

Notes d'allocution du maire de Montréal, M. Gérald Tremblay

Budget 2010

Le mercredi 13 janvier 2010

- Seule l'allocution prononcée fait foi -

Le budget que nous présentons aujourd'hui est un budget rigoureux et qui permet à Montréal, malgré les difficultés économiques qui se font toujours sentir, de continuer sur sa lancée.

Un budget qui va de l'avant pour s'assurer que notre ville s'inscrive dans les métropoles d'avenir en prenant parti sans équivoque pour le transport collectif et actif.

Un budget qui cible aussi des gestes précis pour le développement de Montréal : la phase 2 du Quartier des spectacles, le développement de tout le pôle de l'Est avec les Muséums nature et le Planétarium et l'autoroute Bonaventure.

Dans ce budget qui prévoit une hausse d'en moyenne 5,3 % pour le résidentiel et de 6 % pour le non-résidentiel, si une part de l'augmentation des dépenses est attribuable aux impacts de la crise économique, notamment à cause de la perte de revenus d'intérêt et la hausse de nos contributions aux régimes de retraite, une autre part tout aussi importante vient des responsabilités que doit assumer Montréal comme métropole.

C'est avec une rigueur accrue que nous continuerons de gérer les finances publiques, avec la même attention que celle qui nous a valu et nous vaut encore aujourd'hui la meilleure cote de crédit de toute l'histoire de la ville. Et ça, ce sont les agences de notation internationale, neutres et indépendantes de tout pouvoir politique, qui le disent.

Et je tiens à le redire aux Montréalaises et aux Montréalais : on va continuer de prendre très soin de votre argent.

Il semble que dans les villes au Québec, il y ait collusion entre certains entrepreneurs avec, comme conséquence, des prix non concurrentiels, pouvant aller jusqu'à 35 % de plus dans certains cas. Et bien Montréal entend lutter avec plus de fermeté encore contre cette situation et mettre en œuvre des moyens supplémentaires pour la prévenir.

En plus d'avoir déjà réalisé

- un resserrement des règles de communications avec les soumissionnaires,
- une révision du guide de conduite des employés de la Ville,
- l'adoption d'un code d'éthique pour les élus,
- l'adoption de clauses anti-collusion;

j'ai expressément demandé que l'on revoie, de fond en comble :

- les mécanismes d'appels d'offres et d'octroi de contrats de la Ville.
- les processus d'attribution des contrats publics;
- la gestion des projets de la Ville;
- la révision du rôle du privé
- et les mécanismes d'approvisionnement.

C'est pourquoi nous avons notamment restreint pour cette année, les sommes allouées aux immobilisations, afin de pouvoir effectuer un recul stratégique et ainsi nous assurer que Montréal devienne un exemple en matière d'attribution de contrats, d'éthique et de gestions de grands projets. Je m'y engage. S'il y a de la poussière dans les coins, on ne la balaiera sous le tapis, on va la ramasser.

Et afin que l'ensemble de la Ville puisse disposer de moyens renouvelés dans divers domaines, particulièrement l'urbanisme, la gestion de projet, l'ingénierie, l'approvisionnement, le contrôle financier, nous consacrerons une enveloppe de 10 M\$ pour lui redonner une plus grande expertise.

J'ai tenu aussi à ce que dans ce budget nous affectons une réserve pour améliorer le financement des arrondissements. Ce budget mettra une somme supplémentaire de 12 M\$ à la disposition des arrondissements afin de les épauler dans une meilleure reddition de services de proximité à leurs citoyens.

Ce qui amène le budget des arrondissements à plus de 926 M\$, en hausse de 2,4 %, soit au-delà du taux d'inflation anticipé, alors que pour les services centraux, cette hausse sera de 0,7 %. La part du lion va donc aux arrondissements !

Mon Administration va continuer d'agir dans des projets et des programmes qui vont contribuer à l'amélioration des conditions de vie des Montréalaises et des Montréalais.

Depuis mon tout premier mandat à l'hôtel de ville, les priorités de mon Administration ont concerné la famille, la qualité de vie, la culture, le savoir, le développement économique. C'est dans le même sens, qu'avec mon équipe, nous allons poursuivre en habitation, dans la sécurité de nos quartiers, de nos rues, dans les parcs, grands et petits, les équipements sportifs, le développement de nos bibliothèques, le soutien à la relève artistique et au maillage des cultures qui caractérisent la société montréalaise.

