

## Budget paramétrique – Application spécifique

« Voirie »

Le 21 juillet 2014

Division de la planification budgétaire

Direction de la planification stratégique



## Table des matières

1.	Introduction .....	1
2.	Budget paramétrique de 2006.....	2
2.1.	Grands principes .....	2
2.2.	Application à l'activité .....	2
2.2.1.	Forces et faiblesses du modèle de 2006 .....	3
3.	Budget paramétrique appliqué à 2014 .....	4
3.1.	Présentation du schéma du budget paramétrique.....	4
3.2.	Partage des compétences.....	5
3.3.	Établissement du budget redressé .....	5
3.4.	Ajustements à l'enveloppe.....	6
3.5.	Paramètres de répartition retenus .....	8
3.6.	Mesures des paramètres retenus pour la paramétrisation du budget 2014 .....	9
3.7.	Résultats des budgets paramétrés.....	10
3.8.	Évolution des paramètres dans le temps .....	11
4.	Normes de service .....	12
5.	Partage des gains de productivité .....	12
6.	Reddition de compte .....	12
7.	Préoccupations additionnelles .....	12
	Annexe 1 : Paramètres et pondérations non retenus.....	13
	Annexe 2 : Définition de la nouvelle catégorisation de chaussée .....	14



## 1. Introduction

---

En juin 2012, le Service des finances présentait, à la Commission sur les finances et l'administration, un rapport basé sur les travaux entrepris par le CIRANO dans le cadre d'une vaste revue du financement des arrondissements montréalais. La Commission a proposé certaines recommandations au comité exécutif, qui a approuvé la poursuite des travaux.

Le Service des finances a mis en place un plan de travail visant à produire un budget paramétrique en mesure de refléter les nouvelles réalités des arrondissements. Sa réalisation nécessite la mise en place de plusieurs composantes dont une réforme du financement des arrondissements. La réforme est d'abord un exercice stratégique de réallocation budgétaire qui vise à paramétrer, par activité, les budgets de fonctionnement existants et à instaurer des normes (lorsque requis). Pour ce faire, la démarche inclut notamment une révision de la gouvernance de certaines activités et l'établissement d'un mode de partage des gains de productivité.

Des groupes de travail ont été formés par activité budgétaire. Les arrondissements ont été invités à participer en s'impliquant dans un des groupes de travail. Le mandat de ces groupes a consisté à partager leur expertise dans le domaine d'activités analysé et leur connaissance des réalités en arrondissement, tout en endossant une vision globale. Les membres des groupes ont également assumé un rôle de communication important auprès de leurs collègues, confrères et supérieurs, que ce soit pour la collecte d'informations nécessaires à la poursuite des travaux, ou pour la diffusion des réflexions menées par le groupe.

Ce document vise à présenter les résultats de l'ensemble des travaux qui ont été réalisés et qui seront mis en place dans les prochaines années pour l'activité « Voirie ». Seront abordées l'application à l'activité du budget paramétrique de 2006 (point de départ à la réflexion du groupe de travail) et l'explication des résultats des travaux de paramétrisation du nouveau modèle de financement. Finalement, les recommandations en matière de gouvernance, de paramètres de répartition et de normes de service seront présentées.

## 2. Budget paramétrique de 2006

### 2.1. Grands principes

Le budget paramétrique de 2006 visait à déterminer quel montant était nécessaire dans chaque arrondissement pour que ces derniers puissent offrir à leurs résidents un niveau *moyen* de service. Il devait donc permettre de déterminer quels arrondissements étaient sous-dotés et surdotés par rapport aux sommes nécessaires pour offrir ce niveau moyen de service.

Afin d'établir le budget paramétrique, les budgets de dépenses de tous les arrondissements par activité ou par ensemble d'activités ont été additionnés. Les budgets des arrondissements ont été rendus comparables par certains ajustements.

Une fois l'enveloppe ajustée déterminée, des paramètres ont été choisis afin de redistribuer l'enveloppe entre les arrondissements. La paramétrisation terminée, un ajustement à verser aux arrondissements jugés sous-dotés a pu être déterminé, afin qu'ils puissent rattraper leur retard sur quatre ans.

Lors des travaux de 2005, il a été considéré qu'une fois le budget paramétrique global défini, une dernière étape devait permettre d'allouer des sommes centrales supplémentaires à certains arrondissements afin de compenser certains coûts supplémentaires relatifs à la défavorisation de la population.

