

Montréal

Article 8.01

Budget 2021

PDI 2021-2030



Étude publique
Rapport et recommandations

Commission permanente sur
les finances et l'administration

**LA COMMISSION SUR LES
FINANCES ET L'ADMINISTRATION**

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

M. Alex Bottausci
Maire
Ville de Dollard-des-Ormeaux

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

M. Pierre Lessard-Blais
Maire
Arrondissement de Mercier –
Hochelaga-Maisonneuve

Mme Marie-Andrée Mauger
Conseillère d'arrondissement
Arrondissement de Verdun

Mme Sophie Mauzerolle
Conseillère de la Ville
Arrondissement de Ville-Marie

Mme Marie Plourde
Conseillère d'arrondissement
Arrondissement du Plateau –
Mont-Royal

M. Philippe Tomlinson
Maire
Arrondissement d'Outremont

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

Montréal, le 9 décembre 2020

Madame Suzie Miron
Présidente du conseil municipal
Hôtel de ville de Montréal
155, rue Notre-Dame Est
Montréal (Québec) H2Y 1B5

Madame la Présidente,

Conformément au Règlement sur les commissions permanentes du conseil municipal (06-009), nous avons l'honneur de déposer, au nom de la Commission sur les finances et l'administration, le rapport d'étude publique relatif à l'étude des budgets de fonctionnement 2021 ainsi que du Programme décennal d'immobilisations (PDI) 2021-2030 de la Ville de Montréal, de certaines sociétés paramunicipales et autres organismes relevant du périmètre comptable de la Ville ainsi que de la Société de transport de Montréal.

Ces budgets et ce PDI ont été déposés au conseil municipal le 12 novembre 2020 et la Commission a reçu le mandat d'en faire l'étude publique.

Nous vous prions d'agréer, Madame la Présidente, nos salutations distinguées.

ORIGINAL SIGNÉ

ORIGINAL SIGNÉ

Richard Deschamps
Président

Myriam Laforce
Secrétaire recherchiste

**LA COMMISSION SUR LES
FINANCES ET L'ADMINISTRATION**

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

M. Alex Bottausci
Maire
Ville de Dollard-des-Ormeaux

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

M. Pierre Lessard-Blais
Maire
Arrondissement de Mercier –
Hochelaga-Maisonneuve

Mme Marie-Andrée Mauger
Conseillère d'arrondissement
Arrondissement de Verdun

Mme Sophie Mauzerolle
Conseillère de la Ville
Arrondissement de Ville-Marie

Mme Marie Plourde
Conseillère d'arrondissement
Arrondissement du Plateau –
Mont-Royal

M. Philippe Tomlinson
Maire
Arrondissement d'Outremont

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

Montréal, le 11 décembre 2020

Madame Manon Barbe
Présidente du conseil d'agglomération
Hôtel de ville de Montréal
155, rue Notre-Dame Est
Montréal (Québec) H2Y 1B5

Madame la Présidente,

Conformément 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 d'étude publique relatif à l'étude des budgets de fonctionnement 2021 ainsi que du Programme décennal d'immobilisations (PDI) 2021-2030 de la Ville de Montréal, de certaines sociétés paramunicipales et autres organismes relevant du périmètre comptable de la Ville ainsi que de la Société de transport de Montréal.

Ces budgets et ce PDI ont été déposés au conseil d'agglomération le 12 novembre 2020 et la Commission a reçu le mandat d'en faire l'étude publique.

Nous vous prions d'agréer, Madame la Présidente, nos salutations distinguées.

ORIGINAL SIGNÉ

ORIGINAL SIGNÉ

Richard Deschamps
Président

Myriam Laforce
Secrétaire recherchiste

Table des matières

1- LE PROCESSUS D'ÉTUDE PUBLIQUE.....	1
Mandat de la Commission	1
Communications annonçant la tenue de la consultation publique	1
Déroulement de la consultation publique	1
Participation citoyenne	2
2- LE CONTENU DU RAPPORT	3
Calendrier des séances d'étude publique de la Commission	3
3- LES RECOMMANDATIONS.....	5
ANNEXE 1 : Mandat de la Commission.....	13
ANNEXE 2 : Rapport minoritaire de l'Opposition officielle.....	15
ANNEXE 3 : Rapport minoritaire de l'Association des municipalités de banlieue.....	37

1- LE PROCESSUS D'ÉTUDE PUBLIQUE

Mandat de la Commission

La Commission sur les finances et l'administration a procédé à une étude publique du budget de fonctionnement 2021 ainsi que du Programme décennal d'immobilisations 2021-2030 de la Ville de Montréal, de certaines sociétés paramunicipales et autres organismes relevant de son périmètre comptable ainsi que de la Société de transport de Montréal (STM).

Ces documents ont été déposés aux séances extraordinaires du conseil municipal et du conseil d'agglomération du 12 novembre 2020. La Commission a alors reçu le mandat d'en faire l'étude publique via les résolutions du conseil municipal (CM20 1066) et du conseil d'agglomération (CG20 0557) jointes en annexe à ce rapport (voir Annexe 1).

Communications annonçant la tenue de la consultation publique

Dans le cadre des travaux préparatoires à la tenue de cette étude, un avis public a été diffusé, le 4 novembre 2020, 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 cette Commission ainsi que les modalités de participation du public.

Conformément aux consignes sanitaires en vigueur en contexte de pandémie, l'étude publique du budget 2021 et du PDI 2021-2030 a été planifiée exclusivement en visioconférence et webdiffusée en direct sur le site des commissions permanentes à l'adresse ville.montreal.qc.ca/etudebudget2021. C'est également sur cette page web que le public était invité à consulter l'ensemble des documents budgétaires préparés par les unités d'affaires, à partir de la journée du dépôt de ceux-ci au conseil municipal et au conseil d'agglomération, le 12 novembre 2020.

Dans le but de joindre un grand nombre de personnes pouvant être intéressées par la gestion financière de la Ville, l'ensemble des mairesses et maires d'arrondissement, des conseillères et conseillers de la Ville et d'arrondissement, des directrices et directeurs d'arrondissement ainsi que des directrices générales et directeurs généraux des villes liées ont été invités à assister virtuellement aux assemblées. De plus, environ 300 personnes ou groupes abonnés à l'infolettre des commissions du conseil ont été informés de la tenue de cette consultation publique. Un communiqué de presse a également été diffusé à l'ensemble des médias le 4 novembre 2020.

Déroulement de la consultation publique

L'étude publique des prévisions budgétaires 2021 et du PDI 2021-2030 de l'ensemble des unités d'affaires et organismes relevant du cadre financier de la Ville de Montréal, ainsi que de la STM, s'est échelonnée du 18 novembre au 26 novembre 2020, selon le calendrier présenté aux pages 3 et 4 de ce rapport.

La Commission a procédé à l'étude des budgets de fonctionnement et, le cas échéant, des PDI des unités d'affaires au cours de la même présentation. Au terme de chacune de ces présentations, une période était réservée à l'accueil des questions et commentaires du public, puis une autre aux questions et commentaires des membres de la Commission.

Réunis en séances de travail les 27 novembre et 1^{er}, 2, 3 et 4 décembre 2020, les membres ont élaboré des recommandations, qui ont été déposées et adoptées en séance publique le 7 décembre 2020, mettant ainsi fin aux travaux de cette Commission.

Le présent document ainsi que l'ensemble de la documentation afférente à cette étude publique peuvent être consultés à la Division du soutien aux commissions permanentes, aux conseils consultatifs et au Bureau de la présidence du conseil du Service du greffe, de même que sur le site internet de la Ville de Montréal à l'adresse suivante : ville.montreal.qc.ca/commissions.

Participation citoyenne

Afin de permettre la participation du public à l'étude du budget malgré l'impossibilité d'accueillir les personnes intéressées à l'hôtel de ville cette année, un formulaire web a été mis à la disposition des citoyennes et citoyens dès l'annonce de la consultation sur le site des commissions permanentes à l'adresse ville.montreal.qc.ca/etudebudget2021. Les personnes qui souhaitaient poser une question aux unités d'affaires ou exprimer un commentaire relativement à leurs prévisions budgétaires étaient invitées à remplir ce formulaire.

Les questions et commentaires recueillis pour chacune des séances ont été lus par le président de la Commission, qui invitait ensuite les représentantes et représentants de la Ville à y répondre. Le formulaire devait être rempli pour chaque unité d'affaires que la personne intéressée souhaitait questionner. De manière générale, une seule question par personne a été lue. Quand le temps le permettait, un maximum de deux questions par personne pouvaient être prises en compte. De même, un maximum de trois questions portant sur le même sujet a été considéré lors de chacune des séances, la Commission se réservant le droit d'ignorer les questions qui ne respectaient pas le décorum ou n'ayant aucun lien avec le budget ou les activités des unités d'affaires alors à l'étude.

Au total, ce sont ainsi 93 questions et commentaires qui ont été recueillis et auxquels une réponse a été offerte, dans la plupart des cas séance tenante. Les quelques quinze questions et commentaires qui n'ont pu être traités en cours de séance par manque de temps ont fait l'objet d'un suivi écrit, et les réponses des unités d'affaires à ces questions sont maintenant disponible en ligne, sur la page consacrée à cette consultation à l'adresse ville.montreal.qc.ca/etudebudget2021. Au cours de la période d'étude publique du budget, la Commission a également accueilli le dépôt de deux mémoires, disponibles à la même adresse.

Il est à noter que les mêmes modalités de participation du public ont été retenues pour la séance virtuelle d'adoption des recommandations de la Commission, tenue le 7 décembre 2020. La Commission a à cette occasion reçu deux questions et commentaires au sujet de ses recommandations, auxquels elle a pu répondre en direct.

2- LE CONTENU DU RAPPORT

Étant donné les délais alloués à cette étude, le présent document ne contient que les recommandations adoptées par la Commission lors de l'assemblée publique du 7 décembre 2020, conformément à l'article 33, alinéa 2 du Règlement sur les commissions permanentes du conseil municipal (06-009) et à l'article 39, alinéa 2 du Règlement sur les commissions permanentes du conseil d'agglomération (RCG 06-024).

Les assemblées publiques virtuelles se sont déroulées selon le calendrier suivant :

Calendrier des séances d'étude publique de la Commission¹

Date	Heure	Prévisions budgétaires étudiées
18 novembre	14 h 30	Budget général de fonctionnement 2021 et PDI 2021-2030 – présentation générale Direction générale <i>Ombudsman de Montréal</i> <i>Office de consultation publique de Montréal</i> <i>Secrétariat de liaison de l'agglomération de Montréal</i>
	19 h	Service de police de la Ville de Montréal Service des affaires juridiques
19 novembre	9 h 30	Service de sécurité incendie de Montréal Service des ressources humaines Service des finances <i>Commission de la fonction publique</i>
	13 h 30	Service des technologies de l'information Service de la concertation des arrondissements Service de l'expérience citoyenne et des communications
20 novembre	9 h 30	Service de l'urbanisme et de la mobilité <i>Agence de mobilité durable</i>
	13 h 30	Service de l'eau

¹ 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 présentations.

23 novembre	9 h 30	Service des grands parcs, du Mont-Royal et des sports Société du parc Jean-Drapeau
	13 h 30	Service des infrastructures du réseau routier Commission des services électriques Service de l'habitation <i>Bureau du taxi de Montréal</i> <i>Société d'habitation et de développement de Montréal</i> <i>Corporation d'habitation Jeanne-Mance</i> <i>Office municipal d'habitation de Montréal</i> <i>Corporation Anjou 80</i>
24 novembre	9 h 30	Service de l'environnement Service de l'Espace pour la vie
	13 h 30	Service de la diversité et de l'inclusion sociale Service de la culture <i>Conseil des arts de Montréal</i> <i>Musée Pointe-à-Callière</i>
25 novembre	13 h 30	Service du développement économique Société de transport de Montréal
26 novembre	9 h	Service du matériel roulant et des ateliers Service du greffe Service de l'approvisionnement
	13 h 30	Service de la gestion et de la planification immobilière Service de l'évaluation foncière Service de la performance organisationnelle
27 novembre	9 h 30	Séance à huis clos – élaboration des recommandations
1 ^{er} décembre	9 h 30	Séance à huis clos – élaboration des recommandations
2 décembre	9 h 30	Séance à huis clos – élaboration des recommandations
3 décembre	9 h 30	Séance à huis clos – élaboration des recommandations
4 décembre	9 h 30	Séance à huis clos – élaboration des recommandations
7 décembre	14 h	Délibérations finales et adoption des recommandations

3- LES RECOMMANDATIONS

À l'issue de l'étude publique du budget 2021 et du PDI 2021-2030, la Commission sur les finances et l'administration tient à remercier les services municipaux, les organismes et les sociétés paramunicipales pour leur collaboration, particulièrement essentielle à la réalisation de cette étude en mode virtuel cette année. La Commission salue également la qualité de la participation des citoyennes et citoyens qui ont pris le temps de lui transmettre leurs questions, commentaires ou mémoires.

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

1) Budget général - Ville de Montréal et organismes relevant de son cadre financier

CONSIDÉRANT l'agilité exceptionnelle témoignée par chacune des unités d'affaires en 2020 pour atténuer les impacts de la crise sanitaire, adapter leur offre de service et faire preuve d'ingéniosité pour contribuer à l'effort de restriction budgétaire, tout en préservant la qualité de cette offre de service;

CONSIDÉRANT l'intérêt de maintenir, pour les années à venir et au-delà de la crise sanitaire, un contrôle serré des dépenses de l'agglomération,

la Commission recommande à l'Administration de :

R-1 Adopter les budgets de fonctionnement 2021 des services municipaux et d'agglomération, des sociétés paramunicipales de la Ville de Montréal et de la Société de transport de Montréal (STM) déposés à la Commission.

R-2 Adopter les prévisions du PDI 2021-2030 des services municipaux et d'agglomération, des sociétés paramunicipales de la Ville de Montréal et de la Société de transport de Montréal (STM) déposés à la Commission.

R-3 Poursuivre l'effort de contrôle des dépenses à l'échelle de chacune des unités d'affaires de l'agglomération de Montréal, incluant les sociétés paramunicipales et autres organismes.

CONSIDÉRANT les coûts déjà assumés en lien avec la gestion de la pandémie de COVID-19 en 2020 et le fait que celle-ci aura encore un impact sur les finances publiques de l'agglomération en 2021;

CONSIDÉRANT que l'instabilité qui en découle commande une vigilance particulière dans l'établissement des prévisions de revenus et de dépenses des différentes unités d'affaires;

CONSIDÉRANT que les revenus anticipés en matière d'amendes et pénalités inscrits aux prévisions budgétaires 2021 sont plus élevés de près de 86 millions de dollars par rapport aux résultats réels prévus pour 2020;

CONSIDÉRANT que les dépenses anticipées pour les activités de sécurité incendie inscrites aux prévisions budgétaires 2021 sont quant à elles envisagées à plus de 87 millions de dollars à la baisse en 2021 par rapport aux résultats réels prévus pour 2020,

R-4 Expliquer les projections budgétaires présentées ci-haut, qui révèlent un écart significatif entre les résultats réels prévus pour 2020 et les prévisions pour 2021, afin d'assurer la capacité de la Ville d'atteindre l'équilibre budgétaire.

2) Exercice de présentation et d'étude publique du budget

CONSIDÉRANT la valeur accordée par la Ville de Montréal à l'exercice annuel d'étude publique du budget et sa volonté de travailler à l'amélioration constante de la participation citoyenne à cet exercice;

CONSIDÉRANT l'importance, pour faciliter la compréhension des documents budgétaires déposés par les unités d'affaires, de recourir à des termes et références les plus uniformes possibles,

R-5 Développer un plan de communication axé sur la vulgarisation du processus budgétaire, à l'intention des citoyennes et citoyens montréalais.

