

Commission permanente sur les finances et l'administration

**Étude du programme triennal d'immobilisations (PTI) 2015-2017
de la Ville de Montréal et de l'agglomération**

RAPPORT ET RECOMMANDATIONS

Rapport déposé au conseil municipal le 13 novembre
et au conseil d'agglomération le 14 novembre 2014

Direction générale

Service du greffe
Division des élections et du soutien aux commissions et de la réglementation
275, rue Notre-Dame Est, bureau R-134
Montréal (Québec) H2Y 1C6

La commission

Président

M. Alan DeSousa
Arrondissement de Saint-Laurent

Vice-présidents

M. Guillaume Lavoie
Arrondissement de Rosemont – La
Petite-Patrie

M. Peter F. Trent
Ville de Westmount

Membres

M. Georges Bourelle
Ville de Beaconsfield

M. Richard Celzi
Arrondissement de Mercier –
Hochelaga-Maisonneuve

M. Yves Gignac
Arrondissement de Pierrefonds-
Roxboro

M. Richard Guay
Arrondissement de Rivière-des-
Prairies – Pointe-aux-Trembles

Mme Laurence Lavigne Lalonde
Arrondissement de Mercier –
Hochelaga-Maisonneuve

Mme Justine McIntyre
Arrondissement de Pierrefonds-
Roxboro

Mme Laura Palestini
Arrondissement de LaSalle

M. Dominic Perri
Arrondissement de Saint-Léonard

Montréal, le 13 novembre 2014

Monsieur Franz Benjamin
Président du conseil
Hôtel de ville de Montréal
275, rue Notre-Dame Est
Montréal (Québec) H2Y 1C6

Monsieur le président,

Conformément au Règlement sur les commissions permanentes du conseil municipal (06-009) et au Règlement sur les commissions permanentes du conseil d'agglomération (RCG 06-024), nous avons l'honneur de déposer, au nom de la Commission sur les finances et l'administration, le rapport et les recommandations des séances publiques tenues le 31 octobre et les 3, 4, 5, 6 et 7 novembre 2014 sur le Programme triennal d'immobilisations (PTI) 2015-2017 déposé au conseil municipal le 29 octobre et au conseil d'agglomération le 30 octobre dernier.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

(ORIGINAL SIGNÉ)

Alan DeSousa
Président

(ORIGINAL SIGNÉ)

Pierre G. Laporte
Secrétaire recherchiste

TABLE DES MATIÈRES

Le processus d'étude publique	4
Le contenu du rapport.....	5
Les recommandations.....	6
Le rapport minoritaire	9

LE PROCESSUS D'ÉTUDE PUBLIQUE

La Commission sur les finances et l'administration a procédé à l'étude publique du Programme triennal d'immobilisations (PTI) 2015-2017 de la Ville de Montréal et de l'agglomération. Au cours de cette étude, en plus de la présentation du portrait global du PTI 2015-2017 par le directeur général et le directeur du Service des finances, la Commission a également entendu celles des unités d'affaires suivantes :

- Service des technologies de l'information
- Service de police
- Service de sécurité incendie
- Service des infrastructures, de la voirie et des transports
- Service de la mise en valeur du territoire
- Service du développement économique
- Service de la culture
- Service de la diversité sociale et des sports
- Service de l'Espace pour la vie
- Service des grands parcs, du verdissement et du mont Royal
- Société du parc Jean-Drapeau
- Service de la concertation des arrondissements
- Service de la gestion et de la planification immobilière
- Service du matériel roulant et des ateliers
- Service de l'eau
- Service de l'environnement
- Commission des services électriques
- Société de transport de Montréal

Dans le cadre des travaux préalables à la tenue de cette étude, un avis public a été diffusé dans deux grands quotidiens montréalais, l'un anglophone et l'autre francophone, de même que sur le site Internet de la Ville. L'avis précisait les dates des séances des assemblées publiques de la Commission ainsi que les modalités de participation du public. Les documents afférents ont aussi été diffusés sur Internet.

L'étude publique a eu lieu le 31 octobre et les 3, 4, 5 et 6 novembre 2014 à la salle du conseil de l'hôtel de ville de Montréal. Au cours de ces séances, la Commission a entendu la présentation générale du PTI ainsi que celles des unités d'affaires, ci-haut mentionnées, gérant un portefeuille d'investissement stratégique et administrant des actifs stratégiques en liens directs avec les services à la population. Des périodes de questions et de commentaires réservées au public étaient prévues après chaque présentation. Des périodes de questions et de commentaires des membres de la commission ont suivi celles-ci.

