

**RÉPONSE DU COMITÉ EXÉCUTIF AU RAPPORT DE LA COMMISSION SUR LES FINANCES ET L'ADMINISTRATION - ÉTUDE PUBLIQUE DES BUDGETS DE FONCTIONNEMENT 2021 ET DU PROGRAMME DÉCENNAL D'IMMOBILISATIONS (PDI) 2021-2030 DE LA VILLE DE MONTRÉAL, DE CERTAINES SOCIÉTÉS PARAMUNICIPALES ET AUTRES ORGANISMES AINSI QUE DE LA SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL**

---

La Commission sur les finances et l'administration a procédé à une étude publique du budget de fonctionnement 2021 ainsi que du PDI 2021-2030 de la Ville de Montréal, de certaines sociétés paramunicipales et autres organismes relevant de son périmètre comptable ainsi que de la Société de transport de Montréal (STM).

Du 18 au 26 novembre 2020 se sont succédé les séances d'étude publique portant sur les prévisions budgétaires 2021 et le PDI 2021-2030 de tous les services et organismes relevant du cadre financier de la Ville de Montréal ainsi que de la Société de transport de Montréal (STM). Comme l'an dernier, la Commission a procédé à l'étude du budget de fonctionnement et du programme décennal d'immobilisations des unités d'affaires au cours de la même présentation. Chaque unité d'affaires a donc présenté son budget de fonctionnement et, lorsqu'elle en avait un, son PDI. Au terme des présentations du budget et du PDI, des périodes de questions et de commentaires réservées au public étaient prévues à chaque séance. De surcroît, des périodes réservées aux questions et aux commentaires des membres de la Commission ont suivi les différentes présentations.

Les recommandations ont été déposées et adoptées en séance publique le 7 décembre 2020.

Le comité exécutif remercie la Commission et tous ses participants. Il a pris connaissance du rapport de la Commission et répond à ses 39 recommandations.

## **LES RECOMMANDATIONS**

*À l'issue de l'étude publique du budget 2021 et du PDI 2021-2030, la Commission a formulé les recommandations suivantes au conseil municipal et au conseil d'agglomération :*

### **1) Budget général – Ville de Montréal et organismes relevant de son cadre financier**

#### **R-1**

Adopter les budgets de fonctionnement 2021 des services municipaux et d'agglomération, des sociétés paramunicipales de la Ville de Montréal et de la Société de transport de Montréal (STM) déposés à la Commission.

#### **R-2**

Adopter les prévisions du PDI 2021-2030 des services municipaux et d'agglomération, des sociétés paramunicipales de la Ville de Montréal et de la Société de transport de Montréal (STM) déposés à la Commission.

#### **Réponse à la R-1 et R-2**

Les budgets de fonctionnement 2021 ainsi que les prévisions du PDI 2021-2030 ont été adoptés lors de la séance extraordinaire des conseils municipal et d'agglomération des 9 et 11 décembre 2020 (CM20 1218, CM20 1219, CG20 0629, CG20 0630).

### **R-3**

Poursuivre l'effort de contrôle des dépenses à l'échelle de chacune des unités d'affaires de l'agglomération de Montréal, incluant les sociétés paramunicipales et autres organismes.

*CONSIDÉRANT les coûts déjà assumés en lien avec la gestion de la pandémie de COVID-19 en 2020 et le fait que celle-ci aura encore un impact sur les finances publiques de l'agglomération en 2021;*

*CONSIDÉRANT que l'instabilité qui en découle commande une vigilance particulière dans l'établissement des prévisions de revenus et de dépenses des différentes unités d'affaires;*

*CONSIDÉRANT que les revenus anticipés en matière d'amendes et pénalités inscrits aux prévisions budgétaires 2021 sont plus élevés de près de 86 millions de dollars par rapport aux résultats réels prévus pour 2020;*

*CONSIDÉRANT que les dépenses anticipées pour les activités de sécurité incendie inscrites aux prévisions budgétaires 2021 sont quant à elles envisagées à plus de 87 millions de dollars à la baisse en 2021 par rapport aux résultats réels prévus pour 2020,*

### **Réponse à R3**

Le contrôle serré des dépenses, tant au niveau des unités d'affaires qu'au niveau des sociétés paramunicipales et des autres organismes, est une préoccupation constante du comité exécutif. Le comité exécutif a un souci constant de respecter la capacité de payer des contribuables tout en restant à l'écoute des priorités de ses citoyennes et de ses citoyens.

### **R-4**

Expliquer les projections budgétaires présentées ci-haut, qui révèlent un écart significatif entre les résultats réels prévus pour 2020 et les prévisions pour 2021, afin d'assurer la capacité de la Ville d'atteindre l'équilibre budgétaire.

### **Réponse à R4**

Au moment du dépôt des états financiers 2020, le document de la reddition de comptes permet d'expliquer l'ensemble des écarts constatés par rapport aux projections budgétaires 2020.

Le comité exécutif confirme que les projections de revenus contenues dans le budget 2021 ont été élaborées en tenant compte du contexte sanitaire et en fonction des informations disponibles au début de l'automne 2021.

## **2) Exercice de présentation et d'étude publique du budget**

*CONSIDÉRANT la valeur accordée par la Ville de Montréal à l'exercice annuel d'étude publique du budget et sa volonté de travailler à l'amélioration constante de la participation citoyenne à cet exercice;*

*CONSIDÉRANT l'importance, pour faciliter la compréhension des documents budgétaires déposés par les unités d'affaires, de recourir à des termes et références les plus uniformes possible,*

## R-5

Développer un plan de communication axé sur la vulgarisation du processus budgétaire, à l'intention des citoyennes et citoyens montréalais.

### Réponse à R-5

Le Service de l'expérience citoyenne et des communications (SECC) élabore des plans de communication afin de favoriser l'appropriation et la compréhension du processus budgétaire pour les citoyennes et les citoyens montréalais et pour rendre l'information financière plus accessible. Plus spécifiquement, le SECC déploie les moyens suivants pour chacune des étapes du processus budgétaire :

- Vulgarise le processus budgétaire dans les documents publics (consultation prébudgétaire, budget, PDI, reddition de comptes).
- Élabore des documents de synthèse, complémentaires aux documents financiers (notamment les faits saillants du budget/PDI et la synthèse de la reddition de comptes).
- Participe à l'élaboration d'outils destinés aux citoyens et aux citoyennes pour certaines étapes du processus budgétaire (dépliants accompagnant le compte de taxes et les cotisations SDC et document d'accompagnement de la consultation prébudgétaire).
- Diffuse des articles sur [montreal.ca](http://montreal.ca) qui vulgarisent, expliquent et contextualisent les étapes du processus budgétaire global ou les intentions de la Ville.
- Diffuse des communiqués résumant et simplifiant les contenus et organise des conférences de presse afin de présenter l'information financière aux médias.
- Diffuse du contenu vulgarisé sur les médias sociaux de la Ville.
- Diffuse un avis public dans les journaux pour le budget et le PDI.
- Diffuse du contenu dans canaux de communication interne afin d'informer le personnel.

## R-6

Distinguer les terminologies de catégories d'emplois utilisées par la Société du parc Jean-Drapeau afin de refléter le nombre de postes professionnels et le nombre de postes de gestion présents au sein de l'organisme.

### Réponse à R-6

La Société du parc Jean-Drapeau a entamé un processus de révision de la terminologie des catégories d'emploi de ses gestionnaires, de ses employés-es non syndiqués-es et de ses employés-es syndiqués-es. Ainsi, les distinctions entre les différentes catégories d'emploi seront précisées lors de la présentation du budget de fonctionnement 2022.

