

Commission sur le transport  
et les travaux publics

# Augmentation de la période de la garantie des travaux routiers

## RAPPORT ET RECOMMANDATIONS

Rapport déposé au conseil municipal du 19 septembre 2022  
et au conseil d'agglomération du 22 septembre 2022

Commission sur le transport et les travaux publics

# **Augmentation de la période de la garantie des travaux routiers**

## **RAPPORT ET RECOMMANDATIONS**

Rapport déposé au conseil municipal du 19 septembre 2022 et  
au conseil d'agglomération du 22 septembre 2022

**Pour suivre les travaux et l'actualité des commissions permanentes**

S'abonner à l'[infolettre](#) des commissions

Visitez le site Internet des commissions permanentes : [ville.montreal.qc.ca/commissions](http://ville.montreal.qc.ca/commissions)

Suivez-nous sur les réseaux sociaux

 @commissions.mtl

 @Comm\_MTL

**Service du greffe**

**Division du soutien aux commissions permanentes,  
aux conseils consultatifs et au Bureau de la présidence du conseil  
155, rue Notre-Dame Est, rez-de-chaussée  
Montréal (Québec) H2Y 1B5**

*Présidence*

M<sup>me</sup> Laurence Parent  
Arrondissement Le Plateau  
Mont-Royal

*Vice-présidence*

M. Michel Gibson  
Ville de Kirkland

M. Michel Bissonnet  
Arrondissement de Saint-Léonard

*Membres*

M. Younes Boukala  
Arrondissement de Lachine

M<sup>me</sup> Arij El Korbi  
Arrondissement de Saint-Léonard

M<sup>me</sup> Heidi Ekvd  
Ville de Baie-D'Urfé

M. Benoit Gratton  
Arrondissement de Verdun

M. Enrique Machado  
Arrondissement de Verdun

M. Peter McQueen  
Arrondissement de  
Côte-des-Neiges—Notre-Dame-  
de-Grâce

M<sup>me</sup> Laura Palestini  
Arrondissement de LaSalle

M<sup>me</sup> Mindy Pollak  
Arrondissement d'Outremont

Montréal, le 19 septembre 2022

Mme Valérie Plante  
Mairesse de Montréal  
Hôtel de ville de Montréal - Édifice Lucien-Saulnier  
155, rue Notre-Dame Est  
Montréal (Québec) H2Y 1B5

Madame la Mairesse,

Conformément au *Règlement sur les commissions permanentes du conseil municipal* (06-009), nous avons l'honneur de déposer, au nom de la Commission sur le transport et les travaux publics, le rapport et les recommandations formulées à la suite des travaux sur l'augmentation de la période de garantie des travaux routier pour laquelle la Commission a été mandatée par résolution du conseil municipal en 2019 (CM19 0475).

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

*(ORIGINAL SIGNÉ)*

---

Laurence Parent  
Présidente

*(ORIGINAL SIGNÉ)*

---

Marie-Claude Haince  
Secrétaire-recherchiste

**Service du greffe**

**Division du soutien aux commissions permanentes,  
aux conseils consultatifs et au Bureau de la présidence du conseil  
155, rue Notre-Dame Est, rez-de-chaussée  
Montréal (Québec) H2Y 1B5**

*Présidence*

M<sup>me</sup> Laurence Parent  
Arrondissement Le Plateau  
Mont-Royal

*Vice-présidence*

M. Michel Gibson  
Ville de Kirkland

M. Michel Bissonnet  
Arrondissement de Saint-Léonard

*Membres*

M. Younes Boukala  
Arrondissement de Lachine

M<sup>me</sup> Arij El Korbi  
Arrondissement de Saint-Léonard

M<sup>me</sup> Heidi Ekvdt  
Ville de Baie-D'Urfé

M. Benoit Gratton  
Arrondissement de Verdun

M. Enrique Machado  
Arrondissement de Verdun

M. Peter McQueen  
Arrondissement de  
Côte-des-Neiges—Notre-Dame-  
de-Grâce

M<sup>me</sup> Laura Palestini  
Arrondissement de LaSalle

M<sup>me</sup> Mindy Pollak  
Arrondissement d'Outremont

Montréal, le 22 septembre 2022

Mme Nancy Blanchet  
Présidente du conseil d'agglomération  
Hôtel de ville de Montréal - Édifice Lucien-Saulnier  
155, rue Notre-Dame Est  
Montréal (Québec) H2Y 1B5

Madame la Présidente,

Conformément au *Règlement sur les commissions permanentes du conseil d'agglomération* (RCG 06-024), nous avons l'honneur de déposer, au nom de la Commission sur le transport et les travaux publics, le rapport et les recommandations formulées à la suite des travaux sur l'augmentation de la période de garantie des travaux routier pour laquelle la Commission a été mandatée par résolution du conseil municipal en 2019 (CM19 0475).

