenant, et comment faire pour qu'il fonctionne au mieux, qu'il soit optimum. Alors qu'une planification plus vertueuse aurait voulu qu'on discute d'abord des besoins, et pas que des besoins de temps de transport, mais aussi des besoins sociaux de mobilité, des besoins spatiaux d'aménagement du territoire, pour trouver des formules de transport et d'arrimage au transport collectif, ou en tout cas des scénarios qui permettent de débattre de la meilleure option optimale de ce point de vue-là, quitte à faire des arbitrages après en fonction de l'un ou l'autre des modes.

L'autre chose que je trouve dommageable dans le débat actuel c'est qu'on parle beaucoup de l'insertion et cela masque des enjeux bien plus importants parce qu'il ne s'agit pas juste de faire passer un mode aérien avec des piliers en bétons dans des structures et des trames urbaines. Ça va bien au-delà de la simple insertion d'une infrastructure, c'est vraiment de saisir l'opportunité d'un réseau pour créer des dynamiques d'aménagement du territoire, pour créer de la qualité de vie, donc on est bien au-delà de faire passer un tuyau de transport collectif dans un territoire. Hélas, avec le mode qui nous est proposé, on n'a pas tout à fait l'opportunité d'anticiper ces besoins et ces défis.

Alors qu'est-ce qu'il faudrait faire maintenant ? Je ne sais pas, j'ai l'impression qu'on se retrouve quand même avec, si ça se passe comme le REM 1, on n'a pas bien le choix, ni de notre interlocuteur collectivement, ni du mode de transport, donc ça c'est peut-être le pire des scénarios à mon sens. Donc qu'est-ce qu'il faut faire ? Il faut rouvrir un débat dans la transparence et ça aussi on sait que ce n'est pas le fort de la Caisse. Quand je parle de transparence, je fais l'analogie avec la gestion de la crise de la pandémie, le Gouvernement du Québec s'est appuyé sur la science et des données probantes pour gérer la pandémie, et bien la pandémie dans la mobilité c'est la transition climatique qu'on doit assurer et la science et les données probantes existent. Il faut de la transparence dans cette mise en commun

des connaissances et dans les processus décisionnels et les arbitrages qui sont faits. Je ne présume pas des arbitrages, je propose juste qu'on reprenne un processus collaboratif et transparent dans lequel non seulement la gouvernance actuelle régionale des transports et de l'aménagement soient présents, mais aussi les scientifiques qui œuvrent dans le domaine, et on est loin de ça. On est très de loin de ça, on a été très loin de ça dans le REM 1, j'espère qu'il y aura un sursaut du gouvernement et de la Caisse de ce point de vue-là.

Période de questions et de discussion avec l'auditoire

Fanny Tremblay-Racicot

Comment encadrer intelligemment la croissance démographique de la CMM ? Comment peut-on continuer à densifier le territoire montréalais et à le rendre accueillant et mieux desservi en transports en commun, tout en limitant la croissance du parc automobile métropolitain, et tout en réduisant les impacts de la région sur son environnement, notamment en termes d'émissions de GES ?

Gérard Beaudet

À l'extérieur des aires TOD, on continue à faire des bungalows, des trois, des quatre chambres à coucher où il va y avoir deux ou trois adolescents, et où on va se retrouver comme à Mirabel présentement avec quatre et cinq voitures dans le stationnement, et ça c'est un élément du PMAD qui passe un petit peu sous l'écran radar. Cette distinction qu'on fait entre ménages et personnes, je pense qu'il va falloir à un moment donné qu'on rectifie le tir là-dessus parce qu'effectivement, les conséquences d'avoir adopté cette définition là en matière de mobilité sont assez considérables parce qu'évidemment ça a un lien direct avec l'augmentation du parc de voitures automobiles.

Massimo Iezzoni

Le nombre de bungalows diminue dans les nouvelles constructions en banlieue de façon significative. Ça se densifie évidemment, et il y a aussi des habitations beaucoup plus denses qui se font en banlieue partout, sinon on n'aurait pas atteint ces seuils-là. Là où je rejoins Gérard, c'est justement de rendre accessible le transport. De là mon vœu de réitérer à nouveau d'accélérer ces ententes aménagement-transport parce qu'actuellement, l'enjeu est beaucoup plus dans le péri-métropolitain, sur les 94% qui travaillent dans la CMM et utilisent l'automobile.

Donc c'est là qu'il faut agir maintenant aussi pour rééquilibrer la façon dont on construit les habitations pour densifier davantage. C'est un gros défi! On en parle, mais il faudrait régler ça rapidement.

