

# COMMISSION SUR LES FINANCES ET L'ADMINISTRATION

Étude publique  
du programme triennal d'immobilisations (PTI)  
2018-2019-2020  
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 13 février 2018  
et  
au conseil d'agglomération  
le 14 février 2018

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. Richard Deschamps*  
Conseiller de la Ville  
Arrondissement de Lasalle

**Vice-présidents**

*M. Georges Bourelle*  
Maire  
Ville de Beaconsfield

*M. Alan DeSousa*  
Maire  
Arrondissement de Saint-Laurent

**Membres**

*Mme Lisa Christensen*  
Conseillère d'arrondissement  
Arrondissement de Rivière-des-Prairies –  
Pointe-aux-Trembles

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

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

*M. Peter McQueen*  
Conseiller de la Ville  
Arrondissement de Côte-des-Neige–Notre-  
Dame-de-Grâce

*Mme Suzy Miron*  
Conseillère de la Ville  
Arrondissement de Mercier-Hochelaga-  
Maisonneuve

*Mme Valérie Patreau*  
Conseiller d'arrondissement  
Arrondissement d'Outremont

*Mme Micheline Rouleau*  
Conseiller de la Ville  
Arrondissement de Lachine

*Mme Christina Smith*  
Mairesse  
Ville de Westmount

*M. Alain Vaillancourt*  
Conseiller d'arrondissement  
Arrondissement du Sud-Ouest

Montréal, le 13 février 2018

Madame Cathy Wong  
Présidente du conseil  
Hôtel de ville de Montréal  
275, rue Notre-Dame Est  
Montréal (Québec) H2Y 1C6

Madame la Présidente,

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 2 et le 12 février relatifs à l'étude du programme triennal d'immobilisations (PTI) 2018-2019-2020 déposé au conseil municipal et au conseil d'agglomération le 31 janvier et le 1<sup>er</sup> février dernier.

Nous vous prions d'agréer, Madame la Présidente, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Le président,

**ORIGINAL SIGNÉ**

Richard Derchamps

La secrétaire recherchiste,

**ORIGINAL SIGNÉ**

Julie Demers

## TABLE DES MATIÈRES

---

<b>1. LE PROCESSUS D'ÉTUDE PUBLIQUE .....</b>	<b>4</b>
<b>2. LE CONTENU DU RAPPORT .....</b>	<b>4</b>
<b>3. LES RECOMMANDATIONS.....</b>	<b>5</b>
ANNEXE 1 : RAPPORT MINORITAIRE DE L'OPPOSITION OFFICIELLE	
ANNEXE 2 : RAPPORT MINORITAIRE DE L'ASSOCIATION DES MUNICIPALITÉS DE BANLIEUE	

## **1. 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) 2018-2019-2020 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 31 janvier et le 1<sup>er</sup> février 2018. La Commission a reçu le mandat d'en faire l'étude publique par les résolutions suivantes : CM18 0152 et CG18 0090. Le portrait global des PTI 2018-2019-2020 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 19 janvier 2018, 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 2 au 12 février 2018 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.

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. Les élus dans la salle ont pu également poser des questions lorsque le temps le permettait.

Par la suite, les commissaires ont délibéré, les 9 et 12 février 2018, 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 2018-2019-2020 et dans la perspective du plan des investissements à long terme. Enfin, le lundi 12 février, 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 2018-2019-2020 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).

## **2. 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 12 février 2018, 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).

Les assemblées publiques se sont déroulées selon le calendrier suivant :

### CALENDRIER DES SÉANCES D'ÉTUDE PUBLIQUE DE LA COMMISSION<sup>1</sup>

Date	Heure	Prévisions budgétaires étudiées
2 février	9 h	PTI 2018-19-20 – présentation générale
	13 h 30	Service des technologies de l'information <i>Direction générale adjointe à l'arrondissement de Ville-Marie et Service de la concertation des arrondissements</i>
5 février	9 h	Société de transport de Montréal
	13 h	Service des infrastructures, de la voirie et des transports
6 février	9 h	Service des grands parcs, du verdissement et du mont Royal Société du Parc Jean-Drapeau
	13 h 30	Service de l'eau
8 février	9 h	Service de la culture Service de la diversité sociale et des sports Service de l'Espace pour la vie
	13 h 30	Service de la gestion et planification immobilière Service du matériel roulant et des ateliers
9 février	9 h	Service de la mise en valeur du territoire Service de l'environnement Commission des services électriques
12 février	13 h	Délibérations finales et adoption des recommandations

Au terme de cet exercice, le président de la Commission a remercié les représentants des services municipaux, des sociétés paramunicipales et organismes, les élus, tous les membres et le personnel de soutien à la tenue de cette consultation publique de leur collaboration.

### 3. LES RECOMMANDATIONS

La Commission formule les recommandations suivantes au conseil municipal et d'agglomération :

#### **1) VILLE DE MONTRÉAL ET ORGANISMES RELEVANT DE SON CADRE FINANCIER**

**R-1** D'adopter les prévisions du PTI 2018-2019-2020 de la Ville et de l'agglomération de Montréal et de la STM ;

<sup>1</sup> Les budgets des unités d'affaires, organismes et sociétés paramunicipales inscrits en italique ont été déposés à la Commission, mais n'ont pas fait l'objet de présentation

## **2) PROCESSUS D'ÉLABORATION DU PTI**

*Considérant que les Villes liées sont des partenaires de la Ville centre ;*

*Considérant que les élus locaux possèdent une connaissance approfondie du territoire et des besoins des citoyens ;*

*Considérant que, lors de l'étude publique du budget 2017 et du PTI 2017-2018-2019 de la Ville, la CFA demandait à être consultée en amont lors de l'élaboration du processus budgétaire ;*

*Considérant que la CFA est l'instance mandatée et reconnue par le conseil municipal et le conseil d'agglomération pour étudier les questions budgétaires à la Ville ;*

*Considérant que la Table des maires représente l'ensemble des arrondissements et des citoyens montréalais ;*

### **R-2**

Consulter l'Association des municipalités de banlieue (AMB) en amont de la préparation du PTI sur les orientations, priorités et prévisions d'investissements afin d'obtenir leur contribution et d'en prévoir l'impact sur leurs budgets respectifs;

### **R-3**

Consulter la CFA en amont de la préparation du PTI sur les orientations, priorités et prévisions d'investissements de l'Administration ;

### **R-4**

Consulter la Table des maires en amont de la préparation du PTI sur les orientations, priorités et prévisions d'investissements de l'Administration ;

### **R-5**

Procéder au dépôt du Programme triennal d'immobilisations avant ou au même moment que le dépôt des prochains budgets de la Ville ;

### **R-6**

Adopter le PTI dès le début de l'automne de chaque année de manière à profiter des variations des prix et de l'optimisation du marché dans l'octroi de contrats ;

*Considérant qu'une part importante du budget de l'agglomération est consacrée à la sécurité publique ;*

*Considérant que le PTI de ces services requérants (SIM et SPVM) est actuellement assimilé à celui des services exécutants (Service des TI, Service du matériel roulant et des ateliers, etc.) ;*

### **R-7**

Mandater le SIM et le SPVM de présenter leur PTI à la CFA lors de l'étude publique des PTI ultérieurs;

**R-8**

Présenter les informations du PTI des services exécutants en classant les informations par service requérant;

**3) PRÉSENTATION DES INFORMATIONS SUR LE PTI****R-9**

Identifier, pour chaque catégorie d'actifs, les projets et les programmes prioritaires ainsi que des objectifs et des délais de réalisation ;

**R-10**

Ajouter aux présentations de tous les services, lors de l'étude publique du PTI par la CFA, un tableau tel que celui produit à la page 20 de la présentation du Service de l'environnement (Annexe 1) de façon à faciliter le suivi de l'évolution des projets ;

**R-11**

Mandater le Service des finances de présenter en séance de travail à la CFA, avant l'étude du prochain PTI, différents modèles de présentation du PTI et des projets de la Ville afin de statuer sur la façon optimale de présenter les chiffres et qu'ils soient compréhensibles pour tous ;

*Considérant les engagements de la Ville en matière de réduction des gaz à effet de serre ;*

*Considérant la volonté de la Ville de rendre ses infrastructures accessibles universellement ;*

*Considérant l'adoption de la Politique de développement social de la Ville de Montréal ;*

**R-12**

Inclure, dans les fiches de projets du PTI, les mesures de réduction des GES ainsi que des indicateurs permettant d'en faciliter le suivi et l'atteinte des objectifs;

**R-13**

Inclure dans les présentations des services, une section qui rend compte des mesures mises en œuvre pour assurer l'accessibilité universelle des projets proposés ainsi que des indicateurs permettant d'en faciliter le suivi et l'atteinte des objectifs ;

**R-14**

Inclure dans les présentations des services une section qui rend compte des impacts sociaux des projets et des mesures de mitigation prévues pour en atténuer les effets négatifs ;

**R-15**

Inclure une description des phases de réalisation d'un projet au Service des infrastructures, de la voirie et des transports (SIVT) dans le lexique du PTI général ainsi que dans le document de présentation du Service présenté à la CFA, lors de l'étude publique du PTI (ex. avant-projet préliminaire, avant-projet définitif, etc.) ;

