

Budget 2026 et Programme décennal
d'immobilisations 2026-2035

RAPPORT MINORITAIRE

DE L'OPPOSITION OFFICIELLE

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

JANVIER 2026

TABLE DES MATIÈRES

MOT DE LA CHEFFE DE L'OPPOSITION OFFICIELLE	4
SOMMAIRE EXÉCUTIF	5
RAPPORT MINORITAIRE	8
1. Des taxes plus élevées que prévu	8
2. Une rigueur à taux variable	9
3. Une communication politique contredite par la réalité budgétaire	11
4. Une ville à contre-courant de l'expertise	14
5. Les coupes et les reports comme obstacles à l'élan de la métropole	16
6. Les effets du budget sur la population montréalaise	18
7. Conclusion et recommandations	20

MOT DE LA CHEFFE DE L'OPPOSITION OFFICIELLE

Ce budget est le premier de la nouvelle administration. Il constitue aussi la première prise de position budgétaire officielle de la nouvelle opposition. Il s'agit d'un moment charnière parce que c'est à travers les choix financiers que se dessinent les contours du Montréal que l'on souhaite servir et, surtout, de la manière dont on veut le faire.

Nous reconnaissons d'ailleurs des choix qui vont dans la bonne direction. Dans un contexte d'itinérance qui exige des réponses à la hauteur, et dans une ville dont l'identité passe aussi par ses créateur·trices et ses organismes, les investissements en itinérance et en culture sont des signaux positifs que nous saluons.

Mais administrer une ville, ce n'est pas seulement assurer les services de base. C'est prendre soin des humain·es qui l'habitent. Et cela commence dans les quartiers, dans les services offerts au quotidien, dans ce qui rend la vie plus simple, plus digne et plus solidaire.

C'est dans cet esprit que nous déposons ce rapport minoritaire : avec une opposition déterminée et sérieuse, mais profondément tournée vers les Montréalais·es. Notre rôle n'est pas de tout rejeter; notre rôle est d'exiger la cohérence, de reconnaître les bons coups, de nommer les reculs quand ils se cachent derrière un récit, et de proposer des solutions crédibles, utiles, humaines.

Ce budget, tel que présenté, est un budget d'intendance. Il maintient les opérations, mais il peine à offrir une vision mobilisatrice et un projet collectif à la hauteur de notre métropole. Montréal n'est pas qu'une machine administrative à faire fonctionner : c'est une communauté humaine, vivante, diverse, qui mérite que l'on continue de la faire avancer. Administrer une ville, c'est prendre soin des humain·es qui l'habitent.

Nous reconnaissons que le contexte financier des municipalités au Québec est complexe. Mais même lorsque les finances sont sous pression, une ville doit continuer d'innover et de se projeter vers l'avenir. Montréal doit demeurer ambitieuse, notamment face à la crise climatique, et continuer de se positionner comme une ville audacieuse, humaine et tournée vers demain.

Nous rappelons aussi que l'administration précédente, celle de Projet Montréal, a mis en place des projets porteurs pour l'avenir, des initiatives réfléchies et structurantes pour la population. Il serait désolant de les voir disparaître au détriment du bien commun et de la continuité nécessaire au développement de la ville.

La question qui traverse ce budget est fondamentale : pour qui travaille cette nouvelle administration ? Comme opposition, notre rôle est clair. Nous serons là pour défendre le collectif, pour porter la voix des citoyens et citoyennes, et pour proposer des solutions sensibles, constructives et connectées aux besoins réels de la population. Montréal est une ville à la fois du grandiose et de l'intime. Notre engagement est de protéger cet équilibre et de le faire grandir, ensemble.

Ericka Alneus

Cheffe de l'opposition officielle

SOMMAIRE EXÉCUTIF

Les Montréalais-es en auront-ils pour leur argent ?

En amont de la présentation de ce budget, l'administration Martinez Ferrada a placé la barre haute en promettant un exercice alliant rigueur et investissements ambitieux. On a promis un budget qui réduit les dépenses tout en offrant de meilleurs services. Nous reconnaissons certains bons coups, comme les investissements en itinérance et en culture, choix que nous saluons.

Force est toutefois de constater que ce budget — par ses choix d'investissements et ses changements de vocabulaire — pose les premiers jalons d'une vision de la ville qui nous inquiète à plusieurs égards et risque, si elle se concrétise, de freiner Montréal dans son élan. Surtout, elle laisse deux questions cruciales en suspens : **à qui profite réellement ce budget et pour qui l'administration choisit-elle d'agir ?**

La rigueur invoquée par l'administration sera vécue très concrètement par celles et ceux qui n'ont **que le parc du quartier comme espace vert, que le complexe municipal comme salle de sport, que le métro, le bus ou le vélo pour se déplacer**. Ce sont elles et eux qui paient le prix des reports, des reculs et de l'inertie.

