

2022

RAPPORT ANNUEL

au conseil municipal





2022

RAPPORT ANNUEL

au conseil municipal



Notes au lecteur

Dans le présent rapport, le genre masculin est utilisé sans discrimination et uniquement dans le but d'alléger le texte.

La version électronique de ce document est diffusée sur
notre site Internet au :

www.v3r.net/a-propos-de-la-ville/verificateur-general

Photo de la page couverture : Mathieu Dupuis, photographe



Le 20 novembre 2023

Monsieur Jean Lamarche
Maire de la Ville de Trois-Rivières
1325, place de l'Hôtel-de-Ville, C.P. 368
Trois-Rivières (Québec) G9A 5H3

Objet : Rapport annuel 2022

Monsieur le Maire,

Conformément à l'article 107.13 de la *Loi sur les cités et villes* (RLRQ, chapitre C-19), je vous transmets mon rapport annuel pour dépôt à la prochaine séance ordinaire du conseil municipal, soit celle du 21 novembre 2023.

Ce rapport présente les résultats de nos travaux pour l'année 2022 ainsi que le suivi des recommandations formulées depuis 2002. Il inclut également le rapport de l'auditeur indépendant sur l'audit des dépenses d'opérations du Bureau du vérificateur général pour l'exercice terminé le 31 décembre 2022.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de mes sentiments distingués.

Le vérificateur général de la Ville de Trois-Rivières,



Jacques Bergeron, M. Sc., MBA, CPA auditeur, CA, CIA, CISA, CISM

TABLE DES MATIÈRES

1. Mot du vérificateur général.....	9
Budget du vérificateur général	11
2. Audit d'optimisation des ressources	15
2.1. Gestion du parc de véhicules Direction des travaux publics	17
2.2. Gestion des risques liés à l'érosion des berges et à la stabilité des sols	137
2.3. Gestion des milieux humides Projet de développement économique du Carrefour 40-55	181
3. Suivi des recommandations	227
4. Rapport de l'auditeur indépendant	233
Annexe I – Extraits de la <i>Loi sur les cités et villes</i> (RLRQ, chapitre C-19)	239

Mot du vérificateur général

Rapport annuel 2022
au conseil municipal

1



Comme par les années passées, le mot du vérificateur général me permet de préciser certaines problématiques que j'ai observées ainsi que de communiquer des informations pertinentes sur le Bureau du vérificateur général (BVG).

BUDGET DU VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL

L'année dernière, j'ai déjà soulevé cette problématique, mais celle-ci est demeurée lettre morte par la Ville de Trois-Rivières (la Ville). Je tiens donc à réitérer le fait que le budget du BVG est toujours le même que lors de mon arrivée en fonction en 2018; il est établi sur la base du seuil minimal de 500 000 \$ prescrit par la *Loi sur les cités et villes (LCV)*¹. De plus, une comparaison avec le budget des autres bureaux de taille comparable, comme présenté plus loin dans ce chapitre, démontre que le budget du BVG de Trois-Rivières est considérablement inférieur à celui des autres.

Les règles établissant le budget du vérificateur général sont édictées dans l'article 107.5 de la LCV, lequel est libellé comme suit :

Le budget de la municipalité doit comprendre un crédit pour le versement au vérificateur général d'une somme destinée au paiement des dépenses relatives à l'exercice de ses fonctions.

¹ RLRQ, chapitre C-19.

Sous réserve du troisième alinéa, ce crédit doit être égal ou supérieur à la somme de A + B + C alors que :

- 1° A représente 500 000 \$;*
- 2° B représente le produit de 0,13 % par la partie des crédits prévus au budget pour les dépenses de fonctionnement qui est égale ou supérieure à 345 000 000 \$ mais inférieure à 510 000 000 \$;*
- 3° C représente le produit de 0,11 % par la partie des crédits prévus au budget pour les dépenses de fonctionnement qui est égale ou supérieure à 510 000 000 \$.*

La *Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant le domaine municipal et la Société d'habitation du Québec*² (projet de loi 155) a modifié, à compter du 1^{er} janvier 2019, l'article 107.5 de la LCV afin de refléter les nouveaux calculs du budget de fonctionnement alloué au vérificateur général. Essentiellement, l'impact important est la fixation d'un montant plancher de 500 000 \$, ce qui n'était pas le cas dans la version antérieure de la LCV.

Dans la version initiale du projet de loi 155, il était indiqué que le montant de 500 000 \$ serait indexé selon le coût de la vie. Cependant, pour une raison inexplicée, la notion d'indexation du budget du vérificateur général est disparue de la version finale adoptée par l'Assemblée nationale. J'ai parcouru le journal des débats de la commission parlementaire sur l'étude du projet de loi et je n'ai trouvé aucune trace d'un quelconque amendement du projet de loi en ce sens.

² LQ 2018, chapitre 8.

Cette situation cause un préjudice important pour le BVG, surtout dans le contexte actuel d'inflation.

À titre comparatif, pour les villes de taille similaire à Trois-Rivières, le budget du BVG s'établissait comme suit en 2022 :

- Lévis : 583 346 \$;
- Sherbrooke : 572 250 \$;
- Terrebonne : 643 613 \$.

Un élément important est que le budget de Lévis, Sherbrooke et Terrebonne est indexé automatiquement par la Ville, sans qu'aucune intervention du BVG ne soit nécessaire.

Par ailleurs, pour les villes plus peuplées (Montréal, Québec, Laval, Longueuil et Gatineau), le calcul du budget du BVG est basé sur le budget de fonctionnement de la Ville; il en suit ainsi la progression.

Le fait de disposer d'un budget adéquat apporte une marge de manœuvre significative au vérificateur général, lui permettant de réaliser davantage de missions d'audit; il en résulte une plus-value pour la Ville et les organismes associés. Également, cela permet de compenser la hausse des coûts que subit le BVG en raison de l'inflation.

Recommandations

Le Bureau du vérificateur général recommande au conseil municipal :

- d'ajuster le budget du Bureau du vérificateur général afin qu'il se situe à un niveau comparable à celui de ses homologues de villes de taille similaire à la Ville de Trois-Rivières. Le montant ajusté se situerait idéalement au minimum à 613 500 \$ pour le positionner entre celui des bureaux de Lévis et de Terrebonne;
- d'instaurer un mécanisme pour ajuster annuellement le budget du Bureau du vérificateur général en fonction de la progression du budget des autres directions.

Audit d'optimisation des ressources

Rapport annuel 2022
au conseil municipal

2



Gestion du parc de véhicules

Direction des travaux publics

Rapport annuel 2022
au conseil municipal



Faits saillants de l'audit

Contexte

Dans la perspective de concrétiser la mise en œuvre de ses politiques afférentes à la gestion de ses actifs, la Ville de Trois-Rivières (la Ville) s'est dotée d'un plan stratégique de gestion des actifs. Parmi les catégories d'actifs figurant dans ce plan, on trouve le regroupement de l'actif « véhicules ». Les prestations de services aux citoyens interpellées par ce regroupement sont : assurer la mobilité dans la ville, la sécurité des milieux et la gestion et l'aménagement du territoire ainsi que les services de soutien.

En fonction de la portée de l'audit, la Ville possède et exploite un parc de 422 véhicules répartis au sein de ses principales directions de services, dont la Direction des travaux publics, la Direction de la police et la Direction de la sécurité incendie et de la sécurité civile.

Pour gérer son parc de véhicules, la Ville utilise différents outils, dont l'application MIR-RT sur le plan opérationnel, l'application Gestion des actifs (GA) sur le plan corporatif et le registre des immobilisations sur le plan comptable.

Faits saillants de l’audit

Objectif

L’audit avait pour objectif d’évaluer si la Ville a mis en place des mesures lui permettant une gestion efficace et efficiente de son actif du regroupement « véhicules » afin de répondre adéquatement au niveau de service attendu des citoyens, et ce, en conformité aux lois, aux règlements et aux politiques qui la régissent.

La portée de la mission vise uniquement les véhicules spécialisés, légers, lourds, mi-lourds et les engins de chantier. Par conséquent, elle exclut les actifs suivants : les attachements, les remorques, les véhicules hors-route et en location ainsi que les petits outils.

Conclusion

Nous sommes d’avis que les mesures prises par la Ville, ou en voie de l’être, favorisent une gestion plus intégrée de son actif « véhicules » en vue de répondre au niveau de service attendu, et ce, en conformité aux lois, aux règlements et aux politiques qui la régissent.

Faits saillants de l'audit

Conclusion (suite)

Par ailleurs, elle doit poursuivre ses efforts afin d'améliorer ses outils de gestion en vue de démontrer qu'elle gère son actif « véhicules » de façon efficace et efficiente.

En effet, notre examen démontre clairement que le parc vieillit, malgré les efforts d'investissement observés au cours des cinq dernières années. Nous sommes d'avis que la Ville doit demeurer vigilante quant à ses choix de remplacement et de maintien en service des véhicules ainsi qu'à ses décisions futures en matière d'investissement.

En outre, nous croyons que la stratégie d'investissement doit reposer sur une connaissance complète de l'état du parc. De plus, elle doit être approuvée par le conseil municipal et accompagnée d'objectifs ainsi que de cibles à atteindre afin d'en mesurer l'efficacité et l'efficience.

Faits saillants de l'audit

Principales constatations

Gestion de l'information et identification des besoins

Nous n'avons pu obtenir une assurance raisonnable de l'intégralité de l'inventaire, car il n'y a pas de conciliation effectuée entre les bases de données des applications MIR-RT et GA avec le registre des immobilisations.

De plus, il est difficile d'évaluer la valeur comptable nette du regroupement « véhicules » puisque la définition de ce regroupement au registre des immobilisations n'est pas établie sur la même base que celle du Plan stratégique de gestion des actifs.

Aussi, il est difficile de suivre, au fil du temps, l'évolution du parc de véhicules, car certaines informations sont manquantes dans la base de données MIR-RT (p. ex. la date de disposition, la date d'achat et le coût d'acquisition).

Comme nos analyses le démontrent, le parc vieillit. En effet, la durée de vie moyenne est de 12,6 ans, alors que l'âge moyen est de 8,5 ans et que le temps restant de la durée de vie utile est en

Faits saillants de l'audit

Principales constatations

(suite)

moyenne de 4,1 ans. Soulignons également que l'indice de vétusté physique (IVP) du parc est évalué par la Ville à 16,53 %, soit une valeur de remplacement de 10,6 M\$, comparativement à 4,2 M\$ évaluée en 2018.

À notre avis, la cible de vétusté établie par la Ville à 17 % est élevée et théorique, car elle ne met pas en relation, sur le cycle de vie du parc, plusieurs éléments importants favorisant une gestion optimale, dont l'état physique et mécanique des véhicules, leurs coûts d'entretien et leurs coûts capitalisés. Soulignons toutefois qu'il n'existe pas sur le marché de valeur universelle reconnue pour établir un IVP acceptable pour un parc de véhicules.

Planification et orientations stratégiques

Nous avons constaté que la prestation de service « assurer la gestion et l'aménagement du territoire » n'est pas prise en compte dans l'application corporative qui supporte la gestion des actifs, alors que le Plan stratégique de gestion des

Faits saillants de l'audit

Principales constatations

(suite)

actifs indique que les véhicules de l'administration municipale soutiennent cette prestation de service.

Bien que nous ayons constaté des avancées importantes dans la mise en œuvre du plan stratégique pour le regroupement « véhicules », il reste encore beaucoup à faire au chapitre de l'établissement des niveaux de service, de l'intégration de l'analyse de risques et de l'établissement d'orientations spécifiques à ce regroupement.

Bien que la Ville possède une flotte de 26 véhicules hybrides ou électriques et qu'elle se soit donné comme objectif général de diminuer l'empreinte carbone de son parc automobile, nous avons constaté qu'il n'existe pas de plan d'action fixant des orientations, des objectifs et des cibles à atteindre concernant l'électrification de son parc de véhicules.

Outre le plan triennal d'immobilisations (PTI), les budgets d'entretien adoptés par le conseil municipal et les objectifs généraux liés à la politique et à la mise en œuvre du plan stratégique, nous

Faits saillants de l'audit

Principales constatations

(suite)

avons constaté, sur le plan opérationnel, l'absence d'orientations et d'objectifs spécifiques concernant la gestion du parc de véhicules avec des cibles à atteindre.

Plans de gestion et mise en œuvre

Le plan de gestion établi par le service Projets et actifs ne nous permet pas d'apprécier à leur juste valeur les critères retenus par le gardien de l'actif pour prioriser ses choix de remplacement et ses décisions d'investissement. En effet, la structure du plan et son contenu varient chaque année et plusieurs informations sont manquantes, dont l'année, la marque, le modèle, le kilométrage et les heures d'utilisation des véhicules ainsi que les solutions de remplacement.

De plus, il n'existe pas d'indicateurs permettant de mesurer le degré de réalisation du plan de gestion. D'ailleurs, il est difficile de suivre, au fil du temps, l'évolution du parc, et ce, tant en ce qui concerne les retraits que les achats de véhicules.

Faits saillants de l'audit

Principales constatations

(suite)

Nous n'avons pas l'assurance que le niveau d'investissement annuel de l'ordre de 3 M\$, prévu au PTI et entériné par les instances, est fondé sur une véritable connaissance de l'état du parc de véhicules.

Nous avons constaté, sur la base de nos analyses, que le processus d'acquisition est conforme à la réglementation en vigueur et aux saines pratiques de gestion.

Par ailleurs, bien que nos analyses nous donnent une assurance raisonnable que les 92 véhicules disposés par la Ville ont été effectivement vendus à l'encan, nous n'avons pu obtenir de rapport de gestion permettant de suivre et de concilier la liste de ces véhicules approuvée par le comité exécutif avec le rapport de ventes qui est transmis par l'encanteur.

Gestion de l'utilisation des véhicules

Nous avons constaté que la forme du rapport produit annuellement concernant l'utilisation des véhicules nécessiterait une analyse fine des

Faits saillants de l'audit

Principales constatations

(suite)

données afin de brosser un portrait plus complet de l'utilisation du parc et ainsi fournir aux exploitants et aux décideurs des informations plus pertinentes aux fins de la prise de décisions quant à l'optimisation du parc. Par exemple, nos propres analyses révèlent que 53,4 % des véhicules parcourent moins de 10 000 km par année, dont 27,9 % en parcourent moins de 5 000.

Processus de reddition de comptes

Dans un souci de transparence et de suivi en termes de reddition comptes, nous sommes d'avis que les demandes de programmes pour le renouvellement du parc de véhicules auraient avantage à être accompagnées de la liste des besoins qui ont été priorisés dans le cadre de la planification. De plus, le niveau d'approbation de ces demandes mérite d'être clarifié en fonction du rôle que la Ville a attribué au gardien de l'actif et aux exploitants.

Par ailleurs, il n'existe pas, sur le plan opérationnel, de tableau de bord permettant d'évaluer la

Faits saillants de l'audit

Principales constatations

(suite)

performance de la gestion du parc de véhicules, et ce, sur la base de critères préétablis.

Enfin, il n'y a pas de bilan périodique présenté aux instances brossant le portrait complet de l'état du parc de véhicules et de ses impacts potentiels ou réels sur les opérations et les prestations de services de la Ville.

