


# **BLOCAGE** ~~**MINIMUM**~~ **MAXIMUM!**

*Poser des gestes concrets pour  
un impact visible sur la gestion  
des chantiers et la fluidité*

Mise à jour de l'étude sur la gestion des  
chantiers publics et privés à Montréal et  
proposition de solutions concrètes et à fort  
impact

11 décembre 2025

 la Chambre de commerce  
du Montréal métropolitain



**TOURISME /  
MONTREAL**



# VOLUME10

Ce document confidentiel a été réalisé pour l'usage exclusif  
de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain  
et Tourisme Montréal

# TABLE DES MATIÈRES

01	CONTEXTE	4
02	MISE À JOUR DU BAROMÈTRE	8
03	FACTEURS EXPLIQUANT LA PERSISTANCE DES ENJEUX	16
04	PISTES DE SOLUTION	32
05	ANNEXE	40

## SOMMAIRE EXÉCUTIF

Trois ans après la première édition, *Blocage maximum* confirme que les enjeux liés aux chantiers à Montréal et dans l'hypercentre demeurent profonds et structurels. Malgré une baisse conjoncturelle du nombre d'artères entravées en 2025 – attribuable à un ralentissement temporaire du nombre de mises en chantier –, l'expérience urbaine reste fortement affectée par la multiplication des chantiers, une signalétique envahissante, une coordination insuffisante et une qualité d'exécution inégale.

L'étude 2025, menée selon la même méthodologie que les éditions précédentes, met en lumière la persistance de 12 facteurs majeurs qui expliquent le « chaos urbain » : productivité sectorielle en déclin, planification intégrée déficiente, construction par phases, qualité inférieure des travaux, investissements publics inadéquats, manque de coordination interservices, emprise disproportionnée des chantiers privés, livraisons aux heures de pointe, culture du laisser-aller, surabondance de cônes orange et absence de gestion efficace des nuisances et de normes d'habillage adaptées à un contexte urbain dense.

Face à ces constats, l'étude propose un ensemble de solutions concrètes et à fort impact, allant de l'importance de faire évoluer les stratégies d'approvisionnement public pour valoriser la qualité et offrir plus de prévisibilité à l'industrie; à l'interdiction de rouvrir une rue dans les cinq ans suivant une intervention; à la mise en place d'un jumeau numérique pour optimiser le séquençage des travaux, en passant par une réforme de la signalisation et la création de prix annuels pour encourager les meilleures pratiques. Ces recommandations visent une transformation durable de la gestion des chantiers, une coordination renforcée entre acteurs publics et privés et une amélioration mesurable de la fluidité des déplacements.

*Blocage maximum 2025* appelle à un changement de culture et à une mobilisation collective afin de réduire les entraves, de protéger l'expérience urbaine et de restaurer la confiance envers la gestion des chantiers dans la métropole.

Bien que la Ville de Montréal et le ministère des Transports du Québec (MTQ) aient mis en place plusieurs mesures au cours des dernières années – amélioration de la planification, efforts de nettoyage des cônes abandonnés, revue des normes de signalisation en milieu urbain et volonté affichée de mieux coordonner les interventions –, la réalité sur le terrain montre que ces initiatives, bien qu'importantes, ne suffisent pas à renverser la tendance.

**Nous demeurons prisonniers d'une véritable culture du blocage maximum, où chaque amélioration ponctuelle est annulée par des pratiques structurelles qui perpétuent la congestion et la perception de chaos.**



## PRÉAMBULE

La Chambre de commerce du Montréal métropolitain et Tourisme Montréal unissent leurs forces pour présenter cette étude, fruit d'un partenariat stratégique où chacun s'investit dans une vision commune : positionner Montréal comme une métropole fluide, accueillante et résolument tournée vers l'avenir.

Ce travail conjoint reflète la conviction que la mobilité, la propreté et la qualité de l'environnement urbain sont au cœur de l'expérience métropolitaine, tant pour les travailleurs et les résidents que pour les millions de visiteurs qui découvrent notre ville chaque année.

La Chambre s'affirme depuis plusieurs années comme une leader sur les questions économiques liées à la mobilité urbaine, à la fluidité des déplacements, aux coûts de la congestion et à la compétitivité des infrastructures de transport. Son rôle est de documenter, de mesurer et d'éclairer les enjeux qui influencent la vitalité économique de Montréal et la mobilité.

La mise à niveau des infrastructures, trop longtemps négligée, entraîne une grande simultanéité des travaux de voirie et de réfection des infrastructures. La question devient alors : comment réaliser ces chantiers nécessaires en réduisant les impacts négatifs sur l'accessibilité de la ville et la mobilité des citoyens, des travailleurs et des visiteurs?

C'est dans ce contexte que la Chambre a produit une première étude sur la question en 2023, *Blocage minimum*, afin d'identifier et de mettre en valeur des pratiques innovantes pour encourager la coordination entre les acteurs privés et publics en matière de gestions des chantiers et améliorer la fluidité des déplacements.

Notre posture reconnaît d'emblée une réalité incontournable : on ne résoudra pas tout. Aucune grande ville au monde ne parvient à éliminer complètement les effets des chantiers. Toutefois, comme ailleurs, Montréal peut se doter d'une démarche structurée visant à proposer à l'administration des solutions activables rapidement, tout en travaillant en parallèle à des solutions durables qui exigent l'engagement coordonné de plusieurs parties prenantes.



## PRÉAMBULE

Cette coordination est d'autant plus essentielle que, si la Ville n'est directement responsable que d'environ 30 % des chantiers, elle demeure responsable à 100 % de leur coordination. C'est précisément cette responsabilité centrale qui est aujourd'hui mise à rude épreuve et qui doit être renforcée pour permettre à Montréal d'accomplir ce que les autres métropoles réussissent : mieux planifier, intervenir de façon plus cohérente et minimiser les impacts sur l'expérience des usagers.

Pour gérer une telle complexité, une collaboration étroite entre le gouvernement du Québec – responsable des grands travaux et de réglementations structurantes – et la Ville de Montréal sera déterminante. Cette coordination devra aussi inclure les acteurs économiques, les fournisseurs de services publics et l'industrie, afin d'assurer une exécution harmonisée et prévisible des chantiers.

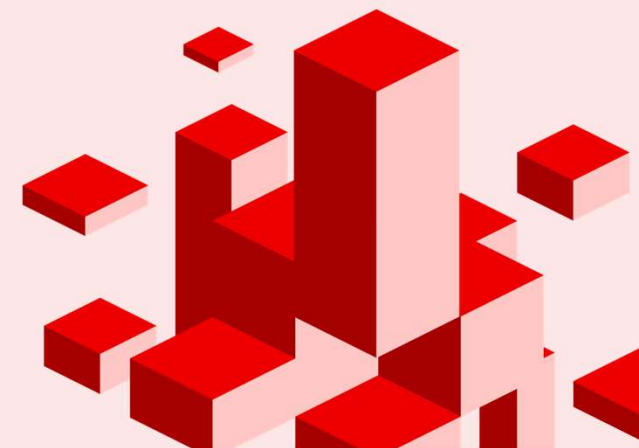
Tourisme Montréal, pour sa part, agit comme porte-voix du rayonnement international de la métropole. Sa mission est d'amplifier l'attractivité de Montréal et de veiller à ce que l'expérience vécue par les visiteurs soit cohérente avec l'image d'une métropole créative, accueillante, humaine et vibrante. La qualité de l'espace public, la facilité à se déplacer et la beauté du paysage urbain sont autant de facteurs qui influencent la perception globale d'un séjour et, ultimement, la volonté des visiteurs de revenir.

Selon les données de Tourisme Montréal, 89 % des visiteurs prévoient revenir à Montréal d'ici cinq ans. Cet indicateur montre la force d'attraction de la métropole, mais il doit également nous rappeler que la qualité, la propreté et l'harmonie de l'espace public jouent un rôle direct dans leur envie de revenir. Une ville encombrée, mal entretenue ou visuellement désordonnée peut freiner cet enthousiasme. Il est donc essentiel d'agir maintenant pour préserver et accroître cette fidélité.

La présente étude met aussi de l'avant un enjeu clé pour les grandes villes modernes : la promenabilité. Découvrir Montréal à pied demeure l'une des meilleures façons de s'imprégner de son ambiance, d'explorer ses quartiers et de saisir sa richesse culturelle. Montréal doit se vivre à hauteur de piéton. Une ville agréable à parcourir à pied est une ville où l'on consomme local, où l'on échange avec les Montréalais et où l'on s'immerge pleinement dans la culture urbaine. Mais cette promenabilité dépend d'un environnement propre, lisible, sans entraves excessives ni multiplication de cônes.

En tant que leaders, nous réaffirmons que la réalisation d'études est essentielle, mais que le passage à l'action l'est encore davantage. C'est pourquoi nous mettons aujourd'hui ces données à la disposition de la nouvelle administration municipale, afin qu'elle puisse rapidement passer de l'analyse à la mise en œuvre. Les solutions existent; il est temps de les déployer.

L'accumulation d'éléments visuels, tels que les cônes et les panneaux temporaires, crée un sentiment constant de désordre, même lorsque les chantiers ou les interventions sont minimales. Un meilleur habillage des chantiers permettrait d'améliorer significativement l'expérience des piétons, des résidents et des visiteurs.



# 01 CONTEXTE



## L'étude originale, *Blocage minimum*, reposait sur une méthodologie rigoureuse qui a permis de quantifier objectivement les défis de mobilité perçus et vécus quotidiennement par les Montréalais et les visiteurs

La mise à jour 2025 de **Blocage minimum** a été réalisée selon la même méthodologie que l'étude originale et que les mises à jour de 2023 et 2024. L'objectif est de suivre annuellement les progrès en matière de fluidité des déplacements dans la métropole.

L'édition 2025 repose sur des données primaires recueillies sur le terrain, des données publiques et des témoignages d'experts. Elle ne se limite pas à l'actualisation des résultats antérieurs : elle élargit la portée de l'analyse en proposant des pistes de solution concrètes aux principaux défis liés aux chantiers et à la construction à Montréal.

Les observations et prélèvements ont été effectués dans le réseau de l'hypercentre, soit l'ensemble des liens routiers à l'intérieur du centre d'affaires de la ville, soit le quadrilatère entre l'avenue Guy, le boulevard Saint-Laurent, la rue Sherbrooke et la rue Notre-Dame.

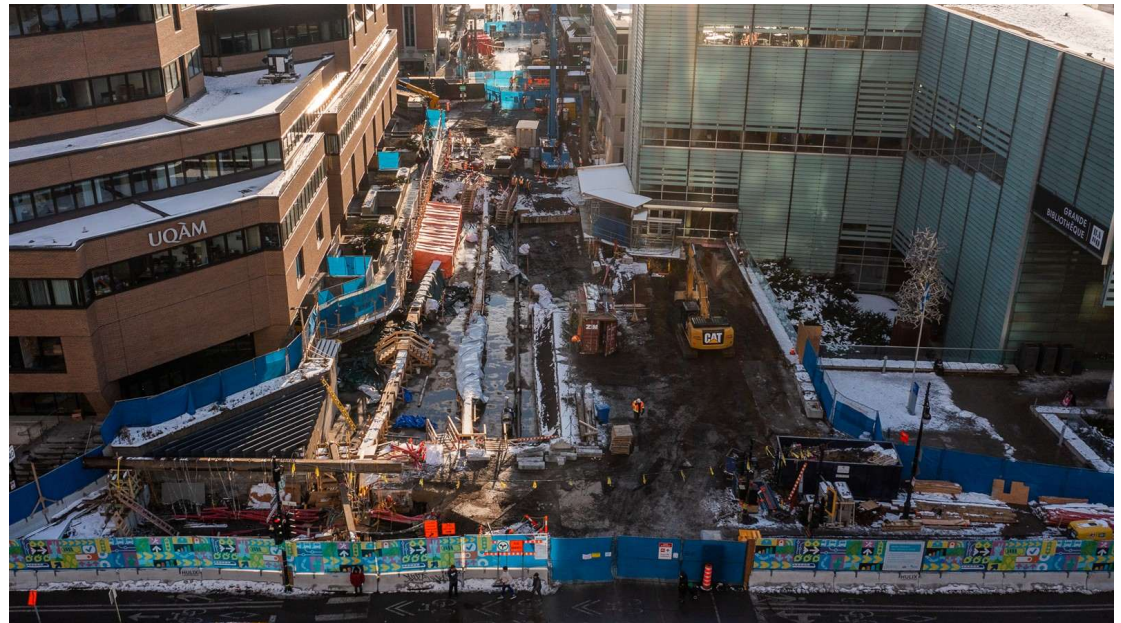




## La posture de l'étude a toujours été de viser à améliorer concrètement l'expérience de la ville et la mobilité urbaine en identifiant précisément les défis structurels et en proposant des solutions réalistes

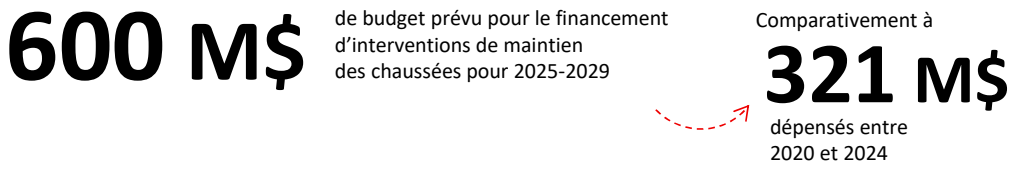
En raison du vieillissement de ses infrastructures, Montréal traverse une période d'inévitables travaux. Le centre-ville, point de convergence des citoyens, travailleurs et visiteurs, est particulièrement impacté. Sa position enclavée limite les options de mitigation.