Ce budget fait des choix. Ils sont parfois dissimulés derrière des changements de vocabulaire, des compressions ou des reports étalés sur dix ans. Mais ils sont bien réels. Derrière les hésitations sur les audits des pistes cyclables ou le rôle du privé en habitation, le budget trace une vision de Montréal moins verte, moins ambitieuse sur le climat, moins audacieuse en mobilité, et recentrée sur une conception minimale de l'action municipale. Or, **couper l'élan aujourd'hui, c'est payer demain : perdre des acquis, perdre du leadership, perdre une trajectoire qui tirait la métropole vers le haut.**

SOMMAIRE EXÉCUTIF

Des taxes plus élevées que prévu, sans gains pour les citoyen·nes

L'administration rompt avec son engagement de maintenir les hausses de taxes sous l'inflation. Avec une augmentation moyenne de 3,8 %, la facture des Montréalais·es augmente davantage que ce qui avait été promis en campagne électorale et davantage que l'inflation observée dans la région métropolitaine. Les Montréalais·es paient plus cher, mais pour quoi exactement ?

Une rigueur à taux variable

Le budget repose sur un discours de rigueur budgétaire, notamment par le remboursement accéléré d'une dette pourtant sous contrôle, reconnue et encadrée par Québec et les agences de notation. Cette décision n'offre aucun avantage financier tangible, mais réduit directement la capacité de la Ville à investir. Résultat : les Montréalais·es paient deux fois — une fois sur leur compte de taxes, et une autre fois par des services et des investissements reportés.

Cette rigueur est invoquée pour justifier des coupes et des reports dans des investissements essentiels — parcs, verdissement, équipements sportifs, voirie — alors que l'administration se dote d'un fonds discrétionnaire de 150 M\$, sans objectifs clairement identifiés ni mécanismes de reddition de comptes.

Un discours contredit par les chiffres et le choix des mots

Quand on analyse les chiffres, le discours public ne concorde pas. **On annonce des sommes budgétaires sans mentionner qu'elles sont en baisse.** Dans plusieurs dossiers, comme le réseau cyclable, les grands parcs, Sainte-Catherine Ouest et Est, on constate **un recul d'investissements dans les prochaines années.** On nous promet toutefois une hausse drastique des investissements après les prochaines élections, ce qui nous porte à croire que ces investissements sont à risque de disparaître au fil des ans.

Nos préoccupations s'expriment également dans le choix des mots utilisés. Le budget ne modifie pas seulement les allocations budgétaires, il change également le vocabulaire. On ne parle plus de « mobilité durable », mais de « mobilité planifiée », expression dont le sens n'a jusqu'ici pas été clarifié. Le « logement hors marché » disparaît du discours. Le **REV** n'apparaît plus dans les documents officiels, ce qui laisse présager qu'aucun investissement dans des axes structurants pour la mobilité cycliste ne sera engagé. Ce ne sont pas des détails : **quand on remplace les mots, on remet aussi en question les engagements qui venaient avec.**

SOMMAIRE EXÉCUTIF

Une ville à contre-courant de l'expertise

Plusieurs choix budgétaires vont à l'encontre des recommandations des experts : recul des infrastructures vertes au profit de solutions lourdes et coûteuses, désinvestissement en mobilité active malgré les consensus en santé publique, décisions hâtives (caméras corporelles), et marginalisation de l'expertise dans les instances de gouvernance.

Dans une métropole confrontée à des défis majeurs, **l'expertise devrait guider l'action publique.**

En conclusion

Le budget 2026 reflète une vision diminuée du rôle de la Ville, recentrée sur des services minimaux, au détriment de ce qui fait la force de Montréal : la qualité de vie, le collectif, l'audace et l'innovation urbaine.

Comme opposition officielle, nous croyons que d'autres choix sont possibles — et nécessaires. Nous l'avons démontré en déposant des amendements sérieux, crédibles et certifiés par la trésorière. Montréal mérite une vision à la hauteur de ses ambitions et de celles de ses citoyennes et citoyens.