Recommandations

Gestion de l'information et identification des besoins

- Prendre les mesures nécessaires afin de :
 - comparer sur une base régulière la base de données MIR-RT avec le registre des immobilisations et vice-versa;
 - s'assurer que la Ville est toujours en possession des actifs du regroupement « véhicules » inscrits dans le registre des immobilisations. **(3.1.B)**

Faits saillants de l'audit

Recommandations

(suite)

- Évaluer la possibilité d'harmoniser la politique de capitalisation et des dépenses en immobilisation avec les définitions des regroupements d'actifs que la Ville détaille dans le Plan stratégique de gestion des actifs. **(3.1.C)**
- Créer la famille « location court ou long terme », qui serait à notre avis beaucoup plus représentative de la fonction du véhicule que la mention actuelle « divers ». **(3.1.D)**
- Mettre en place un mécanisme de suivi des mises à jour de la base de données. **(3.1.E)**
- Créer un champ numérique afin d'y inscrire le coût d'acquisition de l'actif. **(3.1.F)**
- Revoir la cible de l'indice de vétusté physique établie à 17 % en considérant d'autres éléments moins théoriques, dont l'état physique et mécanique des véhicules ainsi que leurs coûts d'entretien. **(3.1.G)**

Faits saillants de l’audit

Recommandations

(suite)

Planification et orientations stratégiques

- Assurer la concordance entre les énoncés du Plan stratégique de gestion des actifs et la mise en œuvre de ce plan. **(3.2.B)**
- Poursuivre la mise en œuvre du Plan stratégique de gestion des actifs en intégrant pour le regroupement « véhicules » le niveau de service et l’analyse de risques. **(3.2.C)**
- Rendre disponibles, tant sur le plan administratif que politique, les résultats de l’étude sur l’efficacité énergétique du parc de véhicules. **(3.2.D)**
- Doter la Ville d’une orientation corporative, d’objectifs mesurables et de cibles à atteindre pour l’électrification de son parc de véhicules. **(3.2.E)**

Faits saillants de l'audit

Recommandations

(suite)

- Se doter, sur le plan opérationnel, d'orientations et d'objectifs mesurables spécifiques à la gestion du parc de véhicules. (3.2.F)
- Comparer les résultats du projet-pilote de partage de véhicules avec Communauto et l'utilisation du parc de véhicules mis à la disposition des employés (RTA) en tenant compte de l'ensemble des coûts de gestion de ce parc. (3.2.G)

Plans de gestion et mise en œuvre

- Consigner les résultats des consultations, les critères retenus pour établir les priorités de remplacement et la liste d'achats des nouveaux véhicules. (3.3.B)
- Rendre disponible un rapport de gestion permettant de suivre l'évolution du parc de véhicules concernant notamment les retraits et les achats, et en rendre compte. (3.3.C)

Faits saillants de l’audit

Recommandations

(suite)

- Rendre disponibles des indicateurs de gestion propres à chaque programme et établis sur la base des plans de gestion. (3.3.D)
- Rendre disponible un rapport de gestion permettant de suivre les ventes autorisées par le comité exécutif et rendre compte des résultats. (3.3.E)

Gestion de l’utilisation des véhicules

- Fournir aux exploitants un rapport d’analyse des données d’utilisation de leurs véhicules en brossant un portrait complet de leur utilisation. (3.4.B)

Processus de reddition de comptes

- Inclure dans les demandes de programmes la liste des besoins qui ont été priorisés lors de la planification. (3.5.B)

Faits saillants de l'audit

Recommandations

(suite)

- Clarifier le niveau d'approbation des demandes de programmes et assurer une cohérence avec les rôles qui ont été attribués au gardien de l'actif et à l'exploitant. (3.5.C)
- Se doter d'un tableau de bord qui permettrait d'évaluer la performance de la gestion du parc de véhicules. (3.5.D)
- Présenter périodiquement au conseil municipal le bilan de l'état du parc de véhicules en fonction d'un certain nombre de critères qui pourraient lui servir d'intrants à l'établissement d'un tableau de bord. (3.5.E)

Table des matières

1. Contexte de l'audit	41
2. Objectif et portée de l'audit	48
3. Résultats de l'audit	51
3.1. Gestion de l'information et identification des besoins	51
3.2. Planification et orientations stratégiques.....	78
3.3. Plans de gestion et mise en œuvre.....	92
3.4. Gestion de l'utilisation des véhicules	118
3.5. Processus de reddition de comptes	123
Annexe I – À propos de l'audit	134

Liste des tableaux

Tableau 1	Prestations de services – regroupement « véhicules ».....	42
Tableau 2	Nombre d'unités avec informations manquantes au 25 juillet 2023.....	60
Tableau 3	Nombre d'unités avec informations manquantes au 28 août 2023.....	60
Tableau 4	Informations manquantes – fiche du véhicule.....	61
Tableau 5	IVP global par prestations de services.....	69
Tableau 6	IVP par prestations de services – véhicules légers.....	70
Tableau 7	IVP par prestations de services – véhicules mi-lourds.....	71
Tableau 8	Achat de 124 véhicules de 2018 à 2021	96
Tableau 9	Nombre d'unités achetées selon l'année du véhicule	97
Tableau 10	Nombre d'unités achetées selon la date d'achat	98
Tableau 11	Nombre d'unités achetées selon les dossiers de la Direction de l'approvisionnement.....	99
Tableau 12	Nombre d'unités achetées selon le registre des immobilisations....	99
Tableau 13	Analyses de la disposition des véhicules	116
Tableau 14	Consommation d'essence moyenne.....	121
Tableau 15	Utilisation des véhicules – distances moyennes parcourues	122

Liste des figures

Figure 1	Principaux acteurs – mise en œuvre de la gestion du parc de véhicules	43
Figure 2	Structure organisationnelle – service Projets et actifs.....	45
Figure 3	Portrait de l'actif « véhicules », par familles	47
Figure 4	Portrait du parc de véhicules analysé	53
Figure 5	Répartition des véhicules par services	54
Figure 6	Valeur de remplacement	58
Figure 7	Moyenne de la durée de vie, de l'âge et du temps restant de la durée de vie utile, par familles.....	64
Figure 8	Proportion des unités âgées de plus de 10 ans, pour chaque famille.....	65
Figure 9	Répartition des unités âgées de plus de 10 ans.....	66
Figure 10	Moyenne de la durée de vie, de l'âge et du temps restant de la durée de vie utile, par services.....	67
Figure 11	IVP global.....	69
Figure 12	IVP global – véhicules légers	70
Figure 13	IVP global – véhicules mi-lourds	71
Figure 14	Cibles pour le maintien à jour du parc de véhicules	73
Figure 15	Prévisions annuelles d'investissement.....	74
Figure 16	Cadre de gouvernance.....	79
Figure 17	Programmes de renouvellement de la flotte de véhicules – PTI adoptés et révisés	85
Figure 18	Unités à remplacer toujours sur la liste des véhicules actifs	95

Figure 19	Programmes de renouvellement de la flotte de véhicules – analyse du PTI et des dépenses réelles	101
Figure 20	Effet pandémique – dépenses réelles vs PTI – Direction des travaux publics	102
Figure 21	Effet pandémique – dépenses réelles vs PTI – Direction de la police	103
Figure 22	Effet pandémique – dépenses réelles vs PTI – Direction de la sécurité incendie et de la sécurité civile.....	105
Figure 23	Budgets d'entretien des véhicules	106
Figure 24	Nombre de contrats émis – achat de véhicules	108
Figure 25	Modes d'acquisition – achat de véhicules.....	109
Figure 26	Nombre d'appels d'offres annulés ou rejetés – achat de véhicules.....	110
Figure 27	Nombre d'appels d'offres – contrats de location	111
Figure 28	Modes d'acquisition – contrats de location	112
Figure 29	Nombre de véhicules vendus à l'encan	114
Figure 30	Résultats des ventes de véhicules à l'encan (\$).....	114
Figure 31	Taux d'utilisation – distances parcourues	120
Figure 32	Structure organisationnelle de la gestion intégrée des actifs – 2018.....	125
Figure 33	Rapport d'avancement de la gestion d'actifs	129

Liste des sigles

GA	Gestion des actifs (application)	LCV	<i>Loi sur les cités et villes</i>
GES	gaz à effet de serre	PTI	plan triennal d'immobilisations
IVP	indice de vétusté physique		

1. CONTEXTE DE L'AUDIT

Selon le dernier décret de population (décret 1831-2022)³, la Ville de Trois-Rivières (la Ville) demeure la neuvième plus grande ville du Québec avec une population de 142 598 habitants. Depuis la fusion de 2002, sa population (alors de 126 454 habitants) a augmenté de 12,76 %. Cette croissance, qui témoigne du dynamisme de la Ville, a certes un impact sur les services qu'elle souhaite offrir et sur le développement de ses activités socio-économiques.

Afin de répondre à ses besoins, la Ville possède et exploite un regroupement d'actifs appelé « véhicules »; ces derniers sont répartis au sein des principales directions de services, dont la Direction des travaux publics, la Direction de la police ainsi que la Direction de la sécurité incendie et de la sécurité civile.

Selon le Plan stratégique de gestion des actifs, ce regroupement « *analyse tous les actifs mobiles roulants ou à moteur incluant les véhicules (légers, mi-lourds, lourds), les remorques, les outils à moteur portatifs et tous les autres actifs alimentés par moteur n'étant pas fixes afin d'en assurer la qualité, la sécurité, l'efficience économique et le rendement* ».

Les prestations de services qui sont interpellées pour ce regroupement sont décrites au Plan et présentées dans le tableau suivant.

³ QUÉBEC. *Gazette officielle du Québec*, Partie 2, 154^e année, n° 51, 21 décembre 2022, p. 7160-7186.

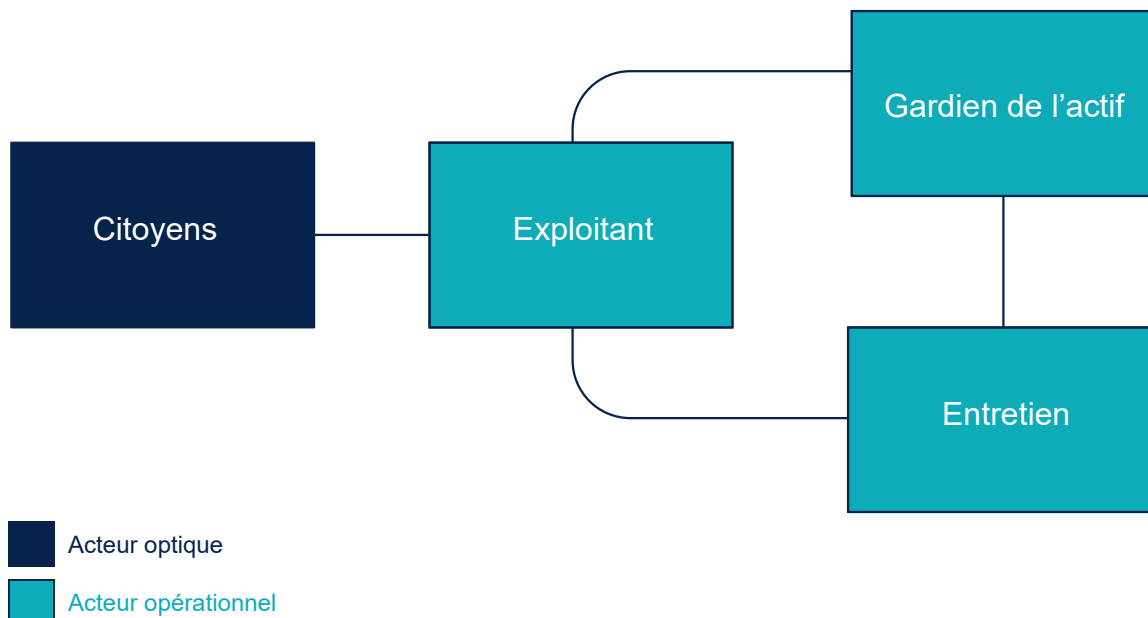
Tableau 1
Prestations de services – regroupement « véhicules »

Prestations de services	Actifs utilisés
Assurer la mobilité dans la ville La Ville offre des services de transport pour assurer un déplacement sécuritaire pour chacun des types d'utilisateurs sur son territoire. Les services comprennent les réseaux de transports actifs et routiers ainsi que les services de maintenance des réseaux.	Équipements de déneigement et d'entretien
Assurer la sécurité des milieux La Ville est responsable de combattre et prévenir les incendies sur son territoire. En plus de cet important rôle, elle œuvre dans différents champs d'expertise afin de porter secours aux victimes d'accident et d'intervenir lors de situations d'urgence. De plus, la Ville par l'entremise de son service de police, est responsable de maintenir la paix, l'ordre et la sécurité publique sur son territoire.	Véhicules du service des incendies et véhicules du service de police
Assurer la gestion et l'aménagement du territoire La Ville est responsable d'assurer un développement harmonieux du territoire trifluvien en assurant le contrôle et l'application des lois et règlements en respect des lignes directrices du développement durable. Elle est aussi responsable de la confection et la mise à jour du rôle d'évaluation et de la taxation sur son territoire.	Véhicules de l'administration municipale
Les services de soutien La Ville assure le fonctionnement des services offerts aux citoyens par l'entremise d'activités de soutien qui participent indirectement à la création de valeur et des services. La Direction générale, les directions de l'Approvisionnement, des Communications, du Greffe, des Finances, du Génie, des Travaux publics, des Ressources humaines et des Technologies d'informations font partie de ces services.	Véhicules de l'administration municipale

Source : Plan stratégique de gestion des actifs.

Les principaux acteurs dans la mise en œuvre de la gestion du parc de véhicules sont représentés à la figure suivante.

Figure 1
Principaux acteurs – mise en œuvre de la gestion du parc de véhicules



Source : Plan stratégique de gestion des actifs.

C'est le service Projets et actifs, sous la Direction des travaux publics, qui assume les responsabilités de « gardien de l'actif » et de l'« entretien ».

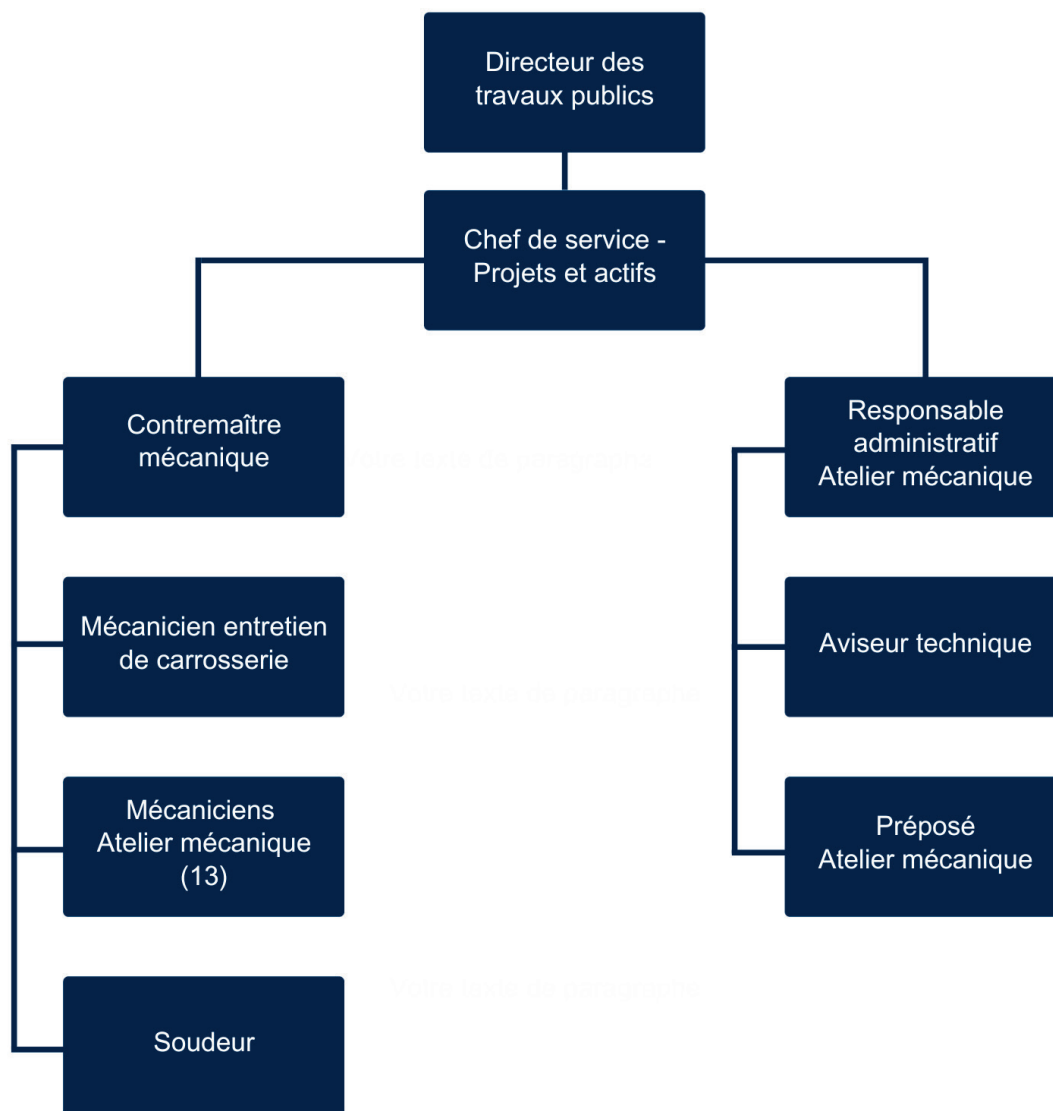
Son rôle de « **gardien de l'actif** », comme défini au Plan, est de « *préserver l'actif dans l'objectif d'assurer la continuité des services actuels et la pérennité de l'actif en ciblant les interventions nécessaires* ». Cela présuppose, entre autres, une connaissance de l'inventaire, du cycle de vie théorique et de l'état de santé globale

de l’actif ainsi qu’une capacité à projeter les investissements futurs pour le maintien de l’actif.

