

COMMISSION SUR LES FINANCES ET L'ADMINISTRATION

Étude publique
du programme triennal d'immobilisations (PTI)
2016-2017-2018
de la Ville de Montréal (volets ville centrale et agglomération)
et de la Société des transports de Montréal

RAPPORT ET RECOMMANDATIONS

Rapport déposé au conseil municipal
le 17 novembre 2015
et
au conseil d'agglomération
le 19 novembre 2015

Montréal 

Service du greffe

Division des élections, du soutien aux commissions et de la réglementation
275, rue Notre-Dame Est - Bureau R.134
Montréal (Québec) H2Y 1C6
Téléphone: 872-3770 Télécopieur: 872-5655

La commission

Président

*M. Alan DeSousa
Conseiller de la Ville et maire
Arrondissement de Saint-Laurent*

Vice-présidents

*M. Peter F. Trent
Maire
Ville de Westmount*

*M. Guillaume Lavoie
Conseiller de la Ville
Arrondissement de Rosemont – La
Petite-Patrie*

Membres

*M. Georges Bourelle
Maire
Ville de Beaconsfield*

*Mme Catherine Clément-Talbot
Conseillère de la Ville
Arrondissement de Pierrefonds-Roxboro*

*M. Yves Gignac
Conseiller d'arrondissement
Arrondissement de Pierrefonds-Roxboro*

*M. Richard Guay
Conseiller de la Ville
Arrondissement de Rivière-des-Prairies
– Pointe-aux-Trembles*

*Mme Justine McIntyre
Conseillère de la Ville
Arrondissement de Pierrefonds-Roxboro*

*M. Sylvain Ouellet
Conseiller de la Ville
Arrondissement de Villeray – Saint-
Michel – Parc-Extension*

*Mme Laura Palestini
Conseillère d'arrondissement
Arrondissement de LaSalle*

*M. Dominic Perri
Conseiller de la Ville
Arrondissement de Saint-Léonard*

Montréal, le 19 novembre 2015

Monsieur Gilles Deguire
Président du conseil d'agglomération
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 les 23 et 30 octobre et du 2 au 6 novembre 2015 relatifs à l'étude du programme triennal d'immobilisations (PTI) 2016-2017-2018 déposé au conseil municipal et au conseil d'agglomération les 21 et 22 octobre derniers.

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

Le président,

La secrétaire recherchiste,

« Original signé »

« Original signé »

Alan DeSousa, FCPA, FCA

Diane Côté

TABLE DES MATIÈRES

LE PROCESSUS D'ÉTUDE PUBLIQUE.....	4
LES PRINCIPALES LIGNES DU PROGRAMME	5
LE CONTENU DU RAPPORT	6
LES RECOMMANDATIONS	7
RAPPORT MINORITAIRE	12

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) 2016-2017-2018 de la Ville de Montréal (volets ville centrale et agglomération), de même que celui de la Société de transport de Montréal (STM).

Ces deux documents ont été déposés à l'assemblée extraordinaire du conseil municipal du 21 octobre 2015 et du conseil d'agglomération le 22 octobre 2015. La commission a reçu le mandat d'en faire l'étude publique par les résolutions suivantes : CM15 1142 et CG15 0584. Le portrait global des PTI 2016-2017-2018 ont été rendus publics à cet instant. Les documents afférents ont été déposés aux membres de la commission qui en font l'étude.

Dans le cadre des travaux préalables à la tenue de cette étude, un avis public a été diffusé, le 14 octobre 2015, dans deux grands quotidiens montréalais, l'un francophone et l'autre anglophone, 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 principaux ont également été diffusés sur internet.