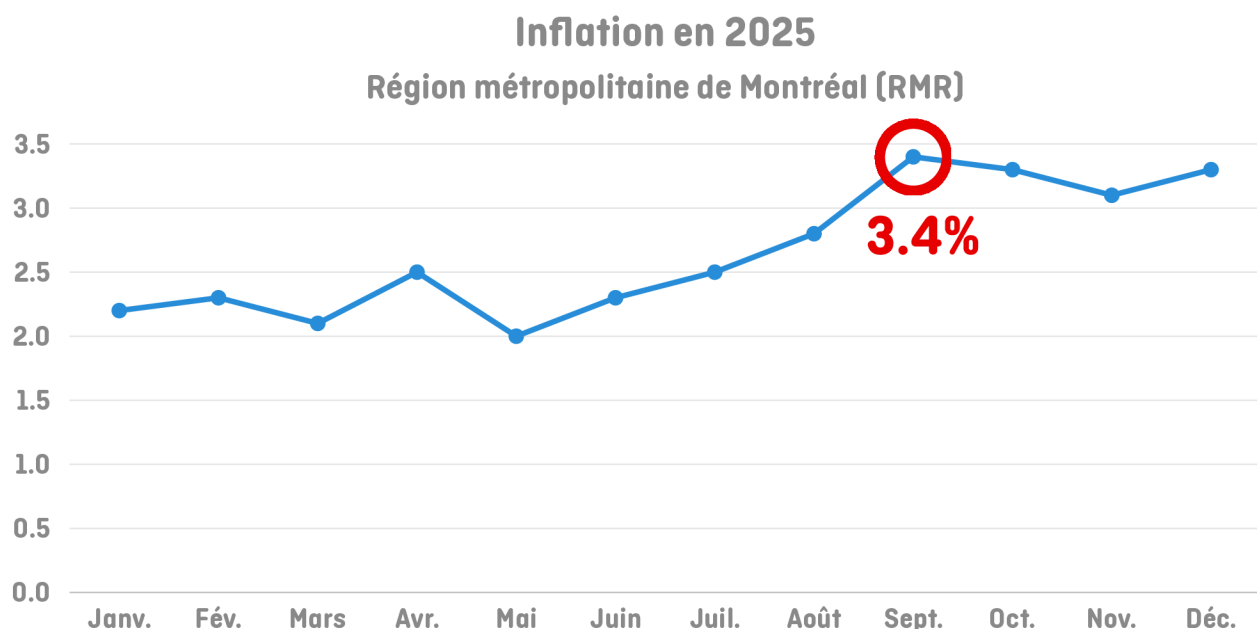
1. DES TAXES PLUS ÉLEVÉES QUE PRÉVU

Avec une hausse moyenne de 3,8 % du compte de taxes foncières, la nouvelle administration rompt, dès la première année de son mandat, avec leur engagement de maintenir le taux de taxes sous le seuil de l'inflation.

Or, selon l'Institut de la statistique du Québec, l'inflation dans la grande région de Montréal se situait entre 2,8 % et 3,4 % sur une base annuelle au moment de l'élaboration du budget.¹ Cette hausse dépasse également les engagements pris en campagne électorale, alors que la mairesse Martinez Ferrada évoquait une augmentation « autour de 2 % » pour 2026.² Pour comparaison, à Québec, la hausse de taxes est de 1.9%³ pour la même année avec un taux d'inflation similaire à celui du Grand Montréal.⁴

Ce choix marque un revirement par rapport à la position historique d'Ensemble Montréal. Il y a à peine un an, le parti dénonçait vivement une hausse de taxes de 2,2 % sous l'administration Plante.⁵ À ce temps, Ensemble Montréal critiquait l'argument que les taxes sous le contrôle du conseil municipal restaient sous l'inflation. Ce même argument est aujourd'hui repris par la mairesse Martinez Ferrada pour justifier une augmentation qui va au-delà de l'inflation. **Il serait donc souhaitable que l'administration s'impose les mêmes standards de cohérence et de rigueur qu'elle exigeait lorsqu'elle siégeait dans l'opposition.**

Il convient également de souligner le choix du mois de septembre comme référence pour l'inflation, alors qu'août avait été retenu pour les budgets 2024 et 2025. Septembre correspondant au mois où l'inflation était la plus élevée de l'année. Ce changement de référence, sans justification claire, apparaît pour le moins questionnable.



Source : Institut de la statistique du Québec (2026)

¹ <https://statistique.quebec.ca/fr/document/indice-prix-consommation-ipc>

² <https://www.ledevoir.com/politique/montreal/916044/candidats-mairie-montreal-promettent-limiter-hausses-taxes>

³ <https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/espace-presse/actualites/actualite.aspx?IdActualite=2772>

⁴ <https://statistique.quebec.ca/fr/document/indice-prix-consommation-ipc/tableau/indice-des-prix-a-la-consommation-ipc-indice-ensemble-canada-quebec-rmr-montreal-quebec-donnees-mensuelles-non-desaisonnees>

⁵ "À de multiples reprises, la mairesse a tenté de se défendre, en expliquant que sa promesse se limitait aux charges fiscales sous le contrôle du conseil municipal."

<https://ensemblemtl.org/actualites/budget-2025-ensemble-montreal-presente-son-rapport-minoritaire/>

2. UNE RIGUEUR À TAUX VARIABLE

Dans la présentation de son budget, l'administration Martinez Ferrada–Pinard cherche à projeter une image de rigueur budgétaire et de « changement de cap ». Elle met de l'avant des économies annoncées et la réduction accélérée du ratio de la dette comme preuves de son sérieux financier. Or, à l'analyse, cette posture repose davantage sur un exercice de communication que sur une réelle nécessité financière.

Ratio de la dette

Le ratio de la dette de Montréal était connu, encadré et sous contrôle. Le gouvernement du Québec avait accordé une dérogation temporaire (allant jusqu'à 120%) pour permettre à la Ville de rattraper son déficit d'infrastructures — notamment en eau — avec un plan de retour à 100 % d'ici 2027.⁶ Cette trajectoire offrait la marge nécessaire pour maintenir les investissements sans imposer d'austérité.

Cette gestion prudente de la dette a d'ailleurs été reconnue par les agences de notation, qui ont élevé à deux reprises la cote de crédit de Montréal au cours des dernières années.⁷

Rembourser la dette plus tôt n'offre donc aucun avantage clair. La cote de la ville restera au même bon niveau. En revanche, cette décision réduit directement la capacité de la ville à investir dans les priorités des Montréalais-es et dans la qualité des services.

Ce remboursement anticipé a d'ailleurs été évoqué à plusieurs reprises pour justifier des coupures et des reports dans des investissements structurants, comme les parcs, le verdissement et les équipements sportifs, pour ne nommer que ceux-là.⁸ Même la réfection de la voirie et la gestion des nids de poule ont été affectées. Les Montréalais-es sont donc en droit de se demander à quoi sert une accélération du remboursement de la dette si elle se fait au détriment de leur qualité de vie.

C'est une question de saine gestion : lorsqu'une maison vieillit et nécessite des réparations, à quoi bon rembourser l'hypothèque plus vite si des travaux essentiels et incontournables sont à faire ?