Le rôle d’« **entretien** », quant à lui, est d’« *assurer le fonctionnement de l’actif tout au long de son cycle de vie. Il est le responsable de la maintenance des actifs* ». Cela présuppose, entre autres, une expertise et des connaissances de la maintenance pour le bon fonctionnement des actifs et une connaissance de leur cycle de maintenance.

On compte au sein de ce service une vingtaine d’employés. La figure suivante présente la structure organisationnelle du service Projets et actifs, lequel est dédié à la gestion du parc de véhicules.

Figure 2
Structure organisationnelle – service Projets et actifs



Source : Direction des travaux publics, organigramme, 4 juillet 2023.

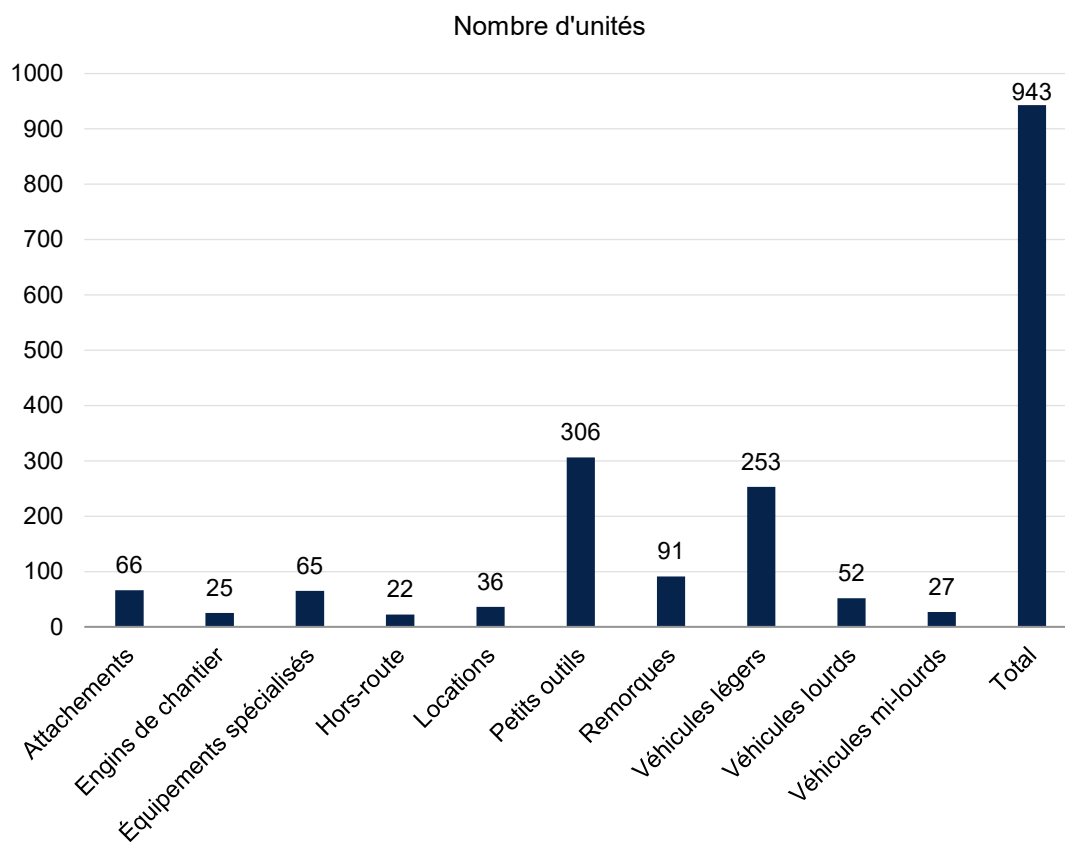
Concernant le rôle d'« **exploitant** », il s'agit de la responsabilité de la « *mise en œuvre des ressources matérielles et humaines pour rencontrer le niveau de service attendu. Il est responsable de l'opération des actifs et responsable du service* ».

rendu ». Cela présuppose, entre autres, une expertise quant au service à rendre, une connaissance du besoin des citoyens et du niveau de service attendu. Les principales directions de services interpellées dans l'utilisation de ces actifs sont la Direction des travaux publics, la Direction de la police ainsi que la Direction de la sécurité incendie et de la sécurité civile.

D'autres unités de services sont également interpellées dans la gestion du parc de véhicules, notamment la Direction de l'approvisionnement et le Bureau de projets et des actifs.

On compte 10 grandes familles dans le regroupement « véhicules », pour un total de 943 unités, dont le coût de remplacement est évalué à 70 M\$. La figure suivante présente le portrait du nombre d'unités qu'on trouve dans chacune des familles.

Figure 3
Portrait de l'actif « véhicules », par familles



Source : Base de données de l'application MIR-RT, mai 2023.

2. OBJECTIF ET PORTÉE DE L'AUDIT

En vertu des dispositions des articles 107.7 et 107.8 de la *Loi sur les cités et villes* (LCV)⁴, nous avons réalisé une mission d'audit d'optimisation des ressources portant sur la gestion du parc de véhicules.

Notre audit avait pour objectif d'évaluer si la Ville a mis en place des mesures lui permettant une gestion efficace et efficiente de son actif du regroupement « véhicules » afin de répondre adéquatement au niveau de service attendu des citoyens, et ce, en conformité aux lois, aux règlements et aux politiques qui la régissent.

La mission d'audit exclut les actifs suivants : les attachements, les remorques, les véhicules hors-route et en location ainsi que les petits outils.

L'audit comporte deux volets :

- Volet 1 :
 - les orientations stratégiques;
 - la planification des besoins;
 - les processus d'acquisition, de remplacement et de disposition des véhicules;
 - la gestion de l'utilisation des véhicules.

⁴ RLRQ, chapitre C-19.

- Volet 2 :
 - l’entretien;
 - la gestion des garanties;
 - la gestion des pièces d’inventaire.

Le présent rapport concerne strictement le volet 1 susmentionné. Le volet 2 fera l’objet d’un rapport distinct ultérieurement.

Plus spécifiquement, nos travaux d’audit ont comporté la revue des sujets d’intérêt suivants :

- la gestion de l’information et l’identification des besoins;
- la planification et les orientations stratégiques;
- les plans de gestion et leur mise en œuvre;
- la gestion de l’utilisation des véhicules;
- le processus de reddition de comptes.

À cet effet, nous avons recueilli et validé les informations obtenues au cours d’entrevues avec des représentants des unités suivantes :

- Direction générale :
 - Direction de l’approvisionnement,
 - Direction des finances, volet comptabilité;
- Direction générale adjointe à la proximité :
 - Direction des travaux publics,
 - Direction de la police,
 - Direction de la sécurité incendie et de la sécurité civile;

- Direction générale adjointe à la planification :
 - Division du bureau de projets et des actifs.

Nous avons examiné divers documents, dont la plupart sont facilement accessibles et consignés dans les dossiers des directions concernées par l’audit, notamment les dossiers d’approvisionnement. Nous avons pris connaissance des procès-verbaux et des documents qui sont déposés sur les sites de divers comités permanents ou d’équipes de la Ville en lien avec la mission d’audit, dont :

- le comité de contrôle organisationnel;
- le comité directeur de la gestion intégrée des actifs;
- le groupe de travail de gestion intégrée des actifs.

Nous avons également pris connaissance des résolutions et des documents approuvés par le conseil municipal et le comité exécutif.

La période visée par notre audit s’étend de 2018 à 2022, soit les cinq dernières années, et les résultats de nos travaux sont basés sur l’état de la situation qui prévalait au 31 août 2023. Par conséquent, les modifications ou les améliorations qui auraient pu être apportées ultérieurement ne sont pas reflétées dans le présent rapport.

L’annexe I intitulée « À propos de l’audit » présente les informations sur le cadre normatif afférent à la présente mission, la responsabilité du vérificateur général ainsi que le processus d’audit, dont les critères d’évaluation utilisés.

3. RÉSULTATS DE L'AUDIT

Cette section présente les constatations et les recommandations découlant des sujets d'intérêt et des critères d'évaluation.

3.1. Gestion de l'information et identification des besoins

3.1.A. Contexte et constatations

La Ville devrait disposer d'un système d'information de gestion efficace lui permettant d'identifier ses besoins en matière de gestion de ses véhicules.

Système d'information

Le service Projets et actifs de la Direction des travaux publics, le gardien de l'actif, utilise pour la gestion du parc de véhicules l'application **MIR-RT**, qui est avant tout un logiciel pour la gestion de l'entretien des véhicules et des équipements lourds. Du point de vue opérationnel, c'est sur cette plateforme MIR-RT qu'on trouve l'inventaire des unités faisant partie du regroupement de l'actif « véhicules ».

Les fonctionnalités de cette application seront vues et analysées plus en profondeur au cours du volet 2 de cette mission d'audit, qui portera entre autres sur l'entretien des véhicules.

D'autres applications, comme **Coen Corp** pour la gestion du carburant et **Windev** pour des besoins d'approvisionnement, de ventes au comptoir et de facturation,

sont également utilisées. Finalement, l'application **Réserve ton auto (RTA)** permet aux employés de réserver un véhicule appartenant à la Ville pour des besoins ponctuels de déplacement dans le cadre de leur travail.

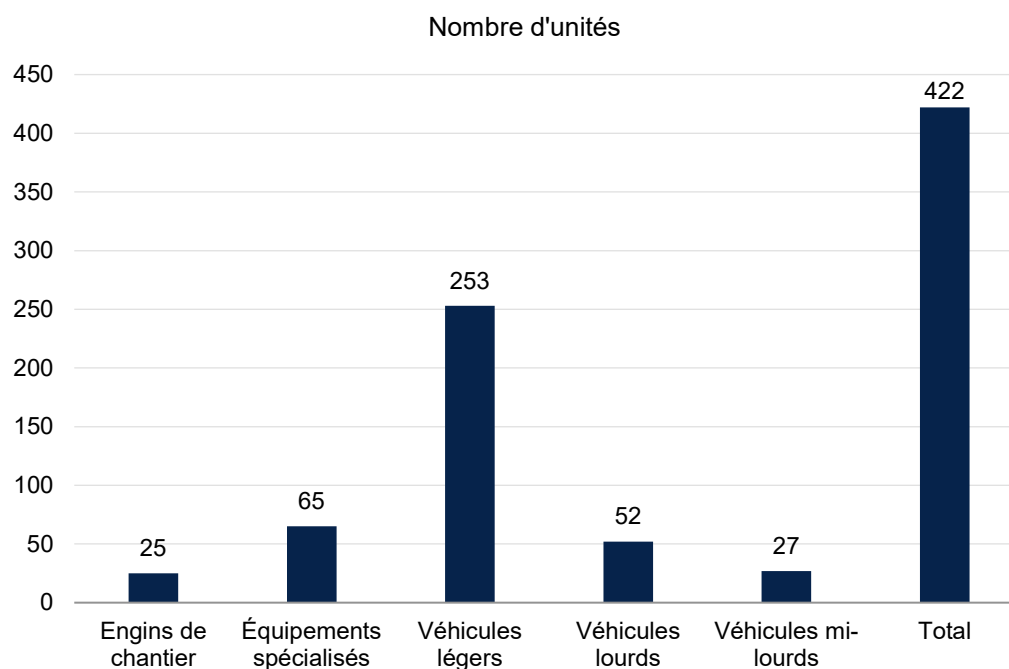
Du point de vue corporatif, l'application **Gestion des actifs (GA)** développée sur Windev fait le pont avec l'inventaire de la base de données MIR-RT. Cette application a vu le jour dans le cadre de la démarche de la Ville visant à mettre en place un cadre de gestion intégrée de ses actifs. C'est le gestionnaire des actifs du Bureau de projets et des actifs qui en est responsable.

L'application met à la disposition du gestionnaire de l'actif, du gardien de l'actif et des exploitants un certain nombre d'indicateurs corporatifs qui les renseignent, entre autres, sur la valeur théorique de la vétusté physique des actifs et sur le niveau des investissements qui seront requis sur la base d'une cible établie pour chaque regroupement d'actifs.

Portrait de l'actif analysé (inventaire)

En fonction de la portée de la mission de notre audit, la Ville compte à son actif 422 véhicules répartis dans cinq familles, comme illustré dans la figure suivante.

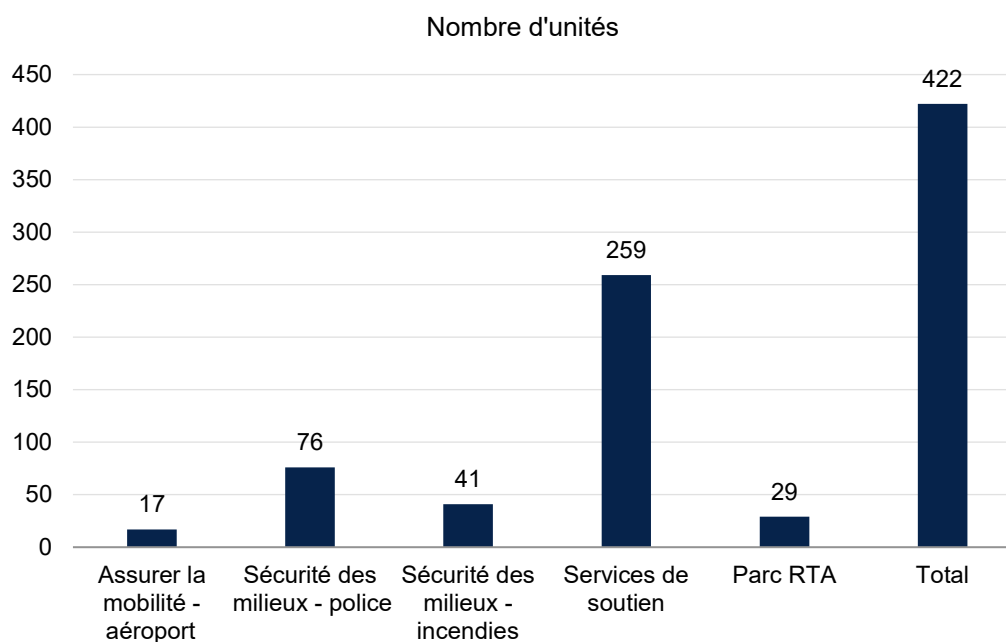
Figure 4
Portrait du parc de véhicules analysé



Source : Base de données MIR-RT, mai 2023.

Ces véhicules sont répartis au sein de quelques prestations de services de la Ville, et 29 de ces véhicules sont disponibles pour répondre à des besoins ponctuels de déplacement des employés via l'application Réserve ton auto (RTA).

Figure 5
Répartition des véhicules par prestations de services



Source : Base de données MIR-RT, mai 2023.

Voitures écologiques

Selon la base de données MIR-RT, la Ville compte à son actif 26 véhicules hybrides ou électriques, dont 2 sont loués.

Location de voitures

De plus, afin de répondre à des besoins sporadiques, la Ville a recours à la location de véhicules. En mai 2023, selon la base de données MIR-RT, on compte environ 38 véhicules en location au sein de la Ville.

