# 2.2.

# Efficience de la gestion de l'entretien et du maintien des chaussées avant des réfections majeures

Service des infrastructures du réseau routier

Service de l'eau

Service de la concertation des arrondissements et de l'expérience citoyenne

Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville

Arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie

Arrondissement du Sud-Ouest

**LE 1ER MAI 2025**

Rapport annuel 2024

Bureau du vérificateur général
de la Ville de Montréal

# Efficience de la gestion de l'entretien et du maintien des chaussées avant des réfections majeures

**La Ville de Montréal (la Ville) est dotée d'un vaste parc d'infrastructures routières dont l'une des principales composantes est la chaussée. Celle-ci nécessite des investissements majeurs pour assurer un entretien régulier et un maintien adéquat en vue d'optimiser sa durée de vie.**

Bien que composée de **19** arrondissements, la Ville a **1** seule personnalité juridique.

Il est donc de sa responsabilité d'exercer une saine gestion de ses infrastructures et notamment de fournir un état satisfaisant des chaussées sur l'ensemble de son territoire.

## Pourquoi faire cet audit ?

Assurer un niveau satisfaisant des chaussées exige des investissements significatifs. Au cours des dernières années, une amélioration de l'état des chaussées artérielles est observée, contrairement au réseau local dont l'état global des chaussées est plus dégradé.

Pour autant, les inquiétudes des citoyennes et citoyens relatives à l'entretien du réseau routier **soulèvent des questions sur l'efficience et la suffisance des interventions d'entretien et de maintien** réalisées sur les chaussées de la Ville, et ce, pour éviter au maximum des situations pouvant occasionner des bris de véhicules et avoir un impact sur la sécurité des usagères et usagers dans leurs déplacements.

## Les principaux constats

- Système de gestion des actifs de chaussées incomplet et non intégré.
- Gestion cloisonnée de l'entretien des rues locales et artérielles.
- Encadrement et interventions de maintien des chaussées insuffisants.
- Reddition de comptes insuffisante pour un pilotage adéquat de la gestion de l'entretien et du maintien des chaussées.

## Ce qu'en conclut le Bureau du vérificateur général

La Ville ne s'est pas dotée d'un système de gestion des actifs applicable à ses chaussées, suffisamment robuste pour garantir un entretien et un maintien approprié de toutes les chaussées locales et artérielles.

Bien qu'imputables, le conseil municipal et les conseils d'arrondissement ne sont pas suffisamment impliqués dans une gestion structurée des actifs de chaussées.

*Nos recommandations aux unités d'affaires sont présentées dans les pages suivantes. Ces unités d'affaires ont eu l'opportunité de donner leur accord.*

# Sigles

**G$**
milliard de dollars

**km**
kilomètre

**la Directive**
*Directive sur la connaissance de l'état des actifs*

**la Politique**
*Politique des équipements et des infrastructures*

**la Ville**
la Ville de Montréal

**M$**
million de dollars

**PCPR**
Programme complémentaire de planage-revêtement

**PDI**
programme décennal d'immobilisations

**PEP**
Programme d'entretien préventif

**PGA**
plan de gestion des actifs

**PRCPR**
Programme de réhabilitation de chaussées par planage-revêtement

**PRR**
Programme de réfection routière

***Règlement 08-055***
*Règlement du conseil de la ville sur la délégation de certains pouvoirs relatifs au réseau de voirie artérielle aux conseils d'arrondissement (08-055)*

**SCAEC**
Service de la concertation des arrondissements et de l'expérience citoyenne

**SGA**
système de gestion des actifs

**SIRR**
Service des infrastructures du réseau routier

# Table des matières

**1. Vue d'ensemble** **83**
1.1. Contexte 83
1.2. Encadrement légal et administratif de la gestion des actifs de voirie 87
1.3. Répartition des rôles et des responsabilités 88
1.4. Financement des interventions d'entretien et de maintien 90
1.5. Présentation d'un système de gestion des actifs 91
1.6. Pourquoi faire cet audit ? 92

**2. Objectif de l'audit et portée des travaux** **93**
2.1. Objectif de l'audit 93
2.2. Portée des travaux 94

**3. Résultats de l'audit** **96**
3.1. Système de gestion des actifs de chaussées insuffisant et non intégré 96
3.1.1. Insuffisance des éléments fondamentaux d'un système de gestion des actifs de chaussées 96
3.1.2. Stratégie de gestion des actifs partiellement implantée 98
3.2. Gestion cloisonnée de l'entretien des rues artérielles et locales 103
3.2.1. Pérennité de l'entretien préventif des rues artérielles et locales non garantie 103
3.2.2. Inefficacités dans l'entretien courant du réseau artériel et du réseau local 106
3.3. Fiabilité et efficacité de la planification des activités de maintien limitées 108
3.3.1. Interventions insuffisantes pour le maintien des chaussées artérielles 108
3.3.2. Encadrement insuffisant de la planification des interventions de maintien des chaussées artérielles 110
3.3.3. Les besoins de maintien des chaussées locales ne sont pas pleinement satisfaits 111
3.4. Insuffisance de la reddition de comptes liée à la gestion de l'entretien et du maintien des chaussées 114

**4. Conclusion** **116**

**5. Annexes** **117**
5.1. Annexe 1 – Encadrement d'un système de gestion des actifs en milieu municipal 117
5.2. Annexe 2 – Contenu d'un plan de gestion des actifs municipaux selon la Fédération canadienne des municipalités 118
5.3. Annexe 3 – Vue d'ensemble de la gestion de l'entretien et du maintien des chaussées avant des réfections majeures 119

# 1. Vue d'ensemble

## 1.1. Contexte

À l'instar des municipalités du Québec, la Ville de Montréal (la Ville) fournit un large éventail de services essentiels à sa population à partir des infrastructures dont elle est responsable. Financées principalement par les contribuables, elles doivent être maintenues en bon état afin de leur offrir un niveau de services[1] acceptable.

Les infrastructures municipales représentent une valeur de remplacement de 77 milliards de dollars (G$)[2] dont 13 G$ (17 %) pour des chaussées. Celles-ci requièrent des investissements importants de 3,3 G$[3] pour leur remise à niveau et se répartissent en 2 catégories :

- les **rues artérielles** (réseau artériel);
- les **rues locales** (réseau local).

### Portrait des actifs de rues artérielles et locales de la Ville de Montréal

Conformément à ses encadrements administratifs, la Ville a établi un portrait de l'état des 4 030 kilomètres (km) de rues comprenant 1 910 km (47 %) de **rues artérielles** et 2 120 km (53 %) de **rues locales**.

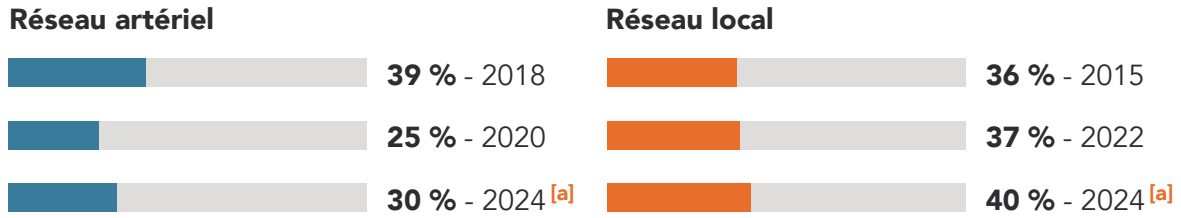
Selon les dernières évaluations, 25 % des **chaussées artérielles** et 37 % des **chaussées locales** étaient en « mauvais » et « très mauvais » état, nécessitant minimalement une intervention en vue de leur maintien voire un renouvellement par une réfection majeure. De plus, le Service des infrastructures du réseau routier (SIRR) anticipait une dégradation de l'état du réseau artériel et du réseau local en 2024 (tableau 1).

1 En se basant sur la Norme ISO 55000, la Fédération canadienne des municipalités définit les niveaux de services comme les paramètres ou combinaisons de paramètres reflétant les résultats sociaux, politiques, environnementaux et économiques que l'organisation fournit. Les paramètres peuvent inclure la sécurité, la satisfaction des clientes et clients, la qualité, la quantité, la capacité, la fiabilité, la réactivité, l'acceptabilité environnementale, les coûts et la disponibilité.

2 Valeur de remplacement par catégories d'actifs au programme décennal d'immobilisations 2025.

3 Données provenant du portrait annuel documentant l'état des actifs municipaux au 31 décembre 2023 et publiées sur le site internet de la Ville de Montréal.

**TABLEAU 1** | **ÉVOLUTION DES CHAUSSÉES EN « MAUVAIS » ET « TRÈS MAUVAIS » ÉTAT SELON L'INDICE D'ÉTAT DE LA SURFACE DES CHAUSSÉES DE 2018 À 2024 (ARTÉRIELLES) ET DE 2015 À 2024 (LOCALES)**

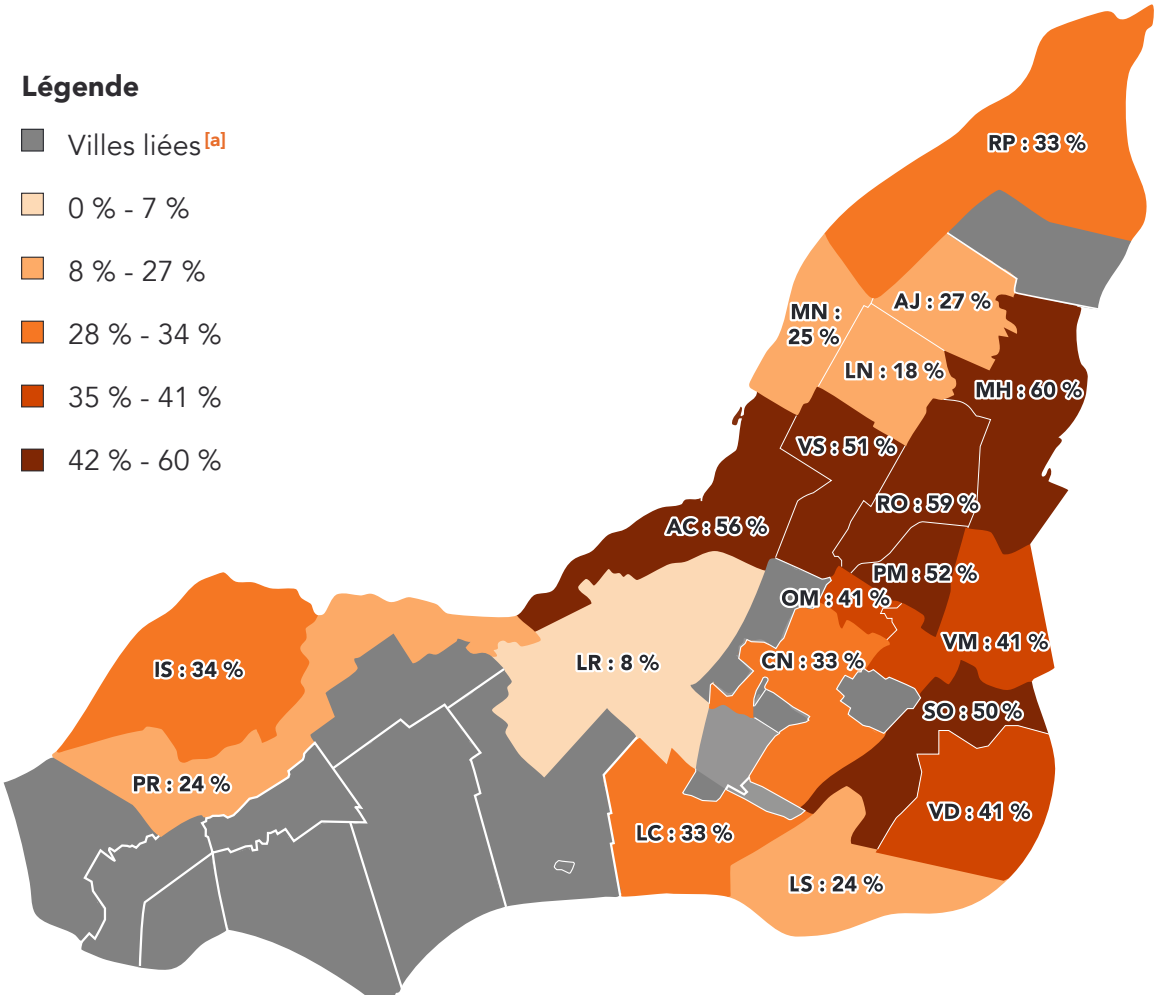



[a] Estimations du Service des infrastructures du réseau routier sur la base des investissements réalisés depuis la dernière auscultation du réseau artériel en 2020 et du réseau local en 2022.

