

# COMMISSION SUR LES FINANCES ET L'ADMINISTRATION

Étude publique  
du programme triennal d'immobilisations (PTI)  
2017-2018-2019  
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 28 novembre 2016  
et  
au conseil d'agglomération  
le 29 novembre 2016

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 de  
l'Arrondissement de Saint-Laurent

**Vice-présidents**

*M. Georges Bourelle*  
Maire  
Ville de Beaconsfield

*Mme Laurence Lavigne-Lalonde*  
Conseillère de Ville  
Arrondissement de Mercier-Hochelaga-  
Maisonneuve

**Membres**

*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 29 novembre 2016

Monsieur Benoit Dorais  
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 entre le 4 et le 14 novembre relatifs à l'étude du programme triennal d'immobilisations (PTI) 2017-2018-2019 déposé au conseil municipal et au conseil d'agglomération les 2 novembre dernier.

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

Le président,

La secrétaire recherchiste,



« original signé »

Alan DeSousa, FCPA, FCA

Julie Demers

## 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 DE PROJET MONTRÉAL .....	11

## 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) 2017-2018-2019 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 et du conseil d'agglomération le 2 novembre 2016. La Commission a reçu le mandat d'en faire l'étude publique par les résolutions suivantes : CM16 1196 et CG16 0596. Le portrait global des PTI 2017-2018-2019 a été rendu public 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 21 octobre 2016, 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 du 4 au 14 novembre 2016 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	3290.4 M\$
Service de l'eau	1 676.9 M\$
Service des infrastructures, de la voirie et des transports	1 761.8 M\$
Service de la gestion et de la planification immobilière	504.6 M\$
Service de la concertation des arrondissements – volet PTI des arrondissements	446.0 M\$
Service de la mise en valeur du territoire	278.6 M\$
Service des grands parcs, du verdissement et du mont Royal	298.8 M\$
Service des technologies de l'information	321.7 M\$
Service de l'environnement	184.5 M\$
Commission des services électriques	157,9 M\$
Service de la culture	206.9 M\$
Société du parc Jean-Drapeau	154.7 M\$
Service de la diversité sociale et des sports	185.5 M\$

Service du matériel roulant et des ateliers	110.7 M\$
Service de l'Espace pour la vie	76 M\$
Service de la concertation des arrondissements	21.4 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 11 et 14 novembre 2016, 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 2017-2018-2019 et dans la perspective du plan des investissements à long terme. Enfin, le lundi 14 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 2017-2018-2019 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](http://ville.montreal.qc.ca/commissions).

#### LES PRINCIPALES LIGNES DU PROGRAMME

Ce PTI prévoit des investissements de 6,39 milliards de dollars au cours des trois prochaines années, soit :

- 1831 M\$ en 2017;
- 2221 M\$ en 2018;
- 2334 M\$ en 2019.

Il s'agit d'une augmentation de plus 1.15G\$ (soit 22 %), comparativement au PTI 2016-2018. Ces investissements se répartissent ainsi :

- protection et réhabilitation des éléments d'actifs existants : 5053 M\$ (79.1%) ;
- développement des infrastructures : 1333 M\$ (20.9%).

La part du budget qui relève du conseil municipal est de 66.6 %, pour un montant de 2 742.8 M\$. Quant au budget sous le contrôle du conseil d'agglomération, sa portion représente 33.4 % des investissements totaux, à raison de 2 269.6 M\$.

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

415.4 M\$	Programme complémentaire de planage-revêtement
351.9 M\$	Réfection et maintien des artères
210 M\$	Réfection du réseau routier local
117.9M\$	Programme de réhabilitation de la chaussée par planage-revêtement

82.6 M\$	Réfection de structures routières
45 M\$	Développement du réseau cyclable
38.5 M\$	Remplacement du pont Jacques-Bizard
29 M\$	Mise à niveau de l'éclairage des rues
184.4 M\$	Travaux d'aménagement d'artères routières
1676,9 M\$	Investissements consacrés aux infrastructures de l'eau
128.1 M\$	Travaux d'infrastructures – requalification urbaine de quartiers
122.2 M\$	Mise à niveau des cours de services des arrondissements
113.8 M\$	Entretien et construction d'infrastructures de traitement des matières résiduelles
86.7 M\$	Protection et reconstruction des actifs immobiliers du SPVM et du SIM
86 M\$	Mise aux normes des aré纳斯 municipaux
81.4 M\$	Stratégie Montréal, ville intelligente et numérique
65.1 M\$	Réaménagement et mise aux normes des grands parcs
60.7 M\$	Complexe environnemental de Saint-Michel
58.5 M\$	Quartier des spectacles
47.5 M\$	Consolidation et développement des réseaux des bibliothèques
33.2 M\$	Implantation de la technologie RFID dans les bibliothèques
40.5 M\$	Projets liés au Plan d'intervention aquatique de Montréal 2013-2025
30.5 M\$	Acquisition et valorisation des équipements culturels
57.6 M\$	Espace pour la vie
17.9 M\$	Programme de réfection des terrains de balle de Montréal
7.3 M\$	Programme d'aménagement de glaces extérieures
15.7 M\$	Square Dorchester et place du Canada
7.7 M\$	Logements sociaux et communautaires

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 446.4 M\$, s'ajoutent des projets et des programmes en appui aux arrondissements, ce qui porte à 33.4% ou 1373.7 M\$ la part d'investissements de compétence municipale qui leur est consacrée.