Intégralité de l'inventaire

Dans le cadre de nos travaux, nous avons comparé la base de données MIR-RT avec la base corporative GA pour les actifs faisant l'objet de la portée de notre mission. **Les résultats de nos analyses nous donnent une assurance raisonnable de l'intégralité de ces deux bases de données pour les actifs que nous avons analysés.**

Par ailleurs, nous sommes d'avis que ce rapprochement ne nous donne pas une assurance raisonnable de l'intégralité de l'inventaire. En effet, il n'y a pas de conciliation effectuée entre ces bases de données et le registre des immobilisations afin de s'assurer que les véhicules achetés sont bien inscrits au registre des immobilisations et que les véhicules qui sont retirés du parc et vendus à l'encan font aussi l'objet d'une disposition à ce registre. De plus, on ne valide pas si les actifs inscrits au registre des immobilisations n'ayant pas de date de disposition sont toujours inscrits dans les bases de données MIR-RT et GA et si la Ville en est encore propriétaire.

Nous avons identifié quatre unités inscrites au registre des immobilisations ne se retrouvant pas dans MIR-RT. Selon l'information obtenue de l'équipe de gestion, la Ville n'est plus en possession de trois de ces unités. Elles ont été vendues à l'encan depuis un certain temps. Pour la quatrième unité, il s'agit d'un véhicule qui a été transféré dans un autre service et dont le numéro d'unité a changé. Le changement n'a pas suivi au registre des immobilisations.

Finalement, nous avons identifié 12 véhicules spécialisés inscrits dans MIR-RT que nous n'avons pas pu retracer dans le registre des immobilisations. Selon l'information obtenue, ces véhicules devraient s'y trouver. Nous avons transmis ces informations au service de la comptabilité pour analyse.

Par ailleurs, un examen sommaire, à vol d'oiseau, du coût d'acquisition de certains véhicules inscrits au registre des immobilisations pouvait nous laisser croire que certaines données peuvent être manquantes ou erronées. Nous avons transmis au service de la comptabilité 11 cas pris au hasard et pour lesquels nous avons obtenu des explications. Pour sept d'entre eux, l'information était erronée. Ces cas feront l'objet de corrections selon l'information obtenue du service de la comptabilité.

Pour s'assurer de l'intégralité de l'inventaire, nous croyons que la Ville devrait, sur une base régulière, comparer la base de données MIR-RT avec le registre des immobilisations et vice-versa. De plus, elle devrait s'assurer qu'elle est toujours en possession des actifs inscrits.

Valeur de l'actif

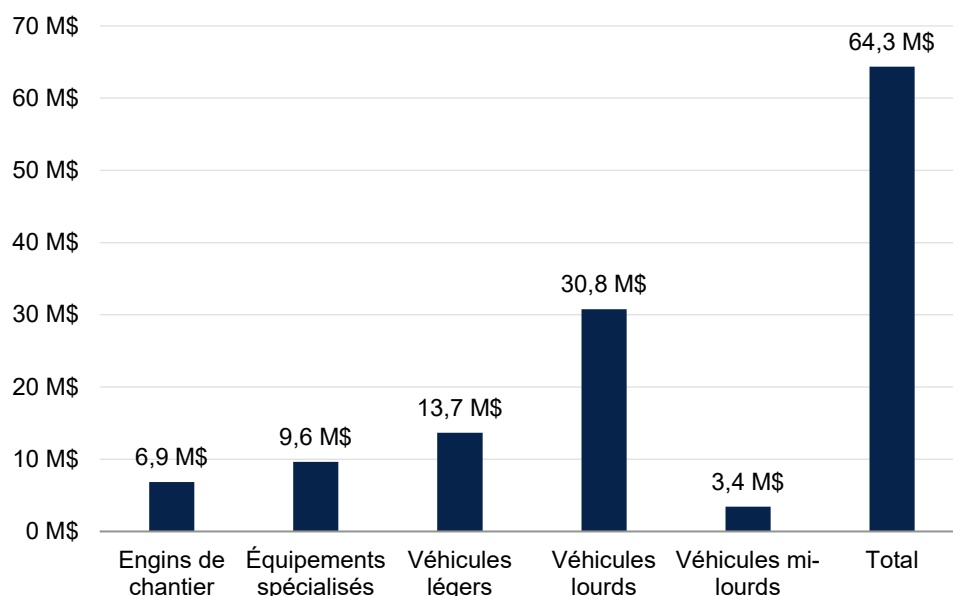
Il est difficile d'évaluer la valeur comptable du regroupement « véhicules » parce que le registre des immobilisations n'est pas établi sur la même base que le Plan stratégique de gestion des actifs en termes de définition des catégories d'actifs. Notamment, la catégorie « Machinerie, outillage et équipements » du registre des immobilisations cumule d'autres types d'équipements de la Ville.

Dans l'esprit de sa démarche visant une gestion intégrée des actifs et afin de pouvoir connaître la valeur comptable du regroupement « véhicules », nous sommes d'avis que la Ville devrait s'assurer d'harmoniser sa politique de capitalisation avec la définition qu'elle entend donner à ce regroupement d'actifs.

Dans ce contexte, nous avons estimé la valeur comptable nette de ce regroupement au 31 décembre 2022 à 21,7 M\$, ce qui représente 34 % de la valeur de remplacement de ces actifs. Cela témoigne d'une dépréciation importante de l'actif.

La figure suivante présente la valeur de remplacement pour chacune des familles analysées, laquelle a été estimée par le gardien de l'actif à 64,3 M\$.

Figure 6
Valeur de remplacement



Source : GA, rapport d’étape préliminaire, 28 août 2023.

Qualité de l’information et mise à jour

Nous avons analysé la base de données de l’application GA au 25 juillet 2023, soit celle qui a servi à la préparation du rapport d’étape préliminaire qui brosse le portrait de la vétusté du parc, afin de nous assurer que, pour chaque unité, s’y trouvent les éléments de base servant au calcul des indicateurs, dont l’année du véhicule, la durée de vie, la valeur de remplacement et la chaîne de service.

Nous avons étendu notre analyse à l’ensemble du regroupement d’actifs « véhicules » puisque ces informations servent à calculer l’indice de vétusté physique (IVP) global de ce regroupement. Nous avons trouvé notamment que,

pour 146 actifs, la durée de vie et la valeur de remplacement n'avaient pas encore été établies, soit 15 % des actifs totaux de ce regroupement (voir le tableau 1). Par ailleurs, pour les actifs concernant la portée de notre mission d'audit, nous avons trouvé une quarantaine de véhicules dont la durée de vie, la valeur de remplacement et la chaîne de service n'avaient pas encore été établies, soit 10 % des actifs analysés. Lors de nos rencontres, nous avons sensibilisé l'équipe de gestion à cet égard.

Par ailleurs, nous avons analysé à nouveau cette base de données à la suite d'une mise à jour effectuée le 28 août 2023, laquelle vient régulariser la situation décrite précédemment (voir le tableau 2). Soulignons que les 54 unités pour lesquelles l'information est manquante dans la famille « divers » sont, dans les faits, en majorité des véhicules en location. **Afin de faciliter l'analyse des actifs, l'appellation « location court ou long terme » serait à notre avis beaucoup plus représentative de la fonction du véhicule que la mention « divers ».**

Notre analyse nous donne une assurance raisonnable de la qualité des informations de cette base de données servant aux calculs d'un certain nombre d'indicateurs corporatifs.

Tableau 2
Nombre d’unités avec informations manquantes au 25 juillet 2023

Familles	Type d’information			
	Année	Durée de vie	Valeur de remplacement	Chaîne de service
Attachements	3	16	16	15
Divers	63	64	64	3
Engins de chantier	0	2	2	1
Équipements spécialisés	2	7	7	8
Hors-route	0	0	0	0
Outils	0	14	14	13
Remorques	1	11	11	8
Véhicules légers	0	6	6	6
Véhicules lourds	0	15	15	14
Véhicules mi-lourds	0	11	11	11
Total	69	146	146	79

Source : GA, rapport d’étape préliminaire, 25 juillet 2023.

Tableau 3
Nombre d’unités avec informations manquantes au 28 août 2023

Familles	Type d’information			
	Année	Durée de vie	Valeur de remplacement	Chaîne de service
Attachements	1	0	1	0
Divers	54	54	54	0
Engins de chantier	0	1	0	0
Équipements spécialisés	0	0	0	0
Hors-route	0	1	0	0
Outils	0	0	0	0
Remorques	1	0	1	0
Véhicules légers	0	0	0	0
Véhicules lourds	0	0	0	0
Véhicules mi-lourds	0	0	0	0
Total	56	56	56	0

Source : GA, rapport d’étape préliminaire, mise à jour du 28 août 2023.

Par ailleurs, dans la base de données MIR-RT, nous avons observé que certaines informations sont manquantes à la fiche du véhicule, **principalement en ce qui concerne la date et le prix d'achat qui, selon nous, demeurent des éléments d'information importants dans la gestion d'un parc de véhicules**. Actuellement, il s'agit d'un champ de texte qui contient plusieurs données. Pour mettre à jour ces informations, il faudrait retourner dans l'application un champ « gestion contractuelle » pour établir pour chacun des véhicules son prix et sa date d'achat.

Le tableau suivant présente un résumé de quelques informations manquantes dans la base de données que nous avons analysée.

Tableau 4
Informations manquantes – fiche du véhicule

Type d'information	Pour les 422 fiches	
	Nombre	Taux
Année du véhicule	9	2 %
Modèle	6	1 %
Date d'achat	212	50 %
Prix d'achat	74	18 %

Source : Base de données MIR-RT, mai 2023.

Ce manque d'information rend difficile, entre autres, l'analyse et le suivi dans le temps de l'évolution du parc, en fonction des achats effectués et de leurs coûts d'acquisition. Nous avons également observé que plusieurs véhicules dont la Ville s'est départi par vente à l'encan ne se trouvent pas dans la base d'analyse des données qu'on nous a remise avec l'inscription d'une date inactive. Cette lacune rend encore plus difficile l'évaluation de l'évolution du parc. La section 3.3 « Plans

de gestion et mise en œuvre » de notre rapport d'audit présente les résultats de nos analyses relatives au processus de disposition.

Pour chaque unité achetée, la mise à jour de la base de données se fait à partir de plusieurs gabarits préétablis pour chacune des familles afin de créer l'unité dans MIR-RT et d'effectuer le suivi des principales étapes à suivre jusqu'à la réception et la livraison du véhicule, incluant l'inscription de ses spécifications techniques propres. Le fruit de cette mise à jour constitue un intrant important pour l'entretien futur de ces véhicules.

Par ailleurs, l'équipe de gestion admet avoir éprouvé, au cours des dernières années, quelques difficultés pour la permanence de cette fonction de mise à jour qui, à court terme, devraient se résorber par la nomination d'un préposé à l'atelier mécanique.

Nous sommes d'avis que le processus de mise à jour de la base de données doit être rigoureux et s'effectuer sur une base régulière. Une analyse plus approfondie de cette base de données sera effectuée lors de notre prochaine mission d'audit portant sur l'entretien des véhicules. Par ailleurs, nous estimons qu'un champ numérique devrait être créé pour y inscrire le coût d'acquisition (avant les taxes). Cette information permettrait, entre autres, de tenir à jour la valeur estimée du coût de remplacement.

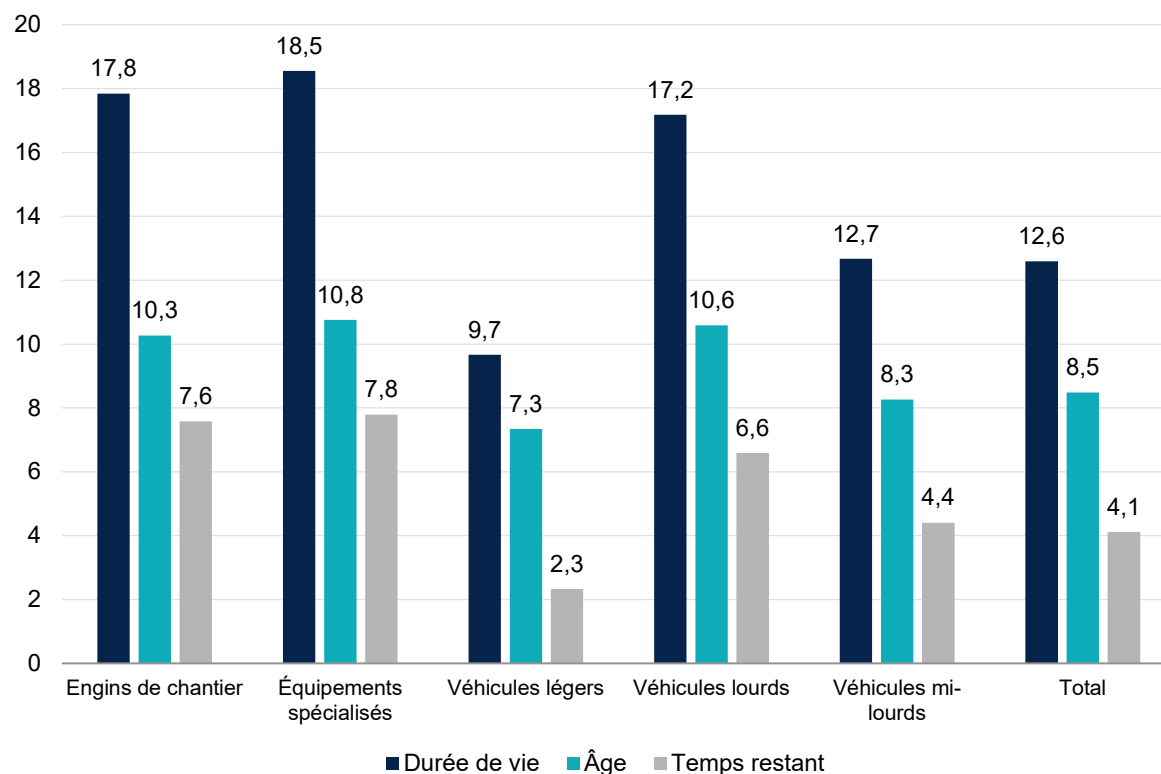
Connaissances de l'état du parc de véhicules

En 2018, un rapport produit à l'interne brossait le portrait de l'état du parc de véhicules. On pouvait y apprendre que **le parc vieillissait** et qu'il cumulait un retard important en termes d'investissements. En effet, on y mentionnait que l'âge moyen de la flotte de véhicules était de 7,66 ans, que 28 % des véhicules étaient âgés de plus de 10 ans et que la Ville cumulait un retard dans ses investissements de 4,2 M\$, basé sur les véhicules ayant atteint leur durée de vie.

Aujourd'hui, sur la base de nos analyses, nous constatons que le parc de véhicules continue de vieillir. La durée de vie moyenne est de 12,6 ans, alors que l'âge moyen est de 8,5 ans et le temps restant de durée de vie utile est de 4,1 ans.

La figure suivante présente, par familles, la moyenne de la durée de vie, de l'âge et du temps restant avant d'atteindre la durée de vie. Ce sont les familles des équipements spécialisés, des véhicules lourds et des engins de chantier qui sont les plus âgées. Toutefois, leur durée de vie et le temps restant demeurent plus grands que ceux de la moyenne du parc. Par ailleurs, on constate que le temps restant moyen pour la famille des véhicules légers est très bas, soit 2,3 ans comparativement à 4,1 ans pour l'ensemble des actifs analysés. Cette famille représente 60 % du parc de véhicules analysés.