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

(ORIGINAL SIGNÉ)

Laurence Parent  
Présidente

(ORIGINAL SIGNÉ)

Marie-Claude Haince  
Coordonnatrice



## TABLES DES MATIÈRES

<b>INTRODUCTION</b>	<b>5</b>
<b>1. DÉMARCHE</b>	<b>6</b>
1.1. Description du mandat	6
1.2. Déroulement des travaux	6
1.3. Adoption des recommandations	8
<b>2. ANALYSE ET RECOMMANDATIONS</b>	<b>9</b>
2.1 État des lieux	9
2.2 Évaluation des nouvelles mesures mises en place par le Service des infrastructures du réseau routier (SIRR)	13
2.3 Surveillance des chantiers	14
2.4 Liste grise	15
2.5 Gestion contractuelle	16
2.6 Présentation de données sur les chantiers et rétroaction	16
<b>CONCLUSION</b>	<b>17</b>
<b>Annexe 1 : Résolution CM19 0475</b>	<b>19</b>
<b>Annexe 2 : Liste des personnes-ressources de la Ville de Montréal</b>	<b>22</b>
<b>Annexe 3 : Recommandations</b>	<b>23</b>

## INTRODUCTION

La Commission sur le transport et les travaux publics de la Ville de Montréal, présidée par Mme Laurence Parent, a réalisé une étude portant sur l'augmentation de la garantie des travaux de construction afin d'assurer la qualité des travaux routiers à Montréal (réf. résolution CM19 0475). Les membres de la Commission issus des villes liées ont participé aux travaux s'agissant d'un mandat de compétence d'agglomération, en vertu de l'article 19 de la [Loi sur l'exercice de certaines compétences municipales dans certaines agglomérations](#).

Le présent rapport s'articule autour de deux parties. La première partie du rapport décrit la démarche qui a été privilégiée, incluant le déroulement des travaux. La seconde partie propose ensuite un état des lieux s'appuyant sur les présentations des services, qui sert d'assise à la présentation des recommandations qui ont été adoptées à l'unanimité en séance de travail par la Commission, le 7 juin 2022, à la suite de l'analyse de l'ensemble de l'information recueillie.

En annexe, outre la résolution du conseil municipal (annexe 1), se trouve la liste des personnes-ressources en appui à la Commission pour ce mandat (annexe 2) et les recommandations (annexe 3).

# 1. DÉMARCHE

## 1.1. Description du mandat

Le 16 avril 2019, le conseil municipal adopte une motion de l'opposition officielle (CM19 0475) pour l'augmentation de la garantie des travaux de construction afin d'assurer la qualité des travaux routiers à Montréal; motion qui est référée à la Commission sur le transport et les travaux publics pour étude.

La motion suggérait de modifier les clauses administratives générales afin de prolonger la période de garantie à cinq ans pour toutes les reconstructions de chaussée et à deux ans pour toute réhabilitation de chaussée.

S'appuyant notamment sur le [rapport du vérificateur général de 2013](#) et sur le [rapport biannuel du Bureau de l'inspecteur général \(BIG\) de 2018](#), la motion faisait certains constats et tirait certaines conclusions. La motion s'appuyait sur la prémisse selon laquelle l'augmentation de la garantie des travaux de construction permettrait d'assurer la qualité des travaux routiers. Selon la motion, la problématique de la qualité des travaux a été identifiée par le vérificateur général (2013) et le Bureau de l'inspecteur général (2018) et le dernier rapport d'auscultation (2015) disponible, montrait que 45 % des 4070 km de chaussée du réseau routier montréalais était en mauvais ou très mauvais état. Considérant que plusieurs pays européens tels que l'Autriche, le Danemark, la France, l'Allemagne, de même que la province de l'Ontario, imposent des garanties de deux à cinq ans, l'augmentation de la durée de la garantie des travaux était proposée afin de responsabiliser davantage les constructeurs quant à la qualité des travaux, au respect des normes et du choix des matériaux.

Cette résolution du conseil municipal confiait donc à la Commission sur le le transport et les travaux routiers (CTTP) le mandat d'évaluer la proposition de modification aux clauses administratives générales afin de prolonger la période de garantie à cinq (5) ans pour toutes les reconstructions de chaussée et à deux (2) ans pour toute réhabilitation de chaussée.

## 1.2. Déroulement des travaux

À l'automne 2020, la Commission sur le transport et les travaux publics a entrepris l'étude de ce dossier après avoir pris connaissance de la motion CM19 0475 pour l'augmentation de la garantie des travaux de construction afin d'assurer la qualité des travaux routiers à Montréal. Le Service des infrastructures du réseau routier (SIRR) a été désigné pour accompagner la Commission dans l'étude de ce dossier. Les travaux ont ainsi débuté avec la Commission ayant siégé pour le mandat de 2017 à 2021, puis ils ont été repris par les membres de la Commission siégeant actuellement.

Le 21 octobre 2020, la Commission a reçu une première fois le Service des infrastructures du réseau routier (SIRR) en séance de travail. Cette première présentation a permis à la Commission de prendre connaissance des divers mécanismes en place pour assurer la qualité de travaux, de connaître les processus de planification des travaux et d'amélioration continue en plus d'être à même d'avoir une meilleure idée des balises en place.

Le 30 mars 2021, le SIRR a apporté des compléments d'informations sur certains points ayant été relevés par les commissaires demandant des précisions. La présentation du SIRR a abordé les points suivants : la différence des coûts de réfection des chaussées entre Montréal et Toronto; la comparaison de la surveillance des chantiers réalisée à l'interne et par des firmes externes, l'estimation des coûts associés à une augmentation de la surveillance interne, une évaluation prospective des actions mises en place par le SIRR. Les commissaires ont fait le constat que le complément d'information présenté par le Service des infrastructures du réseau routier (SIRR) ne répond pas pleinement aux attentes et interrogations exprimées. Certains des éléments présentés ont par ailleurs suscité d'autres interrogations.