Source : Tableau produit par le Bureau du vérificateur général sur la base du « Bilan des auscultations de chaussées du réseau routier ».

Par ailleurs, il existe une disparité importante de l'état des chaussées locales entre les différents arrondissements (graphique 1).

## GRAPHIQUE 1 | ÉTAT DES CHAUSSÉES LOCALES EN « MAUVAIS » ET « TRÈS MAUVAIS » ÉTAT PAR ARRONDISSEMENT EN 2022




Légende :

AC : Ahuntsic-Cartierville; AJ : Anjou; CN : Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce; LC : Lachine; LS : LaSalle; PM : Le Plateau-Mont-Royal; SO : Le Sud-Ouest; IS : Île-Bizard–Sainte-Geneviève; MH : Mercier–Hochelaga-Maisonneuve; MN : Montréal-Nord; OM : Outremont; PR : Pierrefonds-Roxboro; RP : Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles; RO : Rosemont–La Petite-Patrie; LR : Saint-Laurent; LN : Saint-Léonard; VD : Verdun; VM : Ville-Marie; VS : Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension.

[a] Les villes liées sont des municipalités intégrées à l'agglomération de Montréal tout en étant hors des limites administratives de la Ville de Montréal.

Source : Graphique produit par le Bureau du vérificateur général sur la base des données des dernières auscultations des rues locales réalisées en 2022.

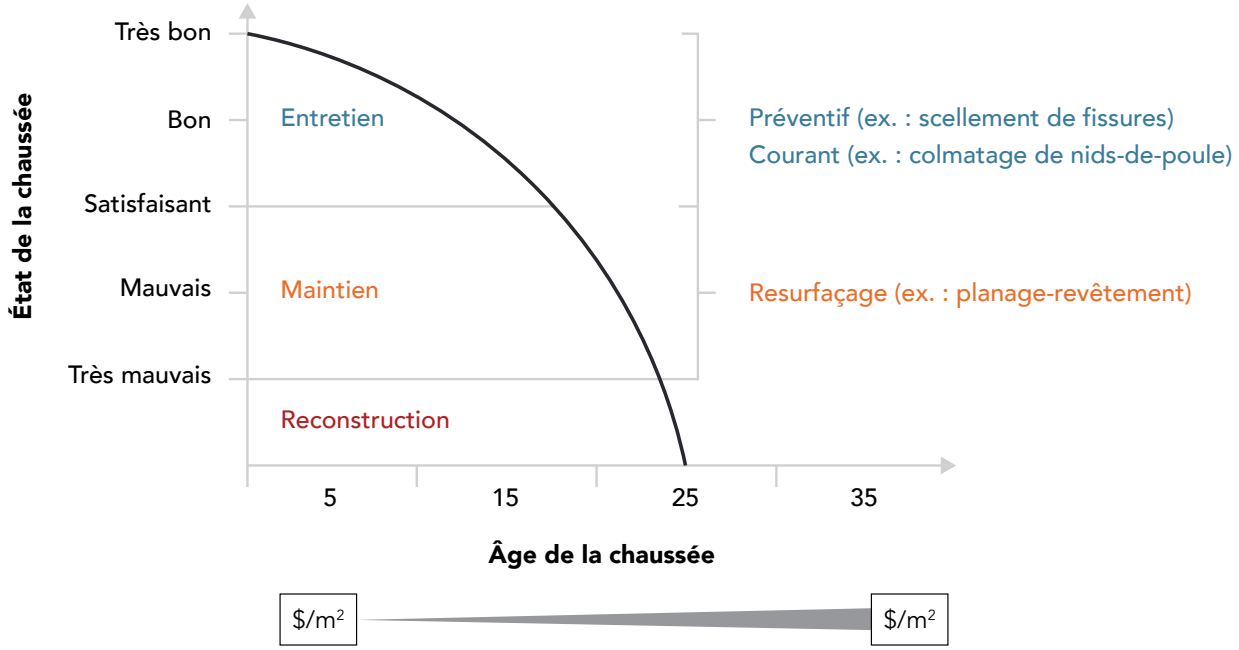
## Types d'interventions sur une chaussée

Les bonnes pratiques s'accordent sur la nécessité de réaliser des interventions de réparation au moment opportun pour optimiser les investissements et ainsi prolonger la durée de vie des chaussées. Cela inclut des interventions planifiées tout au long de leur cycle de vie, telles que l'entretien préventif, l'entretien courant (nécessaire pour corriger les défauts et assurer la sécurité des usagères et usagers), le resurfaçage et, en dernier recours, la reconstruction complète (figure 1).

Toutefois, le colmatage répété de nids-de-poule sur des chaussées dans un état de dégradation avancé (« mauvais » ou « très mauvais ») n'améliore pas leur état, mais constitue plutôt une mesure palliative. À ce stade, des interventions plus durables de réhabilitation ou de reconstruction sont requises.

Les bonnes pratiques reconnaissent que les investissements requis augmentent considérablement au fil du temps pour maintenir la qualité des chaussées.

**FIGURE 1** | **INTERVENTIONS SUR UNE CHAUSSÉE SELON LES BONNES PRATIQUES**




Source : Figure produite par le Bureau du vérificateur général basé sur les bonnes pratiques.

## 1.2. Encadrement légal et administratif de la gestion des actifs de voirie

### Cadre légal et réglementaire relatif aux réparations des rues

Les compétences de gestion des actifs de voirie sont partagées entre le conseil municipal et les 19 conseils d'arrondissement de la Ville, conformément aux réglementations suivantes :

- la *Loi sur les compétences municipales*[4] qui énonce la compétence des municipalités locales en matière de voirie;
- la *Charte de la Ville de Montréal, métropole du Québec*[5] et le *Règlement identifiant les réseaux de voirie artérielle et locale*[6], qui attribuent au conseil municipal la responsabilité d'identifier les rues et les routes constituant le réseau artériel sur son territoire. Par défaut, toutes les autres rues et routes relèvent des conseils d'arrondissement;
- la *Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant Montréal*[7] qui précise les fonctions exercées par la ville-centre sur le réseau artériel, notamment la détermination des normes minimales de gestion et la planification générale du réseau;
- le *Règlement du conseil de la ville sur la délégation de certains pouvoirs relatifs au réseau de voirie artérielle aux conseils d'arrondissement (Règlement 08-055)*, adopté par le conseil municipal de la Ville, qui délègue aux conseils d'arrondissement les activités d'entretien du réseau artériel[8].

### Encadrement administratif au sein de la Ville de Montréal

Afin d'encadrer la gestion de ses équipements et de ses infrastructures, la Ville s'est dotée d'une politique et d'une directive définissant ses attentes en matière de remise en état et de maintien de ses actifs à un niveau adéquat pour les citoyennes et citoyens.

**La *Politique des équipements et des infrastructures***[9] (la Politique) a pour objet de déterminer les activités de planification nécessaires pour maintenir les équipements et les infrastructures en bon état de fonctionnement et les remplacer au moment opportun. La Ville souligne la nécessité de gérer économiquement ses actifs, de bien connaître leur état et les facteurs pouvant mener à leur détérioration, afin de se prémunir contre ces risques.

La Politique indique également de veiller à une gestion budgétaire stable en évitant les dépenses imprévues et de mettre en œuvre un Programme d'entretien préventif (PEP) pour protéger et maintenir la qualité de ses actifs.

---

4 *Loi sur les compétences municipales*, chapitre C-47.1, article 66 : « *…une voie publique inclut toute route, chemin, rue, ruelle, place, pont, voie piétonnière ou cyclable, trottoir ou autre voie qui n'est pas du domaine privé ainsi que tout ouvrage ou installation, y compris un fossé, utile à leur aménagement, fonctionnement ou gestion.* »

5 *Charte de la ville de Montréal, métropole du Québec*, chapitre C-11.4.

6 *Règlement identifiant les réseaux de voirie artérielle et locale (02-003)* – mis à jour en septembre 2023.

7 *Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant Montréal* (2008, chapitre 19 (Projet de loi no 22)), article 23.

8 *Règlement du conseil de la ville sur la délégation de certains pouvoirs relatifs au réseau de voirie artérielle aux conseils d'arrondissement*, article 2 et annexe A.

9 *Politique des équipements et des infrastructures* - C-RF-SFIN-PA-22-001, entrée en vigueur le 10 janvier 2023.

**La *Directive sur la connaissance de l'état des actifs***[10] (la Directive), comme la Politique, exige que l'unité administrative responsable des actifs ait une connaissance optimale de la condition[11] et de la valeur de ses actifs pour planifier leur entretien courant, leur maintien et leur remise en état.

Ainsi, chaque unité administrative doit élaborer un plan de gestion des actifs[12] (PGA) détaillant notamment les actions à moyen et long terme pour :

- atteindre un état au moins « satisfaisant » pour les actifs dont l'état est « mauvais » ou « très mauvais »;
- maintenir et améliorer les actifs dont l'état est « satisfaisant », « bon » et « très bon ».

## 1.3. Répartition des rôles et des responsabilités

Les rôles et les responsabilités observés à l'égard de l'entretien et du maintien des **rues artérielles** et **locales** impliquent les arrondissements et les services centraux, soit le SIRR et le Service de la concertation des arrondissements et de l'expérience citoyenne (SCAEC) (tableau 2).

[10] *Directive sur la connaissance de l'état des actifs* - C-OG-SPSPO-D-23-001, entrée en vigueur le 18 août 2023.

[11] Les indices d'état des actifs sont : « très mauvais », « mauvais », « satisfaisant », « bon », « très bon », selon la *Directive sur la connaissance de l'état des actifs*.

[12] Plan détaillé qui décrit comment les actifs seront gérés dans un ou plusieurs secteurs de service. Un plan de gestion des actifs précise comment les actifs seront entretenus et renouvelés. Il fait également état du coût, du niveau de service et du risque dans chaque secteur de service. Source : « Échelle de préparation pour la gestion des actifs » de la Fédération canadienne des municipalités, page 17.

## TABLEAU 2 | RÉPARTITION DES ACTIVITÉS D'ENTRETIEN ET DE MAINTIEN DES RUES ARTÉRIELLES ET LOCALES

| ACTIVITÉS | | SERVICE DES INFRASTRUCTURES DU RÉSEAU ROUTIER | ARRONDISSEMENTS | SERVICE DE LA CONCERTATION DES ARRONDISSEMENTS ET DE L'EXPÉRIENCE CITOYENNE |
|---|---|---|---|---|
| **Rues artérielles** | | | | |
| Entretien | Planification | ● | ● | |
| | Exécution | | ● | ● |
| Maintien | Planification | ● | | |
| | Exécution | ● | | |
| **Rues locales** | | | | |
| Entretien | Planification | | ● | |
| | Exécution | | ● | |
| Maintien | Planification | | ● | |
| | Exécution | ● | ● | |

Légende :
- ● Activités réalisées en vertu de la *Loi sur les compétences municipales et du Règlement sur les services.*
- ● Échange de services en vertu de l'article 85 de la *Charte de la Ville de Montréal, métropole du Québec.*
- ● Activités déléguées en vertu du *Règlement du conseil de la ville sur la délégation de certains pouvoirs relatifs au réseau de voirie artérielle aux conseils d'arrondissement (08-055).*
- ● Activité transférée par le Service des infrastructures du réseau routier.

Source : Tableau produit par le Bureau du vérificateur général sur la base des informations collectées et des pratiques observées au sein de la Ville de Montréal.

Selon le *Règlement sur les services*[13], le SIRR est notamment responsable de la construction et de l'entretien des infrastructures de voirie et des structures routières, ainsi que de la coordination des travaux.

Quant au SCAEC[14], il est responsable des services regroupés aux arrondissements, du Centre de services 311 (qui recense les demandes de services et requêtes de la population comme les signalements de nids-de-poule) et de l'expérience citoyenne.

[13] *Règlement sur les services (22-017)*, article 23, mis à jour le 15 juin 2024.

[14] *Règlement sur les services (22-017)*, article 9, mis à jour le 15 juin 2024.

