



MEMO / NOTE DE SERVICE

Information previously distributed / Information distribuée auparavant

TO: Public Works and Infrastructure Committee and Agriculture and Rural Affairs Committee

DESTINATAIRE : Comité de l'infrastructure et des travaux publics et Comité de l'agriculture et des affaires rurales

FROM:

Alain Gonthier, General Manager
Public Works Department

CONTACT:

Quentin Levesque, Director Roads and Parking Services
Public Works Department
613-580-2424 ext.15135
Quentin.Levesque@ottawa.ca

EXPÉDITEUR :

Alain Gonthier, Directeur général
Direction générale des travaux publics

PERSONNE-RESSOURCE:

Quentin Levesque, directeur, Services des routes et du stationnement
Direction générale des travaux publics
613-580-2424, poste 15135
Quentin.Levesque@ottawa.ca

DATE: June 17, 2025

17 juin 2025

FILE NUMBER / N° DE DOSSIER: ACS2025-PWD-RPS-0004

SUBJECT: Private Laneway Contractors

OBJET : Entrepreneurs privés de déneigement des allées

OBJECTIF

Lors de la réunion du Conseil du 17 avril 2024, le conseiller Brown a proposé une motion ([motion n° 2024-34-05](#)) demandant au personnel d'effectuer une analyse des municipalités canadiennes – ou d'autres pays comparables – pour déterminer si des partenariats publics faisant intervenir des véhicules privés de déblaiement des voies de circulation pour compléter les chasse-neige municipaux pour le déblaiement des routes résidentielles ont été envisagés. Le personnel a également été chargé de procéder à un examen interne de la faisabilité opérationnelle et de la légalité de l'intégration d'un tel service aux Normes de qualité de l'entretien établies par la Ville et aux pratiques opérationnelles actuelles. Cette note de service a pour but de présenter les répercussions à ce jour sur les services municipaux.

CONTEXTE

Les opérations hivernales de la Ville d'Ottawa sont gérées par les Services des routes et du stationnement (SRS) de la Direction générale des travaux publics (DGTP). Les opérations hivernales et l'entretien du réseau de transport d'Ottawa comprennent le déneigement, l'enlèvement de la neige et l'épandage de sel et de gravillons. Ces efforts garantissent que les trottoirs, les routes, les sentiers et le réseau cyclable d'hiver demeurent sécuritaires et praticables pour les résidents et les visiteurs. Le réseau de transport d'Ottawa est vaste et s'étend sur plus de 13 000 kilomètres de routes, 2 550 kilomètres de trottoirs, 285 kilomètres du Transitway et de l'autoroute 174, et 60 kilomètres de voies cyclables entretenues en hiver.

Les SRS s'engagent à fournir des services d'entretien hivernal de haute qualité qui offrent des niveaux de service sûrs, fiables et abordables, tout en dépassant constamment les normes minimales en matière d'entretien de la province. Afin de maintenir un niveau de service fiable et approprié pour tous les résidents, les [Normes de qualité en matière d'entretien](#) de la Ville ont été établies et approuvées par le Conseil en 2003. Ces normes décrivent dans leurs grandes lignes les délais et l'étendue des activités d'entretien (déneigement, traitement et enlèvement de la neige) qui sont exercées dans le réseau de transport. Le déneigement des routes suit un système de priorisation basé sur la classification des routes. Les opérations de déblaiement commencent par l'autoroute 174 et le Transitway, puis les routes principales et les artères, suivies du déblaiement des routes secondaires et des voies collectrices mineures, et enfin des routes résidentielles. Plus précisément, les Normes de qualité en matière d'entretien de la Ville stipulent que pour la catégorie 5 – routes et allées résidentielles, les normes suivantes s'appliquent :

- Les routes résidentielles doivent être entretenues jusqu'à ce que la surface de neige soit damée.

- Chasse-neige déployé après une accumulation minimale de 7 centimètres (10 centimètres pour les allées) de neige.
- Déneigement dans les 10 heures (16 heures pour les allées) après la fin de l'accumulation de neige.