R-6 Distinguer les terminologies de catégories d'emplois utilisées par la Société du parc Jean-Drapeau afin de refléter le nombre de postes professionnels et le nombre de postes de gestion présents au sein de l'organisme.

3) Amélioration continue et performance organisationnelle

CONSIDÉRANT que le taux de mise en œuvre des recommandations présentées dans les rapports du Bureau de la vérificatrice générale de la Ville de Montréal demeure préoccupant,

R-7 Produire un bilan annuel de l'état de mise en œuvre des recommandations de la Vérificatrice générale par les différentes unités d'affaires concernées (ex. : tableau de bord présentant les taux de réalisation par service).

CONSIDÉRANT l'importance d'assurer un retour sur investissement des projets en technologie de l'information,

R-8 Développer des indicateurs clés de performance permettant de mesurer le succès dans la réalisation des projets en technologie de l'information et démontrer leur taux de rendement par rapport aux sommes investies.

4) Transition écologique et résilience

CONSIDÉRANT la priorité accordée par l'administration montréalaise à la mise en œuvre de la transition écologique dans tous ses secteurs d'activités;

CONSIDÉRANT l'objectif de faire de Montréal une ville carboneutre à l'horizon 2050;

CONSIDÉRANT que la Ville s'est engagée, en 2019, « à développer un budget carbone » et à « se doter d'outils lui permettant d'évaluer les investissements municipaux en considération de leur contribution à la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) sur le territoire montréalais, et à développer des indicateurs environnementaux à intégrer au budget et programme triennal d'immobilisation (PTI) » (Résolution CM19 0107);

CONSIDÉRANT que les émissions de GES du secteur des transports représentaient toujours, en 2015, 40 % des émissions globales de la collectivité montréalaise,

R-9 Préciser la part du budget de chaque unité d'affaires affectée à la transition écologique ainsi que l'effet mesuré de ces investissements sur l'évolution de la part relative de leurs activités dans le bilan des émissions de GES de la Ville de Montréal.

R-10 Poursuivre les efforts en vue d'électrifier les flottes de véhicules de l'ensemble des unités d'affaires de la Ville de Montréal.

R-11 Accentuer les efforts de diversification des revenus sous l'angle de l'écofiscalité (ex. : gestion de l'eau, matières résiduelles).

5) Transport collectif

CONSIDÉRANT l'évolution prévue de la dette nette de la Société de transport de Montréal (STM), qui passerait de 1,2 milliard de dollars en 2020 à plus de 3 milliards de dollars en 2030;

CONSIDÉRANT le déficit structurel du transport collectif et le défi du maintien des actifs à la STM;

CONSIDÉRANT la mission de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) de centraliser les sources de financement pour assurer le fonctionnement quotidien des transports collectifs et les projets d'amélioration dans le Grand Montréal;

CONSIDÉRANT le défi associé à un éventuel retour aux taux d'achalandage pré-pandémie dans le réseau de la STM,

R-12 Encourager la STM à poursuivre sa recherche de nouvelles sources de financement permettant de contenir son endettement (ex. : captation foncière, développement des revenus commerciaux par l'intermédiaire de sa filiale Transgesco, etc.).

R-13 Faire des représentations auprès du gouvernement du Québec afin d'augmenter le taux de financement par subvention pour les travaux de maintien des actifs de la STM.

R-14 Œuvrer à l'amélioration du partenariat entre l'ARTM et la STM afin de :

- assurer un partage équitable des revenus dédiés au développement du transport collectif à Montréal;
- trouver de nouvelles sources de revenus permettant de financer les travaux de maintien des actifs et le développement du réseau;
- garantir que la génération de revenus autonomes par la STM ne conduise pas à une réduction équivalente des budgets qui lui sont octroyés par l'ARTM.

R-15 Demander au ministère des Transports du Québec (MTQ) de compléter le plus rapidement possible les procédures d'expropriation nécessaires à la réalisation du projet de prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal.

R-16 Faire des représentations auprès du gouvernement du Québec pour revoir et bonifier la part budgétaire allouée au financement du transport adapté à Montréal, sans affecter le financement du service régulier.

CONSIDÉRANT que depuis 2017, l'ARTM est responsable de financer les services offerts par les grandes sociétés de transport sur le territoire métropolitain, incluant la STM;

CONSIDÉRANT que l'ARTM compte parmi les organismes qui reçoivent une contribution corporative de la Ville, s'élevant à 633 millions de dollars pour l'année 2021,

R-17 Intégrer une présentation du budget de l'ARTM aux futurs calendriers d'étude du budget par la Commission sur les finances et l'administration.

CONSIDÉRANT l'objectif inscrit dans le Plan pour une économie verte du gouvernement du Québec, voulant qu'à l'horizon 2030, les autobus électriques représentent 55 % du parc total d'autobus urbains à l'échelle de la province;

CONSIDÉRANT l'engagement pris par la STM de faire uniquement l'acquisition, à compter de 2025, de véhicules 100 % électriques afin d'atteindre zéro émission de GES dès 2040, si la technologie le permet;

CONSIDÉRANT les investissements nécessaires pour adapter les équipements de la STM à ces nouveaux véhicules (par exemple par l'électrification des centres de transport),

R-18 Négocier avec le gouvernement du Québec une aide financière spécifique pour soutenir le processus en cours d'électrification des autobus de la Société de transport de Montréal.

6) Urbanisme, mobilité et infrastructures

CONSIDÉRANT l'impact de la multiplication des chantiers sur la fluidité des déplacements sur l'île de Montréal;

CONSIDÉRANT que la Ville de Montréal n'est responsable que de 25 % des chantiers;

CONSIDÉRANT que les grands partenaires à l'origine de ces chantiers (gouvernement du Québec, MTQ, ARTM, etc.) sont responsables d'assurer une mitigation adéquate de leurs impacts sur la circulation ainsi que des communications claires et opportunes auprès des résidentes et résidents des secteurs affectés;

CONSIDÉRANT la responsabilité qui incombe à la Ville de Montréal de bien planifier la réalisation des travaux d'infrastructures prévus à son Programme décennal d'immobilisations (PDI) afin de faciliter la mobilité et d'assurer la sécurité de la population montréalaise dans les divers secteurs de l'île,

R-19 Établir un plan d'ordonnancement des travaux prévus par les grands partenaires de la Ville ainsi que des travaux majeurs prévus dans le PDI (ex. : réfection du pont de l'Île-aux-Tourtes, réfection de l'autoroute Métropolitaine, boulevard Pie-IX, quartier Namur-Hippodrome, échangeur Saint-Pierre, etc.).

R-20 Améliorer la gestion des entraves et des nuisances lors des travaux de réfection majeurs, en concertation avec les grands partenaires.

R-21 Mettre en œuvre des plans de communication robustes et adaptés, permettant d'informer en continu la population quant aux entraves et à la durée des travaux d'infrastructures menés sur le territoire de la ville, incluant ceux relevant de la Commission des services électriques.

R-22 Travailler avec les différents partenaires institutionnels publics et privés pour fixer des objectifs ambitieux d'enfouissement des réseaux câblés sur le territoire de la ville et réduire les délais de coordination nécessaires à la réalisation de ces projets.

7) Développement économique

CONSIDÉRANT les nombreuses mesures d'aide d'urgence adoptées depuis le printemps 2020 pour soutenir les entreprises et les commerces affectés par la crise sanitaire et par ses conséquences;

CONSIDÉRANT la feuille de route et les investissements de 60 millions de dollars annoncés le 3 décembre dernier pour préparer la relance économique en 2021,

R-23 Maintenir toutes les mesures qui se sont avérées efficaces pour soutenir les commerçants, les entrepreneurs et les secteurs très touchés par la pandémie et travailler à l'amélioration des autres mesures pour les rendre les plus performantes possibles.

R-24 Réaliser les investissements proposés dans la feuille de route pour stimuler la relance économique de l'agglomération et plus spécialement du centre-ville de Montréal, dès le premier trimestre de 2021.

8) Eau

CONSIDÉRANT l'état détérioré d'une portion importante des infrastructures de l'eau à Montréal, les efforts constants déployés pour rattraper le déficit d'entretien de ces infrastructures et les investissements majeurs faits à cet égard ces dernières années;

CONSIDÉRANT les spécificités du réseau d'aqueduc et d'égout montréalais, et particulièrement l'étendue exceptionnelle de ses conduites (sur environ 8 000 km);

CONSIDÉRANT l'augmentation, depuis 2018, de la proportion des travaux du Service de l'eau financés par emprunt plutôt que par subvention gouvernementale ou par paiement comptant;

CONSIDÉRANT l'ampleur des besoins d'investissement du Service pour la période 2021-2030, qui s'élèvent à 9,9 milliards de dollars, le PDI s'élevant quant à lui à 4,9 milliards de dollars (soit 44 % des besoins),

R-25 Faire des représentations auprès des gouvernements provincial et fédéral pour une reconnaissance du caractère spécifique de la métropole en matière d'entretien et de renouvellement de ses conduites d'égout et d'aqueduc, afin de bénéficier de programmes de subvention substantiels et adaptés.

9) Service de police de la Ville de Montréal

CONSIDÉRANT le mémoire déposé en septembre dernier par le Service de police de la Ville de Montréal (SPVM) devant le Comité consultatif sur la réalité policière dans le cadre du dépôt du livre vert Réalité policière au Québec: Modernité, confiance, efficience;

CONSIDÉRANT les préoccupations de plusieurs groupes et personnes ayant déposé des questions et commentaires dans le cadre de l'étude publique du budget relativement à l'augmentation du budget du SPVM et les demandes de transfert des sommes qui y sont allouées vers des instances qui détiennent une expertise propre en matière d'itinérance, de prévention des toxicomanies, de santé mentale, etc.;

CONSIDÉRANT l'importance de dénoncer et de corriger toute forme de profilage racial ou social, reconnue par la Commission lors de la consultation prébudgétaire menée au printemps et à l'été 2020;

CONSIDÉRANT l'acuité de la problématique des interventions policières auprès de personnes en crise ou dont l'état mental est perturbé, ainsi que les efforts déployés par le SPVM pour adapter son offre de services et intervenir adéquatement auprès de ces personnes,

R-26 Amorcer, tel que recommandé lors de la consultation prébudgétaire, une réflexion globale portant sur la meilleure façon de distribuer les sommes allouées aux services sociaux et communautaires au sein des unités d'affaires de la métropole et des partenaires du milieu, afin d'en maximiser l'impact sur les communautés.

10) Ressources humaines

CONSIDÉRANT l'impact budgétaire important de toute augmentation dans les besoins de main-d'œuvre des différentes unités d'affaires;

CONSIDÉRANT la nécessité de mieux cerner l'impact de la gestion des ressources humaines sur la dette globale de la Ville et le versement des intérêts à cet égard,

R-27 Produire une reddition de comptes concernant les récents efforts de réduction des postes capitalisés dans le budget général de l'ensemble des unités d'affaires et veiller à limiter le plus possible le recours au financement de postes via le programme d'immobilisations.

CONSIDÉRANT les constats de la commission mandatée par l'Office de consultation publique de Montréal pour tenir une consultation sur le racisme et la discrimination systémique dans les compétences de la Ville de Montréal;

CONSIDÉRANT les recommandations formulées par cette commission pour remédier aux lacunes importantes du Plan d'action pour la diversité en emploi 2016-2019 qu'elle a identifiées;

CONSIDÉRANT la nomination imminente par la Ville d'un ou une commissaire à la lutte au racisme et aux discriminations systémiques, dont le mandat sera de s'assurer que l'ensemble des unités d'affaires agissent fermement et de façon concertée pour combattre le racisme et les discriminations,

R-28 Poursuivre les efforts pour améliorer la diversité et l'inclusion en emploi à la Ville de Montréal, par des solutions innovantes visant l'ensemble des unités d'affaires, y compris les sociétés paramunicipales et les organismes (ex. : identification de personnes ambassadrices ou mentors).

11) Accessibilité universelle

CONSIDÉRANT l'engagement pris par la Ville de Montréal dans sa Politique municipale d'accessibilité universelle (2011), « d'intégrer l'accessibilité universelle à toutes les étapes de décisions et de mise en œuvre des diverses activités municipales »,

R-29 Intégrer aux programmes d'aide financière de la Ville de Montréal un critère de respect des normes et recommandations en matière d'accessibilité universelle (ex. : PR@M-Commerce).

12) Analyse différenciée selon les sexes plus (ADS+)

CONSIDÉRANT l'engagement pris par la Ville de Montréal de rendre ses services, programmations et aménagements plus inclusifs des groupes vulnérables, sous-représentés ou pouvant faire l'objet d'exclusion;

CONSIDÉRANT les projets-pilotes déjà réalisés à cet effet, ou en cours de réalisation, impliquant la participation de deux arrondissements et de cinq services administratifs,

R-30 Poursuivre l'intégration systématique de l'approche d'analyse différenciée selon les sexes plus (ADS+) dans les programmes, projets et infrastructures des unités d'affaires de la Ville de Montréal, des sociétés paramunicipales et de ses organismes.

13) Culture et événements

CONSIDÉRANT le rôle fondamental que joue la culture dans le développement de Montréal;

CONSIDÉRANT que le secteur culturel a été parmi les plus affectés par les mesures de confinement mises en place en 2020;

CONSIDÉRANT les efforts déjà déployés par la Ville et ses partenaires pour atténuer les impacts de la crise sur le milieu artistique et culturel montréalais;

CONSIDÉRANT l'innovation et la résilience dont a fait preuve le milieu pour adapter l'offre et les formes culturelles aux nouvelles restrictions ainsi qu'aux nouvelles possibilités,

R-31 Poursuivre le soutien aux activités artistiques et culturelles qui se tiendront éventuellement dans l'espace public, dans le respect des normes sanitaires en vigueur.

R-32 Encourager la révision des modèles d'appui aux artistes et professionnels de la culture en tenant compte du nouveau contexte et sans se substituer aux paliers de gouvernement supérieurs (ex. : assouplissement des critères de sélection des appels à projet).

R-33 Faire des représentations spécifiques auprès du gouvernement du Québec pour compléter l'effort de la Ville de Montréal dans le soutien aux artistes et pour les événements qui ont déjà été annulés pour l'année 2021.

R-34 Poursuivre la réalisation du Plan de mise en œuvre des Quartiers culturels, en adaptant si nécessaire les projets qui y sont prévus.

14) Espace pour la vie

CONSIDÉRANT les bouleversements importants connus en 2020 dans les activités d'Espace pour la vie, qui se sont traduits par la perte de 24 millions de dollars de revenus (fermeture durant plusieurs mois, annulation de certaines activités d'envergure et suspension des chantiers de rénovation);

CONSIDÉRANT l'aide financière de 263 millions de dollars accordée à la Ville de Montréal par le gouvernement du Québec visant à limiter les impacts financiers causés par la pandémie;

CONSIDÉRANT l'importance de soutenir de manière pérenne la mission de recherche scientifique et d'éducation relative à l'environnement d'Espace pour la vie,

R-35 Poursuivre les représentations auprès du gouvernement du Québec afin de permettre à Espace pour la vie de bénéficier de l'aide financière actuellement offerte aux institutions muséales pour compenser le manque à gagner causé par la chute de leurs revenus.