Par la suite, les commissaires ont délibéré, les 6 et 7 novembre 2014, afin de dégager les principales recommandations à soumettre au comité exécutif et au Service des finances dans le cadre de la finalisation du Programme triennal d'immobilisations 2015-2017 et dans la perspective du plan des investissements à long terme. Le vendredi 7 novembre, la Commission s'est réunie publiquement afin d'adopter les recommandations à déposer aux conseils municipal et d'agglomération.

Le présent document peut être consulté à la Division des élections, du soutien aux commissions et de la réglementation du Service du greffe, bureau R-134 de l'hôtel de ville de même que sur le site Internet de la Ville de Montréal à l'adresse suivante : ville.montreal.qc.ca/commissions.

LE CONTENU DU RAPPORT

Compte tenu des délais alloués à cette étude, le présent document contient essentiellement les recommandations adoptées par la Commission lors de l'assemblée publique du 7 novembre 2014, conformément à l'article 33 du *Règlement sur les commissions permanentes du conseil municipal* (06-009) et à l'article 39 du *Règlement sur les commissions permanentes du conseil d'agglomération* (RCG 06-024).

Commentaire général

Les membres de la commission remercient chaleureusement les responsables des unités d'affaires qui se sont présentés à la commission pour la bonne qualité générale des documents soumis et la pertinence des réponses données aux questions soulevées.

Ils remercient aussi les citoyens qui ont assisté et participé aux travaux de la Commission.

LES RECOMMANDATIONS

COMMISSION SUR LES FINANCES ET L'ADMINISTRATION

Étude du Programme triennal d'immobilisations 2015-2017

Le 7 novembre 2014

La Commission sur les finances et l'administration remercie le Service des finances et toutes les unités d'affaires qui ont présenté publiquement les priorités d'investissements retenues dans le cadre du programme triennal d'immobilisations (PTI) 2015-2017 et qui ont répondu ou apporté des précisions aux questions des commissaires.

La Commission fait les recommandations suivantes aux conseils municipal et d'agglomération :

Recommandations générales

R-1

Que les conseils municipal et d'agglomération adoptent les prévisions du PTI 2015-2017 de la Ville de Montréal.

R-2

Que les conseils municipal et d'agglomération adoptent dorénavant le PTI au plus tard au mois de septembre de chaque année, à l'exception des années où sont tenues les élections générales municipales, de façon à permettre de procéder au lancement des appels d'offres dès le début de l'année suivante et de permettre aux unités d'affaires et aux arrondissements d'obtenir de meilleurs taux de réalisation.

Que, dans le cas des années où sont tenues des élections générales municipales, que le PTI soit étudié et adopté par les conseils municipal et d'agglomération formés suite à ces élections.

Considérant que le taux de réalisation du PTI est mesuré sur la base des montants investis sans égard à la priorité des programmes et projets,

Considérant que les projets réalisés à des coûts inférieurs aux prévisions ont un effet à la baisse sur le taux de réalisation

R-3

Que l'administration municipale identifie, pour chaque catégorie d'actifs, les projets et les programmes prioritaires et des objectifs de réalisation.

R-4

Que l'administration municipale développe une formule d'établissement du taux de réalisation du PTI qui tienne compte des écarts par rapport aux coûts estimés des projets.

R-5

Pour les exercices subséquents d'étude du PTI, que l'administration municipale s'assure que les présentations faites à la Commission par les services municipaux et autres organismes montrent l'évolution de leurs investissements sur une base décennale incluant les années antérieures et postérieures à la période couverte par le PTI ainsi que, dans la mesure du possible, une description de l'état d'avancement des grands projets.

R-6

Que l'administration municipale poursuive sa stratégie fiscale portant sur la taxation dédiée au fonds de l'eau.

Que l'administration mette en place un fonds dédié au transport actif et collectif

R-7

Que l'administration municipale poursuive la croissance du paiement au comptant des immobilisations (PCI) dans le but de contribuer à la réduction de la dette.

R-8

Considérant qu'il est prévu que plusieurs centaines d'employés municipaux seront rémunérés à même les fonds du PTI de la Ville,

Considérant l'intention exprimée dans le Plan quinquennal de la main-d'œuvre 2014-2018 (PQMO) de transformer en postes réguliers payés au budget de fonctionnement 75 postes par année actuellement payés sur des règlements d'emprunt et identifiés comme effectif au PTI,

Que l'administration municipale s'engage à réduire de façon importante d'ici quatre ans la rémunération d'employés à même les fonds du PTI en prenant les moyens nécessaires afin d'y arriver et qu'elle dépose aux conseils municipal et d'agglomération des rapports trimestriels sur l'évolution du personnel capitalisé.