Face à cette complexité, nous avons défini un objectif fédérateur : « Blocage minimum ». Cette approche permet à chaque acteur d'avoir un impact mesurable sur la réduction des entraves. Sans éliminer la congestion, une gestion optimisée des chantiers améliorera la mobilité, l'expérience ainsi que la fluidité des déplacements dans l'ensemble de la métropole.



# Trois ans après la publication de la première édition de *Blocage minimum*, la pression exercée par la multiplication des chantiers constitue un enjeu persistant, tandis que la détérioration des infrastructures nécessitera des interventions massives sur le réseau routier métropolitain

À MONTRÉAL...



Dans le cadre des élections municipales de 2025, la Chambre, en collaboration avec la firme Léger, a réalisé une enquête auprès de la population active du Grand Montréal, sondant plus de 1 500 personnes.

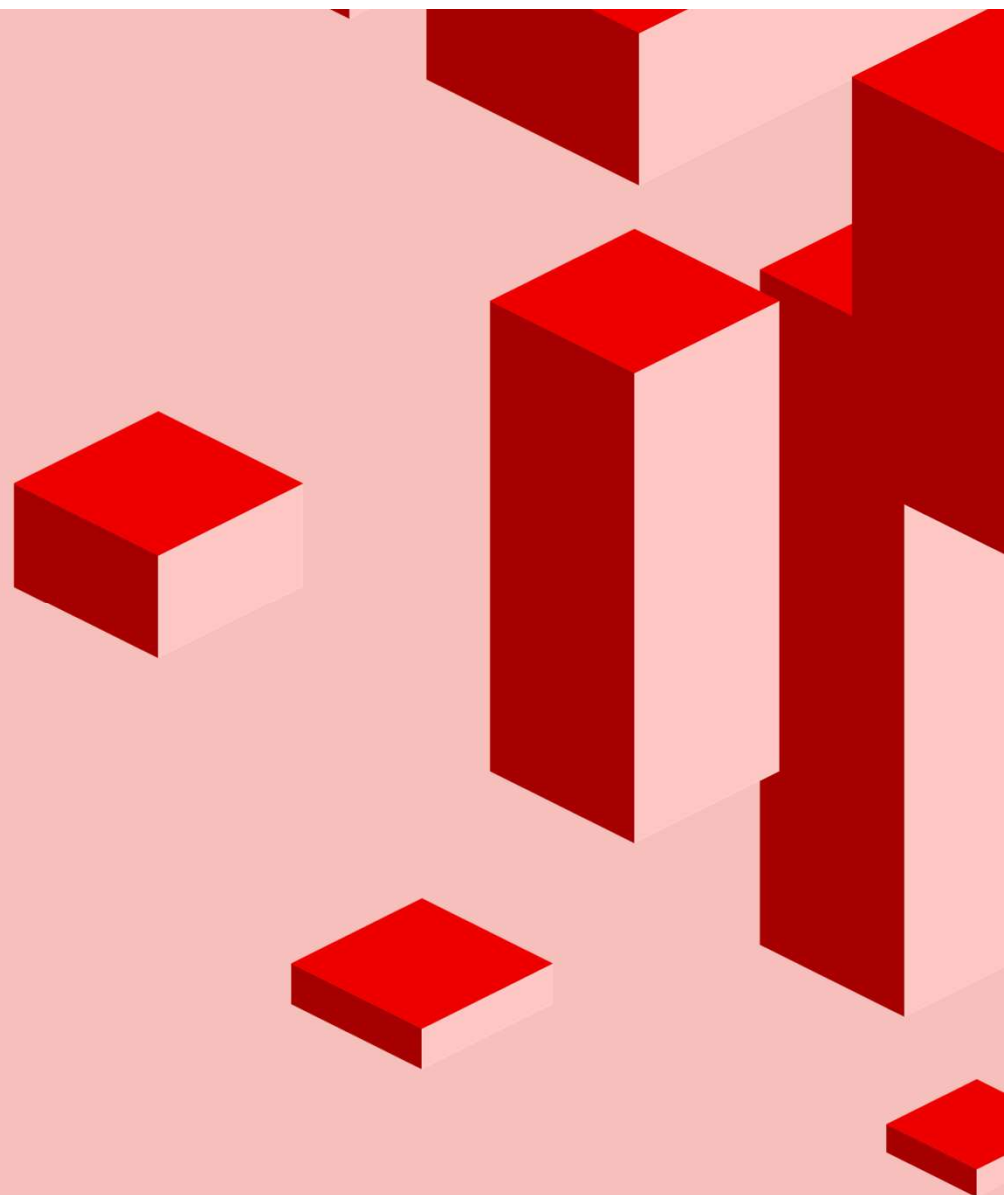


3 leviers prioritaires pour une meilleure fluidité des déplacements à Montréal	Population Grand MTL
Améliorer la coordination des chantiers de construction et de voirie	58 %
Améliorer l'état et l'entretien des infrastructures routières	56 %
Améliorer la gestion de la circulation	50 %

Sources : Rapport annuel de la vérificatrice générale de la Ville de Montréal, 2024; Léger; entrevues et analyses réalisées par VOLUME10.

**02**

# **MISE À JOUR DU BAROMÈTRE**



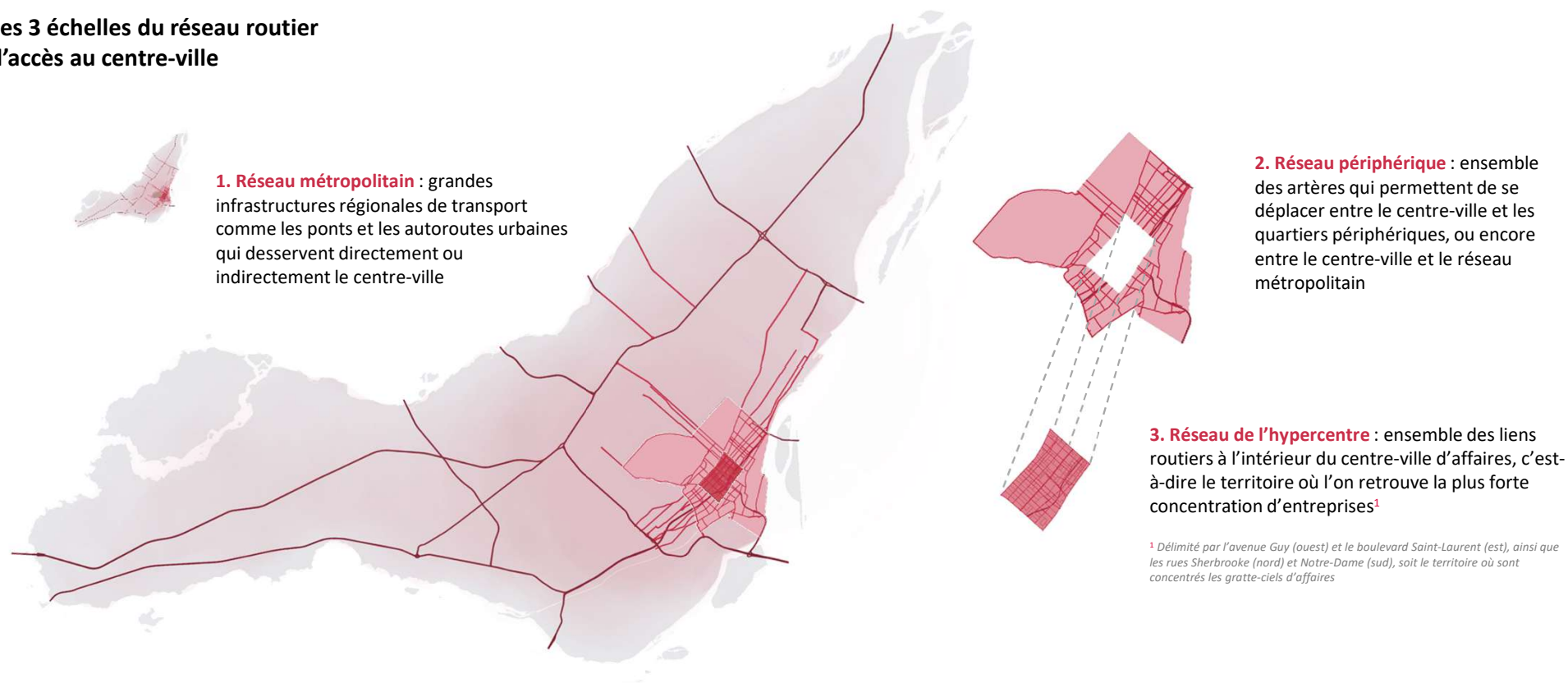


# Le réseau routier d'accès au centre-ville peut être divisé en trois échelles : le métropolitain, le périphérique et l'**hypercentre**

RAPPEL DE L'ÉTUDE  
2023

Les données pour la mise à jour du baromètre sont prélevées dans l'hypercentre et dans l'arrondissement de Ville-Marie

## Les 3 échelles du réseau routier d'accès au centre-ville



Sources : Recherche, entrevues et analyses réalisées par VOLUME10

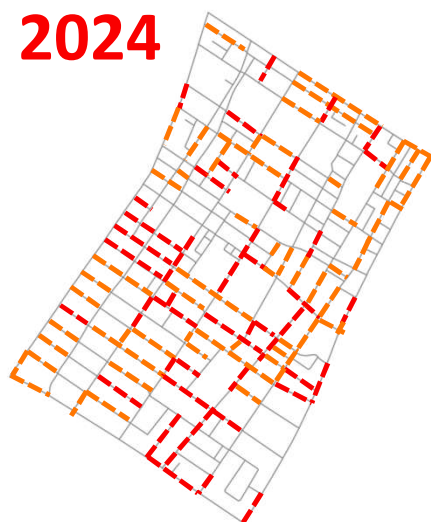


x TOURISME /  
MONTREAL x

VOLUME10

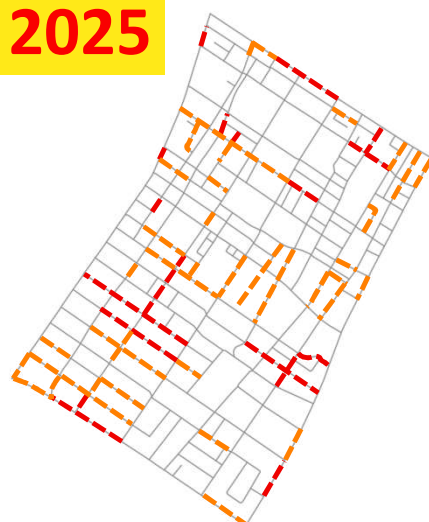
Entre 2024 et 2025, le nombre d'artères entravées dans l'hypercentre a diminué de près de 40 %, témoignant d'un ralentissement conjoncturel des mises en chantier qui masque les défis structurels persistants

2024



Entraves relevées  
le 23 septembre 2024

2025



Entraves relevées  
le 17 septembre 2025

# 1 artère sur 4

de l'hypercentre était entravée partiellement ou totalement en 2025

2024

Chantiers de la Ville 8,4 km

Chantiers privés 10,3 km

18,7 km

2025

Chantiers de la Ville 4,1 km

Chantiers privés 6,6 km

10,7 km

Note méthodologique : Les entraves apparaissent et disparaissent continuellement. L'analyse présentée repose sur le relevé terrain des rues de l'hypercentre les 20 et 21 septembre 2022 et les 28 septembre et 4 octobre 2023.

Sources : Recherche, entrevues et analyses réalisées par VOLUME10.



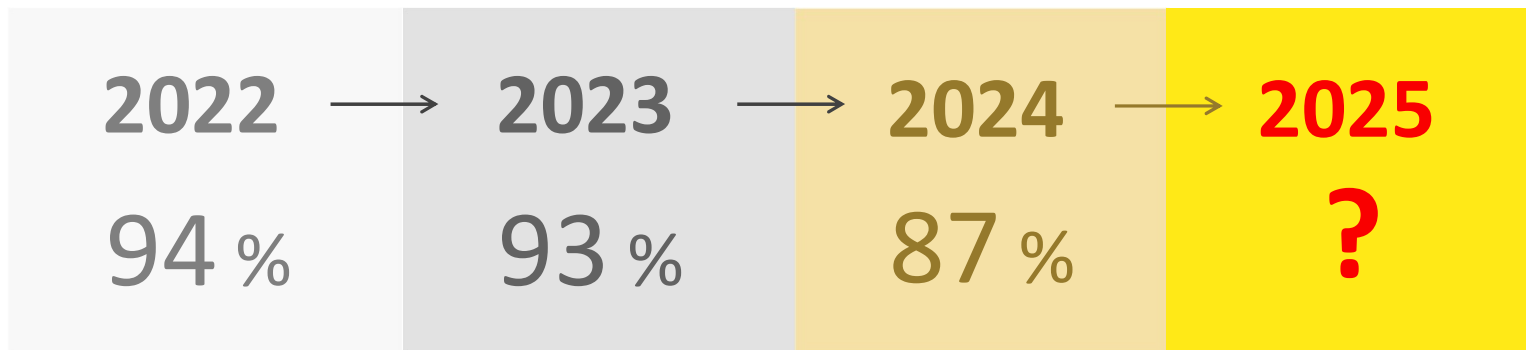
x TOURISME /  
MONTREAL



VOLUME10

**Bien que nous ayons pu estimer trois années de suite la proportion d'artères de l'hypercentre entravées au moins une fois, l'exercice est devenu impossible cette année, les données municipales étant fournies dans un format qui rend toute analyse complexe**

Pourcentage des **artères entravées** partiellement ou totalement à un moment ou à un autre de l'année :



Le fait que les données soient transmises dans un format si désorganisé qu'elles en deviennent inutilisables montre que la Ville n'a toujours pas instauré les mécanismes de suivi élémentaires nécessaires pour traiter l'enjeu des chantiers comme un véritable dossier stratégique.