6. <https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/2023-11-16/budget-2024-de-montreal/la-dette-augmente-la-facture-d-interets-ne-bouge-pas.php>

7. <https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/2023-11-16/budget-2024-de-montreal/la-dette-augmente-la-facture-d-interets-ne-bouge-pas.php#:~:text=En%20d%C3%A9rogation%20%C3%A0%20sa%20propre%20politique&text=L'administration%20municipale%20a%20pris,cote%20%C3%A0%20AA%20en%202022.>

8. Tirés des réponses des porteuses et porteurs de dossiers de l'administration lors des séances de la CFA

Fonds discrétionnaire

Alors qu'elle impose une rigueur budgétaire généralisée, multiplie les compressions dans les services aux citoyens et augmente les taxes au-delà de l'inflation, l'administration choisit pourtant d'inscrire au Programme décennal des immobilisations un budget discrétionnaire de 150 millions de dollars pour 2026.⁹ L'utilisation de ces sommes demeure floue : aucun objectif précis, aucun critère d'allocation clairement défini, aucun mécanisme structuré de reddition de comptes.

Interrogé à ce sujet en Commission sur les finances et l'administration (CFA), le Directeur-Général de la ville n'a pas proposé plus de précisions sur cette pratique. Cette enveloppe fonctionne comme une zone grise au cœur de la planification financière de la Ville, à l'inverse des principes de transparence et des meilleures pratiques en termes de gestion des finances publiques.

Il importe d'ailleurs de rappeler que les huit budgets de l'administration Plante n'ont jamais présenté l'utilisation d'une telle enveloppe. Cette situation est d'autant plus préoccupante que le Programme décennal des immobilisations (le PDI qui détaille les investissements planifiés par la Ville dans les 10 prochaines années) comporte déjà une marge de manœuvre implicite, alors que chaque projet se voit généralement allouer des contingences d'environ 10% pour faire face aux imprévus.

Immobiliser ainsi 150 millions de dollars de façon discrétionnaire, tout en coupant ailleurs, relève d'un choix difficilement justifiable dans un contexte de rigueur budgétaire.

3. UNE COMMUNICATION POLITIQUE CONTREDITE PAR LA RÉALITÉ BUDGÉTAIRE

La lecture attentive du budget 2026 révèle un écart important entre le récit présenté dans les faits saillants et la réalité qui se dégage du budget de fonctionnement et du PDI. En isolant certains chiffres et en les présentant hors de leur trajectoire budgétaire, l'administration construit une image d'ambition et de continuité qui ne résiste pas à l'analyse approfondie des documents financiers.

Des budgets annoncés en chiffres absolus sont mis de l'avant comme des gains, alors qu'ils correspondent en réalité à des réductions par rapport aux engagements précédemment inscrits au PDI. Sans comparaison avec les prévisions antérieures, ces annonces entretiennent l'illusion de nouveaux investissements, alors qu'il s'agit souvent de budgets en recul ou de simples réallocations.

L'administration multiplie aussi les **reports de projets structurants**, particulièrement dans des dossiers visibles. Le développement du réseau cyclable en est un exemple révélateur¹⁰, les investissements diminuent nettement au cours des quatre prochaines années¹¹, avant d'être bonifiés plus tard afin de préserver, sur dix ans, une enveloppe globale similaire de 300 M\$. Ce choix traduit un recul immédiat, compensé par des promesses reportées et laisse entrevoir une éventuelle coupe sur le déploiement du réseau et, donc, sur la sécurité des Montréalais-es qui font le choix du vélo au quotidien.

La même logique apparaît dans les dossiers de la rue Sainte-Catherine Ouest et de la rue Sainte-Catherine Est. Bien qu'ils soient mis de l'avant dans les communications, les documents financiers laissent entrevoir des reports significatifs — d'au moins deux ans — qui font craindre un retour à la planche à dessin.¹² Pour Sainte-Catherine Est, on remet en question un projet ayant obtenu l'appui unanime du milieu commercial à la suite d'années de concertation, ce qui fragilise la cohérence et la prévisibilité de l'action municipale.

Ensemble, ces éléments dessinent une tendance claire : **des projets attendus, structurants et appréciés par la population sont ralentis, reportés ou vidés de leur substance**. Derrière l'apparence de continuité, les décisions prises aujourd'hui traduisent un désengagement tangible.

10. Fiche PDI 45000

11. 36 M\$ en moins à la fiche 45000 par rapport à 2025

12. Réduction de 60% des montants au PDI sur pour 2026-2027 pour Ste Catherine E (fiche 75036) ; coupures de toutes les sommes pour 206-2027 pour Réaménagement - Rue Sainte-Catherine Ouest - Phase 3: McGill College et Cathcart (fiche 75035)

Des coupes, des reports et des abandons

Concrètement, le budget et le PDI reflètent des coupes, des reports et des abandons de projets qui auront un impact direct sur la qualité de vie des Montréalais-es. En voici **quelques exemples**.



Habitation : Le *Règlement pour une métropole mixte* a permis d'accumuler 65 M\$ dédiés au logement social et abordable. Le budget 2026 (p. 113) prévoit une diminution de 4,4 M\$ de l'utilisation des fonds provenant du RMM par rapport à l'année précédente.