R-9

Considérant la répartition des investissements au PTI selon les compétences du conseil municipal et du conseil d'agglomération,

Que chaque unité d'affaires, lors de la présentation de son PTI à la Commission, s'assure de présenter de façon claire et détaillée la répartition des montants de ses programmes et projets d'immobilisations selon les compétences municipale et d'agglomération.

R-10

Que le Service des finances s'assure que les présentations des services municipaux et autres organismes relatives au PTI soient produites dans un seul et même format (gabarit uniformisé), afin de faciliter la lecture des renseignements qu'ils contiennent.

R-11

Que le temps alloué aux services municipaux et autres organismes pour les présentations à la Commission soit établi en tenant compte des montants des PTI, de façon à laisser plus de temps aux unités d'affaires qui présentent les PTI ayant les budgets les plus importants.

R-12

Que, dans les présentations du PTI des services municipaux et autres organismes à la Commission, que soient indiquées les variations et les modifications de montants par rapport aux années précédentes et que soient aussi indiqués les projets des années précédentes qui ont été retirés.

R-13

Que l'administration municipale élabore une méthode de mesure du retour sur l'investissement ou d'amélioration du service rendu dans le but de permettre une évaluation de la rentabilité et de l'efficacité des projets et programmes.

R-14

Que les services municipaux et autres organismes incluent dans leur présentation à la commission les projets et programmes du PTI relevant d'autres unités administratives, mais dont ils sont les principaux bénéficiaires.

Recommandations particulières**R-15**

Que l'administration municipale revoie sa politique de capitalisation des actifs pour permettre la capitalisation des arbres plantés sur le domaine public.

R-16

Considérant les enjeux liés à la sécurité de tous les utilisateurs des voies de circulation sur le territoire de Montréal,

Que le Service du matériel roulant et des ateliers accélère la réalisation du projet de protection latérale des camions lourds et vise sa réalisation complète en 2016.

Les recommandations ont été adoptées à l'unanimité à l'exception de la recommandation R-1, adoptée avec la dissidence des conseillères Lavigne Lalonde et McIntyre et du conseiller Lavoie.

LE RAPPORT MINORITAIRE

Rapport minoritaire de la conseillère Laurence Lavigne Lalonde et du conseiller Guillaume Lavoie, au nom de l'Opposition officielle.



Étude du programme triennal d'immobilisations 2015-2016-2017

Rapport minoritaire de l'Opposition officielle déposé à la
Commission sur les finances et l'administration de la Ville de Montréal

Table des matières

Occasion manquée	3
Saine gestion et endettement	3
Taux de réalisation, recours à l'externe et risques accrus	4
Habitation et rétention des familles	5
Transport collectif : le grand oublié	6
Conclusion	7

Occasion manquée

Le programme triennal d'immobilisations (PTI) de 2015-2017 est une occasion manquée pour la Ville de Montréal. Les taux de réalisation faméliques des dernières années ont eu comme conséquence de dégager une marge de manœuvre de capacité d'emprunt sans précédent de plus de 1 G\$. Les possibilités offertes par cette marge sont nombreuses: investir en transport en commun, en habitation ou dans des legs pour le 375^{ème} qui répondent aux attentes exprimées par les citoyens en consultations, s'attaquer véritablement aux déficits d'entretien de nos infrastructures ou développer des projets structurants susceptibles de rehausser la qualité de vie des Montréalais et d'assurer l'avenir de notre métropole.

Ces possibilités ne sont toutefois pas au rendez-vous. Avec des millions de dollars supplémentaires au PTI, les Montréalais étaient en droit de s'attendre à voir des projets de grande envergure mais les investissements programmés sont en fait qu'une longue liste d'épicerie de projets représentant des investissements à faible rendement qui ne répondent pas véritablement aux besoins à long terme de la Ville. On parle par exemple du programme complémentaire de planage-revêtement qui n'offre qu'une solution cosmétique à très court terme ou des projets non-essentiels que les services municipaux ont dans leurs cartons depuis longtemps. Un choix plus judicieux d'investissements aurait dû nous être présenté avec des projets comportant une plus-value et en phase avec une vision à long terme de notre métropole. Sans cela, nous demeurons toujours dans une dynamique de réfection et d'entretien à court terme et nous ne sortons jamais des orientations de protection de nos dépenses pour pouvoir assurer le développement de notre métropole.