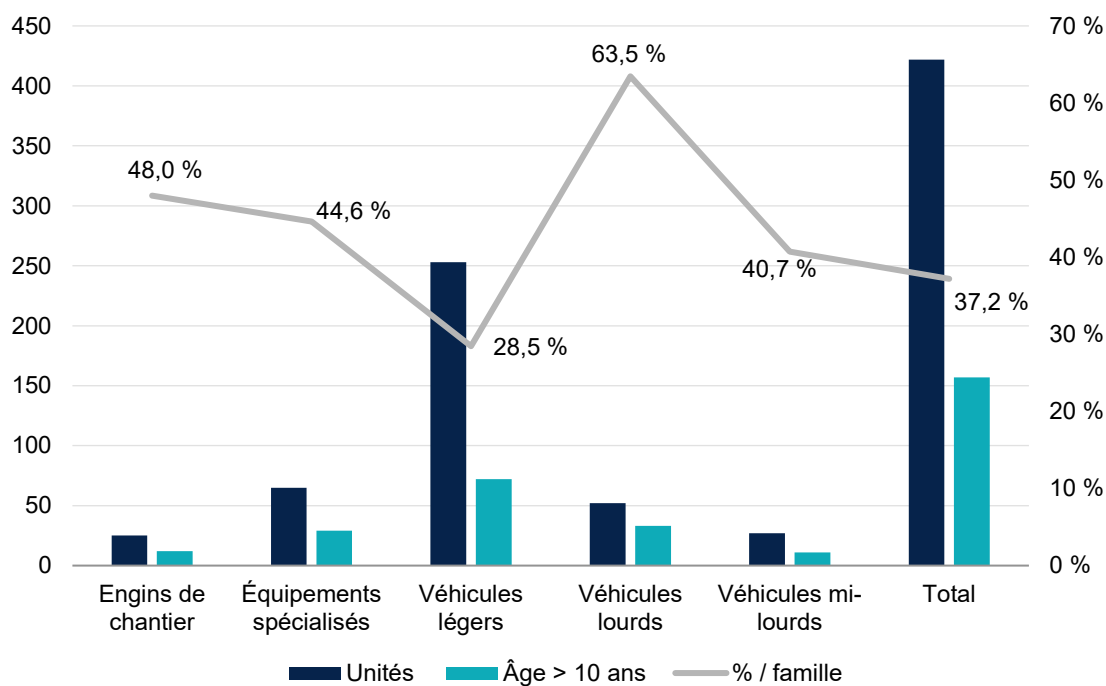
Figure 7
Moyenne de la durée de vie, de l'âge et
du temps restant de la durée de vie utile, par familles



Source : Base de données GA, 28 août 2023.

Par ailleurs, nous observons que 37,2 % des véhicules sont âgés de plus de 10 ans comparativement à 28 % en 2018. La figure suivante présente par familles le taux des véhicules âgés de plus de 10 ans.

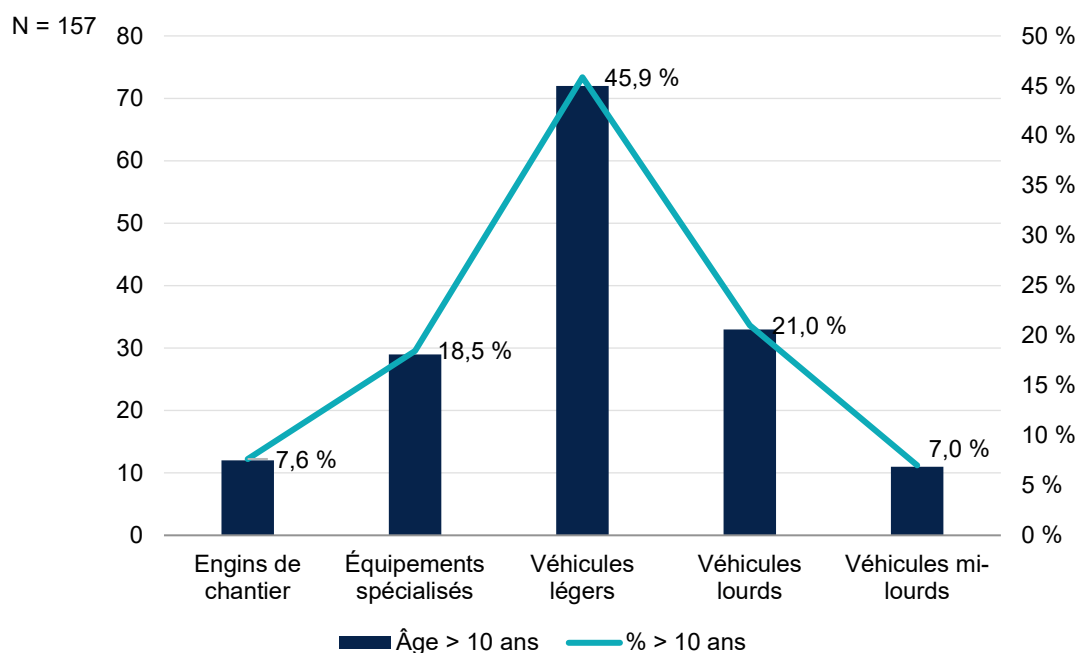
Figure 8
Proportion des unités âgées de plus de 10 ans, pour chaque famille



Source : Base de données MIR-RT, mai 2023.

Parmi les unités âgées de plus de 10 ans, nous constatons que 46 % concernent les véhicules légers, suivis des véhicules lourds avec 21 % (voir la figure 9).

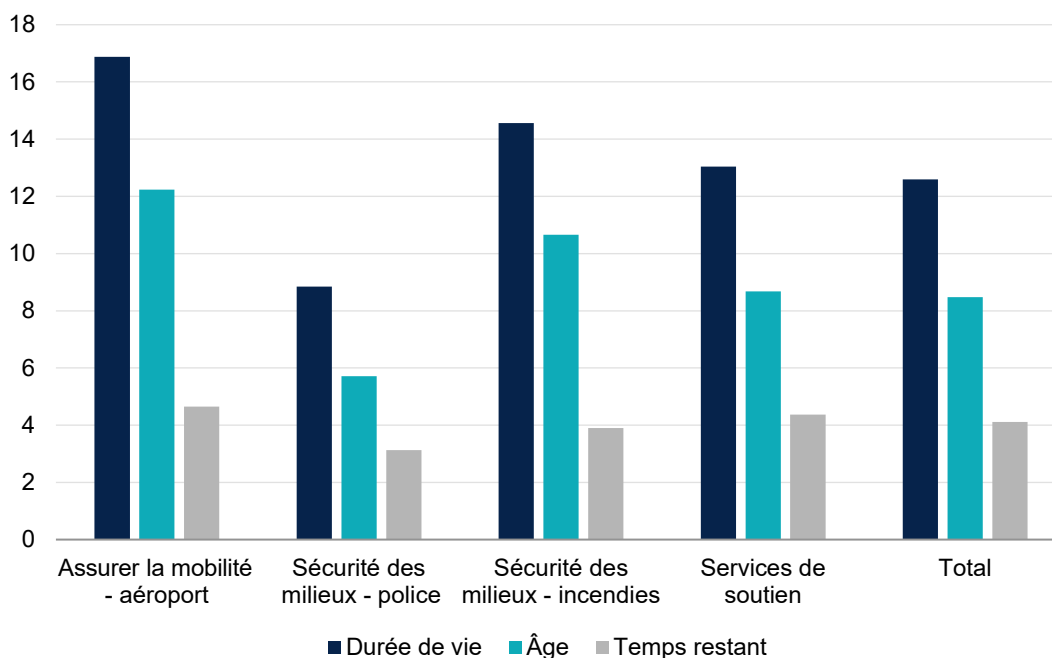
Figure 9
Répartition des unités âgées de plus de 10 ans



Source : Base de données MIR-RT, mai 2023.

Du point de vue des prestations de services, il faut analyser l'information en fonction de la nature et de la durée de vie des véhicules les desservant. Par exemple, nous notons que l'âge moyen des véhicules de la police est de 5,7 ans, alors que la durée de vie moyenne pour la majorité de leurs véhicules se situe autour de 8,8 ans. L'âge moyen des véhicules de patrouille se situe davantage entre 5 et 7 ans en raison de la nature du service (24 h/24, 7 j/7).

Figure 10
Moyenne de la durée de vie, de l'âge et
du temps restant de la durée de vie utile, par prestations de services



Source : Base de données GA, 28 août 2023.

Vétusté du parc de véhicules

Un des objectifs poursuivis par la Ville dans la mise en œuvre de la gestion intégrée des actifs est de mettre en place un certain nombre d'outils et d'indicateurs permettant, entre autres, d'évaluer la vétusté de ses actifs et, par conséquent, de mieux évaluer ses investissements futurs. Les principaux indicateurs retenus se définissent comme suit :

- **IVP (indice de vétusté physique) :**

Somme monétaire du maintien des fonctions pendant l'année en cours divisée par la valeur de remplacement totale de la flotte.

- **CMV (coût de maintien de vétusté) :**

Somme monétaire du maintien des fonctions pendant 10 ans (cycle de vie de la flotte) divisée par 10.

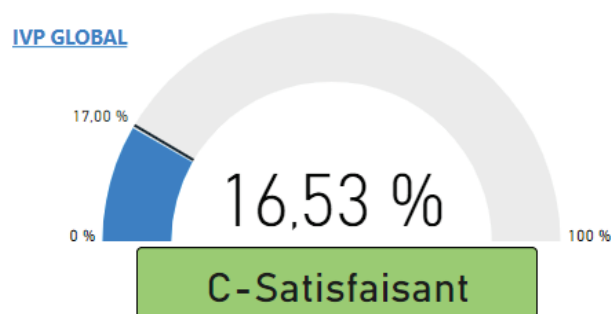
- **Prévision annuelle d'investissement :**

Répartition des sommes monétaires du maintien des fonctions par année de fin de vie théorique à partir de l'année en cours pendant 25 ans.

Sur la base du rapport d'étape préliminaire mentionné précédemment, produit en juillet et mis à jour le 28 août dernier, par le gestionnaire des actifs du Bureau de projets et des actifs, nous pouvons apprécier l'évaluation de la vétusté du parc.

La valeur du parc de véhicules analysée en fonction de la portée de la mission est de 64,42 M\$ et l'IVP est évalué à 16,53 %, soit une valeur de remplacement de 10,6 M\$, comparativement à 4,2 M\$ évaluée en 2018 pour les véhicules ayant atteint leur durée de vie; il s'agit par conséquent d'une augmentation de 6,4 M\$. Par ailleurs, ce niveau de vétusté (16,53 %) est considéré satisfaisant par le gardien de l'actif puisque la cible à atteindre a été établie à 17 %.

Figure 11
IVP global



Source : Base de données GA, 28 août 2023.

On peut constater dans le tableau suivant que l'IVP le plus élevé concerne le service de police qui est de 36,3 %, soit une valeur de remplacement de 1,6 M\$.

Tableau 5
IVP global par prestations de services

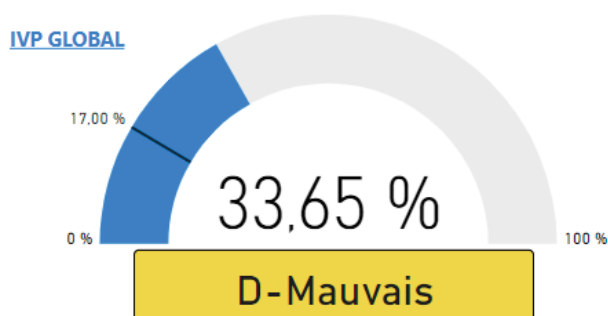
Prestations de services	N ^{bre} d'unités	Valeur	IVP
Assurer la mobilité	17	3 810 000 \$	9,20 %
Sécurité – police	76	4 473 109 \$	36,30 %
Sécurité – incendies	41	21 730 900 \$	13,49 %
Services de soutien	286	34 334 797 \$	16,55 %
Total	420	64 348 806 \$	16,53 %

Source : Base de données GA, 28 août 2023.

Par ailleurs, l'analyse des données nous indique que les véhicules légers ont un IVP de 33,65 % et nous constatons que ce taux est élevé pour la plupart des

prestations de services. La valeur de remplacement est estimée à 4,6 M\$ sur une valeur analysée de 13,7 M\$.

Figure 12
IVP global – véhicules légers



Source : Base de données GA, 28 août 2023.

Tableau 6
IVP par prestations de services – véhicules légers

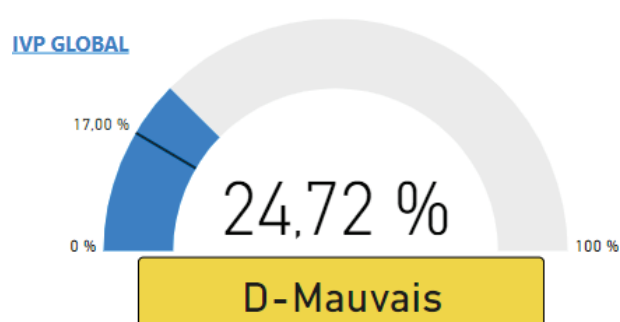
Prestations de services	N ^{bre} d'unités	Valeur	IVP
Assurer la mobilité	2	120 000 \$	0,00 %
Sécurité – police	75	4 249 875 \$	32,94 %
Sécurité – incendies	22	1 059 875 \$	26,42 %
Services de soutien	155	8 246 948 \$	34,87 %
Total	254	13 676 698 \$	33,65 %

Source : Base de données GA, 28 août 2023.

On constate également que les véhicules mi-lourds affichent un IVP élevé, soit de 24,72 %, et que leur valeur de remplacement est évaluée à 847 k\$ sur une valeur

analysée de 3,4 M\$. Ce sont principalement les services de soutien qui ont un taux élevé; cette situation s'explique par la présence de six véhicules mi-lourds d'une valeur de remplacement de 623 k\$ sur une valeur analysée de 2,9 M\$.

Figure 13
IVP global – véhicules mi-lourds



Source : Base de données GA, 28 août 2023

Tableau 7
IVP par prestations de services – véhicules mi-lourds

Prestations de services	N ^{bre} d'unités	Valeur	IVP
Assurer la mobilité	1	225 000 \$	0,00 %
Sécurité – police	1	223 235 \$	100,00 %
Sécurité – incendies	1	120 000 \$	0,00 %
Services de soutien	24	2 856 264 \$	21,82 %
Total	27	3 424 499 \$	24,72 %

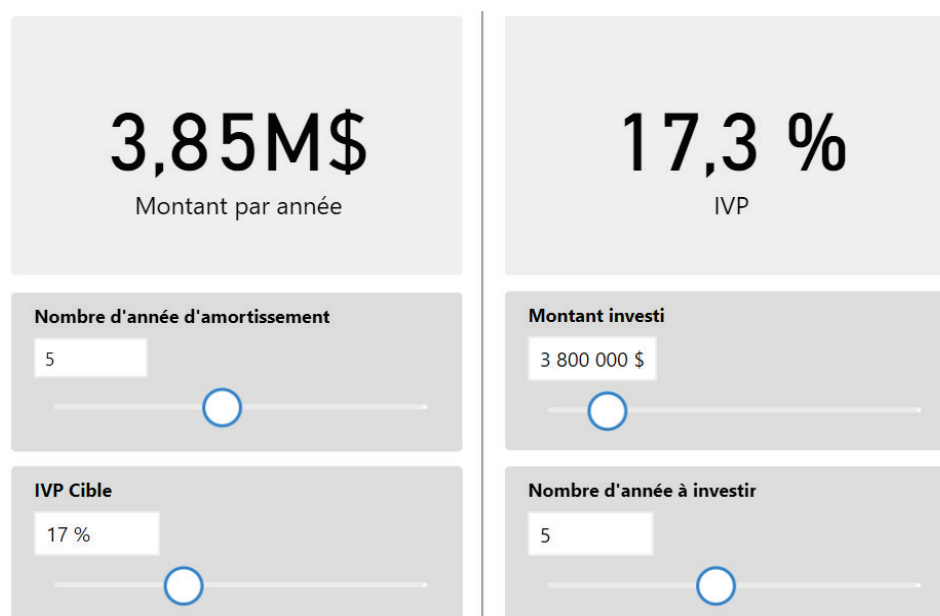
Source : Base de données GA, 28 août 2023.

Sur le marché, il n'existe pas de valeur universelle reconnue pour établir un IVP acceptable pour un parc de véhicules. En effet, l'évaluation de l'IVP peut dépendre de plusieurs facteurs, tels que le type de véhicule, la durée de vie, le kilométrage parcouru, la fréquence d'utilisation, les conditions de conduite, les coûts d'entretien et la dépréciation du capital investi.