**R-16**

Inclure dans les présentations des services un tableau qui illustre la provenance du financement des projets, avec notamment un détail des subventions gouvernementales obtenues pour financer ceux-ci ;

**R-17**

Inclure dans les fiches du PTI concernant des grands projets le nom des services impliqués dans sa mise en œuvre ;

*Considérant qu'il est de la prérogative de l'administration de prioriser les projets routiers inscrits au PTI ;*

*Considérant que le PTI est peu explicite quant à l'état d'avancement des projets qui s'y retrouvent d'année en année ;*

*Considérant que les priorités au PTI sont revues en profondeur lors d'un changement d'administration ;*

**R-18**

Fournir dans les fiches de projet du PTI un état de situation sur l'état d'avancement des projets et expliciter les raisons justifiant le report de leur exécution, lorsque la priorité qui leur est accordée est changée;

**R-19**

Signifier clairement, lors de la confection des PTI ultérieurs, les règlements d'emprunt actuellement disponibles qui s'ajoutent aux montants du PTI pour réaliser un programme ou un projet ;

**4) AUTRES RECOMMANDATIONS****R-20**

Accélérer les investissements liés à l'accessibilité universelle de l'ensemble des stations de métro de manière à réduire de moitié l'échéance prévue pour installer des ascenseurs dans l'ensemble des stations de métro ;

**R-21**

Élaborer un mécanisme permettant une meilleure concertation des intervenants impliqués et affectés par la mise en œuvre du REM avec la Caisse de dépôt et prévoir des sommes pour gérer les effets de la mise en œuvre du REM sur les activités des arrondissements et des villes liées (ex. relocalisation de certaines activités municipales, réorganisation de la circulation, des stationnements ainsi que des aménagements urbains aux abords des stations etc.) ;

*Considérant que certains projets de pistes cyclables relèvent de la compétence de l'agglomération de Montréal ;*

*Considérant que les citoyens questionnent en premier lieu les élus des villes liées et des arrondissements lorsque surviennent des problèmes dans l'exécution des travaux d'aménagement de pistes cyclables sur leur territoire ;*

*Considérant que les villes liées ne sont pas actuellement impliquées dans les travaux d'exécution des projets de piste cyclable sur leur territoire pour les projets qui relèvent de l'agglomération ;*

*Considérant qu'une gestion locale des travaux permettrait de corriger plus rapidement les problématiques identifiées dans l'exécution de ces contrats et d'en informer les citoyens ;*

**R-22**

Élaborer des ententes avec les Villes liées pour déléguer les travaux de construction des pistes du Réseau cyclable de l'Île de Montréal ;

**R-23**

Consulter les arrondissements et les villes liées avant la construction de toute piste cyclable sur leur territoire ;

**R-24**

Accroître significativement la portion du PTI dédié à l'entretien du réseau cyclable existant ;

**R-25**

Revoir les normes et protocoles prévus dans la programmation des feux de circulation pour s'assurer que les piétons aient suffisamment de temps pour traverser aux intersections, particulièrement autour des pôles civiques, des écoles et des résidences pour personnes âgées ;

*Considérant les contraintes importantes fixées dans les programmes de financement des bornes de recharge à l'intention des arrondissements ;*

*Considérant que les élus dans les arrondissements connaissent les besoins et les habitudes de déplacement de leurs citoyens ;*

*Considérant que l'électrification des transports est une des priorités de la Ville ;*

**R-26**

Revoir les normes et les programmes qui encadrent le financement et l'installation des bornes électriques en arrondissement afin de mieux prendre en considération les besoins et particularités de ces derniers ;

**R-27**

Que le projet de construction et d'implantation du Centre de gestion animalière, tel que présenté au PTI, soit revu et réévalué, compte tenu des coûts engendrés par la décontamination du terrain et de son accès limité pour les arrondissements et villes liées situés aux extrémités de l'île et que celui-ci soit positionné en considérant la densité de la population animalière à desservir ;

*Considérant l'intérêt de la Ville d'électrifier les véhicules utilisés par le SPVM ;*

*Considérant l'intention de la Ville d'acquérir des véhicules électriques en vue de procéder à des bancs d'essai ;*

**R-28**

De mettre sur pied un projet pilote visant à tester l'utilisation de véhicules électriques par le SPVM via une entente sans achat de véhicules ;

*Considérant les objectifs de la Ville en matière de développement durable ;*

*Considérant le rôle central des Écocentres dans l'atteinte de ces objectifs ;*

*Considérant le Plan Montréal durable 2016-2020 ;*

**R-29**

Prévoir les sommes nécessaires au PTI 2019-2020-2021 afin d'accélérer la construction des Écocentres ;

**R-30**

Demander au gouvernement du Québec de modifier l'encadrement juridique entourant les procédures d'expropriation, afin que celles-ci compensent la juste valeur marchande de propriétés et non les revenus anticipés de projets futurs, pour les expropriations aux fins de conservation de milieux naturels ;

**R-31**

Augmenter significativement les montants dédiés à l'acquisition des terrains aux fins de conservation des milieux naturels, lors des prochains PTI ;

**R-32**

Présenter un état de situation et une vision pour le développement du bâtiment du restaurant Hélène-de-Champlain lors de l'étude publique du prochain PTI.

\*\*\*\*\*

***Les recommandations de la commission ont été adoptées à l'unanimité, le 12 février 2018, à l'exception de la R-1, pour laquelle M. Bourelle, M. DeSousa, M. Guay et Mme Smith ont manifesté leur dissidence.***

**ANNEXE 1 DU PROJET DE RECOMMANDATIONS ADOPTÉ LE 12 FÉVRIER 2018 PAR  
LA COMMISSION SUR LES FINANCES ET L'ADMINISTRATION**

# Écarts entre le PTI 2017-2019 et PTI 2018-2020

**ENVIRONNEMENT**

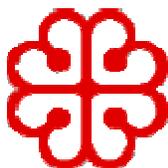
**PTI 2017-2019 et PTI 2018-2020**

(en milliers de dollars)

N°	PROGRAMME/PROJET	PTI 2017-2019 (brut)				PTI 2018-2020 (brut)				Écart entre PTI 2017-19 et 2018-2020	Explications
		2017	2018	2019	Total	2018	2019	2020	Total		
50013	Protection et réfection de bâtiments - Qualité de l'air	100	100	100	300	150	150	150	450	150	
50031	Acquisition et installation d'équipements d'échantillonnage et de mesures environnementales	250	250	250	750	590	430	450	1 470	720	
55555	Mise aux normes, protection et réfection des écocentres	100	100	100	300	100	100	100	300	0	
55600-50012	Outils de collecte des matières recyclables	750	750	750	2 250	500	500	500	1 500	-750	
50010	Centre de compostage de Saint-Laurent	389	3 850	24 397	28 636	3 850	27 507	27 489	58 846	30 210	Plus de travaux de construction réalisés au courant du présent PTI
50030	Outils de collecte des ordures ménagères hors foyer et autres	1 000	1 000	1 000	3 000	0	1 000	1 000	2 000	-1 000	Finalisation de la stratégie et report du budget de 2018
50041	Achat et distribution d'outils de collecte des matières organiques sur le territoire de la Ville de Montréal	2 500	1 800	1 081	5 381	2 967	533	0	3 500	-1 881	Fin de la distribution en 2019
51111	Centre de compostage de Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles	389	2 863	17 834	21 086	2 863	19 688	19 677	42 228	21 142	Plus de travaux de construction réalisés au courant du présent PTI
51212	Centre de Biométhanisation de LaSalle	6 058	5 745	5 748	17 551	5 745	5 748	203	11 696	-5 855	Les travaux de conception / construction débiteront après 2020
51313	Centre de biométhanisation de Montréal-Est	2 422	4 650	29 900	36 972	4 650	30 400	30 821	65 871	28 899	Plus de travaux de construction réalisés au courant du présent PTI
51414	Centre pilote de prétraitement de Montréal-Est	2 471	1 235	5 839	9 545	209	1 256	9 505	10 970	1 425	Plus de travaux de construction réalisés au courant du présent PTI
51515	Conception et construction d'écocentres	3 549	3 095	16 679	23 323	0	183	3 517	3 700	-19 623	Report dans la réalisation de l'écocentre Dickson et difficulté à identifier un terrain dans le secteur Ouest de l'île pour la construction d'un futur écocentre
55222	Centre de tri des matières recyclables	12 809	18 546	4 040	35 395	18 546	4 040	0	22 586	-12 809	Fin du projet en 2019
<b>Total :</b>		<b>32 787</b>	<b>43 984</b>	<b>107 718</b>	<b>184 489</b>	<b>40 170</b>	<b>91 535</b>	<b>93 412</b>	<b>225 117</b>	<b>40 628</b>	
<b>Source de financement externe (subventions)</b>		<b>(1 019 )</b>	<b>(3 857 )</b>	<b>(41 350 )</b>	<b>(46 226 )</b>	<b>(3 990 )</b>	<b>(37 888 )</b>	<b>(40 774 )</b>	<b>(82 652 )</b>	<b>(36 426 )</b>	
<b>Total des investissements nets</b>		<b>31 768</b>	<b>40 127</b>	<b>66 368</b>	<b>138 263</b>	<b>36 180</b>	<b>53 647</b>	<b>52 638</b>	<b>142 465</b>	<b>4 202</b>	