Sources : Ville de Montréal, recherche, entrevues et analyses réalisées par VOLUME10.

**En plus de l'accumulation des chantiers au centre-ville, la surabondance d'éléments de signalétique, notamment l'usage excessif du orange, dégrade l'expérience urbaine et contribue à une perception de chaos permanent**



L'usage des  
« cônes orange » est  
tellement banalisé  
qu'on les utilise à la  
Place des Arts pour  
diviser les 2 voies  
d'accès au  
stationnement... alors  
qu'il n'y a ni travaux ni  
danger



Ce qu'on voit dans d'autres villes



Sources : Recherche, entrevues et analyses réalisées par VOLUME10



x TOURISME /  
MONTREAL x

VOLUME10

Le nombre de permis émis et les revenus générés pour l'arrondissement de Ville-Marie demeurent toujours substantiels, révélant une dépendance systémique aux entraves du domaine public

13 700

13,9 M\$

permis d'occupation du domaine public émis entre janvier et août 2025

de revenus générés par les permis d'occupation temporaire du domaine public pour l'arrondissement de Ville-Marie pour les 3 premiers trimestres de 2025

soit

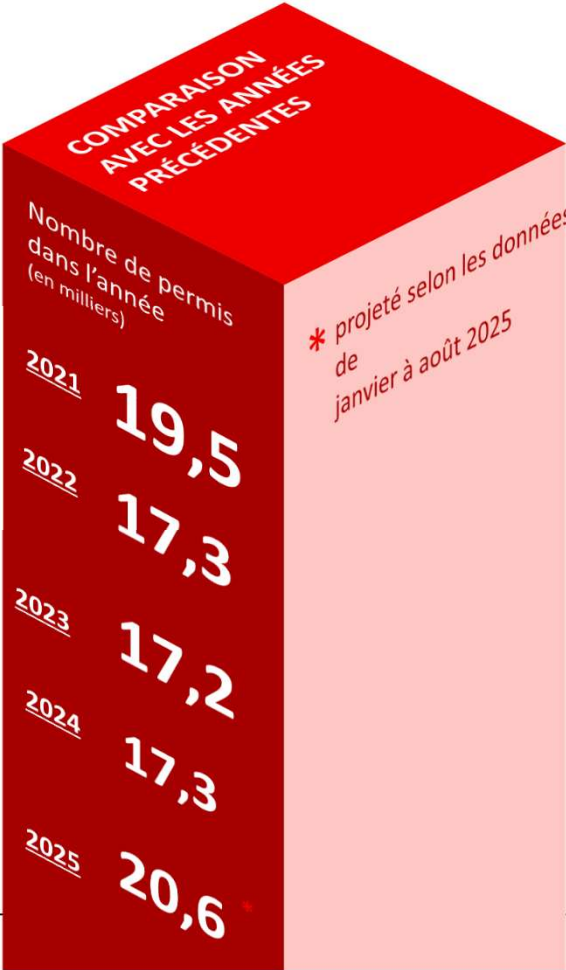
95 %

des permis émis entre janvier et septembre 2024

soit

87 %

des permis émis entre janvier et septembre 2024

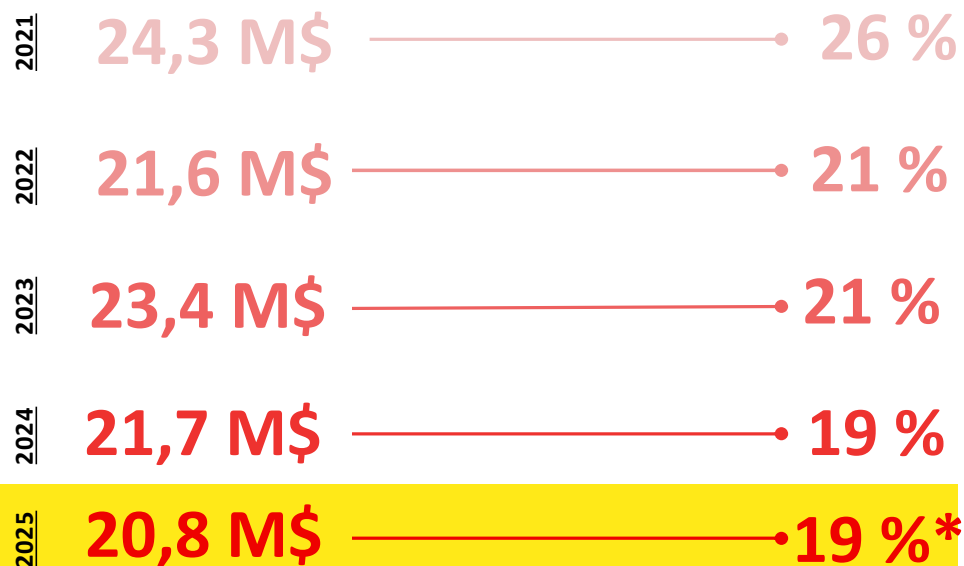


Sources : Ville de Montréal; recherche, entrevues et analyses réalisées par VOLUME10.

## Les revenus des permis d'occupation du domaine public continuent de représenter une portion critique du budget de l'arrondissement de Ville-Marie, ce qui constitue un obstacle structurel majeur à l'adoption de politiques plus restrictives

Revenus des permis d'occupation du domaine public de l'arrondissement de Ville-Marie

Proportion du budget de fonctionnement de l'arrondissement de Ville-Marie couvert par les revenus de permis d'occupation



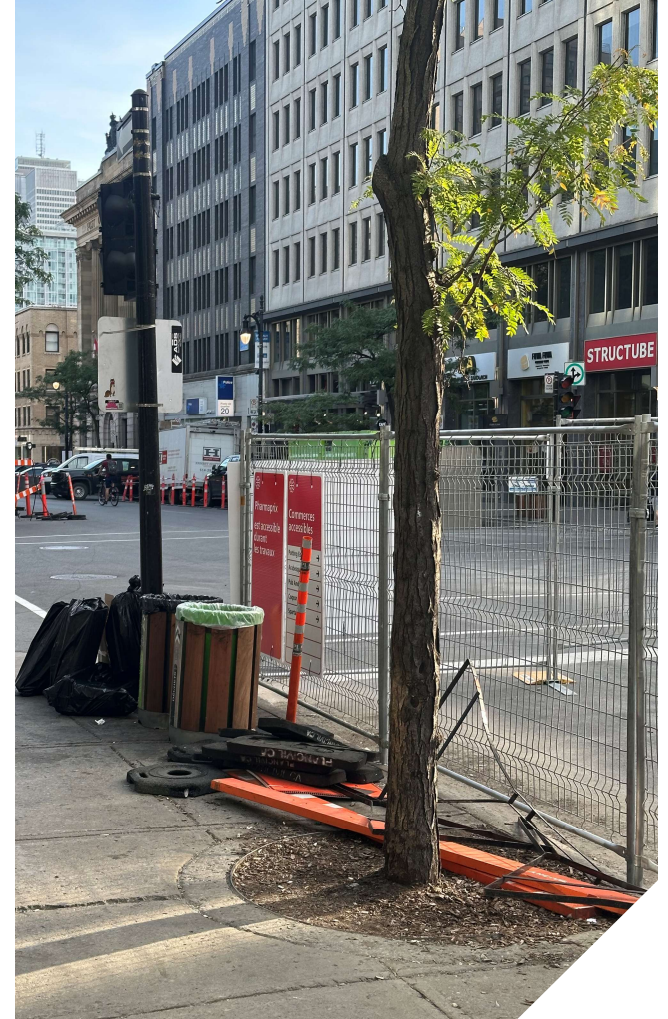
\* projeté selon les données de janvier à août 2025

Sources : Ville de Montréal; recherche, entrevues et analyses réalisées par VOLUME10.

« La réalité des chiffres est assez simple : les permis d'occupation du domaine public constituent une source de revenus importante pour les arrondissements des quartiers centraux de Montréal. Demander à la Ville de régler la question des "cônes orange" revient à nous demander de nous priver de revenus essentiels pour qu'on boucle notre budget. »

- Haut fonctionnaire de la Ville de Montréal

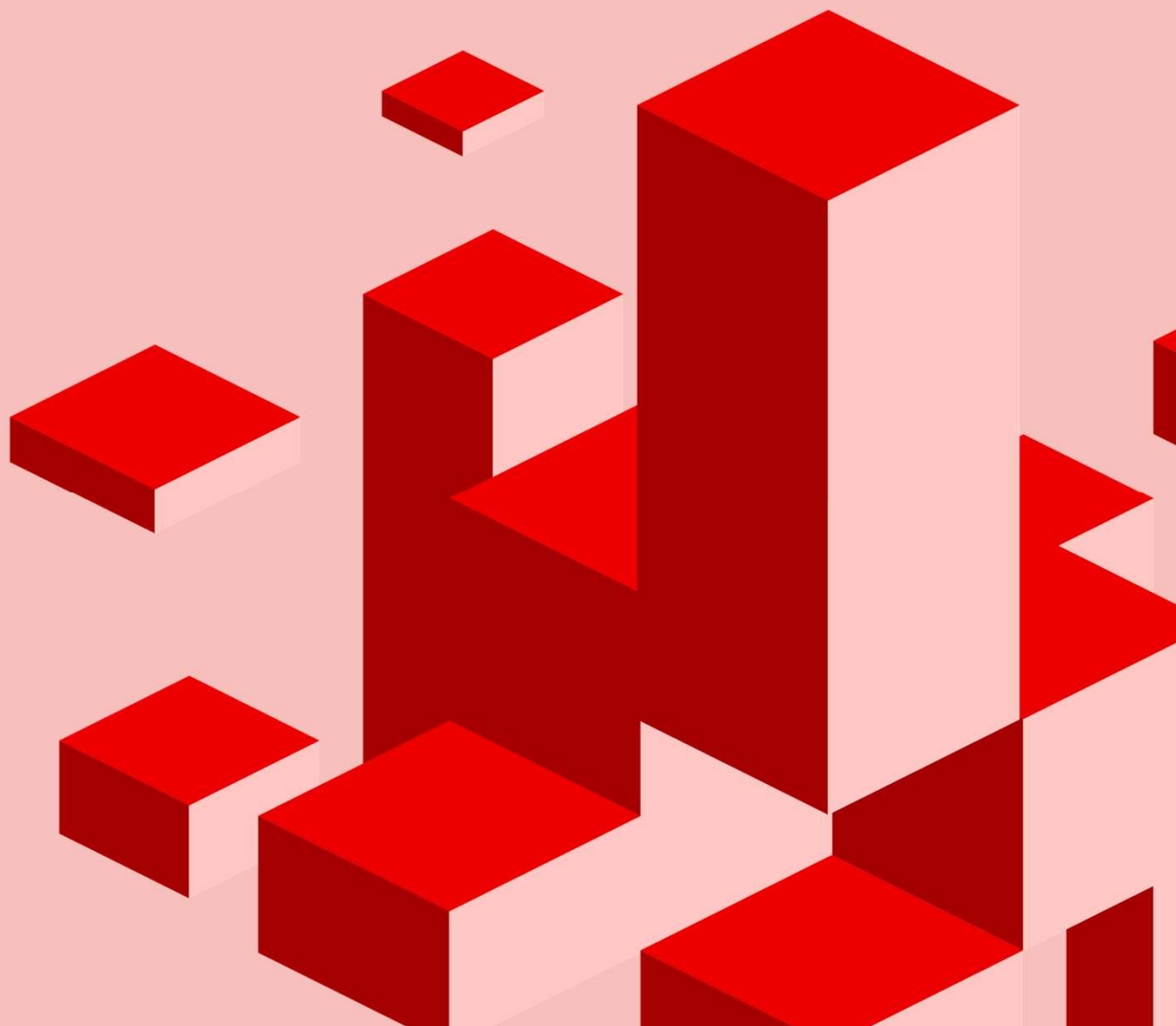






**03**

# **FACTEURS EXPLIQUANT LA PERSISTANCE DES ENJEUX**



# Les 12 facteurs identifiés en 2023 expliquent toujours la persistance du chaos urbain et démontrent que les causes profondes demeurent inchangées, appelant des interventions ciblées et immédiates

## 1. Productivité sectorielle

Les travaux restent longs et coûteux faute de réels gains de productivité dans le secteur.

## 2. Planification intégrée

Les calendriers d'amortissement différents freinent la réalisation coordonnée des travaux.

## 3. Construction par phases

La séquence des étapes allonge inutilement la durée globale des entraves.

## 4. Qualité des travaux publics

La qualité n'est pas une valeur cardinale ni un critère prévalent dans le système d'adjudication des contrats.