L'IVP établi par la Ville demeure très théorique, car il tient compte uniquement de la durée de vie et de l'estimation de la valeur de remplacement.

Nous considérons la cible établie à 17 % élevée, car elle ne met pas en relation plusieurs éléments importants, dont l'état physique et mécanique du véhicule et ses coûts d'entretien. Elle se situe au niveau du budget disponible pour ces programmes. Pour maintenir le parc de véhicules dans un état de santé cible (IVP de 17 %), la Ville doit investir 3,85 M\$ annuellement selon les outils développés en gestion des actifs sur la base des critères suivants.

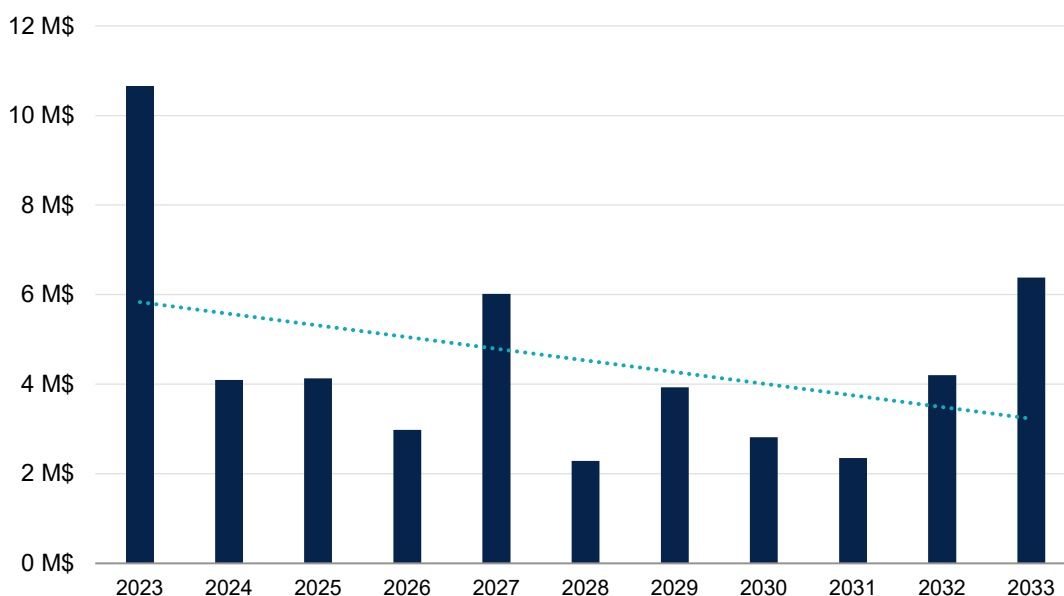
Figure 14
Cibles pour le maintien à jour du parc de véhicules



Source : Base de données GA, 28 août 2023.

La figure suivante présente sur 10 ans la prévision des investissements annuels, soit « la répartition des sommes monétaires du maintien des fonctions par année de fin de vie théorique à partir de l'année en cours ».

Figure 15
Prévisions annuelles d'investissement



Source : Base de données GA, 28 août 2023.

L'analyse du parc démontre clairement que ce dernier vieillit, malgré les efforts d'investissement observés au cours des dernières années. Nous sommes d'avis que la Ville doit demeurer vigilante quant à ses choix de remplacement ou de maintien en vie des véhicules ainsi qu'à ses décisions futures en matière d'investissement.

Nous estimons que ce portrait doit être complété avec la connaissance que possède l'atelier mécanique de l'état physique et mécanique des véhicules, notamment l'utilisation qui en est faite, le kilométrage parcouru, les coûts d'entretien et la dépréciation du capital investi. Sur cette base, il sera plus pertinent d'établir une cible à atteindre.

Nous croyons également que la stratégie d'investissement devrait être accompagnée d'objectifs et de cibles à atteindre afin d'en mesurer l'efficacité, et qu'elle devrait être approuvée par le conseil municipal.

3.1.B. Recommandation

Afin d'évaluer l'intégralité de l'inventaire, nous recommandons à la Direction des finances, de concert avec la Direction des travaux publics, de prendre les mesures nécessaires afin de :

- comparer sur une base régulière la base de données MIR-RT avec le registre des immobilisations et vice-versa;
- s'assurer que la Ville est toujours en possession des actifs du regroupement « véhicules » inscrits dans le registre des immobilisations.

Réponse de la Direction des finances :

Nous sommes en accord avec la recommandation et nous nous engageons à produire un plan d'action à court terme.

3.1.C. Recommandation

Afin d'évaluer la valeur comptable du regroupement « véhicules », nous recommandons à la Direction des finances d'évaluer la possibilité d'harmoniser la politique de capitalisation et des dépenses en immobilisation avec les définitions des regroupements d'actifs que la Ville détaille dans le Plan stratégique de gestion des actifs.

Réponse de la Direction des finances :

Nous sommes en accord avec la recommandation et nous nous engageons à produire un plan d’action à court terme.

3.1.D. Recommandation

Afin de faciliter l’analyse des actifs, nous recommandons au Bureau de projets et des actifs (le gestionnaire de l’actif), de créer la famille « location court ou long terme », qui serait à notre avis beaucoup plus représentative de la fonction du véhicule que la mention actuelle « divers ».

Réponse du Bureau de projets et des actifs :

Nous sommes en accord avec la recommandation et nous nous engageons à produire un plan d’action à court terme.

3.1.E. Recommandation

Afin d’assurer une rigueur dans le processus de mise à jour de la base de données, nous recommandons à la Direction des travaux publics, via le service Projets et actifs (le gardien de l’actif), de mettre en place un mécanisme de suivi des mises à jour.

Réponse de la Direction des travaux publics :

Nous sommes en accord avec la recommandation et nous nous engageons à produire un plan d’action à court terme.

3.1.F. Recommandation

Afin d'assurer la qualité de l'information de la base de données, nous recommandons à la Direction des travaux publics, via le service Projets et actifs (le gardien de l'actif), de créer un champ numérique afin d'y inscrire le coût d'acquisition de l'actif.

Réponse de la Direction des travaux publics :

Nous sommes en accord avec la recommandation et nous nous engageons à produire un plan d'action à court terme.

3.1.G. Recommandation

Dans un esprit d'optimisation des ressources, nous recommandons à la Direction des travaux publics, de concert avec le Bureau de projets et des actifs, de revoir la cible de l'indice de vétusté physique établie à 17 % en considérant d'autres éléments moins théoriques, dont l'état physique et mécanique des véhicules ainsi que leurs coûts d'entretien.

Réponse de la Direction des travaux publics :

Nous sommes en accord avec la recommandation et nous nous engageons à produire un plan d'action à court terme.

3.2. Planification et orientations stratégiques

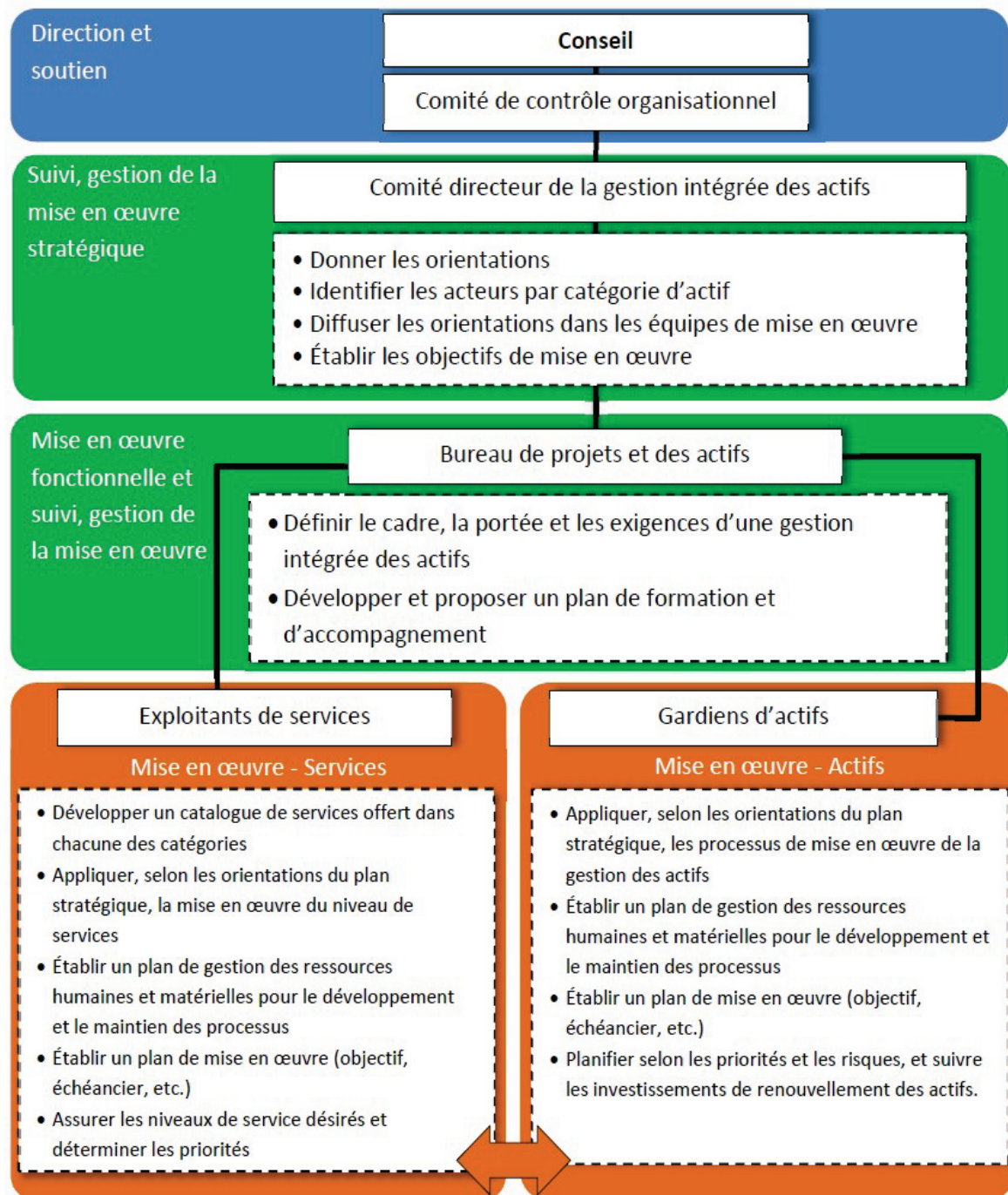
3.2.A. Contexte et constatations

Les orientations stratégiques de la Ville devraient être établies et favoriser une gestion intégrée et efficace de ses véhicules.

Comme nous l'avons mentionné dans un rapport antérieur portant sur la gestion des actifs linéaires (2021), la Ville a adopté la Politique sur la gestion intégrée des actifs en janvier 2020 (résolution n° CE-2020-0024), laquelle s'appuie sur la Vision 2030 et sur la Politique de développement durable. Elle découle d'une démarche entreprise en 2017 visant à mettre en place un cadre de gestion intégrée de ses actifs. La Politique énonce quelques principes directeurs et stratégies en gestion d'actifs et elle définit les grandes lignes du cadre de gouvernance.

Dans le cadre de la mise en œuvre de la Politique, le 20 septembre 2022 le Plan stratégique de gestion des actifs a été approuvé par le conseil municipal (résolution n° C-2022-1103). Ce plan joue un rôle essentiel dans la gestion intégrée des actifs de la Ville. Il a pour but de concrétiser la mise en œuvre des politiques de la Ville, notamment celle sur la gestion des actifs et celle sur le développement durable. Il vient préciser le cadre de gouvernance qu'on trouve dans la figure suivante.

Figure 16
Cadre de gouvernance



Source : Plan stratégique de gestion des actifs.

Prestations de services

Comme nous l'avons mentionné dans les éléments de contexte, les prestations de services interpellées par le regroupement d'actifs « véhicules » sont :

- Assurer la mobilité dans la ville;
- Assurer la sécurité des milieux;
- Assurer la gestion et l'aménagement du territoire;
- Les services de soutien.

Nous avons constaté que la prestation de service « assurer la gestion et l'aménagement du territoire » n'est pas prise en compte dans l'application corporative qui supporte la gestion des actifs, alors que le Plan stratégique de gestion des actifs indique que les véhicules de l'administration municipale soutiennent cette prestation de service (voir le tableau 1).

Nous sommes d'avis qu'il est important de préciser si cette prestation doit être présente dans les niveaux de service que dessert l'actif « véhicules » afin de permettre une meilleure analyse des besoins et des services à rendre et de développer des indicateurs relatifs à ces services.

Composantes du Plan stratégique de gestion des actifs

Par ailleurs, comme nous l'avons souligné dans le rapport de 2021, pour chacun des actifs de la Ville, le plan doit également reposer sur les éléments suivants :

- la connaissance de ses actifs;
- le niveau de service qu'elle souhaite offrir et maintenir;
- les stratégies de gestion qu'elle souhaite déployer en termes de remplacement, d'entretien, d'exploitation et de demandes d'ajout;
- l'évaluation des risques propres à l'actif évalué;
- les stratégies de financement lui permettant d'atteindre des cibles mesurables.

De plus, la Ville devrait disposer d'indicateurs concernant la valeur de ses actifs, leur vétusté et le coût de maintien de l'actif établi en fonction de son cycle de vie ou de son état physique.

Finalement, la Ville devrait pouvoir établir des orientations claires et des cibles mesurables à atteindre.

Dans le cadre de la portée de cette mission d'audit, nous avons constaté des avancées importantes dans la mise en œuvre du plan stratégique, notamment en ce qui concerne la connaissance de l'actif (inventaire) et l'établissement d'indicateurs tels que la valeur de l'actif, l'IVP, le coût de maintien de l'actif établi en fonction du cycle de vie.

À cet effet, nous avons pris connaissance du rapport préliminaire dont nous faisons état à la section 3.1 du présent rapport. Il est présentement en validation auprès de la Direction des travaux publics et des directions de services concernées. Il devrait être rendu officiel au cours de l'automne 2023 et présenté au comité directeur de la gestion intégrée des actifs.

Par ailleurs, afin de compléter la mise en œuvre du Plan stratégique de gestion des actifs, nous avons constaté pour le regroupement « véhicules » qu'il reste encore beaucoup à faire, notamment quant à l'établissement des niveaux de service, l'intégration de l'analyse de risques et l'établissement d'orientations spécifiques à ce regroupement.

Niveaux de service

Dans le cadre de la mise en œuvre du plan stratégique, la Ville a pour objectif de produire un catalogue de services en lien avec ses regroupements d'actifs.

En gestion d'actifs, le niveau de service est une mesure fondamentale à l'établissement d'orientations stratégiques, d'objectifs, de cibles à atteindre, et ce, afin de déterminer le niveau d'investissement requis pour répondre aux attentes des citoyens.

On constate que le catalogue de services est toujours en élaboration. En effet, la Ville est au début du processus, la date d'échéance n'est pas établie; il s'agit d'un processus qui, à terme, peut prendre plusieurs années selon l'information qui nous a été transmise.

Gestion de risque

En 2022, la Ville prévoyait appliquer et intégrer, comme le prévoit le Plan stratégique de gestion des actifs, une analyse de risques pour le regroupement « véhicules », mais des difficultés dans l'établissement des liens entre la base de données GA et l'inventaire des données dans l'application MIR-RT ont dû être priorisées avant de pouvoir procéder à cette étape.

Comme nous l'avons mentionné dans un précédent rapport en 2021, la gestion du risque est un processus intrinsèque à la prise de décisions. Elle présuppose l'intégration des volets technique et financier pour quantifier la relation entre le niveau de service à rendre et les coûts afférents. Elle se définit par la combinaison de la probabilité et des conséquences d'une action pouvant conditionner le fonctionnement et la performance des processus analysés.

Nous sommes toujours d'avis qu'une telle approche doit être priorisée afin d'améliorer le processus décisionnel et d'optimiser les investissements à l'égard de la gestion des actifs.