Projet Montréal préconise depuis toujours une révision des méthodes de programmation du PTI pour utiliser pleinement le levier financier de la Ville. Nous saluerions le geste de l'Administration si seulement nous assistions à une allocation plus efficiente des ressources de la Ville qui assurerait le développement de la métropole et le maintien de ses services, et qui ciblerait clairement les véritables priorités d'investissement de la Ville. En cette occasion historique de réaliser des projets qui généreront des bénéfices à long terme pour Montréal, nous déplorons que l'Administration se soit limitée à faire de l'entretien ménager sans vision.

Saine gestion et endettement

Le PTI 2015-2017 augmente de 778 M\$, soit une augmentation de 20% par rapport au PTI 2014-2016, pour atteindre 4,56 G\$. L'idée de se prémunir de la capacité excédentaire d'emprunt disponible due aux faibles taux de réalisation des dernières années n'est pas mauvaise en soi. Par contre, les plans de l'administration Coderre pour arriver à cette fin s'avèrent un pari risqué et incertain et nous laissent perplexes quant à leur réalisation. Ses choix d'investissements nous inquiètent, car ils risquent d'augmenter significativement le niveau d'endettement de la Ville.

L'Administration planifie emprunter davantage en ces premières années pour en contrepartie augmenter graduellement le paiement au comptant des immobilisations (PCI) jusqu'à l'atteinte de 800 M\$ annuellement en 10 ans. Ce renversement repose toutefois sur de mauvaises balises. L'administration Coderre croit pouvoir dégager cette marge de manœuvre du budget de fonctionnement par une gestion serrée et des économies issues de son plan quinquennal de la main-d'œuvre (PQMO), ce qui n'est pas réaliste. L'idée centrale de ce plan est l'abolition d'un poste sur deux parmi ceux qui sont vacants ou destinés à être vacants par des départs à la retraite. Mais le PQMO s'appuie sur de l'information biaisée. Les nombreux postes vacants répertoriés ne le sont pas nécessairement. Très souvent, ces postes sont actuellement occupés par des employés temporaires qui remplissent des fonctions essentielles si l'on veut maintenir les services. De plus, le plancher d'emploi de la convention collective des cols bleus n'a jamais été pris en compte dans l'élaboration du PQMO, ce qui limite son application à moins d'emprunter la voie facile de la direction générale et d'abolir des services aux citoyens. Pour ces raisons, nous sommes extrêmement dubitatifs que l'Administration puisse arriver à ses fins et dégager de telles sommes.

Ces conséquences mettraient non seulement en péril l'augmentation du PCI mais elles seraient néfastes pour les finances de la Ville. Sans les économies issues du PQMO, l'endettement serait susceptible de devenir insoutenable et aller au-delà de la capacité de payer des contribuables. Sans la contrepartie des économies projetées, l'augmentation temporaire des emprunts à la charge des contribuables placerait la Ville dans une position où elle ne pourrait pas respecter sa propre politique de gestion de la dette alors que nous sommes dangereusement proches du ratio maximal de 100% de la dette par rapport au budget et qui s'élève, en 2015, à 96%. En empruntant sur la capacité d'emprunt d'hier, avec des emprunts temporaires et décroissant de 300 M\$, pour financer les immobilisations d'aujourd'hui qui génèrent des emprunts récurrents annuellement de plus de 700 M\$, l'Administration pourrait mettre en jeu la capacité d'emprunt de demain et miner la cote de crédit de la Ville. Nous nous retrouverons dans une spirale descendante où les coûts d'emprunt seraient de plus en plus élevés. D'autant plus, avec des revenus stables, l'idée de financer l'investissement au détriment du budget de fonctionnement s'avérerait néfaste dans une telle situation, puisque la Ville se retrouverait dans une situation où elle aurait de moins en moins d'argent pour financer ses opérations. Ces inquiétudes et ces diverses pressions sur les finances de la Ville nous laissent anxieux quant à la capacité future de notre métropole d'avoir les moyens de financer ses opérations et ses investissements, et d'assurer son avenir.