L'étude publique a eu lieu les 23 et 30 octobre et du 2 au 6 novembre 2015 à la salle du conseil de l'hôtel de ville de Montréal. Au cours de ces séances, en plus de la présentation du portrait global du PTI par le directeur général et le directeur et trésorier du Service des finances, la commission a également entendu les responsables des unités d'affaires où des implications financières et investissements stratégiques sont programmés, en liens directs avec les services à la population. Les enjeux associés à la programmation, les répercussions financières du PTI sur le budget de fonctionnement et l'utilisation de ces ressources ont été les aspects principaux couverts au moment des présentations par les unités qui suivent :

UNITÉS D'AFFAIRES	SOMMES ALLOUÉES
Société de transport de Montréal	2 813,0 M\$
Service de l'eau	1 247,0 M\$
Service des infrastructures, de la voirie et des transports	1 210,0 M\$
Service de la gestion et de la planification immobilière	493,2 M\$
Service de la concertation des arrondissements – volet PTI des arrondissements	459,0 M\$
Service de la mise en valeur du territoire	311,3 M\$
Service des grands parcs, du verdissement et du mont Royal	282,0 M\$
Service des technologies de l'information	240,0 M\$
Service de l'environnement	218,0 M\$
Commission des services électriques	192,0 M\$
Service de la culture	150,9 M\$
Société du parc Jean-Drapeau	140,7 M\$
Service de la diversité sociale et des sports	138,7 M\$

Service du matériel roulant et des ateliers	78,958 M\$
Service de l'Espace pour la vie	59,7 M\$
Service de la concertation des arrondissements	17,8 M\$

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 4 et 6 novembre 2015, 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 2016-2017-2018 et dans la perspective du plan des investissements à long terme. Enfin, le vendredi 6 novembre, la commission s'est réunie publiquement afin d'adopter les recommandations à déposer au conseil municipal et au conseil d'agglomération.

Le rapport de la commission ainsi que les documents afférents aux PTI 2016-2017-2018 peuvent être consultés 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.

LES PRINCIPALES LIGNES DU PROGRAMME

Conforme aux orientations soumises par le directeur général au mois d'avril 2014 dans le *Programme montréalais d'immobilisations 2015-2024*, le PTI 2016-2018 de la Ville de Montréal propose une planification sur 10 ans dans le but d'accélérer les investissements et de combler plus rapidement les besoins de la Ville, particulièrement en ce qui concerne les infrastructures vieillissantes. « Avec ce PTI, on maintient le cap sur la modernisation de nos actifs et sur la réalisation de nouveaux projets, tout en soutenant les arrondissements avec des investissements considérables », a déclaré en conférence de presse le maire de Montréal, M. Denis Coderre. Le réalignement majeur du PTI est de passer d'un investissement annuel de 1,3 G\$ à 2,1 G\$ annuellement, soit de plus de 800 M\$ par année d'ici 2024.

Ce PTI prévoit des investissements de 5 240 M\$ au cours des trois prochaines années. Il s'agit d'une augmentation de plus de 678 M\$ (soit 15 %), comparativement à l'investissement de 4 562 M\$ prévu au précédent PTI 2015-2017. Ces investissements sont répartis dans le domaine de la protection et de la réhabilitation des éléments d'actifs existants, soit 4 009 M\$, représentant 76,5 % de la somme totale investie, et de 23,5 % dédié au développement des infrastructures, soit 1 231 M\$. Afin d'accélérer significativement les investissements totaux, il est prévu, notamment, de viser 80 M\$ annuellement de paiement au comptant et de maintenir les emprunts au niveau prévu par la politique de gestion de la dette de la Ville de Montréal, a expliqué le président du comité exécutif, M. Pierre Desrochers, aux élus du conseil municipal et du conseil d'agglomération.

La part du budget qui relève du conseil municipal est de 53,8 %, pour un montant de 2 819,6 M\$. Quant au budget sous le contrôle du conseil d'agglomération, sa portion représente 46,2 % des investissements totaux, à raison de 2 420,3 M\$.

Voici un portrait de la part des immobilisations réservée aux principaux programmes et projets retenus pour les trois prochaines années.