Un budget à options était alors présenté aux arrondissements. Chaque arrondissement se voyait automatiquement octroyer la plus avantageuse des trois options :

- 1) Un quart de sa sous-dotation
- 2) Une indexation de 1,5 %
- 3) Un fonds de développement (basé sur le développement enregistré sur son sol).

Enfin, les budgets étaient redressés pour déterminer les dotations des arrondissements.

### 2.2. Application à l'activité

Tableau 1 Paramètres et pondération retenus en 2006

Budget paramétrique de 2006		
Sous-activités	Paramètres	Pondération
Entretien	Km de rues artérielles Km de rues locales	1 km artériel = 2,5 km local Achalandage (calcul sur le nombre de véhicules/km)
Propreté		1 km artériel = 2,5 km local Artériel : achalandage (calcul sur la population attirée) Local : achalandage (calcul sur la population résidente)
Éclairage		1 km artériel = 2,5 km local
Circulation et stationnement		1 km artériel = 2,5 km local Achalandage (calcul sur le nombre de véhicules/km)

L'activité « Voirie » comprend quatre volets : entretien, propreté, éclairage et circulation – stationnement. Le nombre de kilomètres de rues a été choisi comme paramètre de répartition. Pour tenir compte de l'achalandage et des coûts d'entretien plus élevés sur les rues artérielles par rapport aux rues locales, une pondération de 2,5 a été appliquée aux rues artérielles.

### 2.2.1. Forces et faiblesses du modèle de 2006

Élaboré avec le concours d'experts externes (INRS) et sur la base d'une méthodologie solide, le budget paramétrique a permis pour la première fois de déterminer des niveaux de sous-dotations et de surdotations des arrondissements. Le CIRANO a, d'ailleurs, vanté la qualité de la démarche en mai 2012 : « notre évaluation de la formule du BP [budget paramétrique] est dans l'ensemble fort positive. C'est un effort sérieux de décomposer les coûts et de les financer correctement. »<sup>1</sup>

En ce qui a trait aux faiblesses du modèle, dans le cas de l'activité « Voirie » de façon plus spécifique, la validité des pondérations appliquées aux réseaux artériel et local peut être remise en question. La surface des voies de circulation aurait été une mesure plus précise que le nombre de kilomètres.

---

<sup>1</sup> Jean-Philippe MELOCHE et François VAILLANCOURT. *Le financement des arrondissements de Montréal : constats, principes et options*, mai 2012, p. 62.

### 3. Budget paramétrique appliqué à 2014

L'activité « Voirie », telle qu'elle a été étudiée par le groupe de travail, est composée de différentes sous-activités, reconnaissable dans SIMON sous les vocables suivants :

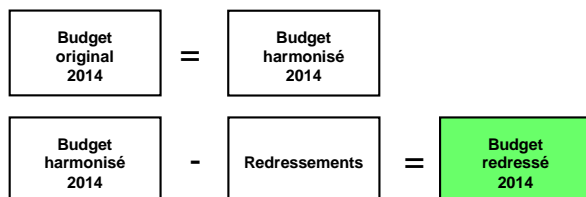
- ♦ nettoyage et balayage des voies publiques,
- ♦ entretien et réfection,
- ♦ éclairage,
- ♦ signalisation et marquage,
- ♦ circulation et stationnement,
- ♦ autres transports.

#### 3.1. Présentation du schéma du budget paramétrique

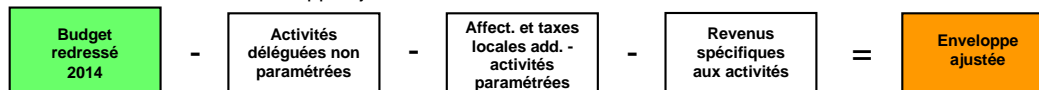
Le schéma ci-dessous présente sommairement le processus de paramétrisation qui s'applique à l'ensemble des activités pour parvenir à la détermination d'un budget paramétré pour chaque arrondissement.