Taux de réalisation, recours à l'externe et risques accrus

La réalisation d'un PTI d'une telle envergure nous laisse fortement préoccupés quant au réalisme d'une hausse substantielle du taux de réalisation et des effets néfastes qui y sont associés. Les orientations budgétaires des administrations précédentes misaient sur un taux de réalisation de 85% alors que dans la réalité celui-ci a oscillé autour de

75%. La Commission Charbonneau et les exigences de la Loi ont créé un contexte où certains services n'atteignaient des taux que légèrement supérieurs à 50% en 2013. Quoique cette situation fut exceptionnelle, il n'en demeure pas moins que ces effets sont toujours ressentis sur les marchés et que les objectifs visés par les administrations précédentes n'ont jamais été atteints. La présente administration tente également d'atteindre un taux de réalisation supérieur et même de hausser ce taux de 25% pour retourner aux taux enregistrés avant 2013. La hausse de 20% des investissements au PTI, les changements de compétences de la nouvelle direction et l'application du PQMO nous révèlent que ces orientations sont irréalistes et qu'elles relèvent plus de la pensée magique que de la saine gestion ou d'une véritable compréhension du fonctionnement de la Ville.

La capacité de réalisation nécessaire pour amener à terme ce PTI va bien au-delà de la capacité de l'appareil municipal. De plus, les changements récents annoncés par l'administration Coderre vont miner davantage cette capacité et nécessiter un recours encore plus élevé au secteur privé. La centralisation de plusieurs compétences et activités obligera les services centraux à s'occuper de plus en plus de projets d'immobilisations alors qu'ils peinent déjà à exécuter les grands projets, dont ils ont déjà le portefeuille. Les services centraux devront donc s'appuyer sur la capacité des arrondissements mais cette capacité est finie et elle est appelée à être réduite par l'application du PQMO. Alors que l'Administration augmente de façon substantielle le PTI, elle désire avoir davantage recours aux arrondissements tout en exigeant des coupures de postes dont ils auraient besoin pour réaliser ces projets. Cette situation est irréaliste. Ces orientations obligeront la Ville à augmenter significativement le nombre de contrats octroyés au secteur privé, mais ce dernier n'a pas une capacité de réalisation infinie. Ainsi, l'afflux de contrats sur le marché privé alors que l'offre n'est pas au rendez-vous aura pour conséquence d'engendrer une pression à la hausse sur les prix, le privé n'étant pas en mesure de répondre à la demande. Dans un tel contexte, nous ne pouvons pas négliger le fait que la situation pourrait dégénérer et ouvrir la porte à la collusion dont la Ville a eu tant de mal de se départir. D'autant plus, si la charge additionnelle engendrée par ce PTI demande à la Ville d'avoir davantage recours à de l'expertise externe pour la planification et la surveillance de ses travaux. Cette situation est encore plus inquiétante lorsque l'on considère les chantiers majeurs qui solliciteraient grandement le secteur privé tels que le remplacement du pont Champlain et de l'échangeur Turcot. Nous ne pouvons donc pas nous empêcher de croire que la vision de l'Administration est empreinte d'un optimisme déconnecté de la réalité ou, pire, d'une naïveté aveugle typique de l'administration précédente quant à sa capacité de réaliser ses propres projets d'immobilisations.

Habitation et rétention des familles

Un PTI privilégiant les véritables priorités d'investissement pour la métropole accorderait plus d'importance à l'habitation. La rétention des familles est l'enjeu prioritaire à Montréal, pourtant le PTI ne le reflète pas. L'habitation, l'accès à la

propriété ou des dispositions pour augmenter l'offre de logements adaptés à la réalité des familles montréalaises aurait dû y figurer comme une priorité. Durant les douze dernières années, plus de 21 000 personnes ont quitté Montréal pour s'établir en banlieue. Ce flux migratoire fait en sorte que la Ville perd des investissements et des opportunités de création d'emplois, en plus des commerces qui voient leur achalandage diminuer et la Ville qui voit ses revenus fiscaux stagner. Notre ville ne peut pas se permettre que ses familles, et plus généralement sa classe moyenne, quittent son territoire. C'est la vitalité économique et sociale de la métropole du Québec qui est en jeu et la Ville ne peut plus, comme elle le fait dans le présent PTI, jouer qu'un rôle d'accompagnateur pour augmenter l'offre. Elle doit désormais jouer un rôle de premier plan en habitation.

Du côté du logement social et abordable, la situation n'est guère plus reluisante. Les sommes dédiées au développement du logement social ou à des acquisitions de terrains à cette fin sont faméliques alors que la demande des ménages locataires à faible revenu éprouvant des difficultés d'accessibilité financières s'élève à plus de 200 000 unités tandis que l'offre n'est que de 75 000 unités. Dans un contexte où près de 40% des ménages dépensent 30% de leurs revenus pour accéder à un logement, et même 50% de leurs revenus dans le cas de 20% des ménages, le maire Coderre a beau clamer que la rétention des familles et le logement social sont des priorités de son administration, ce PTI démontre que ni l'un ni l'autre ne représentent une réelle priorité.