1 247,3 M\$	Infrastructures de l'eau (renouvellement du réseau secondaire d'aqueduc et d'égout, projet de désinfection par l'ozone des eaux usées, modernisation des six usines d'eau potable, etc.)
329,0 M\$	Projets dans le cadre du Legs du 375e anniversaire de Montréal
258,0 M\$	Réfection des artères
180,0 M\$	Réfection du réseau routier local de compétence d'arrondissement
170,0 M\$	Programme complémentaire de planage-revêtement des chaussées
155,7 M\$	Mise à niveau des cours de service des arrondissements
151,3 M\$	Trois projets majeurs d'aménagement urbain : Campus Outremont, secteur Griffintown, secteur Namur-Jean-Talon
126,9 M\$	Conception et construction de 5 infrastructures de traitement des matières résiduelles
77,3 M\$	Mise aux normes des arénas municipaux
61,9 M\$	Réfection des structures routières
45,0 M\$	Développement du réseau cyclable
36,0 M\$	Plan de forêt urbaine

Les programmes et projets du PTI 2016-2018 sont détaillés par le biais d'une fiche de planification relevant de chaque unité d'affaires. Précisons qu'en plus des investissements dédiés aux arrondissements de 459 M\$, des projets et des programmes en appui aux arrondissements sont prévus pour un montant de 682 M\$ dans le cadre des budgets corporatifs.

Les changements majeurs apportés à la gestion triennale de ce programme permettent de voir évoluer les projets sur plusieurs années et de pratiquer une gestion axée sur les résultats, a mentionné, le directeur général, M. Alain Marcoux, à l'ouverture de cette assemblée publique.

De son côté, les orientations contenues dans le PTI 2016-2018 de la STM et reliées à son plan stratégique 2020 s'élèvent à 2,8 G\$.

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 6 novembre 2015, 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).

Commentaires généraux

Les membres de la commission remercient chaleureusement les responsables des unités d'affaires disposant d'un budget d'immobilisations qui ont présenté publiquement devant la commission leurs priorités d'investissements et qui ont travaillé à sa conception. Le caractère général des documents soumis et la pertinence des réponses relatives aux questions soulevées ont été très appréciés.

Par ailleurs, il est important de mentionner combien les commissaires ont aimé recevoir les documents afférents à l'étude dès le dépôt du PTI 2016-2017-2018 au conseil municipal.

De plus, la commission salue le plan d'accroissement du paiement au comptant des immobilisations (PCI), la nouvelle gestion des enveloppes sur une base pluriannuelle permettant de réinvestir les montants non-utilisés de même que l'augmentation du taux de réalisation des projets et des programmes.

Enfin, les membres saluent les citoyens qui assistent et participent activement aux travaux de la commission, le groupe *Montréal pour tous* et son porte parole, M. Pierre Pagé.

LES RECOMMANDATIONS

La commission fait les recommandations suivantes au conseil municipal et au conseil d'agglomération :

RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

R-1

Que le conseil municipal et le conseil d'agglomération adoptent les prévisions du PTI 2016-2017-2018 de la Ville de Montréal et de la Société de transport de Montréal ;

R-2

Que le conseil municipal et le conseil 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 le conseil municipal et le conseil d'agglomération formés à la suite de ces élections ;

R-3

Que la commission soit consultée, en séance de travail, au moment de l'élaboration du PTI et du budget, en amont des études publiques à réaliser annuellement ;

RECOMMANDATIONS SPÉCIFIQUES

En matière de présentation de l'information

Considérant que les budgets du Service de police de la Ville de Montréal et du Service de sécurité incendie de Montréal représentent 40 % des budgets de la Ville,

R-4

Que le Service de police de la Ville de Montréal et le Service de sécurité incendie de Montréal présentent leurs PTI et leurs budgets devant cette commission, et ce, sans égard à ce que leurs budgets et leurs PTI soient transférés, attribués ou gérés par d'autres services municipaux ;

Considérant l'importance pour les citoyens et les élus de pouvoir suivre l'évolution des projets, en plus des dépenses réalisées chaque année,

R-5

Que, dans les présentations du PTI des services municipaux et autres organismes à la commission, que soient indiquées l'évolution de leurs investissements sur une base décennale, les variations et les modifications de montants par rapport aux années précédentes et que soient aussi présentés les projets des années précédentes qui ont été retirés.