Les SRS font appel à du personnel interne et contractuel pour effectuer les opérations hivernales avec environ 545 opérateurs et 575 pièces d'équipement hivernal (propriété, location et contrat) qui sont utilisées pour déblayer et traiter le vaste réseau de transport de la Ville d'Ottawa. La Ville d'Ottawa fait appel à des entreprises de déneigement pour créer un équilibre dans les opérations pendant les périodes qui nécessitent des ressources supplémentaires pour respecter les normes de qualité en matière d'entretien hivernal. Les entrepreneurs sont souvent responsables du déneigement et de l'enlèvement de la neige. À l'heure actuelle, les SRS n'ont pas recours à des entrepreneurs privés pour déneiger les routes de la Ville.

La Ville d'Ottawa offre un service de haut niveau en matière d'entretien hivernal. En 2023, le personnel a répondu à une demande de renseignements présentée par le conseiller Dudas, [Comparaison des normes de service de déneigement](#), qui demandait une comparaison des Normes de qualité de l'entretien hivernal de la Ville d'Ottawa et d'autres municipalités canadiennes ayant une taille et des conditions météorologiques comparables. Dans l'ensemble, les Normes de qualité de l'entretien hivernal d'Ottawa s'illustrent parmi les plus rigoureuses, parfois même de beaucoup. Pour dégager les routes résidentielles après un épisode météorologique, Ottawa dispose de 10 heures, Halifax, de 24 heures et Edmonton, de 5 jours. Montréal ne fixe pas de délai pour dégager ses routes et affirme plutôt qu'elle continue de déneiger les rues jusqu'à ce qu'elles soient dégagées et sécuritaires. Si aucune ville n'est comparable à Ottawa du point de vue du climat, des infrastructures, de la géographie, de la population et des besoins des différentes collectivités, dans l'ensemble, l'entretien hivernal d'Ottawa n'a rien à envier aux autres villes canadiennes.

Les Normes de qualité de l'entretien prévoient des normes sur les niveaux de service pour les opérations; toutefois, les moyens grâce auxquels le personnel respectera ces normes sont dictés par les pratiques opérationnelles. Bien que les normes d'Ottawa soient parmi les plus élevées par rapport à d'autres municipalités canadiennes, le personnel révisé, ajuste et améliore régulièrement les pratiques opérationnelles pour respecter les normes dans des conditions météorologiques changeantes. En 2019, le personnel a mené un examen de la prestation des services, qui a donné lieu à un rapport subséquent ([ACS2019-PWE-RPS-0015](#)) au Conseil le 27 novembre 2019. L'examen de la prestation des services a donné lieu à de nombreuses améliorations dans les pratiques opérationnelles, notamment dans l'équipement, les technologies, la programmation, la formation du personnel et l'amélioration des communications. Le

personnel a procédé à des rajustements pour intervenir plus vigoureusement et proactivement dans les épisodes météorologiques moins importants sur routes résidentielles plus tôt dans la saison afin de minorer l'accumulation de neige potentielle, la neige damée et l'accumulation de la glace. C'est ce que l'on peut constater en comparant la météo 2018-2019 qui a donné lieu à cet examen et la saison hivernale similaire marquée par des phénomènes météorologiques violents en 2022-2023. Les deux hivers ont connu des conditions similaires avec une accumulation de neige presque identique, des heures de pluie verglaçante et des cycles de dégel libre, mais les améliorations apportées par l'examen de la prestation des services ont permis de réduire de 42 % les demandes de service.

ANALYSE

En réponse à la motion du conseiller Brown, le personnel a effectué un tour d'horizon des municipalités, suivi d'une étude de faisabilité pour déterminer la faisabilité de faire appel à des entrepreneurs privés pour déneiger les routes résidentielles. Aux fins du présent rapport, le terme « allée » désigne une entrée ou une entrée privée résidentielle. Les résultats du tour d'horizon des municipalités et de l'étude de faisabilité sont expliqués en détail ci-dessous.