### **3) Amélioration continue et performance organisationnelle**

*CONSIDÉRANT que le taux de mise en œuvre des recommandations présentées dans les rapports du Bureau de la vérificatrice générale de la Ville de Montréal demeure préoccupant,*

## R-7

Produire un bilan annuel de l'état de mise en œuvre des recommandations de la Vérificatrice générale par les différentes unités d'affaires concernées (ex. : tableau de bord présentant les taux de réalisation par service).

## Réponse à R-7

Le contrôleur général génère déjà des tableaux ainsi que des outils de suivi pour la Direction générale. De plus, un suivi de la mise en œuvre des recommandations est également présenté au comité de vérification.

*CONSIDÉRANT l'importance d'assurer un retour sur investissement des projets en technologie de l'information,*

## R-8

Développer des indicateurs clés de performance permettant de mesurer le succès dans la réalisation des projets en technologie de l'information et démontrer leur taux de rendement par rapport aux sommes investies.

## Réponse à R-8

Le bureau de projets du Service des technologies de l'information (STI) met en place de nouveaux mécanismes de surveillance et de reddition de comptes de ses projets, incluant des indicateurs de performance, pour les modes de livraison traditionnels et agiles, conformément à la recommandation 3.3 du rapport d'audit du Bureau de la vérificatrice générale.

Le Bureau des projets et programmes d'immobilisations (BPPI) a déposé en janvier 2021 une deuxième version de son guide de la gestion de la réalisation des bénéfices et en a présenté la démarche à la Direction générale le 14 janvier 2021. Le STI a participé à cet exercice et a adopté cette démarche. Son déploiement à l'échelle de la Ville s'échelonna de 2021 à 2024. À terme, tous les projets du STI et de la Ville pourront rendre compte de leur rendement (bénéfices) par rapport aux sommes investies.

## 4) Transition écologique et résilience

*CONSIDÉRANT la priorité accordée par l'administration montréalaise à la mise en œuvre de la transition écologique dans tous ses secteurs d'activités;*

*CONSIDÉRANT l'objectif de faire de Montréal une ville carboneutre à l'horizon 2050;*

*CONSIDÉRANT que la Ville s'est engagée, en 2019, « à développer un budget carbone » et à « se doter d'outils lui permettant d'évaluer les investissements municipaux en considération de leur contribution à la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) sur le territoire montréalais, et à développer des indicateurs environnementaux à intégrer au budget et programme triennal d'immobilisation (PTI) » (Résolution CM19 0107);*

*CONSIDÉRANT que les émissions de GES du secteur des transports représentaient toujours, en 2015, 40 % des émissions globales de la collectivité montréalaise,*

## R-9

Préciser la part du budget de chaque unité d'affaires affectée à la transition écologique ainsi que l'effet mesuré de ces investissements sur l'évolution de la part relative de leurs activités dans le bilan des émissions de GES de la Ville de Montréal.

## Réponse à R-9

Le comité exécutif prend note de la suggestion des membres de la CFA et mandate le Bureau de la transition écologique et de la résilience, en collaboration le Service des finances, pour établir les informations budgétaires qui seraient pertinentes d'inclure dans les documents budgétaires de la Ville.

Le comité exécutif rappelle tout de même aux membres de la CFA plusieurs éléments qui sont présentement mis en œuvre à l'égard de la documentation des aspects financiers relatifs à la transition écologique, notamment :

- présentation dans les états financiers des informations financières relatives aux changements climatiques;
- inclusion dans les documents budgétaires de certains éléments, notamment une section « Impact environnemental » dans chacune des fiches-projet du PTI, depuis le PTI 2020-2022.

Par ailleurs, notons que la Ville travaille en continu à bonifier les informations financières en regard des impacts de la transition écologique.

## R-10

Poursuivre les efforts en vue d'électrifier les flottes de véhicules de l'ensemble des unités d'affaires de la Ville de Montréal.

## Réponse à R-10

Le comité exécutif est favorable à cette recommandation. La Ville de Montréal a récemment dévoilé sa Stratégie d'électrification des transports 2021-2023. Cet audacieux plan d'action de 885 M\$ implique plusieurs partenaires et permet d'agir ensemble sur tous les fronts.

Composée de 7 orientations et de 23 objectifs, cette stratégie vise à accélérer la transition écologique de façon concrète et significative. Elle fait partie des quatre orientations du plan Montréal 2030 et des actions prévues au Plan climat 2020-2030. Pour atteindre ses objectifs, la Stratégie priorise des mesures qui favorisent l'augmentation et la diversification de l'offre de transports durables, intégrés, abordables et accessibles, étant au cœur de la relance économique verte et inclusive.

La Ville de Montréal entend bien sûr prêcher par l'exemple alors qu'elle remplacera tous les véhicules municipaux sous-compacts en fin de vie utile par des modèles semblables électriques. Les modèles électriques seront aussi privilégiés lors du remplacement des autres véhicules municipaux lorsque cela sera possible. Dans le cas contraire, des véhicules et équipements plus écoresponsables seront priorisés.

Plus spécifiquement, le Service du matériel roulant et des ateliers (SMRA), appuyé par le Bureau de la transition écologique et de la résilience (BTÉR), poursuit activement ses efforts d'électrification du parc de véhicules de la Ville de Montréal afin d'atteindre les objectifs de la Ville de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES). Le BTÉR et le SMRA se sont donc donné les cibles suivantes :

- Pour tout le parc de la Ville géré par le SMRA, réduction de 35 % des émissions de GES à l'horizon 2030 (par rapport à l'inventaire de 2015)
- Électrification de 100 % des véhicules légers à l'horizon 2030 (sauf SPVM et SIM)
- Carboneutralité de tout le parc de véhicules et d'équipements de la Ville en 2040

Pour y arriver, le SMRA privilégie systématiquement un véhicule ou un équipement sans émission, sinon hybride lorsque disponible sur le marché et correspondant à un niveau de service adéquat. Si un véhicule zéro émission risque d'être disponible sur le marché d'ici 2 ans, des options de location à court ou moyen terme plutôt qu'un achat sont envisagées. Par ailleurs, le SMRA ne fait aucun achat de véhicule ou d'équipement générant des émissions de GES s'il est prévu qu'il sera encore en opération à l'horizon 2040. D'autres stratégies de réduction des GES sont également développées et mises en œuvre.

Les projets 2021 d'électrification de la flotte du SMRA font preuve des énergies déployées, comme la mise en service prochaine du premier balai de rue pleine grandeur 100 % électrique en Amérique du Nord, le lancement d'appels d'offres pour l'acquisition de 300 automobiles sous-compactes 100 %, de 110 véhicules utilitaires hybrides branchables et de fourgons 100 % électriques.

Enfin, le SMRA continuera ses efforts de manière intensive durant les prochaines années pour l'acquisition de véhicules électriques dans le cadre du programme de remplacement des véhicules arrivés en fin de vie utile.

## **R-11**

Accentuer les efforts de diversification des revenus sous l'angle de l'écofiscalité (ex. : gestion de l'eau, matières résiduelles).

### **Réponse à R-11**

La Ville travaille à introduire des éléments d'écofiscalité dans certains de ses services aux citoyens et aux citoyennes. Le Service de l'eau, en collaboration avec le Service des finances, poursuit le déploiement de la facturation volumétrique pour le secteur non résidentiel.

La pandémie, qui a bouleversé les activités de nombreuses entreprises, est un contexte peu propice aux changements de structure fiscale, la Ville a ainsi choisi de reporter le déploiement de la facturation volumétrique de l'eau. Rappelons que la Ville facture présentement les grands consommateurs d'eau et les gros pollueurs pour leurs eaux usées.