Spécifiquement, qu'il soit indiqué pour chacun des projets et des programmes :

- l'année du début du projet (année de sa première inscription au PTI),
- une évaluation sommaire à savoir si le projet est, selon l'échéancier original, en retard, à temps, en avance ou abandonné ainsi qu'une justification à cet effet,
- le total des sommes budgétées et investies pour chacune des années antérieures ;

R-6

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 montants les plus importants, plus spécifiquement le Service de l'eau et le Service des infrastructures de la voirie et des transports (au moins 2 h 30 chacun) ;

R-7

Que dans les fiches des projets et des programmes du PTI, on puisse identifier tous les arrondissements touchés ;

R-8

Lorsqu'il y a des réorganisations dans les unités d'affaires, que l'ancien et le nouvel organigramme soient inclus dans les présentations ;

R-9

Que les fiches de projets PTI soient déposées sur le portail des données ouvertes ;

En matière d'orientations financières futures

R-10

Que l'Administration identifie, pour chaque catégorie d'actifs, les projets et les programmes prioritaires et des objectifs de réalisation ;

R-11

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

R-12

Que l'Administration s'engage à réduire de façon importante d'ici trois 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-13

Que l'Administration dépose une étude d'analyses de sensibilité (sensitivity analysis) ainsi qu'un plan de contingence relatif au fait qu'en augmentant les emprunts (la dette nette), elle s'expose davantage à risque face à une hausse des taux d'intérêt considérant les impacts de ces derniers sur les budgets de fonctionnement des services, du conseil municipal et du conseil d'agglomération ;

R-14

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

R-15

Que l'Administration élabore des objectifs, comprenant aussi des éléments de mesure, relatifs au retour sur l'investissement ou l'amélioration du service rendu, ce qui permettrait une évaluation de la rentabilité et de l'efficacité des projets et des programmes du PTI ;

Considérant que les services centraux et les arrondissements ont établi des programmes cofinancés, selon un partage de 80% pour les services centraux et de 20% pour les arrondissements,

Considérant que ces programmes visent le plus souvent la réfection et la construction d'infrastructures majeures comme les arénas et les installations aquatiques,

Considérant qu'il s'agit, au final, d'édifices appartenant et dédiés à tous les Montréalais et Montréalaises,

Considérant que l'exclusion ou la modulation de la formule de calcul des travaux connexes ou rendus nécessaires relatifs aux travaux sur l'infrastructure principale peut représenter des dépenses proportionnellement plus élevées pour les arrondissements et que cela peut créer un frein à la capacité de participer au programme,

Considérant l'importance d'augmenter la cadence de réalisation du PTI et de la mise à niveau d'infrastructures témoignant souvent d'un taux de vétusté critique,

R-16

Que l'application des programmes cofinancés avec les arrondissements (programmes 80/20) soit simplifiée et que la formule générale de cofinancement s'applique à tous les travaux connexes rendus nécessaires pour ladite infrastructure ;

R-17

Que l'Administration revoie sa politique de capitalisation des actifs pour permettre la capitalisation des arbres plantés sur le domaine public ;

Considérant que le Plan de développement durable de la Ville a plusieurs cibles mesurables, dont l'augmentation de la canopée de 20% à 25% d'ici 2025,

Considérant que l'atteinte de ces cibles n'est possible que par la réalisation de plusieurs projets et programmes inclus au PTI,

Considérant que la fréquence de suivi de ces indicateurs est insuffisante pour évaluer l'impact réel des programmes et des projets sur nos cibles,

R-18

Que le Service des grands parcs, du verdissement et du mont Royal prenne les moyens afin d'évaluer la situation actuelle de la canopée et présente l'évolution de cet indicateur pour les années antérieures. Également, que ce service indique la fréquence où sera prise cette mesure d'ici 2025 ;

R-19

Que l'Administration poursuive et augmente les sommes disponibles pour l'acquisition, le développement et l'intégration des milieux naturels et des mosaïques locaux dans le but ultime de créer un réseau de promenades urbaines entre les grands parcs et les petits parcs, le cas échéant ;