**ANNEXE 1 : RAPPORT MINORITAIRE DE L'OPPOSITION OFFICIELLE**

**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, Ensemble Montréal

**Étude du PTI 2018-2020**

**Le 13 février 2018**

## **Amateurisme : le premier programme triennal d'immobilisations de Projet Montréal**

<b>Un PTI adopté en contravention de la loi</b>	<b>2</b>
<b>Amateurisme : des projets mal ficelés ou absents</b>	<b>2</b>
La ligne rose, absente	2
300 autobus hybrides, une décision précipitée	3
PCPR : une révision à contre-courant des objectifs recherchés	3
Programme des cours de services : coupure marquée	4
Amateurisme : des exemples à revendre	4
<b>Quelle accélération des investissements dans les infrastructures de l'eau?</b>	<b>5</b>
<b>Une hausse de taxes pour équilibrer un budget dépensier</b>	<b>5</b>
<b>Un ratio d'endettement en forte croissance</b>	<b>6</b>
<b>Conclusion</b>	<b>8</b>

## Amateurisme : le premier programme triennal d'immobilisations de Projet Montréal

Le Programme triennal d'immobilisations (PTI) d'une municipalité vise différents objectifs, notamment :

- fournir un outil de planification des investissements compte tenu de ses priorités de développement et des ressources financières dont elle dispose;
- lui permettre d'élaborer son calendrier de réalisation des règlements d'emprunt tout en l'aidant à connaître ses besoins de financement.

Nous constatons que le PTI 2018-2020 de la Ville de Montréal poursuit l'orientation des PTI précédents, soit d'investir d'importantes sommes dans la refecton et la réhabilitation des infrastructures de voirie et d'eau. Toutefois, on note un changement au plan du cadre financier, qui met dorénavant moins d'emphase sur le paiement au comptant et plus sur les emprunts au cours des années à venir. Ce changement de cap aura des impacts importants sur la situation financière de Montréal et de ses contribuables. En bout de ligne, ce PTI démontre tout l'amateurisme dont a fait preuve Projet Montréal dans le choix de ses orientations.

### **Un PTI adopté en contravention de la loi**

Selon le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire (MAMOT), le programme triennal d'immobilisations (PTI) « **doit s'intégrer au processus des prévisions budgétaires de la municipalité et constitue un outil de planification indispensable à une saine administration**<sup>i</sup> ». Il est donc conventionnel et recommandé d'adopter le PTI avant ou en même temps que le budget de fonctionnement puisqu'il permet ainsi d'évaluer, encore une fois selon le MAMOT, « **l'incidence financière des projets sur les budgets annuels futurs**<sup>ii</sup> » afin de planifier en conséquence les effectifs et les ressources requises à leur réalisation. Le présent PTI, présenté à la toute fin du processus budgétaire, ne respecte donc pas les meilleures pratiques.

Rappelons que ce PTI a été déposé après le 31 décembre 2017, en contravention de l'article 473 de la *Loi sur les cités et villes* du Québec. Ce non-respect de la Loi, en plus du dépôt tardif du PTI, a porté atteinte à la légitimité de l'ensemble du présent processus de planification budgétaire en minant la capacité des membres du conseil municipal de prendre des décisions pleinement éclairées.

À cet égard, nous nous réjouissons que la Commission sur les finances et l'administration ait reconnu cet état de fait et ait recommandé dans son rapport sur le budget 2018 (à la recommandation #5) ainsi que dans son rapport sur le PTI 2018-2020 qu'à l'avenir, le PTI soit toujours déposé avant ou en même temps que le budget de fonctionnement.

### **Amateurisme : des projets mal ficelés ou absents**

Nous sommes surpris de voir que le PTI 2018-2020 ne contient aucune trace de certaines promesses phares de Projet Montréal ou encore qu'il ne prévoit pas les montants nécessaires pour remplir les engagements pris par la nouvelle administration. De plus, des changements annoncés à certains programmes laissent présager des coûts importants pour les Montréalais, que ce soit au niveau des finances ou des services.

#### **La ligne rose, absente**

Projet Montréal a promis aux Montréalais que la première pelletée de terre d'une future « ligne rose » du métro serait réalisée lors de son premier mandat, soit d'ici novembre 2021. Pour arriver à terme, un projet d'une telle envergure nécessite normalement préparation et planification plusieurs années en amont. Nous

avons donc été très surpris que l'administration ne prévoise aucun montant spécifique dans son budget 2018 pour le bureau de projet qu'elle promettait de mettre sur pied.

Absente du budget 2018, la « ligne rose » est également introuvable dans les pages du PTI 2018-2020. Que l'administration municipale soit incapable d'attribuer des sommes, même pour des études préliminaires, à ce soi-disant projet phare est très révélateur. Les Montréalais peuvent douter que la mairesse Plante tienne sa promesse de procéder à la première pelletée de terre en 2021.

### ***300 autobus hybrides : une décision précipitée***

Une décision comme celle d'acquérir 300 nouveaux autobus hybrides demande un minimum d'analyse et de réflexion, ce que, manifestement, la nouvelle administration n'a pas voulu faire. Dans ce dossier, elle a agi avec précipitation pour pouvoir dire qu'elle avait rempli une promesse électorale.

Projet Montréal a fait preuve de manque de rigueur budgétaire et de transparence relativement aux conséquences financières de l'acquisition de ces 300 nouveaux autobus. D'abord, le coût de l'acquisition ne sera pas de 225 M\$ tel qu'estimé par Projet Montréal, mais plutôt de 400 M\$. Ensuite, lors de l'étude du PTI, le président du conseil d'administration de la STM a confirmé que la Société n'avait pas les espaces de stationnement requis pour accueillir ces autobus. La STM devra louer des espaces, ce qui n'est « pas l'idéal », a-t-il affirmé. Rappelons également que la STM devra procéder à l'embauche de près de 600 chauffeurs pour opérer cette nouvelle flotte d'autobus. Pour le moment, la STM estime les coûts additionnels à son budget de fonctionnement à 50 M\$ en 2019 et 75 M\$ à partir de 2020. Ces coûts n'ont jamais été discutés publiquement par l'administration Plante-Dorais. Est-ce que ces montants se traduiront par de nouvelles hausses des charges fiscales des Montréalais? Par de fortes augmentations des tarifs des usagers de la STM? Cela est tout à fait possible.

Des sommes considérables seront donc investies pour ces autobus hybrides, une technologie transitoire qui sera déjà en voie d'être dépassée au moment de la livraison des véhicules en 2020. En effet, tous s'entendent pour dire que l'avenir est aux autobus 100 % électriques et que la transition vers ce mode sera complétée bien avant la fin de la vie utile des autobus hybrides. Le choix de la mairesse Plante condamne donc la STM à maintenir deux flottes aux technologies distinctes, avec tous les coûts que cela comporte. Au contraire, la STM aurait pu accroître sa flotte d'autobus 100 % électriques et contribuer à atteindre les cibles de réduction des émissions de gaz à effet de serre plus rapidement. C'est une occasion manquée pour Montréal.

### ***PCPR : une révision à contre-courant des objectifs recherchés***

Le déficit d'entretien du réseau de voirie de la Ville de Montréal est important et documenté. Afin d'accélérer la mise à niveau du réseau, l'administration a mis sur pied en 2015 un Programme complémentaire de planage-revêtement (PCPR) qui « consiste à prolonger la durée de vie utile des chaussées en attente d'une réhabilitation majeure »<sup>iii</sup>. Le PCPR permet d'améliorer significativement et rapidement l'état général du réseau routier en donnant à plusieurs rues une durée de vie additionnelle se situant entre 7 et 12 ans, ce qui permet de rattraper le déficit d'entretien des infrastructures de voirie à l'aide de travaux économiquement avantageux et minimisant les impacts sur les citoyens. Ce programme est, tel que son nom l'indique, complémentaire aux autres programmes de réfection et d'entretien de la Ville et grâce notamment à lui, la Ville de Montréal a pu réhabiliter un nombre record de kilomètres de voirie au cours des dernières années.

Malgré ces avantages évidents, Projet Montréal a constamment remis en question la pertinence de la technique de planage-revêtement au cours des dernières années et annonce aujourd'hui que le PCPR ainsi que le Programme de réhabilitation de chaussées par planage-revêtement sont présentement en révision. La

maire et le président du comité exécutif ont ainsi annoncé que ces programmes devraient désormais intégrer des bonifications géométriques, ce qui se traduira par des coûts supplémentaires et des échéanciers plus longs, tant dans la phase de planification que celle de réalisation. Une telle révision des deux principaux programmes de réhabilitation de la voirie aura un impact direct sur le taux de réalisation de l'administration et il est plus que probable que l'objectif de refaire 1 000 kilomètres de chaussées de 2018 à 2020<sup>iv</sup> ne soit jamais atteint, laissant la Ville de Montréal avec un plus grand déficit d'entretien que prévu. La révision de ce programme s'apparente davantage à une décision dogmatique, sans considération des impacts sur les finances, le taux de réalisation des travaux et la vie des citoyens.