Le plus récent Plan de gestion des matières résiduelles (PDGMR) 2020-2025 de la Ville mentionne que la dimension d'écofiscalité dans la gestion des matières résiduelles sera étudiée, avec comme objectif de favoriser une gestion dynamique des matières résiduelles. L'implantation de telles mesures demeure toujours à l'étude par le Service de l'environnement.

## **5) Transport collectif**

*CONSIDÉRANT l'évolution prévue de la dette nette de la Société de transport de Montréal (STM), qui passerait de 1,2 milliard de dollars en 2020 à plus de 3 milliards de dollars en 2030;*

*CONSIDÉRANT le déficit structurel du transport collectif et le défi du maintien des actifs à la STM;*

*CONSIDÉRANT la mission de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) de centraliser les sources de financement pour assurer le fonctionnement quotidien des transports collectifs et les projets d'amélioration dans le Grand Montréal;*

*CONSIDÉRANT le défi associé à un éventuel retour aux taux d'achalandage pré-pandémie dans le réseau de la STM,*

## **R-12**

Encourager la STM à poursuivre sa recherche de nouvelles sources de financement permettant de contenir son endettement (ex. : captation foncière, développement des revenus commerciaux par l'intermédiaire de sa filiale Transgesco, etc.).

### **Réponse à R-12**

Le comité exécutif s'engage à exprimer à la STM sa volonté que soient optimisées les occasions de générer des revenus, notamment en publicité ou par du développement immobilier sur ses terrains ou à proximité de ses terrains. Ceci se concrétisera particulièrement sur les sites ou à proximité des sites des futures stations de la ligne bleue par une volonté d'optimisation dans la conception des stations pour valoriser pleinement les droits aériens.

## **R-13**

Faire des représentations auprès du gouvernement du Québec afin d'augmenter le taux de financement par subvention pour les travaux de maintien des actifs de la STM.

### **Réponse à R-13**

La Ville et la STM incluent l'augmentation des taux de subvention, dont ceux pour le maintien d'actifs, dans ses revendications au ministère des Transports (MTQ) et au ministère des Finances du Québec. Ceci s'est fait plus particulièrement lors des prises de position dans le cadre du Chantier sur le financement de la mobilité durable du MTQ et lors des demandes dans le cadre des consultations budgétaires du gouvernement. La Ville continuera ses représentations à ce sujet.

## **R-14**

Œuvrer à l'amélioration du partenariat entre l'ARTM et la STM afin de :

- assurer un partage équitable des revenus dédiés au développement du transport collectif à Montréal;
- trouver de nouvelles sources de revenus permettant de financer les travaux de maintien des actifs et le développement du réseau;
- garantir que la génération de revenus autonomes par la STM ne conduise pas à une réduction équivalente des budgets qui lui sont octroyés par l'ARTM.

### **Réponse à R-14**

Le comité exécutif s'engage à ce que la Ville de Montréal défende les intérêts de la agglomération de Montréal, notamment à l'occasion de la révision de la Politique de financement de l'ARTM, laquelle établira les règles de partage des revenus relatifs au transport collectif.

## **R-15**

Demander au ministère des Transports du Québec (MTQ) de compléter le plus rapidement possible les procédures d'expropriation nécessaires à la réalisation du projet de prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal.

### **Réponse à R-15**



La Ville et la STM ont fait de nombreuses représentations à ce sujet. Cette demande a été répondue par l'adoption du projet de loi 66 - Loi concernant l'accélération de certains projets d'infrastructure - piloté par la présidente du Conseil du Trésor.

#### **R-16**

Faire des représentations auprès du gouvernement du Québec pour revoir et bonifier la part budgétaire allouée au financement du transport adapté à Montréal, sans affecter le financement du service régulier.

#### **Réponse à R-16**

La Ville et la STM demandent depuis plusieurs années un accroissement du financement pour le transport adapté pour qu'il corresponde à la croissance de la demande de ce service. Le gouvernement a ajouté du financement à ce sujet dans les derniers budgets du Québec. Nous continuerons de suivre la progression de ce financement pour nous assurer qu'il réponde enfin aux attentes et aux besoins de l'agglomération de Montréal.

*CONSIDÉRANT que depuis 2017, l'ARTM est responsable de financer les services offerts par les grandes sociétés de transport sur le territoire métropolitain, incluant la STM;*

*CONSIDÉRANT que l'ARTM compte parmi les organismes qui reçoivent une contribution corporative de la Ville, s'élevant à 633 millions de dollars pour l'année 2021,*

#### **R-17**

Intégrer une présentation du budget de l'ARTM aux futurs calendriers d'étude du budget par la Commission sur les finances et l'administration.

#### **Réponse à R-17**

Les processus budgétaires de l'ARTM et des OPTC se font en parallèle avec ceux des municipalités tout en y étant liés. Cela étant dit, selon la gouvernance du transport collectif de la région métropolitaine, la politique de financement de l'ARTM est approuvée par la Communauté métropolitaine de Montréal. Lors du processus budgétaire annuel, l'ARTM adopte ses prévisions budgétaires pour chaque exercice. Ces prévisions budgétaires, qui doivent être conformes à sa politique de financement, sont transmises à la CMM. De plus, l'ARTM transmet et présente, chaque année, pour approbation, son programme d'immobilisations, à la CMM. L'ARTM rend donc des comptes aux instances de la CMM, dont le conseil de la CMM, dont la moitié des membres sont des élus-es de l'agglomération de Montréal.

*CONSIDÉRANT l'objectif inscrit dans le Plan pour une économie verte du gouvernement du Québec, voulant qu'à l'horizon 2030, les autobus électriques représentent 55 % du parc total d'autobus urbains à l'échelle de la province;*

*CONSIDÉRANT l'engagement pris par la STM de faire uniquement l'acquisition, à compter de 2025, de véhicules 100 % électriques afin d'atteindre zéro émission de GES dès 2040, si la technologie le permet;*

*CONSIDÉRANT les investissements nécessaires pour adapter les équipements de la STM à ces nouveaux véhicules (par exemple par l'électrification des centres de transport),*



## **R-18**

Négocier avec le gouvernement du Québec une aide financière spécifique pour soutenir le processus en cours d'électrification des autobus de la Société de transport de Montréal.

### **Réponse à R-18**

La Ville et la STM ont fait de nombreuses représentations pour qu'un financement important soit accordé pour l'électrification des autobus, mais aussi des infrastructures nécessaires qui y sont accordées. Les deux gouvernements ont des annonces de programme en la matière. Nous continuerons nos représentations pour que les normes de ces programmes soient le plus favorables possible aux projets de la STM et qu'elle puisse en bénéficier au maximum.

## **6) Urbanisme, mobilité et infrastructures**

*CONSIDÉRANT l'impact de la multiplication des chantiers sur la fluidité des déplacements sur l'île de Montréal;*

*CONSIDÉRANT que la Ville de Montréal n'est responsable que de 25 % des chantiers;*

*CONSIDÉRANT que les grands partenaires à l'origine de ces chantiers (gouvernement du Québec, MTQ, ARTM, etc.) sont responsables d'assurer une mitigation adéquate de leurs impacts sur la circulation ainsi que des communications claires et opportunes auprès des résidentes et résidents des secteurs affectés;*

*CONSIDÉRANT la responsabilité qui incombe à la Ville de Montréal de bien planifier la réalisation des travaux d'infrastructures prévus à son Programme décennal d'immobilisations (PDI) afin de faciliter la mobilité et d'assurer la sécurité de la population montréalaise dans les divers secteurs de l'île,*

## **R-19**

Établir un plan d'ordonnancement des travaux prévus par les grands partenaires de la Ville ainsi que des travaux majeurs prévus dans le PDI (ex. : réfection du pont de l'Île-aux-Tourtes, réfection de l'autoroute Métropolitaine, boulevard Pie-IX, quartier Namur-Hippodrome, échangeur Saint-Pierre, etc.).