Itinérance : Annoncée en grande pompe, une somme de 100 M\$ sur 10 ans est spécifiquement réservée à l'acquisition de terrains ou d'immeubles pour la population en situation d'itinérance... mais elle provient d'une enveloppe globale de 578,7 M\$ pour le droit de préemption qui existait déjà.



Soutien aux organismes : Le budget planifié pour 2026 (228,5 M\$) est inférieur de près de 50 M\$ à ce qui a été réellement dépensé en 2025 pour les contributions aux organismes (278,3 M\$).

Parc Angrignon (34316) : Coupe de 54 M\$ (-50%) sur 10ans (dont -80% cette année).



Parc-nature de la Falaise (34376) : Coupe de plus de 90% du financement à chaque année pour les 4 prochaines années (environ -15 M\$).



Parc Frédérick-Back (32130) : Report une baisse significative de 22 M\$ dans les prochaines années.

Grands parcs : Coupe de 54% du financement de la *Réhabilitation des parcs naturels et des espaces riverains* (34333) et retrait de 90% des sommes dans le *Programme des réseaux des corridors verts* des 2 prochaines années (36700), ainsi qu'une coupe de 5% des investissements pourtant nécessaires pour le Mont-Royal.



Sports et loisirs : Maintien des centres sportifs (-124.7 M\$ pour la fiche PDI de construction d'équipements aquatiques et sportifs; -58.8 M\$ pour le maintien du centre Claude Robillard, -3 M\$ pour la mise aux normes d'installations aquatiques.



Fin de la **piscine Baldwin** et de la **pataugeoire** du parc Lafontaine.



Projets de développement d'installations sportives (38370) : report de multiples projets avec une baisse de financement de 25 M\$ sur les 2 prochaines années.

Le budget coupe totalement les 20 M\$ prévus pour les **patinoires réfrigérées**.



Voirie : Coupes de 48% du nombre de kilomètres qui seront réhabilités en 2026 et baisse de 29% du financement sur 4 ans.¹³

Baisse de 20 M\$ sur 10 ans pour les **infrastructures vertes et multifonctionnelles**.



Accessibilité universelle : Le *Programme d'aménagement urbain inclusif (PAUI)*, qui vise à ce que les infrastructures construites par la Ville intègrent l'accessibilité universelle à chaque étape des projets, a été coupé de 4,5 M\$ à 3,3 M\$. Le *Programme en accessibilité universelle des bâtiments municipaux* est coupé (seulement 354 000\$ pour 2026 et 0\$ pour 2027).



Le budget du plan **forêt urbaine** est réduit d'environ 2 M\$ au PDI pour 2026 et d'autres réductions budgétaires plus importantes sont prévues ensuite. Cette coupe impactera directement les objectifs de plantation d'arbres pour limiter les îlots de chaleur.



Mobilité : Réduction de 50% du PDI en Développement et optimisation du système de vélo en libre-service BIXI (Fiche 28040).

Réduction de 36M\$ sur les 4 prochaines années de l'Amélioration et développement du réseau cyclable (Fiche 45000) et retrait de l'appellation REV.

Un changement de vocabulaire qui cache des reculs

Au-delà des chiffres, les mots choisis et ceux qui disparaissent, ne sont jamais neutres. Ils illustrent une vision de la ville et mettent en évidence des choix qui ne sont pas toujours visibles à première vue. À la lecture des documents budgétaires, on observe un glissement sémantique qui marque une rupture plus nette que ce que l'administration essaie de faire croire.

Ainsi, la notion de mobilité durable, largement reconnue et utilisée par les expert-es en urbanisme et en planification des transports, cède la place à celle de « mobilité planifiée ». Cette substitution est pour le moins étrange. C'est d'autant plus préoccupant alors que la métropole s'est dotée récemment d'un Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM), travaillé sous l'administration Plante et que la mairesse Martinez Ferrada a célébré sur ses réseaux sociaux. Ce changement de vocabulaire dilue l'ambition associée à la mobilité durable, au profit d'un terme politique plus flou, et surtout moins engageant quant aux objectifs poursuivis.

De la même manière, le retrait du terme logement hors marché du vocabulaire budgétaire n'est pas anodin. En disparaissant du discours officiel, il ouvre la porte à une logique où les promoteurs privés peuvent accéder aux mêmes incitatifs offerts jusqu'ici en exclusivité aux OBNL. On peut notamment penser à la cession de terrains à moindre coût. Derrière ce glissement sémantique, ce n'est donc pas qu'une question de mots : c'est un changement de philosophie qui pourrait transformer des outils de logement social en opportunités de marché, avec tous les risques que cela comporte.

Ce travail éditorial est encore plus manifeste dans le champ de la mobilité active. L'acronyme REV — Réseau express vélo — a été retiré du budget et des fiches du PDI, y compris celles consacrées à l'amélioration du réseau cyclable. Le REV constitue pourtant un projet structurant, ayant permis le déploiement d'infrastructures continues, sécuritaires et cohérentes, et joue un rôle central dans l'essor du vélo à Montréal. Cette suppression ne relève pas de l'anecdote. Effacer cette nomenclature, sans annoncer de vision de remplacement, envoie un signal de recul, même si l'administration se garde bien de l'assumer ouvertement.