### ***Programme des cours de services : coupure marquée***

Au PTI 2015-2017, la Ville de Montréal avait lancé un programme de protection des cours de services en y prévoyant une somme record de 167,6 M\$. Ce programme vise l'amélioration et l'harmonisation des services aux citoyens, peu importe l'arrondissement où ils résident, l'optimisation des opérations et des ressources, la réduction des frais d'expropriation et la correction du déficit d'investissement des immeubles qui dépassent un niveau de vétusté élevé. Sans aucune transparence, l'administration Projet Montréal semble avoir décidé de mettre fin à ce programme ou à tout le moins, d'en réduire grandement la portée.

En effet, le PTI 2017-2019 prévoyait pour ce programme un investissement de 122,2 M\$ sur trois ans. Le PTI 2018-2020 ne présente plus qu'une somme totale de 43,4 M\$ sur trois ans. C'est une différence à la baisse de 78,8 M\$. Comment explique-t-on cette baisse dans la programmation d'investissements? Quelles cours de services avons-nous abandonnées dans la programmation? Pourquoi? Quelles seront les conséquences sur la valeur économique des immeubles, sur l'accélération du niveau de vétusté des immeubles, sur l'optimisation des opérations, sur les services aux citoyens, sur la qualité des milieux de travail pour nos employés?

### ***Amateurisme : des exemples à revendre***

En plus des projets précédents dont les coûts ou les impacts seront importants pour les Montréalais, d'autres projets majeurs semblent ne pas avoir obtenu l'attention nécessaire de l'administration lors de la préparation du PTI. Prenons d'abord la décontamination des terrains devant accueillir le nouveau **centre de services animaliers**, des investissements de 20 M\$ étant prévus dès 2018 pour ce projet. Pourtant, la porte-parole du dossier, Mme Magda Popeanu, n'hésite pas à dire que l'administration est en réflexion, que le centre de services pourrait déménager, voire que ce projet pourrait être complètement revu, malgré les importantes sommes prévues dès cette année et d'autres déjà dépensées en 2017.

On retrouve le même scénario avec des investissements de 13,5 M\$ prévus pour la réalisation de la phase 1 d'un boulevard urbain à Pierrefonds–Roxboro, un boulevard dont Projet Montréal a déjà annoncé qu'il ne verrait jamais le jour. Alors que la Caisse de dépôt et placement du Québec a confirmé le trajet du Réseau express métropolitain sans que ne soit prévue de station aux abords de la rue Jean-Yves, sera-t-on témoin de la construction d'un véritable **viaduc vers nulle part**?

Un autre exemple est le projet de **réfection de la rue Sainte-Catherine Ouest**. Les travaux se sont amorcés en janvier après trois années de planification et de consultation avec le milieu. Malgré l'avancement de ce projet, jugé exemplaire par plusieurs experts et partenaires, l'administration a annoncé que l'ensemble du concept serait revu, mettant un frein à la principale mesure de mitigation, la structure IMAGO choisie après un concours de design. L'administration Plante-Dorais a plongé les commerçants et les citoyens dans l'incertitude, alors même que les travaux sont en cours, sans aucune estimation des conséquences au niveau des délais et des impacts sur les commerçants et sur les Montréalais.

Ce sont là des projets qui pourraient coûter cher aux Montréalais si Projet Montréal n'arrive pas à prendre des décisions rapidement. L'amateurisme de cette administration nous fait craindre que les conséquences des promesses de Projet Montréal et de leur style de gestion pourraient être plus onéreuses que ce à quoi les citoyens s'attendent.

## **Quelle accélération des investissements dans les infrastructures de l'eau?**

La mairesse Plante a répété sur toutes les tribunes depuis le dépôt du budget que les réseaux d'aqueducs et d'égouts étaient dans un état tel qu'il fallait accélérer les travaux de remise à niveau. Cette « urgence d'agir » justifiait à elle seule la hausse de la taxe de l'eau de 1,1 % et, conséquemment, l'abandon de sa promesse de ne pas hausser les taxes au-delà du taux d'inflation.

Questionnée lors de l'étude du budget 2018 à savoir pourquoi une telle augmentation était nécessaire, l'administration Plante-Dorais n'a pas réussi à fournir une réponse convaincante, invoquant systématiquement le PTI (qui n'était pas encore connu à ce moment). Aujourd'hui, à la suite de l'étude attentive de ce PTI, force est de constater que l'invocation d'une crise imminente n'était qu'un écran de fumée, un exercice de relations publiques visant à justifier une taxe très mal reçue, comme nous le craignons.

Deux indicateurs précis illustrent l'incohérence entre les propos de Projet Montréal et la réalité :

### 1. Le niveau des investissements a diminué en comparaison à celui prévu en 2017

Dans le PTI 2017-2019, l'administration précédente prévoyait des investissements en 2018 de 588 M\$ dans les infrastructures de l'eau. Or, pour cette année, l'administration Plante-Dorais a décidé de réduire ces investissements de 51 M\$, se dotant d'un objectif de 537 M\$ seulement. Cette tendance à la baisse se remarque aussi pour 2019, alors que l'administration précédente projetait investir 605 M\$ au PTI 2017-2019, orientation désormais en baisse à 560 M\$.

### 2. Les objectifs de réhabilitation du réseau d'aqueducs et d'égouts sont au beau fixe

En 2017, l'objectif annuel de réparation de conduites d'eau avait atteint 134 km, objectif annuel qui aurait dû être accru s'il y avait eu une réelle accélération des travaux. Dans le PTI, on annonce toutefois un objectif de réhabilitation de 401 km de conduites en trois ans, ce qui situe les objectifs annuels moyens de réalisation exactement au même niveau qu'en 2017, soit 134 km.

## **Une hausse de taxes pour équilibrer un budget dépensier**

Comme l'administration Plante-Dorais a diminué les montants que la Ville prévoyait investir dans les infrastructures de l'eau et qu'elle a maintenu les objectifs de réalisation des travaux au même niveau, pourquoi la hausse de 1,1 % de la taxe relative à l'eau était-elle nécessaire?

Rappelons d'abord que les revenus que l'administration récoltera grâce à cette hausse de taxes ne sont que de 27,5 M\$, soit 0,5 % du budget total de la Ville de Montréal. En comparaison, l'administration Plante a augmenté les dépenses de la Ville de dix fois ce montant, soit de 270 M\$, ou une hausse équivalente à 5,2 % du budget municipal total.

Rappelons ensuite que la totalité de l'augmentation des revenus tirés de la taxe relative à l'eau (27,5 M\$) en 2018 est utilisée pour augmenter le paiement au comptant des immobilisations. Le paiement au comptant est

un « véhicule utilisé pour payer comptant des immobilisations à même le budget de fonctionnement, les affectations de surplus, les réserves financières ou les sommes accumulées au fonds d'amortissement »<sup>v</sup>.

Ainsi, le paiement au comptant pour les infrastructures de l'eau aurait pu être financé à même les fonds généraux de la Ville de Montréal. Il aurait suffi que l'administration Plante-Dorais ait le courage de limiter la croissance des dépenses de fonctionnement de 2018 de l'équivalent de 0,5 %, afin de financer les 27,5 M\$ de revenus générés par l'augmentation de la taxe relative à l'eau, sans taxer davantage les citoyens.

Notons par ailleurs que la stratégie de paiement au comptant, mise en place en 2015 par l'administration précédente, est primordiale pour combler le déficit d'entretien des infrastructures montréalaises sans accabler les générations futures. Elle est également un signal fort transmis aux marchés financiers, de la volonté de la Ville de Montréal d'assurer une gestion financière rigoureuse. Il est donc décevant que l'administration Plante-Dorais ait décidé de réduire le rythme d'accroissement du paiement au comptant, atteignant au final une hausse d'à peine 40 M\$ en 2018 et ne prévoyant investir que 80 M\$ supplémentaires en 2018 et 2019. En comparaison, l'administration précédente avait haussé le paiement au comptant de 120 M\$ par année en 2016 et 2017.

Le choix de payer au comptant une grande partie de nos immobilisations permet aux Montréalais d'économiser d'importantes sommes en frais d'intérêt. Un million de dollars d'emprunt, étalés sur 20 ans génèrent des charges d'intérêt d'environ 560 000 \$ actuellement. Cent millions de dollars d'emprunt, étalés sur 20 ans, génèrent des charges d'intérêt d'environ 57 M\$. On peut aisément imaginer l'ampleur des sommes économisées en frais d'intérêt pour tout un PTI et, à l'inverse, les coûts d'une décélération de la stratégie d'accroissement du paiement au comptant.

En somme, nous nous trouvons devant une administration qui n'a pas su contrôler ses dépenses et qui a choisi de recourir à la hausse de la taxe de l'eau pour équilibrer son budget. Les explications données par l'administration aux citoyens montréalais, nous le répétons, ne sont qu'un écran de fumée.