### **Réponse à R-19**

Plusieurs mesures ont été mises en place afin d'accroître la coordination de l'ensemble des travaux tels que :

- Mise en place d'un processus avec les partenaires externes de la Ville sur la planification, la coordination et la mise à jour des travaux des partenaires. Négociation avec les partenaires afin de les sensibiliser à l'impact de l'ensemble des travaux et d'augmenter les budgets de gestion des impacts.
- Mise en place en 2020 d'un nouveau comité de planification des projets sous le comité technique Mobilité Montréal comprenant l'ensemble des partenaires internes et externes qui feront des entraves.
- Développement d'un pont informatique entre la plateforme Info-Rtu, indiquant la planification des projets des partenaires externes sous la propriété de Info-excavation et l'application AGIR.
- Déploiement du volet planification et permis de AGIR pour permettre de voir en un seul coup d'œil l'ensemble des permis d'occupation du domaine public internes et externes sur tous les tronçons et leurs interactions.

- Suite à la planification des projets des services centraux, l'équipe de la coordination opérationnelle fait un ordonnancement des interventions et une coordination fine de tous les travaux incluant les partenaires dans les secteurs névralgiques.
- Identification et mise en place d'axes de mobilité avec un processus serré afin de réduire le nombre de travaux par le contrôle des émissions de permis sur ces axes pour conserver une fluidité des différents usagers de la route (transports automobile, actif et piétonnier).

## **R-20**

Améliorer la gestion des entraves et des nuisances lors des travaux de réfection majeurs, en concertation avec les grands partenaires.

### **Réponse à R-20**

Au printemps 2021, la Ville de Montréal a lancé la Charte montréalaise des chantiers, en collaboration avec ses partenaires. Ce projet est mené par le SIRR et le SECC. L'objectif principal de la charte est de limiter les nuisances pour la collectivité lorsque des travaux sont effectués sur le domaine public. Elle vise également à favoriser l'harmonisation des pratiques de gestion des chantiers entre la Ville, ses partenaires et les différents intervenants privés. La Ville de Montréal a pris une série d'engagements pour atteindre ses objectifs. Comme 75 % des chantiers qui ont lieu sur le territoire de la Ville ne sont pas de sa responsabilité, nos partenaires (RTU, CSEM, STM) sont sollicités pour s'engager envers la population, tout comme la Ville.

La charte se concentre sur 4 leviers clés pour l'amélioration des chantiers. Le levier 1 concerne l'accessibilité, la sécurité et la mobilité (planification et coordination des chantiers, accessibilité universelle aux abords des chantiers). Le levier 2 est spécifiquement dédié à la gestion des impacts et les mesures pour atténuer les nuisances des chantiers. Le levier 3 s'attarde à rendre une information claire et précise aux citoyennes et aux citoyens en misant sur la diffusion numérique de l'information et l'harmonisation des outils de communication. Le levier 4 traite de méthodes de travail et de matériaux respectueux de l'environnement.

## **R-21**

Mettre en œuvre des plans de communication robustes et adaptés, permettant d'informer en continu la population quant aux entraves et à la durée des travaux d'infrastructures menés sur le territoire de la ville, incluant ceux relevant de la Commission des services électriques.

### **Réponse à R-21**

Pour chaque projet d'aménagement et d'infrastructures conçu et/ou réalisé par les services centraux, le SECC élabore un plan de communication visant à informer la population de la nature et des bénéfices des projets, de leur durée, des entraves générées et des mesures d'atténuation. Plusieurs moyens sont utilisés, notamment la distribution de lettres et d'avis de travaux avant et après le chantier sur les entraves, la durée et les impacts, d'affichettes de porte, de dépliants et de lettres lorsque nécessaire, la diffusion des entraves sur Waze et la carte Info-travaux, la communication avec les partenaires et les chroniqueurs circulation, l'installation de panneaux d'information et de bannières informatives sur les clôtures de chantier, l'organisation de séances publiques d'information et notifications de type avis alertes sur des entraves (projets pilotes).

Plus spécifiquement, en ce qui concerne la communication relative aux chantiers de la Commission des services électriques (CSEM), lorsque les travaux de la CSEM sont intégrés à ceux de la Ville, le SECC élabore un plan de communication pour l'ensemble des entraves et diffuse l'information. Lorsqu'il s'agit de travaux d'enfouissement des réseaux câblés intégrés aux travaux de la Ville, c'est la CSEM qui communique directement les informations aux citoyennes et aux citoyens touchés; la Ville de Montréal relaie également ces informations. Enfin, lorsqu'il s'agit

des travaux de la CSEM qui n'impliquent pas ceux de la Ville de Montréal, la CSEM est responsable de communiquer l'information. Par ailleurs, la CSEM et la Ville ont établi, cette année, un cadre de collaboration afin d'assurer une cohérence générale des pratiques et des relations en matière de gestion de l'espace public, entre toutes les unités d'affaires.

À noter également que le SECC a mis en place un comité regroupant les responsables des communications des services d'utilité publique (RTU) auquel participe à l'occasion la CSEM afin d'échanger sur les bonnes pratiques en matière de communication de chantier.

## **R-22**

Travailler avec les différents partenaires institutionnels publics et privés pour fixer des objectifs ambitieux d'enfouissement des réseaux câblés sur le territoire de la ville et réduire les délais de coordination nécessaires à la réalisation de ces projets.

### **Réponse à R-22**

La Ville travaille avec les différents partenaires afin de réaliser les travaux d'enfouissement des réseaux câblés dans les meilleurs délais. Voici des précisions sur les étapes réalisées ou en cours de réalisation à ce sujet :

- Mise à jour du plan directeur d'enfouissement des réseaux câblés afin de recentrer les efforts de conception sur les tronçons ayant le plus de valeur ajoutée pour le développement urbain de la Ville de Montréal;
- Maximisation des investissements d'enfouissement dans les tronçons étant prévus pour une reconstruction de l'ensemble des infrastructures et permettre une réflexion complète de ces tronçons et des secteurs enfouis.
- Le plan directeur est en cours de révision en collaboration avec la CSEM et sera présenté au comité exécutif de la Ville afin d'y être entériné. Ce plan permettra de voir les engagements fermes d'enfouissement pour les trois prochaines années ainsi que les tronçons ayant un fort potentiel d'enfouissement pour le futur.
- Des critères de sélection ont été déterminés pour prioriser les projets qui sont présentés à la direction et aux élus-es afin d'obtenir une programmation qui réponde adéquatement aux besoins de la population. Si des tronçons ne peuvent être reportés, l'option de déplacement des poteaux est alors analysée pour permettre de revoir l'aménagement de la rue et corriger les lacunes d'aménagement ou de sécurité.
- De plus, la Direction générale s'assure que les projets inscrits formellement pour des enfouissements seront réalisés.

## **7) Développement économique**

*CONSIDÉRANT les nombreuses mesures d'aide d'urgence adoptées depuis le printemps 2020 pour soutenir les entreprises et les commerces affectés par la crise sanitaire et par ses conséquences;*

*CONSIDÉRANT la feuille de route et les investissements de 60 millions de dollars annoncés le 3 décembre dernier pour préparer la relance économique en 2021,*

## **R-23**

Maintenir toutes les mesures qui se sont avérées efficaces pour soutenir les commerçants, les entrepreneurs et les secteurs très touchés par la pandémie et travailler à l'amélioration des autres mesures pour les rendre les plus performantes possible.