R-20

Que le passif de la Ville soit présenté comprenant notamment, le passif environnemental et la désuétude des infrastructures et des immeubles (déficit d'entretien) reliés aux actifs et obligations de la Ville ;

R-21

Que l'Administration dresse et fournisse à la commission une liste des services, incluant leur budget, ayant la responsabilité de livrer des services inter-unités ou inter-arrondissements (marquage, éclairage, dératisation, etc.) et administrativement localisés au sein d'un arrondissement et que ces unités d'affaires présentent également leurs PTI devant la commission ;

Considérant que la Ville de Montréal cumule du retard en ce qui concerne l'environnement et la collecte et la valorisation des résidus domestiques,

Considérant que la Ville de Montréal continue à enfouir un trop grand pourcentage des résidus domestiques qui ne sont pas des déchets ultimes,

Considérant que le programme de recyclage stagne et que les programmes de collecte de compost tardent à être mis en place, en plus des problèmes liés aux encombrants (TIC, RDD, et CRD) qui ne sont présentement pas traités adéquatement, faute de programmes et faute d'installations,

R-22

Que l'Administration accélère la mise en place des infrastructures qui permettront aux citoyens d'avoir un comportement consciencieux par rapport au tri et à l'élimination des résidus domestiques ;

R-23

Que le Service de l'eau prévoit notamment des bassins de rétention pour éviter des surverses et de meilleurs systèmes de captation et de filtration de l'eau, et ce, avant que cette dernière n'arrive dans les égouts ;

R-24

Dans la perspective de changements climatiques, que chaque service analyse les impacts de cet enjeu sur ses opérations et les actifs qu'il gère et formule les mesures d'adaptation et de mitigation en conséquence ;

Considérant l'importance du déficit d'entretien accumulé par la Société de transport de Montréal (STM),

Considérant les importants besoins en transport en commun requis à la Ville de Montréal pour réduire la congestion et atteindre les objectifs de réduction des gaz à effet de serre sur le territoire,

Considérant le faible taux de réalisation du PTI de la STM, taux qui a d'ailleurs été dénoncé par le ministre québécois de la Métropole,

Considérant le manque actuel de flexibilité pour transférer des PTI non utilisés qui permettraient d'accélérer des projets existants ou d'en implanter de nouveaux, de même que l'absence de surprogrammation pour compenser les projets en retard ou abandonnés,

R-25

Que la STM augmente significativement son taux de réalisation.

Les recommandations de la commission ont été adoptées le 6 novembre 2015 à l'unanimité à l'exception de la **R-1**, dissidences de messieurs Guillaume Lavoie et Sylvain Ouellet.

RAPPORT MINORITAIRE



Étude du programme triennal d'immobilisations 2016-2017-2018

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

Le 9 novembre 2015

Table des matières

Occasion manquée	14
Saine gestion et endettement	14
Taux de réalisation, recours à l'externe et risques accrus	15
Habitation et rétention des familles	16
Transport collectif : le grand oublié	17
Conclusion	18

Occasion manquée

Le programme triennal d'immobilisations (PTI) de 2016-2018 est une occasion manquée pour la Ville de Montréal. Les taux de réalisation faméliques des dernières années, combinés à des taux d'intérêt exceptionnellement bas, 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 ne 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. 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 sortirons jamais des orientations de protection de nos dépenses pour pouvoir assurer le développement de notre métropole. Par ailleurs, s'il faut une preuve ultime de la déconnexion entre le discours politique et la réalité, il est pertinent de rappeler que le maire Coderre lui-même avait annoncé que « l'Année 2015 sera l'année du Développement économique et du Transport collectif ». Ironie suprême de constater qu'il s'agit là des deux grands absents de ce PTI.

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 2016-2018 augmente de 592 M\$, soit une augmentation de 14% par rapport au PTI 2015-2017, pour atteindre 4,78 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 à terme d'augmenter 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 d'ici 2024. Ce renversement repose toutefois sur un risque important pour les opérations de la Ville. Pour l'essentiel, l'Administration dégage cette marge de manœuvre du budget de fonctionnement par des économies issues de son plan quinquennal de la main-d'œuvre (PQMO). 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.