Tour d'horizon des municipalités

L'objectif du tour d'horizon des municipalités était de déterminer si d'autres municipalités canadiennes font appel à des entrepreneurs privés de déneigement des allées pour les aider dans leurs opérations de déneigement des routes entretenues par la Ville.

Le personnel a élaboré un sondage de cinq questions visant à déterminer si les municipalités font appel à des entrepreneurs privés pour le déneigement des allées et, le cas échéant, à recueillir des renseignements sur leurs expériences, les leçons apprises, les considérations nécessaires, les besoins en ressources et les préoccupations ou les défis auxquels elles ont été confrontées. Les cinq questions posées aux municipalités étaient les suivantes :

1. À votre connaissance, votre compétence a-t-elle envisagé de faire appel à des entrepreneurs privés pour déblayer les routes résidentielles?
2. Si oui, quelles leçons ont été retenues?
3. Selon le personnel, quelles considérations sont pertinentes et doivent être envisagées avant d'approuver une telle entente?
4. Compte tenu de ces considérations, quels sont les besoins budgétaires, de dotation, de formation, de technologie et d'expertise supplémentaires, le cas échéant, au sein de votre organisation pour exécuter un tel programme?

5. Veuillez indiquer et expliquer brièvement toute préoccupation qui vous vient à l'esprit avec ce type d'entente.

Le sondage a été partagé avec 17 municipalités du Canada, dont dix municipalités ont répondu, dont Barrie, Sudbury, Kingston, Montréal, Moncton, Winnipeg, Saskatoon, Edmonton, Calgary et Lethbridge.

Sur les dix réponses reçues, aucune des municipalités n'a actuellement recours à des entrepreneurs privés pour l'aider à déneiger les routes qu'elle entretient, mais de nombreuses municipalités ont fait part de leurs réflexions et de leurs commentaires sur le recours potentiel à des entrepreneurs privés de déneigement des allées, y compris les coûts, les spécifications de l'équipement, les niveaux de service et le respect des normes minimales d'entretien, le suivi et la surveillance des travaux, la coordination des calendriers et les assurances.

Étude de faisabilité

Le personnel a également effectué un examen interne pour évaluer la faisabilité d'intégrer ce service aux normes de qualité de l'entretien existantes de la Ville et aux pratiques opérationnelles actuelles. Dans le cadre de cet examen, le personnel des SRS a communiqué avec des entrepreneurs locaux pour leur demander une estimation approximative des coûts des tronçons de route résidentielle par épisode de neige. Pour évaluer la viabilité de l'utilisation d'entrepreneurs privés de déneigement des allées à Ottawa, quatre domaines clés ont été pris en compte : opérationnel, financier, administratif et logistique et juridique. Les résultats de cette étude sont présentés ci-dessous.

Mesures d'exploitation

Pour déneiger les quartiers résidentiels, le personnel des SRS utilise de gros équipements tels que des niveleuses et des chargeuses, équipées d'une lame et d'une aile de chasse-neige pour déneiger et gratter efficacement la neige et la glace des surfaces routières. À la suite de l'examen de la prestation des services, le personnel est intervenu plus vigoureusement et proactivement dans les épisodes météorologiques moins importants plus tôt dans la saison afin de minorer l'accumulation de neige potentielle, la neige damée et l'accumulation de la glace. Les niveleuses et les chargeuses sont spécialement conçues pour déneiger, gratter et couper la glace efficacement pour déblayer les routes. Après le déneigement, une deuxième pièce d'équipement, dotée d'une capacité d'épandage de matériaux, est souvent déployée pour l'épandage de matériaux de dégivrage tels que le sel et le gravier.