## 5. Investissements publics

Les besoins élevés dépassent le niveau actuel d'investissement consacré à Montréal.

## 6. Coordination des chantiers

Les chantiers publics et privés sont mal synchronisés, accentuant la congestion.

## 7. Emprise des chantiers privés

Les projets immobiliers monopolisent l'espace public de façon disproportionnée.

## 8. Livraison de matériaux

Les livraisons aux heures de pointe aggravent la congestion et créent des risques pour piétons et cyclistes.

## 9. Culture de laisser-aller

Les pratiques tolérées, comme les collectes en plein jour, nuisent à la fluidité.

## 10. Signalétique de chantier

La profusion de panneaux entraîne la confusion et amplifie le sentiment de chaos.

## 11. Gestion des nuisances

Les chantiers nuisent à la qualité de vie par le bruit, la poussière et les désagréments.

## 12. Communication des chantiers

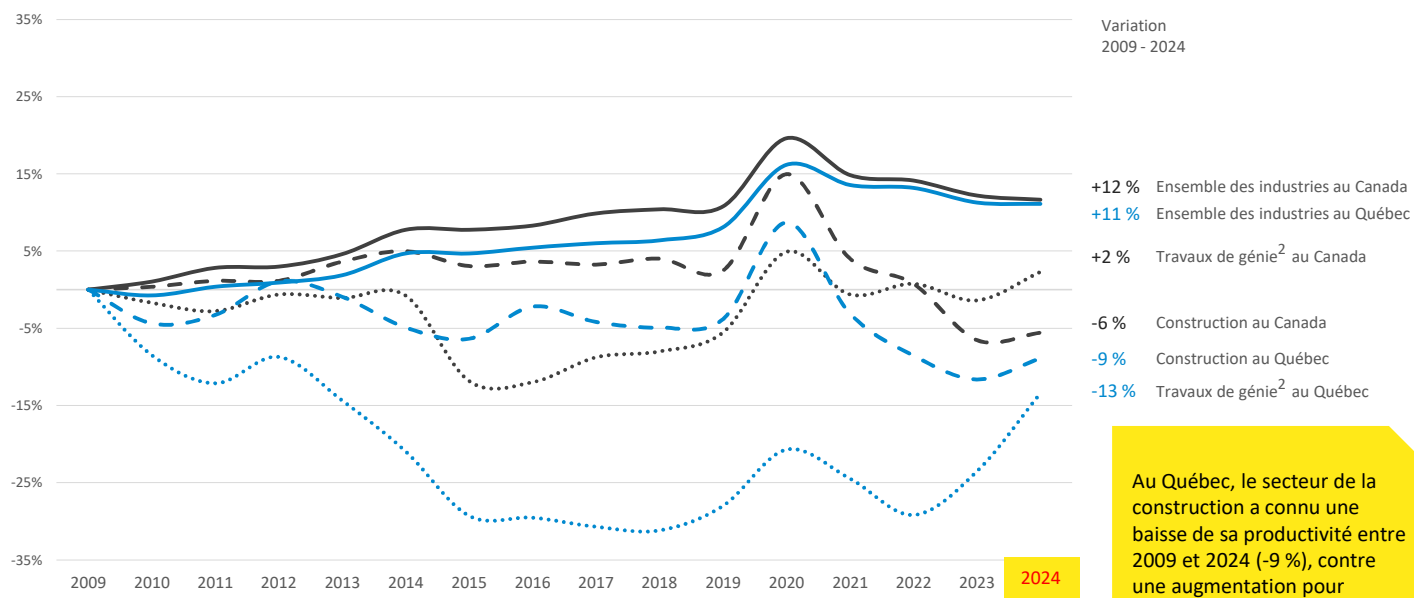
Le manque d'explications claires alimente la frustration et la faible adhésion du public.

# 1. PRODUCTIVITÉ SECTORIELLE

Le retard de gain de productivité qui caractérise l'économie québécoise se manifeste avec une acuité particulière dans le secteur de la construction

## Variation de la productivité<sup>1</sup> par rapport à 2009

Par heures travaillées, au Québec et au Canada



Au Québec, le secteur de la construction a connu une baisse de sa productivité entre 2009 et 2024 (-9 %), contre une augmentation pour l'ensemble des industries (+11 %)

NOUS AVIONS  
OBSERVÉ EN  
2023

La productivité du secteur de la construction diminue annuellement, contrairement aux autres secteurs, en raison du retard technologique et du cadre restrictif québécois.

1. Valeur ajoutée réelle par heures travaillées.

2. Les travaux de génie représentent une sous-catégorie qui comprend les établissements dont l'activité principale consiste à construire des ouvrages de génie complets (p. ex., routes et barrages) et les entrepreneurs spécialisés dont l'activité principale consiste à fournir des éléments spécifiques de ces projets.

Sources : Statistique Canada; recherche documentaire, entrevues et analyses réalisées par VOLUME10.



TOURISME /  
MONTREAL

VOLUME10

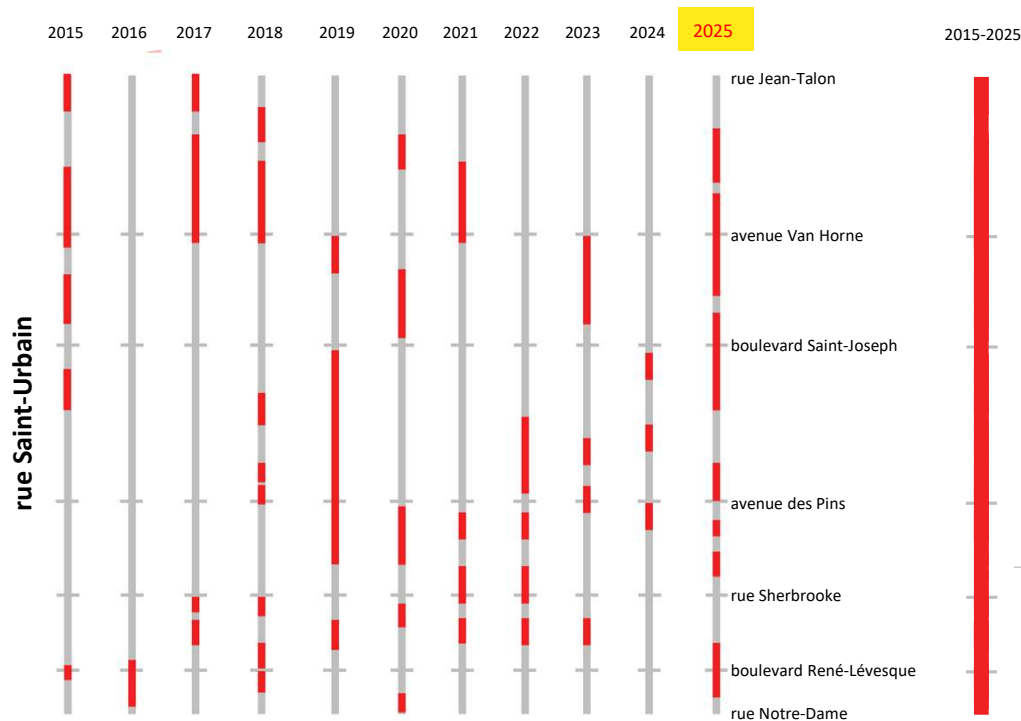
## 2. PLANIFICATION INTÉGRÉE

L'absence de planification intégrée systématique et de coordination entre les services d'utilité publique explique que les mêmes artères se retrouvent en chantier à répétition

### Travaux observés sur la rue Saint-Urbain

2015-2025

■ Travaux



Cet exemple confirme que plusieurs artères demeurent en chantier permanent

NOUS AVIONS OBSERVÉ EN 2023

93 % des travaux municipaux ne sont pas réalisés de façon intégrée, perpétuant les problèmes de coordination observés depuis 2008.

Sources : recherche documentaire, entrevues et analyses réalisées par VOLUME10.



x TOURISME / MONTREAL

x

VOLUME10

## 2. PLANIFICATION INTÉGRÉE

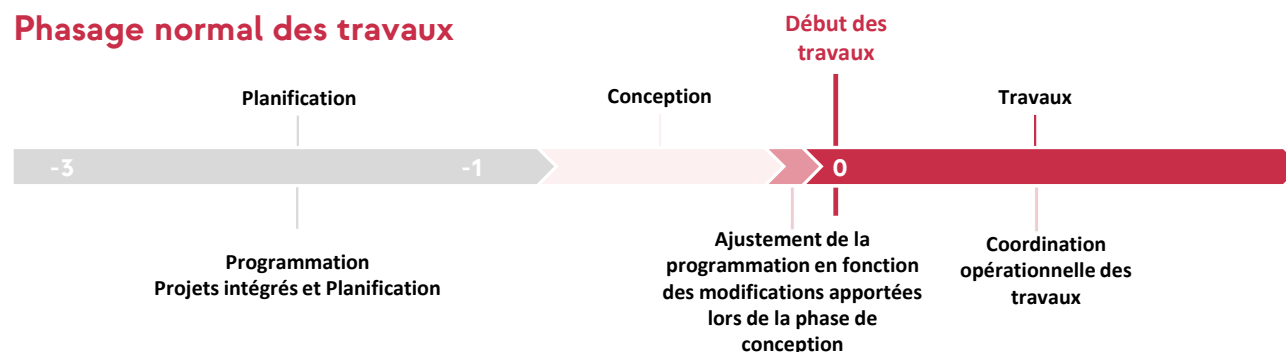
La Ville de Montréal déploie des efforts afin d'intégrer ses partenaires à ses projets, mais plusieurs défis limitent la portée de la planification intégrée

RAPPEL DE L'ÉTUDE  
2023

### Étapes « normales »

1. L'équipe de planification des travaux de la Ville de Montréal analyse les besoins énoncés par les différents services dans leur plan triennal.
2. Les besoins sont intégrés, lorsque possible, dans le système de projets intégrés.
3. Si possible, les travaux externes, c'est-à-dire menés par les entreprises propriétaires des autres infrastructures, sont intégrés à l'exercice de planification.

### Phasage normal des travaux



\* Il est important de savoir que l'ajustement se fait tout au long des différentes phases de la conception

### Les freins à la mise sur pied de projets intégrés

#### La durée de vie utile des infrastructures de la Ville et des entreprises des réseaux techniques urbains (RTU) est décalée.

Le moment de renouvellement diffère selon le type d'infrastructure, dont les parties prenantes désirent maximiser la durée de vie résiduelle. Si l'amortissement des emprunts n'est pas terminé, la reconstruction de l'infrastructure devient une perte financière.

#### La planification avec les entreprises des réseaux techniques urbains (RTU) est unidirectionnelle.

Les entreprises des RTU sont invitées à déclarer leurs travaux futurs si ces derniers s'intègrent aux travaux déjà planifiés par la Ville sur une période triennale. Elles ne partagent pas *de facto* leur planification avec la Ville.

#### Les impacts des chantiers privés sur le domaine public ne sont pas pris en compte, et vice-versa.

Le processus de planification intégrée ne tient pas compte des autres parties pouvant entraver le domaine public (p. ex., les entreprises immobilières). Les demandes d'occupation temporaire du domaine public sont envoyées tardivement à la Ville, parfois à peine quelques semaines avant les entraves. De même, les entreprises privées sont parfois encombrées par des projets de la Ville sans en avoir été informées.

Sources : Ville de Montréal, recherche documentaire, entrevues et analyses réalisées par VOLUME10.



x TOURISME /  
MONTREAL

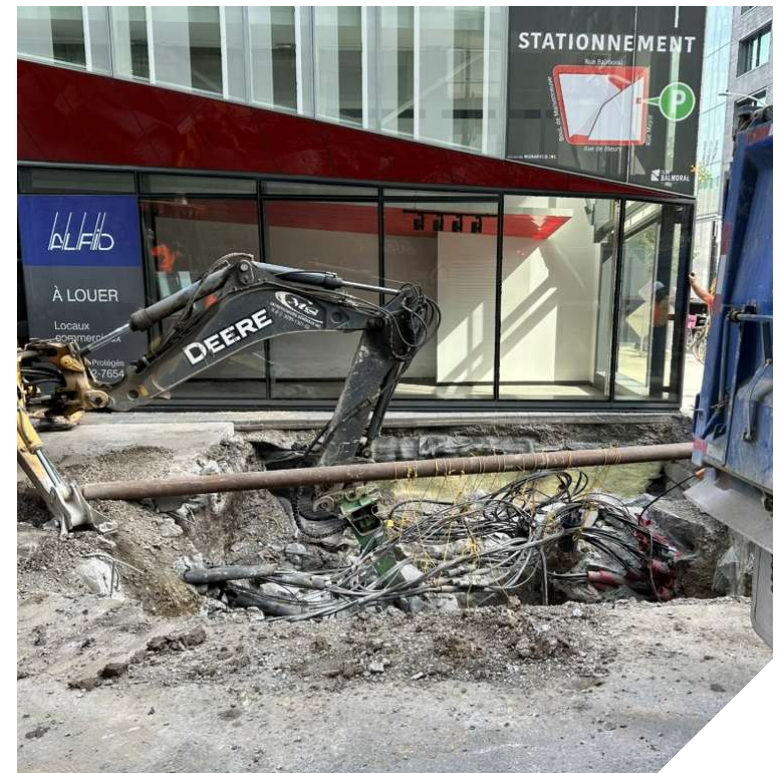
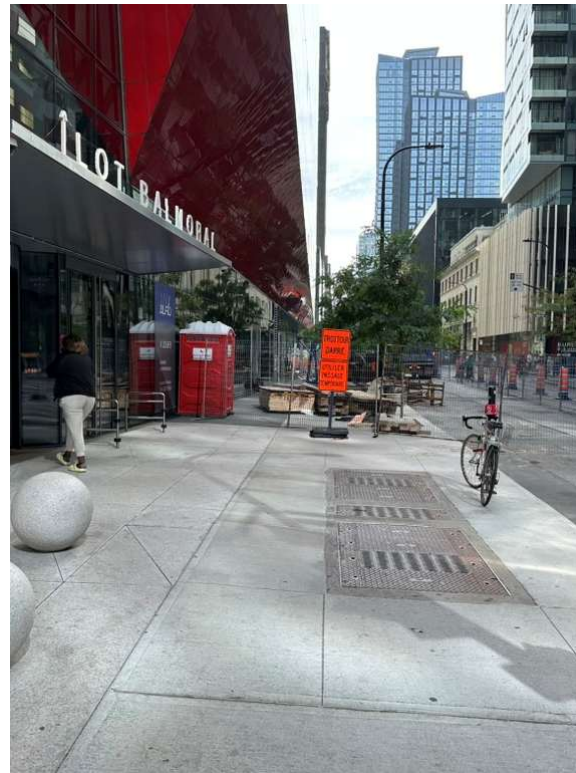