## 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 14 novembre 2016, 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.

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 2017-2018-2019 de la Ville de Montréal et de la STM ;

*Considérant que les recommandations de la Commission, qui sont reçues au moment de l'adoption du PTI ou du budget de fonctionnement par le conseil municipal, n'ont pas d'impact sur le PTI ou le budget de fonctionnement,*

#### **R-2**

Que la Commission soit consultée, en séance de travail, sur les grandes orientations et priorités en amont de l'élaboration du PTI et du budget de fonctionnement ;

#### **R-3**

Que le conseil municipal et le conseil d'agglomération adoptent dorénavant le PTI au plus tard au mois d'octobre 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-4**

Que les Services conservent les mêmes numéros de projet d'une année à l'autre dans les documents de présentation du PTI pour en faciliter le suivi par les élus et les citoyens ;

### **Recommandations spécifiques**

#### **R-5**

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

*Considérant que les budgets du Service de police de la Ville de Montréal et du Service de sécurité incendie de Montréal représentent une part significative des budgets de la Ville,*

**R-6**

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,*

*Considérant que, lors de l'étude du PTI 2016-2017-2018, cette recommandation a été faite à l'intention du CE et que ce dernier a accepté d'y donner suite,*

*Considérant que malgré l'accueil favorable du CE à l'égard de cette recommandation, les Services n'ont pas tous mis en œuvre cette dernière ;*

**R-7**

Que, dans les présentations du PTI des services municipaux et autres organismes à la Commission, 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 ;

*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,*

*Considérant qu'en 2015, le CE a indiqué qu'il était d'accord avec cette recommandation, mais que cette dernière n'est pas encore mise en œuvre,*



**R-8**

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-9**

Que, pour les grands projets qui impliquent des sommes importantes et qui touchent plusieurs arrondissements, il y ait un plus grand niveau de détails dans les documents de présentation du PTI, notamment en ce qui a trait aux échéanciers, aux sommes consacrées et aux impacts sur le budget de fonctionnement.

*Considérant que lors de l'étude du PTI 2016-2017-2018, cette recommandation a été faite à l'intention du CE et que ce dernier a accepté d'y donner suite,*

*Considérant que, malgré l'accueil favorable du CE à l'égard de cette recommandation, cette dernière n'ait pas été mise en œuvre,*

**R-10**

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

*Considérant que le Service de l'environnement a déposé en 2015 son plan d'adaptation aux changements climatiques,*

**R-11**

Que chaque service inclut dans les projets et programmes du PTI les mesures d'adaptation et de mitigation d'impact des changements climatiques ;

*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 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-12**

Que la STM augmente significativement son taux de réalisation ;

**R-13**

Que, dans le contexte du développement du Réseau électrique métropolitain (REM), la STM se dote rapidement d'un plan, en collaboration avec les sociétés de transport des couronnes, et mette en place un service de rabattement par autobus, sur voies réservées au besoin, pour minimiser le nombre de places de stationnement incitatives nécessaires aux abords des gares du REM ;

*Considérant que 60% des investissements du présent PTI sont voués aux infrastructures routières et souterraines,*

**R-14**

Que la Ville démontre sa capacité d'exécution et de coordination des travaux et la mitigation d'impacts sur la circulation automobile, cycliste et piétonne dans un plan de mise-en-œuvre du PTI qui sera présenté au Conseil municipal ;

*Considérant que le Service du matériel roulant et des ateliers a fusionné tous ses programmes d'investissement,*

*Considérant que ce Service a très peu détaillé la distribution de son PTI de 110 millions de dollars,*

**R-15**

Que le Service du matériel roulant et des ateliers, et tous les autres Services de la Ville, fournissent des fiches de projet réellement détaillées.