En revanche, l'équipement utilisé par les entrepreneurs privés de déneigement des allées diffère considérablement de la machinerie municipale. Ces entrepreneurs comptent souvent sur des unités plus petites équipées de souffleurs, ce qui leur permet de souffler la neige de l'allée à la propriété voisine. Cette méthode permet généralement d'obtenir une surface enneigée et glacée. En outre, une souffleuse standard ne peut déblayer qu'une largeur de neige d'environ 7,5 pieds, alors que l'équipement utilisé par la Ville peut déblayer une largeur de près du double, soit 14 pieds; et la plupart des unités des entrepreneurs privés ne sont pas équipées de dispositifs d'épandage de matériaux pour l'épandage de sel ou de gravillons.

La modification des processus opérationnels actuels pour inclure les entrepreneurs privés de déneigement des allées en leur demandant d'effectuer un premier passage de déneigement sur les routes résidentielles entraînerait une étape supplémentaire dans l'opération, car les chasse-neige de la Ville devraient toujours revenir dans les rues résidentielles pour continuer à déneiger et à déglacer jusqu'à ce que l'état et la largeur soient adéquats, puis pour épandre les matériaux.

Considérations financières

De nombreuses municipalités ont également soulevé des préoccupations quant à l'impact sur leurs budgets d'entretien hivernal, reconnaissant que l'impartition de services de déneigement supplémentaires entraînerait des coûts annuels plus élevés pour la Ville. Dans le cadre de l'étude de faisabilité, le personnel des SRS a communiqué avec six entrepreneurs privés de déneigement des allées locaux pour obtenir une estimation préliminaire des coûts de déblaiement des routes résidentielles. Trois réponses ont été reçues, avec des tarifs proposés allant de 1 500 \$ à 7 000 \$ par kilomètre. Étant donné que la Ville d'Ottawa entretient environ 2 987 kilomètres de routes résidentielles, le coût estimatif par épisode de neige varierait d'environ 4,4 millions de dollars à 20 millions de dollars si l'on faisait appel à des entrepreneurs privés pour effectuer un premier passage de déblaiement. Ces résultats suggèrent non seulement une variabilité considérable des prix entre les entrepreneurs, mais indiquent également que l'intérêt pour entreprendre de tels travaux peut être limité dans le secteur privé.

Comme il est indiqué dans la section Considérations opérationnelles, même si des entrepreneurs privés effectuaient un premier passage, des équipements municipaux ou contractuels plus importants seraient toujours nécessaires pour effectuer le déblaiement complet et l'épandage des matériaux. De plus, les coûts des services contractuels existants augmentent actuellement, en particulier en ce qui concerne les primes d'assurance. Compte tenu de ces tendances, ainsi que du vaste réseau routier de la Ville et de la croissance résidentielle continue, le coût global de la mise en œuvre d'un tel programme devrait augmenter au fil du temps.

Pratiques d'approvisionnement et techniques d'administration de contrats

L'introduction d'un nouveau type de déneigement comporterait également plusieurs défis administratifs et logistiques. L'approvisionnement pourrait devenir plus compliqué, avec des incertitudes quant au processus d'appel d'offres. Par exemple, on peut se demander si les appels d'offres seront lancés par rue, village ou secteur, et il peut être nécessaire de sélectionner plusieurs entreprises en fonction des parties spécifiques de la Ville qu'elles desservent ou de ne pas avoir suffisamment d'entrepreneurs souhaitant desservir certaines zones de la Ville. La gestion de plusieurs entrepreneurs, la coordination de leurs calendriers de déneigement et la surveillance et la documentation du rendement nécessiteraient une supervision importante et des ressources supplémentaires. De plus, la coordination de ces entrepreneurs avec les chasse-neige de la Ville prendrait beaucoup de temps, en particulier lors de grands épisodes de neige, ce qui pourrait avoir un impact négatif sur les niveaux de service. Enfin, bien que la Ville vise à offrir des services uniformes dans toute la Ville, les variations dans les heures de déneigement dans les rues peuvent entraîner l'insatisfaction des résidents et une augmentation des demandes de service.