La Commission a ainsi souhaité entendre à nouveau le Service des infrastructures du réseau routier (SIRR) en séance de travail le 13 avril. La présentation a fait un retour sur la différence des coûts de réfection des chaussées entre Montréal et Toronto. Les cadres juridiques régissant le domaine ont aussi été présentés. Parmi les éléments les plus marquants de la présentation, le portrait des avantages et des inconvénients et les incidences d'une augmentation de la garantie sur le marché. La présentation du SIRR est venue donner un éclairage plus précis des retombées que pourrait avoir une augmentation de la durée de la garantie.

Afin d'avoir un meilleur état des lieux, la Commission a souhaité entendre le Bureau de l'inspecteur général (BIG) qui s'est par le passé penché sur plusieurs des éléments au coeur de l'étude de ce dossier, notamment la surveillance des chantiers, la gestion contractuelle et l'évaluation des travaux. Le 1er juin, la CTPP recevait en séance de travail, M<sup>e</sup> Brigitte Bishop, inspectrice générale, et M<sup>e</sup> Suzanne Corbeil, inspectrice générale adjointe, du Bureau de l'inspecteur général (BIG). La présentation du BIG a mis en lumière certaines problématiques liées à l'octroi des contrats et à la surveillance des chantiers, en plus de faire état des impacts anticipés d'une augmentation de la garantie des travaux, à la fois sur le marché et sur l'octroi des contrats. Pour le Bureau de l'inspecteur général, il était clair que l'augmentation de la durée de la garantie allait entraîner une augmentation des coûts, sans pour autant assurer une meilleure qualité de travaux.

Par la suite, la Commission a tenu 7 séances de travail, entre juin 2021 et juin 2022, afin d'élaborer 14 recommandations.

Au total, ce sont 11 séances de travail qui ont été consacrées à l'étude de ce dossier. Dans le cadre de ces séances de travail tenues par visioconférence, en raison des mesures imposées par les gouvernements en réponse à la crise sanitaire liée au coronavirus, les membres de la Commission ont pu poser leurs questions aux divers-es intervenant-es et avoir des échanges à huis clos afin de dégager des propositions pour assurer une meilleure qualité des travaux routiers à Montréal.

### **1.3. Adoption des recommandations**

La Commission, sur une proposition de Mme Laura-Ann Palestini, appuyée par Mme Mindy Pollak, a adopté ses recommandations à l'unanimité le 7 juin 2022, lors d'une séance de travail tenue virtuellement par visioconférence.

Les 14 recommandations de la Commission constituent le cœur du présent rapport et sont reproduites intégralement dans la partie 2.

## 2. ANALYSE ET RECOMMANDATIONS

Cette seconde partie fait état de l'analyse réalisée à la suite des présentations. La Commission remercie le Service des infrastructures du réseau routier (SIRR) et le Bureau de l'inspecteur général (BIG) qui ont contribué à cette démarche en partageant leurs expertises et leurs recommandations. Au terme de ses travaux d'analyse, la Commission formule les 14 recommandations suivantes au conseil municipal et au conseil d'agglomération.

### 2.1 État des lieux

Afin de garantir l'exécution des travaux, le paiement de la main-d'œuvre, des matériaux et services, une entreprise doit fournir une garantie au moyen d'une retenue financière. À Montréal, cette garantie est présentement d'une durée de 12 mois<sup>1</sup>. Dans le cadre de ses travaux, la Commission avait pour mandat d'examiner la pertinence d'augmenter cette garantie à cinq ans pour toutes les reconstructions de chaussée et à deux ans pour toute réhabilitation de chaussée.

Les présentations faites dans le cadre de l'étude de ce dossier ont permis de faire ressortir certains éléments pris en compte par la Commission dans la formulation de ses recommandations, à savoir : les impacts de l'augmentation de la durée de la garantie des travaux sur le marché, la qualité et la conformité des matériaux utilisés, la surveillance des chantiers et la gestion contractuelle.

Concernant les impacts de l'augmentation de la durée de la garantie des travaux sur le marché, les présentations ont mis en évidence le fait que celle-ci entraînerait non seulement une restriction du marché, mais aussi une augmentation des coûts des travaux. Considérant que Montréal a déjà des critères très élevés, le Bureau de l'inspecteur général (BIG) affirmait qu'une augmentation de la durée de la garantie sans sanction ne résoudrait pas le problème de la qualité des travaux. À la lumière de ces constats, la Commission a ainsi tenté d'envisager d'autres avenues.

La question de la qualité et de la conformité des matériaux utilisés a été une préoccupation pour la Commission qui a pu être rassurée par les mécanismes en place. En effet, l'article 2118 du Code civil du Québec protège contre la perte d'ouvrage et les vices majeurs pour cinq ans<sup>2</sup>. Cela offre déjà certaines garanties. De même, les commissaires ont pu constater que le système de pénalité a été révisé en 2019, dans le cadre de révision des devis techniques, ce qui permet de renforcer l'assurance qualité. En 2019 également, l'escouade chantier a été mise en place avec pour mandat

---

<sup>1</sup> Il est à noter qu'il est possible de prolonger la garantie avec un cautionnement.