### **Réponse à R-23**

Depuis le début de la crise, le Service du développement économique a été très proactif pour le soutien à l'économie. Durant la crise, quelque 98 M\$ ont été investis dans le soutien et la relance économique. Ensuite, dès juin 2020, les mesures du plan de relance économique phase 1 ont été lancées et ont permis de soutenir les acteurs de l'écosystème économique. Les mesures du plan de la période des Fêtes ont, quant à elles, permis de soutenir les Montréalaises, les Montréalais et les commerçants-tes à plusieurs niveaux. Les mesures du plan de relance économique phase 2 sont en cours de réalisation en soutien aux commerçants-tes et aux artères commerciales montréalaises, ainsi qu'aux entrepreneurs culturels et créatifs.

La Ville de Montréal fait un suivi et une évaluation continue de ces mesures dans le but de maximiser le soutien à l'écosystème, tout en faisant un suivi très serré des dépenses. Des bilans plus détaillés seront réalisés afin d'évaluer l'ensemble des mesures et d'identifier celles qui devraient être maintenues, voire bonifiées et celles à mettre en place. En effet, il faut prendre en compte plusieurs considérations :

- certaines mesures d'urgence ont été mises en place pour répondre à un besoin immédiat et doivent être analysées afin de déterminer si le besoin est encore là;
- puisque plusieurs difficultés rencontrées par les entreprises commerciales et les restaurants perdureront tout au long de la relance de la Ville, les meilleures mesures seront maintenues, voire bonifiées;
- la situation sanitaire et économique évolue très rapidement, ce qui amène de nouveaux enjeux et besoins. Une adaptation des mesures d'aide au contexte économique est donc essentielle pour assurer la pertinence de celles-ci pour les entreprises commerciales et culturelles.

### **R-24**

Réaliser les investissements proposés dans la feuille de route pour stimuler la relance économique de l'agglomération et plus spécialement du centre-ville de Montréal, dès le premier trimestre de 2021.

### **Réponse à R-24**

Le 3 décembre 2020, la Ville a annoncé sa feuille de route qui inclut sa vision de Montréal 2030, lequel est un document d'orientation stratégique qui s'étend sur 10 ans, pour une ville plus résiliente, verte et inclusive.

En effet, à la suite d'une réflexion collective et en réponse à la crise sanitaire, Montréal a entamé une démarche de relance ancrée dans une vision d'avenir pour guider et augmenter la cohérence et l'impact de l'action municipale au cours des prochaines années. La Ville avait aussi dévoilé son plan de relance économique 2021 pour assurer une relance verte et inclusive. Ce plan de relance, dans lequel la Ville injecte 60 M\$ en 2021, finance 10 mesures pour soutenir les secteurs les plus fragilisés par la crise, mais aussi, met en place des actions structurantes pour préparer la relance économique, toujours pour une économie plus verte, résiliente et inclusive.

Plus spécifiquement pour le centre-ville de Montréal, le 18 mars 2021, la Ville de Montréal et le gouvernement du Québec ont annoncé qu'ils investissent 25 M\$ pour animer et appuyer le centre-ville et ainsi le rendre accessible, attirant et dynamique. De ce montant, la Ville de Montréal investit 10 M \$ et le gouvernement du Québec 15 M \$.

La Ville de Montréal a fait preuve d'un important leadership pour la relance de son économie et de son centre-ville. Elle a mobilisé les partenaires et les acteurs afin de contribuer à ces efforts de relance. Ainsi, toutes les mesures annoncées sont en cours de déploiement avec la contribution de l'écosystème du développement économique.

## **8) Eau**

*CONSIDÉRANT l'état détérioré d'une portion importante des infrastructures de l'eau à Montréal, les efforts constants déployés pour rattraper le déficit d'entretien de ces infrastructures et les investissements majeurs faits à cet égard ces dernières années;*

*CONSIDÉRANT les spécificités du réseau d'aqueduc et d'égout montréalais, et particulièrement l'étendue exceptionnelle de ses conduites (sur environ 8 000 km);*

*CONSIDÉRANT l'augmentation, depuis 2018, de la proportion des travaux du Service de l'eau financés par emprunt plutôt que par subvention gouvernementale ou par paiement comptant;*

*CONSIDÉRANT l'ampleur des besoins d'investissement du Service pour la période 2021-2030, qui s'élèvent à 9,9 milliards de dollars, le PDI s'élevant quant à lui à 4,9 milliards de dollars (soit 44 % des besoins),*

### **R-25**

Faire des représentations auprès des gouvernements provincial et fédéral pour une reconnaissance du caractère spécifique de la métropole en matière d'entretien et de renouvellement de ses conduites d'égout et d'aqueduc, afin de bénéficier de programmes de subvention substantiels et adaptés.

### **Réponse à R-25**

Le Bureau des relations gouvernementales et municipales, en collaboration avec le Service de l'eau, communique sur une base régulière les besoins uniques de la Ville de Montréal en faveur d'un meilleur financement de ses infrastructures d'eau. Des canaux de communication sont ouverts avec les ministères provinciaux et fédéraux et des échanges fréquents ont lieu à cet effet.

Plus particulièrement dans le contexte de la relance économique post-pandémie, la Ville de Montréal collabore avec les autres grandes villes canadiennes afin que d'importantes sommes fédérales supplémentaires, issues du Fonds de la taxe d'accise sur l'essence, soient transférées aux municipalités. À Montréal, une partie très significative de ces sommes est acheminée par le fonds de la Taxe sur l'essence et la contribution du Québec (TECQ), un programme efficace et flexible destiné aux infrastructures d'eau pour lequel Montréal bénéficie d'un volet particulier.

D'autre part, dans le cadre de ses représentations prébudgétaires 2021-2022 auprès du gouvernement du Québec, la Ville de Montréal a expressément communiqué aux autorités provinciales une demande en faveur de la création systématique de volets « métropole » dans les programmes d'infrastructures d'eau, et ce, tant pour les programmes existants que lors de la création de nouveaux programmes de financement.

Par ailleurs, la Ville transmet aux ministères fédéraux et québécois concernés ses préoccupations quant à la complexité des modalités de certains programmes. Dans certains cas, des paramètres trop contraignants rendent difficiles les décaissements de subventions ce qui prive les contribuables montréalais de sommes auxquelles ils sont en droit de s'attendre. Cela a notamment été le cas dans le cadre du programme FIMEAU, qui présente des paramètres

incompatibles avec la réalité montréalaise (notamment en ce qui concerne l'intégration des travaux sur le domaine public) et pour lequel la Ville poursuit ses représentations en vue d'obtenir des assouplissements.

## **9) Service de police de la Ville de Montréal**

*CONSIDÉRANT le mémoire déposé en septembre dernier par le Service de police de la Ville de Montréal (SPVM) devant le Comité consultatif sur la réalité policière dans le cadre du dépôt du livre vert Réalité policière au Québec: Modernité, confiance, efficience;*

*CONSIDÉRANT les préoccupations de plusieurs groupes et personnes ayant déposé des questions et commentaires dans le cadre de l'étude publique du budget relativement à l'augmentation du budget du SPVM et les demandes de transfert des sommes qui y sont allouées vers des instances qui détiennent une expertise propre en matière d'itinérance, de prévention des toxicomanies, de santé mentale, etc.;*

*CONSIDÉRANT l'importance de dénoncer et de corriger toute forme de profilage racial ou social, reconnue par la Commission lors de la consultation prébudgétaire menée au printemps et à l'été 2020;*

*CONSIDÉRANT l'acuité de la problématique des interventions policières auprès de personnes en crise ou dont l'état mental est perturbé, ainsi que les efforts déployés par le SPVM pour adapter son offre de services et intervenir adéquatement auprès de ces personnes,*

### **R-26**

Amorcer, tel que recommandé lors de la consultation prébudgétaire, une réflexion globale portant sur la meilleure façon de distribuer les sommes allouées aux services sociaux et communautaires au sein des unités d'affaires de la métropole et des partenaires du milieu, afin d'en maximiser l'impact sur les communautés.