15) Grands parcs, sports et loisirs

CONSIDÉRANT la programmation hivernale 2020-2021 diversifiée proposée à la population montréalaise, notamment la mise en place de 25 stations hivernales dans 17 arrondissements et l'élargissement de la programmation sportive dans les grands parcs;

CONSIDÉRANT les impacts de l'annulation de plusieurs événements sportifs d'envergure prévus sur le territoire montréalais, non seulement pour 2020 mais également pour l'année à venir,

R-36 Pérenniser l'offre bonifiée de sports d'hiver dans les grands parcs ainsi que l'offre d'activités hivernales de proximité, dans un objectif de mise en valeur de la nordicité de Montréal.

R-37 Examiner la possibilité d'offrir une aide financière d'urgence aux entreprises et organismes qui œuvrent dans le milieu événementiel sportif à Montréal.

16) Affaires juridiques

CONSIDÉRANT les délais importants de traitement des dossiers en matière pénale à la cour municipale, qui tendent à nuire à l'application de la réglementation en vigueur,

R-38 Faire des représentations auprès du gouvernement du Québec pour permettre à la Ville de Montréal d'adopter un régime de sanctions administratives pécuniaires afin d'accélérer le traitement de certaines sanctions en matière pénale.

17) Concertation des arrondissements

CONSIDÉRANT les nombreux reports dont a déjà fait l'objet le projet de refuge animalier municipal, depuis plusieurs années;

CONSIDÉRANT les études et les démarches réalisées par le Service de la concertation des arrondissements en 2020 afin d'établir de nouveaux concepts pour ce projet,

R-39 Compléter la réalisation du projet de refuge animalier dans les meilleurs délais possibles.

Sur proposition de Mme Marie-Andrée Mauger, appuyée par Mme Sophie Mauzerolle, les recommandations ont été adoptées à l'unanimité le 7 décembre 2020, à l'exception des recommandations R-1 et R-2, pour lesquelles M. Alex Bottausci, M. Georges Bourelle, M. Richard Guay et M. Alan DeSousa ont exprimé leur dissidence.

ANNEXE 1 : Mandat de la Commission



Extrait authentique du procès-verbal d'une assemblée du conseil municipal

Assemblée extraordinaire du jeudi 12 novembre 2020
Séance tenue le 12 novembre 2020

Résolution: CM20 1066

Mandat à la Commission sur les finances et l'administration pour l'étude du Budget 2021 de la Ville de Montréal (Volet ville centrale) et du Programme décennal d'immobilisations 2021-2030 de la Ville de Montréal (Volet ville centrale) ainsi que les budgets de certaines sociétés paramunicipales et autres organismes

Il est proposé par M. François Limoges

appuyé par M. Benoit Dorais

Et résolu :

de mandater la Commission sur les finances et l'administration pour l'étude du Budget 2021 de la Ville de Montréal (volet ville centrale) et du Programme décennal d'immobilisations 2021-2030 de la Ville de Montréal (volet ville centrale) ainsi que les budgets de certaines sociétés paramunicipales et autres organismes.

Adopté à l'unanimité.

30.08
/pl

Valérie PLANTE

Mairesse

Emmanuel TANI-MOORE

Greffier adjoint

(certifié conforme)

Emmanuel TANI-MOORE
Greffier adjoint

Signée électroniquement le 19 novembre 2020

Extrait authentique du procès-verbal d'une assemblée du conseil d'agglomération

Assemblée extraordinaire du jeudi 12 novembre 2020
Séance tenue le 12 novembre 2020

Résolution: CG20 0557

Mandat à la Commission sur les finances et l'administration pour l'étude du Budget 2021 de la Ville de Montréal (Volet agglomération) et du Programme décennal d'immobilisations 2021-2030 de la Ville de Montréal (Volet agglomération) ainsi que les budgets de certaines sociétés paramunicipales et autres organismes

Il est proposé par M. François Limoges

appuyé par M. Benoit Dorais

Et résolu :

de mandater la Commission sur les finances et l'administration pour l'étude du budget 2021 de la Ville de Montréal (volet agglomération) et du Programme décennal d'immobilisations 2021-2030 de la Ville de Montréal (volet agglomération) ainsi que les budgets de certaines sociétés paramunicipales et autres organismes.

Adopté à l'unanimité.

30.15
/pl

Valérie PLANTE

Mairesse

Emmanuel TANI-MOORE

Greffier adjoint

(certifié conforme)

Emmanuel TANI-MOORE
Greffier adjoint

Signée électroniquement le 19 novembre 2020

ANNEXE 2 : Rapport minoritaire de l'Opposition officielle

RAPPORT MINORITAIRE
OPPOSITION OFFICIELLE

**Commission sur les finances et l'administration
de la Ville de Montréal**

Étude du budget 2021 et du
Programme décennal d'immobilisations (PDI) 2021-2030

Décembre 2020

SOMMAIRE EXÉCUTIF

1. Ensemble Montréal, l'Opposition officielle à l'hôtel de ville, n'appuiera pas ce quatrième budget de l'administration Plante-Dorais. Les propositions qu'il renferme n'ont rien pour ramener la métropole sur la voie de la bonne santé économique. Au contraire, elles fragilisent encore plus les finances de la Ville.
2. Bien loin de diminuer, les dépenses des services municipaux augmentent toujours (+ 166,5 M\$) dans ce budget 2021, après trois années de hausses consécutives qui totalisent près d'un milliard de dollars en dépenses supplémentaires sous Projet Montréal.
3. La seule raison qui permet à l'administration de dire que ses dépenses globales diminuent de 1,65 M\$ en 2021 est une coupe brutale dans les montants alloués au paiement au comptant des immobilisations (PCI), ajoutant ainsi beaucoup de pression sur la dette.
4. Pour la troisième année consécutive, le ratio d'endettement (120 %) est nettement au-dessus de la limite fixée par la Politique de gestion de la dette (100 % des revenus de la Ville).
5. Après une année 2020 marquée par la pandémie, l'administration se targue de présenter un « budget COVID », alors que les sommes investies pour lutter contre la pandémie sont ridiculement basses par rapport aux coûts réels de 2020. De même, les dépenses liées à la COVID-19 dans le budget 2021 de la sécurité publique sont grandement sous-estimées comparativement au réel de 2020.
6. On ne sait pas ce qu'il adviendra du déficit de l'agglomération pour 2020, qui atteint 155,6 M\$. Nous craignons que celui-ci soit reporté, en tout ou en partie, au budget 2022. Aucun éclaircissement n'a été fourni à ce sujet.
7. L'équilibre budgétaire annoncé pour 2021 n'est qu'artificiel : sans véritable effort de compression dans les dépenses, l'administration se sert des 178 M\$ du gouvernement du Québec – une aide ponctuelle non récurrente – pour payer ses dépenses courantes. Où ira-t-on chercher ces 178 M\$ pour boucler le budget de 2022?
8. Certaines projections de revenus pour 2021 ne sont pas réalistes quand on les compare avec la situation réelle de 2020. Ainsi, l'administration prévoit qu'en 2021, les contraventions vont rapporter 195,6 M\$, alors qu'elles n'ont rapporté que 120,7 M\$ en 2020, un écart de 75 M\$.
9. Le « nouveau » PDI de l'administration n'est qu'une série d'investissements qui s'étalent jusqu'en 2030, ce qui lui permet de repousser une foule de projets, tout en laissant croire à la population montréalaise qu'ils demeurent des priorités. Le raccordement du boulevard Cavendish est un exemple frappant.

TABLE DES MATIÈRES

RAPPORT MINORITAIRE - BUDGET 2021 - PDI 2021-2030

INTRODUCTION	4
1. Toujours aussi dépensière, malgré la pandémie	5
2. Une coupe brutale dans le PCI	6
3. Budget électoraliste ou budget COVID?	8
4. Équilibre artificiel et course au déficit	10
5. Le boulet de la dette	12
6. PDI, PTI ou PMI?	13
7. Bilan de la mobilité sous Projet Montréal	15
8. Bilan de la gestion du recyclage sous Projet Montréal	17
CONCLUSION	20

INTRODUCTION

L'année de pandémie que fut 2020 a eu des répercussions désastreuses sur l'économie montréalaise. Et elle en aura encore pour les mois à venir.

Au cours des dernières années, nous avons reproché à l'administration Plante-Dorais – entre autres choses – de trop puiser dans les surplus et réserves de la Ville, sans faire des provisions suffisantes pour les imprévus ou un ralentissement économique à venir.

Nous étions bien loin de nous douter que l'actualité de l'année 2020 nous donnerait raison.

On aurait pu croire que la COVID-19 et ses effets terribles sur les finances de la Ville auraient marqué un nouveau départ pour Projet Montréal, qui nous avait habitués jusque-là aux dépenses extravagantes, toujours en croissance d'un budget à l'autre.

C'était peine perdue : la pandémie leur a donné encore plus de raisons pour réclamer davantage d'argent de Québec et d'Ottawa, tout en poursuivant la frénésie des dépenses pour des projets douteux (avait-on vraiment besoin d'une autoroute de vélos sur la rue Saint-Denis? En pleine pandémie?) avec l'argent des contribuables.

Le sommet de l'indécence a été atteint quand la mairesse a évoqué la possibilité de présenter un budget déficitaire (ce qui, légalement, n'est pas possible pour une municipalité). Demande qui, heureusement, lui a été refusée par le gouvernement du Québec. Rappelons qu'en trois ans au pouvoir, Projet Montréal a fait augmenter les dépenses municipales de près d'un milliard de dollars! Et il faudrait que les Montréalais leur fassent un chèque en blanc à cause la pandémie?

Avant même de considérer la possibilité de présenter un budget déficitaire, cette administration aurait dû avoir le courage de faire le ménage et de couper dans les dépenses municipales. Rien de cela ne paraît dans le budget 2021.

Ce rapport minoritaire en plus d'expliquer les nombreuses faiblesses du budget et du PDI de l'administration Plante-Dorais, se veut également un bilan du mandat de Projet Montréal à l'hôtel de ville. Un bilan peu flatteur, il va sans dire, aggravé – et non causé – par la pandémie. Nos critiques sont d'ailleurs en ligne avec celles que nous avons émises en 2018, 2019 et 2020, comme quoi cette administration n'a jamais appris de ses erreurs.

En prime, pour cette dernière année de mandat, nous tracerons un bilan dévastateur de l'administration Plante-Dorais dans deux domaines chers à Projet Montréal : la mobilité et la gestion du recyclage.

1. Toujours aussi dépensière, malgré la pandémie

L'histoire se répète pour cette administration Projet Montréal qui, après trois budgets, n'a jamais réussi à freiner l'augmentation de ses dépenses. Près d'un milliard de dollars de dépenses supplémentaires se sont ajoutées en seulement trois ans :

Budget 2018 : + 270,5 M\$

Budget 2019 : + 232,9 M\$

Budget 2020 : + 462,9 M\$

Total : 966,3 M\$

Or, que nous annonce-t-on pour 2021? Une baisse comptable des dépenses de 1,65 M\$. Un tour de force? Pas vraiment.

Pas besoin de chercher bien loin pour voir que les dépenses ne diminueront pas plus en 2021 qu'elles ne l'ont fait en 2018, 2019 et 2020. Au sommaire du budget de fonctionnement (page 8, tableau 1), on voit clairement qu'elles augmentent, malgré le contexte de pandémie et malgré les appels répétés de la mairesse à se serrer la ceinture pour passer au travers de la crise.

Si l'on met de côté le service de la dette et le paiement au comptant des immobilisations, et en tenant compte uniquement des dépenses municipales par secteurs d'activités, **l'augmentation est de 166,5 M\$ entre les budgets 2020 et 2021.**

Tableau 1 – Sommaire du budget de fonctionnement 2021 – Services et arrondissements

(en milliers de dollars)	Réel				Réel prévu	Budget	
	2016	2017	2018	2019	2020	2020	2021
Dépenses par secteurs d'activités							
Services administratifs	196 839,3	192 067,3	191 635,6	191 196,0	206 390,4	215 910,0	222 796,2
Sécurité publique	970 054,5	1 035 641,3	1 012 166,4	1 036 283,8	1 126 497,8	1 011 316,5	1 029 647,5
Services institutionnels	322 531,4	340 216,0	343 954,3	361 086,6	355 117,7	373 227,3	385 915,5
Mobilité et attractivité	416 881,2	427 489,2	429 305,1	494 176,2	521 750,2	491 868,4	503 292,7
Qualité de vie	403 443,4	398 951,2	431 186,0	478 724,6	610 731,5	533 877,3	621 671,9
Services aux citoyens	198 621,4	204 697,5	207 696,4	213 736,4	224 760,7	211 977,0	222 041,0
Arrondissements	822 349,0	875 180,1	886 105,6	917 221,2	938 961,2	925 042,6	944 382,4
Total – Dépenses par secteurs d'activités	3 330 720,2	3 474 242,6	3 502 049,4	3 692 424,8	3 984 209,5	3 763 219,1	3 929 747,2



En fait, quand on analyse le détail des dépenses des services de la Ville (p. 155 à 169), il est clair que la grande majorité d'entre eux augmentent leurs dépenses en 2021, la palme revenant au Service de l'environnement (+ 18 M\$), au SPVM (+ 15 M\$) et aux Technologies de l'information (+ 10 M\$).

Au rythme auquel ont crû les dépenses ces dernières années, cette hausse supplémentaire de 166,5 M\$ est tout simplement irresponsable. Ce n'est même pas un gel des dépenses dont Montréal a besoin, mais bien d'une baisse sensible.

Il est vrai que la Ville ne dispose pas d'une marge de manœuvre suffisante dans son budget de fonctionnement pour procéder à de grandes réformes. Plus de la moitié du budget (58,1 %) est consacrée à la rémunération globale (40,9 %) et au service de la dette (17,2 %).

Pour retrouver une santé financière, il n'y a pas 56 solutions : Montréal se doit de réduire sa rémunération globale, donc ses effectifs. Cela implique des choix difficiles, et l'administration Plante nous a démontré dans son budget 2021 qu'elle n'était pas prête à le faire.

Faut-il rappeler que la fonction publique montréalaise a vu son nombre croître de plus de 1 300 années-personnes supplémentaires depuis l'arrivée au pouvoir de Projet Montréal :

Budget 2018 : + 31

Budget 2019 : + 533

Budget 2020 : + 713

Budget 2021 : + 67

TOTAL : 1 344 années-personnes de plus sous l'administration de Projet Montréal

Le message est donc le même que nous répétons depuis trois ans : cette administration est incapable de contrôler ses dépenses de fonctionnement. Pandémie ou non, elle s'obstine à maintenir les dépenses toujours à un niveau trop élevé, en ayant recours aux emprunts ou à l'aide gouvernementale pour s'en sortir.

2. Une coupe brutale dans le PCI

Alors comment expliquer une baisse comptable de 1,65 M\$ dans le budget 2021?

Selon le président du comité exécutif, dans son mot d'introduction, « Nous avons fait preuve d'une grande agilité pour trouver des solutions nous permettant de poursuivre nos initiatives d'aide à la population et maintenir notre offre de services malgré les nombreuses contraintes budgétaires. »

C'est faux. Aucune agilité, aucune imagination : la seule façon que cette administration a réussi à ne pas hausser ses dépenses une nouvelle fois en 2021 a été de couper de manière brutale dans les montants versés au paiement au comptant des immobilisations (PCI).

Comme nous l'avons expliqué dans notre rapport minoritaire portant sur le budget 2020¹, le PCI est une composante essentielle du plan de financement des infrastructures montréalaises. En réservant une somme annuelle toujours plus importante au PCI, cela permet de ne pas surcharger les emprunts et la dette, tout en augmentant le rythme des réalisations dans la réfection des infrastructures de l'eau et de la voirie.

¹ Voir https://ensemblemtl.org/images/documents/Rapport_minoritaire_-_Budget_2020_VF.pdf, p. 6.