<sup>2</sup> Cet article stipule en effet que : « À moins qu'ils ne puissent se dégager de leur responsabilité, l'entrepreneur, l'architecte, l'ingénieur et le technologue professionnel qui ont, selon le cas, dirigé ou surveillé les travaux, et le sous-entrepreneur pour les travaux qu'il a exécutés, sont solidairement tenus de la perte de l'ouvrage qui survient dans les cinq ans qui suivent la fin des travaux, que la perte résulte d'un vice de conception, de construction ou de réalisation de l'ouvrage, ou, encore, d'un vice du sol. »

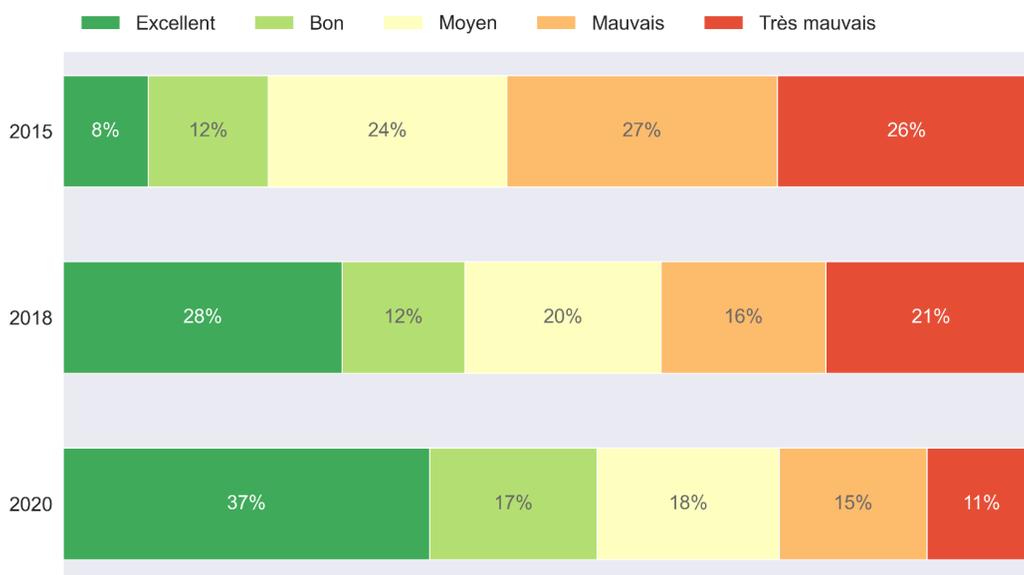
de s'assurer du respect des exigences techniques, de faire un contrôle qualitatif des matériaux, de faire un suivi de la performance et de réaliser des activités de surveillance. L'escouade réalise donc des contrôles et des audits permettant de veiller à la qualité des travaux routiers avant la fermeture du chantier permettant d'apporter les correctifs nécessaires.

La surveillance des chantiers s'avère ainsi être centrale pour s'assurer de la qualité des travaux. Toutefois, malgré la mise en place de l'escouade chantier en 2019, la Commission a pu constater qu'une part importante de la surveillance est réalisée par des fournisseurs externes, notamment en raison de la rareté de la main-d'œuvre, mais aussi en raison de la nature saisonnière des activités. Les membres de la Commission ont aussi été interpellés-es par les constats du Bureau de l'inspecteur général (BIG) qui a mis en lumière le manque d'expérience des surveillants-es de chantier et les problématiques de conflits d'intérêt et d'intimidation qui en résultent.

Pour ce qui est de la gestion contractuelle, la Commission a pu constater qu'une mise à jour de la gestion contractuelle et des garanties avait été réalisée en 2016, mais elle n'a pas été en mesure d'en mesurer les impacts. À la suite de la présentation du Bureau de l'inspecteur général (BIG), les commissaires ont manifesté le souhait d'en savoir plus sur le respect des clauses contractuelles à la suite de cette mise à jour et des résultats de cette mesure sur la qualité de travaux.

Enfin, tout au long des présentations, la Commission sur le transport et les travaux publics a pu constater une amélioration de l'état des chaussées à Montréal, comme en témoigne le tableau ci-après.

### État de la chaussée (Indice PCI) 2015, 2018, 2020 sur le réseau RAAV



Source : Données mesurées par la firme mandatée par la Ville de Montréal selon le Guide d'élaboration d'un plan d'intervention pour le renouvellement des conduites d'eau potable, d'égouts et des chaussées - CERIU, MAMROT

À la lumière de ce qui lui a été présenté, la Commission est en mesure de faire une série de constats qui guident ses propositions pour s'assurer de la meilleure qualité de travaux à Montréal. La Commission est d'avis qu'une corrélation entre l'augmentation de la durée de la garantie et l'assurance d'une qualité de travaux n'a pu être démontrée. Les commissaires ont aussi pu constater que des mesures ont été mises en place pour adresser la problématique, et ce, dès 2016. Les membres de la Commission ont conclu que la liste grise pouvait être un des moyens d'assurer une qualité de travaux. Par ailleurs, la surveillance de chantiers comme un moyen contribuant à assurer une qualité de travaux s'est avérée être une avenue à privilégier. Enfin, l'étude de ce dossier a permis de constater un manque d'informations au niveau des données d'évaluation des chantiers. La Commission n'est pas en mesure de statuer pour le moment sur l'augmentation de la prolongation des garanties des travaux routiers, mais elle formule plutôt des recommandations qui permettraient, à plus court terme, de viser une meilleure qualité d'exécution des travaux et un meilleur rendement de ceux-ci.