Considérations juridiques

Le personnel du Bureau de l'avocat général de la Ville a souligné les principales préoccupations concernant les aspects juridiques de l'utilisation d'entrepreneurs privés de déneigement des allées pour travailler dans les rues de la Ville, notant en particulier que les entrepreneurs peuvent ne pas avoir la formation nécessaire pour répondre aux normes de la Ville, ce qui pourrait avoir des répercussions juridiques pour la Ville, et l'importance d'offrir une formation appropriée à tout le personnel contractuel, comme une formation sur les normes minimales d'entretien, les protocoles pour les opérateurs, les règlements en matière de santé et de sécurité et les instructions des opérateurs – ainsi que le temps et les ressources financières considérables requis pour chacun.

En ce qui concerne les assurances, on s'inquiétait de la disponibilité d'une couverture pour les entrepreneurs privés de déneigement des allées qui s'étendent au déblaiement des routes de la Ville et du coût prohibitif de la couverture disponible. Le déblaiement des routes de la Ville pourrait être considéré comme un « risque plus élevé » que les allées privées, ou un manque d'expérience dans le déblaiement des routes publiques pourrait entraîner une augmentation importante des primes. De plus, l'acquisition d'une nouvelle couverture ou d'une couverture supplémentaire nécessaire pour répondre aux exigences recommandées de la Ville en matière d'assurance – assurance responsabilité civile générale de 5 millions de dollars, assurance automobile de 5 millions de dollars (évaluée spécifiquement pour le déneigement) et couverture des biens pour leur équipement – pourrait entraîner des primes supplémentaires, ce qui,

pour les entrepreneurs, pourrait rendre le coût de l'assurance trop élevé pour justifier le risque supplémentaire.

CONCLUSION

L'équipement utilisé par les opérateurs privés de déneigement des allées nécessiterait le retour de l'équipement de déneigement de la Ville pour déblayer davantage la neige et la glace aux conditions et à la largeur requises, et pour épandre les matériaux.

L'augmentation des coûts des services contractuels, y compris les primes d'assurance, et les coûts administratifs supplémentaires liés à la gestion d'un tel service, entraînerait une augmentation substantielle des coûts. Un tour d'horizon des villes canadiennes a démontré qu'aucune autre municipalité n'a recours à des entrepreneurs privés de déneigement des allées, et de nombreuses municipalités ont fait part de leurs préoccupations concernant la mise en œuvre d'un tel processus, notamment le coût de l'utilisation d'entrepreneurs privés, les spécifications de l'équipement, les niveaux de service, le respect des normes minimales d'entretien, le suivi et la surveillance des travaux, la coordination des calendriers et l'assurance. Compte tenu de ces considérations, le personnel des Services des routes et du stationnement ne recommandent pas l'utilisation d'entrepreneurs privés pour le déneigement des voies résidentielles.

Le personnel des Services des routes et du stationnement entend assurer les services essentiels offerts à la collectivité et est fier de veiller sur la sécurité, la vigueur, la propreté et le verdissement de la capitale du pays. Les opérations sont basées sur l'excellence du service et l'amélioration continue. Les améliorations apportées par le passé, dans le cadre de l'examen de la prestation des services, ont permis au personnel d'intervenir plus vigoureusement et proactivement dans les épisodes météorologiques moins importants sur routes résidentielles plus tôt dans la saison afin de minorer l'accumulation de neige potentielle, la neige damée et l'accumulation de la glace. Le personnel continuera d'examiner régulièrement les normes d'entretien, les pratiques opérationnelles et la prestation des services, de cerner les innovations et les gains d'efficience et de mettre en œuvre des améliorations progressives pour s'assurer que les opérations hivernales continuent de répondre aux besoins changeants des résidents, des entreprises et des touristes.

Quentin Levesque, directeur, Services des routes et du stationnement, Direction générale des travaux publics
613-580-2424, poste 15135
Quentin.Levesque@ottawa.ca

CC :

Équipe de la haute direction

Directrice, Information du public et Relations avec les médias

Équipe de direction de la Direction générale des travaux publics

Coordonnateur, Comité des transports

Coordonnateur, Comité de l'agriculture et des affaires rurales