**Tableau 2 Schéma du processus de paramétrisation des budgets des arrondissements**

1. Détermination du budget comparatif 2014



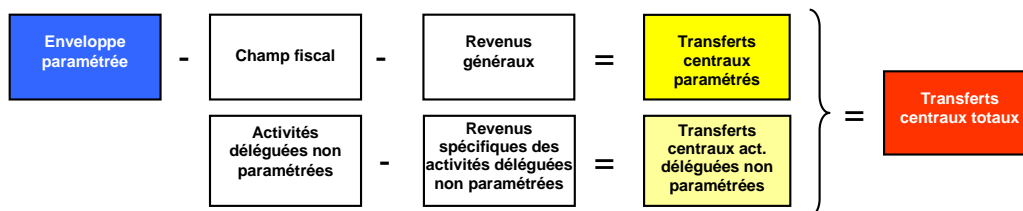
2. Détermination de l'enveloppe ajustée



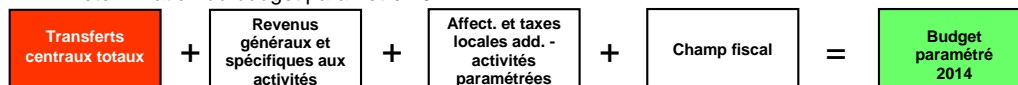
3. Paramétrisation



4. Détermination des transferts centraux



5. Détermination du budget paramétré 2014





### 3.2. Partage des compétences

L'article 105 de la Charte de la Ville de Montréal stipule que :

« La Ville identifie, parmi les rues et routes à l'égard desquelles elle a compétence en vertu de la Loi sur les compétences municipales (chapitre C-47.1), celles qui forment le réseau artériel et celles qui forment le réseau dont les conseils d'arrondissement ont la responsabilité.

Sur le réseau artériel, le conseil de la Ville exerce les compétences de la Ville en matière de voirie, de signalisation, de contrôle de la circulation et de stationnement. »

Bien que la compétence du réseau artériel appartienne à la Ville, elle est exercée, par délégation, par les arrondissements. Les arrondissements ont donc la responsabilité de l'entretien et de la réfection des chaussées, de l'éclairage, du marquage, de la signalisation, de la circulation et de la gestion du stationnement sur le réseau artériel en plus du réseau local.

Le groupe de travail recommande le maintien du partage actuel des compétences. Il recommande également l'adoption de la nouvelle catégorisation des chaussées proposée par le Service des infrastructures, de la voirie et des transports. Le comité directeur est, quant à lui, favorable à une modification par règlement du réseau artériel municipal sur la base de la nouvelle catégorisation des chaussées. Le comité directeur recommande que les catégories A, B, C et D forment principalement le réseau artériel municipal et la catégorie E le réseau local afin d'assurer une cohérence entre le financement et la gouvernance. Une définition de la nouvelle catégorisation est présentée à l'annexe 2.

Le comité directeur recommande également l'inclusion de tous les feux de circulation du réseau routier dans le nouveau réseau artériel. Les structures, comme les ponts et les traverses piétonnières seraient, quant à elles, de la responsabilité de la Ville sans délégation. Des ajustements pourront être apportés pour intégrer des segments de rues pour rendre cohérent le réseau dans son ensemble.

Le groupe de travail a également fait ressortir que des pôles régionaux pourraient toutefois être constitués pour les activités de l'éclairage, de marquage et de signalisation afin d'améliorer la coordination de ces services de proximité. Le comité directeur recommande que cette réflexion soit approfondie par un comité formé par des représentants du service et des arrondissements.

### 3.3. Établissement du budget redressé

#### Harmonisation des budgets

En 2013, un exercice d'harmonisation est venu changer la répartition des budgets originaux entre les activités de chaque arrondissement. En 2014, un tel exercice n'est plus nécessaire car les ajustements sont déjà intégrés aux budgets originaux.

L'arrondissement d'Outremont continue de comptabiliser ses dépenses pour ses agents de stationnement dans l'activité « Sécurité publique ». Un ajustement a donc été apporté à son budget. Cet ajustement transfère 0,1 M\$ de l'activité « Sécurité publique » vers l'activité « Voirie ».

#### Redressement

Il peut y avoir des redressements entre les arrondissements et la Ville, de même que d'une activité à l'autre, modifiant ainsi l'enveloppe globale de l'activité.

Dans le cadre de la réforme, les revenus de parcomètres seront mutualisés. En cohérence avec cette orientation, les activités reliées aux agents de stationnement seront transférées au SPVM. En conséquence, un redressement des budgets correspondant à 1,1 M\$ de dépenses est retiré des budgets d'arrondissement. Les dépenses pour les agents de stationnements seront transférées au SPVM et les dépenses reliées à l'exploitation de parcomètres au service qui gèrera cette activité.

Le tableau suivant présente les budgets 2014 de dépenses pour l'activité « Voirie ».