VOLUME10



## 2. PLANIFICATION INTÉGRÉE

Cette même absence de coordination interservices explique qu'un trottoir neuf du Quartier des spectacles a été percé par la Commission des services électriques quelques mois après avoir été coulé pour des opérations non urgentes



Observé le 17 septembre 2025

Sources : recherche documentaire, entrevues et analyses réalisées par VOLUME10.



x TOURISME /  
MONTREAL



VOLUME10

### 3. CONSTRUCTION PAR PHASES

L'attribution des contrats force une construction par phases qui transforme des travaux simples en chantiers pharaoniques

Portrait des entreprises en construction au Québec en 2024

**15,5 %**  
10 à 49 employés

**2,8 %**  
50+ employés

**81,7 %**  
1 à 9 employés

**+35 k**  
entreprises

**+300 k**  
travailleurs dont 20  
% âgés de 55 ans et  
plus



La construction de la piste cyclable sur Saint-Urbain se fait par micro-segments, de Bernard au centre-ville, ce qui explique pourquoi des travaux de deux semaines s'étalent sur plusieurs mois

**NOUS AVIONS  
OBSERVÉ EN  
2023**

La majorité des travaux sont fractionnés en petits lots par phases, allongeant leur durée faute d'entreprises capables de grands projets.

Sources : Statistique Canada; recherche documentaire, entrevues et analyses réalisées par VOLUME10.



x **TOURISME /  
MONTREAL**

x

**VOLUME10**



## 4. QUALITÉ DES TRAVAUX PUBLICS

Les utilisateurs du centre-ville endurent des mois de chantier pour obtenir des travaux souvent décevants, la qualité n'étant une priorité ni durant l'exécution ni dans l'entretien subséquent, une conséquence du système d'adjudication de contrats



Le trottoir flambant neuf de la rue Sainte-Catherine maculé de taches



Le mobilier urbain neuf de Sainte-Catherine endommagé par une chenillette, jamais remplacé



Une piste cyclable au Quartier international aménagée sans refaire la chaussée



Sources : recherche documentaire, entrevues et analyses réalisées par VOLUME10.



x TOURISME / MONTREAL

x

VOLUME10



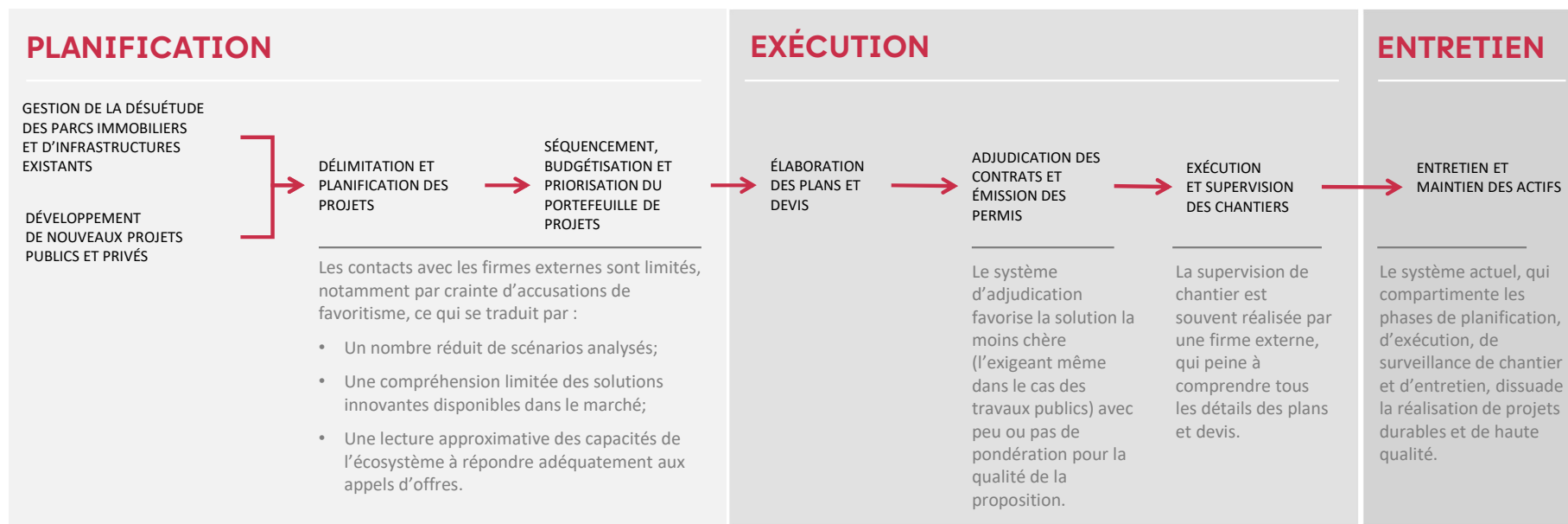
## FACTEUR 4 – QUALITÉ DES TRAVAUX PUBLICS

Blocage minimum

Pour une gestion innovante des chantiers publics et privés afin de rendre le centre-ville de Montréal plus attractif et accessible

# Plusieurs pointent le système d'octroi des contrats<sup>1</sup> déterminé par le gouvernement du Québec, qui favorise le plus bas prix au détriment de la qualité, de l'innovation et de la durabilité

Impacts du système d'adjudication<sup>2</sup> sur les différentes phases du cycle de vie des parcs immobiliers et d'infrastructures



<sup>1</sup> Mode de sélection des entités remportant les contrats.

<sup>2</sup> Le système d'adjudication des contrats publics est défini par le Secrétariat du Conseil du trésor et le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation.

## 5. INVESTISSEMENTS PUBLICS

Le centre-ville de Montréal continue à recevoir des investissements inadéquats pour ses infrastructures malgré son rôle névralgique pour le Québec sur les plans économique, social et culturel

# 9%

des investissements prévus pour 2025-2027 par le ministère des Transports et de la Mobilité durable sont alloués au Grand Montréal\*

Transports  
et Mobilité durable  
Québec



Pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine, septembre 2022

NOUS AVIONS  
OBSERVÉ EN  
2023

Le MTQ alloue seulement 8 % de ses investissements au Grand Montréal, qui représente pourtant 48 % de la population et 52 % de l'économie québécoise.

\* Les montants sont issus d'estimations établies à partir de la légende des ordres de grandeur fournie par le MTQ (ex. : « \$\$\$ : 5 M\$ à 10 M\$ » correspond à une valeur médiane de 7,5 M\$).

Sources : Ministère des Transports et de la Mobilité durable; Radio-Canada; recherche documentaire, entrevues et analyses réalisées par VOLUME10.



x TOURISME /  
MONTREAL

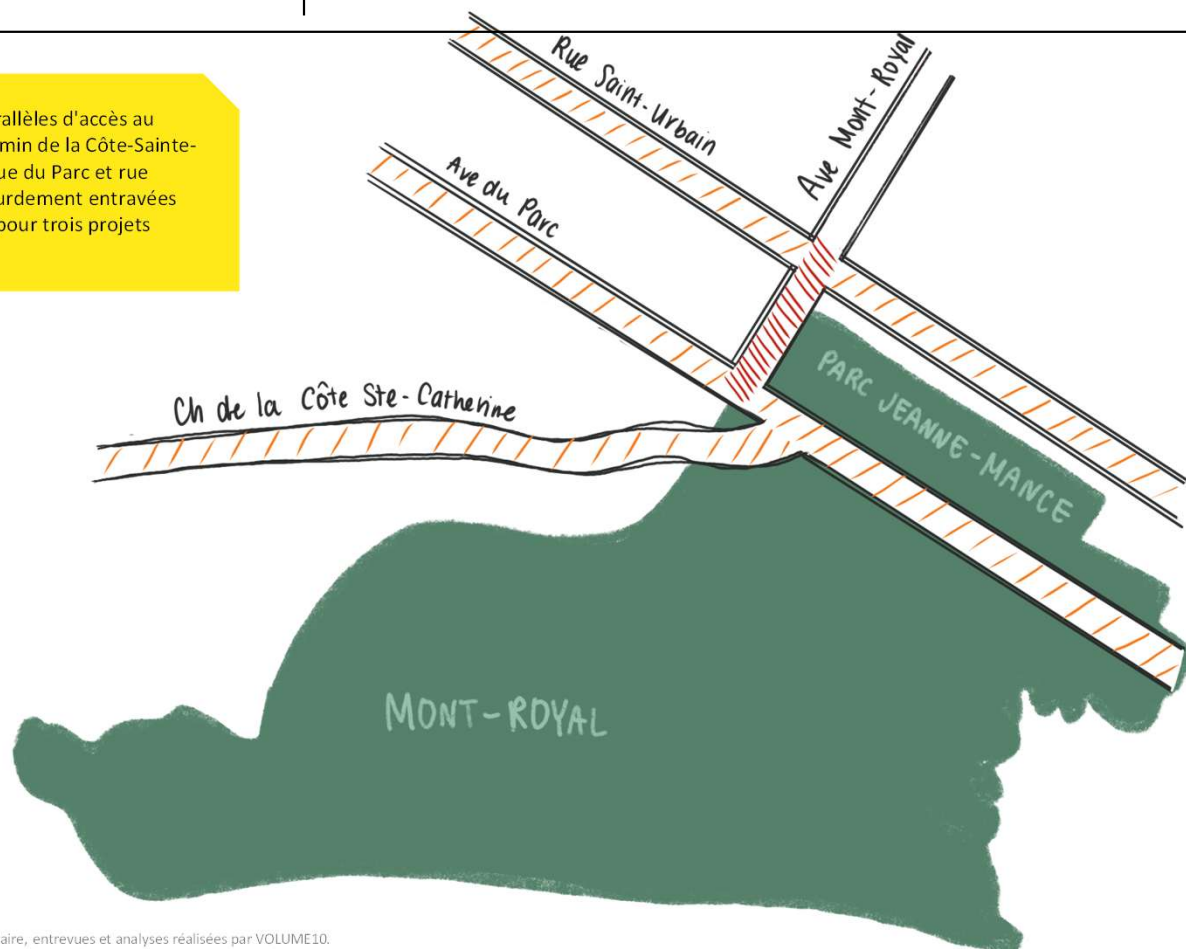


VOLUME10

## 6. COORDINATION DES CHANTIERS

L'absence de coordination des chantiers continue de transformer des secteurs entiers du centre-ville en souricières

Trois artères parallèles d'accès au centre-ville (chemin de la Côte-Sainte-Catherine, avenue du Parc et rue Saint-Urbain) lourdement entravées simultanément pour trois projets distincts



NOUS AVIONS  
OBSERVÉ EN  
2023

La rue De Bleury subit des entraves constantes depuis 2014 sans plan de micromobilité, obligeant automobilistes et cyclistes à slalomer continuellement.

Sources : recherche documentaire, entrevues et analyses réalisées par VOLUME10.



x TOURISME /  
MONTREAL

x

VOLUME10



## 7. EMPRISE DES CHANTIERS PRIVÉS

Contrairement à ce que l'on observe dans les autres villes du monde, les chantiers privés du centre-ville de Montréal s'étendent souvent sans considération pour leur impact sur la mobilité et l'expérience urbaine



La piste cyclable du boulevard de Maisonneuve fermée pendant des semaines pour accueillir une benne à ordures et un camion de chantier, 28 mai 2025



Une voie (sur 2) de l'avenue du Parc fermée pendant des semaines pour y stationner une nacelle articulée (inactive), 18 juin 2025

### NOUS AVIONS OBSERVÉ EN 2023

96,4 % des demandes d'occupation du domaine public sont acceptées, générant 27 % du budget de l'arrondissement de Ville-Marie et encourageant la suroccupation.

Sources : Statistique Canada; recherche documentaire, entrevues et analyses réalisées par VOLUME10.



x TOURISME / MONTREAL



VOLUME10

## 8. LIVRAISON DES MATÉRIAUX

Le manque de considération pour la mobilité est particulièrement frappant lors des livraisons de matériaux qui se font aux heures de pointe



### Montréal, Canada

Les règlements varient selon l'arrondissement, mais de façon générale, les heures permises pour la livraison de matériaux sont entre 7 h et 19 h, avec interdiction de livrer la nuit, le dimanche et les jours fériés sauf exception.