La réalisation du catalogue de services et l'analyse de risques sont d'autant plus importants dans un esprit d'optimisation des ressources où le plan de gestion du parc de véhicules devrait viser à réduire les coûts durant le cycle de vie de l'actif tout en maintenant un niveau de service adéquat et un risque acceptable.

Plan triennal d'immobilisations (PTI)

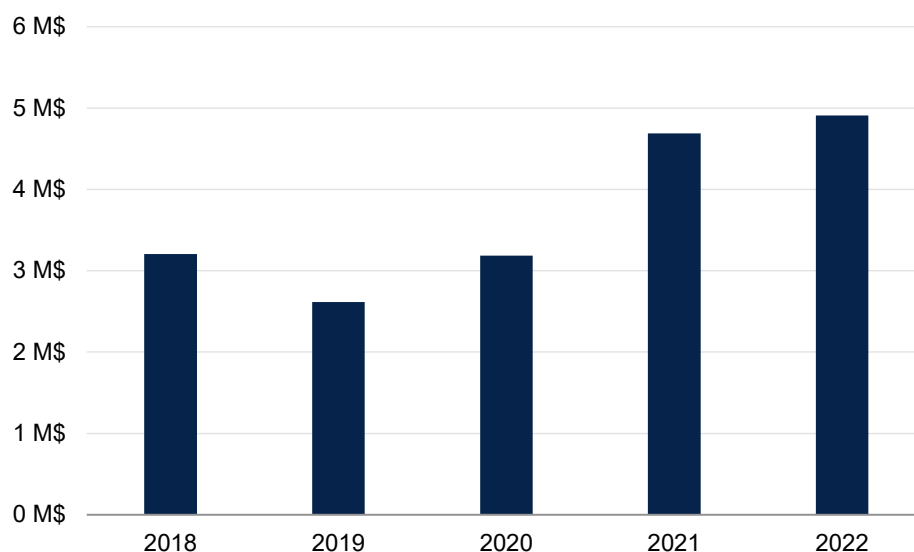
Sur le plan corporatif, afin d'assurer la pérennité du parc de véhicules, le plan triennal d'immobilisations (PTI) reconduit chaque année les programmes associés au renouvellement du parc de véhicules, tout comme le budget d'entretien de la flotte qui est maintenu chaque année autour de 3 M\$.

Un rapport interne produit en 2018, faisant le bilan de l'état du parc de véhicules, recommandait à la direction de la Ville un investissement annuel de l'ordre de 2,67 M\$, soit 2 M\$ pour la Direction des travaux publics et 0,67 M\$ pour la Direction de la police ainsi que la Direction de la sécurité incendie et de la sécurité civile. Cette recommandation avait pour objectif de répondre au retard cumulé de 4,2 M\$ en 2017 et de répondre aux besoins d'investissement futurs identifiés pour les années 2018 à 2022, soit un investissement total de 13,5 M\$.

Nos travaux ne nous ont pas permis de savoir à qui ce rapport était destiné, ni à qui il a été présenté. Nous n'avons pas d'indication de l'acceptation de cette recommandation tant sur le plan administratif que politique.

La figure suivante présente les PTI adoptés et révisés au cours de cette période. On constate, pour les années 2018 à 2020, que les PTI adoptés vont dans le sens de la recommandation formulée en 2018. Par ailleurs, à compter de 2020, le contexte socio-économique a conduit la Ville à reporter aux années subséquentes certaines dépenses d'immobilisation; ce qui explique notamment le niveau élevé des investissements adoptés et révisés pour 2021 et 2022.

Figure 17
Programmes de renouvellement de la flotte de véhicules –
PTI adoptés et révisés



Source : Bureau de projets et des actifs.

Virage vert

Plusieurs villes du Québec se sont dotées d'un projet structurant du point de vue énergétique pour la gestion de leur parc de véhicules, voire pour certains secteurs d'activités, comme le service de police, qui sont de grands utilisateurs et consommateurs de carburant étant donné la nature de leurs services. Mentionnons entre autres la Ville de Saguenay, les services de police de Laval et de Repentigny ainsi que la Sûreté du Québec.

Ces projets-pilotes tentent à démontrer que non seulement les villes peuvent réduire leurs émissions de gaz à effet de serre (GES), mais qu'elles obtiennent en plus des économies substantielles sur les budgets de consommation de carburant.

Selon la Politique environnementale adoptée par le conseil municipal en 2021 (résolution n° C-2021-1327), les activités de la Ville ont produit 14 243 tonnes d'équivalent CO₂ de GES en 2018. On apprend, entre autres, dans cette politique que le parc de véhicules de la Ville produit 24 % de ces émissions de CO₂-GES par l'utilisation de combustibles fossiles, et que la Ville souhaite diminuer cette consommation, notamment au sein de son parc de véhicules en procédant à son électrification graduelle.

Actuellement, la Ville possède 26 véhicules hybrides ou électriques et 15 bornes électriques installées dans les secteurs suivants :

- Centre de services aux citoyens – secteur ouest, 6 bornes;
- Centre de services aux citoyens – secteur est, 5 bornes;
- Hôtel de ville, 2 bornes;
- Quartier général de la police, 2 bornes.

Bien qu'elle se soit donné comme objectif général de diminuer l'empreinte carbone de son parc automobile, nous avons constaté qu'il n'existe pas à la Ville de plan d'action fixant des orientations, des objectifs spécifiques et des cibles à atteindre concernant l'électrification du parc de véhicules.

Par ailleurs, dans le cadre d'une demande d'accompagnement pour l'électrification du parc de véhicules de la Ville, nous avons pris connaissances du résultat d'une

étude commandée en 2021 par le service Projets et actifs auprès de « Bornes Québec ». Cette étude visait principalement l'installation de bornes électriques et les objectifs étaient :

- de calculer l'impact financier de l'électrification du parc de véhicules;
- d'établir des scénarios de remplacement;
- de quantifier l'empreinte environnementale d'une telle démarche;
- de déterminer les besoins de la Ville en infrastructures pour les bornes de recharge.

Ce service d'accompagnement était subventionné en grande partie par le programme provincial Transportez vert. **Bien que l'étude démontre un avantage pour la Ville d'électrifier son parc de véhicules et qu'elle propose des recommandations en ce sens, nous n'avons pas obtenu d'évidence que les résultats de cette étude aient été partagés et présentés au comité de contrôle organisationnel et au conseil municipal en vue d'établir des orientations, des objectifs et des cibles à atteindre. Par souci de transparence, nous sommes d'avis qu'une telle étude devrait être partagée sur les plans administratif et politique.**

De plus, afin d'améliorer l'efficacité énergétique du parc de véhicules, nous estimons que la Ville devrait se doter d'un plan d'action structurant avec des objectifs et des cibles à atteindre.

Par ailleurs, dans le cadre d'un projet-pilote, la Ville met à la disposition de ses employés 10 véhicules hybrides qui peuvent également être utilisés par la population en dehors des heures normales de travail. C'est l'entreprise Communauto qui en est responsable. Ce contrat lui a été octroyé de gré à gré par

le comité exécutif le 27 juin 2022 (résolution n° CE-2022-0445) en conformité avec la réglementation de la Ville⁵.

Les objectifs poursuivis sont de :

- promouvoir l'utilisation de voitures électriques auprès de la population;
- réduire le nombre de véhicules sur le territoire en offrant aux citoyens, pour leurs besoins ponctuels, la possibilité d'utiliser le parc de véhicules de la Ville.

Au terme de ce projet, la Ville souhaite évaluer les hypothèses liées à son engouement ainsi que les besoins réels et les économies potentielles qu'elle pourrait obtenir.

Nous sommes d'avis que l'évaluation d'un tel projet doit être comparée avec l'utilisation du parc de véhicules mis à la disposition des employés (RTA) en tenant compte de l'ensemble des coûts de gestion de ce parc.

Orientations et objectifs sur le plan opérationnel

Outre le PTI, les budgets d'entretien adoptés par le conseil municipal et les objectifs généraux liés à la politique et à la mise en œuvre du plan stratégique, nous n'avons pas obtenu, sur le plan opérationnel, des orientations et des objectifs spécifiques à la gestion du parc de véhicules avec des cibles à atteindre.

⁵ *Règlement sur la gestion des contrats de la Ville* (2019, chapitre 110) et le paragraphe 2 de l'article 573.3 de la *Loi sur les cités et villes* (RLRQ, chapitre c-19) et le *Règlement intérieur du Conseil* (2001, chapitre 1).

Selon nous, l'établissement d'orientations et d'objectifs mesurables propres à ce secteur d'activité permettrait une plus grande transparence dans la prise de décisions et une meilleure reddition de comptes. De plus, nous estimons qu'une stratégie d'investissement devrait être supportée par des objectifs mesurables. À titre d'exemples :

- Éliminer la désuétude du parc en cinq ans;
- Remplacer les véhicules énergivores par des véhicules hybrides ou électriques;
- Optimiser l'utilisation du parc en réévaluant les besoins;
- Réduire les coûts d'utilisation et d'entretien.

3.2.B. Recommandation

Afin d'assurer une meilleure analyse des besoins et des prestations de services, nous recommandons à la Direction des travaux publics, le gardien de l'actif, et au Bureau de projets et des actifs, le gestionnaire de l'actif, d'assurer la concordance entre les énoncés du Plan stratégique de gestion des actifs et la mise en œuvre de ce plan.

Réponse commune de la Direction des travaux publics et du Bureau de projets et des actifs :

Nous sommes en accord avec la recommandation et nous nous engageons à produire un plan d'action à court terme.

3.2.C. Recommandation

Afin d'assurer l'efficacité du Plan stratégique de gestion des actifs, nous recommandons à la Direction générale de poursuivre la mise en œuvre de son plan en intégrant pour le regroupement « véhicules » le niveau de service et l'analyse de risques.

Réponse de la Direction générale :

Nous sommes en accord avec la recommandation et nous nous engageons à produire un plan d'action à court terme.

3.2.D. Recommandation

Par souci de transparence, nous recommandons à la Direction des travaux publics de rendre disponibles, tant sur le plan administratif que politique, les résultats de l'étude sur l'efficacité énergétique du parc de véhicules.

Réponse de la Direction des travaux publics :

Nous sommes en accord avec la recommandation et nous nous engageons à produire un plan d'action à court terme.

3.2.E. Recommandation

En lien avec sa politique environnementale et dans un souci d'accroître son efficacité énergétique et de diminuer ses émissions de gaz à effet de serre, nous recommandons à la Direction générale de doter la Ville d'une orientation corporative, d'objectifs mesurables et de cibles à atteindre pour l'électrification de son parc de véhicules.

Réponse de la Direction générale :

Nous sommes en accord avec la recommandation et nous nous engageons à produire un plan d'action à court terme.

3.2.F. Recommandation

Afin d'assurer une plus grande transparence dans la prise de décisions et une meilleure reddition de comptes, nous recommandons à la Direction des travaux publics de se doter, sur le plan opérationnel, d'orientations et d'objectifs mesurables spécifiques à la gestion du parc de véhicules.

Réponse de la Direction des travaux publics :

Nous sommes en accord avec la recommandation et nous nous engageons à produire un plan d'action à court terme.

3.2.G. Recommandation

Afin d'évaluer les hypothèses liées au projet-pilote de partage de véhicules avec Communauto, nous recommandons à la Direction générale de comparer les résultats de ce projet avec l'utilisation du parc de véhicules mis à la disposition des employés (RTA) en tenant compte de l'ensemble des coûts de gestion de ce parc.

Réponse de la Direction générale :

Nous sommes en accord avec la recommandation et nous nous engageons à produire un plan d'action à court terme.

3.3. Plans de gestion et mise en œuvre

3.3.A. Contexte et constatations

La Ville devrait disposer de plans de gestion qui lui assurent en temps opportun l'acquisition de véhicules afin de combler ses nouveaux besoins, le renouvellement de son parc existant et la disposition de ses véhicules.

Planification des besoins

La Ville doit planifier les besoins de renouvellement de son parc de véhicules à court, moyen et long terme en déterminant, entre autres, l'ordre de réalisation, l'échéancier et le coût estimé des investissements.

Les besoins doivent prendre en compte la Vision 2030, la Politique de développement durable de la Ville et les besoins spécifiques des directions de services, avant d'être inscrits au PTI.

Dans le cadre de notre mission d'audit, nous avons examiné les processus de planification relatifs au renouvellement du parc de véhicules, soit :

- les outils utilisés pour l'identification des besoins, leur priorisation et le suivi du plan de gestion du renouvellement du parc;
- les scénarios d'investissement;

- les demandes de programmes et les PTI adoptés et révisés concernant les programmes suivants :
 - le programme PR19012 pour le renouvellement de la flotte de véhicules de la Direction des travaux publics,
 - le programme PR19023 pour le renouvellement de la flotte de véhicules de la Direction de la sécurité incendie et de la sécurité civile,
 - le programme PR19024 pour le renouvellement de la flotte de véhicules de la Direction de la police.

Sous la responsabilité du responsable administratif de l'atelier mécanique et du chef de service Projets et actifs de la Direction des travaux publics, différents comités sont formés afin d'analyser, annuellement, les besoins de renouvellement du parc de véhicules et d'ajout de nouveaux véhicules. Siègent à ces comités le représentant de l'exploitant, le responsable de l'atelier mécanique, le responsable administratif de l'atelier mécanique, qui préside ces comités, et parfois le chef de service Projets et actifs.

Outre les dates de rencontre qui figurent sur les documents de travail servant à établir le plan de gestion et quelques commentaires concernant les besoins de renouvellement, il n'existe pas de comptes rendus de ces rencontres (sauf exception) permettant de mieux comprendre les critères utilisés pour établir les priorités de remplacement et la liste des futurs achats. Par ailleurs, la Direction de la police consigne, pour ses besoins, les décisions prises lors de ces rencontres ainsi que le suivi de certains dossiers qui y est effectué.

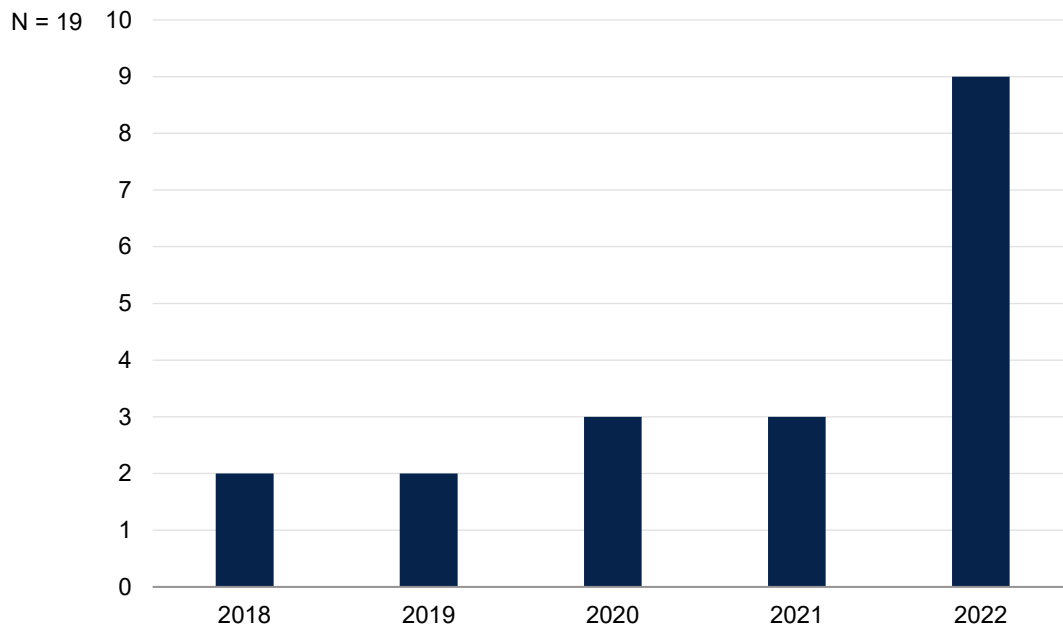
Le plan de gestion que nous avons obtenu est un document de travail qui se veut dynamique et dont la forme et le contenu changent chaque année (fichier Excel). Il

contient notamment la liste des véhicules qu’on souhaite remplacer et celle des nouveaux véhicules qu’on souhaite acheter. Dans ces documents de travail servant de plan de gestion, plusieurs champs d’information sur les véhicules sont parfois manquants (p. ex. l’année, la marque, le modèle, le kilométrage, les heures d’utilisation et les solutions de remplacement).