Ce plan, mis en place sous l'administration Coderre, prévoyait une hausse constante des investissements dans les immobilisations répartie sur 10 ans, en consacrant des sommes toujours plus élevées au PCI. L'idée étant que le PCI permet de réaliser davantage de travaux sans avoir à dépasser la limite du niveau d'endettement.

Parallèlement, la Ville adoptait le Plan quinquennal de main-d'œuvre (PQMO), qui proposait de réduire sa masse salariale de 2 200 postes sur cinq ans, en ne comblant pas un départ à la retraite sur deux. Année après année, l'argent ainsi épargné était investi directement dans le PCI qui, selon le plan, devait augmenter annuellement de 80 M\$ durant 10 ans.

Où en sommes-nous aujourd'hui?

Le budget 2020 attribuait 631,6 M\$ au PCI. Or, selon les projections, cette somme ne sera que de 601,9 M\$, soit 30 M\$ de moins que prévu. **Pour 2021, la baisse est catastrophique : seulement 394,6 M\$ iront au PCI l'an prochain, soit 237 M\$ de moins que ce qui avait été budgété pour 2020.**

Tableau 48 – Paiement au comptant des immobilisations – Budget de la Ville de Montréal

(en milliers de dollars)	Réal					Réal prévu	Budget	
	2016	2017	2018	2019	2020	2020	2021	
Paiement au comptant des immobilisations								
Affectation – Paiement au comptant et réserves – Immobilisations	196 324,2	317 467,7	334 186,5	385 699,3	560 981,7	560 900,0	336 600,0	
Affectation – Paiement au comptant – Eau	-	-	31 500,0	54 800,0	54 800,0	54 800,0	42 100,0	
Affectation – Réserves – Eau	41 845,5	19 979,9	14 978,0	14 878,9	(1 210,5)	13 829,0	13 829,0	
Affectation – Paiement au comptant et réserves – Voirie	2 484,2	(5 227,8)	(1 869,0)	(797,0)	(11 522,1)	2 000,0	2 000,0	
Affectation – Fonds réservés	(49,7)	1 454,6	402,9	270,3	(1 115,9)	89,8	109,0	
Total – Paiement au comptant des immobilisations	240 604,2	333 674,4	379 198,4	454 851,5	601 933,2	631 618,8	394 638,0	

Ne cherchez pas la « grande agilité » promise par le président du comité exécutif : elle se résume à retrancher, d'un seul coup, 237 M\$ du budget alloué au PCI, avec les conséquences désastreuses que cela suppose pour l'accroissement de la dette.

Pour le président du comité exécutif, ce manque de rigueur budgétaire s'explique par le seul fait que le gouvernement du Québec n'a pas renouvelé sa contribution extraordinaire de 150 M\$ de l'an dernier, contribution qui est allée entièrement dans le PCI pour alléger le fardeau de la dette et éviter à la Ville une décote sur les marchés financiers.

D'ailleurs, est-il nécessaire de rappeler que l'an dernier, il n'y avait pas de COVID-19? L'économie montréalaise battait des records de performance, l'emploi était à son plus haut, la Ville récoltait des revenus toujours plus élevés. Mais malgré tout ces indicateurs positifs, l'administration a quand même eu besoin des 150 M\$ du gouvernement du Québec pour se sortir du gouffre financier dû à ses excès de dépenses.

Voyant donc que cette contribution de 150 M\$ ne serait pas renouvelée pour 2021, l'administration Plante-Dorais aurait dû redoubler d'ardeur et couper dans ses dépenses de

fonctionnement afin de compenser le manque à gagner. Au lieu de ça, elle s'en lave les mains, réduit le PCI, augmente la dette et rejette le blâme sur Québec.

Comment une administration qui ne sait pas gérer en temps de forte croissance économique pourrait-elle mieux faire en temps de crise?

3. Budget électoraliste ou budget COVID?

Lors du dévoilement du budget 2021, la mairesse de Montréal s'est défendue à quelques reprises de présenter un budget « électoraliste ». « C'est plutôt un budget COVID », a-t-elle précisé.

Mais quand on analyse le document, on se rend vite compte que ce sentiment d'urgence lié à la pandémie n'y est pas présent. Les citoyens montréalais auraient même été en droit de s'attendre à une certaine discipline budgétaire, vu la précarité des finances de la Ville.

Au contraire, on nous présente un budget avec des « cadeaux », dont un gel de taxes (au coût de 56 M\$) et des réductions de tarifs à la Société de transport de Montréal (STM) pour les aînés et les enfants de moins de 12 ans (au coût de 9,3 M\$ pour six mois).

On peut se demander comment une baisse des tarifs à la STM pour les aînés et les enfants serait une mesure en lien avec la pandémie? Cette réduction va-t-elle permettre une reprise de l'achalandage dans nos métros et autobus (en baisse de 90 % lors de la première vague de la pandémie)? Va-t-elle contribuer à ramener les milliers de clients qui ont déserté les commerces du centre-ville?

Nous croyons qu'il s'agit plutôt d'une tentative de dernière minute pour remplir une promesse électorale de Projet Montréal oubliée durant les trois premières années du mandat. Et encore : la plateforme électorale de Projet Montréal en 2017 promettait la gratuité du transport collectif pour les personnes âgées de 65 ans et plus. Ici, on parle d'une réduction supplémentaire de 50 % du tarif réduit pour ces personnes.

Autre question : si ces nouvelles mesures tarifaires à la STM sont si peu coûteuses à mettre en place (on parle de 18,6 M\$ par année sur un budget de plus de 6 G\$), pourquoi avoir attendu trois ans avant de les annoncer?

Pour ce qui est du gel des taxes, c'est une mesure qui est la bienvenue, il va sans dire, surtout après des augmentations de charges fiscales dictées par Projet Montréal au cours des trois dernières années et qui totalisent 7,1 %.

« Rappelons qu'il était hors de question, pour nous, de faire assumer un fardeau financier supplémentaire aux Montréalaises et aux Montréalais déjà durement touchés par la

pandémie », nous dit le président du comité exécutif dans son mot d'introduction, s'auto-congratulant pour le gel de taxes, qui prive la Ville de revenus de 56 M\$.

En fait, il était surtout hors de question que son équipe et lui se présentent en année électorale avec une quatrième hausse de taxes consécutive et après des augmentations de dépenses totalisant près d'un milliard de dollars en l'espace de trois ans.

Un vrai « budget COVID » aurait attribué de vraies sommes d'argent en lien avec la pandémie. On sait que celle-ci a entraîné des dépenses directes de l'ordre de 85 M\$ à la Ville pour l'année 2020. Alors pourquoi l'administration ajoute seulement 5 M\$ au budget des dépenses contingentes pour 2021 (p. 151)?

On doit également se demander pourquoi les budgets de la sécurité publique (police et sécurité incendie), qui ont explosé de plus de 115 M\$ en année de pandémie (1 126,5 M\$ dépensés en 2020 alors que 1 011,3 M\$ étaient budgétés), sont reconduits à leurs niveaux pré-pandémie?

Tableau 55 – Sécurité publique

(en milliers de dollars)	Réel				Réel prévu	Budget	
	2016	2017	2018	2019	2020	2020	2021
Sécurité publique							
Police	635 010,0	666 377,4	666 980,2	680 440,1	688 950,4	664 460,5	679 110,2
Sécurité incendie	335 044,5	369 263,9	345 186,2	355 843,7	437 547,4	346 856,0	350 537,3
Total – Sécurité publique	970 054,5	1 035 641,3	1 012 166,4	1 036 283,8	1 126 497,8	1 011 316,5	1 029 647,5



Dans la présentation du Service de sécurité incendie de Montréal devant la commission d'étude du budget, on apprend que les mesures d'urgences « majoritairement COVID-19 » ont coûté 87 M\$ de plus que prévu en 2020. De même, l'écart de près de 6 M\$ en dépassement de temps supplémentaire au SPVM en 2020 n'a pas été pris en compte dans l'élaboration du budget 2021.

L'administration croit-elle que la pandémie s'effacera dès le 1^{er} janvier de la nouvelle année?

La pandémie a coûté cher en 2020, et tout porte à croire qu'elle coûtera aussi cher en 2021. L'administration en fait même l'admission dans son document budgétaire : « Toutefois, les besoins financiers totaux de la Ville en lien avec la pandémie de COVID-19 sont supérieurs à l'aide octroyée par le gouvernement du Québec » (p. 41). **Alors pourquoi avoir volontairement sous-budgété les coûts de la COVID-19 en 2021?**

La réponse est simple : utiliser une comptabilité créative afin de boucler le budget et dépenser pour des choix électoralistes.

4. Équilibre artificiel et course au déficit

Début juin 2020, un comité d'experts réuni par l'administration Plante et chargé d'étudier la relance de Montréal recommande que la métropole puisse présenter un budget déficitaire pour l'aider à passer à travers la présente crise. La *Loi sur les cités et villes* oblige les municipalités à présenter un budget équilibré.

Durant les deux mois qui ont suivi, la mairesse Plante a repris sur toutes les tribunes ce plaidoyer en faveur d'un déficit, en véhiculant l'idée que Montréal aura à affronter un gouffre financier de 500 M\$ dû à la pandémie.

En août, le gouvernement du Québec a clairement fait savoir aux villes qu'elles ne pourront pas envisager un déficit pour 2020 et 2021. Qu'a fait l'administration Plante-Dorais à ce moment?

Devant les médias, le président du comité exécutif affirme qu'il envisage des coupes importantes dans les dépenses municipales. Le 20 août, en conférence de presse, il déclare : « Pas mal tout est sur la table, sauf le fait d'augmenter les taxes au-delà de l'inflation. »²

M. Dorais poursuit en disant qu'il pourrait revoir certaines dépenses, par exemple en réduisant la fréquence de la collecte des ordures ménagères, en demandant des aménagements dans les conventions collectives ou en réduisant le nombre de bâtiments qu'elle loue puisque de nombreux employés municipaux sont dorénavant en télétravail³.

Puis, le 13 octobre dernier, Québec annonce une aide de 263,5 M\$ pour la Ville de Montréal. Du même coup, tous les beaux projets de réduction de dépenses se sont envolés, l'administration ayant trouvé sa solution miracle pour équilibrer son budget.

Aujourd'hui, on connaît le montant réel du déficit de 2020 (p. 128, tableau 15) : 124,7 M\$, soit la différence entre les dépenses et les revenus prévus pour 2020.

La question demeure : pourquoi avoir attendu l'aide de Québec pour éponger ce déficit de 124,7 M\$? Le président du comité exécutif nous répondra que la ville-centre et les arrondissements avaient déjà fait un effort de réduction considérable de l'ordre de 123,4 M\$ au printemps et que sans cet effort, le déficit aurait été multiplié par deux. D'accord. Mais qu'est-ce qui l'empêchait d'aller plus loin?

Deuxième question, encore plus importante : qu'advient-il de ce déficit? Le document budgétaire n'est pas clair à ce sujet.

² « À défaut de pouvoir faire un déficit, Montréal reverra "certaines dépenses" », Radio-Canada.ca, 20 août 2020. <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1728058/montreal-deficit-taxes-coronavirus-consultations-prebudgetaires-2021>

³ « Forcée d'avoir un budget équilibré, Montréal analyse ses options », *Métro*, 20 août 2020. <https://journalmetro.com/actualites/montreal/2503018/forcee-davoir-un-budget-equilibree-montreal-analyse-ses-options/>

Nous comprenons que, des 263,5 M\$ fournis par Québec, 85 M\$ servent à financer les « dépenses réelles 2020 ». Au sommaire des prévisions budgétaires de 2021 en ce qui concerne le budget du conseil municipal (page 129, tableau 16), on devine que ces 85 M\$ sont affectés au « Réel prévu 2020 » à la ligne « Affectation de revenus ». C'est ce qui permet au conseil municipal de retirer un surplus de 30,8 M\$ à l'exercice 2020.

La situation est tout autre du côté du budget de l'agglomération (page 130, tableau 17), qui présente pour 2020 un déficit de 155,6 M\$. Si l'on convient que la Ville de Montréal assume 82,6 % de ce déficit, cela représente une somme de 128,5 M\$. Même en y appliquant le surplus de 30,8 M\$, la Ville affichera un déficit de près de 98 M\$.

Cette somme pourrait être épongée par les surplus des années passées, mais rien n'est moins certain. Nous ne le saurons qu'en avril 2021, lors de la présentation des états financiers vérifiés de l'année 2020. Nous pourrions alors nous trouver devant un déficit pour 2020, qui devra être reporté au budget 2022. C'est ce qui s'appelle « pelleter ses problèmes par en-avant ».

Voyons maintenant pour 2021. Des 263,5 M\$ octroyés par le gouvernement du Québec, 178 M\$ vont au budget 2021 à titre d'affectation non-récurrente « pour contribuer activement à la relance économique et compenser une partie des pertes de revenus anticipés. » Ce qui permet à l'administration de présenter un budget équilibré en 2021.

Sauf que cet équilibre budgétaire est artificiel. Sans véritable effort de compression dans les dépenses municipales, tout ce que l'administration réussit à faire est de prendre le chèque de Québec – une aide ponctuelle non récurrente – pour payer ses dépenses courantes de 2021.

Où ira-t-on chercher ces 178 M\$ pour boucler le budget de 2022? Avec une hausse miraculeuse des revenus municipaux? Ce serait très étonnant, surtout si l'année 2021 s'annonce aussi moribonde que 2020 sur le plan économique.

Un équilibre artificiel, aussi, parce que certaines projections de revenus pour 2021 ne sont tout simplement pas réalistes quand on les compare avec la situation réelle de 2020. Ainsi, est-il prudent de prévoir qu'en 2021, les contraventions vont rapporter 195,6 M\$, soit le même montant budgété qu'en 2020, alors qu'elles n'ont rapporté que 120,7 M\$ en cette année de pandémie? Un écart de 75 M\$!

Tableau 30 – Amendes et pénalités – Budget de la Ville de Montréal

(en milliers de dollars)	Réel				Réel prévu	Budget	
	2016	2017	2018	2019	2020	2020	2021
Contraventions – Circulation et stationnement	147 309,0	154 959,3	168 130,6	158 658,6	120 700,1	195 590,4	195 590,4
Autres – Amendes et pénalités	16 424,1	17 854,6	20 903,1	20 804,2	12 193,6	22 987,7	23 674,7
Total – Amendes et pénalités	163 733,1	172 813,9	189 033,7	179 462,7	132 893,7	218 578,1	219 265,1

Pour les autres amendes et pénalités, les sommes au budget 2021 sont presque deux fois plus élevées que le réel 2020. Comme si, à la Ville, on avait décidé de fermer les yeux sur cette année de pandémie en se disant que tout reviendrait à la normale dès le 1^{er} janvier 2021.

Seulement dans cette section « Amendes et pénalités », on peut entrevoir une perte potentielle de 86 M\$ pour 2021. **En budgétant ainsi, l'administration se dirige tout droit vers un autre déficit. Elle n'a pas de plan et aucune vision d'avenir. 2021 étant une année électorale, ce sera à la prochaine administration de se dépêtrer avec le fouillis des finances publiques après quatre années de gestion par Projet Montréal.**

Et, en prime, nous avons appris le mois dernier que la Vérificatrice générale ne sera pas en mesure d'auditer un rapport préélectoral des finances de la Ville parce que l'administration Plante-Dorais s'est traînée les pieds durant deux ans dans ce dossier. Donc, les Montréalais n'aurons aucune idée de la santé financière de leur ville avant d'aller voter. Une autre belle « réussite » signée Projet Montréal.