Plus préoccupant encore, le transport collectif, qui est la clé de voûte de la mobilité montréalaise, ne fait l'objet d'aucune ambition nouvelle. Les projets en cours se poursuivent, mais aucun chantier structurant n'est lancé. Contrairement à ce qui était promis dans la plateforme d'Ensemble Montréal, aucune proposition n'est faite pour améliorer la fréquence du métro. Rien non plus pour améliorer la qualité de service du réseau de bus alors qu'avec l'adoption du PUM, la Ville a les leviers nécessaires pour tracer des corridors de bus rapides sur des axes structurants. L'absence de vision nouvelle autre que la continuation des projets en cours de négociation avec Québec pose la Ville en position d'attentisme, à contre-courant des défis bien réels de congestion et de croissance du parc automobile.

4. UNE VILLE À CONTRE-COURANT DE L'EXPERTISE

Le budget 2026 et plusieurs décisions récentes de l'administration Martinez Ferrada révèlent une tendance préoccupante : privilégier des choix politiques au détriment des meilleures pratiques urbaines et des recommandations des expert·es. Or, face aux défis majeurs de Montréal — crise climatique, pression sur le logement, congestion et résilience des infrastructures — **la Ville a besoin de décisions fondées sur la science**, les données et l'expertise indépendante, pas sur un récit politique.

Le projet de doublement du collecteur Langelier illustre clairement cet écart. Présenté comme une réponse aux inondations à Saint-Léonard, ce chantier de 151,6 M\$ fait pourtant l'objet de plusieurs études, y compris internes à la Ville, concluant à un impact limité lors d'épisodes de pluies intenses. Même combiné à une mise à niveau du réseau d'égouts secondaires, il ne permettrait pas d'éviter des événements comme ceux du 9 août 2024 ou du 13 juillet 2025.

Cette nouvelle priorisation contredit les orientations issues des consultations ayant mené à l'adoption unanime de la Stratégie montréalaise de l'eau. Elle risque de détourner des ressources financières nécessaires au déploiement de solutions plus efficaces — mais potentiellement moins payantes politiquement — comme les infrastructures vertes et résilientes (ville éponge). Les expert·es en hydrologie urbaine sont clair·es : miser sur des infrastructures lourdes et rigides est une approche dépassée. Les études du Service de l'eau privilégient plutôt une stratégie intégrée axée sur la réduction de l'eau à la source et l'adaptation du bâti, plus rapide, durable et moins coûteuse.

Le recul est aussi manifeste en mobilité active. Les bénéfices du vélo font consensus — décongestion, retombées économiques, santé publique, apaisement des rues — et la demande augmente fortement, comme en témoignent les records d'achalandage du réseau BIXI. Pourtant, le budget réduit les investissements dans le réseau cyclable en début de mandat, malgré les recommandations de la Direction régionale de santé publique en faveur d'un déploiement accéléré.¹⁴

Enfin, l'inscription précipitée de sommes importantes pour les caméras corporelles soulève des questions. En Commission, il a été reconnu que le SPVM ne dispose pas encore d'une vision claire sur leur usage ni sur les retombées attendues, et que les experts demeurent partagés sur leur efficacité. Malgré l'absence d'objectifs définis et de cadre d'évaluation, l'administration va de l'avant de manière hâtive.

14. <http://www.santecom.qc.ca/bibliothequevirtuelle/CCSMTL/9782550906339.pdf>

Une gouvernance qui marginalise les expert·es

Ces choix s'inscrivent dans une logique plus large où l'expertise recule au profit de nominations partisans. La décision de transformer la composition du conseil d'administration de la STM en écartant Catherine Morency, experte reconnue internationalement en mobilité, au profit de nominations ouvertement partisans, marque une rupture avec les meilleures pratiques de gouvernance mises de l'avant sous l'administration Plante : indépendance, pluralité des points de vue et primauté de la compétence.

En refusant de se coller aux meilleures pratiques, l'administration risque d'affaiblir durablement la capacité de la Ville à répondre aux défis climatiques, sociaux et de mobilité.

5. LES COUPES ET LES REPORTS COMME OBSTACLES À L'ÉLAN DE LA MÉTROPOLE

La proposition portée par Ensemble Montréal dans le budget 2026 repose sur une idée simple : recentrer Montréal sur ses « compétences de base », réduire les initiatives jugées secondaires et limiter l'action municipale à une logique de services minimums. Pour l'opposition officielle, cette approche traduit une lecture erronée de ce qu'est Montréal et de ce qui fait sa force.

La mairesse Martinez Ferrada déplore souvent que Montréal est un « trou de beigne »¹⁵, parce que des ménages quittent l'île. Mais l'enjeu n'est pas seulement de constater les départs : il faut agir sur les conditions qui incitent les gens à rester. Or, Montréal dispose d'atouts clairs et reconnus : une proximité aux services et un sens de la communauté unique due à la densité, une offre de transport variée, un réseau de parcs et d'équipements municipaux solide, une vie de quartier dynamique, et un espace public qui peut être un véritable facteur de qualité de vie. Le rôle d'une administration responsable est de consolider ces avantages et de les améliorer plutôt que de les traiter comme des dépenses accessoires. On doit pouvoir faire les deux en même temps.