### Yokohama, Japon

À Yokohama, un regroupement de 300 commerces, appuyé par la Ville, a mis en place un système coopératif de livraison pour réduire la congestion et la pollution dans le quartier commerçant de Motomachi. Ce modèle repose sur un centre de consolidation situé à 1 km du quartier, où les camions déposent les colis avant qu'ils soient livrés aux boutiques à l'aide de chariots manuels.



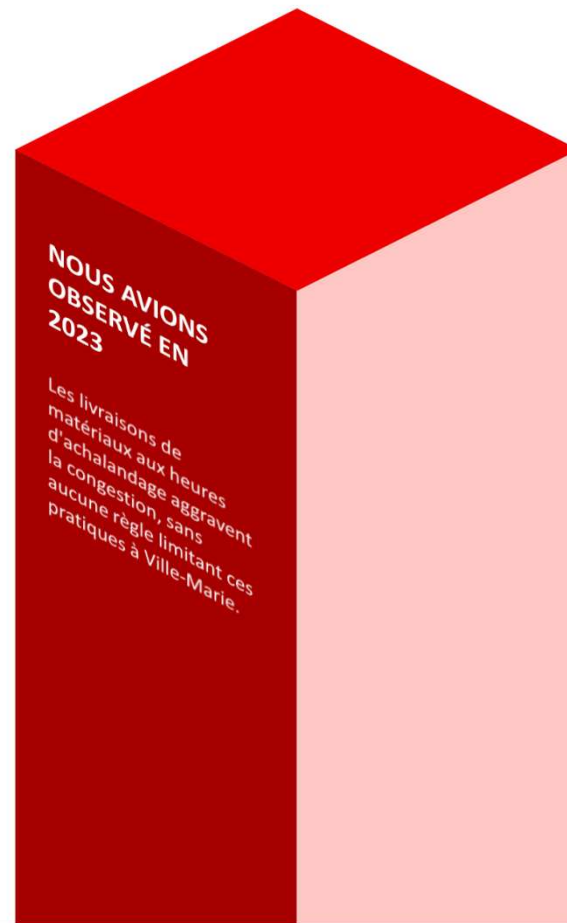
### New York, États-Unis

Alors que les camions représentent environ 8-12 % du trafic dans la ville, le Off-Hour Deliveries Program incite la livraison entre 19 h et 6 h dans certaines zones pour diminuer la congestion aux heures de pointe, les enjeux de stationnement et les émissions de gaz à effet de serre.



### Stockholm, Suède

À Stockholm, un projet pilote de Night Deliveries autorise les livraisons entre 22 h et 6 h, à condition d'utiliser des camions électriques et silencieux. Cette approche a diminué de 30 % le temps de trajet des transporteurs sans générer de plaintes liées au bruit, démontrant qu'une logistique nocturne peut coexister avec un cadre de vie urbain paisible.



Sources : Swedish Transport Administration; Building Leaders in Urban Planning (LUTP); recherche documentaire, entrevues et analyses réalisées par VOLUME10.



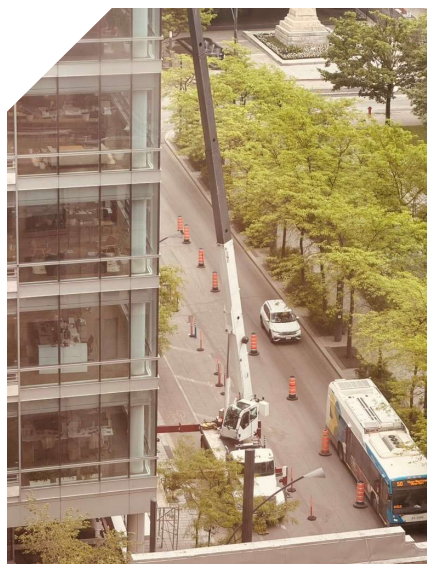
x TOURISME / MONTREAL



x VOLUME10

## 9. CULTURE DE LAISSER-ALLER

Une culture de laisser-aller tolère l'obstruction des voies de circulation pour des activités banales en pleine heure de pointe, de la collecte des ordures au lavage de vitres d'immeubles disposant pourtant de systèmes de nacelles



Observé le 31 mai 2025



Observé le 15 septembre 2025



Observé le 3 avril 2025

NOUS AVIONS  
OBSERVÉ EN  
2023

La collecte d'ordures en plein jour et les livraisons bloquant la circulation contribuent à une congestion qui augmentera de 21 % d'ici 2030.

Sources : Statistique Canada; recherche documentaire, entrevues et analyses réalisées par VOLUME10



x TOURISME /  
MONTREAL

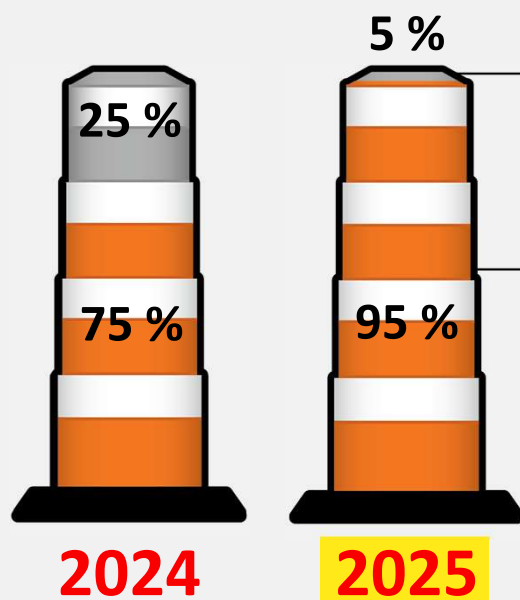
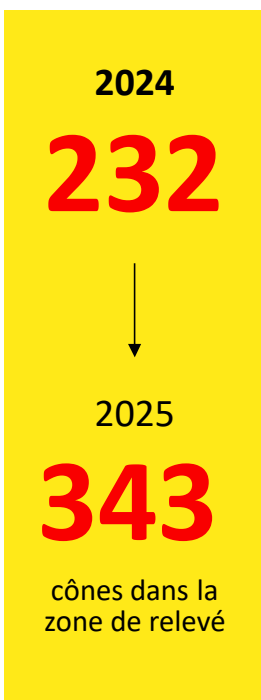


x VOLUME10



# 10. SIGNALÉTIQUE DE CHANTIER

La surabondance d'éléments de signalétique et l'absence de modulation lors des chantiers ou de préoccupations esthétiques amplifient l'image d'un centre-ville paralysé par les travaux



## ABANDONNÉ

Éléments de signalétique qui n'avaient aucune raison d'être, une statistique qui semble conforme à la réalité observée à Montréal dans son ensemble.

## EN FONCTION POUR UNE ENTRAVE ACTIVE

Éléments de signalétique qui servaient à encadrer un chantier actif, un nombre gonflé par la réglementation en matière de signalisation routière, qui n'est pas adaptée à la densité urbaine. Plusieurs de ces éléments pourraient être retirés.



## NOUS AVIONS OBSERVÉ EN 2023

604 éléments de signalétique ont été recensés dans un seul quadrilatère dont 27 % étaient abandonnés, créant une surabondance nuisant à la lisibilité urbaine.

Malgré la diminution considérable des chantiers due au ralentissement du secteur de la construction, le nombre de cônes orange dans un secteur représentatif du centre-ville a augmenté de près de 50 %...

... la bonne nouvelle est que le nombre de cônes abandonnés a drastiquement diminué.

Sources : Statistique Canada; recherche documentaire, entrevues et analyses réalisées par VOLUME10.



x TOURISME / MONTREAL



VOLUME10

# 11. GESTION DES NUISANCES

Le manque d'égards pour les nuisances comme la poussière et le bruit contribue à dégrader l'expérience et la qualité de vie au centre-ville

Tableau comparatif des règlements pour travaux bruyants

VILLE	LIMITE SONORE LE JOUR	AUTRES EXIGENCES
Montréal*	Pas de seuil en décibels (dB), limites sur les horaires seulement	Seulement permis entre 7 h et 19 h, sauf dérogation
Vancouver	85 dB(A) le jour 75 dB(A) le soir 70 dB(A) la nuit	Mesure de bruit sur le site
Toronto	85 dB(A) maximum sur 8 h de travail	Permis requis pour travaux hors heures
New York	85 dB(A)	Noise Mitigation Plan obligatoire pour chaque chantier

dB(A) : décibels pondérés A, une unité de mesure pour mesurer le bruit perçu par l'oreille

\*À noter que certaines villes liées ou voisines ont intégré des seuils acoustiques précis, par exemple Westmount ou Montréal-Est. Également, pour les grands chantiers municipaux, la ville applique parfois des mesures de suivi acoustique temporaires qui ne sont pas des obligations légales.

Quelques meilleures pratiques



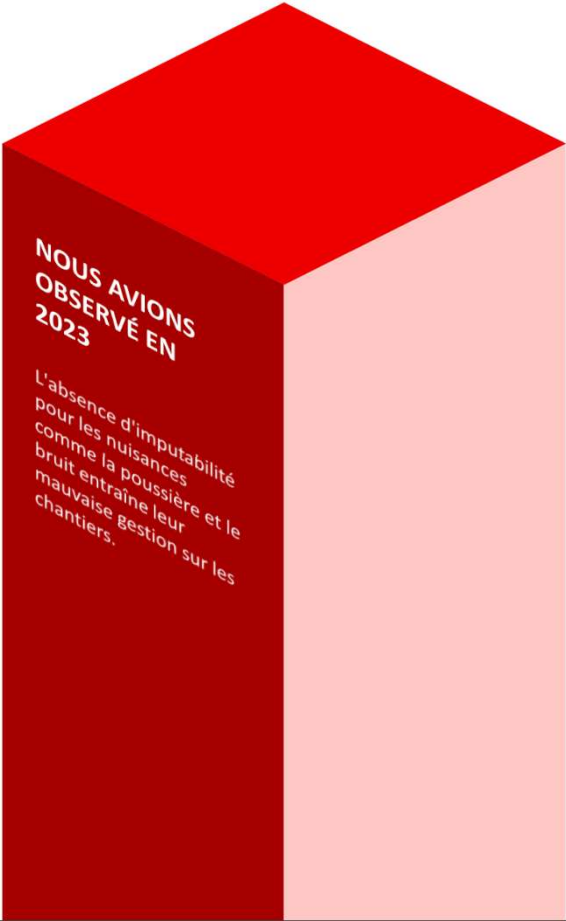
### New York, États-Unis

Toute personne ou entreprise exécutant des travaux dans la ville doit développer et soumettre un plan de mitigation du bruit avant le début des travaux pour obtenir son permis de construction.



### Nouvelle-Galles du Sud, Australie

Le gouvernement encadre le bruit de construction par des limites et un guide qui oblige les gestionnaires à planifier et à gérer les nuisances de façon responsable, selon une approche fondée sur les risques et la réduction des impacts sur la communauté.



## 12. COMMUNICATION DES CHANTIERS

L'absence de sensibilité pour l'intégration des chantiers au cadre urbain, tant dans leur apparence que dans leur habillage, contribue à miner l'expérience du centre-ville

**La seule norme  
d'habillage de chantier  
existante à Montréal  
s'applique aux chantiers  
de 90 jours consécutifs  
ou plus**

Pour les chantiers de moins de 90 jours, par exemple ceux s'étendant sur deux mois, aucune réglementation n'impose d'habillage visant à maintenir la qualité du cadre urbain ou à informer clairement les citoyens de la nature et de la durée des travaux.



Chantier pour le nouveau complexe de l'Université McGill, sur l'ancien site de l'hôpital Royal Victoria, l'occasion de mettre de l'avant des rendus 3D ou de l'information sur l'impact du projet

**NOUS AVIONS  
OBSERVÉ EN  
2023**

L'affichage et la mise en  
marché des chantiers ne  
sont pas encadrés par  
Montréal, contrairement  
à d'autres juridictions  
nord-américaines.

Sources : Ville de Montréal, entrevues et analyses réalisées par VOLUME10.