## 1.4. Financement des interventions d'entretien et de maintien

En plus des dépenses d'entretien de leurs rues locales, les arrondissements assument l'entretien délégué des rues artérielles à même leur budget de fonctionnement.

Les interventions de maintien du réseau **artériel** et du réseau **local**, quant à elles, sont financées par des programmes[15] dédiés inscrits au programme décennal d'immobilisations (PDI) :

- Programme complémentaire de planage-revêtement (PCPR) : essentiellement pour les travaux de planage-revêtement en vue de prolonger la durée de vie des chaussées;
- Programme de réhabilitation de chaussées par planage-revêtement (PRCPR) : pour les travaux de réhabilitation en attente d'une reconstruction de rue;
- Programme de réfection routière (PRR) des arrondissements : pour les travaux de réfection de trottoirs et de chaussées (planage-revêtement, pulvérisation-stabilisation et reconstruction).

Dans son PDI 2025-2034, la Ville prévoit augmenter ses investissements pour le maintien des chaussées artérielles et locales comparativement aux 5 dernières années (2020-2024) (tableau 3).

**TABLEAU 3 | FINANCEMENT DES INTERVENTIONS DE MAINTIEN DES CHAUSSÉES**

| | Dépenses (M$) 2020-2024[a] | Budget (M$) 2025-2029[b] |
|---|---|---|
| **Réseau artériel** | | |
| Programme complémentaire de planage-revêtement | 145 | 281 |
| Programme de réhabilitation de chaussées par planage-revêtement | 41 | 48 |
| **TOTAL** | **186** | **329** |
| **Réseau local** | | |
| Programme complémentaire de planage-revêtement | 16 | 60 |
| Programme de réfection routière | 119 | 211 |
| **TOTAL** | **135** | **271** |

[a] Les dépenses de 2024 correspondent aux données avant la production des états financiers.

[b] Le budget de 2025 à 2029 provient du programme décennal d'immobilisations 2025-2034.

Source : Tableau produit par le Bureau du vérificateur général.

[15] Un programme consiste en un regroupement de projets de même nature et gérés de manière coordonnée, répondant à une stratégie spécifique pour l'atteinte de bénéfices et d'objectifs communs, dans un contexte d'optimisation des ressources et d'une capacité de réalisation uniforme et soutenue.
Source : programme décennal d'immobilisations 2024-2033.

## 1.5. Présentation d'un système de gestion des actifs

Considérant les enjeux que représente la gestion de leurs infrastructures, plusieurs municipalités se tournent vers un système de gestion des actifs (SGA), reconnu comme une discipline qui appuie la prestation de services durables aux citoyennes et citoyens.

Au Québec, bien que non obligatoire, l'implantation d'un SGA est fortement recommandée par les organismes canadiens de référence en gestion des actifs municipaux et les meilleures pratiques (annexe 1). Ce système aide à planifier et à prioriser les dépenses d'entretien et les investissements nécessaires pour maintenir les infrastructures en bon état.

Un SGA s'applique à l'ensemble des actifs[16] d'une municipalité et permet de s'assurer que les plans stratégiques et opérationnels sont alignés. Il repose sur une structure de gouvernance définissant les rôles et les responsabilités des parties prenantes ainsi qu'un cadre de référence pour les pratiques et les documents clés (ex. : les processus, les procédures et les outils) (figure 2).

**FIGURE 2** | **SYSTÈME DE GESTION DES ACTIFS SELON LA FÉDÉRATION CANADIENNE DES MUNICIPALITÉS**

Source : Figure produite par le Bureau du vérificateur général sur la base du guide *Comment élaborer une politique, une stratégie et un cadre de gestion des actifs* de la Fédération canadienne des municipalités, publié en 2018.

[16] Le *Guide de l'élaboration d'un plan de gestion des actifs sectoriels*, produit par le Bureau des projets et programmes d'immobilisations, présente la liste des actifs visés par un plan de gestion des actifs à la Ville de Montréal. Date de publication : novembre 2020.

## 1.6. Pourquoi faire cet audit ?

Consciente de leur vieillissement, la Ville souhaite maintenir et renouveler ses infrastructures routières[17] qui représentent près du 1/3 (23,1 G$/77 G$) de la valeur de remplacement[18] de l'ensemble des actifs qu'elle détient.

Les Montréalaises et les Montréalais identifient l'entretien du réseau routier comme la première activité[19] pour laquelle la Ville devrait revoir son niveau de services. Pour rétablir l'état des chaussées à un niveau jugé satisfaisant, la Ville estime qu'un investissement de 1,6 G$ pour les rues artérielles et de 1,7 G$ pour les rues locales est requis pour combler le déficit de maintien de ces actifs.

Dans un contexte de ressources limitées et considérant la valeur de ces actifs, une gestion rigoureuse et structurée est nécessaire pour optimiser les coûts d'intervention et offrir un niveau de services satisfaisant aux citoyennes et citoyens.

17 Les infrastructures routières comprennent les rues, les trottoirs et les bordures, les ponts, les tunnels, les ponceaux, les viaducs, les pistes cyclables, les lampadaires et les systèmes d'éclairage.

18 Somme des investissements requis pour construire ou acquérir une infrastructure de même dimension et utilité, possédant des caractéristiques techniques équivalentes, selon les techniques de construction, les codes et les matériaux ou les spécifications techniques en vigueur au moment de l'estimation.

19 Selon le sondage réalisé auprès de la population montréalaise, en mai 2023, dans le cadre de la consultation prébudgétaire 2024.

# 2. Objectif de l'audit et portée des travaux

En vertu des dispositions de la *Loi sur les cités et villes*, nous avons réalisé une mission d'audit de performance portant sur l'Efficience de la gestion de l'entretien et du maintien des chaussées avant des réfections majeures. Nous avons réalisé cette mission conformément à la *Norme canadienne de missions de certification 3001, Missions d'appréciation directe*, qui est présentée dans le *Manuel de CPA Canada – Certification.*

## 2.1. Objectif de l'audit

Cet audit avait pour objectif de s'assurer que la Ville gère avec efficience ses interventions d'entretien et de maintien de la chaussée artérielle et locale, en vue de les préserver de façon optimale selon des niveaux de services définis.

La responsabilité de la vérificatrice générale de la Ville consiste à fournir une conclusion sur l'objectif de l'audit. Pour ce faire, nous avons recueilli des éléments probants suffisants et appropriés pour fonder notre conclusion et pour obtenir un niveau d'assurance raisonnable.

La vérificatrice générale applique la Norme canadienne de gestion de la qualité 1, *Gestion de la qualité par les cabinets qui réalisent des audits ou des examens d'états financiers, ou d'autres missions de certification ou de services connexes*. Cette norme exige de la vérificatrice générale de la Ville qu'elle conçoive, mette en place et fasse fonctionner un système de gestion de la qualité qui comprend des politiques et des procédures en ce qui concerne la conformité aux règles de déontologie, aux normes professionnelles et aux exigences légales et réglementaires applicables. Au cours de ses travaux, la vérificatrice générale de la Ville s'est conformée aux règles sur l'indépendance et aux autres règles de déontologie du *Code de déontologie des comptables professionnels agréés du Québec*, lesquelles reposent sur les principes fondamentaux d'intégrité, d'objectivité, de compétence professionnelle et de diligence, de confidentialité et de conduite professionnelle.

Notre évaluation est basée sur les critères que nous avons jugés valables dans les circonstances et qui sont présentés dans le tableau qui suit :

**TABLEAU 4 | OBJECTIF DE L'AUDIT ET CRITÈRES D'ÉVALUATION**

| OBJECTIF DE L'AUDIT | CRITÈRES D'ÉVALUATION |
|---|---|
| S'assurer que la Ville de Montréal gère avec efficience ses interventions d'entretien et de maintien de la chaussée (artérielle et locale) en vue de les préserver de façon optimale selon des niveaux de services définis. | • La Ville de Montréal a défini une stratégie d'intervention pour l'entretien et le maintien de son réseau routier pour préserver de façon optimale ses actifs de voirie tout en respectant les niveaux de services préalablement définis.<br>• La Ville de Montréal dispose d'une planification des travaux prioritaires, arrimée à sa stratégie d'intervention et basée sur des critères documentés et justifiés.<br>• Les travaux d'entretien préventif et courant sont planifiés et réalisés en vue de favoriser l'économie et l'efficience et d'optimiser la durée de vie des chaussées.<br>• La Ville de Montréal relève les écarts de mise en œuvre de sa planification des travaux, basés sur un suivi global de l'ensemble des interventions réalisées sur la chaussée, en vue de procéder à des ajustements pour respecter sa stratégie d'intervention. |

## 2.2. Portée des travaux

Nos travaux d'audit ont porté sur la période s'échelonnant du 1er janvier 2021 au 31 décembre 2024, toutefois, certaines observations pourraient avoir trait à des situations antérieures ou postérieures à cette période.

Les travaux ont principalement été réalisés entre les mois d'avril 2024 et février 2025. Ils ont consisté à effectuer des entrevues auprès du personnel, à examiner divers documents et à réaliser les sondages que nous avons jugés appropriés en vue d'obtenir l'information probante nécessaire. Nous avons également tenu compte d'informations qui nous ont été transmises jusqu'en mars 2025.

Ces travaux se sont limités à la planification et à la réalisation des travaux d'entretien et de maintien du réseau artériel et du réseau local en lien avec la stratégie de gestion des actifs. Voici les exclusions de la portée :

- Les interventions et les processus en lien avec les travaux de reconstruction ou les réfections majeures;
- Le processus d'octroi des contrats des travaux d'entretien et de maintien et la surveillance afférente;
- La qualité des travaux d'entretien et de maintien ainsi que les contrôles associés.

Les travaux ont principalement été réalisés auprès des unités d'affaires suivantes :

- Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville;
- Arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie;
- Arrondissement du Sud-Ouest;
- Service des infrastructures du réseau routier;
- Service de la concertation des arrondissements et de l'expérience citoyenne;
- Service de l'eau.

À la fin de nos travaux, un projet de rapport d'audit a été présenté, aux fins de discussions, aux gestionnaires des unités d'affaires auditées. Par la suite, le rapport final a été transmis à la direction des unités d'affaires concernées ainsi qu'à la Direction générale adjointe – Urbanisme, mobilité et infrastructures, à la Direction générale adjointe – Services de proximité et à la Direction générale de la Ville.

# 3. Résultats de l'audit

## 3.1. Système de gestion des actifs de chaussées insuffisant et non intégré

La gestion des infrastructures routières ne repose pas sur un système formellement établi et aligné à une vision claire et unifiée. Le système de gestion des actifs applicable aux chaussées est actuellement incomplet et non intégré. Cette situation limite la capacité de la Ville à planifier et exécuter des interventions de manière optimale, compromettant ainsi la pérennité des chaussées.

### 3.1.1. Insuffisance des éléments fondamentaux d'un système de gestion des actifs de chaussées

La gestion des actifs de chaussées de la Ville ne s'appuie pas sur un système de gestion structuré et formellement établi, énonçant explicitement les orientations et attribuant des rôles et des responsabilités claires aux unités d'affaires de la ville-centre et aux arrondissements. Il n'y a pas de SGA formellement établi, et certains de ses éléments ne sont pas consolidés. Ces lacunes entraînent un manque d'alignement entre les plans stratégiques municipaux et leur mise en œuvre opérationnelle.

#### Orientations du plan stratégique municipal imprécises

La Ville ne dispose pas de balises, permettant de déployer une orientation claire et unifiée de l'état souhaité de ses infrastructures routières à long terme.

Dans son plan stratégique « Montréal 2030 », la Ville énonce sa volonté d'entretenir ses rues dans une optique sécuritaire[20] et de recourir à une planification anticipant notamment les besoins de l'avenir[21]. Toutefois, elle n'indique pas sa vision de l'état attendu des infrastructures routières de la Ville d'ici 2030. À défaut d'être déclinées dans des objectifs officiels, mesurables et clairement énoncés, les orientations de la Ville relatives à ses infrastructures routières restent ambiguës.

Cette absence d'orientation explicite peut conduire à des interprétations diverses au sein de la Ville impactant les décisions et les activités opérationnelles. Un plan stratégique municipal assorti d'objectifs clairs et mesurables est un élément fondateur pour établir un SGA homogène et voué à offrir une qualité de services équitable sur son territoire.

[20] Point figurant parmi les 7 intentions composant la priorité 19 : une approche intégrée en matière de sécurité urbaine.