**Tableau 3 Budgets 2014 des arrondissements pour l'activité « Voirie »**

Arrondissements	Budget original 2014 (000 \$)	Budget harmonisé 2014 (000 \$)	Redressement (000 \$)	Budget redressé 2014 (000 \$)
Ahuntsic-Cartierville	8 562,9	8 562,9	0,0	8 562,9
Anjou	3 822,6	3 822,6	0,0	3 822,6
Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce	10 350,5	10 350,5	0,0	10 350,5
Lachine	3 305,4	3 305,4	(164,6)	3 140,8
LaSalle	5 751,8	5 751,8	(275,7)	5 476,1
L'Île-Bizard–Sainte-Geneviève	2 099,1	2 099,1	0,0	2 099,1
Mercier–Hochelaga-Maisonneuve	10 783,0	10 783,0	0,0	10 783,0
Montréal-Nord	5 386,2	5 386,2	0,0	5 386,2
Outremont <sup>1</sup>	4 841,0	4 944,0	(103,0)	4 841,0
Pierrefonds-Roxboro	5 125,8	5 125,8	0,0	5 125,8
Plateau-Mont-Royal	13 114,6	13 114,6	0,0	13 114,6
Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles	8 384,0	8 384,0	0,0	8 384,0
Rosemont–La Petite-Patrie	11 752,3	11 752,3	0,0	11 752,3
Saint-Laurent	13 105,4	13 105,4	(222,6)	12 882,8
Saint-Léonard	5 726,6	5 726,6	(126,6)	5 600,0
Sud-Ouest	10 607,2	10 607,2	0,0	10 607,2
Verdun	10 379,5	10 379,5	(204,5)	10 175,0
Ville-Marie	18 083,1	18 083,1	0,0	18 083,1
Villeray–St-Michel–Parc-Extension	9 367,5	9 367,5	0,0	9 367,5
<b>Total</b>	<b>160 548,5</b>	<b>160 651,5</b>	<b>(1 097,0)</b>	<b>159 554,5</b>

<sup>1</sup> Un montant de 103 000 \$ pour les activités reliées aux agents de stationnements a été transféré du budget de la « Sécurité publique ». Cet ajustement apparaît dans la colonne budget harmonisé.

### 3.4. Ajustements à l'enveloppe

Les budgets redressés font l'objet de certains ajustements afin de déterminer les enveloppes ajustées, qui seront paramétrées. Ces ajustements ne font toutefois pas varier le budget global de l'activité « Voirie ».

#### Activités déléguées non paramétrées

Le budget « Voirie » se compose d'une dépense d'agglomération de 48 100 \$ relative aux navettes fluviales qui est traitée comme une activité déléguée (voir le tableau 2).

#### Taxes additionnelles et affectations de surplus

Les arrondissements financent une part de leurs dépenses par des affectations de surplus et par des taxes locales additionnelles au champ fiscal qui leur a été cédé en 2013. Puisque ces ressources sont prélevées localement afin de financer des services locaux, il ne convient pas de redistribuer ces sommes entre les arrondissements. Ainsi, ces revenus sont exclus de l'enveloppe ajustée et intégralement remis aux arrondissements à la suite de la paramétrisation.

Cela représente un total de 7,3 M\$ pour l'activité « Voirie ».

#### Revenus spécifiques

Les revenus spécifiques aux activités sont ensuite soustraits du budget redressé. En effet, ces revenus continueront à être perçus et utilisés comme source de financement par les arrondissements pour les différentes activités. Ils doivent être exclus des transferts centraux.

Des revenus de 1,1 M\$ liés au remorquage de véhicules sont transférés aux revenus de l'activité « Dénégement ».

L'activité de stationnement tarifé (y compris sur le réseau local, mais à l'exclusion des vignettes) relèvera de la Ville. En conséquence, les revenus de stationnement tarifé prévus dans les budgets des arrondissements sont retirés des revenus spécifiques à l'activité « Voirie ».

Les revenus spécifiques qui demeurent sont notamment des revenus pour les entrées charretières et les désaffectations d'entrées charretières, les réfections de coupes et les vignettes de stationnement sur les rues réservées aux résidents.

Cela représente un total de 9,7 M\$ pour l'activité « Voirie ».

### Enveloppe ajustée par activité

L'enveloppe ajustée de l'ensemble des arrondissements totalise 142,6 M\$. C'est cette enveloppe qui fait l'objet de la paramétrisation.