### **Réponse à R-26**

Pour la Ville de Montréal, un renforcement de la confiance du public passe par un continuum de services en matière de sécurité publique, allant de la prévention, à la médiation sociale, à l'aide médicale ou psycho-sociale, à l'intervention avec la police jusqu'au système judiciaire. Cette démarche s'arrime notamment avec les représentants-es de la santé (auxquels revient une bonne part de responsabilité en matière de distribution des sommes allouées). Des membres des équipes du Service de la diversité et de l'inclusion sociale, du Bureau de la commissaire à la lutte au racisme et aux discriminations systémiques et du Service de police de la Ville de Montréal sont néanmoins impliqués dans les travaux pour solidifier et arrimer ce continuum de service, notamment à travers le développement d'alternatives aux interventions policières, l'élaboration en cours d'un plan d'action de lutte contre les profilages racial et social et le déploiement d'une nouvelle équipe du SPVM.

## **10) Ressources humaines**

*CONSIDÉRANT l'impact budgétaire important de toute augmentation dans les besoins de main-d'œuvre des différentes unités d'affaires;*

*CONSIDÉRANT la nécessité de mieux cerner l'impact de la gestion des ressources humaines sur la dette globale de la Ville et le versement des intérêts à cet égard,*



## **R-27**

Produire une reddition de comptes concernant les récents efforts de réduction des postes capitalisés dans le budget général de l'ensemble des unités d'affaires et veiller à limiter le plus possible le recours au financement de postes via le programme d'immobilisations.

### **Réponse à R-27**

Le comité exécutif rappelle que la main-d'œuvre capitalisable est inévitable, puisque les coûts de la main-d'œuvre en lien avec un projet d'immobilisations doivent être capitalisés. Toutefois, ces coûts peuvent effectivement être financés par emprunt ou « au comptant ».

*CONSIDÉRANT les constats de la commission mandatée par l'Office de consultation publique de Montréal pour tenir une consultation sur le racisme et la discrimination systémique dans les compétences de la Ville de Montréal;*

*CONSIDÉRANT les recommandations formulées par cette commission pour remédier aux lacunes importantes du Plan d'action pour la diversité en emploi 2016-2019 qu'elle a identifiées;*

*CONSIDÉRANT la nomination imminente par la Ville d'un ou une commissaire à la lutte au racisme et aux discriminations systémiques, dont le mandat sera de s'assurer que l'ensemble des unités d'affaires agissent fermement et de façon concertée pour combattre le racisme et les discriminations,*

## **R-28**

Poursuivre les efforts pour améliorer la diversité et l'inclusion en emploi à la Ville de Montréal, par des solutions innovantes visant l'ensemble des unités d'affaires, y compris les sociétés paramunicipales et les organismes (ex. : identification de personnes ambassadrices ou mentors).

### **Réponse à R-28**

En collaboration avec la commissaire à la lutte au racisme et aux discriminations systémiques, le Service des ressources humaines finalise la rédaction d'un nouveau Plan directeur pour la diversité, l'équité et l'inclusion 2021-2023.

Ce nouveau plan s'appuie sur une consultation des parties prenantes de l'interne et de l'externe. En effet, ce plan s'inspire des avis et des recommandations de la commissaire à la lutte au racisme et aux discriminations systémiques, des approches interculturelle et antiraciste préconisées par le Conseil interculturel de Montréal, de l'utilisation des Global diversity & inclusion benchmarks, des avis reçus dans le cadre des séances publiques des consultations tenues par l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) en 2019, des recommandations de la Commission des droits de la personne et des droits de la jeunesse, ainsi que celles de la Table sur la diversité, l'inclusion et la lutte contre les discriminations et du rapport du vérificateur général de la Ville de Montréal (2019).

Par ce plan directeur, la Ville de Montréal reconnaît le caractère systémique du racisme et de la discrimination et s'engage à les combattre par le biais de vingt-cinq projets porteurs articulés au tour des trois objectifs suivants :

- accroître, reconnaître et valoriser la diversité (exemples de projets : repérage et priorisation de candidatures issues des groupes visés, notamment pour une relève de cadres, stratégie diversité pour le SPVM, suivi d'indicateurs de recrutement, planification de la relève grâce à la planification de la main-d'oeuvre, etc.);



- développer une culture inclusive (exemples de projets : stratégie talent diversité qui s'adresse aux membres du personnel ayant le potentiel de devenir cadre de gestion ainsi qu'aux gestionnaires désirant accéder à des fonctions de direction, développement de parcours de bienvenue et d'intégration pour les cadres, formation d'un comité consultatif composé de membres du personnel sensibilisés à l'antiracisme et à l'approche de la diversité, à l'équité et à l'inclusion en milieu de travail. Ce comité sera consulté sur des projets et actions envisagés par la Ville en lien avec le Plan directeur, etc.);
- renforcer la communication et les liens de concertation (exemples de projets : partenariats avec des organismes en employabilité favorisant l'emploi et l'inclusion des personnes handicapées, élaboration d'un plan permettant d'améliorer le recrutement, l'embauche et l'employabilité des personnes autochtones, etc.).

Consciente des efforts à mettre de l'avant pour opérer un redressement et pour devenir exemplaire en matière de diversité en emploi auprès des cinq groupes visés par la loi, ce plan d'action sera doté, tel que recommandé par l'OCPM, de cibles définies dans le temps et d'indicateurs de performance par projet afin d'assurer davantage d'imputabilité pour appuyer les objectifs poursuivis.

## **11) Accessibilité universelle**

*CONSIDÉRANT l'engagement pris par la Ville de Montréal dans sa Politique municipale d'accessibilité universelle (2011), « d'intégrer l'accessibilité universelle à toutes les étapes de décisions et de mise en œuvre des diverses activités municipales »,*

### **R-29**

Intégrer aux programmes d'aide financière de la Ville de Montréal un critère de respect des normes et recommandations en matière d'accessibilité universelle (ex. : PR@M-Commerce).

### **Réponse à R-29**

Le Service de la diversité et de l'inclusion sociale a récemment accueilli un commissaire à l'accessibilité universelle afin de renforcer ses interventions visant à mettre en place les conditions pour que tous les citoyens et toutes les citoyennes puissent jouir, sans entrave, de leur milieu de vie et des services municipaux et à faire de Montréal une ville universellement accessible.

Dans cette perspective, le Service du développement économique travaillera de concert avec le commissaire à l'accessibilité universelle pour bonifier le programme d'aide à l'accessibilité des commerces déjà existants.

De plus, tous les travaux nécessaires à l'accessibilité universelle des immeubles visés dans le cadre des programmes impliquant des subventions à la rénovation, l'agrandissement ou la construction (passés et présents) ont toujours fait partie des travaux admissibles, que ce soit PR@M-Industrie, PR@M-Économie sociale, PR@M-Artère en chantier, PR@M-Commerce, Artère en transformation, Bâtiments industriels durables ou Accélérer l'économie sociale.

## **12) Analyse différenciée selon les sexes plus (ADS+)**

*CONSIDÉRANT l'engagement pris par la Ville de Montréal de rendre ses services, programmations et aménagements plus inclusifs des groupes vulnérables, sous-représentés ou pouvant faire l'objet d'exclusion;*

*CONSIDÉRANT les projets-pilotes déjà réalisés à cet effet, ou en cours de réalisation, impliquant la participation de deux arrondissements et de cinq services administratifs,*

### **R-30**

Poursuivre l'intégration systématique de l'approche d'analyse différenciée selon les sexes plus (ADS+) dans les programmes, projets et infrastructures des unités d'affaires de la Ville de Montréal, des sociétés paramunicipales et de ses organismes.