5. Le boulet de la dette

L'administration Plante-Dorais a perdu le contrôle de la dette. Ce n'est pas la première fois que nous le disons. Mais la situation s'aggrave d'année en année. Le service de la dette brute dépasse maintenant le milliard de dollars et compte pour 17,2 % des dépenses municipales.

Tableau 43 – Service de la dette brute – Budget de la Ville de Montréal

(en milliers de dollars)	Réel				Réel prévu	Budget	
	2016	2017	2018	2019	2020	2020	2021
Service de la dette brute							
Frais de financement	382 947,1	389 789,0	397 165,8	400 983,1	399 459,4	421 159,4	423 395,7
Remboursement de la dette à long terme	449 312,4	463 853,6	473 755,5	495 960,9	533 192,6	531 192,6	575 045,3
Affectation – Remboursement de capital	26 247,1	27 098,6	32 683,8	46 028,5	61 262,1	61 262,1	64 792,4
Total – Service de la dette brute	858 506,6	880 741,2	903 605,1	942 972,5	993 914,1	1 013 614,1	1 063 233,4

Selon la Politique de gestion de la dette, adoptée en 2004, la dette consolidée nette ne doit pas représenter plus de 100 % des revenus de la Ville. Or, pour la troisième année consécutive, ce ratio d'endettement est nettement au-dessus de la limite fixée :

2019 : 108 %

2020 : 110 %

2021 : 120 %

Chaque fois que ce ratio dépasse la limite, le conseil municipal doit voter une dérogation. Mais l'an dernier, voyant que la situation n'allait pas se corriger à court ou à moyen terme, l'administration Plante-Dorais y est allée d'une dérogation d'une durée de sept ans, s'autorisant à dépasser la limite et à atteindre un ratio maximal de 120 % jusqu'en 2026!

Et voilà que dès la première année, le maximum est atteint! Cela montre à quel point l'administration est prise à la gorge et a besoin d'argent. Et si ce n'était de l'avertissement des agences de notation comme Moody's, le ratio aurait probablement grimpé encore plus haut :

« A debt burden that exceeds 120 % of operating revenue and/or an interest burden that exceeds 9 % of operating revenue could place downward pressure on the rating. A sustained continuation of weakening liquidity metrics could also apply downward pressure on the rating. »⁴

En termes clairs : la Ville ne peut emprunter un dollar de plus sans risquer une décote sur les marchés financiers. De plus, rappelons que les prévisions de Moody's se basaient sur le maintien de la politique d'accroissement du paiement au comptant des immobilisations (PCI), politique qui, comme on l'a vu, ne sera pas respectée en 2021.

Mentionnons également que la dérogation accordée l'an dernier venait avec la promesse de livrer un plan pour revenir à la limite de 100 % après 2026. Comme il est dit à la page 290 du document budgétaire : « Dans ce contexte, le conseil municipal et le conseil d'agglomération ont accordé une dérogation depuis 2019, tout en mandatant le Service des finances pour qu'il élabore une stratégie financière et fiscale visant à assurer le retour, à moyen terme, du ratio d'endettement à l'intérieur des balises de la politique de gestion de la dette. »

Malgré nos demandes répétées depuis de l'adoption du budget l'an dernier, nous n'avons pas vu l'ombre d'une telle stratégie en 2020. Au plus, quelques lignes remplies de bonnes intentions dont une, il vaut la peine de le mentionner, concerne l'importance du PCI et la nécessité de l'augmenter année après année pour diminuer la pression sur la dette.

Or, comble de l'ironie, l'administration a choisi en 2021 de diminuer le PCI! Comment peut-on croire qu'elle ne fait pas que pelleter par en-avant les problèmes financiers de la Ville? **Sans prendre ses responsabilités, sans diminuer ses dépenses, sans augmenter le PCI afin de réduire le poids de la dette, l'administration Plante-Dorais a choisi de léguer aux générations futures une ville complètement paralysée sur le plan financier.**

6. PDI, PTI ou PMI?

Quelques mots sur cette « grande nouveauté » que constitue le Programme décennal d'immobilisations (PDI) 2021-2030, qui remplace cette année le Programme triennal d'immobilisations (PTI).

D'abord, n'en déplaise à l'administration Plante-Dorais et à son amour des superlatifs, la planification à long terme des investissements dans les immobilisations existe déjà à la Ville de Montréal, et ce depuis 2014.

Il s'agit du Programme montréalais d'immobilisations (PMI) 2015-2024, mis en place par l'administration Coderre afin de planifier sur une période de 10 ans un réinvestissement majeur

⁴ Moody's Investor Service, *Credit opinion, City of Montreal*, 19 juin 2020, p. 2.

dans les infrastructures⁵. Ainsi, grâce au PMI, la Ville a pu augmenter constamment les investissements dans son PTI, en plus de se donner une planification à long terme de l'évolution de la dette et de son financement, notamment avec la stratégie d'accroissement du paiement au comptant des immobilisations.

En comparaison, ce qu'on retrouve dans le PDI de l'administration Plante-Dorais n'est qu'une série de projets d'investissements qui s'étalent jusqu'en 2030. Cela lui permet, entre autres, de repousser aux calendes grecques une foule de projets, tout en laissant croire à la population montréalaise que ces projets demeurent des priorités.

Sans le moindre scrupule, elle peut aussi annoncer dès maintenant des projets qui ne verront pas le jour avant huit, neuf ou dix ans. Ou même jamais, puisque le conseil municipal ne s'engage que sur les investissements prévus pour les trois prochaines années.

Prenons l'exemple du raccordement du boulevard Cavendish, projet essentiel puisqu'il doit contribuer au développement du secteur de l'hippodrome, si cher à l'administration Plante-Dorais. Ce secteur a d'ailleurs fait l'objet d'une consultation en 2020 à l'Office de consultation publique (OCPM), qui rappelle dans son rapport l'obligation de la Ville concernant Cavendish :

« La Ville de Montréal et le gouvernement du Québec ont convenu formellement, dans l'acte de cession du terrain de l'ancien hippodrome à la Ville, de raccorder le boulevard Cavendish entre les arrondissements de Saint-Laurent et de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce pour désenclaver le secteur. »⁶

Repoussé maintes et maintes fois par cette même administration, on pourrait croire que le projet de raccordement verra finalement le jour à court terme. Il n'en est rien.

À première vue, le raccordement de Cavendish obtient 245 M\$ dans le PDI, mais les premiers vrais montants ne seront pas versés avant 2024 (p. 329). Dans un PTI « traditionnel » élaboré sur trois ans, tout ce que l'administration aurait pu montrer pour ce projet important est un maigre 0,5 M\$ par année pour 2021, 2022 et 2023. Dans un PDI élaboré sur 10 ans, elle peut se vanter d'investir des centaines de millions dans un projet qui, en réalité, est encore repoussé d'au moins quatre ans.

Pour ce qui est de la transformation de la marina de Lachine en parc riverain – un projet tellement vital et urgent pour l'administration de Projet Montréal qu'elle a décrété unilatéralement la fermeture la marina à l'été 2020, sans consultation et sans préavis aux 400 plaisanciers – disons seulement que les citoyens de Lachine ne sont pas prêts de voir un parc à cet endroit avant plusieurs années.

⁵ http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/intra_fr/media/documents/PTI_2014.pdf

⁶ OCPM, Rapport de consultation publique, Quartier Namur-hippodrome, p. 78.

<https://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P107/rapport-namur-hippodrome.pdf>

En effet, 16,5 M\$ sont attribués au nouveau Programme de réhabilitation des parcs-nature et des espaces riverains entre 2021 et 2023, mais de cette somme, nous avons appris en commission que seulement 5,7 M\$ seront consacrés aux berges du parc riverain de Lachine durant ces trois années. Où sont donc les 25 M\$ promis par la mairesse Plante pour l'aménagement du nouveau parc?⁷

Quand les Lachinois verront-ils ce « lieu qui répond aux défis du 21^e siècle dans une optique de résilience climatique, sociale et économique »⁸, tel que décrit par la mairesse de l'arrondissement de Lachine, Maja Vodanovic? De ce que nous pouvons constater, les véritables travaux d'aménagement ne commenceront pas avant 2024.

L'été dernier, nous avons dénoncé la fermeture de la marina de Lachine comme une décision idéologique et dogmatique, prise sans aucune considération pour les plaisanciers. Le PDI 2021-2030 nous donne raison. Il n'y a rien dans ce document qui justifie une fermeture aussi précipitée et basée sur de fausses prétentions.

8. Sens unique : un bilan de la mobilité sous Projet Montréal

Il est assez ironique de voir que dans son budget 2021, l'administration Plante-Dorais se vante de vouloir améliorer la mobilité en réduisant le nombre de chantiers prévus dans les rues de Montréal pour l'année prochaine.

La mobilité, sous Projet Montréal, a toujours été à sens unique : tout pour nuire aux automobilistes. On ne compte plus les décisions mal avisées qui ont mené à la fermeture de la voie Camillien-Houde, au retrait de 4 280 espaces de stationnement sur rue (et à la tarification de centaines d'autres qui étaient gratuits auparavant), aux innombrables fermetures de rues pour faire place aux chantiers de construction, aux pistes cyclables qui poussent n'importe où, dont le Réseau express vélo sur la rue Saint-Denis, construit en pleine pandémie au grand désarroi des commerçants du secteur.

Bien entendu, personne ne s'oppose aux mesures de sécurité accrues et à la protection des piétons et des cyclistes. Mais trop souvent, le prétexte de la sécurité est utilisé par Projet Montréal pour compliquer la vie des gens qui doivent se déplacer en voiture.

⁷ « Montréal investit 25 millions pour transformer le port de plaisance de Lachine », *La Presse*, 8 juillet 2020. <https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/2020-07-08/montreal-investit-25-millions-pour-transformer-le-port-de-plaisance-de-lachine.php>

⁸ « Une solution "gagnant-gagnant" encore possible? », *La Presse*, 28 novembre 2020. <https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/2020-11-28/marina-de-lachine/une-solution-gagnant-gagnant-encore-possible.php>

Rappelons que cette administration détient d’ailleurs le pire bilan en ce qui concerne la sécurité des piétons, avec 24 décès rapportés durant l’année 2019⁹.

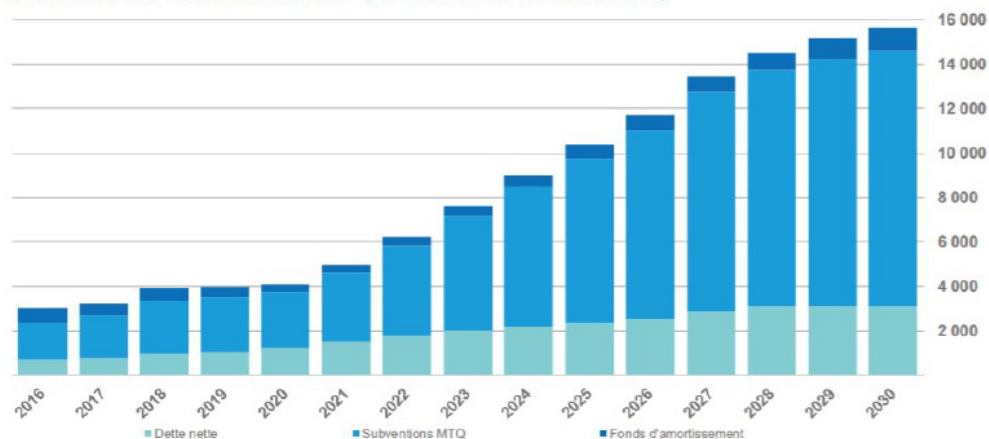
Même quand il s’agit des vélos – en l’occurrence, du service de vélo-partage BIXI – l’administration Plante-Dorais ne peut s’empêcher de prendre des mauvaises décisions. On se souvient tous du fiasco des trottinettes électriques à l’été 2019. Ces trottinettes, concurrentes directes de BIXI, ont été autorisées seulement quelques semaines après que le conseil municipal eut entériné une entente de financement de 46 M\$ sur 10 ans pour son propre service BIXI.

D’un côté, la Ville subventionne le service BIXI et de l’autre, elle déroule le tapis rouge pour ses concurrents directs à les invitant à s’installer sur le marché montréalais. Heureusement, l’aventure des trottinettes n’a pas duré longtemps.

Par contre, les Montréalais vont payer durant plusieurs années encore pour la décision d’acheter 300 autobus hybrides, une décision précipitée de la mairesse en début de mandat, afin de montrer une réalisation concrète pour ses 100 premiers jours à la mairie. Ce que les citoyens ont eu, c’est une explosion de la dette de la Société de transport de Montréal (STM).

Selon le Programme des immobilisations 2021-2030 de la STM¹⁰, la dette nette de l’organisme va presque tripler en 10 ans (p. 30), atteignant 3,1 G\$ en 2030. Le service de la dette net (130,5 M\$ en 2020) atteindra 302,2 M\$ en 2030. Un taux de croissance annuel de 13,2 % par an (il était de 8,8 % de 2016 à 2020).

ÉVOLUTION DE L’ENDETTEMENT (EN MILLIONS DE DOLLARS)



(En millions de dollars)	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Fonds d'amortissement ¹	663	521	609	443	346	335	384	485	492	625	703	702	797	923	1 029
Subventions MTQ	1 631	1 959	2 373	2 476	2 539	3 125	4 069	5 128	6 291	7 389	8 492	9 870	10 599	11 113	11 480
Dette nette	721	732	973	1 056	1 212	1 512	1 774	2 015	2 205	2 361	2 531	2 888	3 131	3 141	3 119
Total	3 014	3 213	3 955	3 975	4 096	4 973	6 227	7 628	8 988	10 375	11 726	13 460	14 527	15 177	15 629

⁹ « Montréal connaît son année la plus meurtrière pour les piétons depuis 2010 », Radio-Canada, 24 décembre 2019. <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1448147/mort-route-pietons-bilan-montreal-accident-mortel>

¹⁰ http://www.stm.info/sites/default/files/pdf/fr/pi_21-30.pdf

Pourquoi une telle augmentation? En grande partie, parce que la STM n'a pas les infrastructures nécessaires pour accueillir les 300 nouveaux bus de la mairesse. Il lui faut construire deux nouveaux centres de transport (Bellechasse et Est de Montréal-Dickson), en plus d'agrandir trois centres de transport existants (Anjou, Legendre et Saint-Laurent).

Mentionnons que ces agrandissements ne seront complétés que dans un an, alors que la livraison des nouveaux bus est déjà commencée. Quant aux deux nouveaux centres, ils connaissent d'importants retards.

Et c'est sans parler des autres grands projets d'infrastructures qui stagnent, comme le projet d'agrandissement du garage Côte Vertu (sur la ligne orange du métro), dont le retard va sans doute limiter la capacité de la STM d'accueillir les nouveaux trains Azur, et même le projet de prolongement de la ligne bleue, où rien n'a avancé sous Projet Montréal.

Rien ne va plus dans les grands projets de la STM. La situation est à ce point insoutenable que lors de l'étude du budget en commission, Philippe Schnobb, président du conseil d'administration de la STM, et Luc Tremblay, directeur général, ont affirmé que le modèle d'affaires de la Société, basé sur l'autofinancement par les usagers, ne tient plus la route et que la STM a besoin de plus d'aide des gouvernements fédéral et provincial¹¹.

Finalement, on pourrait dire sans exagération que les pistes cyclables sont les seuls projets de mobilité qui ont avancé à Montréal depuis l'arrivée au pouvoir de l'administration Plante-Dorais.