**Tableau 4 Détermination de l'enveloppe ajustée de l'activité « Voirie »**

Arrondissements	Budget redressé 2014	Activités déléguées non paramétrées	Taxes additionnelles et affectations de surplus	Revenus spécifiques	Enveloppe ajustée 2014
	(000 \$)	(000 \$)	(000 \$)	(000 \$)	(000 \$)
Ahuntsic-Cartierville	8 562,9	0,0	(19,6)	(463,6)	8 079,7
Anjou	3 822,6	0,0	(395,4)	(73,5)	3 353,7
Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce	10 350,5	0,0	(101,5)	(580,4)	9 668,6
Lachine	3 140,8	(48,1)	(362,2)	(59,0)	2 671,5
LaSalle	5 476,1	0,0	(782,5)	(33,1)	4 660,5
L'Île-Bizard-Sainte-Geneviève	2 099,1	0,0	(14,7)	(22,5)	2 061,9
Mercier-Hochelaga-Maisonneuve	10 783,0	0,0	(823,6)	(326,9)	9 632,5
Montréal-Nord	5 386,2	0,0	(644,9)	(31,6)	4 709,7
Outremont	4 841,0	0,0	(349,9)	(421,8)	4 069,3
Pierrefonds-Roxboro	5 125,8	0,0	(392,2)	(61,8)	4 671,8
Plateau-Mont-Royal	13 114,6	0,0	(649,5)	(3 004,0)	9 461,1
Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles	8 384,0	0,0	(685,4)	(278,1)	7 420,5
Rosemont-La Petite-Patrie	11 752,3	0,0	(22,2)	(576,0)	11 154,1
Saint-Laurent	12 882,8	0,0	(586,0)	(967,1)	11 329,7
Saint-Léonard	5 600,0	0,0	(296,0)	(63,4)	5 240,6
Sud-Ouest	10 607,2	0,0	(227,1)	(482,4)	9 897,7
Verdun	10 175,0	0,0	(775,1)	(1 198,7)	8 201,2
Ville-Marie	18 083,1	0,0	(67,4)	(695,6)	17 320,1
Villeray-St-Michel-Parc-Extension	9 367,5	0,0	(74,2)	(332,5)	8 960,8
<b>Total</b>	<b>159 554,5</b>	<b>(48,1)</b>	<b>(7 269,6)</b>	<b>(9 672,0)</b>	<b>142 564,8</b>

### 3.5. Paramètres de répartition retenus

Le tableau suivant présente les paramètres et pondérations retenus par le groupe de travail.

**Tableau 5 Paramètres et pondérations retenus par activités**

Activité	Paramètres	Pondérations
Voirie	Surface de chaussées*	Pondération de pression artérielle X 1/3 Pondération pour la localisation X 2/3

\* Calculée par les consultants du regroupement CGT et basée sur le Plan directeur - Plan d'intervention des actifs de voirie 2011.

#### Surface

La surface, mesurée en mètres carrés, est le paramètre retenu. Le calcul des surfaces s'effectue sur la base d'une nouvelle catégorisation de chaussées, définie par la Direction des transports de la Ville de Montréal. Elle est basée sur le type d'utilisation (définition disponible en annexe 2).

Ce genre de catégorisation permet donc de mieux refléter la réalité actuelle des arrondissements au lieu d'une qualification historique artérielle – locale, basée uniquement sur le flux de circulation.

De plus, les surfaces de chaussées situées sur les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame (Parc Jean-Drapeau) ont été retirées du total des chaussées de l'arrondissement de Ville-Marie, car ces chaussées ne sont pas entretenues par l'arrondissement.

#### Indice de pression artérielle

L'indice dit de « pression artérielle » cherche à capter la pression qu'une proportion élevée de chaussées artérielles cause sur l'ensemble du réseau de voirie d'un arrondissement. Il est construit en prenant la somme des mètres carrés des chaussées classées A, B, C et D sur le total des mètres carrés de superficie de chaussée de chaque arrondissement.

#### Indice de localisation

L'indice dit de « localisation » tient compte de l'achalandage plus élevé dans le centre-ville tel qu'il est défini dans le décret d'agglomération de 2005<sup>2</sup>. Il est construit en prenant la part relative de mètres carrés de chaussées du centre-ville de chacun des arrondissements concernés sur leur surface totale de chaussée. Les superficies de chaussées sur le territoire du centre-ville ont été établies par la Direction des transports de la Ville de Montréal et sont définies dans le décret d'agglomération à l'annexe I, tel que modifié par l'article 36 de la *Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant Montréal* (L.Q. 2008, c. 19).

L'addition des deux indices forme l'indice composite et s'applique aux superficies des catégories A, B, C, D et E de chacun des arrondissements. L'indice composite est formé à 33 % de l'indice de pression artérielle et à 67 % de l'indice de localisation.