Les coupures et les choix de l'administration soulèvent une question fondamentale : **pour qui travaille l'administration ?**

La rigueur invoquée par l'administration sera vécue très concrètement par **celles et ceux qui n'ont que le parc du quartier comme espace vert. Ceux qui n'ont que le complexe municipal comme salle de sport. Ceux qui, pendant les vagues de chaleur, ne peuvent pas compter sur une piscine privée et doivent compter sur les piscines et pataugeoires de la ville. Ceux, et plus souvent qu'autrement celles, qui ne peuvent compter que sur le métro, le bus ou le vélo pour se déplacer.** Ce sont elles et eux qui paient le prix des reports, des reculs et de l'inertie.

La décision de mettre fin à la « boîte bébé » — une initiative au coût d'environ 1 M\$ — illustre cette tendance. Cette boîte, distribuée via le réseau des bibliothèques pour renforcer le lien entre la population locale et les installations municipales, offrait aux jeunes parents des articles et des jeux pour souligner l'arrivée des nouveau-nés montréalais et ainsi renforcer le lien entre la Ville et les familles. Elle soutenait, au passage, de petites entreprises du grand Montréal dans leur travail. Son abolition annoncée aux entrepreneur-euses par le biais des médias envoie un signal politique inquiétant. Dans ce budget, même les initiatives de proximité, peu coûteuses et à fort impact social, deviennent des variables d'ajustement.

Pourtant, si Montréal figure aujourd'hui parmi les villes reconnues pour leur qualité de vie¹⁶, c'est précisément parce qu'elle a eu de l'audace et qu'elle a investi dans des politiques qui vont au-delà des fonctions minimales d'une administration municipale. Montréal s'est démarquée en misant sur des rues piétonnes et apaisées, sur la création d'espaces publics plus conviviaux, sur le verdissement, sur la mobilité active, et sur une transformation des quartiers en lieux de vie — et non en simples lieux de passage. C'est aussi ce qui permet à Montréal de faire parler d'elle pour sa qualité de vie et sa capacité à se transformer.

15. <https://www.lapresse.ca/actualites/elections-municipales/2025-10-02/debat-organise-par-la-cmm/rabouin-et-martinez-ferrada-aux-antipodes-sur-l-economie-montrealaise.php>

16. <https://www.narcity.com/fr/montreal/montreal-meilleures-villes-habitable-2025>

5. LES COUPES ET LES REPORTS COMME OBSTACLES À L'ÉLAN DE LA MÉTROPOLE

Cet élan dépasse d'ailleurs les frontières de l'île. Les politiques publiques mises en place à Montréal dans les dernières années ont inspiré d'autres villes du Québec : piétonnalisations, aménagements de rues plus sécuritaires, verdissement, infrastructures de gestion des eaux pluviales, et déploiement de services comme BIXI. Montréal joue un rôle de locomotive et de référence. C'est ce qui est attendu d'une métropole.

Les décisions des quatre prochaines années ne sont pas des parenthèses : elles ouvrent ou ferment des occasions qui ne se représenteront pas. Par exemple, quand une artère majeure est reconstruite, c'est souvent pour 30 ou 40 ans. Si on n'y intègre pas, au bon moment, des voies réservées et une piste cyclable sécuritaire, on condamne des générations d'usagers à « faire avec » une infrastructure pensée pour hier.

En recentrant la Ville sur une vision étroite de ses responsabilités, l'administration prend le risque de laisser passer ces fenêtres d'action et de briser la dynamique.

Le coût d'opportunité est majeur : ce n'est pas seulement « ne pas faire » pendant quatre ans, c'est perdre des chantiers uniques, une trajectoire, du leadership et des acquis qui ont placé Montréal sur la voie des grandes villes les plus agréables à vivre.

6. LES EFFETS DU BUDGET SUR LA POPULATION MONTRÉLAISE

Alors que de grandes villes accélèrent le pas dans le domaine de la transition écologique, de la mobilité moderne et du développement des quartiers plus complets, Montréal se voit imposer un budget 2026 d'immobilisme. Un budget qui ne provoque pas de rupture immédiate, mais qui accumule du retard.

Les parcs ne ferment pas. Les services ne disparaissent pas du jour au lendemain. Mais les infrastructures vieillissent, les projets sont reportés, les ambitions sont revues à la baisse — et ce qui n'est pas fait aujourd'hui coûtera plus cher demain, ou ne sera tout simplement jamais fait.

C'est ce **coût d'opportunité** que paient les Montréalaises et les Montréalais.

6. LES EFFETS DU BUDGET SUR LA POPULATION MONTRÉLAISE

Ce que tous·tes les **Montréalais·es** vont perdre

- Du **temps** : des déplacements plus longs, moins fiables, moins fluides faute d'investissements en transport collectif et en mobilité durable.
- De la **qualité de vie** : des parcs, des équipements sportifs et des espaces publics qui stagnent ou se dégradent plutôt que d'évoluer avec les besoins.
- De la **résilience** : moins d'infrastructures vertes, moins de principes de "ville éponge", donc une ville moins prête à faire face aux vagues de chaleur et aux pluies extrêmes.
- De l'**élan collectif** : un budget avec une vision d'intendance qui freine l'innovation, la transition écologique et l'équité territoriale.