[21] Point figurant parmi les 11 intentions composant la priorité 20 : des infrastructures modernes.

### Absence de vue globale des rôles et des responsabilités associés à la gestion des chaussées

Actuellement, les encadrements administratifs de la Ville ne précisent pas l'ensemble des rôles et des responsabilités entourant la gestion des actifs, ce qui ne facilite pas la coordination et l'efficacité opérationnelle.

La Politique assoit les bases des exigences minimales attendues de la Direction générale en matière d'entretien et de gestion des infrastructures. Toutefois, ni la Politique ni aucun autre document administratif ne détaillent les rôles et les responsabilités des parties impliquées. Cette situation crée des ambiguïtés et rend difficile la mise en place d'un PGA[22] pour chaque unité d'affaires.

Par exemple, bien que l'entretien du réseau artériel soit délégué aux arrondissements, le SIRR a continué de réaliser, pendant plusieurs années, des travaux d'entretien préventif et courant sur ces rues. En 2024, cette activité a été transférée au SCAEC. Or, la gestion d'activités déléguées aux arrondissements ne peut être ni réalisée ni transférée sans des échanges de services en vertu de la *Charte de la Ville de Montréal, métropole du Québec* ou sans une modification à la délégation de pouvoirs prévue dans le *Règlement 08-055*. Dans les faits, le SCAEC exécute l'entretien des rues artérielles alors que le règlement n'a pas été modifié.

De plus, les conditions[23] du *Règlement 08-055* illustrent une volonté du conseil municipal de maintenir un contrôle des activités déléguées aux arrondissements en exigeant notamment que :

- l'entretien se réalise conformément aux prescriptions du guide technique;
- une reddition de comptes spécifique soit fournie au comité exécutif et au directeur général adjoint responsable des infrastructures de voirie.

Dans ce contexte, la responsabilité ultime de l'entretien des rues artérielles, qui revient au SIRR, est confuse au sein de la Ville. Une clarification s'impose pour éviter les ambiguïtés et assurer une gestion efficace des actifs de chaussées.

**RECOMMANDATION À LA DIRECTION GÉNÉRALE DE LA VILLE DE MONTRÉAL**

**1.** Régulariser le transfert des activités d'entretien des rues artérielles confiées au Service de la concertation des arrondissements et de l'expérience citoyenne afin de légitimer son implication dans une démarche de gestion des actifs applicable aux chaussées de la Ville de Montréal.

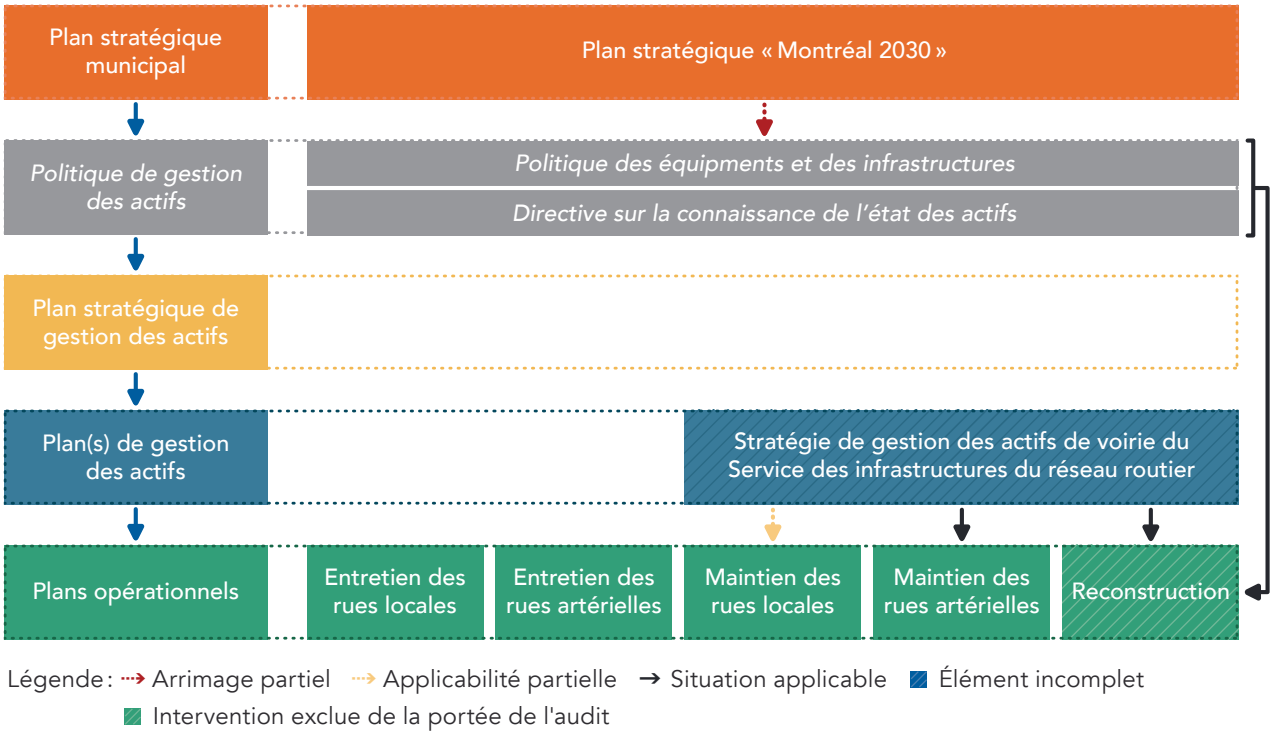
[22] Tel qu'exigé par la *Directive sur la connaissance de l'état des actifs.*

[23] *Règlement du conseil de la ville sur la délégation de certains pouvoirs relatifs au réseau de voirie artérielle aux conseils d'arrondissement (08-055)*, article 4, al. 1 et article 6.

### 3.1.2. Stratégie de gestion des actifs partiellement implantée

Bien que certains éléments d'un SGA soient identifiés, plusieurs composantes restent à implanter pour aligner les objectifs de performance de la gestion des actifs aux orientations stratégiques de la Ville (figure 3).

**FIGURE 3** | **SYSTÈME DE GESTION DES ACTIFS POUR L'ENTRETIEN ET LE MAINTIEN DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES INCOMPLET**




Source : Figure produite par le Bureau du vérificateur général à l'aide des documents obtenus des unités d'affaires auditées et à partir du guide *Comment élaborer une politique, une stratégie et un cadre de gestion des actifs* de la Fédération canadienne des municipalités publié en 2018.

#### Stratégie ou plan stratégique de gestion des actifs absent

La Ville ne s'est pas dotée d'une stratégie ou d'un plan stratégique de gestion des actifs[24] spécifiant les objectifs et les moyens pour les atteindre, en respectant les principes énoncés dans la Politique. Cela peut engendrer :

- **des difficultés à traduire les objectifs stratégiques en actions concrètes** : les équipes peuvent interpréter les objectifs de manière différente, entraînant des actions incohérentes;
- **un manque de coordination et de clarté dans les responsabilités des unités d'affaires** : les unités d'affaires peuvent se retrouver en conflit ou négliger certaines tâches essentielles;

[24] La stratégie de gestion des actifs définit le « quoi » et le « pourquoi » de la gestion des actifs, tandis que le plan de gestion des actifs détaille le « comment » et le « quand ».

- **un risque accru d'inefficacité dans l'entretien et le maintien des infrastructures routières** : par exemple, des travaux de réparation peuvent être retardés ou mal exécutés, entraînant une détérioration plus rapide des chaussées et des coûts de réparation plus élevés à long terme;
- **une perte de confiance de la population** : l'absence de résultats visibles et l'inefficacité perçue peuvent diminuer la confiance des citoyennes et citoyens dans la gestion municipale.

En somme, l'absence d'un plan stratégique de gestion des actifs ne favorise pas un entretien et un maintien optimal des actifs de la Ville, ce qui peut entraîner des conséquences négatives sur les services offerts à la population.

### Plan de gestion des actifs inadéquat pour le réseau artériel et absent pour le réseau local

La planification de l'entretien et du maintien des actifs de chaussées de la Ville n'est pas supportée par un ou des PGA complets (annexe 2), comme attendu par la Directive et les bonnes pratiques. Au niveau des rues locales, les arrondissements n'ont pas de PGA, entraînant un état de dégradation inégal des rues et une qualité de services variable, tandis que pour les rues artérielles, les documents sur lesquels se basent le SIRR et les arrondissements ne sont pas suffisants pour constituer un PGA. Seuls deux documents présentent certains critères d'un PGA.

### *Plan d'intervention des réseaux d'eau potable, d'égouts et de voirie 2023-2027*[25] *inadapté*

Le Plan d'intervention des réseaux d'eau potable, d'égouts et de voirie 2023-2027 n'a pas pour objectif la planification de l'entretien et du maintien des chaussées contrairement à un PGA. D'ailleurs, ses hypothèses d'investissements en réhabilitation et reconstruction des chaussées n'ont pas vocation à être budgétées ni opérationnalisées, mais plutôt pour supporter les demandes de subvention.

[25] Le Plan d'intervention des réseaux d'eau potable, d'égouts et de voirie auquel l'analyse des chaussées artérielles et des chaussées locales est intégrée depuis 2012 est produit par le Service de l'eau avec la participation du Service des infrastructures du réseau routier. La production de ce document est une exigence du ministère des Affaires municipales et de l'Habitation qui permet aux municipalités de se prévaloir des programmes de subvention.

### *Stratégie de gestion des actifs de voirie du Service des infrastructures du réseau routier ne satisfaisant pas aux critères d'un plan de gestion des actifs*

La *Stratégie de gestion des actifs de voirie*, formalisée en août 2024, n'a pas encore été officiellement approuvée, au moins par la Direction générale. Pour être applicable à l'ensemble des chaussées de la Ville, cette stratégie devrait être également approuvée par les directrices et directeurs des arrondissements. Dans tous les cas, les conseils d'arrondissement et le conseil municipal doivent être au fait pour soutenir sa mise en œuvre. Déjà appliquée par le SIRR, cette stratégie n'a pas été diffusée aux arrondissements, ce qui limite son application par ces derniers. Pour faciliter son adhésion et l'octroi des ressources nécessaires, un PGA doit être approuvé par les instances de la Ville puis communiqué à l'ensemble des parties prenantes.

De plus, plusieurs composantes d'un PGA y sont incomplètes ou absentes (tableau 5) :

- la gestion des risques : caractérisation et qualification des risques et prise en compte des demandes à venir absentes, pouvant entraîner des imprévus financiers importants ou une répercussion sur le niveau de services;
- le cycle de vie : évaluation budgétaire et coûts prévisionnels absents pour l'entretien préventif, ne garantissant pas la réalisation de ces interventions;
- le résumé financier : stratégie financière à long terme non définie, créant des incertitudes budgétaires;
- l'amélioration et le suivi : absence de cadre de suivi, ne facilitant pas une évaluation des progrès et des ajustements nécessaires.

**TABLEAU 5** | **CRITÈRES D'UN PLAN DE GESTION DES ACTIFS PARTIELLEMENT APPLIQUÉS PAR LA *STRATÉGIE DE GESTION DES ACTIFS DE VOIRIE* DU SERVICE DES INFRASTRUCTURES DU RÉSEAU ROUTIER ARTÉRIEL**

| Composantes d'un plan de gestion des actifs | Principaux critères d'un plan de gestion des actifs selon les bonnes pratiques | *Stratégie de gestion des actifs de voirie* |
|---|---|---|
| Portrait des actifs | Inventaire | 🟢 |
| | État de condition | 🟢 |
| | Valeur de remplacement | 🟢 |
| Niveaux de services | Énoncé des niveaux de services | 🟢 |
| | Indicateurs de performance mesurant les niveaux de services | 🟢 |
| Gestion des risques et demandes à venir | Identification et analyse des risques | 🟢 |
| | Caractérisation et qualification des risques | 🔴 |
| | Mesures d'anticipation et coûts associés | 🟡 |
| | Étude et stratégie liées à la demande à venir | 🔴 |
| Gestion du cycle de vie | Évaluation budgétaire des activités du cycle de vie | 🟡 |
| | Analyse des impacts des choix de gestion | 🟢 |
| | Estimation des coûts prévisionnels des phases du cycle de vie | 🟡 |
| Résumé financier | Portrait financier et stratégie financière à moyen et à long terme | 🟡 |
| | Écart financier entre le budget actuel et les coûts prévisionnels | 🟡 |
| Amélioration et suivi | Suivi des actions réalisées | 🔴 |
| | Révision du plan de gestion des actifs | 🟡 |
| | Informer et consulter les citoyennes et citoyens | 🔴 |

Légende : 🟢 Élément intégré 🟡 Élément partiellement intégré 🔴 Élément non intégré

Source : Tableau produit par le Bureau du vérificateur général.