**Indice composite = 1/3 indice de pression artérielle + 2/3 indice de localisation**

<sup>2</sup> Décret 1229-2005, G.O.Q. Partie 2 no 49A du 10-12-2005, p. 6923A. Pris en vertu de la Loi sur l'exercice de certaines compétences municipales dans certaines agglomérations (L.R.Q., c. E 20.001).

### 3.6. Mesures des paramètres retenus pour la paramétrisation du budget 2014

Le tableau suivant présente les mesures des paramètres pour chacune des activités analysées par le groupe de travail. C'est avec ces mesures que les budgets redressés ont été paramétrés.

**Tableau 6** Mesures des paramètres retenus pour la paramétrisation du budget 2014

Activité	Paramètres	Mesures de départ
Voirie	Surface de chaussées A	5,08 \$ /m <sup>2</sup>
	Surface de chaussées B	5,08 \$ /m <sup>2</sup>
	Surface de chaussées C	3,65 \$ /m <sup>2</sup>
	Surface de chaussées D	3,65 \$ /m <sup>2</sup>
	Surface de chaussées E	2,22 \$ /m <sup>2</sup>

Le *Plan directeur – Plan d'intervention des actifs de voirie* a été utilisé pour estimer les coûts unitaires par mètre carré. Ces coûts unitaires, présentés en kilomètre linéaire, ont été convertis en mètre carré pour chacune des différentes activités d'entretien de la voirie et établis en fonction de la fréquence des opérations et des meilleures pratiques. Les arrondissements ont été consultés dans le cadre de la confection de ce document pour obtenir un portrait plus réaliste des coûts et des activités d'entretien requises. Il en résulte un coût unitaire par mètre carré de chaussée (correspondant à la définition actuelle du réseau routier) sur lequel le groupe de travail s'est basé pour estimer les coûts unitaires des catégories A, B, C, D et E.

Le coût théorique des actifs de voirie (chaussées, trottoirs, bordures, têtes de regards, têtes de puisards, lampadaires et feux de circulation) est calculé en multipliant le coût unitaire défini précédemment avec les inventaires propres à chacun des arrondissements et déterminés dans le *Plan directeur – Plan d'intervention des actifs de voirie*. Cependant, c'est le plus récent décompte de lampadaires et de feux de circulation, établi par la Division de la géomatique, qui a été utilisé aux fins des calculs.

À titre informatif, les coûts du marquage, de la signalisation et de l'éclairage sont pris en compte dans le coût d'entretien des chaussées.

### 3.7. Résultats des budgets paramétrés

Les tableaux suivants présentent les résultats de la paramétrisation sur l'enveloppe ajustée et sur le budget redressé.

**Tableau 7 Enveloppes ajustée et paramétrée 2014, par arrondissement, pour l'activité « Voirie »**

Arrondissements	Enveloppe ajustée 2014	Enveloppe paramétrée 2014	Écart	
	(000 \$)	(000 \$)	(000 \$)	(%)
Ahuntsic-Cartierville	8 079,7	11 044,9	2 965,2	36,7 %
Anjou	3 353,7	5 623,4	2 269,8	67,7 %
Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce	9 668,6	9 248,9	(419,8)	(4,3 %)
Lachine	2 671,5	4 682,9	2 011,4	75,3 %
LaSalle	4 660,5	7 217,3	2 556,9	54,9 %
L'Île-Bizard–Sainte-Geneviève	2 061,9	2 299,1	237,3	11,5 %
Mercier–Hochelaga-Maisonneuve	9 632,5	10 617,1	984,6	10,2 %
Montréal-Nord	4 709,7	5 853,0	1 143,3	24,3 %
Outremont	4 069,3	1 362,3	(2 707,0)	(66,5 %)
Pierrefonds-Roxboro	4 671,8	6 420,1	1 748,3	37,4 %
Plateau-Mont-Royal	9 461,1	5 526,2	(3 934,9)	(41,6 %)
Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles	7 420,5	13 414,9	5 994,5	80,8 %
Rosemont–La Petite-Patrie	11 154,1	8 511,4	(2 642,7)	(23,7 %)
Saint-Laurent	11 329,7	13 535,5	2 205,8	19,5 %
Saint-Léonard	5 240,6	6 182,7	942,1	18,0 %
Sud-Ouest	9 897,7	6 625,0	(3 272,7)	(33,1 %)
Verdun	8 201,2	3 467,5	(4 733,7)	(57,7 %)
Ville-Marie	17 320,1	13 142,9	(4 177,2)	(24,1 %)
Villeray–St-Michel–Parc-Extension	8 960,8	7 789,7	(1 171,2)	(13,1 %)
<b>Total</b>	<b>142 564,8</b>	<b>142 564,8</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0 %</b>