CONSIDÉRANT le manque d'informations disponibles pour statuer sur la pertinence de l'augmentation afin de garantir la qualité des travaux routiers;

ATTENDU que des indicateurs de performance soient établis pour évaluer la performance des chantiers et présentés dans un bilan sur la performance des chantiers;

ATTENDU que des informations sur la productivité et les coûts globaux des chantiers soient présentées dans un bilan sur la performance des chantiers;

ATTENDU que des informations sur l'efficacité de la gestion technique des chantiers soient contenues dans un bilan sur la performance des chantiers;

ATTENDU que les résultats des campagnes d'auscultation soient contenus dans le bilan sur la performance des chantiers;

ATTENDU que des données sur la surveillance des chantiers soient présentées dans un bilan sur la performance des chantiers;

ATTENDU que des informations sur la performance et les résultats de l'escouade chantier fassent partie du bilan sur la performance des chantiers;

La Commission sur le transport et les travaux publics recommande :

R-1 Qu'une fois les bilans et analyses réalisés, que le SIRR les présente à la CTPP, dès que possible, afin d'effectuer un nouvel examen du dossier et de statuer sur la pertinence d'une augmentation de la garantie des travaux routiers pour garantir la qualité des travaux.

R-2 Que le Service des infrastructures du réseau routier (SIRR) évalue les impacts de la révision des devis techniques datant de 2019.

En prenant connaissance de la documentation pour faire l'étude de ce dossier, la Commission a constaté que celle-ci était difficilement accessible pour le grand public, notamment en raison de la complexité et de la densité des informations présentées.

CONSIDÉRANT la complexité de la documentation produite en lien avec les chantiers routiers;

ATTENDU que le public doit avoir une information accessible et vulgarisée sur les chantiers;

La Commission sur le transport et les travaux publics recommande :

R-3 Que le Service des infrastructures du réseau routier (SIRR) rende ses bilans et rapports d'activité accessibles au grand public en valorisant l'information contenue dans ses documents et en synthétisant les informations sur les résultats.

## 2.2 Évaluation des nouvelles mesures mises en place par le Service des infrastructures du réseau routier (SIRR)

Lors d'une présentation en séance de travail, le Service des infrastructures du réseau routier (SIRR) a affirmé avoir mis en place plusieurs mesures pour s'assurer de la qualité des travaux. En 2016, le SIRR a procédé à une mise à jour de la gestion contractuelle et des garanties et, en 2019, le SIRR a fait une révision des devis techniques<sup>3</sup>. Toutefois, aucune évaluation de ces nouvelles mesures mises en place par le SIRR n'a été faite. Ces évaluations sont essentielles pour pouvoir mesurer l'efficacité de ces mesures et leurs impacts sur la qualité des travaux.

Ainsi, la Commission souhaiterait pouvoir prendre connaissance des impacts de ces mesures afin d'apprécier et d'évaluer leur efficacité.

CONSIDÉRANT que le Service des infrastructures du réseau routier (SIRR) n'a pas fait l'évaluation des nouvelles mesures mises en place pour garantir la qualité des travaux routiers;

ATTENDU qu'une évaluation des impacts de nouvelles mesures mise en place par le SIRR est nécessaire et préalable pour statuer sur le besoin d'augmenter la garantie des travaux routiers;

ATTENDU qu'un suivi continu de la performance des mesures mises en place soit réalisé;

La Commission sur le transport et les travaux publics recommande :

R-4 Que le Service des infrastructures du réseau routier (SIRR) évalue les impacts de la mise à jour de la gestion contractuelle et des garanties datant de 2016.

R-5 Que le Service des infrastructures du réseau routier (SIRR) évalue les impacts de la révision des devis techniques datant de 2019.

---

<sup>3</sup> Il est à noter qu'en janvier 2020 la Division gouvernance et normalisation du Service de l'approvisionnement a repris le mandat de l'harmonisation des documents du cahier des charges pour tous les contrats publics d'exécution de travaux de la Ville de Montréal, ce qui inclut les devis techniques normalisés (DTNI). Le rôle de la division est de s'assurer que les documents sont mis à jour annuellement, qu'ils sont cohérents et accessibles à l'ensemble des chargés de projet de la Ville dans le cadre de l'élaboration des cahiers des charges.

## 2.3 Surveillance des chantiers

Tel que mentionné précédemment, la surveillance des chantiers s'avère être une mesure importante pour assurer la qualité des travaux. Si la mise en place de l'escouade chantier est de bonne augure, il n'en demeure pas moins que certains efforts peuvent être faits afin de renforcer ce mécanisme de contrôle afin de s'assurer qu'il soit des plus performants.

CONSIDÉRANT que la surveillance des chantiers doit faire l'objet d'une évaluation continue de la part du Service des infrastructures du réseau routier (SIRR);

CONSIDÉRANT que la surveillance des chantiers est réalisée dans une plus grande proportion par des firmes externes;

CONSIDÉRANT des irrégularités dans la surveillance des chantiers (BIG 2018), notamment en ce qui concerne le respect des normes de qualité;

ATTENDU qu'il importe d'assurer une qualité de la surveillance des chantiers;

ATTENDU qu'il importe de mesurer les coûts de la surveillance interne et ceux de la surveillance externe d'une manière précise;

ATTENDU que la Commission sur le transport et les travaux publics (CTTP) puisse examiner cette évaluation comparative;

La Commission sur le transport et les travaux publics recommande :

R-6 Que le Service des infrastructures du réseau routier (SIRR) réalise, à court terme, une évaluation comparative des coûts associés à la surveillance des chantiers, à l'interne et à l'externe.