### *Incohérence entre les prévisions financières de la Stratégie de gestion des actifs de voirie du Service des infrastructures du réseau routier et le programme décennal d'immobilisations 2025-2034*

Bien que la stratégie du SIRR vise des cibles idéales de désuétude[26] de 25 % pour les rues artérielles et 32 % pour les rues locales d'ici 2034, celle-ci n'est pas alignée avec le PDI 2025-2034 (graphique 2).

[26] La désuétude comprend les actifs dont l'état est en « mauvais » ou en « très mauvais » état.

Cette stratégie prévoit une prolongation du PCPR-Local jusqu'en 2034, alors que selon le PDI, il ne sera plus offert après 2027. De plus, les prévisions d'investissements des arrondissements estimées par le SIRR ne reposent pas sur une analyse documentée.

**GRAPHIQUE 2**

**DIVERGENCE ENTRE LES PRÉVISIONS D'INVESTISSEMENTS EN MAINTIEN PAR LE PROGRAMME COMPLÉMENTAIRE DE PLANAGE-REVÊTEMENT SELON LA *STRATÉGIE DE GESTION DES ACTIFS DE VOIRIE* ET SELON LE PROGRAMME DÉCENNAL D'IMMOBILISATIONS DE 2025 À 2034**

Légende : ■ Besoins estimés par le Service des infrastructures du réseau routier
■ Budget selon le plan décennal d'immobilisations

Source : Graphique produit par le Bureau du vérificateur général sur la base des informations fournies par le Service des infrastructures du réseau routier.

L'ensemble de ces incohérences compromet l'atteinte des objectifs de la stratégie du SIRR. De plus, l'implantation partielle d'une stratégie de gestion des actifs de chaussées ne permet pas au conseil municipal et aux conseils d'arrondissement de s'assurer de l'obtention des résultats correspondant à leurs attentes.

**RECOMMANDATION À LA DIRECTION GÉNÉRALE DE LA VILLE DE MONTRÉAL EN COLLABORATION AVEC LE SERVICE DE LA CONCERTATION DES ARRONDISSEMENTS ET DE L'EXPÉRIENCE CITOYENNE, LE SERVICE DES INFRASTRUCTURES DU RÉSEAU ROUTIER ET LES ARRONDISSEMENTS D'AHUNTSIC-CARTIERVILLE, DE ROSEMONT–LA PETITE-PATRIE ET DU SUD-OUEST**

**2.** Afin de déployer un ou des plans de gestion des actifs et mettre en œuvre une *Stratégie de gestion des actifs* applicable aux chaussées à l'échelle de la Ville de Montréal, établir :

- des objectifs stratégiques officiels, mesurables et clairement énoncés;
- une structure de gouvernance définissant les rôles et les responsabilités ainsi que l'imputabilité de l'ensemble des parties prenantes;
- des mécanismes liés à sa communication, son approbation et sa surveillance par les instances décisionnelles compétentes.

**RECOMMANDATION AU SERVICE DES INFRASTRUCTURES DU RÉSEAU ROUTIER ET AUX ARRONDISSEMENTS D'AHUNTSIC-CARTIERVILLE, DE ROSEMONT–LA PETITE-PATRIE ET DU SUD-OUEST**

**3.** Établir un ou des plans de gestion des actifs **approuvés par les instances décisionnelles compétentes**, alignant les objectifs stratégiques avec les budgets d'investissements et de fonctionnement, afin de maximiser leur réalisation pour l'ensemble des chaussées de la Ville de Montréal.

## 3.2. Gestion cloisonnée de l'entretien des rues artérielles et locales

La gestion de l'entretien des rues locales et artérielles est caractérisée par une absence de coordination entre les arrondissements et la ville-centre. Cette gestion cloisonnée entraîne une inefficacité des interventions, notamment en ce qui concerne l'entretien préventif et le traitement des nids-de-poule. Le manque de PEP adéquats et certaines inefficacités lors des interventions d'entretien courant compromettent l'optimisation de la durée de vie des chaussées et affectent la sécurité et le confort des usagères et usagers.

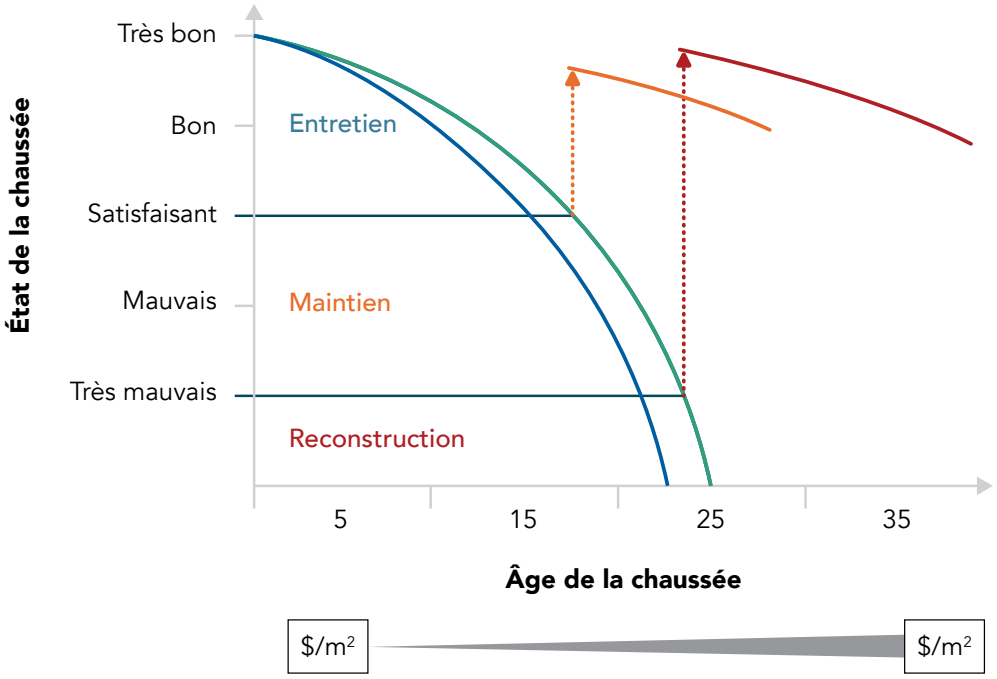
| TYPES D'INTERVENTIONS | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Entretien | | Maintien | | Réfection majeure |
| Préventif | Courant | Planage-revêtement | Pulvérisation Stabilisation | |

### 3.2.1. Pérennité de l'entretien préventif des rues artérielles et locales non garantie

L'entretien préventif des rues artérielles n'est pas intégré dans une stratégie de gestion des actifs de chaussées, ce qui empêche sa mise en œuvre régulière. Aussi, les arrondissements audités (d'Ahuntsic-Cartierville, de Rosemont–La Petite-Patrie et du Sud-Ouest) n'ont pas établi un PEP pour les chaussées locales sous leur responsabilité.

Sans entretien préventif régulier et en temps opportun, la Ville s'expose à une détérioration précoce de ses chaussées. Par ailleurs, plus l'entretien est tardif dans le cycle de vie de la chaussée, plus les coûts d'intervention sont élevés à moyen et à long terme (figure 4).

**FIGURE 4** | **IMPACTS FINANCIERS ET SUR LA DURÉE DE VIE DES CHAUSSÉES SELON LE TYPE ET LE MOMENT D'INTERVENTION**




Légende : Évolution de l'état de la chaussée sans intervention.
Évolution de l'état de la chaussée après des interventions d'entretien : coûts moindres.
Évolution de l'état de la chaussée après des interventions de maintien : coûts modérés.
Évolution de l'état de la chaussée après une reconstruction : coûts importants.

Source : Figure produite par le Bureau du vérificateur général basée sur les bonnes pratiques.

## Programme d'entretien préventif du réseau artériel non défini

Dans le cas du réseau artériel, plusieurs éléments essentiels d'un PEP ne sont pas établis.

Ni le *Guide technique pour les travaux d'entretien du réseau artériel*[27] ni le Programme de maintien des infrastructures routières, présentés par le SIRR comme des composantes d'un PEP ne précisent :

- la fréquence et le calendrier de réalisation des interventions;
- la méthodologie et les critères explicites pour identifier les besoins d'intervention;
- les budgets requis.

Quant aux arrondissements audités[28] devant réaliser l'entretien des rues artérielles de leur territoire, ils n'ont pas plus établi de PEP.

[27] *Règlement du conseil de la ville sur la délégation de certains pouvoirs relatifs au réseau de voirie artérielle aux conseils d'arrondissement* (08-055) - Annexe B.

[28] Les arrondissements audités sont Ahuntsic-Cartierville, Rosemont–La Petite-Patrie et Le Sud-Ouest.

L'absence d'un PEP formellement établi compromet la régularité de son exécution. À cet effet, les interventions préventives de scellement de fissures n'ont pas été réalisées en 2021 et en 2022. De plus, en 2023, elles n'ont été effectuées que dans 4 des 19 arrondissements

Ainsi, la non-prise en compte par le SIRR des coûts d'entretien préventif des rues artérielles dans la récente Stratégie de gestion des actifs de voirie[29] ne garantit pas la continuité de ces interventions à l'avenir.

### Absence d'un Programme d'entretien préventif des rues locales

Les trois arrondissements audités ne disposent pas d'un PEP pour les rues locales.

Bien que ces chaussées soient globalement plus dégradées, elles ne profitent pas plus des interventions planifiées de scellement de fissures entreprises par la ville-centre, qui ne visent que le réseau artériel[30].

Dans les circonstances, une mutualisation des interventions préventives sur l'ensemble des rues (artérielles et locales) serait une approche efficace pour la préservation des chaussées en bon état et ainsi freiner l'augmentation du déficit de maintien du réseau local.

En somme, l'absence d'un entretien préventif régulier prive la Ville d'un type d'intervention essentiel pour protéger ses chaussées à des coûts plus avantageux que des interventions plus invasives.

**RECOMMANDATION AU SERVICE DES INFRASTRUCTURES DU RÉSEAU ROUTIER EN COLLABORATION AVEC LE SERVICE DE LA CONCERTATION DES ARRONDISSEMENTS ET DE L'EXPÉRIENCE CITOYENNE ET LES ARRONDISSEMENTS D'AHUNTSIC-CARTIERVILLE, DE ROSEMONT–LA PETITE-PATRIE ET DU SUD-OUEST**

**4.** Définir et mettre en place un Programme d'entretien préventif du réseau **artériel** précisant une méthodologie déterminant les besoins financiers ainsi qu'un calendrier de mise en œuvre, afin que ces chaussées bénéficient d'un entretien préventif approprié.

[29] Les coûts présentés dans ce document sont le reflet des analyses effectuées par le Service des infrastructures du réseau routier à partir d'un outil de modélisation interne qui n'a pas été évalué dans le cadre de ce mandat.

[30] Depuis le début de l'année 2024, le Service des infrastructures du réseau routier a transféré les activités de scellement de fissures des rues artérielles au Service de la concertation des arrondissements et de l'expérience citoyenne. Le Service des infrastructures du réseau routier n'intervient désormais que pour la planification des chaussées.

**RECOMMANDATION AUX ARRONDISSEMENTS D'AHUNTSIC-CARTIERVILLE, DE ROSEMONT–LA PETITE-PATRIE ET DU SUD-OUEST**

**5.** Définir et mettre en place un Programme d'entretien préventif du réseau **local** précisant une méthodologie déterminant les besoins financiers ainsi qu'un calendrier de mise en œuvre, afin que ces chaussées bénéficient d'un entretien préventif approprié.

**RECOMMANDATION AU SERVICE DES INFRASTRUCTURES DU RÉSEAU ROUTIER ET AUX ARRONDISSEMENTS D'AHUNTSIC-CARTIERVILLE, DE ROSEMONT–LA PETITE-PATRIE ET DU SUD-OUEST**

**6.** Inclure au(x) plan(s) de gestion des actifs, les coûts prévisionnels reliés à l'entretien préventif et prévoir les budgets associés afin de couvrir l'ensemble des phases du cycle de vie des chaussées.