### **Réponse à R-30**

Le Service de la diversité et de l'inclusion sociale (SDIS) poursuit l'intégration de l'analyse différenciée selon les sexes intersectionnelle (ADS+), avec comme objectif général une intégration systématique de l'ADS+ dans les programmes, projets et infrastructures des unités d'affaires de la Ville de Montréal, des sociétés paramunicipales et de ses organismes. En 2021, le SDIS poursuit ses objectifs :

- Finaliser le projet pilote en ADS+ initié en 2018 (former, outiller les unités, les élus-es et les partenaires, accompagner des projets, créer une communauté de pratique).
- Intégrer l'ADS+ dans les grands plans de la Ville (Montréal 2030, Plan diversité et inclusion sociale, Projet de Ville et Plan d'urbanisme et de mobilité).
- Intégrer l'ADS+ dans les Plans décennaux d'immobilisations (PDI) et les dossiers décisionnels (GDD)
- Développer une proposition de stratégie d'intégration systématique de l'ADS+ dans les programmes, projets et infrastructures des unités d'affaires de la Ville de Montréal, des sociétés paramunicipales et de ses organismes d'ici 2030.

## **13) Culture et événements**

*CONSIDÉRANT le rôle fondamental que joue la culture dans le développement de Montréal;*

*CONSIDÉRANT que le secteur culturel a été parmi les plus affectés par les mesures de confinement mises en place en 2020;*

*CONSIDÉRANT les efforts déjà déployés par la Ville et ses partenaires pour atténuer les impacts de la crise sur le milieu artistique et culturel montréalais;*

*CONSIDÉRANT l'innovation et la résilience dont a fait preuve le milieu pour adapter l'offre et les formes culturelles aux nouvelles restrictions ainsi qu'aux nouvelles possibilités,*

### **R-31**

Poursuivre le soutien aux activités artistiques et culturelles qui se tiendront éventuellement dans l'espace public, dans le respect des normes sanitaires en vigueur.

### **Réponse à R-31**

Le Service de la culture poursuivra son appui aux festivals et aux événements culturels. Il travaille avec les promoteurs à deux niveaux, à savoir qu'il incite ceux-ci à faire des propositions créatives adaptées à divers scénarios sanitaires ainsi que par l'accompagnement direct de leur déploiement sur l'espace public dans le contexte des conditions sanitaires.

De plus le Service de la culture présentera, en concertation avec ses partenaires, une programmation culturelle dans l'espace public adaptée aux normes sanitaires.

### **R-32**

Encourager la révision des modèles d'appui aux artistes et professionnels de la culture en tenant compte du nouveau contexte et sans se substituer aux paliers de gouvernement supérieurs (ex. : assouplissement des critères de sélection des appels à projet).

#### **Réponse à R-32**

Le Service de la culture poursuivra son accompagnement des organismes soutenus pour faciliter l'adaptation de leurs projets au contexte sanitaire et faciliter leur déploiement.

### **R-33**

Faire des représentations spécifiques auprès du gouvernement du Québec pour compléter l'effort de la Ville de Montréal dans le soutien aux artistes et pour les événements qui ont déjà été annulés pour l'année 2021.

#### **Réponse à R-33**

Le Service de la culture appuie de façon constante les différentes associations artistiques professionnelles qui font des représentations en ce sens auprès du gouvernement du Québec.

De plus, lors de ses différentes discussions avec le ministère de la Culture et des Communications, la Ville de Montréal continue de réitérer l'importance de la mise en place de programmes d'aide pour tous les artistes et les organismes culturels qui ont subi des effets négatifs découlant de la pandémie, notamment l'annulation d'événements.

### **R-34**

Poursuivre la réalisation du Plan de mise en œuvre des Quartiers culturels, en adaptant si nécessaire les projets qui y sont prévus.

#### **Réponse à R-34**

Le Service de la culture participe aux travaux du Chantier 4.2 de la Ville sur l'arrimage des initiatives territoriales afin de soutenir le déploiement d'un modèle de gouvernance unique à l'échelle de Ville favorisant notamment l'émergence et la mise sur pied de quartiers culturels auprès de tous les arrondissements.

Le service poursuivra son accompagnement auprès des arrondissements, que ce soit pour leur planification, la mise en place de laboratoire de cocréation sur les notions de gouvernance et de participation citoyenne ou la réalisation d'activités adaptées au contexte actuel.

## **14) Espace pour la vie**

*CONSIDÉRANT les bouleversements importants connus en 2020 dans les activités d'Espace pour la vie, qui se sont traduits par la perte de 24 millions de dollars de revenus (fermeture durant plusieurs mois, annulation de certaines activités d'envergure et suspension des chantiers de rénovation);*

*CONSIDÉRANT l'aide financière de 263 millions de dollars accordée à la Ville de Montréal par le gouvernement du Québec visant à limiter les impacts financiers causés par la pandémie;*

*CONSIDÉRANT l'importance de soutenir de manière pérenne la mission de recherche scientifique et d'éducation relative à l'environnement d'Espace pour la vie,*

### **R-35**

Poursuivre les représentations auprès du gouvernement du Québec afin de permettre à Espace pour la vie de bénéficier de l'aide financière actuellement offerte aux institutions muséales pour compenser le manque à gagner causé par la chute de leurs revenus.

### **Réponse à R-35**

Bien qu'ils soient agréés comme musées par le ministère de la Culture et des Communications du Québec, les musées d'Espace pour la vie ne sont pas admissibles à l'aide débloquée par le gouvernement en faveur des musées pour contrer les effets de la pandémie. En effet, en tant qu'institutions municipales, les musées d'Espace pour la vie ne sont pas admissibles aux subventions au fonctionnement des institutions muséales du MCC, qui sont réservées aux personnes morales sans but lucratif. Or, les sommes débloquées dans le contexte de la COVID-19 sont des bonifications aux sommes habituellement dédiées aux subventions au fonctionnement des institutions muséales.

Notons cependant que, pour une première fois, plusieurs projets d'Espace pour la vie ont été soumis au ministère de la Culture et des Communications dans le cadre de la renégociation de l'Entente sur le développement culturel de Montréal, actuellement piloté par le Service de la culture, qui finance certains projets choisis à hauteur de 50 %. Espace pour la vie pourrait ainsi recevoir environ 400 000 \$ pour la réalisation de Jardins de lumière en 2021 / 2022. Un montant a également été demandé pour la réfection du bâtiment administratif du Jardin botanique (de 100 000 \$ à 200 000 \$ sont possiblement attendus).

Par ailleurs, dans son dernier budget (mars 2021), le gouvernement du Québec a annoncé un financement de 3 M\$ par an sur 5 ans pour assurer l'avenir de la Biosphère, intégrée à Espace pour la vie.

Dans le passé (entre 2000 et 2014), le gouvernement québécois contribuait au financement des musées d'Espace pour la vie à hauteur de 12,6 M\$ par an (soit entre 25 % et 33 % de leur budget selon les années) par l'intermédiaire du Pacte fiscal, volet soutien aux équipements métropolitains. Au retrait de Québec, la CMM a accepté de compenser cette somme. La contribution de la CMM est actuellement d'environ 25 M\$, incluant la part de Montréal, sachant que la contribution des autres municipalités de la CMM est plafonnée à +/12 M\$. Notons que le comité exécutif de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) a adopté une résolution à l'issue de la séance ordinaire du 12 septembre 2019, demandant à l'Union des municipalités du Québec de réclamer du gouvernement du Québec une contribution financière au déficit des équipements métropolitains dans le cadre des négociations du prochain pacte fiscal Québec-municipalités.