**Tableau 8 Budgets redressé et paramétré 2014, par arrondissement, pour l'activité « Voirie »**

Arrondissements	Budget redressé 2014	Budget paramétré 2014	Écart Budget redressé vs Budget paramétré	
	(000 \$)	(000 \$)	(000 \$)	(%)
Ahuntsic-Cartierville	8 562,9	11 528,1	2 965,2	34,6 %
Anjou	3 822,6	6 092,4	2 269,8	59,4 %
Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce	10 350,5	9 930,7	(419,8)	(4,1 %)
Lachine	3 140,8	5 152,2	2 011,4	64,0 %
LaSalle	5 476,1	8 033,0	2 556,9	46,7 %
L'Île-Bizard–Sainte-Geneviève	2 099,1	2 336,4	237,3	11,3 %
Mercier–Hochelaga-Maisonneuve	10 783,0	11 767,6	984,6	9,1 %
Montréal-Nord	5 386,2	6 529,5	1 143,3	21,2 %
Outremont	4 841,0	2 134,0	(2 707,0)	(55,9 %)
Pierrefonds-Roxboro	5 125,8	6 874,1	1 748,3	34,1 %
Plateau-Mont-Royal	13 114,6	9 179,7	(3 934,9)	(30,0 %)
Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles	8 384,0	14 378,5	5 994,5	71,5 %
Rosemont–La Petite-Patrie	11 752,3	9 109,6	(2 642,7)	(22,5 %)
Saint-Laurent	12 882,8	15 088,6	2 205,8	17,1 %
Saint-Léonard	5 600,0	6 542,1	942,1	16,8 %
Sud-Ouest	10 607,2	7 334,5	(3 272,7)	(30,9 %)
Verdun	10 175,0	5 441,3	(4 733,7)	(46,5 %)
Ville-Marie	18 083,1	13 905,9	(4 177,2)	(23,1 %)
Villeray–St-Michel–Parc-Extension	9 367,5	8 196,3	(1 171,2)	(12,5 %)
<b>Total</b>	<b>159 554,5</b>	<b>159 554,5</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0 %</b>

### 3.8. Évolution des paramètres dans le temps

Cette section détaille l'évolution des paramètres dans le temps.

Les valeurs des paramètres seront mises à jour annuellement lors de la confection des transferts centraux aux arrondissements, lorsque pertinent. Par exemple, le nombre de mètres carrés de chaussée E sera mis à jour annuellement. Le tableau suivant détaille le moment de la mise à jour des paramètres pour l'activité « Voirie ».

**Tableau 9 Évolution des paramètres dans le temps**

Paramètres ou pondération	Source	Date de la donnée pour le budget 2015	Date de la mise à jour
Surface de chaussées (A à E)	Direction des transports	Telle que fournie par la Direction des transports (mai 2014)	Annuellement lors de la préparation des transferts centraux (janvier-mars)

#### Surface

- ♦ Le nombre de mètres carrés sera mis à jour annuellement pour chaque catégorie de chaussée.

#### Autres éléments à considérer lors de la révision du budget paramétrique

Un raffinement des coûts standards des chaussées A à E – et plus particulièrement de la catégorie de chaussée D – est préconisé par la Direction des transports afin de définir plus précisément les coûts spécifiques associés aux activités diverses de chaque catégorie. Dans la mesure où des écarts sont constatés, les nouveaux coûts standards pourront être intégrés au modèle lors de sa révision.

## **4. Normes de service**

---

Le comité directeur recommande l'établissement de normes pour les activités sur le réseau artériel, qui est délégué.

## **5. Partage des gains de productivité**

---

Le principe du partage des gains de productivité est tiré du rapport CIRANO qui stipule ce qui suit : « si les arrondissements arrivent à réduire leurs coûts d'opération par rapport aux montants fixés, les gains générés devraient être redistribués entre la Ville et les arrondissements. Les parts exactes de ce partage devraient refléter la contribution des deux parties à ces gains de productivité ». Ainsi, les économies générées par des efforts d'optimisation ou des investissements d'arrondissement resteront en arrondissement et celles générées par des efforts d'optimisation ou des investissements centraux retourneraient à la Ville qui pourrait les redistribuer dans l'activité.