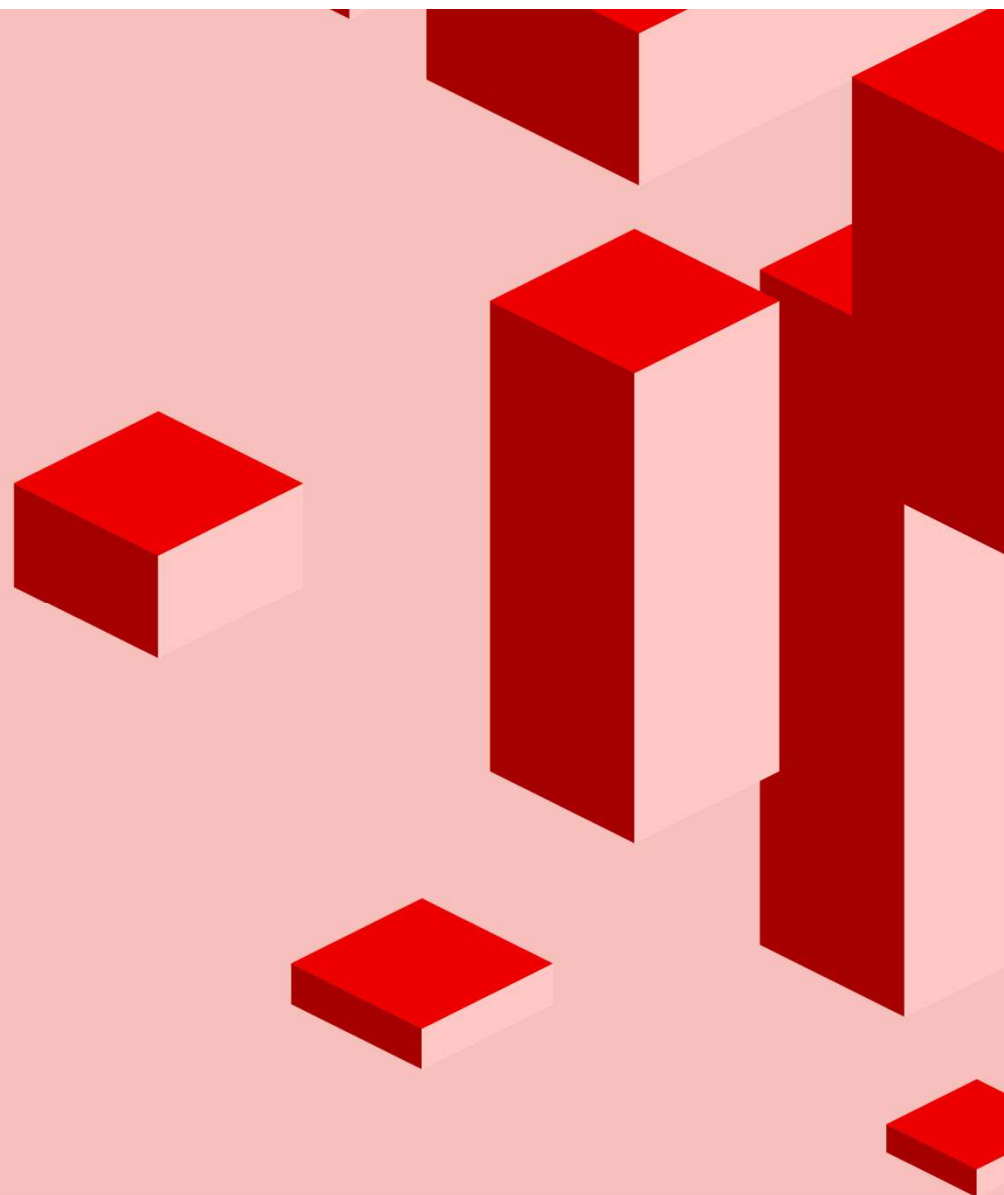
x TOURISME /  
MONTREAL



VOLUME10

**04**

# **PISTES DE SOLUTION**



## Objectifs des solutions : faire évoluer les stratégies de planification des travaux

Les priorités du milieu des affaires ainsi que des acteurs économiques et touristiques sont claires : améliorer la coordination des chantiers, entretenir les infrastructures routières et mieux gérer la circulation.

La mobilité est ainsi un enjeu vital pour la prospérité et la résilience de Montréal. Elle conditionne la productivité des entreprises, la qualité de vie des citoyens et l'attractivité de la métropole.

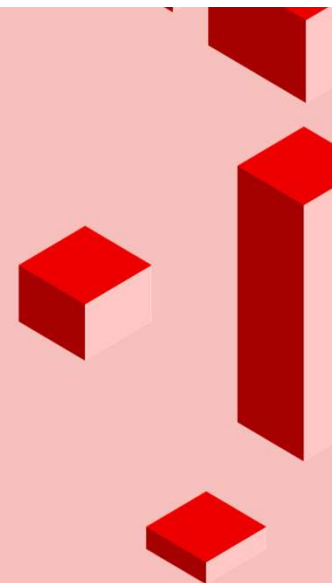
Le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal doivent collaborer pour faire évoluer les pratiques de planification des travaux en adoptant une approche intégrée, fondée sur des données consolidées, une vision d'ensemble et une coordination renforcée entre tous les acteurs impliqués.

L'objectif est de donner davantage de prévisibilité aux entreprises et aux parties prenantes, tout en favorisant des interventions plus cohérentes, mieux séquencées et moins perturbatrices.

### Cette nouvelle approche de planification doit permettre :

- Une meilleure prévisibilité, grâce à des calendriers pluriannuels publiés, mis à jour et partagés avec tous les intervenants afin de réduire les chevauchements et d'éviter les ouvertures successives d'un même tronçon.
- Des plans d'ensemble clairs, qui regroupent dans un même corridor d'intervention les travaux d'infrastructures, de réseaux techniques, de voirie et d'aménagement, pour maximiser l'efficacité et limiter les entraves répétitives.
- Une amélioration de la qualité et de la durabilité, en favorisant une coordination qui optimise les investissements, réduit le gaspillage opérationnel et assure que les interventions sont réalisées selon les standards techniques les plus élevés.

**Ultimement**, le gouvernement du Québec doit faire évoluer les normes d'octroi des contrats publics – qui encadrent également les appels d'offres municipaux et qui privilégient actuellement le plus bas prix au détriment de la qualité, de l'innovation et de la durabilité. Une telle révision est essentielle pour permettre à la Ville de sélectionner des solutions réellement performantes et adaptées aux défis de l'hypercentre.





# 1.

## Déployer rapidement une cellule d'intervention mandatée de reprendre en main la coordination des chantiers et l'élimination rapide des obstacles dans l'hypercentre



### L'IDÉE EN BREF

La Ville de Montréal doit déployer sans délai, à l'intérieur des 100 premiers jours de mandats de la nouvelle administration, une cellule d'intervention responsable de reprendre en main la coordination des chantiers et l'élimination rapide des obstacles dans l'hypercentre, relevant directement du président du comité exécutif, afin d'assurer une gouvernance unifiée et une capacité d'intervention rapide face aux enjeux qui affectent l'hypercentre.

Cette unité devrait gérer rapidement les enjeux liés aux travaux, résoudre les conflits opérationnels et réduire les incohérences qui résultent aujourd'hui de la multiplicité des acteurs impliqués.

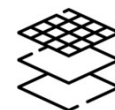
Même si la Ville n'est responsable que d'environ 30 % des chantiers, elle demeure responsable à 100 % de leur coordination. La cellule devra avoir accès à des données, les valoriser et se doter des tableaux de bord pour éclairer la prise de décision et prioriser les actions nécessaires.

#### PARTENAIRES POTENTIELS

#### RÔLES ET RESPONSABILITÉS

Ville de Montréal : <ul style="list-style-type: none"> <li>Service de l'urbanisme et de la mobilité</li> <li>Service des infrastructures, de la voirie et des transports</li> <li>Service des communications</li> </ul>	Reprendre en main la coordination des chantiers et l'élimination rapide des obstacles
MTQ	Intégration des données et ajustement des réglementations pour les zones urbaines à forte densité
Gestionnaires des réseaux techniques urbains	Intégration des calendriers de vie utile des infrastructures à la plateforme
Arrondissement de Ville-Marie	Connaissance fine des réalités locales
SPVM et Service de sécurité incendie de Montréal	Coordination en situation de crise et avis techniques

Sources : recherche, entrevues et analyses réalisées par VOLUME10.



### ÉTAPES DE RÉALISATION

#### 1. Création de l'unité de coordination transversale

Mettre en place une cellule dédiée, structurée comme dans les modèles de gestion de crise (structure de commandement claire, responsables désignés, procédures accélérées). Assurer la participation de l'ensemble des acteurs : services municipaux, arrondissements, MTQ, gestionnaires de réseaux techniques, partenaires privés.

#### 2. Développement ou adaptation des outils de suivi en temps réel

Équiper l'unité d'un tableau de bord centralisé permettant de visualiser en temps réel l'état des chantiers, les interdépendances, les enjeux émergents et les conflits potentiels. Assurer l'interopérabilité avec les systèmes existants (demandes de permis, données de mobilité, planifications internes).

#### 3. Établissement des mécanismes de gouvernance et d'arbitrage

Définir les règles communes permettant d'agir rapidement : priorisation des travaux, résolution des conflits de planification, attribution des responsabilités. Conférer à la Ville un rôle formel d'arbitre pour coordonner l'ensemble des intervenants et assurer la cohérence des décisions.



### RISQUES

1. Risque de surcharge d'information/paralysie décisionnelle
2. Problèmes de responsabilité et d'imputabilité

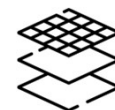


TOURISME /  
MONTREAL

VOLUME10

# 2.

## Bonifier la plateforme technologique de gestion des actifs, afin d'augmenter le nombre de chantiers gérés de manière intégrée avec les parties prenantes



### L'IDÉE EN BREF

Déployer une plateforme bonifiée de gestion des infrastructures stratégiques, telles que les réseaux techniques urbains offrant une vue intégrée sur les travaux en cours et ceux à venir. Les informations centralisées sur cette plateforme seraient accessibles aux différents acteurs, dont les services d'utilité publique, afin de leur permettre une planification autonome, un ordonnancement concerté et la consolidation des petits projets.

La Ville jouerait un rôle d'arbitre pour résoudre les conflits de priorités et optimiser le séquençement global. Cette approche favoriserait une meilleure coordination inter-organisations et limiterait les ouvertures répétées de chaussées.

PARTENAIRES POTENTIELS	RÔLES ET RESPONSABILITÉS
Service des infrastructures du réseau routier de Montréal (SIRR)	Gestion de la plateforme, arbitrage de l'ordonnancement et consolidation des projets
MTQ	Intégration des données sur les routes et infrastructures sous juridiction provinciale
Gestionnaires des réseaux techniques urbains	Intégration des calendriers de vie utile des infrastructures à la plateforme
Entrepreneurs (long terme)	Utilisation de la plateforme pour planifier les interventions
Institut de développement urbain du Québec (IDU)	Intégration des données liées aux projets immobiliers majeurs



### ÉTAPES DE RÉALISATION

- Balises de la plateforme**  
Déterminer quels actifs seront couverts (chaussées, réseaux techniques, équipements urbains), les objectifs de la plateforme (suivi de l'état, planification des interventions, priorisation des investissements).
- Développement ou adaptation de l'outil**  
Mettre en place une plateforme numérique centralisée, interopérable avec les systèmes existants, qui compile données techniques, historiques d'entretien et calendriers de travaux.
- Intégration des données**  
Recenser l'ensemble des actifs, importer les données existantes (MTQ, Ville, gestionnaires de réseaux) et définir des protocoles de mise à jour régulière.
- Mécanismes de gouvernance**  
Établir des règles communes de saisie, de partage et de consultation des données; donner à la Ville un rôle de coordination et d'arbitrage pour prioriser les interventions.
- Formation et déploiement progressif**  
Former les utilisateurs (gestionnaires de réseaux, entrepreneurs, services municipaux) et tester la plateforme dans un secteur pilote avant un déploiement complet.



### RISQUES

- Maintenance technique et mise à jour continue de la plateforme à assurer.
- Intégration en continu des interventions d'urgence ou imprévues.
- Ajustement progressif de l'algorithme d'optimisation selon les apprentissages et l'évolution des besoins.
- Sensibilité des données partagées sur l'état des actifs.

Sources : recherche, entrevues et analyses réalisées par VOLUME10.



x TOURISME /  
MONTREAL



VOLUME10

# 3.

## Mener une réforme ambitieuse des normes de signalisation



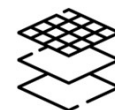
### L'IDÉE EN BREF

Lancer, en partenariat avec le MTQ, des chantiers pilotes dans un secteur stratégique du centre-ville afin de tester une signalisation simplifiée, mieux adaptée à un contexte urbain dense. L'objectif serait de créer une zone exemplaire où la signalisation est rationalisée et l'usage superflu de la couleur orange éliminé, tout en maintenant les standards de sécurité.

Ces « chantiers du gros bon sens » serviraient de laboratoire concret pour démontrer qu'il est possible de concilier fluidité, lisibilité et sécurité, puis de généraliser les meilleures pratiques à l'ensemble du territoire montréalais.

PARTENAIRES POTENTIELS	RÔLES ET RESPONSABILITÉS
Ville de Montréal	Coordination de l'initiative
Ministère des Transports	Allègement du « Tome V »
Entrepreneurs/ entreprises privées	Participation active à l'identification de meilleures pratiques et à la rédaction du « guide d'engagement » du milieu, puis aux projets pilotes
Designers	Concours de design (potentiel) pour les meilleures pratiques
Ville de Montréal	Coordination de l'initiative

Sources : recherche, entrevues et analyses réalisées par VOLUME10.



### ÉTAPES DE RÉALISATION

- Définition du cadre pilote**  
Sélectionner un secteur stratégique du centre-ville, en partenariat avec le MTQ, pour tester une signalisation simplifiée et adaptée à un milieu urbain dense.
- Conception des nouvelles normes et design unifié**  
Élaborer des standards de signalisation en milieu urbain (réduction du nombre de cônes, meilleure lisibilité) et développer une nouvelle identité visuelle pour la signalisation temporaire afin qu'elle s'intègre mieux à l'environnement urbain, tout en maintenant les plus hauts standards de sécurité.
- Mise en œuvre des chantiers pilotes**  
Appliquer les nouvelles normes dans des projets concrets, documenter leur impact sur la fluidité, la sécurité et l'expérience des usagers.
- Évaluation et ajustement**  
Mesurer les résultats (réduction du matériel, efficacité, satisfaction des usagers), ajuster les pratiques et valider la faisabilité d'un déploiement élargi.
- Généralisation**  
Étendre progressivement les pratiques retenues à d'autres zones de Montréal, puis au territoire complet.