**Les recommandations ont été adoptées à l'unanimité, le 14 novembre 2016, à l'exception de la R-1, pour laquelle Mme McIntyre, Mme Lavigne-Lalonde et M. Ouellet ont manifesté leur dissidence.**

\*\*\*\*\*

**RAPPORT MINORITAIRE DE PROJET MONTRÉAL**

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

**Montréal** 

Opposition officielle à l'Hôtel de ville de Montréal

**Étude du programme triennal  
d'immobilisations 2017-2018-2019**

**Le 14 novembre 2016**

# Table des matières

---

## **Introduction**

Une autre occasion manquée 3

## **Quatre raisons de rejeter ce PTI**

Investir plus, investir mal 4

Retards, dépassements de coûts et risques accrus 5

Habitation et rétention des familles 7

Transport collectif et actif – encore le grand oublié 9

**Conclusion 11**

## Occasion manquée

---

Le programme triennal d'immobilisations (PTI) 2017-2019 est, encore une fois, une occasion manquée pour la Ville de Montréal. Les taux de réalisation faméliques des dernières années, combiné à des taux d'intérêt exceptionnellement bas, ont eu comme conséquence de dégager une capacité d'emprunt sans précédent. Les possibilités offertes par cette marge sont nombreuses : investir en transports collectifs et actifs, et en habitation, s'attaquer véritablement au déficit d'entretien de nos infrastructures ou développer des projets structurants susceptibles de rehausser la qualité de vie des Montréalais et Montréalaises et d'assurer l'avenir de notre métropole.

Ces possibilités ne sont toutefois pas au rendez-vous. Avec un montant de plus d'un milliard de dollars supplémentaire 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 et ne répondant pas véritablement aux besoins à long terme de la Ville. Un choix plus judicieux d'investissements aurait dû nous être présenté avec des projets 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.

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 constations 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. 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, avec une vision passéiste de la Ville. L'Administration nous propose non pas de construire la ville de demain, mais plutôt de reconstruire celle d'hier.

# Quatre raisons de rejeter ce PTI

---

## Investir plus, investir mal

Le PTI 2017-2019 augmente de 1,15 G\$ ou 22 % par rapport au PTI 2016-2018, pour atteindre 6,39 G\$. Cela devrait constituer une bonne nouvelle pour les Montréalais et Montréalaises, qui vivent au quotidien avec des infrastructures dans un niveau de dégradation inacceptable. Il n'en est malheureusement rien quand on constate à quel point les investissements annoncés sont mal ciblés et peu stratégiques.

Par exemple, le Programme complémentaire de planage-revêtement (PCPR) a vu ses sommes allouées exploser dans ce PTI par rapport au précédent, passant de 170 à 415 M\$, en incluant le PCPR dit « local ». Or, lorsqu'on connaît le nombre de rues dans un état de dégradation avancé, force est de reconnaître que dans un très grand nombre de situations, le planage-revêtement n'est pas l'intervention appropriée et prolongera la vie « utile » de la chaussée bien en-deçà des 7 à 12 ans promis. L'administration Coderre reconnaît même favoriser cette approche parce qu'elle permet de faire des investissements rapidement et d'augmenter le taux de réalisation du PTI (lequel, comme on sait, est mesuré en dollars et non en réalisations concrètes : km de chaussée ou de conduites, nombre de projets complétés, etc.) que d'autres approches comme le Programme de réfection routière (PRR).

Ce qui devait être un programme « complémentaire », comme son nom le dit, devient le fer de lance de la stratégie d'investissement en infrastructures routières de la Ville, parce que celle-ci confond la fin (améliorer durablement la qualité des infrastructures) avec les moyens (dépenser de l'argent). On aurait préféré que l'administration Coderre prévoit les investissements les plus efficaces pour l'amélioration à long terme de nos infrastructures, plutôt que de faire des retouches esthétiques qui « travaillent su'l'psychologique » (sic), selon les mots du maire.

Pire, même quand on investit des sommes colossales dans la réfection en profondeur (comme dans le cas de la rue Saint-Denis, terminée, ou du boulevard Saint-Michel, en cours), plutôt que de profiter des travaux pour réaménager ces rues en tenant compte des nouvelles réalités urbaines, on reconstruit à l'identique, prétextant l'urgence. Ce faisant, l'administration Coderre ignore complètement la résolution adoptée en conseil municipal qui annonçait une volonté de limiter sévèrement cette pratique de même que ses propres engagements envers une Vision Zéro en matière de sécurité routière, laquelle commande le réaménagement physique des rues et intersections accidentogènes. Il y a fort à parier qu'il faudra très bientôt se remettre à casser du béton et de l'asphalte neufs à cause du manque de planification et de vision à long terme de cette administration.

### **Retards, dépassements de coûts et risques accrus**

L'Administration prévoit 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 sur la main-d'œuvre représente un risque réel pour la bonne marche des opérations de la Ville. Par exemple, peu importe combien Montréal 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 directement les fonctions stratégiques, telles la conception et la surveillance des travaux. Cette diminution de la main-d'œuvre se traduit de plus en plus souvent



À terme, la Ville et les arrondissements risquent de voir, année après année, leur PTI augmenter, leur budget de fonctionnement réduit, et le taux de réalisation systématiquement en deçà des objectifs visés.