9. Relance verte? Un bilan de la gestion du recyclage par Projet Montréal

Pas moins de huit fois on retrouve dans le document budgétaire l'expression « relance verte », une de ces phrases dont Projet Montréal abuse depuis un an, sans jamais montrer qu'il était capable de livrer la marchandise. Nulle part ce constat n'est-il plus évident que dans le dossier du recyclage.

Depuis le début de son mandat, la mauvaise gestion du recyclage par l'administration Plante-Dorais est remarquable et s'est avérée néfaste autant pour la facture des Montréalais que pour la qualité des matières recyclées.

Pour prendre le pouls de cette réalité, il faut se tourner vers la gestion des centres de tri sur le territoire montréalais : le centre de tri de Saint-Michel et le nouveau centre de tri de Lachine, tous deux gérés par l'entreprise Rebutis Solides Canadiens (RSC) à l'époque.

¹¹ Les gouvernements supérieurs financent déjà 77 % des investissements de la STM pour les 10 prochaines années. Voir STM, Programme des immobilisations 2021-2030, p. 33.

Au début de l'année 2018, les pays asiatiques ont commencé à refuser les matières recyclables de mauvaise qualité expédiées par nos centres de tri, notamment en raison de la vétusté des équipements au centre de tri de Saint-Michel.

En mai 2018, l'administration a décidé d'investir 29 M\$ pour 19 mois dans RSC afin de la maintenir à flot. En contrepartie, nous avons demandé à l'administration que RSC s'engage à :

- 1) déposer un diagnostic technologique, opérationnel et financier de l'entreprise;
- 2) mettre en place un plan d'action et de mise en œuvre visant à assurer sa viabilité économique et la modernisation de ses installations.

Ces demandes sont restées lettre morte. Au final, RSC a déclaré son insolvabilité et s'est placée sous la protection de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies* en janvier dernier. L'investissement inutile de 29 M\$ aux dépens Montréalais s'est révélé un pur gaspillage puisque la qualité des services de recyclage est restée médiocre après-coup.

Mais soyons clairs : les investissements dans le recyclage sont absolument nécessaires si l'on souhaite atteindre nos ambitieux objectifs, soit la carboneutralité en 2050 et l'augmentation d'au moins 70 % du taux de détournement des matières résiduelles de l'enfouissement d'ici 2025¹².

Dans cette logique, des investissements de près de 50 M\$ ont porté sur la construction du nouveau centre de tri de Lachine, dont les équipements à la fine pointe de la technologie devaient assurer un traitement optimal des matières recyclables, dont le verre.

À la livraison du centre de tri en novembre 2019, la mairesse Plante annonçait d'ailleurs qu'il s'agissait du centre « le plus moderne et le plus avancé d'un point de vue technologique au Québec »¹³.

Un an plus tard, deux enquêtes, une du *Journal de Montréal*¹⁴ et l'autre de Radio-Canada¹⁵, révélaient que le papier sortant du nouveau centre de tri est contaminé, que les équipements ne sont pas si efficaces, et surtout, que la machine pour trier le verre n'a toujours pas été installée. Cet équipement d'une valeur de 3 M\$, offert par Éco Entreprises Québec à la Ville, gît

¹² Selon le Bilan 2019 de la gestion des matières résiduelles de l'agglomération de Montréal, « la collecte des matières recyclables a permis de détourner de l'élimination 165 855 tonnes de matières sur le territoire de l'agglomération de Montréal, ce qui représente 18 % des matières résiduelles générées. Le taux de récupération est resté stable à 62 % . »

http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ENVIRO_FR/MEDIA/DOCUMENTS/BILAN_GMR_2020-25_V5.PDF

¹³ *Journal de Montréal*, 21 octobre 2020, <https://www.journaldemontreal.com/2020/10/21/ricova--valerie-plant-est-troublee>

¹⁴ Idem

¹⁵ Radio-Canada, 10 novembre 2020, <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1748647/recyclage-centre-tri-verre-montreal-equipement-inutilise-lachine-montreal>

dans la cour du centre de tri et 15 000 tonnes de verre sont allés à l'enfouissement pendant la dernière année. L'administration ne semble pas s'en inquiéter outre-mesure.

Autre fait intéressant : la Ville de Montréal compte investir 56,8 M\$ entre 2021 et 2025, et 1,1 M\$ dès 2021 pour un centre de tri dans l'Est alors que Québec planche actuellement sur un projet de loi fondé sur le principe de la responsabilité élargie des producteurs. Ce projet de loi laisserait aux producteurs le financement et le contrôle de la gestion tri du recyclage.

Il serait plus que pertinent de connaître l'état des discussions entre l'administration et le gouvernement, à savoir si oui ou non le financement de la construction du centre de tri de l'Est reviendra aux Montréalais.

Ce qui est notable, c'est le manque de considération de Projet Montréal pour l'économie circulaire, pour l'environnement et pour les investissements de la population montréalaise en matière de recyclage. **Il reste un an à Projet Montréal pour rattraper le retard que sa mauvaise gestion a légué au recyclage, nous sommes plutôt pessimistes.**

L'enjeu du recyclage n'est pas le seul auquel il faut porter une attention particulière.

Le nouveau Plan directeur de gestion des matières résiduelles (PDGMR) prévoit notamment d'atteindre un taux de récupération des matières résiduelles de 70 % en 2025. En faisant l'étude du PDI, nous pouvons constater que l'ensemble des centres de traitement des matières organiques encore planifiés allaient accuser du retard, sans parler du centre de compostage de Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles, qui est mis sur la glace.

Ainsi, l'ouverture du centre de biométhanisation de LaSalle est reportée en 2026, l'ouverture du centre pilote de prétraitement dans Montréal-Est est quant à elle reportée en 2027.

Considérant que le PDGMR articule ses actions sur cinq ans, c'est-à-dire jusqu'en 2025, il faut se demander comment la Ville de Montréal sera en mesure d'atteindre ses cibles.

CONCLUSION

Quand, le 23 avril 2020, la mairesse et le président du comité exécutif ont annoncé leur « plan financier pour pallier les impacts de la pandémie », les attentes étaient élevées. On pouvait croire que l'administration de Projet Montréal allait enfin se prendre en main et adopter les mesures appropriées pour tirer la métropole du gouffre dans lequel elle s'enfonçait.

Mais les coupures demandées dans ce plan étaient beaucoup trop faibles : 123,4 M\$, dont 23 % assumées par les arrondissements. On s'attendait à un effort beaucoup plus grand de la ville-centre, effort qui n'est jamais venu. D'ailleurs, le fameux « gel général de l'embauche » décrété ce jour-là a été levé par le comité exécutif...moins d'un mois après.

Quant à la mesure mandatant le Directeur général de « négocier avec tous les groupes d'employés de la Ville une participation des employés à l'effort de réduction des dépenses », on ne peut que conclure à un échec, compte tenu de la hausse de 166,5 M\$ observée dans les dépenses de fonctionnement des différents services pour 2021.

Résultat : la Ville connaîtra un déficit pour l'année 2020 d'environ 100 M\$. Mais l'administration Plante-Dorais n'a pas voulu allouer de sommes pour couvrir ce montant anticipé parce que 2021 est une année électorale. On peut déjà prévoir que, lorsque les états financiers de 2020 seront publiés en avril 2021, l'administration blâmera la pandémie et non sa mauvaise gestion des finances pour expliquer le déficit.

Ce qui nous ramène à notre principale objection, la même que nous répétons depuis quatre budgets : cette administration n'est pas capable de s'empêcher de dépenser toujours plus. C'était évident dans les années pré-pandémie; ça l'est tout autant pour 2021.

Sauf que maintenant, les conséquences sont beaucoup plus graves. Sans diminution des dépenses, sans augmentation du paiement au comptant pour réduire le poids de la dette et en surestimant les revenus anticipés pour 2021, la Ville se dirige tout droit vers un mur. Combien de fois encore le gouvernement du Québec acceptera-t-il de voler au secours de sa métropole?

Nos propositions d'amendements

Sachant que ce budget et ce PDI seront adoptés même sans l'appui de l'Opposition officielle, nous tenons néanmoins à les améliorer dans la mesure du possible. C'est notre responsabilité en tant qu'élus montréalais.

C'est pourquoi nous présentons une série d'amendements qui viennent corriger quelques-unes des lacunes identifiées dans les propositions de l'administration :

- Créer un poste budgétaire « Crédits pour dépenses contingentes COVID-19 » et y allouer une somme de 25 M\$ en y transférant les crédits de 5 M\$ prévus aux dépenses

contingentes et en puisant 20 M\$ supplémentaires dans les dépenses de fonctionnement des services centraux, en excluant les arrondissements.

- Créer un Programme d'acquisition de caméras portatives pour les policiers du SPVM au PDI 2021-2030 et allouer pour ce programme des dépenses de 7 M\$ pour l'année 2021 et 10 M\$ pour l'année 2022 en puisant les fonds nécessaires dans les sommes accordées au Réseau Express Vélo et au développement du réseau cyclable pour ces deux années.
- Allouer une somme supplémentaire de 1 M\$ aux équipes mixtes d'intervention en itinérance et en urgences psychosociales afin d'embaucher des intervenants sociaux au sein du SPVM en puisant cette somme à même les dépenses de fonctionnement du Service de police.
- Bonifier de sommes additionnelles de 10 M\$ pour 2021 et 10 M \$ pour 2022 le Programme d'acquisition de terrains à des fins de réalisation de logement sociaux et communautaire du PDI 2021-2030. Pour ce faire, nous proposons de puiser les sommes de 10 M\$ en 2021 et de 10 M \$ en 2022 dans les sommes allouées dans le PDI 2021-2030 au Réseau Express Vélo et au développement du réseau cyclable.
- Créer un Programme de maintien de la valeur écologique des milieux naturels pour les parcs sous la responsabilité du Service des grands parcs au PDI 2021-2030 et allouer à ce programme des sommes annuelles de 2,2 M\$ pour toute la durée du PDI 2021-2030.

ANNEXE 3 : 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 des budgets de fonctionnement 2021 et du Programme décennal d'immobilisations (PDI) 2021-2030 de la Ville de Montréal, de certaines sociétés paramunicipales et autres organismes et de la Société de transport de Montréal », tel que soumis par la Commission d'agglomération sur les finances et l'administration

Nous, soussignés, Georges Bouelle, maire de la Ville de Beaconsfield, et Alex Bottausci, maire de la Ville de Dollard-des-Ormeaux, en tant que membres de la Commission sur les finances et l'administration, représentant les villes liées, 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 des budgets de fonctionnement 2021 et du Programme décennal d'immobilisations (PDI) 2021-2030 de la Ville de Montréal, de certaines sociétés paramunicipales et autres organismes et de la Société de transport de Montréal ».

Georges Bouelle Maire — Ville de Beaconsfield
Vice-président — Commission sur les finances et l'administration

Alex Bottausci Maire — Ville de Dollard-des-Ormeaux
Membre — Commission sur les finances et l'administration

D'entrée de jeu, nous recommandons à nos collègues des villes de banlieue de ne pas appuyer le présent budget 2021 de l'agglomération et des autres budgets complémentaires afférents de la Ville de Montréal puisque le résultat de celui-ci ne cadre pas avec les attentes légitimes de nos municipalités.

Après une analyse exhaustive des présentations de l'ensemble des services, nous avons été surpris de constater des écarts significatifs particulièrement importants de l'ordre de 173 millions de dollars dans les prévisions de revenus et des dépenses, comme en témoigne le tableau suivant :

	Réel 2020	Prévision budgétaire 2021	Écart
Revenus — Amendes et pénalités	132,9 M\$	219,3 M\$	86 M\$
Charges — Sécurité incendie	437,6 M\$	350,5 M\$	87 M\$
Manque à gagner			173 M\$

Ce sont des écarts de cette nature qui alimentent encore davantage notre inquiétude quant à l'état réel des finances publiques de la Ville de Montréal et qui ultimement affecteront le paiement des quotes-parts des villes liées de l'agglomération. Nous tenons toutefois à souligner que les recommandations R-3 et R-4 de la Commission des finances et de l'administration (CFA) nous satisfont dans la mesure où des explications seront demandées à l'administration pour justifier l'écart entre la prévision budgétaire et le réel appréhendé.

Sachant que ces écarts entre les prévisions budgétaires et les revenus et charges réels ne seront connus qu'au 31 décembre 2021, nous pouvons anticiper un déficit significatif à la fin de la prochaine année et l'instauration d'une quote-part salée pour l'ensemble des villes liées, et ce étrangement, au lendemain de la prochaine campagne électorale municipale.

Nous sommes d'avis que le contexte de la pandémie était une occasion en or pour procéder à un coup de barre dans le fonctionnement de la Ville et de l'agglomération, notamment afin de réduire les dépenses en ressources humaines, en autres sur le nombre de postes. Or, nous constatons plutôt une hausse systématique et soutenue du nombre de postes au sein de la Ville de Montréal par rapport à la situation de 2020. Une

réduction du nombre de postes aurait permis de dégager des sommes supplémentaires permettant de mieux naviguer à travers la crise actuelle.

Qui plus est, nous devons souligner que le paiement des quotes-parts des villes liées est en croissance de plus de 3 %, ce qui est un taux d'inflation deux fois plus élevé que les prévisions des grandes banques canadiennes.

Sans vouloir douter de la bonne volonté de l'administration, nous croyons que sa décision d'imposer un gel de taxes auprès de leurs citoyens exercera une forte pression sur les finances publiques de la Ville de Montréal et de l'agglomération. La réduction du paiement au comptant de 207 M\$ pour ses immobilisations, combinés à une croissance des dépenses au Programme décennal d'immobilisations (PDI) de 50 M\$ ajouteront à la précarité financière de la municipalité, notamment en augmentant significativement sa dette nette et contribuer à ses déficits futurs. Nous notons également que la principale baisse des paiements au comptant se répercutera sur le volet d'agglomération, alors que le montant consacré passe de 287,9 M\$ en 2020 à 100,6 M\$ en 2021.

Lors des consultations prébudgétaires plutôt cette année, nous avons invité l'administration Plante-Dorais à revenir à l'essentiel et à tenir compte de la nouvelle réalité dans laquelle nous sommes tous plongés. Bien qu'il y ait eu des arbitrages et des ralentissements de dépenses dans certains services, force est de constater que la Ville n'a pas su ralentir sa propension à étendre son champ d'action.

Il est utile de rappeler également que nous ne pouvons appuyer ce projet en raison de l'iniquité existant dans le partage des coûts des services de l'agglomération de Montréal. Nous croyons qu'un partage équitable entre l'ensemble des villes de l'agglomération doit tenir compte, entre autres, de la consommation réelle des services de l'agglomération par chaque municipalité. Ce déséquilibre se manifeste plus précisément dans les services de l'eau, de la gestion des déchets, et du transport collectif. Les services du SPVM et du SIM devraient également tenir compte d'un facteur populationnel dans la répartition de la facture.

Contrairement à ce qui est mentionné en page 208 dans le budget 2021, la pandémie ne peut pas être invoquée comme justification pour l'échec des pourparlers en fin d'en venir à une entente sur le potentiel fiscal et le partage équitable des quotes-parts, compte tenu des nombreuses tentatives infructueuses menées par l'AMB auprès des autorités montréalaises.

Il s'agit d'un dossier que nous devons régler lors de l'année 2021, notamment autour de la table de travail qui sera mise de l'avant et supervisée par la ministre des Affaires municipales et de l'Habitation, selon le projet d'arrêté ministériel déposé en octobre 2020.

Enfin, nous souhaitons saluer bien sincèrement la proposition de l'administration Plante-Dorais d'offrir une tarification réduite au réseau de la Société de transports de Montréal (STM) pour les aînés et les enfants à compter du 1^{er} juillet prochain. Les villes liées comptent participer à ce programme dans la mesure où la répartition des coûts sera équitable et qui se fera sur l'usage réel de chacune des villes. Ce programme n'a de sens pour nos membres que si chaque ville assume la part qui lui revient vraiment.