### RISQUES

- Acceptation variable des nouvelles normes et perception possible d'un affaiblissement des standards de sécurité par certains acteurs (MTQ, arrondissements, entrepreneurs).
- Coûts initiaux associés au remplacement graduel de l'équipement existant.
- Risque d'incohérence si l'adoption des nouvelles normes n'est pas rigoureusement encadrée.



x TOURISME /  
MONTREAL



VOLUME10

# 4.

## Développer sans délai un jumeau numérique de la ville



### L'IDÉE EN BREF

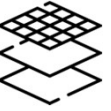
Mettre en place un jumeau numérique de la ville pour simuler l'impact des fermetures et réouvertures de voies sur la circulation piétonne, cycliste et véhiculaire. La plateforme servirait d'abord à tester des scénarios et à optimiser le placement des chantiers, puis à instaurer une tarification dynamique de l'occupation du domaine public selon l'impact réel sur la fluidité des déplacements.

À terme, elle pourrait être ouverte aux entrepreneurs pour les aider à planifier et à optimiser leurs interventions.

L'outil technologique, déjà largement adopté ailleurs dans le monde, pourrait être développé et déployé par une entreprise d'ici via un appel de projets local.

PARTENAIRES POTENTIELS	RÔLES ET RESPONSABILITÉS
Service des infrastructures du réseau routier de Montréal (SIRR)	Propriétaire et gestionnaire du jumeau numérique, gestion de la tarification dynamique
Partenaire technologique	Développement de la plateforme et des algorithmes
Université et centre de recherche	Appui méthodologique à la modélisation des flux
Entrepreneurs	Participation à des phases pilotes du projet
Service des infrastructures du réseau routier de Montréal (SIRR)	Propriétaire et gestionnaire du jumeau numérique, gestion de la tarification dynamique

Sources : recherche, entrevues et analyses réalisées par VOLUME10.



### ÉTAPES DE RÉALISATION

- Définition du cadre**  
La première étape consiste à préciser les objectifs du jumeau numérique et à identifier les données de mobilité et d'infrastructures nécessaires à son fonctionnement.
- Simulation du trafic**  
Un premier module est développé pour tester virtuellement l'impact des fermetures et réouvertures de voies sur la circulation des piétons, cyclistes et véhicules, validé à partir de données réelles.
- Tarification dynamique**  
Un système de tarification est introduit, ajustant les coûts d'occupation du domaine public en fonction de l'impact mesuré des chantiers sur la fluidité des déplacements.
- Optimisation du placement des chantiers**  
La plateforme est ensuite élargie afin d'intégrer les calendriers des gestionnaires et de proposer des séquences de travaux réduisant les perturbations.
- Suivi et ajustement**  
Un suivi continu est assuré pour mesurer les retombées et adapter progressivement la plateforme et l'algorithme selon les données recueillies.

\*À long terme : ouverture aux entrepreneurs

La dernière phase consiste à rendre l'outil accessible aux entreprises pour leur permettre d'anticiper les coûts, d'optimiser leurs choix et de mieux coordonner leurs interventions.



### RISQUES

- Coût et effort de calibration continue du jumeau numérique à mesure que la ville évolue.
- Alignement multipartite et qualité de la saisie des données d'entraves (différentes entités traitent différents types d'entraves).
- Protection et gouvernance des données de mobilité, notamment pour les données sensibles ou confidentielles.
- Difficulté à intégrer en temps réel les imprévus (urgences, événements spéciaux, etc.).



TOURISME /  
MONTREAL

VOLUME10

# 5.

## Instaurer une norme de non-réouverture des rues



### L'IDÉE EN BREF

Instaurer une règle interdisant la réouverture d'un tronçon de rue dans les cinq ans suivant une intervention, sauf en cas d'urgence, avec une pénalité financière significative en cas de non-respect. Chaque gestionnaire de réseau (eau, égouts, électricité, télécommunications, gaz, etc.), de même que les propriétaires privés concernés, serait formellement avisé lorsqu'un tronçon est inscrit à l'ouverture.

Ces acteurs auraient alors l'obligation de coordonner leurs travaux afin de regrouper leurs interventions ou d'en ajuster la séquence. Le tout s'inscrirait dans un processus ouvert et public, permettant aux citoyens, aux entreprises et aux parties prenantes de consulter l'information, de comprendre la planification et d'assurer une forme de reddition de comptes collective.

#### PARTENAIRES POTENTIELS

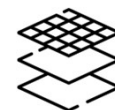
Service des infrastructures du réseau routier de Montréal (SIRR)

Arrondissements

#### RÔLES ET RESPONSABILITÉS

Suivi des ouvertures des rues sur le système AGIR (assistant à la gestion des interventions dans la rue)

Mise en place de la réglementation sur les frais de permis



### ÉTAPES DE RÉALISATION

- Cadre réglementaire**  
Définir la règle de non-réouverture (5 ans), les exceptions prévues (urgences, sécurité) et les modalités de pénalités financières.
- Mise en place de la coordination**  
Créer un calendrier partagé des interventions et rendre obligatoire la notification et la concertation entre gestionnaires publics et privés.
- Structure des opérations**  
Déployer et faire le suivi sur la plateforme de gestion des interventions (AGIR).
- Communication et adoption**  
Informer les citoyens, commerçants et transporteurs; accompagner les acteurs concernés pendant la période de transition.
- Suivi et ajustement**  
Évaluer annuellement les économies et bénéfices, publier des rapports de performance et ajuster la règle selon les résultats.



### RISQUE

Gestion des situations d'urgence et des cas d'exception, y compris les projets publics ou privés issus d'opportunités imprévisibles.

Sources : recherche, entrevues et analyses réalisées par VOLUME10.



x TOURISME /  
MONTREAL



VOLUME10



# 6.

## Exiger la réfection complète par tronçon



### L'IDÉE EN BREF

Obliger tout acteur, chantier public comme privé, qui ouvre une rue à repaver l'ensemble du tronçon, d'intersection à intersection, dans un délai raisonnable suivant l'intervention.

Cette règle mettrait fin aux réparations partielles qui créent des patchworks fragiles, accélèrent la dégradation et nuisent à l'expérience urbaine. En uniformisant la réfection, on améliore la durabilité des chaussées, on réduit les coûts d'entretien à long terme et on rehausse la qualité perçue des travaux réalisés.

#### PARTENAIRES POTENTIELS

#### RÔLES ET RESPONSABILITÉS

Service des infrastructures du réseau routier de Montréal (SIRR)

Mise en place de la réglementation et suivi

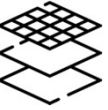
Arrondissements

Intégration contractuelle dans les permis d'occupation

Service de l'urbanisme et de la mobilité de Montréal

Assurer une réflexion d'amélioration continue de l'aménagement urbain à chaque réfection

Sources : recherche, entrevues et analyses réalisées par VOLUME10.



### ÉTAPES DE RÉALISATION

- Cadre réglementaire**  
Définir l'obligation de repaver le tronçon complet (intersection à intersection) après toute ouverture, publique ou privée, ainsi que le délai raisonnable pour exécuter la réfection.
- Normes techniques**  
Établir des standards de qualité et de durabilité des revêtements afin d'assurer une uniformité et d'éviter les réparations partielles de type patchwork.
- Mécanismes de validation**  
Mettre en place un processus d'approbation et de suivi des chantiers, y compris l'inspection systématique de la qualité des réfections.
- Intégration contractuelle**  
Inscrire l'obligation de réfection complète dans les appels d'offres et contrats des entrepreneurs, avec pénalités en cas de non-conformité.
- Suivi et amélioration**  
Documenter les gains (durabilité accrue, baisse des coûts d'entretien, perception citoyenne) et ajuster les normes au besoin.



### RISQUES

L'uniformisation des réfections pourrait obliger à remplacer prématurément certains actifs ou infrastructures encore fonctionnels.

Les gestionnaires de réseaux pourraient réduire leur financement interne si les coûts additionnels liés aux exigences de réfection complète ne sont pas partagés équitablement entre les partenaires.

Les promoteurs privés peuvent être réticents à coordonner leurs interventions si les processus administratifs deviennent plus lourds, ce qui pourrait ralentir la réalisation de certains projets.

L'amélioration de la durabilité des matériaux et de la qualité des travaux pourrait augmenter les coûts initiaux des chantiers, malgré des économies prévues à long terme.



x TOURISME /  
MONTREAL



VOLUME10

# 7.

## Mettre en place les prix annuels des meilleures pratiques



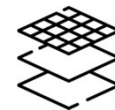
### L'IDÉE EN BREF

Mettre en place un prix annuel pour mettre en valeur les chantiers exemplaires, les pratiques innovantes et les solutions facilement répliquables. Au-delà de la reconnaissance, l'initiative viserait à créer une plateforme de partage entre entreprises, où les méthodes éprouvées (signalisation adaptée, réduction du bruit, gestion optimisée des entraves, choix de matériaux durables) sont diffusées et accessibles à l'ensemble des acteurs.

Ce mécanisme encouragerait l'excellence, stimulerait l'innovation et favoriserait l'adoption généralisée de pratiques plus respectueuses des citoyens et des usagers.

PARTENAIRES POTENTIELS	RÔLES ET RESPONSABILITÉS
Ville de Montréal	Formation d'un comité d'experts, organisation et coordination de l'événement
Comité d'experts	Responsable de l'évaluation des candidatures
Entrepreneurs/ entreprises privées	Participation à l'appel de participation
Firme(s) externe(s)	Organisation logistique et élaboration du plan de communication

Sources : recherche, entrevues et analyses réalisées par VOLUME10.



### ÉTAPES DE RÉALISATION

- Conception du prix**  
Définir les catégories (chantiers exemplaires, pratiques innovantes, solutions répliquables), les critères d'évaluation et le processus de sélection.
- Mise en place du comité d'évaluation**  
Créer un jury composé d'experts indépendants, de représentants municipaux et de la société civile pour assurer crédibilité et transparence.
- Lancement de l'appel de candidatures**  
Inviter entreprises, organismes publics et partenaires à soumettre leurs projets; établir un calendrier annuel clair.
- Évaluation et attribution**  
Sélectionner les lauréats, organiser une remise officielle et donner de la visibilité médiatique aux projets retenus.
- Événement, diffusion et partage**  
Créer et pérenniser un événement annuel et une plateforme où les pratiques gagnantes et éprouvées sont documentées, accessibles et diffusées auprès de l'ensemble des acteurs.



### RISQUES

Dans un contexte d'attribution au plus bas soumissionnaire, les entrepreneurs ne disposent pas de la latitude nécessaire pour appliquer les meilleures pratiques.

Difficulté à assurer une représentation équilibrée entre acteurs publics, privés et communautaires au sein du comité d'évaluation.

Pérennité du financement et de la coordination de l'événement à long terme.



x TOURISME /  
MONTREAL



VOLUME10

# 04

## ANNEXE



# Personnes consultées

\* Membres du comité consultatif 2025

## Philippe Adam

PDG, Pomerleau

## Louis-Philippe Allard\*

Directeur général, CargoM

## Jean-François Barsoum\*

Directeur de l'innovation, IBM Canada

## Hugues Bessette

Directeur, projets d'aménagement urbain, Ville de Montréal

## Benoît Champagne

Directeur du service des infrastructures du réseau routier, Ville de Montréal

## Clément Demers

Gestionnaire de projets, architecte et urbaniste

## Marie-Josée Desrochers

Présidente-directrice générale, Société de la Place des Arts

## Marie-Claude Dumas

Présidente, WSP Canada

## Line Dumont

Cheffe de section, Planification intégrée, Ville de Montréal

## Claude Carette

Directeur général-adjoint, Urbanisme, mobilité et infrastructures, Ville de Montréal

## David Chamussy\*

Vice-président, Opérations, Moneris

## François Forget\*

Consultant en stratégie et idéation

## Manuela Goya\*

VP, Développement de la destination et affaires publiques, Tourisme Montréal

## Martine Hébert

VP, Croissance et Stratégie, AtkinsRéalis Canada

## Marilou Hudon-Huot\*

VP, Location commerciale et développement résidentiel, Société de développement Angus

## Philippe Jacques\*

Codirecteur général et porte-parole, Trajectoire Québec

## Olivier Joyal

VP exécutif, Québec et dirigeant, Programme client canadien, WSP Canada

## Eric Labonté

VP principal – Grands Projets, Pomerleau

## Mariana Perez-Levesque

Commissaire au développement économique, direction de l'entrepreneuriat, Ville de Montréal

## Pierre-Luc Perron\*

VP, Développement, Kevlar

## Dominic Poitras

Directeur, stratégie des opérations d'entretien de la voie publique, Ville de Montréal

## Julie Potvin

Conseillère en planification, direction de l'aménagement urbain et de la mobilité, Arrondissement de Ville-Marie

## Jean-François Rheault\*

PDG, Vélo Québec

## Erik Ryan\*

Conseiller spécial en engagement des parties prenantes, AtkinsRéalis

## Stéphanie Vaillancourt

Présidente Canada, AtkinsRéalis