R-7 Que le Service des infrastructures du réseau routier (SIRR) mette en place des indicateurs de performance pour évaluer le rendement de la surveillance des chantiers.

R-8 Qu'une formation de sensibilisation aux droits et recours, destinée à l'ensemble des surveillants-es de chantier, soit donnée au début du contrat par le Service des infrastructures du réseau (SIRR), en collaboration avec le Bureau de l'inspecteur général (BIG).

## 2.4 Liste grise

Les firmes à rendement insatisfaisant sont répertoriées dans une liste communément appelée liste grise. Cette liste, créée en 2015, fait état des entreprises pour lesquelles la Ville de Montréal se réserve le droit de refuser leur soumission pour l'octroi d'un contrat, pour une durée de deux ans, et ce, même s'il s'agit du plus bas soumissionnaire conforme. Cette liste est diffusée sur le [portail de la Ville de Montréal](#). Les entreprises au rendement insatisfaisant sont inscrites sur cette liste en fonction de la nature du contrat ayant été octroyé, ce qui leur permet d'obtenir un contrat de la Ville de Montréal pour un travail d'une autre nature, par exemple. C'est donc dire que ce mécanisme n'est pas très contraignant pour les entreprises au rendement insatisfaisant, contrairement à la liste noire<sup>4</sup>.

Les membres de la Commission étant conscients-es que des modifications à la liste grise ne pourront être apportées qu'à la suite de modifications législatives, la CTPP souhaite néanmoins relever certains éléments devant être adressés pour assurer une meilleure qualité des travaux routiers lorsque la législation le permettra et formule des recommandations à cet égard.

CONSIDÉRANT le fonctionnement actuel de la liste grise;

CONSIDÉRANT le besoin d'avoir des mesures pour augmenter l'imputabilité des entreprises;

CONSIDÉRANT que la liste noire est utilisée en dernier recours;

ATTENDU que la liste grise doit agir comme mécanisme dissuasif et contraignant pour les entreprises ne respectant pas les exigences contractuelles et ayant un rendement insatisfaisant;

La Commission sur le transport et les travaux publics recommande :

R-9 Que la Ville de Montréal fasse des représentations auprès du Gouvernement du Québec afin que des modifications soient faites à la Loi des cités et des villes pour permettre d'apporter des changements à la liste grise.

R-10 Que le Service de l'approvisionnement instaure des mécanismes de sanctions financières graduées pour les entreprises inscrites sur la liste grise.

---

<sup>4</sup> La liste noire, ou Registre des entreprises non admissibles aux contrats publics (RENA), fait état des entreprises ayant commis une infraction prévue à l'annexe 1 de la Loi sur les contrats des organismes publics (L.R.Q., chapitre C-65.1) (LCOP). Les entreprises faisant partie de cette liste ne sont pas autorisées à faire affaire avec le secteur public pendant cinq ans. La Ville de Montréal a l'obligation de consulter le RENA afin de s'assurer qu'une entreprise visée dans le cadre d'un contrat n'est pas inscrite à ce registre.

R-11 Que le délai d'inscription à la liste grise soit de 90 jours plutôt que de 60 jours, afin de permettre aux unités d'affaires de constituer le dossier décisionnel.

## 2.5 Gestion contractuelle

Malgré la mise à jour de la gestion contractuelle et des garanties qui a été réalisée en 2016, la Commission sur le transport et les travaux publics (CTTP) est d'avis que des améliorations peuvent être apportées à la gestion contractuelle afin de s'assurer que les travaux routiers soient de la meilleure qualité. En ce sens, les évaluations de rendement sont des outils permettant d'identifier les entreprises qui performant le mieux et qui respectent les clauses contractuelles. Or, avec le mode d'octroi des contrats actuellement en place, les évaluations de rendement n'ont pas un poids significatif. En effet, dans l'évaluation, la prépondérance est sur le plus bas coût.

CONSIDÉRANT l'importance de diminuer la prépondérance du prix pour certains contrats stratégiques et d'utiliser davantage les évaluations de rendements afin de pondérer les contrats futurs;

La Commission sur le transport et les travaux publics recommande :

R-12 Que le Service de l'approvisionnement, en collaboration avec le Service des infrastructures du réseau routier, apporte des modifications au mode d'octroi des contrats afin de donner une plus grande prépondérance aux évaluations de rendement.

## 2.6 Présentation de données sur les chantiers et rétroaction

La Commission est d'avis que les travaux routiers sont d'une grande préoccupation pour les Montréalaises et les Montréalais qui ont besoin d'être bien informés-es à ce sujet. Les commissaires ont fait le constat qu'il était parfois difficile d'obtenir des informations précises sur les chantiers et sur l'état des chaussées et que des efforts pourraient être faits afin de présenter ces informations d'une manière plus accessible.