### **Un ratio d'endettement en forte croissance**

La Ville de Montréal s'est dotée en 2009 d'une Politique de gestion de la dette afin de « maintenir une situation financière saine ». Cette politique vient fixer un plafond d'endettement à 100 % de ses revenus annuels afin que la dette montréalaise soit gérée de façon responsable. Pour la première fois, en 2018, il est prévu que le niveau de la dette dépassera cette limite et se situera à 102 %.

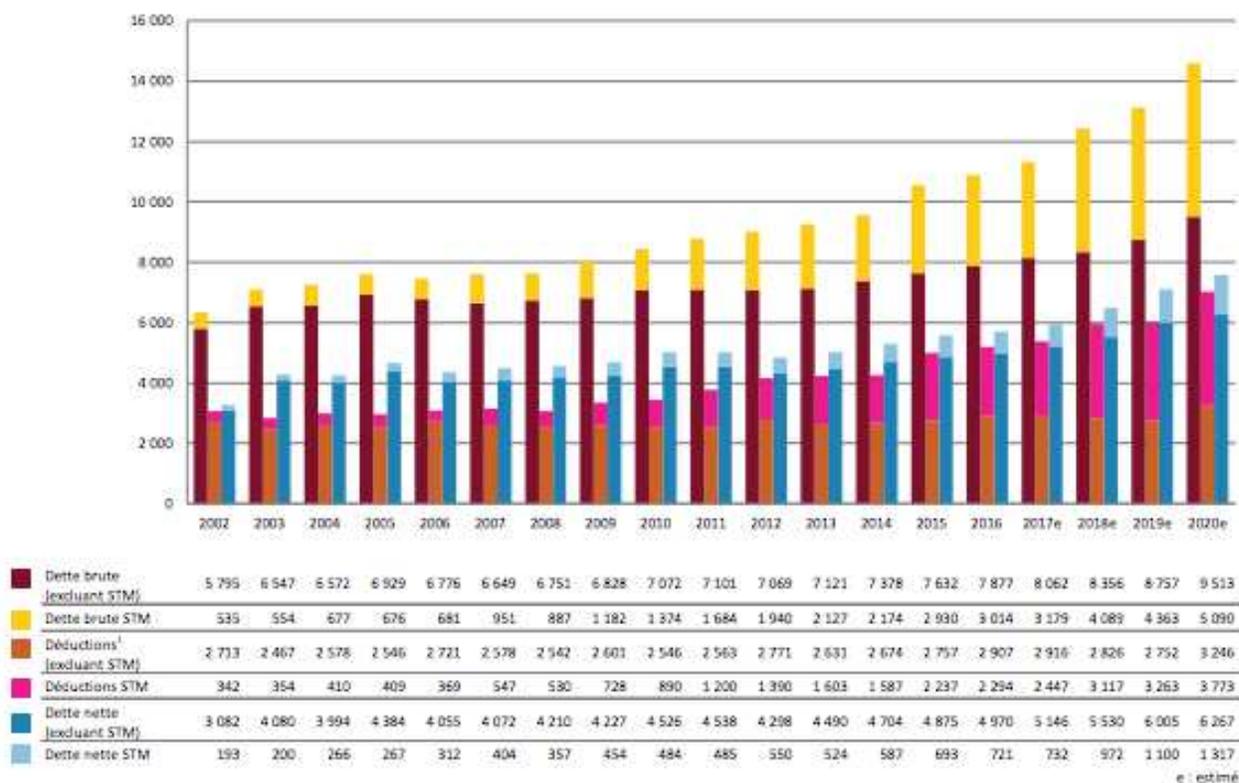
Même si l'administration Plante-Dorais tente de nous rassurer en indiquant qu' « en vertu des réalisations des dernières années, il est fort probable que le ratio qui sera obtenu à partir des données réelles soit en deçà du plafond de 100 % »<sup>vi</sup>, il n'en demeure pas moins que l'évolution de la dette prévue est en forte accélération tant en 2018 qu'en 2019 et 2020, comme l'illustre le graphique 12 du PTI 2018-2020 (ci-dessous).

La croissance de la dette en 2018 se traduit par un niveau d'endettement estimé de 102 % des revenus pour 2018, mais qu'en sera-t-il pour 2019 et 2020? Malheureusement, l'administration n'a pas jugé bon de faire des projections pour ces années, laissant les élus municipaux dans l'ombre sur l'évolution de la dette et ses éventuels impacts (voir le graphique 13 ci-dessous). Il est néanmoins évident que pour maintenir la limite d'endettement sous la barre des 100 %, il faudra que les revenus de la Ville suivent une accélération aussi marquée que ses emprunts. Cette situation laisse présager que Projet Montréal devra recourir dès les prochaines années à des hausses de taxes marquées pour financer ses projets.

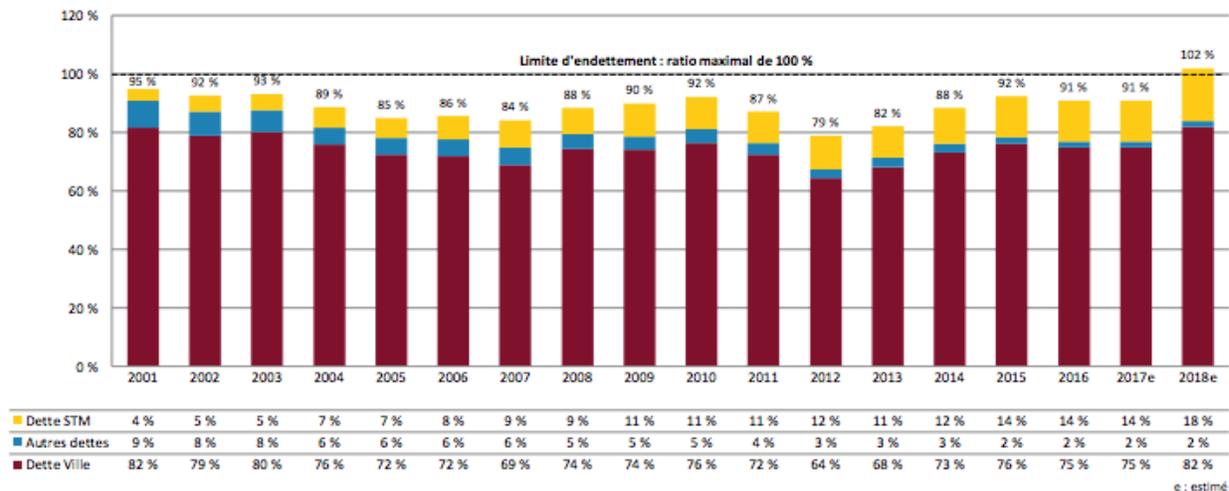
Dans le contexte financier actuel, où nous constatons le durcissement des politiques monétaires et la hausse des taux d'intérêt, cette stratégie de gestion de l'administration Plante-Dorais risque d'affecter la confiance des agences de notation, engendrant une possible baisse de la cote de crédit de la Ville, laquelle avait été rehaussée en 2015 grâce à la gestion rigoureuse de l'administration précédente.

En somme, tant par son incapacité à limiter ses dépenses que par son intention de laisser croître les emprunts, l'administration Projet Montréal, contrairement à toutes ses déclarations récentes, profite de la « carte de crédit » et refile la facture aux générations futures, démontrant encore une fois, qu'entre le discours et la réalité, il y a deux mondes.

**Graphique 12 – Évolution de la dette consolidée brute et nette, de 2002 à 2020**  
(en millions de dollars)



### Graphique 13 – Dette directe et indirecte nette (excluant la dette actuarielle initiale) en pourcentage des revenus de la Ville, de 2001 à 2018



### Conclusion

Ce PTI montre clairement le style de gestion de l’administration Plante-Dorais : mettre en œuvre des projets sans connaître les conséquences financières, accroître les dépenses sans considération pour la capacité de payer des contribuables, une tendance dangereuse à laisser augmenter la proportion des investissements payés par emprunt à la charge des contribuables actuels et des générations à venir.

Non seulement, l’administration Projet Montréal ne respecte pas les règles établies de notre politique de gestion de la dette, mais elle accentue la dette qui pèse sur nos citoyens. La Ville de Montréal avait réussi ces dernières années à diminuer la part du service de la dette au budget de fonctionnement tout en augmentant substantiellement les sommes payées au comptant pour les immobilisations. Cela a été rendu possible parce que l’administration précédente était capable de faire des choix difficiles au niveau budgétaire. Nous assistons plutôt aujourd’hui à une croissance de la proportion du service de la dette dans le budget, provoquant inévitablement un accroissement de l’utilisation de la taxe foncière générale. Malheureusement, si cette tendance se maintient, les Montréalais verront leur compte de taxes continuer d’augmenter au cours des prochaines années.

**Pour toutes les raisons décrites dans ce rapport, l’Opposition officielle n’aura d’autre choix que de voter contre l’adoption du Programme triennal d’immobilisations 2018-2020.**

<sup>i</sup> Ministère des Affaires municipales et de l’Occupation du territoire : <https://www.mamot.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/guide-la-prise-de-decision-en-urbanisme/planification/programme-de-depenses-en-immobilisations/>

<sup>ii</sup> Ibid.