Une des réflexions qu'on fait à l'interne, on a fixé des seuils de densité par logement à l'hectare que nous avons atteints. Il faut maintenant se doter d'un autre seuil qui porte sur le nombre d'emplois à l'hectare pour favoriser la mixité des usages dans une aire TOD afin de réduire les distances entre le domicile et le travail. Parce que la mixité, c'est un indicateur qui va nous permettre des ententes aménagement-transport intégrées et de créer des milieux de vie durables.

Florence Paulhiac

Je crois qu'il faudrait aussi se demander quel type de mixité et quel type de quartier on veut bâtir. Je sais que la CMM réfléchit depuis un moment, notamment dans les TOD, sur l'insertion d'une offre de logements plus abordable, voir sociale. Je sais que c'est une préoccupation, un vrai enjeu d'équité sociale pour éviter des quartiers gentrifiés, des quartiers qui finalement donneraient accès à un cocktail de mobilité pour des gens qui sont déjà très bien équipés en voiture, mais qui ont aussi accès aux transports collectifs. Il faut penser qu'il y a d'autres populations qui ont ces besoins-là donc j'aime bien l'idée d'un indice de qualité de vie mais de qualité de vie de l'aménagement et de l'offre de logement. La pandémie nous a rappelé l'importance de l'ancrage, et de la qualité de l'ancrage. On est tous inégaux selon là où on habite par rapport à cette qualité de vie, et je trouve que c'est quelque chose qu'on ne peut pas du tout ignorer, ça ne l'est pas mais c'est quelque chose sur lequel il faut même travailler.

Fanny Tremblay-Racicot

Pour les questions de règlements ambitieux pour augmenter la qualité dans le développement, est-ce qu'il y a des exemples de villes qui ont adopté de tels règlements ?

Florence Paulhiac

Il y a des villes dans le monde qui se dotent par exemple de chartes de la densité et ça peut aller de l'architecture des logements jusqu'à l'extérieur des logements, la qualité des espaces et l'accès aux autres territoires et aux autres activités. Parce que la densité, ça peut être mal compris, il peut y avoir un certain nombre de perceptions négatives, mais ça s'aménage, et ça s'aménage avec des espaces verts, ça s'aménage avec du design et de l'espace public inclusif, de l'accessibilité universelle. Donc oui, il y a des chartes et les chartes sont souvent assorties de règlements. Mais je dois dire que quand on a étudié certains bureaux de projets et de projets TOD dans la CMM, on a vu des projets s'améliorer au fil des

consultations et des coopérations entre acteurs grandement de ce point de vue-là avec des réflexions sur la modulation de la densité, sur la modulation des espaces verts, sur les espaces de transition, etc. Donc le travail peut être fait aujourd'hui avec les outils qui existent.

Gérard Beaudet

C'est-à-dire que la convergence de plusieurs outils peut nous permettre d'avoir des résultats qu'on n'aura pas à la pièce. Mais un des grands défis qui va rester à relever, c'est l'arrimage du domaine public et du domaine privé, c'est-à-dire que le domaine public est pauvre en design et son arrimage au domaine privé reste difficile à négocier. Il va falloir qu'on réussisse à mieux intégrer ces espaces-là et on le sait, c'est l'un des trois « D » au fondement de la stratégie des TOD et ce dernier « D » est très mal assumé présentement, il va falloir vraiment qu'on accélère nos réflexions collectives et qu'on se donne plus rapidement des objectifs ambitieux sur ce terrain.

Fanny Tremblay-Racicot

Que pensez-vous des initiatives de transport à la demande dans la mesure où ces mesures se substituent au transport en commun classique ? Est-ce que vous êtes d'accord avec cette affirmation ? Qu'en pensez-vous ?

Massimo Iezzoni

Je vous dirai qu'elles sont complémentaires et qu'elles doivent être ajoutées à l'offre de nos quatre grands opérateurs pour offrir des alternatives en particulier dans les quartiers les moins denses en périphérie pour l'accès à des services de transport collectif.