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

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 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 plan de réduction de main-d'œuvre. Alors que l'Administration augmente de façon substantielle le PTI, elle désire avoir davantage recours aux arrondissements tout en exigeant des coupes 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 a pour conséquence d'engendrer une pression à la hausse sur les prix, le privé n'étant pas en mesure de répondre à la demande. Non seulement les prix augmentent-ils, mais les retards s'accumulent, parfois dans l'indifférence des entrepreneurs qui, on l'a appris récemment, préfèrent payer les amendes que de finir leurs travaux dans les délais. Dans ce contexte, quand le maire Coderre nous annonce une augmentation substantielle des travaux dans un avenir rapproché, cela devient franchement inquiétant.

Cette hausse sur les prix est de plus exacerbée par le sentiment d'urgence, créé de toutes pièces par l'administration Coderre, entourant les legs du 375e anniversaire. Combien de projets sont passés en mode « rush », combien d'étapes de planification ont été escamotées, combien de contrats ont été octroyés à la va-vite?

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 à 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. 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 aurait accordé plus d'importance à l'habitation. La rétention des familles est l'enjeu prioritaire pour l'avenir de Montréal, et pourtant le PTI ne le reflète pas. L'habitation, l'accès à la propriété et l'augmentation de l'offre de logements adaptés à la réalité des familles montréalaises aurait 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, des commerces voient leur achalandage diminuer et la Ville voit ses revenus fiscaux stagner. Montréal 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, ne jouer qu'un rôle d'accompagnateur pour augmenter l'offre. Elle doit désormais jouer un rôle de premier plan en habitation.

Dans un passé récent, les ratés dans la planification de certains grands secteurs de la Ville ont coûté cher aux Montréalais. Dans les cas du Triangle et de Griffintown, l'administration a changé le zonage sans avoir créé les réserves foncières permettant de planifier l'emplacement des parcs, écoles et autres institutions essentielles à tout nouveau quartier résidentiel ou mixte. Par conséquent, la Ville a payé beaucoup plus cher qu'elle n'aurait dû pour acquérir les terrains nécessaires à ces services publics. À titre d'exemple, le seul parc du Triangle est 45 % plus petit que prévu en raison du coût élevé des terrains. Cette erreur est en train de se répéter dans le secteur de Lachine-Est, où 4500 nouveaux logements sont prévus, sans qu'aucune réserve foncière n'ait été créée. Ces exemples illustrent bien l'incurie de l'Administration en matière de planification du territoire.

Du côté du logement social et abordable, la situation n'est guère plus reluisante. Les sommes dédiées au développement du logement social ou à l'acquisition de terrains à cette fin sont faméliques alors que la demande des ménages locataires à faible revenu éprouvant des difficultés d'accessibilité financière 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 le contraire.

## **Transport collectif et actif : encore le grand oublié**

Après l'adoption, en 2008, d'un plan de transport ambitieux et des records d'achalandage du transport collectif, au cours des années qui ont suivi, cette tendance est en train de s'inverser depuis l'élection de l'administration Coderre. Une première baisse d'achalandage à la Société de transport de Montréal (STM) a même été observée en 2015, du jamais vu en plus d'une décennie. Nous ne déplorons pas uniquement 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.

On observe des reports constants des horizons d'investissement. Au présent PTI de la STM, ses investissements pour la période 2017-2019 ont été réduits de 100 M\$ par rapport au PTI précédent. 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. Cela implique que les projets de développement sont abandonnés. Il a manqué 149 autobus dans la flotte de la STM en 2015 pour que cette dernière atteigne les objectifs de son Plan stratégique 2020 de 1868 autobus, soit 8 % d'autobus en moins.

On en vient à se demander si l'administration Coderre accepte tout simplement le déclin de la STM comme une situation inévitable et qu'elle s'affaire à gérer sa décroissance en se cachant derrière d'obscures données reflétant la satisfaction de la clientèle.

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. Malheureusement, les revenus générés par ces sources n'ont jamais été canalisés vers un fonds dédié au transport collectif. L'existence d'un tel fonds attesterait aux yeux des gouvernements supérieurs l'importance que la Ville accorde à la mise en œuvre de son plan de transport et servirait de levier pour aller chercher les subventions provinciales et fédérales disponibles pour de tels projets structurants. Si l'administration Coderre désire réellement retenir les familles, attirer les entreprises et assurer l'avenir de Montréal, elle doit se donner les moyens de financer et de relancer son plan de transport pour redonner à la métropole la stature qu'elle mérite sur la scène internationale.

## Conclusion

---

Le portrait brossé ne nous permet pas de croire que le PTI 2017-2019 répond aux priorités de la Ville de Montréal et aux défis qu'elle doit relever. 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.