### 3.2.2. Inefficacités dans l'entretien courant du réseau artériel et du réseau local

La gestion en silo de l'entretien courant (traitement des nids-de-poule) du réseau artériel et du réseau local, par la ville-centre et les arrondissements, ne permet pas des interventions proactives, efficaces et équitables sur l'ensemble du territoire de la Ville. Ce manque de coordination compromet la qualité des chaussées, occasionnant un risque sur la sécurité des usagères et usagers.

D'une part, les arrondissements réalisent le traitement de nids-de-poule sur le réseau artériel et le réseau local de façon manuelle et mécanisée. En effet, ces derniers ont fait une acquisition groupée de quatre appareils pour effectuer le colmatage mécanisé des nids-de-poule sur l'ensemble du territoire de la Ville[31]. Cette mise en commun, en exécution depuis 2016, visait « *l'optimisation des opérations de colmatage et la réduction des délais d'intervention de façon à améliorer l'état général de la chaussée* »[32].D'autre part, la ville-centre effectue également des interventions de traitement mécanisé des nids-de-poule, mais uniquement sur le réseau artériel[33].

Ces actions par les arrondissements et la ville-centre ne sont cependant pas coordonnées.

[31] Les arrondissements du Sud-Ouest, de Saint-Laurent, de Saint-Léonard et de Ville-Marie sont les prestataires de services pour l'ensemble des arrondissements.

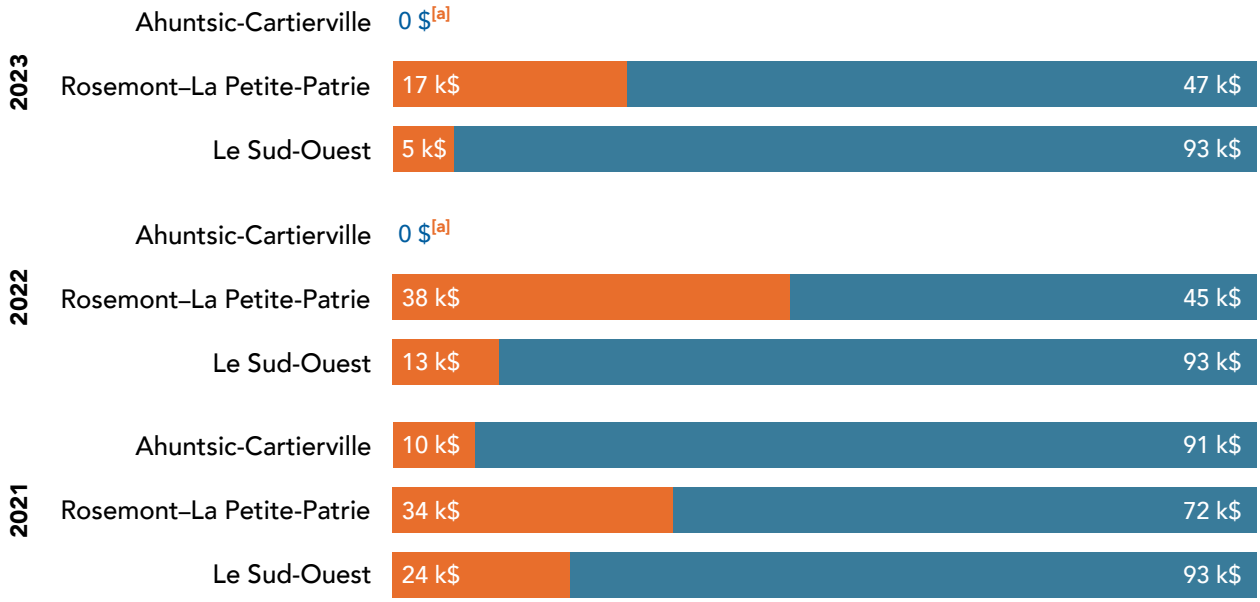
[32] Extrait du sommaire décisionnel adressé au conseil d'arrondissement du Sud-Ouest, daté du 5 décembre 2022.

[33] Depuis le début de l'année 2024, le Service des infrastructures du réseau routier a également transféré les activités de traitement mécanisé des nids-de-poule au Service de la concertation des arrondissements et de l'expérience citoyenne. Ce dernier fait appel à des entrepreneuses et entrepreneurs pour l'exécution de ces activités. Le Service des infrastructures du réseau routier n'intervient désormais que pour la planification des chaussées concernées.

De plus, les arrondissements peinent à obtenir des résultats satisfaisants du traitement proactif des nids-de-poule sur les chaussées locales.

En effet, en raison de bris répétés des machines, les colmatages planifiés par les arrondissements ne sont pas entièrement effectués, entraînant une sous-utilisation de 15 % à 94 % des budgets entre 2019 et 2023 (graphique 3) et leur restitution aux arrondissements concernés. Ce constat, similaire pour l'ensemble des arrondissements, a conduit plusieurs d'entre eux à cesser cette activité, notamment les arrondissements d'Ahuntsic-Cartierville et du Sud-Ouest.

**GRAPHIQUE 3** | **SOUS-UTILISATION DES BUDGETS DÉDIÉS AU TRAITEMENT MÉCANISÉ DES NIDS-DE-POULE DE 2021 À 2023**




[a] Cessation de cette activité par l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville.

Légende : ■ Dépenses engagées ■ Restitution

Source : Graphique produit par le Bureau du vérificateur général sur la base des sommaires décisionnels d'approbation des conseils d'arrondissement.

Par ailleurs, seul l'arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie procède au traitement des nids-de-poule identifiés de façon proactive en plus des signalements[34] reçus. Ceci lui permet de pallier les résultats insuffisants du traitement mécanisé.

Le traitement mécanisé déployé par les arrondissements ne produisant pas les résultats espérés, une approche coordonnée s'avère essentielle pour améliorer le confort et la sécurité des chaussées sur l'ensemble du territoire.

[34] Les nids-de-poule peuvent être signalés par téléphone (311 et de l'extérieur de Montréal : 514 872-0311), en ligne (https://montreal.ca/requetes311/continuer) ou en personne dans un point de services de la Ville de Montréal.

**RECOMMANDATION AU SERVICE DE LA CONCERTATION DES ARRONDISSEMENTS ET DE L'EXPÉRIENCE CITOYENNE EN COLLABORATION AVEC LES ARRONDISSEMENTS D'AHUNTSIC-CARTIERVILLE, DE ROSEMONT–LA PETITE-PATRIE ET DU SUD-OUEST**

**7.** Coordonner les interventions d'entretien courant du réseau **artériel** et du réseau **local** afin de favoriser une utilisation sécuritaire des chaussées de la Ville de Montréal.

## 3.3. Fiabilité et efficacité de la planification des activités de maintien limitées

Les interventions de maintien des chaussées sont insuffisantes tant pour les chaussées artérielles que locales. Les capacités opérationnelles ne permettent pas la pleine réalisation des interventions de maintien sur les chaussées artérielles. De plus, l'encadrement visant une planification uniforme et des interventions justifiées pour leur maintien est insuffisant.

Concernant les chaussées locales, il n'y a pas d'adéquation entre les besoins et le financement des travaux. Cette situation compromet la qualité et la durabilité des infrastructures routières.

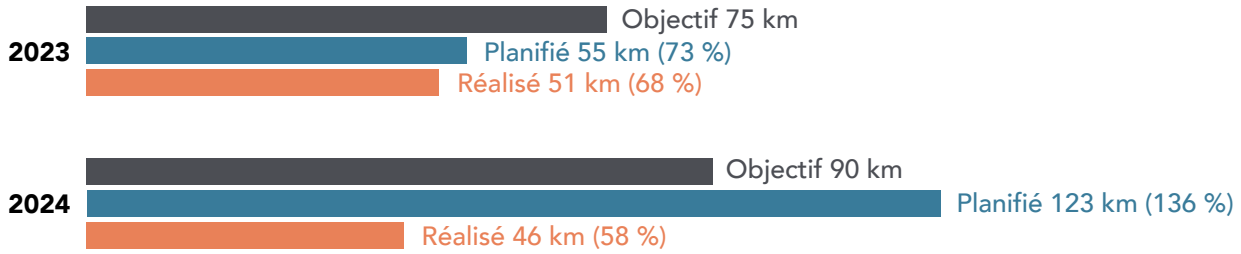
| TYPES D'INTERVENTIONS | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Entretien | | Maintien | | Réfection majeure |
| Préventif | Courant | Planage-revêtement | Pulvérisation Stabilisation | |

### 3.3.1. Interventions insuffisantes pour le maintien des chaussées artérielles

Les objectifs de travaux de maintien des chaussées artérielles n'ont pas été atteints les 2 dernières années. En 2023, la planification de ces travaux ne couvrait pas l'objectif fixé. À l'inverse, des travaux supplémentaires ont été planifiés en 2024, l'objectif demeure toutefois non atteint (graphique 4).

Tout d'abord, on ne parvient ni à réaliser les opérations planifiées ni à atteindre les objectifs de maintien (2023-2024) (graphique 4), en raison des entraves liées à d'autres travaux sur le réseau.

**GRAPHIQUE 4** **INSUFFISANCE DES TRAVAUX DE MAINTIEN DU RÉSEAU ARTÉRIEL RÉALISÉS PAR RAPPORT À LA PLANIFICATION ET AUX OBJECTIFS DE 2023 ET 2024**




Légende :

**Objectif** – Objectif annuel des programmes de maintien des chaussées du Service des infrastructures du réseau routier (Programme complémentaire de planage-revêtement et Programme de réhabilitation de chaussées par planage-revêtement).

**Planifié** – Programmation des travaux à réaliser en cours d'année.

**Réalisé** – Travaux complétés en cours d'année.

Source : Graphique produit par le Bureau du vérificateur général sur la base des informations fournies par le Service des infrastructures du réseau routier pour les travaux de maintien financés par les Programme complémentaire de planage-revêtement et Programme de réhabilitation complémentaire de planage-revêtement.

En effet, le SIRR a identifié plusieurs freins à l'atteinte de ses cibles de réalisation[35], notamment :

- la coordination nécessaire avec l'ensemble des travaux sur les chaussées et les infrastructures souterraines (ex. : les aqueducs, les égouts, les conduites électriques), pour assurer une cohabitation adéquate des entraves et une mobilité fluide dans la Ville;
- le manque de capacité de réalisation des équipes internes et externes responsables de l'exécution des travaux (ex. : la capacité en 2024 (60 km) n'était que de 67 % de l'objectif (90 km) établi);
- l'augmentation des coûts de travaux;
- la législation des arrondissements, comme les interdictions de travaux de nuit ou l'octroi de permis d'installation de terrasses.

Par ailleurs, les premières informations documentées sur des niveaux de services souhaités pour la gestion des chaussées figurent dans la *Stratégie de gestion des actifs de voirie* du SIRR. La cible à horizon 2034 est de réduire à 25 % la proportion de chaussées artérielles en « mauvais » et « très mauvais » état.

Pour atteindre cette cible, la Ville devra investir 70 millions de dollars (M$) annuellement, ce qui correspond à 117 km de travaux de type planage-revêtement par année pendant 10 ans.

35 Contraintes documentées dans la *Stratégie de gestion des actifs de voirie* du Service des infrastructures du réseau routier.

Or, les réalisations observées en 2023 et 2024 (graphique 4) ne couvrent pas la moitié de cette cible annuelle, remettant en question la capacité de la Ville à atteindre des objectifs plus ambitieux.

En somme, la quantité de kilomètres de travaux de maintien du réseau artériel qui peut être exécutée ne couvre pas les besoins requis pour l'atteinte des niveaux de services souhaités.

Dans ce contexte, il est primordial de trouver les leviers pour accroître les occasions de réalisation de travaux pour prolonger la durée de vie des chaussées.

**RECOMMANDATION AU SERVICE DES INFRASTRUCTURES DU RÉSEAU ROUTIER**

**8.** Aligner les capacités opérationnelles et les objectifs stratégiques en anticipant les problématiques potentielles, afin d'atteindre les objectifs de maintien des chaussées artérielles et ainsi assurer les niveaux de services attendus.

### 3.3.2. Encadrement insuffisant de la planification des interventions de maintien des chaussées artérielles

La documentation encadrant la planification des interventions de maintien des chaussées artérielles et locales est insuffisante, compromettant ainsi l'uniformité des pratiques sur le territoire de la Ville.