État des finances de Montréal

L'AMB tient à exprimer sa préoccupation relativement à l'état de la dette au sein de la Ville de Montréal et l'impact de celle-ci sur le budget de l'agglomération de Montréal.

Le gel de taxes proposé par les autorités montréalaises limite la capacité de la Ville de manoeuvrer avec les coudées franches. Nous constatons également que dans l'état actuel de la situation, plusieurs de nos villes ne sont pas en mesure de proposer un tel gel à leurs citoyens, notamment en raison de la croissance de plus de 3 % des quotes-parts d'agglomération qui leur sont imposés.

Paiement au comptant

Nous partageons également notre inquiétude quant à la stratégie de paiement au comptant mise en place par l'administration, soit de réduire de 207 M\$ ses paiements au comptant, bien que les dépenses prévues au PDI en 2021 seront en croissance comparativement à l'an dernier, alors que 50 M\$ supplémentaires seront injectés dans les immobilisations pour l'ensemble de la Ville de Montréal, ceci exerçant une forte pression sur la dette nette, celle-ci ayant passé de 5,5 G\$ à 6,1 G\$ selon les données budgétaires.

Nous notons également que la réduction du paiement au comptant par la Ville de Montréal s'applique principalement sur le volet d'agglomération du budget, une diminution d'environ 187 M\$ alors que le volet du conseil municipal, la réduction n'est que de 20 M\$.

Dans nos recommandations prébudgétaires, nous avons suggéré à l'Administration Plante-Dorais que *« toute stratégie impliquant une diminution du paiement au comptant des immobilisations doit nécessairement être accompagnée par une réduction*

équivalente des investissements dans le programme triennal d'immobilisation (PTI).¹ Autrement, si les sommes dégagées sont transférées à équilibrer le budget de fonctionnement, ceci aura pour conséquence d'accroître la fragilité des finances de la Ville en augmentant sa dette. »

Dans les faits, la réduction du paiement au comptant ne fait que reporter à plus tard une dépense que nous aurions normalement dû assumer au budget de fonctionnement. Dans les faits, le budget balance, mais c'est essentiellement en raison d'un report de paiement.

Réduction du nombre de postes à la Ville de Montréal

L'AMB constate que sous l'administration actuelle, les effectifs ont augmenté de manière significative de 2017 à 2021, comme en fait foi l'évolution du nombre de postes à la Ville de Montréal, tel qu'illustré au tableau suivant.

Évolution du nombre de postes à la Ville de Montréal de 2017 à 2021

	Postes réguliers (a-p)	Postes capitalisés (a-p)	Nombre de postes (a-p)	Rémunération (millions de \$)
2014 (Mise en place du Plan de réduction)	21 511	915	22 426	2 562,3 \$
2017	21 512	841	22 353	2 357,6 \$
2018	21 527	857	22 384	2 427,0 \$
2019	21 862	1 055	22 917	2 414,6 \$
2020	22 577	1 053	23 630	2 499,0 \$
2021	22 665	1 032	23 697	2 644,2 \$
Variation 2017-2021	+ 1 153	+ 191	+ 1 344	+ 286,6 \$

De 2017 à 2021, le nombre total de postes a augmenté de 1 344 pour un coût supplémentaire récurrent estimé à 286,6 M\$, soit une croissance de 12,2 %. Le nombre de postes prévus en 2021 sera 23 697, soit le nombre le plus élevé jamais enregistré dans l'histoire récente de la Ville.

De plus, le nombre de postes à la Ville de Montréal continue de croître, malgré le contexte de la pandémie, et la rémunération globale est également en hausse 6 % en 2021, passant de 2,499 milliards de \$ à 2,644 milliards de \$, soit une hausse de 145 M\$.

¹ Au moment de la consultation prébudgétaire, nous utilisons le vocable traditionnel du PTI plutôt que le nouveau introduit dans le cadre de ce budget, soit le Programme décennal d'immobilisations (PDI)

Par ailleurs, la rémunération globale des postes capitalisés en 2021 sera de 121,7 M\$, soit près de 30 M\$ plus élevés que la somme assumée en 2017. De ce montant, 90,6 M\$ est ajouté à la dette, ce qui coûtera en réalité environ 117 M\$ avec des paiements d'intérêts sur une période de 15 ans.

Dans cet esprit, nous invitons, comme à l'instar de la CFA avec sa recommandation R-27, les autorités montréalaises à reconsidérer cet état de situation de leur finance afin de proposer un véritable Plan de réduction du nombre de postes, incluant les postes capitalisés, afin de s'imposer une cure minceur dans ses effectifs.

Il y a lieu de rappeler que la précédente administration s'était d'ailleurs dotée d'une telle stratégie en 2014, proposant de réduire de 10 % ses effectifs, soit 2 200 postes en moins. Ces mesures auraient permis d'économiser autour de 240 millions de dollars sur une période de cinq ans. Bien que Montréal n'ait pas atteint cet objectif, elle avait néanmoins réussi à freiner la croissance des embauches et des dépenses sur la rémunération.

Or, depuis 2018, non seulement Montréal n'a pas été en mesure d'atteindre ses cibles, elle s'en est éloignée. Imaginons un instant les sommes récurrentes que Montréal aurait eues à sa disposition si elle avait pu mettre en pratique la volonté de réduire le nombre de postes. Le défi financier imposé par la COVID-19 aurait certainement permis de prendre des décisions fort différentes.

Service de sécurité incendie (volet sécurité civile)

Nous jugeons que les dépenses anticipées par le Service de sécurité incendie ne sont pas réalistes, compte tenu de la réalité existante. Il est difficile de croire que la cible de 350,5 M\$ puisse être atteinte alors que la COVID-19 a fait exploser les dépenses en 2020, de sorte que le réel prévu au budget du SIM est déjà supérieur de 90,6 M\$ à la prévision initiale.

La réalité est que les dépenses en lien avec le COVID-19 ne cesseront pas par magie dans la nuit du 31 décembre 2020 au 1^{er} janvier 2021. Nous soumettons humblement aux autorités montréalaises de refaire des calculs en tenant que les dépenses liées à la COVID-19 se poursuivront minimalement pour un autre six mois.

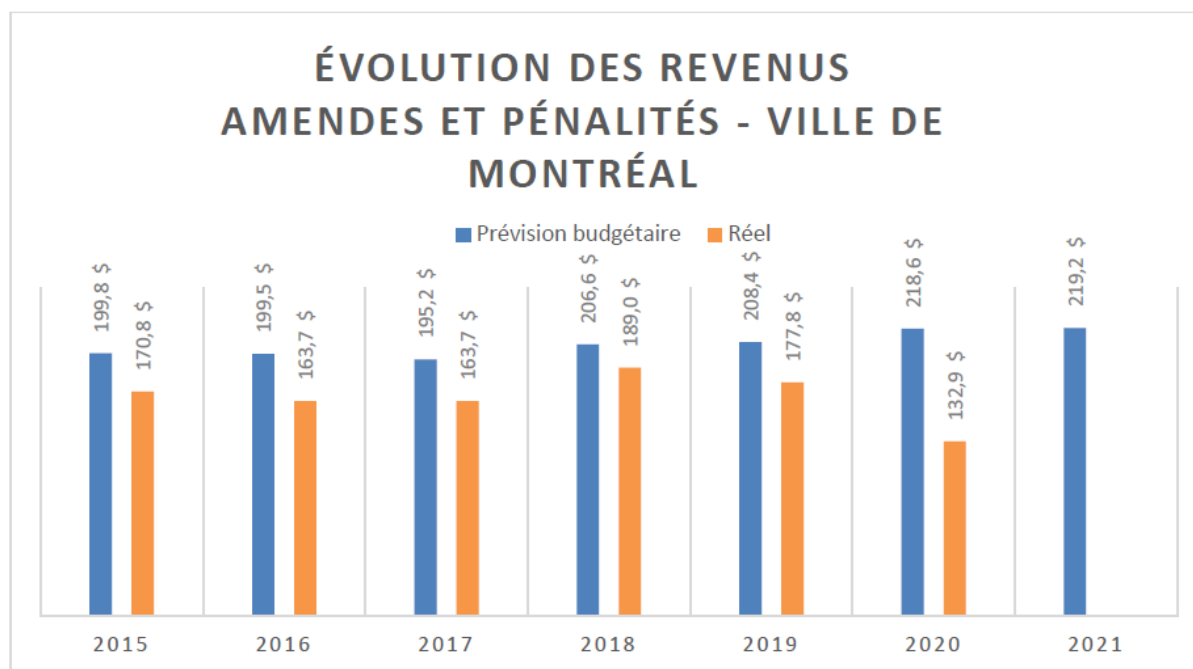
Il y a tout lieu de croire que nous nous dirigeons assurément vers un déficit sur ce volet budgétaire, lequel devra être épongé par les villes liées dans un prochain budget, avec un partage qui désavantage injustement et de façon significative nos contribuables. Nous accueillons ainsi très favorablement les recommandations R-3 et R-4 de la CFA qui demandent des éclaircissements sur ce volet.

Revenus des amendes et pénalités

Cette rubrique a fait l'objet de nombreux commentaires de la part de l'AMB au fil des années, sans que nos représentations soient prises en compte. La projection de revenus des amendes et pénalités dans ce budget 2021, comme dans tous les budgets des dernières années, est exagérée. Il s'agit d'un élément que nous répétons constamment depuis plusieurs années. Il est irréaliste de croire que Montréal puisse percevoir quelque 220 M\$, alors que le réel 2020 est inférieur est 86 M\$ à la prévision initiale. L'écart prévisible en 2021 en sera d'autant plus important.

Cette prévision trop optimiste consolide l'état précaire du budget de la Ville de Montréal et finira inévitablement par un déficit que nous devons absorber en quotes-parts dans un budget ultérieur.

Voici un résumé des recettes générées par l'émission d'amendes (principalement pour des infractions de stationnement et de déménagement) au cours des 5 dernières années :



À cet égard, nous exhortons l'administration municipale à modifier son budget dès maintenant afin que les recettes projetées correspondent d'une façon plus réaliste aux revenus perçus au cours des dernières années. Comme nous l'avons indiqué dans la rubrique précédente, la recommandation R-4 de la CFA permettra d'éclaircir l'écart entre les prévisions budgétaires et le réel anticipé. Si nous faisons abstraction de

l'année 2020 en raison de la pandémie, la moyenne des revenus de 2016 à 2019 était de 160 M\$. Conséquemment, il est complètement irréaliste de croire que la Ville puisse générer des revenus de près de 220 M\$.

Politique de gestion de la dette.

En tenant compte des éléments énumérés précédemment, nous sommes en droit de nous questionner si les autorités montréalaises gèrent judicieusement les finances publiques de la métropole. Tout juste l'an dernier, la révision de la Politique de gestion de la dette avait été revue afin de permettre une dérogation pour rehausser le ratio de la limite d'endettement à 120 %. L'an dernier, le ratio d'endettement était passé à 108 % et nous atteignons déjà la nouvelle limite de 120 %.

Dans la mesure où la dérogation adoptée l'an dernier évoquait également un retour à un ratio de 100 % sur une période de 7 ans, nous ne voyons pas comment les autorités seront en mesure de respecter leur propre dérogation, notamment en tenant compte de la réduction des paiements au comptant de cette année, de la hausse des dépenses en ressources humaines et les prévisions exagérément optimistes de revenus énumérés précédemment dans notre rapport minoritaire.

Nous croyons que la Politique de gestion de la dette doit être revue et doit faire l'objet d'un débat en 2021, par l'entreprise de la Commission sur les finances et l'administration et que des experts externes et indépendants soient convoqués à une révision de cette Politique.

Aide financière du gouvernement du Québec pour la COVID-19

Le gouvernement du Québec a octroyé la somme de 263,5 M\$ en aide financière auprès de la Ville de Montréal afin de l'accompagner afin de pallier les pertes de revenu et les dépenses engendrées par la COVID-19. Les villes liées ont également obtenu une aide financière sur les mêmes bases, recueillant globalement 28 M\$.

Cependant, lorsque nous analysons l'aide financière reçue tant par la ville de Montréal et les villes liées, nous constatons un écart de 35 \$ favorable pour Montréal. Ainsi a reçu en moyenne 145 \$/citoyen en aide financière alors que les villes liées ont obtenu en moyenne 111 \$/citoyens. Nous pouvons raisonnablement présumer que cette aide financière tient compte de certaines dépenses d'agglomération dont la sécurité publique et les enjeux d'itinérance au centre-ville exacerbés en raison de la COVID-19.

Même si la Ville de Montréal reçoit une part disproportionnée du gâteau, elle pourra refiler les dépenses de la COVID-19 aux villes liées sur la base du potentiel fiscal. Une

telle situation se transforme par un surcoût pour les villes liées, qui devront potentiellement assumer une part beaucoup plus importante de la facture par rapport à l'aide financière reçue de Québec.

Il y a lieu d'avoir un engagement ferme de la part de Montréal que celle-ci assumera une part beaucoup plus importante des dépenses et des pertes de revenus provoqués par le COVID-19, de sorte que l'effort financier soit réparti équitablement entre les citoyens de l'agglomération, sans égard à la ville, évitant ainsi d'accroître l'iniquité déjà existante entre Montréal et ses villes de banlieue de l'agglomération. Montréal a reçu 90% de l'aide financière du gouvernement alors qu'elle n'assumera potentiellement que 82% de la facture.

À notre avis, Montréal a un devoir d'assumer une part plus importante des coûts engendrés par la COVID-19 qui sont de la responsabilité d'agglomération, puisqu'elle a reçu des subventions sur la base du facteur de la population ainsi que des dépenses supplémentaires encourues.

Société de transports de Montréal

De manière très générale, nous souscrivons pleinement avec l'ensemble des recommandations de la CFA en ce qui a trait à la STM.

Étant donné la nouvelle gouvernance en matière de transport collectif dans la grande région métropolitaine, nous croyons que les représentants de la STM devraient être accompagnés de leurs homologues de l'Autorité régionale de transport métropolitain lors des prochaines séances de travail de la Commission. Plusieurs des projets de développement de la STM dépendent des décisions du conseil d'administration de l'ARTM et de l'adoption du Plan stratégique que l'organisme devrait déposer prochainement.

De plus, nous réitérons notre inquiétude quant au niveau d'endettement de la STM. Le service de la dette nette en 2020 est de 1,3 G\$. En 2021, il devrait passer à 1,4 G\$, une croissance de 10 %). Selon les projections soumises, la STM accumulera en 2030, une dette nette de l'ordre de 3 milliards, soit une augmentation de 132 %.

Ainsi, il devient incontournable que la STM ait des pourparlers avec leurs homologues de l'ARTM et du gouvernement du Québec afin que puissent être identifiées de nouvelles sources de revenus pour le maintien des actifs et la réalisation de projets nécessaires au développement du transport collectif sur le territoire de l'agglomération.

SPVM

En ce qui concerne le financement du SPVM, l'AMB n'adhère aucunement à l'idée de *définancer* son service de police. Nous ne croyons pas que la réponse aux critiques formulées à l'égard du SPVM doive se faire par le retrait de son financement. L'essentiel de la contribution à ce service sert à payer les policières et les policiers qui assurent la sécurité sur notre territoire et pour lesquels nous sommes globalement satisfaits.

À notre avis, les villes liées ne reçoivent pas le service approprié pour le niveau de quotes-parts qu'on nous impose. Nos citoyens s'attendent à recevoir des services de base de qualité, c'est-à-dire une présence accrue dans nos rues et parcs, permettant ainsi de maintenir le sentiment de sécurité de tous.