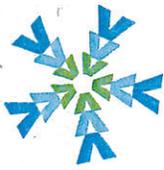
<sup>iii</sup> Programme triennal d’immobilisations 2018-2020, Ville de Montréal, p. 38.

<sup>iv</sup> Ibid., p. 5.

<sup>v</sup> Ibid., Annexe 1, p.1.5.

<sup>vi</sup> Ibid., p. 63.

**ANNEXE 2 : RAPPORT MINORITAIRE DE L'ASSOCIATION DES MUNICIPALITÉS  
DE BANLIEUE**



**AMB | ASM**

Association des municipalités de banlieue  
Association of Suburban Municipalities

**Rapport minoritaire concernant le document intitulé « *Recommandations portant sur l'étude publique du programme triennal d'immobilisations 2018 – 2019 - 2020* », tel que soumis par la Commission d'agglomération sur les finances et l'administration**

***Nous, soussignés, Georges Bourelle, maire de la Ville de Beaconsfield, et Christina Smith, mairesse de la Ville de Westmount, en tant que membres de la Commission sur les finances et l'administration, laquelle représente les municipalités reconstituées, soumettons un rapport minoritaire formulant nos commentaires et recommandations en réponse aux recommandations de la Commission dans le document intitulé « Recommandations portant sur l'étude publique du programme triennal d'immobilisations 2018 – 2019 -2020 ».***

**Georges Bourelle**

**Maire – Ville de Beaconsfield**

**Vice-président – Commission sur les finances et l'administration**

**Christina Smith**

**Mairesse – Ville de Westmount**

**Membre - Commission sur les finances et l'administration**

**RAPPORT MINORITAIRE PRÉPARÉ PAR LE MAIRE GEORGES BOURELLE ET  
LA MAIRESSE CHRISTINA SMITH EN RÉPONSE AUX RECOMMANDATIONS  
DE LA COMMISSION SUR LES FINANCES ET L'ADMINISTRATION**

**INTRODUCTION**

Le 1<sup>er</sup> février 2018, la Ville de Montréal a rendu public son Programme triennal d'immobilisations 2018-2020, ainsi qu'un document complémentaire intitulé *PTI 2018-2020 : Fiches détaillées par services – Document de référence*, qui contient une grande quantité d'information additionnelle concernant le PTI, laquelle fut fort appréciée. Le 2 février, la Commission sur les finances et l'administration a commencé son étude des documents relatifs au budget du PTI et de l'information additionnelle présentée par les divers services. Au terme de cette étude, la Commission a préparé son rapport qui comportait 32 recommandations visant, principalement, des changements et(ou) des améliorations à apporter au processus d'examen budgétaire du PTI. Bien que nous jugions valables la plupart des recommandations proposées, il y a plusieurs aspects du budget du PTI 2018-2020 qui demeurent très préoccupants pour nous et les municipalités de banlieue que nous représentons.

**HAUSSE CONSIDÉRABLE DES DÉPENSES DU PTI DE 2017 À 2018**

Le tableau ci-dessous montre la progression prévue des dépenses du PTI au cours des trois prochaines années et comment elle se compare à l'année de référence 2017 :

<b>PTI 2018 – 2020</b>	<b>2017 \$ *</b>	<b>2018 \$*</b>	<b>2019 \$*</b>	<b>2020 \$*</b>	<b>2017 – 2018 %</b>
Conseil municipal	1 159,5	1 347,1	1 428,2	1 422,8	+ 16.2 %
Conseil d'agglomération	671,2	738,0	730,2	716,7	+ 10.0 %
<b>Ville de Montréal</b>	<b>1 830,7</b>	<b>2 085,1</b>	<b>2 158,4</b>	<b>2 139,5</b>	<b>+ 13.9 %</b>

\* (millions)

Les hausses de dépenses proposées de 2017 à 2018 sont considérables, soit 16,2 % pour Montréal, 10 % pour l'agglomération et 13,9 % pour l'agglomération et Montréal. Dans la foulée d'une augmentation de 5,2 % du budget de fonctionnement 2018 de la Ville de Montréal, en plus de l'augmentation de 6,9 % du budget du conseil d'agglomération, nous trouvons excessives et inacceptables les hausses de dépenses du PTI prévues au cours des trois prochaines années, surtout quand on tient compte de l'incidence de ces hausses sur l'état à long terme de la dette.

*RAPPORT MINORITAIRE PRÉPARÉ PAR LE MAIRE GEORGES BOURELLE ET  
LA MAIRESSE CHRISTINA SMITH EN RÉPONSE AUX RECOMMANDATIONS  
DE LA COMMISSION SUR LES FINANCES ET L'ADMINISTRATION*

**INQUIÉTUDES À L'ÉGARD DE L'ÉTAT DE LA DETTE**

Comme l'indiquent les tableaux 4, 5 et 6 dans le document relatif au budget du PTI, le « nouvel » endettement prévu au cours des trois prochaines années se chiffrera comme suit :

<b>PTI 2018 – 2020 Emprunts à la charge des contribuables</b>	<b>2017*</b>	<b>2018*</b>	<b>2019*</b>	<b>2020*</b>	<b>TOTAL 2018 – 2020*</b>
Conseil municipal	732	955	883	820	2 658
Conseil d'agglomération	289	403	498	462	1 363
<b>Ville de Montréal</b>	<b>1 021</b>	<b>1 358</b>	<b>1 380</b>	<b>1 282</b>	<b>4 020</b>

\*(millions)

Il n'y a aucun doute que la perspective d'ajouter 4 020 M \$ de nouvel endettement d'ici 2020 est difficile à accepter. Un aspect encore plus préoccupant est la façon dont ce nouvel endettement sera réparti. Tel qu'indiqué ci-dessus, les « frais du service de la dette » vont en fait **diminuer** entre 2018 et 2020 pour le conseil municipal, soit de 955 à 820 M \$, tandis que durant cette même période, les frais du service de la dette imputés au conseil d'agglomération **augmenteront** considérablement, de 403 à 462 M \$. Dans l'ensemble, les chiffres du « nouvel endettement » imputé à la Ville de Montréal semblent très favorables, soit une diminution de 1 358 à 1 282 M \$, mais en réalité, cette diminution se fera au détriment de l'agglomération. Inutile de dire que, tout comme l'ensemble des maires des villes de banlieue, nous trouvons que cela pose de très graves problèmes.

**INQUIÉTUDES À L'ÉGARD DE LA « DETTE NETTE »**

L'extrait suivant du document relatif au budget du PTI énonce la position de Montréal sur les ratios de la « dette nette » par rapport aux « revenus totaux » :

***RATIO DE LA LIMITE D'ENDETTEMENT***

*La politique de gestion de la dette, en vigueur depuis 2004, établit un certain nombre de paramètres afin de guider les actions de la Ville relativement à la gestion de sa dette. L'un de ces paramètres a pour but de limiter le niveau de la dette consolidée nette, en excluant la dette attribuable au refinancement de la dette actuarielle initiale, à un maximum équivalent à 100 % des revenus du budget global de la Ville de Montréal. Pour 2018, les prévisions actuelles*

**RAPPORT MINORITAIRE PRÉPARÉ PAR LE MAIRE GEORGES BOURELLE ET  
LA MAIRESSE CHRISTINA SMITH EN RÉPONSE AUX RECOMMANDATIONS  
DE LA COMMISSION SUR LES FINANCES ET L'ADMINISTRATION**

*permettent d'anticiper un ratio d'endettement de 102 %. Toutefois, en vertu des réalisations des dernières années, il est fort probable que le ratio qui sera obtenu à partir des données réelles soit en deçà du plafond de 100 %.*

À vrai dire, le ratio de 102 % mentionné ci-dessus porte quelque peu à confusion. L'augmentation de 5,2 % des revenus totaux prévus au budget de la Ville de Montréal a en fait amélioré le ratio de la « dette nette » par rapport aux « revenus totaux » pour 2018. Si le budget des revenus de 2018 avait été accru du taux d'inflation de 1,7 % prévu en 2018, au lieu de 5,2 %, le ratio aurait été de 104 %.

En regardant vers l'avenir, la dette nette prévue pour 2020 est de l'ordre de 6 267 M \$. Même si Montréal limite les augmentations de son budget de revenus en 2019 et en 2020 au taux d'inflation - disons 2 % - le ratio grimpera quand même à environ 110 %, ce qui est beaucoup plus élevé que ce que la Ville de Montréal s'est elle-même imposé. Si l'on ajoute à ce problème la très forte probabilité d'une hausse des taux d'intérêt à court ou à moyen terme, on pourrait se diriger vers une grave crise de gestion de la dette. Bien que ce problème n'ait pas été abordé dans le cadre de l'étude budgétaire du PTI par la Commission, il faudra absolument faire face à cette menace réelle et imminente dans un avenir très rapproché.

**IMPACT DU BUDGET DU PTI 2018-2020 SUR LES BUDGETS DE FONCTIONNEMENT DE 2018 ET DES ANNÉES À VENIR**

Le document intitulé *Fiches détaillées par services – Document de référence* comporte une grande quantité d'information sur les 275 projets ou programmes de Montréal et de l'agglomération qui y figurent. Le tableau qui accompagne la fiche technique de chaque projet et s'intitule « *Impact sur le budget de fonctionnement (milliers \$) : coûts additionnels et (réduction de coûts)* » revêt une importance particulière.