Le processus de planification des travaux de maintien, dans un contexte de ressources et de capacité limitées, doit s'appuyer sur une méthodologie documentée. Un inventaire fiable complété d'une évaluation de l'état des chaussées en constitue le point de départ. Des critères de priorisation probants sont ensuite appliqués pour aboutir à une planification permettant d'atteindre les objectifs fixés.

Actuellement, la méthodologie utilisée par le SIRR ne repose pas sur des critères documentés, ce qui ne garantit pas leur application cohérente et uniforme. Ces derniers sont plutôt basés sur un accord verbal au sein de l'équipe responsable de la planification des travaux de maintien.

De plus, l'application appropriée de ces critères ne peut être démontrée puisque la sélection des tronçons n'est pas documentée. Par exemple, certains tronçons, dont l'état n'est pas connu, ont été sélectionnés sans justification. Ces cas représentent 16 % des tronçons planifiés en 2023 et 8 % en 2024.

Ce mode de fonctionnement ne favorise ni une application uniforme ni une rétrospection sur les pratiques antérieures. Au-delà de constituer la mémoire organisationnelle, la documentation des pratiques contribue à s'assurer du respect de la méthodologie retenue et à mesurer l'atteinte des objectifs dans une optique d'amélioration continue.

Considérant les enjeux liés à la planification des travaux de maintien de la chaussée, l'établissement de méthodologies structurantes renforcerait les mécanismes déjà existants et permettrait de justifier les chaussées retenues pour les interventions.

**RECOMMANDATION AU SERVICE DES INFRASTRUCTURES DU RÉSEAU ROUTIER**

**9.** Rehausser l'encadrement du processus de planification des travaux de maintien des chaussées artérielles par la formalisation de la méthodologie et de son exécution, en vue de s'inscrire dans une démarche d'amélioration continue.

### 3.3.3. Les besoins de maintien des chaussées locales ne sont pas pleinement satisfaits

En raison d'un financement limité, l'insuffisance des interventions de maintien affecte directement la préservation des chaussées locales et par conséquent la qualité des services offerts aux citoyennes et citoyens. Il en résulte également un état inégal des chaussées locales, avec un taux de désuétude allant de 7,8 % pour l'arrondissement de Saint-Laurent à 59,6 % pour l'arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve (graphique 1).

#### Insuffisance des travaux de maintien des rues locales

Pour rehausser l'état de leurs chaussées, les arrondissements peuvent soit procéder à des interventions de maintien tel que le planage-revêtement, soit reconstruire la rue.

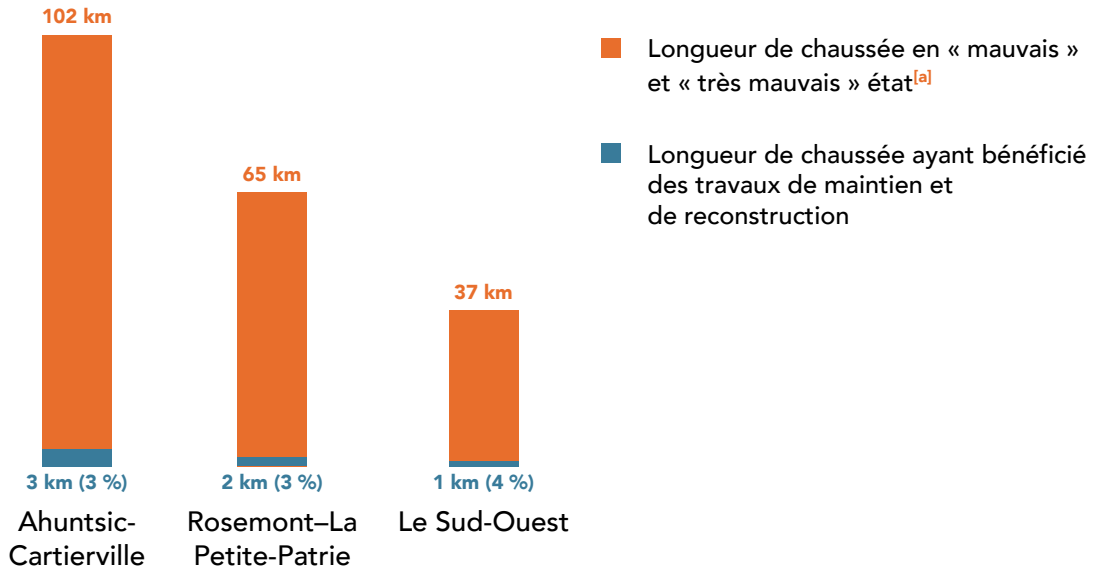
**Seuls environ 3 % des rues locales en « mauvais » ou « très mauvais » état ont bénéficié de travaux de maintien et de reconstruction de chaussées entre 2022 et 2024** (graphique 5). Ceci est nettement insuffisant au regard du rattrapage nécessaire pour atteindre le seuil d'état de la Ville[36] ou même le niveau de services souhaité par le SIRR[37].

[36] Selon la Directive sur la connaissance de l'état des actifs, le seuil d'état est le « Point de démarcation entre un actif dont l'état est jugé satisfaisant d'un autre (…) en « mauvais » ou en « très mauvais » état ». Le seuil d'état vise à ce que l'état des chaussées soit dans un état minimalement « satisfaisant ».

[37] Le niveau de services établi dans la Stratégie de gestion des actifs de voirie vise à réduire à 32 % les chaussées en « mauvais » et « très mauvais » état pour 2034.

**GRAPHIQUE 5**

**INSUFFISANCE DES TRAVAUX RÉALISÉS ENTRE 2022 ET 2024 SUR LES CHAUSSÉES LOCALES DONT L'ÉTAT EST « MAUVAIS » OU « TRÈS MAUVAIS »**




[a] Longueur totale de chaussées : arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville (182 km), arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie (112 km), arrondissement du Sud-Ouest (74 km).

Source : Graphique produit par le Bureau du vérificateur général sur la base des données d'auscultations de 2022 fournies par le Service des infrastructures du réseau routier.

Non seulement les interventions de maintien des chaussées locales sont insuffisantes, mais leur financement dépend du programme de la ville-centre (PCPR-Local). Les travaux de planage-revêtement réalisés en 2023 et 2024 ont été financés par la ville-centre dans une proportion de :

- 100 % pour l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville (1,8 M$);
- 93 % pour l'arrondissement du Sud-Ouest (1,3 M$/1,4 M$);
- 56 % pour l'arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie (0,78 M$/1,4 M$)[38].

Entre 2017 et 2023, le financement via ce programme s'élevait en moyenne à 24 M$[39] par an, réparti entre les arrondissements selon l'état de leurs chaussées locales. Ce programme arrivera toutefois à échéance en 2027.

## Interventions limitées pour retarder la dégradation des chaussées locales

Pour une gestion économique des infrastructures comme énoncée dans la Politique, il est recommandé d'intervenir avant que les chaussées ne soient complètement détériorées et nécessitent une reconstruction totale. En l'occurrence, la Ville recourt essentiellement à des interventions de type planage-revêtement pour prolonger la durée de vie d'une chaussée avant une réfection majeure.

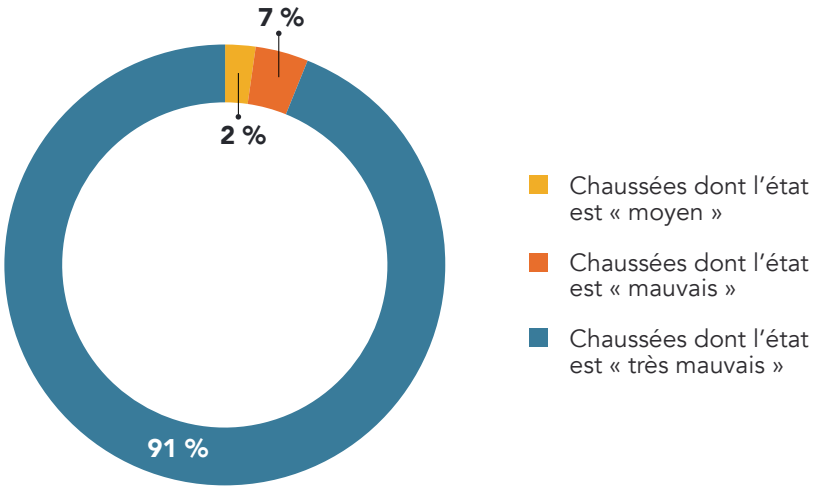
[38] Estimation (56 %) sur la base des investissements de 1,4 M$, qui couvrent l'ensemble des travaux de voirie, incluant la construction de dos d'âne, de saillies et de trottoirs et la reconstruction.

[39] Exception faite des années 2021 et 2022 pour lesquelles ce programme n'a pas été réalisé.

Les investissements de planage-revêtement sont consacrés de manière quasi exclusive aux rues en « mauvais » et « très mauvais » état, ce qui limite les possibilités de retarder la dégradation des autres chaussées (graphique 6).

**GRAPHIQUE 6**

**INTERVENTIONS DE MAINTIEN RÉALISÉES QUASI EXCLUSIVEMENT SUR LES CHAUSSÉES EN « TRÈS MAUVAIS » ÉTAT DES ARRONDISSEMENTS D'AHUNTSIC-CARTIERVILLE, DE ROSEMONT–LA PETITE-PATRIE ET DU SUD-OUEST DE 2022 À 2024**




Source : Graphique produit par le Bureau du vérificateur général sur la base des données fournies par le Service des infrastructures du réseau routier et les arrondissements d'Ahuntsic-Cartierville, de Rosemont–La Petite-Patrie et du Sud-Ouest.

Les arrondissements de Rosemont–La Petite-Patrie et du Sud-Ouest ont réalisé des travaux de planage-revêtement uniquement sur des tronçons en « très mauvais » état. Quant à l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville, il a entrepris des travaux de maintien sur des tronçons dont l'état est « moyen ».

À défaut d'un dispositif de gestion des actifs clairement établi et apportant notamment des projections à moyen et long terme de l'état souhaité des chaussées locales, il est difficile d'évaluer l'adéquation entre les besoins de maintien de ces chaussées et les moyens financiers nécessaires pour y répondre. Une réflexion de l'adéquation des besoins et du financement quelle que soit leur provenance apparaît donc nécessaire.

Dans ces circonstances, l'atteinte d'objectifs relatifs au réseau local n'est pas garantie.

**RECOMMANDATION AUX ARRONDISSEMENTS D'AHUNTSIC-CARTIERVILLE, DE ROSEMONT–LA PETITE-PATRIE ET DU SUD-OUEST EN COLLABORATION AVEC LE SERVICE DES INFRASTRUCTURES DU RÉSEAU ROUTIER**

**10.** Déterminer les enveloppes budgétaires de manière alignée au(x) plan(s) de gestion des actifs des rues locales (en considérant les processus existants) afin de permettre la réalisation de travaux suffisants pour la préservation des chaussées locales.

## 3.4. Insuffisance de la reddition de comptes liée à la gestion de l'entretien et du maintien des chaussées

Les interventions réalisées sur le réseau artériel et le réseau local ne sont pas consolidées afin de donner un regard exhaustif sur les travaux d'entretien et de maintien des rues de la Ville. De plus, aucune unité responsable d'un suivi global de l'entretien et du maintien de ces chaussées n'est désignée.

En matière **d'entretien**, aucune unité d'affaires ne dispose d'une vision des travaux d'entretien réalisés sur les chaussées locales et artérielles. Par ailleurs, le SIRR ne s'est pas doté d'une reddition de comptes lui permettant de porter un regard exhaustif sur l'entretien des rues artérielles dont il est ultimement responsable. En effet :

- les requis prévus à l'article 6[40] du *Règlement 08-055* ne sont pas respectés;
- le transfert de l'entretien des rues artérielles au SCAEC ne prévoit pas de reddition de comptes au SIRR.

Pour ce qui est du **maintien** des chaussées locales, la reddition de comptes actuelle, incluant le « Portrait annuel sur la connaissance de l'état des actifs de la Ville de Montréal », n'offre pas une vue des coûts spécifiques des travaux financés par l'ensemble des arrondissements.