Cependant, l'AMB reconnaît que le centre-ville (et les quartiers contigus de celui-ci) est caractérisé par des enjeux particuliers en raison de sa forte densité de la population, des inégalités socioéconomiques et la concentration d'activités illégales qui nécessitent au SPVM des interventions ciblées et qui mettent une pression beaucoup plus forte sur ces ressources.

Dans ce contexte, l'AMB appuie les revendications de la Ville de Montréal dans ces démarches dans le cadre des consultations du livre vert sur la réorganisation policière du ministère de la Sécurité publique pour faire reconnaître un « effet métropole », pour lequel le gouvernement du Québec doit contribuer avec un montant plus substantiel.

Enfin, nous tenons à réaffirmer la nécessité que les fusions éventuelles de postes de quartier fassent l'objet d'une consultation beaucoup plus large au sein de l'agglomération de Montréal, permettant aussi de remettre les élus au cœur de la réflexion et de la place de la police dans notre communauté. Les fusions récentes, peu importe les objectifs par le SPVM, ont été de nature à braquer les citoyens et les élus entre eux et il y a lieu d'éviter de telles situations à l'avenir.

Réseau cyclable

Dans le cadre législatif actuel, nous exigeons que l'agglomération garantisse une somme équivalente à la quote-part que les villes liées paient afin d'assurer la réalisation de projets de développement et de maintien dans leurs communautés.

Nous constatons que de 2009 à 2019, les investissements sur le territoire des villes liées n'ont été que de 10 % alors que 15 % du réseau passe dans nos municipalités et que nous contribuons à 18 % des revenus de l'agglomération. Il y a un déséquilibre qu'il y a lieu de corriger rapidement.

À moyen et long terme, nous ne voyons plus la nécessité que l'agglomération demeure responsable du développement du réseau panmontréalais. Tout au plus, l'agglomération devrait se limiter à définir la carte du réseau, laissant à chaque ville le soin d'investir les sommes nécessaires pour la réalisation de celui-ci.

Projets d'infrastructures au PDI soumis par les Villes liées

Au cours des dernières années, l'AMB a soumis une liste de projets que les villes liées jugent prioritaires pour le développement de leur communauté. Dans le cadre de ce rapport minoritaire, nous souhaitons réitérer la nécessité de réaliser ces projets et de préciser le moment où ceux-ci seront entamés.

Un suivi est donc demandé pour chacun des projets identifiés à l'annexe 1 du présent rapport.

Conclusion

Nous souhaitons réitérer notre préoccupation de la fragilité évidente de l'état des finances publiques de la Ville de Montréal et de l'agglomération, parce qu'elle affectera cette année et dans les années à venir le financement que les villes liées auront à assumer.

Nous craignons, plus que jamais, que nous soyons appelés à éponger un déficit record dans le cadre du prochain exercice budgétaire. Autant dire que les célébrations suivant les élections municipales de novembre prochain seront de courte durée lorsque nous devrons assumer un déficit oscillant entre 180 M\$ et 200 M\$, en raison des décisions prises cette année.

Nous croyons sincèrement que des efforts supplémentaires sont nécessaires pour que Montréal assainisse de ses finances et qu'elle fasse preuve d'un effort plus soutenu d'un effort beaucoup plus soutenu pour réduire ses dépenses en ressources humaines.

Par ailleurs, nous ne pouvons pas appuyer ce budget puisque le partage des quotes-parts demeure inéquitable et injuste pour les villes liées.

Nous tenons particulièrement à souligner la collaboration de l'ensemble des membres de la Commission des finances et de l'administration au cours des dernières semaines, particulièrement son président, le conseiller municipal Richard Deschamps qui a mené de main de maître les travaux. Nous voulons également souligner l'accompagnement de la secrétaire-rechercheuse Myriam Laforce ainsi que Julie Demers plus tôt au cours de l'année.

RAPPORT MINORITAIRE PRÉPARÉ PAR LES MAIRES GEORGES BOURELLE ET ALEX BOTTAUSCI EN RÉPONSE AUX RECOMMANDATIONS DÉPOSÉES PAR LA COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL D'AGGLOMÉRATION SUR LES FINANCES ET L'ADMINISTRATION

Nous souhaitons souligner le professionnalisme de l'ensemble des hommes et des femmes qui commandent les divers services de la Ville et de l'agglomération de Montréal, particulièrement messieurs Serge Lamontagne et Yves Courchesne ainsi que leurs équipes respectives.

Enfin, nous soulignons le travail et les heures passées à boucler le budget par le président du Comité exécutif de la Ville de Montréal, Benoit Dorais, au cours des derniers mois. Nous espérons que nos commentaires ne seront pas perçus comme une critique aveugle du travail qui a nécessité moult arbitrages au sein de son caucus, de l'ensemble des élus montréalais et des unités d'affaires de la Ville. Le contexte provoqué par la pandémie aura ajouté un degré de difficulté supplémentaire dont nous nous serions tous passés, bien sincèrement.

Même si nous ne pouvons appuyer le dernier budget déposé par Montréal, nous réitérons ce que nous affirmions en introduction du rapport minoritaire de la nécessité de régler en 2021 le différend relativement à la part équitable qui revient aux villes liées dans le paiement des services d'agglomération. Nous sommes d'avis qu'une telle entente est la clé de voûte vers des discussions beaucoup plus sereines avec notre partenaire au cours des prochaines années. Les pourparlers autour de la table de travail qui sera en place et supervisé par le MAMH en 2021, comme que prévu à son arrêté ministériel, permettront de régler définitivement la question.

Suivi des demandes PDI - Municipalités de banlieue

31 octobre 2020

STATUT	MONTANT	MUNICIPALITÉ DE BANLIEUE	DEMANDE	DESCRIPTION	AGGLO	PDI VILLE DE MONTRÉAL	NO_FICHE	SERVICE RESPONSABLE
Intégré au PDI 2021-2030								
Raccorder le boulevard Cavendish	245 M\$	Côte-Saint-Luc		Voir la description du projet sous Ville Mont-Royal	Oui	Raccordement du boulevard Cavendish	21_4806_032_Int	URBANISME ET MOBILITÉ
		Hampstead		Voir la description du projet sous Ville Mont-Royal	Oui	Raccordement du boulevard Cavendish	21_4806_032_Int	URBANISME ET MOBILITÉ
		Ville Mont-Royal		Le boulevard Cavendish est actuellement interrompu entre l'intersection Cavendish/Dalton (au nord) et le chemin Wallenberg (au sud). Ainsi, le boulevard n'est pas raccordé à la rue Royalmount, l'avenue Paré Saint-Laurent et la rue Jean-Talon, qui donnent notamment accès aux stations de métro de la Savane et Namur.	Oui	Raccordement du boulevard Cavendish	21_4806_032_Int	URBANISME ET MOBILITÉ
Reconstruire le pont de l'A-520 au-dessus de la 55e avenue (l'entretien de la 55e avenue est très difficile)	2,0 M\$	Dorval			Oui	Programme de réfection des structures routières (pour la part de Montréal) MTQ doit faire une entente de partage de coûts pour la part de Dorval	21_4806_004	URBANISME ET MOBILITÉ
Remplacer des conduites d'eau	1,8 M\$	Westmount	De Maisonneuve entre Clarke et Melville		Oui	Réseau principal d'aqueduc.	21_4903_001	EAU
	1,85 M\$	Westmount	Greene entre Dorchester et St-Antoine		Oui	Réseau principal d'aqueduc.	21_4903_001	EAU
Investir pour la mise en valeur des immeubles du parc Bois-de-la-Roche – selon orientation patrimoniale	5 M\$	Senneville			Oui	Programme de protection des bâtiments dans les grands parcs	21_1801_004	GESTION ET PLANIFICATION IMMOBILIÈRE
Prolonger des pistes cyclables	200 M\$	Sainte-Anne-de-Bellevue	De la rue Daoust au Chemin l'Anse-à-l'Orme	1,2 km	Oui	Vélo : Réseau Express Vélo et développement du réseau cyclable	21_4806_001	URBANISME ET MOBILITÉ
Réhabiliter les bâtiments, stations de pompage d'agglomération 1, 2, 4.	4,25 M\$	Dorval			Oui	Intercepteurs	21_4907_003	EAU
Construire un boulevard urbain dans l'emprise de l'A440	205 M\$	Kirkland		Aménagement d'un axe routier urbain intégrant des mesures favorables au transport collectif dans l'emprise de l'autoroute 440, entre l'autoroute 40 et le boulevard Gouin Ouest, incluant la construction d'un échangeur avec l'autoroute 40.	Oui	Réseau électrique métropolitain (REM). Accompagnement de la Caisse de dépôt et placement du Québec, travaux incidents.	21_3009_009	INFRASTRUCTURE DU RÉSEAU ROUTIER
À planifier								
Développer un axe nord-sud entre le boulevard Henri-Bourassa et la rue Notre-Dame afin de permettre une interconnexion entre les différents secteurs industriels de notre municipalité		Montréal-Est	Prolonger le boulevard Rodolphe-Forget (Bourget). Vers le sud (du viaduc Bourget vers la rue Sherbrooke) pour rejoindre le boulevard Joseph-Versaille,	Prolongement pour un accès routier ainsi qu'à l'ajout des infrastructures (aqueduc et égout). Ces travaux permettront la réalisation des projets de développement de nombreux terrains à vocation industrielle dont leurs décontaminations sont en cours.	Oui	Prolongement du boulevard Rodolphe-Forget / Bourget	(2016): 16_2807_021	URBANISME ET MOBILITÉ. EAU
Remplacer des conduites d'eau		Hampstead	Remplacer la conduite d'eau sous la rue Ellerdale, située entre les rues Mc Donald et du chemin de la Côte-Saint-Luc		Oui			EAU
		Westmount	De Maisonneuve entre le parc Westmount et Claremont		Oui			EAU
		Glen			Oui			EAU
		Lansdowne entre Sainte-Catherine et Côte-Saint-Antoine			Oui			EAU
Intervenir sur des conduites nécessitant une intervention à court et moyen terme		Beaconsfield	Aqueduc	20 tronçons prévus au Plan d'intervention 2019-2023	Oui			EAU
			Égout pluvial	5 tronçons prévus au Plan d'intervention 2019-2023	Oui			EAU
			Égout sanitaire	11 tronçons prévus au Plan d'intervention 2019-2023	Oui			EAU
		Dorval	Réparer la fuite coin des Sources / Herron située dans le viaduc des Sources direction est, sur une conduite d'eau potable d'agglomération.	Un bris sur la conduite d'agglomération du boulevard Des Sources dans l'échangeur Sources A20 sous la bretelle reliant le boulevard Des Sources au Chemin Herron a été observé.	Oui			EAU
Construire de nouveaux ponts		Beaconsfield	Pont cycliste St-Charles/Elm	Construction d'un pont piétonnier/cyclable «vert» accessible au-dessus de l'A-40 qui reliera le Bois Angell (au sud) au parc-nature de l'Anse-à-l'Orme et au parc-nature du Cap Saint-Jacques.	Oui			URBANISME ET MOBILITÉ

Suivi des demandes PDI - Municipalités de banlieue

31 octobre 2020

STATUT	MONTANT	MUNICIPALITÉ DE BANLIEUE	DEMANDE	DESCRIPTION	AGGLO	PDI VILLE DE MONTRÉAL	NO_FICHE	SERVICE RESPONSABLE
Construire de nouveaux ponts		Beaconsfield	Pont vert entre le Bois Angel et L'anse-à-l'Orme	Construction d'un nouveau lien (protégé) afin de relier les pistes cyclables existantes aménagées sur l'avenue Elm aux secteurs situés à l'est et à l'ouest du boulevard Saint-Charles.	Oui			GRANDS PARCS, MONT-ROYAL ET SPORTS
Acquérir des terrains Parc Nature		Sainte-Anne-de-Bellevue	Parc Nature	23 935,4 mc. Achat du 3ième lien. Lot 6312080, parcelle 5.	Oui			GRANDS PARCS, MONT-ROYAL ET SPORTS
Prolonger le boulevard Jacques-Bizard		Pointe-Claire	Construction d'un nouvel échangeur avec l'autoroute 40	Construction d'un pont d'étagement et de nouvelles bretelles et voies d'accès à l'échangeur.	Oui			INFRASTRUCTURE DU RÉSEAU ROUTIER
			Prolongement du boulevard Jacques Bizard	Compte tenu du Plan de transport (adopté en avril 2018) et du Plan d'urbanisme (adopté en décembre 2004 et des nouveaux problèmes de transport prévus dans l'Ouest-de-l'île en conséquence directe de l'aménagement du nouveau REM, une priorité accrue devrait être accordée pour le prolongement et la réalisation de l'ensemble du boulevard Jacques-Bizard des limites de Pierrefonds/Ile-Bizar jusqu'au nouvel échangeur de l'autoroute 40.				
		Dollard-des-Ormeaux	Prolongement du boulevard Jacques Bizard	Voir la description sous Pointe-Claire	Oui			INFRASTRUCTURE DU RÉSEAU ROUTIER
Compléter le plan concept amorcé en 2016		Sainte-Anne-de-Bellevue	Mise en valeur de l'Écoterritoire du corridor écoforestier de la rivière à l'Orme.		Oui			GRANDS PARCS, MONT-ROYAL ET SPORTS
Construction d'une passerelle (piéton et vélo)		Baie-D'Urfé	Gare de train de Baie-D'Urfé					URBANISME ET MOBILITÉ
Inspecter la canalisation		Beaconsfield	Ruisseau Meadowbrook au nord de l'Autoroute 20	Afin de planifier les travaux de nettoyage et d'entretien, le cas échéant	Oui			EAU
Reconstruction du bâtiment abritant la caserne de pompier		Ville Mont-Royal						GESTION ET PLANIFICATION IMMOBILIÈRE
Régler problème d'écoulement d'eau, de refoulements et de surcharge d'égout provenant de la ville de Montréal		Westmount	Entre le chemin Belvedere et le Chemin de la Côte-des-Neiges	L'aire du bassin tributaire est d'environ 23,5 ha ce qui représente un apport d'eau d'environ 1,27 m3/s pour une pluie dont la récurrence est de 10 ans et 1,0 m3/s pour une pluie de récurrence 5 ans. Une étude hydraulique en date d'août 2019 est disponible pour partage de la part de Westmount.				EAU
Entente intermunicipale requise								
Construire de nouveaux ponts		Beaconsfield	Pont cycliste A-20 et Woodland	Construction d'un nouveau lien nord-sud (protégé) à partir de l'avenue Woodland et de l'A-20 et les pistes cyclables existantes se trouvant au nord et au sud de l'autoroute.	Oui			URBANISME ET MOBILITÉ
Prolonger des pistes cyclables		Sainte-Anne-de-Bellevue	Chemin Sainte-Marie (du boulevard Morgan au Chemin l'Anse-à-l'Orme)	1,6 km	Oui			URBANISME ET MOBILITÉ
Ne relève pas du conseil d'agglomération								
Reconstruire le chemin de la Côte-Saint-Luc		Côte-Saint-Luc			Non			URBANISME ET MOBILITÉ
Réhabiliter le passage du chemin de la Côte-Saint-Luc		Côte-Saint-Luc			Non			URBANISME ET MOBILITÉ

Publié par la Ville de Montréal

**Service du greffe
Division du soutien aux commissions
permanentes, aux conseils consultatifs
et au Bureau de la présidence du conseil**

Décembre 2020

Design graphique :
Ville de Montréal
Service de l'expérience citoyenne
et des communications
26118 (11-20)