## **6. Reddition de compte**

---

Toute activité déléguée ou normée implique une reddition de compte. Le service central responsable de l'activité établira, conjointement avec les arrondissements, les mécanismes de reddition de compte appropriés. Autant que possible, ces mécanismes devraient se faire à coût nul en optimisant l'utilisation des outils de suivi existants.

## **7. Préoccupations additionnelles**

---

La Direction des transports a soulevé le fait qu'il faudrait procéder à l'évaluation du financement de certaines activités de voirie par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), par l'utilisation de péages par exemple.

De plus, la décentralisation des budgets de la Commission des services électriques (CSE) vers les arrondissements ne fera pas partie du modèle de la voirie applicable à 2014. Cependant, elle devra être évaluée ultérieurement.

Finalement, la responsabilité de la disposition des déchets de voirie, dévolue actuellement aux arrondissements, devra être précisée afin de déterminer le niveau d'implication du Service des infrastructures, du transport et de l'environnement (SITE) à cet effet afin de palier à la difficulté croissante que représente la recherche de sites d'élimination adéquats.



## Annexe 1 : Paramètres et pondérations non retenus

---

L'enquête Origine-Destination de l'AMT n'a pas été retenue pour considérer la densité de circulation. Le principal obstacle à son utilisation relève du fait qu'elle ne considère pas les routes de transit. La nouvelle méthode de classification des chaussées (A à E), basée sur l'usage des chaussées, convient mieux au groupe de travail afin de définir un coût plus précis relatif aux opérations des arrondissements.

De plus, les kilomètres linéaires ne sont plus considérés sur le modèle paramétrique 2014, car ils sont remplacés par les surfaces en mètres carrés qui permettent d'obtenir des calculs plus précis par arrondissement. De plus, ces informations seront mises à jour régulièrement par la Division de la géomatique.

Les surfaces de ruelles n'ont pas été considérées dans les surfaces de chaussées par arrondissement car les données de la Division de la géomatique comprennent seulement les ruelles ayant des infrastructures souterraines. De plus, le coût relatif aux ruelles n'avait pas été calculé dans le *Plan d'intervention des actifs de voirie*.

Les dépenses d'entretien sur les structures de voirie n'ont pas été considérées dans le modèle étant donné que le financement actuel provient essentiellement du Service des infrastructures, du transport et de l'environnement (SITE) et que la consolidation de son rôle et du financement central devrait être officialisés en 2014.

Finalement, une pondération concernant les travaux effectués en régie n'a pas été retenue, car après analyse des budgets des arrondissements, il s'est révélé que la majeure partie des travaux se réalise en régie dans tous les arrondissements.

## Annexe 2 : Définition de la nouvelle catégorisation de chaussée

### Définition de la catégorisation ABCDE

- ♦ **Les chaussées de catégorie A** se définissent d'abord comme étant des chaussées sur lesquelles il existe un **service d'autobus prédominant, soit un service rapide ou un service sur voie réservée**. Ce sont des rues importantes pour assurer la circulation aux niveaux régional et métropolitain. **Le prolongement des voies numérotées et les voies d'accès à un pont** ont donc été associées à cette catégorie. De plus, les chaussées pour lesquelles une intervention aurait un impact sévère sur l'atteinte des cibles du Plan de transport 2008 ont également été incluses dans la catégorie A.
- ♦ **Les chaussées de catégorie B** se définissent comme étant des **voies artérielles ainsi que des routes d'urgence et des routes de transit de camionnage**. Ce sont des chaussées importantes et pour lesquelles la fluidité de la circulation doit être assurée. Ce sont également des chaussées qui favorisent l'activité économique régionale.
- ♦ **Les chaussées de catégorie C** se définissent comme étant des **voies collectrices et des rues sur lesquelles il existe un service d'autobus régulier**. Ce sont des chaussées permettant la circulation à un niveau plus local et pour lesquelles il est important d'assurer la fluidité des transports en commun pour le confort des usagers.
- ♦ **Les chaussées de catégorie D** se définissent comme étant des **voies locales situées dans les zones commerciales et industrielles**. Ce sont des chaussées assurant un accès efficace aux commerces et industries au niveau local.
- ♦ **Les chaussées de catégorie E** se définissent comme étant des **voies locales situées dans les zones résidentielles**. Ce sont des chaussées assurant l'accès aux quartiers résidentiels.

Tableau 10 Répartition du réseau selon la nouvelle catégorisation

	Total (m²)	Définition
A	6 515 868	Artériel
B	7 343 126	
C	4 783 275	
D	2 762 935	
E	19 619 348	Local
Total	41 024 552	