Il a été tout à fait regrettable de constater que des 275 fiches techniques de projets ou de programmes contenues dans le *Document de référence*, il n'y en avait que 50, soit seulement 18 %, qui comportaient de l'information dans le tableau « *Impact sur le budget de fonctionnement* ». Cela est totalement inacceptable. Il ne fait aucun doute que les 275 projets du PTI, d'une valeur totale de quelque 6 400 M \$, auront un impact considérable sur les coûts d'exploitation prévus au budget de fonctionnement, mais nous n'en connaissons pas la mesure en raison du très petit nombre de fiches où le tableau comportait ces données.

Cela nous porte donc à conclure que le budget de fonctionnement 2018 est grandement imprécis à cause du manque d'information financière fiable fournie par les divers services.

RAPPORT MINORITAIRE PRÉPARÉ PAR LE MAIRE GEORGES BOURELLE ET  
LA MAIRESSE CHRISTINA SMITH EN RÉPONSE AUX RECOMMANDATIONS  
DE LA COMMISSION SUR LES FINANCES ET L'ADMINISTRATION

**MANQUE D'INFORMATION – PROJETS DU STI**

Pour situer le contexte de nos préoccupations, un examen rapide des discussions antérieures sur les projets du Service des technologies de l'information (STI) s'impose. En 2015, les maires des villes de banlieue avaient rencontré le conseiller Harout Chitilian et les représentants du STI afin de discuter du *Programme Investissements - Ville intelligente et numérique* de Montréal et des nombreux avantages qui devaient résulter de sa mise en œuvre. Les maires avaient accordé leur appui au programme – et approuvé les coûts s'y rattachant – à la condition qu'une analyse du « rendement du capital investi (RCI) » soit fournie avant la mise en œuvre de chacun des nouveaux logiciels ou programmes que Montréal avait l'intention d'acquérir. Il en avait été convenu par les deux parties.

Le 1<sup>er</sup> février 2018, on nous a présenté un budget du PTI qui incluait 87 projets ou programmes dont la responsabilité incombe au STI. Voici les montants totaux du PTI qui sont affectés au financement de ces projets :

2018 :	84 M \$
2019 :	72 M \$
2020 :	67 M \$
<u>Ultérieur :</u>	<u>209 M \$</u>
Total	434 M \$

Les *Fiches détaillées par services – Document de référence* contiennent les détails techniques des 87 projets du STI, d'une valeur totale de 434 M \$, mais aussi incroyable que cela puisse paraître, il n'y a pas d'information du tout sur le RCI de ces projets. Au lieu de cela, dans le tableau intitulé *Impact sur le budget de fonctionnement* qui accompagne les fiches techniques de 85 des 87 projets, on a inscrit le message suivant :

« *Les coûts additionnels et les économies seront évalués dans le cadre de la réalisation du projet* ».

Il y a une question hypothétique simple mais très directe qu'il faut se poser à ce stade-ci : si la Ville de Montréal devait lancer un appel d'offres public pour impartir le programme « Ville intelligente et numérique », à un coût estimé de 434 M \$, ne s'attendrait-elle pas une analyse exhaustive du RCI de la part du plus bas soumissionnaire avant même qu'elle n'envisage l'adjudication du contrat ? La réponse serait assurément un « oui » catégorique.

Ainsi, comme on imputera aux villes de banlieue un pourcentage considérable des coûts de bon nombre des 87 projets du STI au cours des trois prochaines années, ne

*RAPPORT MINORITAIRE PRÉPARÉ PAR LE MAIRE GEORGES BOURELLE ET  
LA MAIRESSE CHRISTINA SMITH EN RÉPONSE AUX RECOMMANDATIONS  
DE LA COMMISSION SUR LES FINANCES ET L'ADMINISTRATION*

sont-ils pas en droit de connaître les bénéfiques ou les coûts additionnels auxquels ils peuvent s'attendre par le biais d'un rapport sur le RCI avant que ces projets ne soient réalisés, conformément à notre entente de 2015, citée plus haut ?

L'absence de toute information à l'égard du RCI dans les documents relatifs au budget du PTI constitue un problème majeur auquel il faut s'attaquer sur-le-champ et ce, dans l'intérêt non seulement des villes de banlieue, mais aussi de Montréal.

**ÉTAT D'AVANCEMENT DES « PROJETS PRIORITAIRES DU PTI » IDENTIFIÉS PAR LES VILLES DE BANLIEUE**

En juin 2017, M. Pierre Desrochers avait envoyé une invitation ouverte aux maires des villes de banlieue leur demandant de dresser et de soumettre une liste des projets « hautement prioritaires » qu'ils aimeraient voir inclure dans le budget du PTI 2018-2020 de l'agglomération. La liste qu'ils ont préparée comportait les projets suivants :

- 1) Lien Cavendish-Cavendish
- 2) Prolongement du boulevard Rodolphe-Forget (Bourget)
- 3) Prolongement du boulevard Jacques-Bizard
- 4) Construction d'un boulevard urbain sur l'emprise de la 440
- 5) Projets prioritaires liés à l'agglomération, tels que demandés par la Ville de Beaconsfield

Il est important de noter que les points 1 à 4 ci-dessus avaient été désignés comme « hautement prioritaires » dans le *Plan de transport 2008 – 18<sup>e</sup> chantier (Entretien et compléter le réseau routier de l'île)* de Montréal.

Une décennie s'est écoulée depuis que ces quatre projets ont été proposés pour la première fois. Pourtant, le manque total de nouvelle information dans le budget du PTI 2018-2020 ne fait qu'accentuer le manque de clarté à l'égard du calendrier de leur réalisation. Voici nos commentaires à cet égard :

- Cavendish-Cavendish : Ce projet apparaît et disparaît du budget du PTI depuis des années; il n'y a aucune disposition budgétaire visant ce projet dans la portion 2018 du nouveau budget du PTI; un montant de 342 M \$ est inscrit à la rubrique « *Ultérieur* », mais on ne fait aucunement allusion au calendrier de réalisation du projet.

RAPPORT MINORITAIRE PRÉPARÉ PAR LE MAIRE GEORGES BOURELLE ET  
LA MAIRESSE CHRISTINA SMITH EN RÉPONSE AUX RECOMMANDATIONS  
DE LA COMMISSION SUR LES FINANCES ET L'ADMINISTRATION

- Rodolphe-Forget (Bourget) : Malgré son statut « hautement prioritaire », ce projet n'a fait l'objet d'une affectation de fonds dans aucun des budgets du PTI de l'agglomération depuis 2008; il est très décevant de constater que ce projet est encore négligé dans le budget du PTI.
- Prolongement du boulevard Jacques-Bizard et projet de boulevard sur l'emprise de la 440 : Les projets prioritaires 3 et 4 ci-dessus sont interdépendants et devraient être traités comme tels; malheureusement, seul le projet de « *boulevard sur l'emprise de la 440* » figure au budget du PTI, ce qui pose un problème puisque le nouveau projet du REM a des répercussions à la fois sur le projet du boulevard Jacques-Bizard et sur le projet de boulevard sur l'emprise de la 440. Vous trouverez ci-jointes des lettres du maire de Kirkland et de l'ancien maire de Pointe-Claire qui expliquent avec force détails l'importance d'entreprendre ces projets dans les plus brefs délais.

**MOMENT DE L'ÉTUDE DU BUDGET DU PTI 2018-2020**

La décision de commencer la démarche d'étude du budget du PTI 2018-2020 en février était, à notre avis, une erreur. Il n'y a pas de doute que les élections municipales de novembre dernier ont compliqué le choix du moment de l'étude tant du budget de fonctionnement que du budget du PTI, mais les deux auraient pu avoir lieu en même temps au début de janvier. En fait, l'étude du budget du PTI aurait pu avoir lieu en décembre 2017, ce qui aurait été de loin préférable puisque les divers services auraient eu le « feu vert » pour aller de l'avant avec leurs projets au début de janvier plutôt que d'en reporter la mise en œuvre à la fin de février. Nous recommandons fortement d'établir une politique rigoureuse exigeant qu'à l'avenir, l'étude du budget du PTI commence toujours avant le dépôt du budget de fonctionnement.

**REMARQUES DE CONCLUSION**

La démarche d'étude du budget menée par la Commission a donné lieu à un grand nombre de recommandations pertinentes et innovatrices visant à améliorer les budgets du PTI de Montréal et de l'agglomération pour 2018 et les années à venir. Nous aimerions féliciter nos collègues membres de la Commission, et tout particulièrement son président Richard Deschamps, pour le temps consacré, l'intérêt manifesté et les efforts déployés tout au long de la démarche d'étude du budget.