Et quand je parle de culture, c'est que je vois Montréal comme une métropole de référence dans le monde en termes d'innovation et de créativité.

Pensez à la place des Festivals, au Quartier des spectacles dans lequel nous continuerons encore d'investir et aux investissements qui seront réalisés dans les Muséums nature et le nouveau Planétarium pour développer tout ce pôle dans l'est.

La culture est et demeure un formidable moteur de développement économique de notre ville. Les observateurs étrangers le confirment, Montréal est parmi les villes les plus créatives en Amérique du Nord. Il me semble qu'il y a là un sujet de fierté !

Mais Montréal, ce n'est pas Montréal tout seul. Et son développement économique est intimement relié à celui de l'ensemble du Québec. Quand Montréal crée, quand Montréal rêve, quand Montréal bouge, c'est le Québec tout entier, qui crée, qui rêve et qui bouge.

C'est parce que M. Becker peut s'installer dans le wagon du métro à Côte-Vertu, c'est parce que M. Gagnon, lui, entre à l'usine de Ste-Anne-de-la-Pocatière, pour les fabriquer.

C'est parce que madame Forget de la rue Bellechasse a fait le choix du transport actif que lui offre notre ville que M. Simard, lui à Saguenay, gagne sa vie en assemblant les Bixi.

Et quand les Montréalais laissent leur Bixi dans une station de l'avenue Mont-Royal, c'est parce qu'à CFI Métal à Thetford Mines, des gens travaillent à fixer des pièces d'ancrage aux stations.

Les liens sont indéniables, indestructibles, essentiels. Je sais que je l'ai souvent dit, mais plus que jamais si nous voulons que le Québec performe et redresse sa situation économique, il faut travailler avec des objectifs communs. Le problème de l'industrie de la pétrochimie dans l'est de la ville, ce n'est pas que l'affaire de Montréal et c'est avec les gouvernements et nos partenaires que nous devons trouver de nouvelles vocations à tout ce secteur.

Dans le cadre du Sommet de Copenhague, le premier ministre Jean Charest a clairement confirmé qu'il allait aider à développer au Québec le transport collectif et le transport intermodal; réduire l'utilisation de l'automobile, fixer des objectifs ambitieux pour réduire les gaz à effet de serre, réviser la loi sur l'aménagement et l'urbanisme, notamment pour freiner l'étalement urbain.

Au Québec, on comprendra que la réalisation de ces grands objectifs de transport, c'est d'abord sur l'île de Montréal, avec son 1,8 million d'habitants, que ça se passe, mais aussi obligatoirement au sein de la communauté métropolitaine de Montréal qui se dotera, en 2010, d'un plan d'aménagement et de transport métropolitain.

Nous sommes donc très heureux de voir ainsi partager par le gouvernement du Québec, le parti pris de Montréal pour le transport et l'environnement.

Et c'est pourquoi, dans ce budget, nous soutenons avec une très grande vigueur la réalisation du Plan de transport de Montréal par un niveau d'investissement sans précédent, de 450 M\$.

Et pour la première fois, la Ville utilisera son pouvoir habilitant pour imposer une taxe spéciale sur les stationnements intérieurs et extérieurs non résidentiels au centre-ville. Les 20 M\$ ainsi générés serviront de levier à des investissements inscrits au Plan de transport. Les décisions seront prises dans une optique de développement durable, de valorisation du transport en commun, de réduction des gaz à effet de serre, de protection de l'environnement et de développement d'alternatives en transport actif et collectif.

Du même souffle, grâce notamment à la collaboration du gouvernement du Québec, plusieurs chantiers majeurs progresseront de façon notable : le Train de l'Est, la voie réservée en site propre sur Pie-IX.

Nous allons introduire les nouveaux autobus articulés, et augmenter les voies aménagées comme celle du boulevard Saint-Michel. Et en attendant la navette

ferroviaire, nous allons inaugurer le service d'autobus express de la STM pour l'aéroport.

De plus, nous voulons encore augmenter l'utilisation et le rayonnement de BIXI – 1 million de déplacements et une notoriété mondiale dès sa première année d'existence – l'emprise des pistes cyclables, la fréquence des autobus.