Ce financement des investissements par le budget de fonctionnement illustre le lien direct entre le budget de fonctionnement et le PTI. Cette pression sur le budget de fonctionnement, déterminée par une application mur à mur d'une contrainte au niveau de la main-d'œuvre représente un risque réel pour la bonne marche des opérations de la ville. Par exemple, peu importe combien la ville souhaite investir via le PTI, les projets exigent un minimum de gestion par un personnel à l'interne lequel est systématiquement réduit via le PQMO. Il importe de souligner que cette réduction affecte le plus directement les fonctions stratégiques, telles la conception et la surveillance des travaux. Cette diminution de la main-d'œuvre se traduit souvent – de plus en plus souvent en fait – en délais et retards pour la réalisation des travaux. À terme, la Ville et les arrondissements risquent de voir, année après année, leurs PTI augmenter, leurs budgets de fonctionnement réduits, et le taux de réalisation systématiquement en deçà des objectifs visés.

Cette approche produit également une pression accrue et inéquitable sur les services, les unités ou les arrondissements ayant une main-d'œuvre plus près de l'âge de la retraite. Ceux-ci se retrouvent à devoir procéder à des réductions de main-d'œuvre proportionnellement beaucoup plus importante, exacerbant d'autant le problème. De plus, comme nous l'avons souligné à l'Administration lors de l'annonce du PQMO, le plancher d'emploi de la convention collective des cols bleus n'a jamais été pris en compte dans l'élaboration de ce plan, ce qui limite son application.

Pour ces raisons, nous croyons que le financement du PTI via le budget de fonctionnement, sans autres balises ou mesures de protection des fonctions stratégiques, représente un risque pour les opérations de la Ville et les services aux citoyens.

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 était plutôt de l'ordre de 65%. 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 fût 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. L'an dernier l'Administration tentait également d'atteindre un taux de réalisation supérieur en s'engageant à le hausser de 25%. La hausse famélique du taux de réalisation est un échec majeur.... et le fait que l'Administration modifie sa méthode de calcul du taux de réalisation pour éviter les conséquences politiques de ses annonces non réalisées parle de lui-même. Malgré la hausse continue 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 davantage 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 – pour lesquels ils n'ont ni la compétence, ni l'expérience – 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 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 non plus 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 - *a fortiori* 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 auraient dû y figurer comme une priorité. Au cours de la dernière décennie, environ 200 000 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 représente une réelle priorité.

Transport collectif : le grand oublié

Après l'adoption, en 2008, d'un plan de transport ambitieux et des records d'achalandage, au cours des années qui ont suivi, cette tendance à la hausse est en train de s'inverser depuis l'élection de l'administration Coderre. Une première baisse d'achalandage est même envisageable en 2015. Nous ne déplorons pas que le retard ou l'abandon de projets stratégiques, mais également l'abdication de tous les pouvoirs de la ville de Montréal à la Caisse de dépôt et placement du Québec dans le cadre du développement de grands projets ainsi que le recul annoncé du transport collectif que l'on observe déjà et les inquiétudes que cela soulève 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 2016 ont été réduits de plus de 300 millions de dollars par rapport à ce qui était prévu pour la même année 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. Il a manqué 149 autobus dans la flotte de la STM en 2015 pour atteindre les objectifs de son Plan stratégique 2020 de 1868 autobus soit 8 % d'autobus en moins.

L'abandon du plan 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. Le pourcentage

de bus immobile a atteint en 2015, 22,6 % alors que l'objectif du Plan stratégique 2020 était de 17,3 %, c'est 91 autobus de moins sur les routes. 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 ne nous permet pas de croire que le PTI 2016-2018 répond aux priorités de la Ville de Montréal. Pour cette raison, et celles énumérées précédemment, Projet Montréal en tant qu'Opposition officielle n'a d'autre choix que de voter contre son adoption.