



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 Bourelle, 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 Bourelle 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.

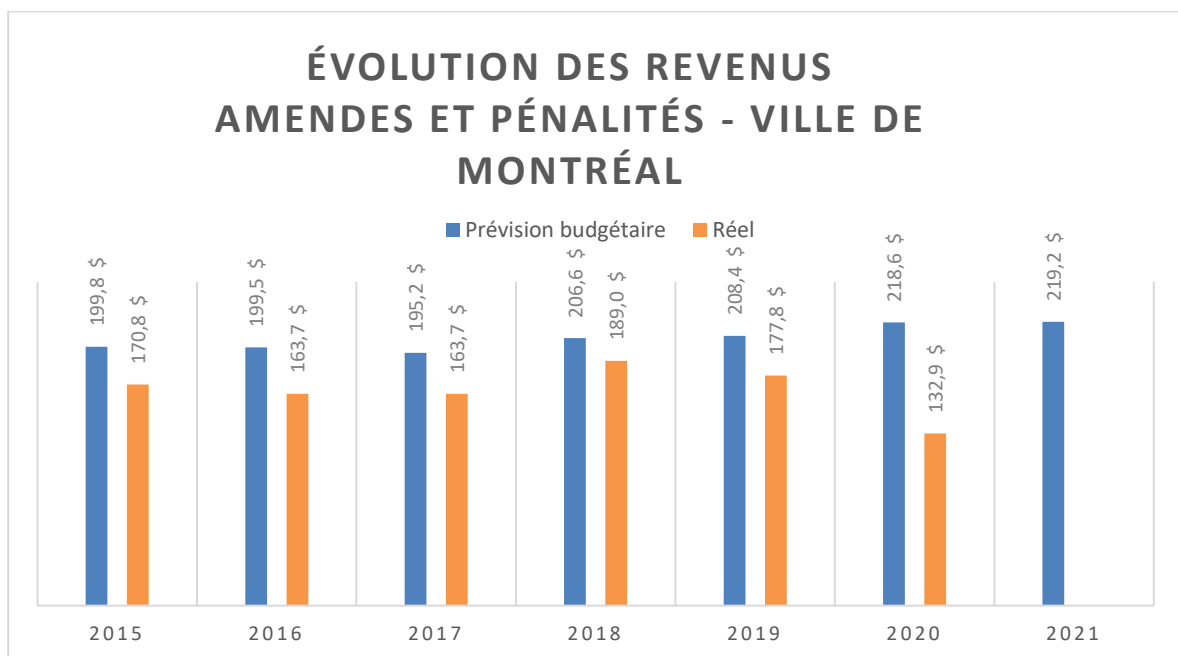
Il y a tout lieu de croire que nous nous dirigeons assurément vers un déficit sur ce volet budgétaire, lequel devra être épongé par les villes liées dans un prochain budget, avec un partage qui désavantage injustement et de façon significative nos contribuables. Nous accueillons ainsi très favorablement 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'entremise 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 doit 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