Ça, c'est du concret!

D'ici 2011 nous devrions voir sortir de terre les projets annoncés avec nos partenaires, notamment les chantiers du prolongement du métro et aussi, un complexe Turcot plus vert que nous appelons de nos vœux et que nous souhaitons voir se concrétiser dans les meilleures conditions possible.

La réalisation de plusieurs des projets permettra à Montréal de devenir un modèle en matière de transport et d'environnement, à temps pour célébrer son 375^e anniversaire en 2017.

Ces initiatives iront de pair avec le Plan stratégique de développement durable qui sera mis à jour pour couvrir la période de 2010-2015. La valorisation des matières résiduelles, l'amélioration de l'offre en matière de parcs et d'espaces verts et la mise en valeur et l'acquisition des milieux naturels seront prioritaires en cette année internationale de la biodiversité.

2010 sera une année phare pour le rayonnement international de Montréal et pour la diffusion de son engagement environnemental.

À l'exposition universelle de Shanghai, Montréal sera la seule ville nord-américaine à disposer d'une vitrine à part entière où elle présentera ses meilleures pratiques urbaines.

Elle va mettre de l'avant le projet unique du complexe environnemental Saint-Michel. Un projet qu'on vient voir du monde entier pour s'en inspirer et qui va avoir des retombées tangibles et considérables pour notre ville.

Leader en matière de diversité biologique et ville fondatrice du « Forum des villes et la biodiversité », Montréal participera à la rencontre des pays membres de la Convention des Nations Unies sur la diversité biologique qui se tiendra à Nagoya, au Japon. L'objectif de cette importante rencontre est de faire reconnaître les efforts des villes en cette matière. Montréal pourra alors mettre en valeur ses actions en termes de protection de la diversité biologique.

À Shanghai et dans le reste du monde, c'est une philosophie forte et sans ambiguïté que l'on met de l'avant : celle la qualité de vie, de l'environnement, de la réduction des gaz à effet de serre. Celle d'une ville écoresponsable, durable, créative et inventive.

Il existe un consensus général pour dire qu'en matière de budget et de fiscalité existante, nous sommes arrivés au bout de l'exercice, au bout de ce que nous pouvons

faire. C'est un effort que nous ne pourrions répéter sans mettre en péril notre capacité d'être concurrentiel par rapport aux autres villes voisines qui, elles, n'ont pas les mêmes réalités ni les mêmes obligations que Montréal.

C'est pourquoi il est si impératif qu'élus, partenaires, citoyens, villes liées, parlions d'une seule voix. Parce que nous vivons ensemble les réalités d'une métropole. J'inclus les villes défusionnées dans ce débat, parce que le transport en commun, la sécurité - police et pompiers - la gestion de l'eau et des infrastructures, c'est l'affaire de tout le monde.

Et ces coûts, si particuliers à notre réalité de métropole, sont en croissance exponentielle. Voilà la réalité de tous les insulaires. Qu'ils soient de Baie-d'Urfé, de Pointe-Claire, de Westmount ou de Montréal.

Et quels que soient les choix qui aient été faits par certains il y a quelques années, nous sommes et demeurerons comme frères siamois : liés. Et nous convenons avec eux que nous ne pouvons plus être les seuls à partager le coût de notre métropolité. Parce que la métropole est aussi créatrice de richesse pour tout le Québec et que ce partage se fait dans les deux sens.

Le temps est venu d'ouvrir à Montréal de nouvelles sources de revenus de croissance. Et il est urgent de le faire.

Je veux parler des taxes sur l'essence. Je veux parler des taxes sur l'immatriculation. Je veux parler d'un péage régional, qui offre une forme de tarification socialement responsable, et dont les revenus seraient partagés entre les différentes municipalités pour financer plus particulièrement leur contribution au transport collectif et actif.

Je laisse à M. Alan De Sousa le soin de vous faire une présentation plus détaillée, mais avant de terminer, je voudrais adresser mes remerciements à M. De Sousa, ainsi qu'à la direction générale, Mme Rachel Laperrière et M. Louis Roquet, au directeur des finances, M. Robert Lamontagne, et à son équipe, de même qu'au Service des communications de la Ville qui ont travaillé sans relâche pour produire ce budget.

Merci