Gérard Beaudet

Je dirai que c'est peut-être l'avenue privilégiée pour régler le problème de la desserte des grands pôles d'activités, qu'on qualifie d'ailleurs malheureusement de « pôles » alors que ce n'en sont pas. Quand on regarde ce qui se passe à Saint-Laurent ce n'est pas un pôle, c'est un immense territoire qui est plus vaste que beaucoup des municipalités de la CMM d'ailleurs, et le grand problème avec ces territoires là c'est qu'on n'a pas d'incitation d'accès aux transports lourds à proximité, c'est « indésservable ». Donc, le transport « à la demande » pourrait permettre d'irriguer ces grands territoires. La disjonction est presque totale actuellement et c'est ce qui fait que, par exemple, ça plombe l'accès des TOD. Vous avez beau avoir un train à haute vitesse qui passe en avant de chez-vous, si le train ne passe jamais là où vous vous rendez pour travailler, vous ne prendrez pas le train; c'est aussi simple que ça!

Fanny Tremblay-Racicot

Ça résout le problème du dernier kilomètre, donc l'accès à la destination. Comment les stratégies de développement du centre-ville de Montréal après pandémie peuvent devenir un moteur du développement du Grand Montréal ?

Daniel Bergeron

Je pense qu'un des caractères distincts de la région de Montréal c'est la qualité de son centre-ville, son dynamisme. Je pense qu'on a tout intérêt à préserver ça et je pense qu'il y a de grands efforts à la CMM à cet égard et on essaye d'y répondre par l'offre de transport collectif à destination du centre-ville; c'est quand même trois personnes sur quatre qui utilisent le transport collectif pour se rendre au centre-ville.

Massimo Iezzi

Par rapport aux 36 régions nord-américaines, le centre-ville de Montréal est l'un des plus dynamiques par la présence notamment de près de 100 000 résidents et des activités commerciales et culturelles qui en font un territoire attractif. Le centre-ville de Montréal se distingue des fameux *business districts* aux États-Unis où tout est fermé en-dehors des heures de bureaux. Le centre-ville ici, c'est probablement notre fer de lance pour notre activité, la compétitivité, pour le savoir, pour la culture, etc. C'est un pan important du PMAD et une grande partie des déplacements en pointe se font en transport en commun. Télétravail ou pas, que ce soit deux ou trois jours, le centre-ville va maintenir son attractivité, il y aura peut-être une transformation des tours à bureau en d'autres usages, mais le centre-ville va demeurer compétitif et attractif pour le Grand Montréal et le Québec.

Gérard Beaudet

Il faudrait quand même être prudent. La spécificité métropolitaine montréalaise s'est quand même érodée depuis une trentaine, voire une quarantaine d'années. Oui, notre centre-ville occupe toujours une position nettement dominante en termes d'emplois, en termes de commerces, mais c'est quand même une position s'est érodée au cours des dernières années. Des phénomènes qui se passent en banlieue et doivent nous interpeler. Les banlieues ne dorment pas au gaz présentement, ni en termes d'emplois, ni en termes de commerces. Il faudrait demeurer prudent puisqu'on pourrait perdre cet avantage éventuellement. Il ne faudrait pas que la COVID-19 soit un élément accélérateur de cette évolution. C'est pour ça que je pense qu'avoir des stratégies pour conserver notre centre-ville, sa spécificité, je pense que c'est le principal atout de la région métropolitaine de Montréal, et de très loin.

Fanny Tremblay-Racicot

La question de la fiscalité municipale, de la taxe foncière et de la concurrence entre les municipalités est un débat de longue date. L'écofiscalité pourrait être une piste de solution pour allier la transition écologique et la soutenabilité budgétaire. Les instruments réglementaires coercitifs sur la demande de mobilité qu'évoquait Mme Paulhiac, est-ce que c'est le gouvernement provincial qui devrait changer ça ? Est-ce qu'il y a d'autres pistes de réformes fiscales selon vous ?

Massimo Iezzi

Pour moi, il est nécessaire d'ajuster la fiscalité à l'échelle du territoire métropolitain. Ainsi, c'est à l'échelle métropolitaine qu'il faut parler d'écofiscalité, c'est à cette échelle qu'on doit trouver les solutions. Ça nécessite évidemment la collaboration de tous les acteurs dont le Gouvernement du Québec, l'ARTM et la CMM, et implicitement des villes qui réclament des mesures. Elles réclament d'autres mesures que le champ foncier puisque les déficits d'exploitation des transports collectifs vont faire exploser les contributions municipales d'ici 20 ans à 10% ou 15% de contribution municipale. Les villes ne peuvent plus absorber, par le champ foncier, ces augmentations. Il faut passer par l'écofiscalité. Je pense que c'est là qu'on se dirige. Est-ce que c'est dans 10, 20 ou 30 ans ? En fonction du portefeuille ambitieux de projets de l'ARTM, on n'aura pas le choix.