Ce que les **familles** vont perdre

- Des **espaces de proximité de qualité** : patageoires, patinoires extérieures, terrains sportifs et parcs de quartier dont la rénovation est reportée ou annulée.
- Des **équipements adaptés aux besoins d'aujourd'hui** : quand on cesse d'investir, les installations vieillissent, ferment temporairement ou deviennent moins sécuritaires.
- Des **options gratuites ou abordables pour bouger, jouer et socialiser**, ce qui force les familles à se tourner vers le privé... ou à renoncer.
- Des **déplacements quotidiens simplifiés** : moins d'ambition en vélo, peu de mesures structurantes en transport collectif, ce qui alourdit les routines école–garderie–travail.

Ce que les **jeunes** vont perdre

- Des **lieux pour bouger et se rassembler** : coupes et reports dans les sports, les loisirs et les parcs = moins d'espaces accessibles pour décrocher, socialiser, pratiquer.
- Une **mobilité abordable et sécuritaire** : recul du vélo structurant (fin du REV Jean-Talon et des corridors de mobilité durable Hochelaga et Saint-Urbain, réduction du nombre de kilomètres sécuritaires aménagés baisse du financement de Bixi) et absence de vision claire pour l'augmentation du service de la STM.
- Des **occasions de participation citoyenne** : moins d'espace et d'ambition pour des outils comme le budget participatif, qui permettent aux jeunes de s'impliquer concrètement dans leur ville.

Ce que les **ainé·es** et les **personnes à mobilité réduite** vont perdre

- Des **aménagements réellement accessibles** : quand les programmes d'accessibilité universelle et d'aménagement urbain inclusif sont coupés ou ralentis, ce sont des trottoirs, des bâtiments et des équipements moins utilisables.

7. CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

Après avoir fait grimper les attentes, l'administration présente un budget qui ne tient pas ses promesses. Même si l'administration semble hésiter à les assumer ouvertement, le budget 2026 traduit néanmoins des **choix politiques clairs**. À travers ses décisions budgétaires, ses priorités d'investissement et ses changements de vocabulaire, il amorce un **affaiblissement graduel des leviers** qui ont permis à Montréal de progresser au cours des dernières années. Certains éléments du budget méritent toutefois d'être salués. Dans un contexte de **crise majeure en itinérance**, le financement additionnel annoncé constitue un signal positif et nécessaire. De même, les investissements en **culture** sont bienvenus et essentiels pour soutenir les organismes, préserver l'écosystème culturel et faire vivre ce qui fait l'identité et le rayonnement de Montréal.

Toutefois, ces avancées sont à nuancer puisque de nombreux reculs et reports nous inquiètent. Comme opposition officielle, nous croyons que d'autres choix sont non seulement possibles, mais nécessaires. Ce budget peut être corrigé. Des amendements peuvent être apportés. Nous continuerons de défendre une vision ambitieuse, humaine et cohérente de Montréal — une ville qui ne se contente pas de gérer le présent, mais qui se donne les moyens de bâtir l'avenir.

1 Redonner de l'air aux Montréalaises et aux Montréalais

- **Réviser à la baisse la hausse de taxes** afin de respecter l'engagement de maintenir l'augmentation sous l'inflation et de ne pas faire payer aux citoyen·nes des choix budgétaires non nécessaires.

2 Réinvestir dans les milieux de vie et les services de proximité

- **Bonifier et devancer les investissements dans les parcs et le verdissement**, notamment dans les grands parcs de l'Est, les corridors verts, le parc de la Falaise et le parc Frédéric-Back, afin de freiner la dégradation des infrastructures et répondre aux besoins des familles et des quartiers.
- **Accélérer la réhabilitation des équipements sportifs et récréatifs**, incluant les patageoires, patinoires extérieures et installations de quartier.

3 Relancer une vision ambitieuse de la mobilité

- **Réinvestir dans le développement du réseau cyclable structurant** et restaurer une vision claire pour le Réseau express vélo, incluant le devancement des sommes prévues pour les aménagements et pour BIXI.
- **Bonifier l'offre BIXI** par un réinvestissement significatif et prévisible (+36 M\$).
- **Déployer un nouveau Réseau express bus (REB)**, avec un investissement structurant de 316 M\$, afin d'offrir une efficacité comparable au métro en surface.
- **Mettre fin à l'inaction en transport collectif**, en annonçant des mesures concrètes pour améliorer la fréquence, la fiabilité et la performance du réseau.

4 Agir concrètement sur le logement et l'itinérance

- **Bonifier l'enveloppe pour l'acquisition d'immeubles à des fins sociales** (+50 M\$), afin de sécuriser du foncier et soutenir durablement le logement hors marché.
- **Clarifier et renforcer les outils de logement social et abordable**, plutôt que de s'en remettre à des incitatifs aux résultats incertains.

5 Investir dans la résilience et les infrastructures essentielles

- **Accélérer la mise à niveau du réseau d'égouts et des infrastructures d'eau** (+110 M\$), en cohérence avec les besoins réels et les impacts des changements climatiques.
- **Réinvestir dans les infrastructures vertes et multifonctionnelles**, essentielles pour réduire les risques d'inondations et d'îlots de chaleur.

6 Financer autrement, de manière responsable

- **Utiliser le fonds discrétionnaire nouvellement créé** pour financer ces priorités structurantes.
- **Réallocation des sommes prévues pour des projets de moindre importance**, afin de concentrer les investissements là où ils ont un impact réel et durable pour la population.
- **Renforcer la transparence et la reddition de comptes**, en mettant fin aux enveloppes floues et aux choix budgétaires non justifiés.