CONSIDÉRANT l'importance pour les citoyens-nes d'être informé-es;

CONSIDÉRANT la difficulté, pour le grand public, à obtenir des informations précises sur les chantiers;

CONSIDÉRANT que la présentation des données relatives aux campagnes d'auscultation est difficilement accessible pour le grand public;

ATTENDU que les résultats des campagnes d'auscultation réalisées ces dernières années soient diffusés publiquement de manière vulgarisée;

La Commission sur le transport et les travaux publics recommande :

R-13 Que la Ville de Montréal diffuse un état des chaussées, incluant la date des travaux réalisés, sous forme de tableau de bord sur le site montreal.ca.

Au fil des présentations, les membres de la Commission ont été à même de comprendre que l'expertise des gens de terrain (les entreprises contractantes et les sous-contractants) devait être mise à profit dans une perspective d'amélioration continue. Si des initiatives sont déjà en place, la Commission estime essentiel de systématiser ces mécanismes.

CONSIDÉRANT que l'expertise des entreprises doit être prise en considération pour améliorer la qualité des travaux;

La Commission sur le transport et les travaux publics recommande :

R-14 Que le Service des infrastructures du réseau routier (SIRR) demande systématiquement une rétroaction du fournisseur à la suite de la réalisation des travaux.

## CONCLUSION

Lors de l'étude de ce dossier, plusieurs éléments ont été pris en considération pour permettre d'assurer une meilleure qualité des travaux routiers. D'une part, la Commission a souhaité formuler des recommandations qui pourraient avoir un impact à court terme sur la qualité des travaux. D'autre part, elle a pris en compte des éléments névralgiques comme la surveillance, la gestion contractuelle, l'évaluation, le suivi et la collecte et la présentation des données pour que Montréal puisse maintenir un meilleur état des chaussées.

Les membres de la Commission souhaitent également profiter de l'occasion pour remercier chaleureusement l'équipe du Service des infrastructures du réseau routier (SIRR) pour son soutien et son expertise tout au long de l'étude de ce dossier. Les commissaires remercient également Me Brigitte Bishop et Me Suzanne Corbeil du Bureau de l'inspecteur général (BIG) qui se sont rendus disponibles pour alimenter les travaux de la Commission. Les commissaires souhaitent également saluer la qualité du travail accompli par les membres de la Commission sur le transport et les travaux publics ayant siégés-es lors du mandat précédent et leur exprimer toute leur gratitude.

Conformément au *Règlement sur les commissions permanentes du conseil municipal* (06-009) et au *Règlement sur les commissions permanentes du conseil d'agglomération* (RCG 06-024), le présent rapport peut être consulté sur la page Internet des commissions permanentes : [ville.montreal.qc.ca/commissions](http://ville.montreal.qc.ca/commissions), de même qu'à la Division du soutien aux commissions permanentes, aux conseils consultatifs et au Bureau de la présidence du conseil.

## Annexe 1 : Résolution CM19 0475



---

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

---

Assemblée ordinaire du lundi 15 avril 2019  
Séance tenue le 16 avril 2019

Résolution: CM19 0475

---

#### **Motion de l'opposition officielle pour l'augmentation de la garantie des travaux de construction afin d'assurer la qualité des travaux routiers à Montréal**

Attendu que la Ville de Montréal a accéléré, depuis 2013, ses investissements dans le but de combler un déficit d'entretien de ses infrastructures;

Attendu que la Ville investira pour la période 2019-2021 un montant de 2 035,9 M\$ dans ses infrastructures routières, dont 1 453,9 M\$ seront consacrés à la protection des actifs relatifs aux chemins, rues, routes et trottoirs;

Attendu que d'après le dernier rapport d'auscultation, 45 % des 4 070 km de chaussée du réseau routier montréalais sont en mauvais ou très mauvais état;

Attendu que le vérificateur général constatait, dès 2013, une relation étroite entre l'état de dégradation des infrastructures routières, la qualité des matériaux et la conformité de leur mise en place;

Attendu que le rapport biennuel du Bureau de l'Inspectrice générale (BIG) révélait, en 2018, certaines problématiques quant au respect des quantités et de la qualité du matériel lors des opérations de reconstruction et de resurfaçage de routes;

Attendu que le BIG a observé qu'afin d'obtenir des contrats, les entreprises en construction inscrivent des prix unitaires nettement inférieurs à la valeur des travaux puisqu'elles n'effectuent pas ou peu de réparations de défauts, leur donnant ainsi un avantage concurrentiel;

Attendu que la mauvaise construction ou l'absence de corrections ont pour conséquence directe l'apparition de défauts qui, à la suite d'infiltrations d'eau et au cycle de gel et dégel, peuvent entraîner l'apparition de nids-de-poule;

Attendu que la Ville répare en moyenne plus de 200 000 nids-de-poule par année sur le réseau artériel lors des opérations de colmatage;

Attendu que les travaux routiers sont actuellement assujettis à une garantie de bon fonctionnement pour une période de 12 mois à compter de la réception provisoire des travaux, et que l'apparition de nids-de-poule et de fissures se produit habituellement après ce délai;

Attendu qu'à la suite de travaux de reconstruction et de réhabilitation de la chaussée, la Ville de Montréal impose un moratoire de cinq (5) et trois (3) ans respectivement, aux réseaux techniques urbains afin de limiter la répétition des zones de chantiers;

Attendu qu'il est essentiel pour la Ville de Montréal de maximiser les effets de ses investissements et qu'effectuer de multiples réparations sur un même tronçon de rue peut correspondre à un gaspillage de fonds publics;