Transport collectif : le grand oublié

Après l'adoption d'un plan de transport ambitieux et des records d'achalandage, plus les années se succèdent, plus on abandonne le transport collectif à son sort et l'administration Coderre ne fait rien pour renverser cette tendance. Au contraire, l'Administration exacerbe cette tendance au point où non seulement le développement du réseau de transport en commun est abandonné, mais le déficit d'entretien ne risque pas de s'amenuiser. Nous ne déplorons pas que l'abandon de projets stratégiques mais le recul annoncé du transport collectif que l'on observe dans ces tendances et les inquiétudes que cela soulèvent quant à la future révision du plan de transport de Montréal.

On observe des reports constants des horizons d'investissement. Au présent PTI, les investissements de la STM en 2015 ont été réduits de plus de 200 millions de dollars par rapport à ce qui était prévu pour la même période au PTI précédent. Alors que la demande est à la hausse, cette mauvaise tendance se remarque année après année. À chaque dépôt de PTI, on observe que l'investissement est réduit par rapport à l'investissement prévu et reporté aux dernières années du PTI jusqu'au moment où ces sommes deviennent insoutenables financièrement, ce qui implique que les projets de développement sont abandonnés. Les réductions respectives de 92% et 21% des acquisitions d'autobus articulés et d'autobus hybrides le démontrent bien sans

mentionner que plus de cinquante autobus ont été coupés depuis l'arrivée de cette administration.

L'abandon du pan de développement des investissements de la STM est inquiétant mais les signes déjà présents du déficit d'entretien de son réseau engendrent des inquiétudes quant à l'avenir du transport collectif dans notre métropole. Alors que l'on peine à maintenir les services dans un contexte de demande toujours grandissante, on assiste à une baisse de fréquence des autobus sur plusieurs lignes, des pannes dans le métro de plus en plus fréquentes et on annonce maintenant que les MR-73 rouleront encore 20 ans. Pourtant, l'Administration détient certains pouvoirs lui permettant de financer le transport collectif.

Depuis l'administration Tremblay, la Ville de Montréal récolte sa part de la taxe sur l'essence. En 2010, la Ville a créé une taxe sur le stationnement s'appliquant au grand centre-ville. Dans son budget de 2011, elle a aussi introduit une taxe sur l'immatriculation. Ces taxes ont été créées dans le passé pour financer le plan de transport. Elles offrent des pistes de solution à la création d'un fonds dédié au transport collectif dont nous réitérons la demande. Nous saluons d'ailleurs la décision de la Commission sur les finances et l'administration de recommander sa mise en place par l'Administration. Quoique les sommes recueillies par ces taxes n'offrent qu'une partie de la solution, l'Administration se doit d'explorer toutes les possibilités pour trouver de nouvelles sources de revenus récurrentes pour alimenter le transport collectif et renverser la tendance que l'on observe présentement.

La création d'un fonds dédié au transport collectif pourrait permettre de relancer le plan de transport. L'existence de ce fonds attesterait aux yeux des gouvernements supérieurs l'importance que la Ville accorde à la mise en œuvre de son plan de transport. La crédibilité de la Ville étant de ce fait acquise, les gouvernements supérieurs seraient davantage réceptifs à l'idée de canaliser vers ce fonds leurs contributions visant le développement du transport collectif, tout particulièrement dans le contexte du 375^e anniversaire de Montréal et du 150^e anniversaire de la Confédération canadienne, qui seront tous deux célébrés en 2017. Si l'administration Coderre désire réellement retenir les familles, attirer les entreprises et assurer l'avenir de la ville dans une conjoncture où toute métropole doit développer les avantages comparatifs à sa disposition pour demeurer compétitive, elle doit se donner les moyens de financer et relancer son plan de transport pour redonner à la Ville de Montréal la stature qu'elle mérite sur la scène internationale.

Conclusion

Le portrait brossé par l'ensemble ne nous permet pas de croire que le PTI 2015-2017 répond aux priorités de la Ville de Montréal. Pour cette raison, et celles énumérées précédemment, Projet Montréal en tant qu'Opposition officielle n'a nul autre choix que de voter contre son adoption.