## **15) Grands parcs, sports et loisirs**

*CONSIDÉRANT la programmation hivernale 2020-2021 diversifiée proposée à la population montréalaise, notamment la mise en place de 25 stations hivernales dans 17 arrondissements et l'élargissement de la programmation sportive dans les grands parcs;*

*CONSIDÉRANT les impacts de l'annulation de plusieurs événements sportifs d'envergure prévus sur le territoire montréalais, non seulement pour 2020 mais également pour l'année à venir,*

### **R-36**

Pérenniser l'offre bonifiée de sports d'hiver dans les grands parcs ainsi que l'offre d'activités hivernales de proximité, dans un objectif de mise en valeur de la nordicité de Montréal.

#### **Réponse à R-36**

Le réseau des grands parcs a bonifié son offre d'activités sportives hivernales ces dernières années. Parmi les bonifications, plusieurs kilomètres de sentiers de ski de fond et de raquettes ont été ajoutés, notamment avec le développement du parc Frédéric-Back et l'ouverture de nouveaux secteurs au public. L'offre du réseau s'est également adaptée aux nouvelles tendances en créant de nouveaux sentiers pour vélos à pneus surdimensionnés (fat bike).

Pour l'hiver 2021, dans un contexte d'état d'urgence sanitaire et de restrictions, les grands parcs ont offert aux 17 ans et moins la gratuité pour le prêt d'équipement de ski de fond et de raquette. Cette mesure a nécessité un budget non récurrent de 175 000 \$ pour les organismes, ainsi que des dépenses additionnelles en rémunération pour encadrer cette hausse d'activités et de fréquentation dans les grands parcs. Cette mesure a eu un effet positif sur la pratique de sports d'hiver à Montréal.

Il sera toutefois difficile de distinguer l'effet de la bonification de l'offre, de la gratuité du prêt d'équipement avec le contexte exceptionnel d'absence d'alternatives de loisirs pour les Montréalais cet hiver. À titre d'exemple, au parc Frédéric-Back à hiver 2021, l'indice de fréquentation a été en hausse de près de 200 %. Un autre facteur non négligeable dans les résultats de cet hiver est la température exceptionnelle qui a permis de maintenir l'offre d'activités tous les jours de janvier au début mars.

En conclusion, la bonification de l'offre de services dans les grands parcs est un objectif du Service des grands parcs, du Mont-Royal et des sports. Étant donné le contexte exceptionnel qui dure depuis plus d'un an, il sera difficile de tirer des conclusions de la saison 2021. Une partie de l'offre bonifiée de sports d'hiver sera maintenue dans les grands parcs, toutefois certaines mesures comme la gratuité du prêt d'équipement devront être revues avec le cadre financier de la Ville de Montréal de 2022.

### **R-37**

Examiner la possibilité d'offrir une aide financière d'urgence aux entreprises et organismes qui œuvrent dans le milieu événementiel sportif à Montréal.

#### **Réponse à R-37**

Considérant les impacts de l'annulation de plusieurs événements sportifs d'envergure sur le territoire montréalais, la Ville a maintenu ses engagements auprès des partenaires. Des efforts de soutien seront évalués et mis en œuvre auprès des promoteurs si nécessaire à la lumière de l'évolution de la situation sanitaire.

## **16) Affaires juridiques**

*CONSIDÉRANT les délais importants de traitement des dossiers en matière pénale à la cour municipale, qui tendent à nuire à l'application de la réglementation en vigueur,*

### **R-38**

Faire des représentations auprès du gouvernement du Québec pour permettre à la Ville de Montréal d'adopter un régime de sanctions administratives pécuniaires afin d'accélérer le traitement de certaines sanctions en matière pénale.

### **Réponse à R-38**

Le Service des affaires juridiques de la Ville de Montréal travaille en étroite collaboration depuis plusieurs mois avec des représentants du ministère de la Justice du Québec et du ministère des Affaires municipales et de l'Habitation à élaborer des pistes de modifications législatives visant à permettre le traitement administratif de certaines catégories d'infractions. Ce projet chemine bien. Nous espérons en fait l'adoption d'une loi d'ici la fin de la présente année.

L'objectif est de voir à migrer dans un futur proche un nombre récurrent et important de poursuites pénales (*constats d'infraction*) en sanctions administratives par l'entremise d'un régime spécifique à cette fin (sanctions administratives pénales - SAP), à l'instar de ce qui prévaut dans d'autres juridictions depuis de nombreuses années, notamment dans la province de l'Ontario.

Ce régime de *sanctions administratives pécuniaires*, actuellement non autorisé à la législation applicable aux municipalités québécoises, soulagerait le rôle d'audience de la cour municipale de Montréal de plus de 50 000 procès par année en matière de stationnement.

Aussi, ce régime permettrait une meilleure utilisation du personnel de la cour dans son ensemble. Il faut savoir que le régime actuel oblige la Ville, comme partie poursuivante, à générer et à obtenir plus de 200 000 jugements par défaut par l'entremise de juges de paix fonctionnaires (greffiers-audienciers) pour certains types d'infraction qui pourraient dorénavant être traités administrativement.

Outre ces bénéfices importants en termes de récupération de disponibilités des rôles d'audience et du personnel judiciaire, ce régime permettrait une gestion de certaines infractions de façon beaucoup plus moderne et conviviale avant tout au bénéfice de la population utilisatrice, puisque cette dernière aura accès, pour contester, à divers modes de communication et traitement modernes plus souples et rapides que l'instance judiciaire.

## **17) Concertation des arrondissements**

*CONSIDÉRANT les nombreux reports dont a déjà fait l'objet le projet de refuge animalier municipal, depuis plusieurs années;*

*CONSIDÉRANT les études et les démarches réalisées par le Service de la concertation des arrondissements en 2020 afin d'établir de nouveaux concepts pour ce projet,*

### **R-39**

Compléter la réalisation du projet de refuge animalier dans les meilleurs délais possible.

### **Réponse à R-39**

Le Service de la concertation des arrondissements, de concert avec ses partenaires internes, est responsable de l'avancement du projet de refuge animalier au sein de l'administration municipale.

Le refuge animalier, qui a obtenu en novembre 2020 une autorisation du Comité de coordination des projets d'envergure (CCPE) de passer en phase démarrage, est un projet bien actif. Cette phase vise à analyser les options et à démontrer la faisabilité du projet. Ainsi, différents modèles d'affaires sont présentement à l'étude par les expertises internes concernées. Une présentation sera faite aux instances afin de passer de la phase démarrage à la phase planification.

Le projet vise à offrir des services animaliers accessibles et adaptés aux utilisateurs, au meilleur coût possible pour les citoyens et les citoyennes, et ce, dans le respect des normes prescrites en matière de bien-être animal et de sécurité. L'aménagement d'installations pouvant desservir les 19 arrondissements, possiblement des municipalités de banlieue, serait prévu dans les secteurs où les admissions en refuge sont les plus importantes.

À l'intérieur des installations, des soins animaliers seraient prodigués par une expertise spécialisée en médecine de refuge. De plus, les services souhaités viseraient à accueillir les animaux errants, abandonnés ou cédés, à réunir les animaux perdus avec leurs propriétaires, à trouver une famille d'accueil par un service d'adoption, à offrir des programmes sociaux comme la stérilisation ciblée, à lutter contre la surpopulation féline et à faire de la sensibilisation et de l'éducation à travers les services rendus, notamment en ce qui a trait à la prévention des morsures.