Attendu que l'ouverture répétée et la dégradation accélérée des infrastructures routières encouragent le cynisme des citoyens vis-à-vis la qualité des infrastructures municipales;

Attendu qu'une augmentation de la durée de la garantie responsabiliserait davantage le constructeur quant à la qualité des travaux, au respect des normes et du choix de matériaux;

Attendu que plusieurs pays européens tels que l'Autriche, le Danemark, la France, l'Allemagne, de même que la province de l'Ontario, imposent des garanties de 2 à 5 ans pour la majorité des chantiers d'infrastructures routières;

Il est proposé par M. Lionel Perez

appuyé par Mme Patricia Lattanzio

que la Ville de Montréal modifie les clauses administratives générales afin de prolonger la période de garantie à cinq (5) ans pour toutes les reconstructions de chaussée et à deux (2) ans pour toute réhabilitation de chaussée.

---

Un débat s'engage.

---

Il est proposé par M. Sylvain Ouellet

appuyé par M. Benoit Dorais

de référer la présente motion à la Commission sur le transport et les travaux publics pour en faire l'étude, conformément au 5<sup>o</sup> paragraphe de l'article 80 du *Règlement sur la procédure d'assemblée et les règles de régie interne du conseil municipal* (06-051).

Le chef de l'opposition officielle exerce son droit de réplique.

La présidente du conseil, Mme Cathy Wong, déclare que l'article 65.05 est référé pour étude à la Commission sur le transport et les travaux publics, conformément au 5<sup>o</sup> paragraphe de l'article 80 du *Règlement sur la procédure d'assemblée et les règles de régie interne du conseil municipal* (06-051), et il est

RÉSOLU

en conséquence.

65.05  
/mt

Valérie PLANTE

---

Mairesse

(certifié conforme)

---

Yves SAINDON  
Greffier de la Ville

Signée électroniquement le 23 avril 2019

## **Annexe 2 : Liste des personnes-ressources de la Ville de Montréal**

### Service des infrastructures du réseau routier

M. Jean Carrier, directeur - Direction des infrastructures (depuis 2022)

M. Martin Boulianne, directeur - Direction des infrastructures (jusqu'en 2021)

M. Sylvain Roy, responsable du contrôle qualitatif des matériaux - Division expertise et soutien technique, Direction des infrastructures

Mme Marie-Hélène Bouchard, secrétaire-rechercheuse - Direction des infrastructures

Mme Geneviève Bellavance, secrétaire de direction - Direction des infrastructures

### Bureau de l'inspecteur général

M<sup>e</sup> Brigitte Bishop, inspectrice générale

M<sup>e</sup> Suzanne Corbeil, inspectrice générale adjointe

## Annexe 3 : Recommandations

R-1 Qu'une fois les bilans et analyses réalisés, que le SIRR les présente à la CTTTP, dès que possible, afin d'effectuer un nouvel examen du dossier et de statuer sur la pertinence d'une augmentation de la garantie des travaux routiers pour garantir la qualité des travaux.

R-2 Que le Service des infrastructures du réseau routier (SIRR) évalue les impacts de la révision des devis techniques datant de 2019.

R-3 Que le Service des infrastructures du réseau routier (SIRR) rende ses bilans et rapports d'activité accessibles au grand public en valorisant l'information contenue dans ses documents et en synthétisant les informations sur les résultats.

R-4 Que le Service des infrastructures du réseau routier (SIRR) évalue les impacts de la mise à jour de la gestion contractuelle et des garanties datant de 2016.

R-5 Que le Service des infrastructures du réseau routier (SIRR) évalue les impacts de la révision des devis techniques datant de 2019.

R-6 Que le Service des infrastructures du réseau routier (SIRR) réalise, à court terme, une évaluation comparative des coûts associés à la surveillance des chantiers, à l'interne et à l'externe.

R-7 Que le Service des infrastructures du réseau routier (SIRR) mette en place des indicateurs de performance pour évaluer le rendement de la surveillance des chantiers.

R-8 Qu'une formation de sensibilisation aux droits et recours, destinée à l'ensemble des surveillants-es de chantier, soit donnée au début du contrat par le Service des infrastructures du réseau (SIRR), en collaboration avec le Bureau de l'inspecteur général (BIG).

R-9 Que la Ville de Montréal fasse des représentations auprès du Gouvernement du Québec afin que des modifications soient faites à la Loi des cités et des villes pour permettre d'apporter des changements à la liste grise.

R-10 Que le Service de l'approvisionnement instaure des mécanismes de sanctions financières graduées pour les entreprises inscrites sur la liste grise.

R-11 Que le délai d'inscription à la liste grise soit de 90 jours plutôt que de 60 jours, afin de permettre aux unités d'affaires de constituer le dossier décisionnel.

R-12 Que le Service de l'approvisionnement, en collaboration avec le Service des infrastructures du réseau routier, apporte des modifications au mode d'octroi des contrats afin de donner une plus grande prépondérance aux évaluations de rendement.

R-13 Que la Ville de Montréal diffuse un état des chaussées, incluant la date des travaux réalisés, sous forme de tableau de bord sur le site montreal.ca.

R-14 Que le Service des infrastructures du réseau routier (SIRR) demande systématiquement une rétroaction du fournisseur à la suite de la réalisation des travaux.