*RAPPORT MINORITAIRE PRÉPARÉ PAR LE MAIRE GEORGES BOURELLE ET  
LA MAIRESSE CHRISTINA SMITH EN RÉPONSE AUX RECOMMANDATIONS  
DE LA COMMISSION SUR LES FINANCES ET L'ADMINISTRATION*

Cela étant dit, à titre de représentants des villes de banlieue, nous ne pouvons pas appuyer l'approbation du budget du PTI 2018-2020, tel que présenté. Notre décision se fonde sur un certain nombre de raisons, qui figurent dans le présent rapport minoritaire. En résumé, ce budget n'aborde pas plusieurs des enjeux prioritaires, dont certains remontent à 2008, que les maires des villes de banlieue avaient retenus et soumis aux personnes responsables de la préparation du budget du PTI 2018-2020 de Montréal. Certes, les maires des villes de banlieue se sont engagés à agir comme partenaires, mais il est très difficile d'établir un partenariat si nous ne participons pas directement à la préparation des budgets de l'agglomération.

---

Kirkland, le 5 février 2018

---

**Objet : Présentation du PTI -2018-2020 – Projet 75023 Boulevard – Emprise A-440**

---

Monsieur,

La Ville de Kirkland est très préoccupée par le projet du Boulevard urbain dans l'emprise de l'Autoroute 440. En fait, ce projet, identifié au Plan de transport de 2008 de la Ville de Montréal, est une nécessité pour soulager la congestion du réseau routier de l'Ouest de l'Île et particulièrement du boulevard St-Charles qui traverse l'arrondissement Pierrefonds/Roxboro, la ville de Kirkland ainsi que la ville de Beaconsfield. Ce projet est d'autant plus nécessaire depuis l'annonce de la CDPQ de l'arrivée d'une importante station du REM dans la ville de Kirkland car sans ce nouveau boulevard, le trafic véhiculaire provenant de l'arrondissement Pierrefonds/Roxboro en direction de la station du REM à Kirkland aurait des répercussions très graves sur les rues locales de la Ville qui n'ont pas la capacité, selon les normes d'accueillir ce volume de véhicules supplémentaires.

À la lecture de la fiche de planification du projet du Boulevard urbain (p.197–projet 75023), nous constatons que le projet est justifié ainsi (et nous citons) « Avec l'arrivée potentielle de la station du REM, les phases de réalisation prévues ont été modifiées afin de permettre l'accès à la station pour les utilisateurs venant de l'ouest et d'avoir un niveau de performance acceptable en mobilité au pourtour de la station, et ce, en réduisant l'impact sur le réseau local de la ville de Kirkland. Les études de circulation indiquent que le nouveau boulevard urbain allégera la circulation sur les boulevards Saint-Charles et Saint-Jean. » Nous nous réjouissons de cette justification qui nous semble tout à fait juste. En revanche, il est aussi indiqué dans la description du projet que celui-ci sera réalisé par étapes au rythme du développement urbain et du projet REM. Or, afin que l'accès des résidents de l'arrondissement Pierrefonds/Roxboro soit aussi efficace que les gens provenant de l'ouest, il est essentiel que le boulevard urbain soit construit à partir de l'autoroute 40 jusqu'à la rue Antoine-Faucon. Du même coup, cette phase de réalisation assurera le soulagement de la congestion sur le boulevard Saint-Charles ainsi que la quiétude du réseau routier locale de la ville de Kirkland.

Jusqu'à présent les responsables du projet du Boulevard urbain de la Ville de Montréal nous ont confirmés que le Boulevard urbain serait construit entre 2021 et 2023 et pourrait potentiellement débiter avant 2021.

**Considérant tous ces aspects, quelles seront les mesures entreprises pour assurer que le Boulevard urbain soit construit avant l'arrivée de la station du REM à Kirkland, et ce, minimalement jusqu'à la rue Antoine Faucon ?**

Le 19 mai 2017

Monsieur Denis Coderre  
Maire de Montréal  
275, rue Notre-Dame Est  
Montréal (Québec) H2Y 1C6

**Objet : Prolongement du boulevard Jacques-Bizard et construction d'un nouvel échangeur avec l'autoroute 40 – PTI 2018/2019/2020 Agglomération de Montréal**

Monsieur le Maire,

Depuis plusieurs décennies, il est régulièrement question du prolongement du boulevard Jacques-Bizard, de la fin de son tracé actuel aux limites de Pierrefonds/Ile-Bizard, jusqu'à l'autoroute 40 à Pointe-Claire, via les territoires de Dollard-des-Ormeaux et Kirkland.

L'annonce récente et la construction confirmée du nouveau Réseau Électrique Métropolitain, avec une mise en service prévue pour 2020/2021, va littéralement décupler la problématique de circulation déjà existante. Déjà, l'intersection des boulevards Brunswick et Saint-Jean à Pointe-Claire est considérée comme une des plus achalandées et des plus difficiles à franchir efficacement et sécuritairement au Canada et l'arrivée prochaine du REM, à proximité immédiate de cette intersection, multiplier ces difficultés loin au-delà de tout contexte possiblement gérable avec le réseau routier régional existant.

Les besoins croissants et soutenus en déplacements nord/sud des résidents du West-Island, via les boulevards Saint-Jean, Des Sources et Saint-Charles, font en sorte que ces derniers sont achalandés bien au-delà de leurs capacités de conception et la configuration urbaine existante empêche toute augmentation raisonnable de ces capacités.

De plus, l'implantation d'une nouvelle station du REM sur le site du centre commercial Fairview et la relocalisation conséquente de la gare régionale de transfert (HUB) des autobus de la STM comme voisin immédiat de cette nouvelle station du REM, en plus de l'implantation d'un stationnement incitatif, aura pour effet d'encourager les résidents provenant des secteurs Pierrefonds-Roxboro, Sainte Geneviève, Ile-Bizard et Dollard-des-Ormeaux à se rendre vers cette nouvelle station du REM, pour y accéder à ce nouveau moyen de transport en commun rapide et efficace.

On peut également et très raisonnablement présumer que la nouvelle localisation du Hub régional de la STM en bordure immédiate de la gare du REM aura également pour effet d'augmenter l'intérêt de recourir au transport en commun et conséquemment l'achalandage du réseau de la STM. Le nombre d'autobus circulant dans ce secteur va forcément augmenter et de cause à effet il sera essentiel pour la STM, afin de pouvoir offrir et respecter des temps raisonnables de déplacements, que leurs autobus puissent circuler rapidement et efficacement dans le secteur de la nouvelle gare du REM et du Hub régional de la STM pour faciliter le transbordement des passagers de leurs réseaux respectifs.

Le prolongement du boulevard Jacques-Bizard et la construction d'un nouvel échangeur avec l'autoroute 40, étaient déjà reconnus comme un besoin criant et largement justifié. La mise en service du REM force maintenant la réalisation effective et rapide de ce projet essentiel et incontournable.

De plus, comme le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports a déjà clairement énoncé son positionnement à l'effet que la réalisation du projet Jacques-Bizard était de la seule responsabilité de l'Agglomération de Montréal, il est essentiel qu'il soit dûment inscrit au prochain programme triennal d'immobilisation de l'Agglomération de Montréal si on veut le réaliser d'ici peu.

Pour faciliter un suivi de la présente, vous trouverez en pièce jointe une copie du rapport final de l'étude de faisabilité afférente au projet du boulevard Jacques-Bizard, tel que réalisée et produite par la firme CIMA+, à la demande de l'Agglomération de Montréal, en date du 15 septembre 2015.

On y apprend que la réalisation globale de ce projet nécessitera un investissement total de plus de 52 millions \$. Cet investissement regroupe essentiellement 19 millions \$ pour le pont d'étagement, 10,5 millions \$ pour les différentes nouvelles bretelles et voies d'accès à l'échangeur et 22,5 millions \$ pour le prolongement et la réalisation de l'ensemble du boulevard Jacques-Bizard des limites de Pierrefonds/Ile-Bizard jusqu'au nouvel échangeur de l'autoroute 40.

Retarder la réalisation de ce projet au-delà de la mise en service du REM aura pour effet de créer des conditions de circulation extrêmement lourde et totalement inefficace tant pour la STM, que pour les nombreux usagers potentiels pour le REM et le grand nombre de citoyennes et citoyens des villes liées et arrondissements de ce secteur. Même si par la suite il était décidé d'engager une réalisation accélérée de ce projet, cela ne pourrait se concrétiser qu'en quelques années. Dans l'intervalle, les dommages causés au potentiel de clientèle et d'achalandage du réseau de la STM et celui du REM, dans notre secteur, seront récurrents et très difficiles à récupérer.

Il est essentiel que l'Agglomération de Montréal entreprenne effectivement et dans les plus brefs délais la réalisation des étapes permettant la construction et la mise en service de ce nouvel échangeur et le prolongement du boulevard Jacques-Bizard, pour que la fin de ces travaux coïncide avec la mise en service du REM.

C'est pourquoi nous vous demandons de faire en sorte que ce projet soit dûment et effectivement inscrit au prochain PTI de l'Agglomération de Montréal.

Recevez, Monsieur le Maire, l'expression de mes salutations distinguées.

Le Maire de Pointe-Claire,



Morris Trudeau

Pièce jointe : Agglomération de Montréal, *Étude de faisabilité du boulevard Jacques-Bizard, Rapport final, CIMA+, le 15 septembre 2015.*