Cette situation nuit à une gestion complète du cycle de vie des chaussées et au suivi de l'atteinte des niveaux de services préalablement déterminés. Dans ce contexte, la Direction générale, le conseil municipal et les conseils d'arrondissement ne peuvent exercer une surveillance adéquate de l'atteinte des objectifs stratégiques. Des mécanismes de reddition de comptes sont nécessaires pour suivre la mise en œuvre du ou des plans de gestion des actifs et de la stratégie associée.

**RECOMMANDATION AU SERVICE DES INFRASTRUCTURES DU RÉSEAU ROUTIER**

**11.** Mettre en place une reddition de comptes de l'entretien des rues artérielles pour se conformer aux exigences du *Règlement du conseil de la Ville sur la délégation de certains pouvoirs relatifs au réseau de voiries artérielles aux conseils d'arrondissement* (08-055).

[40] *Règlement du conseil de la ville sur la délégation de certains pouvoirs relatifs au réseau de voirie artérielle aux conseils d'arrondissement (08-055)*, l'article 6 précise, notamment le contenu, la fréquence et le format des informations que les arrondissements doivent fournir au comité exécutif et au directeur général adjoint responsable du Service des infrastructures, de la voirie et des transports, en matière d'entretien des rues artérielles.

**RECOMMANDATION À LA DIRECTION GÉNÉRALE DE LA VILLE DE MONTRÉAL EN COLLABORATION AVEC LE SERVICE DE LA CONCERTATION DES ARRONDISSEMENTS ET DE L'EXPÉRIENCE CITOYENNE, LE SERVICE DES INFRASTRUCTURES DU RÉSEAU ROUTIER ET LES ARRONDISSEMENTS D'AHUNTSIC-CARTIERVILLE, DE ROSEMONT–LA PETITE-PATRIE ET DU SUD-OUEST**

**12.** Rendre compte aux instances décisionnelles compétentes de **la progression et de l'atteinte des objectifs stratégiques applicables aux chaussées** et **proposer les correctifs requis** afin de faciliter l'exercice d'une surveillance adéquate.

# 4. Conclusion

Nous concluons que la Ville de Montréal (la Ville) n'a pas établi des mécanismes suffisants pour assurer une gestion efficiente des interventions d'entretien et de maintien des chaussées artérielles et locales, en vue de les préserver de façon optimale, et ce, selon des niveaux de services définis (annexe 3).

Le domaine de la gestion des actifs évolue et offre une perspective plus ambitieuse impliquant dorénavant, la mise en place d'une démarche organisée et encadrée. Or, l'approche de gestion des actifs de la Ville applicable à ses chaussées n'est pas suffisamment structurée et ne repose pas sur une vision claire. Ceci entrave la mise en place d'une stratégie alignée à une orientation commune et garantissant des interventions au moment opportun, notamment l'entretien préventif.

Par ailleurs, la gestion cloisonnée de l'entretien des rues locales et artérielles ne favorise pas une utilisation optimale des ressources, compromettant la durabilité des infrastructures routières.

Concernant le maintien des chaussées, des enjeux, comme l'insuffisance de capacité de réalisation, limitent l'atteinte des objectifs et ne permettent pas l'exécution des travaux planifiés sur le réseau artériel. Pour les chaussées locales, l'inadéquation entre les besoins financiers, les objectifs et les niveaux de services souhaités contribue à leur dégradation.

Enfin, l'absence d'une reddition de comptes intégrée des chaussées artérielles et locales ne facilite pas la prise de décisions et la supervision liée à la gestion de ces actifs par le conseil municipal et les conseils d'arrondissement.

À défaut de mécanismes assurant une gestion efficace et efficiente de l'entretien et du maintien des chaussées, des risques importants compromettent la qualité des infrastructures routières, la sécurité et la satisfaction des citoyennes et citoyens. Il est nécessaire que la Ville mette en place des mesures correctives pour remédier aux déficiences actuelles lui assurant de répondre au niveau de services attendus par sa population. Celles-ci devront s'inscrire dans un système de gestion des actifs tenant compte de l'ensemble des actifs sous sa responsabilité.

# 5. Annexes

## 5.1. Annexe 1 – Encadrement d'un système de gestion des actifs en milieu municipal

Au Canada, la gestion des actifs municipaux est encadrée par une réglementation provinciale. À titre d'exemple, la province de l'Ontario a adopté le *Règlement de l'Ontario 588-17* en 2017 qui impose aux municipalités la mise en place d'un dispositif de gestion des actifs. Dans ce contexte, la ville d'Ottawa s'illustre, parmi les villes canadiennes d'envergure, comme une municipalité avant-gardiste dans cette matière en divulguant à sa population plusieurs éléments rattachés constitutifs de son système de gestion des actifs (SGA).

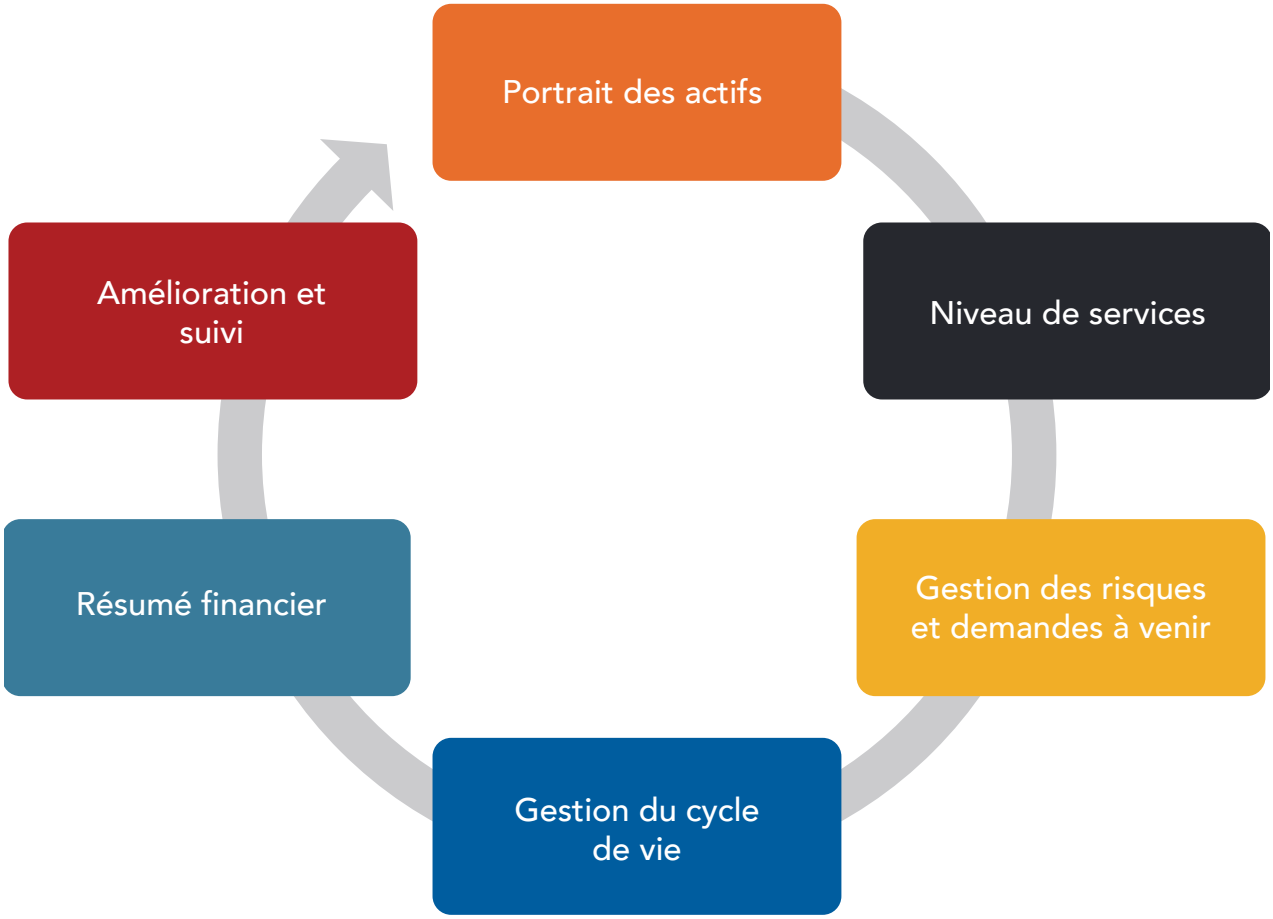
Au Québec, l'implantation d'un SGA n'est actuellement pas obligatoire pour les municipalités. Seule l'élaboration d'un plan de gestion des actifs pour les infrastructures de l'eau est attendue par le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation du Québec d'ici le 31 décembre 2026 pour être conforme aux modalités de ses programmes de subventions.

Des organismes de référence en gestion des actifs accompagnent les municipalités œuvrant pour la pérennité de leurs infrastructures en leur faisant part des orientations. La Fédération canadienne des municipalités[41] a développé en 2018 un guide intitulé *Comment élaborer une politique, une stratégie et un cadre de gestion des actifs* basé sur le recueil de pratiques qualifiées « d'exemplaires » et observées sur 17 municipalités[42] à travers le pays. Au Québec, plusieurs éléments d'un SGA ont été repris et développés par le Centre d'expertise et de recherche en infrastructures urbaines dans un *Guide de gestion des actifs en immobilisations à l'intention des gestionnaires municipaux* publié en 2017 et un *Guide d'élaboration d'un plan de gestion des actifs municipaux* en décembre 2023.

41 La Fédération canadienne des municipalités est un regroupement de plus de 2 100 municipalités de toutes les tailles, des plus grandes villes aux collectivités rurales et nordiques du Canada, notamment destiné à fournir aux municipalités des programmes et des outils pour relever leurs défis locaux.

42 Incluant 3 villes du Québec et des villes de toutes tailles (allant de 2 194 à 934 243 habitantes et habitants) – pages 3 et 4.

## 5.2. Annexe 2 – Contenu d'un plan de gestion des actifs municipaux selon la Fédération canadienne des municipalités




Source : Figure produite par le Bureau du vérificateur général sur la base du *Guide d'élaboration d'un plan de gestion d'actifs municipaux*, décembre 2023.

## 5.3. Annexe 3 – Vue d'ensemble de la gestion de l'entretien et du maintien des chaussées avant des réfections majeures

| | Efficience de la gestion de l'entretien et du maintien des chaussées avant des réfections majeures | | |
|---|---|---|---|
| | Insuffisance des éléments fondamentaux d'un système de gestion des actifs pour la chaussée (3.1.1.)<br>Stratégie de gestion des actifs partiellement implantée (3.1.2.)<br>Insuffisance de la reddition de comptes liée à la gestion de l'entretien et du maintien des chaussées (3.4.) | | |
| | **Entretien** | | **Maintien** |
| | Gestion cloisonnée de l'entretien des rues artérielles et locales (3.2.) | | **Planage-revêtement** |
| | **Préventif** | **Courant** | |
| | Pérennité de l'entretien préventif des rues artérielles et locales non garantie (3.2.1.) | Inefficacités dans l'entretien courant du réseau artériel et du réseau local (3.2.2.) | Fiabilité et efficacité de la planification des activités de maintien limitées (3.3.) |
| **Chaussées artérielles** | **Budget de fonctionnement de la ville-centre (SCAEC)** | | **Budget d'investissement de la ville-centre (PCPR/PRCPR-Artériel – SIRR)** |
| | **Budget de fonctionnement des arrondissements** | | |
| | Programme d'entretien préventif du réseau artériel non défini (3.2.1.) | | Interventions insuffisantes pour le maintien des chaussées artérielles (3.3.1.)<br>Encadrement insuffisant de la planification des interventions de maintien des chaussées artérielles (3.3.2.) |
| **Chaussées locale** | **Budget de fonctionnement des arrondissements** | | **Budget d'investissement de la ville-centre (PCPR-Local – SIRR)** |
| | | | **Budget d'investissement des arrondissements (PRR)** |
| | Absence d'un Programme d'entretien préventif des rues locales (3.2.1.) | | Les besoins de maintien des chaussées locales ne sont pas pleinement satisfaits (3.3.3.) |

Légende : ■ Budget de la ville-centre ■ Budget des arrondissements

Sigles : PCPR - Programme complémentaire de planage-revêtement
PRR - Programme de réfection routière
PRCPR - Programme de réhabilitation de chaussées par planage-revêtement
SCAEC - Service de la concertation des arrondissements et de l'expérience citoyenne
SIRR - Service des infrastructures du réseau routier