Selon l’information obtenue, la priorisation du remplacement des véhicules est établie en fonction de leur durée de vie, des kilomètres parcourus, de la connaissance de leur état physique et mécanique et elle prend en considération les budgets disponibles (capacité à payer) établis via le PTI – programmes de renouvellement des véhicules.

Par ailleurs, ce plan de gestion ne nous permet pas d’apprécier à leur juste valeur les critères retenus par l’équipe de gestion pour prioriser ses choix de remplacement et d’investissement. De plus, l’analyse de ce plan nous indique que certains véhicules qu’on souhaitait remplacer sont toujours actifs. La figure suivante présente le nombre de véhicules toujours actifs dans la base de données MIR-RT se trouvant sur la liste des véhicules à remplacer.

Figure 18
Unités à remplacer toujours sur la liste des véhicules actifs



Source : Base de données MIR-RT, mai 2023 et Liste achat de véhicules (2018-2022).

Nous sommes d'avis que la Direction des travaux publics, par souci de transparence et afin de faciliter le suivi et la reddition de comptes, devrait avoir en main le résultat des consultations, et que le plan de gestion devrait mettre en évidence les critères retenus pour établir les priorités concernant le choix de remplacement des véhicules et la liste des achats.

De plus, selon l'information obtenue, il n'existe pas d'indicateurs permettant de mesurer le degré de réalisation du plan de gestion.

Selon les documents que nous avons obtenus à la base de la planification des besoins, la Ville aurait procédé, entre 2018 et 2021, à l'achat de 124 véhicules, comme l'indique le tableau suivant.

Tableau 8
Achat de 124 véhicules de 2018 à 2021

Nombre de véhicules acquis				
2018	2019	2020	2021	Total
36	26	35	27	124

Source : Liste d'achats des véhicules (2018 à 2021), service Projets et actifs.

Cependant, les documents de planification des besoins d'acquisition et la base de données MIR-RT ne nous permettent pas de brosser le portrait de l'évolution réelle des achats année après année. Dans un souci d'efficacité, de suivi et de reddition de comptes, nous sommes d'avis que la Ville devrait avoir en main un rapport de gestion lui permettant de suivre l'évolution du parc concernant notamment les retraits et les achats et d'en rendre compte.

Les figures suivantes donnent un aperçu de la difficulté à établir le portrait des achats selon différentes sources d'information que nous avons analysées.

Le tableau 8 analyse le nombre de véhicules achetés entre 2018 et 2021 en se basant sur l'année du véhicule, ce qui nous donne un volume d'achats de 89 véhicules pour cette période. Sur cette base, cette donnée est sous-évaluée puisque nous savons que durant cette période la Ville a procédé à l'achat de véhicules usagés pour pallier, entre autres, les difficultés d'approvisionnement dans

le contexte de la pandémie. La date d'achat serait à notre avis un bon indicateur pour suivre l'évolution des acquisitions.

Tableau 9
Nombre d'unités achetées selon l'année du véhicule

Familles	2018	2019	2020	2021	Total
Engins de chantier		1		4	5
Équipements spécialisés		5	3	2	10
Véhicules légers	13	24	11	9	57
Véhicules lourds	1	2	3		6
Véhicules mi-lourds		6		5	11
Total	14	38	17	20	89

Source : Base de données MIR-RT, mai 2023.

Le tableau 9 analyse plutôt les achats selon la date d'achat inscrite dans la base de données MIR-RT. Sur cette base, on obtient un volume d'achats de 67 véhicules pour cette période de référence, soit un écart négatif de 22 véhicules. On voit que le manque de fiabilité liée à cette information ne permet pas une analyse complète des achats.

Tableau 10
Nombre d'unités achetées selon la date d'achat

Familles	2018	2019	2020	2021	Total
Engins de chantier		1		4	5
Équipements spécialisés		2	1	1	4
Véhicules légers	10	21	6	8	45
Véhicules lourds		1	1		2
Véhicules mi-lourds		6		5	11
Total	10	31	8	18	67

Source : Base de données MIR-RT, mai 2023

Nous avons également analysé les achats sur la base des dossiers que nous avons obtenus de la Direction de l'approvisionnement via l'application de la gestion contractuelle. Nous avons, entre autres, analysé la facturation des appels d'offres émis durant cette période. Sur cette base, on obtient approximativement un volume d'achats similaire au tableau 9, soit 81 véhicules, ce qui constitue un écart négatif de 8 véhicules.

Bien que cette donnée nous renseigne davantage sur l'année de l'achat puisqu'elle est établie sur la base de la facturation, nous sommes d'avis qu'elle est sous-évaluée, car des achats effectués au cours de cette période peuvent découler d'appels d'offres antérieurs à 2018, d'autant plus que nous savons que la chaîne d'approvisionnement a été fortement affectée par le contexte pandémique.

Tableau 11
Nombre d'unités achetées selon les dossiers
de la Direction de l'approvisionnement

Nombre de véhicules acquis				
2018	2019	2020	2021	Total
18	29	24	10	81

Source : Dossiers d'approvisionnement, service Gestion contractuelle.

Enfin, nous avons regardé du côté du registre des immobilisations, uniquement pour le regroupement « véhicules », et on constate qu'entre 2018 et 2021 la Ville a acheté 98 véhicules.

Tableau 12
Nombre d'unités achetées selon le registre des immobilisations

Nombre de véhicules acquis				
2018	2019	2020	2021	Total
26	35	22	15	98

Source : Registre des immobilisations, service de la comptabilité.

Ces exemples nous démontrent la difficulté à broser un portrait complet des achats effectués au cours de cette période.

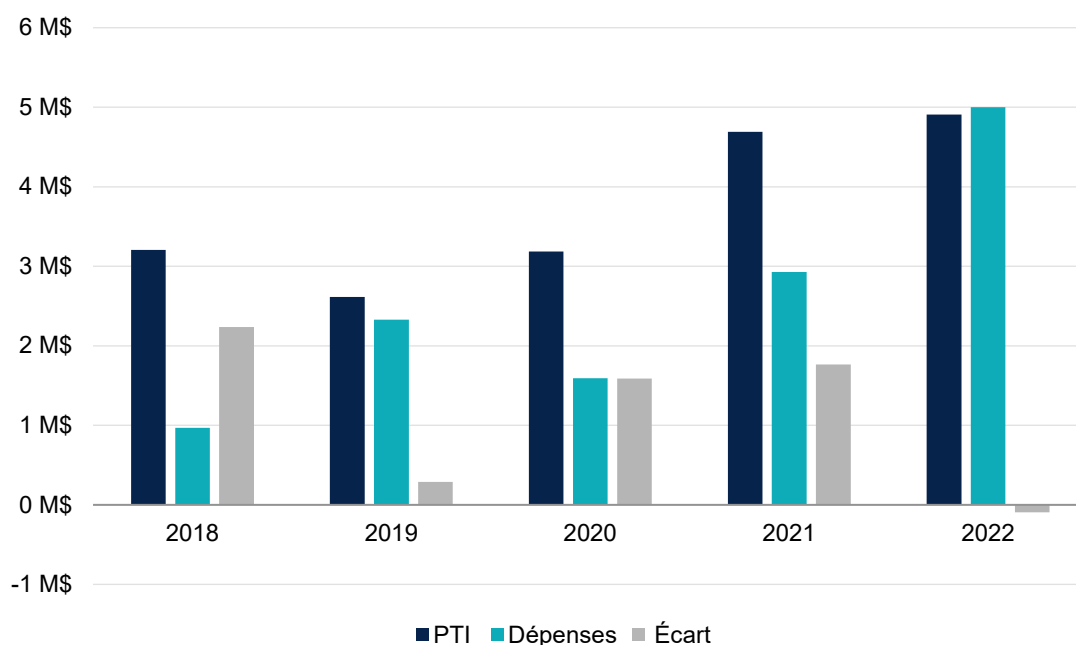
Scénario d'investissement et analyse du PTI

Chaque année, le conseil municipal approuve le budget et le PTI, et ce, en conformité avec l'article 474 de la LCV. Pour la première fois cette année, le PTI a été adopté en juin afin de permettre à la Ville de mieux se positionner sur le marché et de permettre au responsable du parc de véhicules ainsi qu'à la Direction de l'approvisionnement d'entreprendre plus tôt les processus d'appels d'offres.

Comme nous l'avons mentionné à la section 3.2, sur le plan corporatif, le PTI reconduit chaque année les programmes associés au renouvellement du parc de véhicules. **Nous n'avons pas d'indication que le niveau d'investissement de l'ordre de 3 M\$ par année est basé sur la connaissance de l'état du parc de véhicules tant sur le plan administratif que politique.**

À la figure suivante, on constate des écarts importants quant aux dépenses entre 2018 et 2022 qui s'expliquent en grande partie par des éléments socio-économiques liés au contexte pandémique et post-pandémique ayant eu un impact majeur sur la chaîne d'approvisionnement. On observe, entre autres, des délais de livraison de plus d'un an, des augmentations de prix, des appels d'offres avec un seul soumissionnaire ou sans soumissionnaire. Ces effets ont tendance à se manifester encore aujourd'hui.

Figure 19
Programmes de renouvellement de la flotte de véhicules –
analyse du PTI et des dépenses réelles



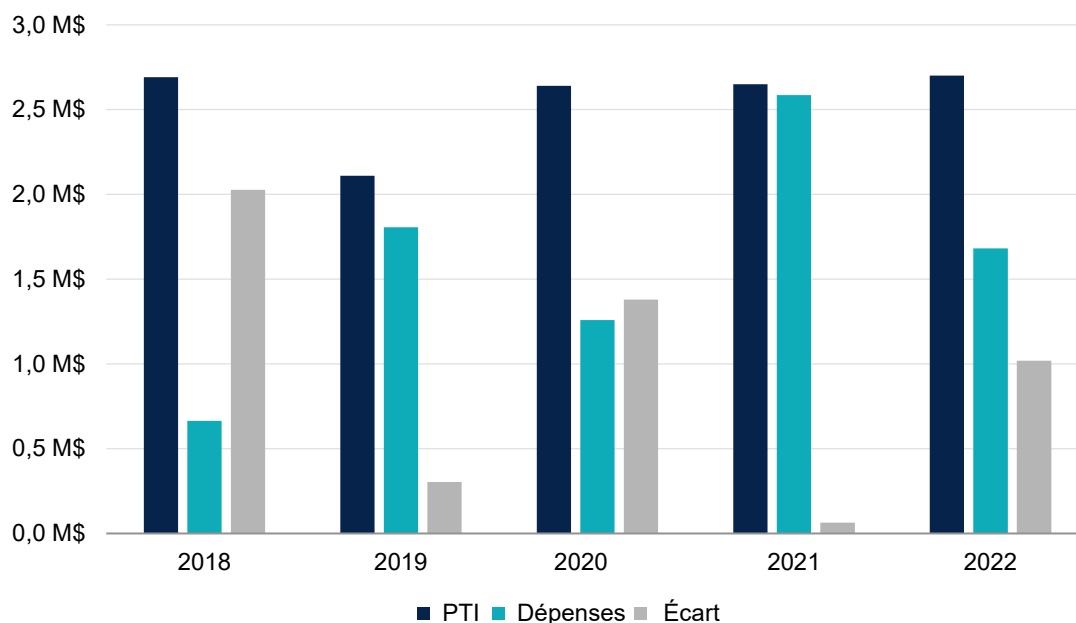
Source : Bureau de projets et des actifs.

Les directions concernées et la Direction de l’approvisionnement, via le comité de contrôle organisationnel, ont dû composer avec ces éléments de contexte afin de trouver des solutions pour minimiser les impacts potentiels sur le renouvellement de la flotte, des opérations et des services de la Ville. Parmi les solutions, on voit, entre autres, des reports de dépenses et des ajustements des PTI pour les années 2021 et 2022. De nouvelles stratégies d’approvisionnement ont été utilisées, comme l’achat de véhicules usagés, la location de véhicules à court terme et la prolongation de la durée de vie de certains véhicules en reportant leur disposition.

Les figures suivantes présentent l'effet pandémique sur les dépenses réelles relatives au PTI pour la Direction des travaux publics, la Direction de la police ainsi que la Direction de la sécurité incendie et de la sécurité civile.

C'est principalement au niveau de la Direction des travaux publics qu'on constate les écarts les plus importants entre 2018 et 2021 et on constate que l'effet se poursuit en 2022.

Figure 20
Effet pandémique – dépenses réelles vs PTI –
Direction des travaux publics



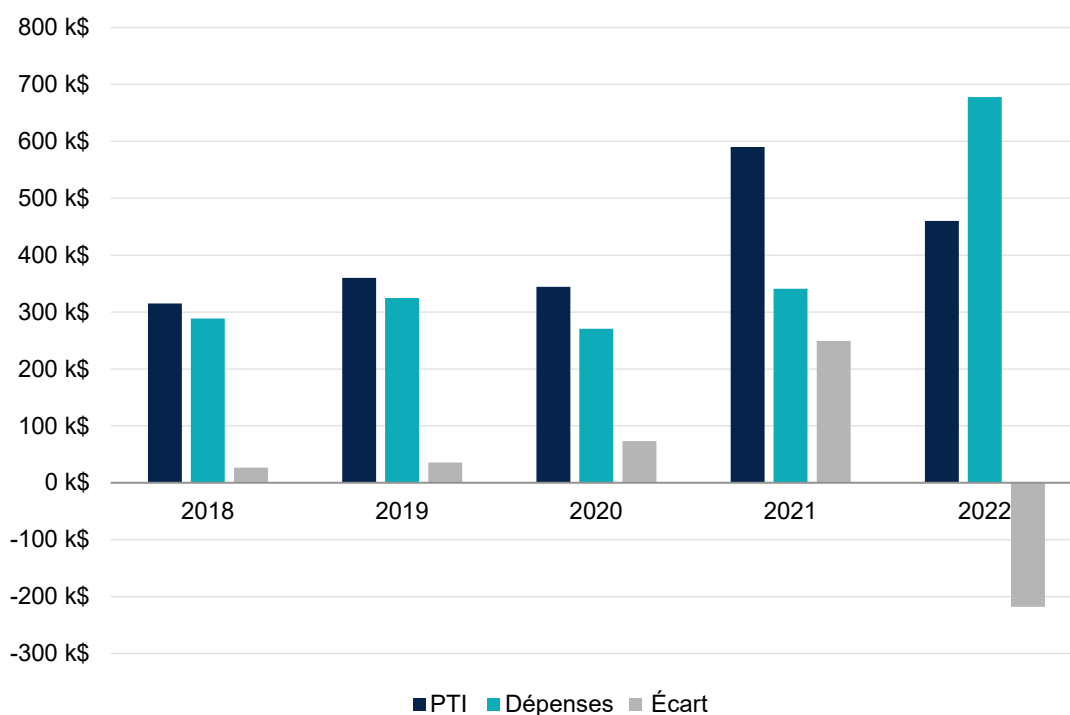
Source : Bureau de projets et des actifs.

Pour la Direction de la police, on voit que l'impact des délais de livraison a été important à partir de 2020. La situation tend toutefois à se régulariser en 2022 par

l'arrivée de 18 nouveaux véhicules. Entre 2018 et 2021, c'est en moyenne sept véhicules par année qui ont été remplacés.

Par ailleurs, c'est un secteur d'activité où la durée de vie des véhicules est la plus courte et où la vétusté des véhicules est plus grande. On constate, pour 22 véhicules légers et 1 véhicule mi-lourd, que la durée de vie est atteinte, voire dépassée; 14 de ceux-ci sont des véhicules de patrouille. Cette situation s'explique par la nature du service offert à la population, un service 24 h/24, 7 j/7. On estime la durée pour ces véhicules à sept ans.

Figure 21
Effet pandémique – dépenses réelles vs PTI – Direction de la police



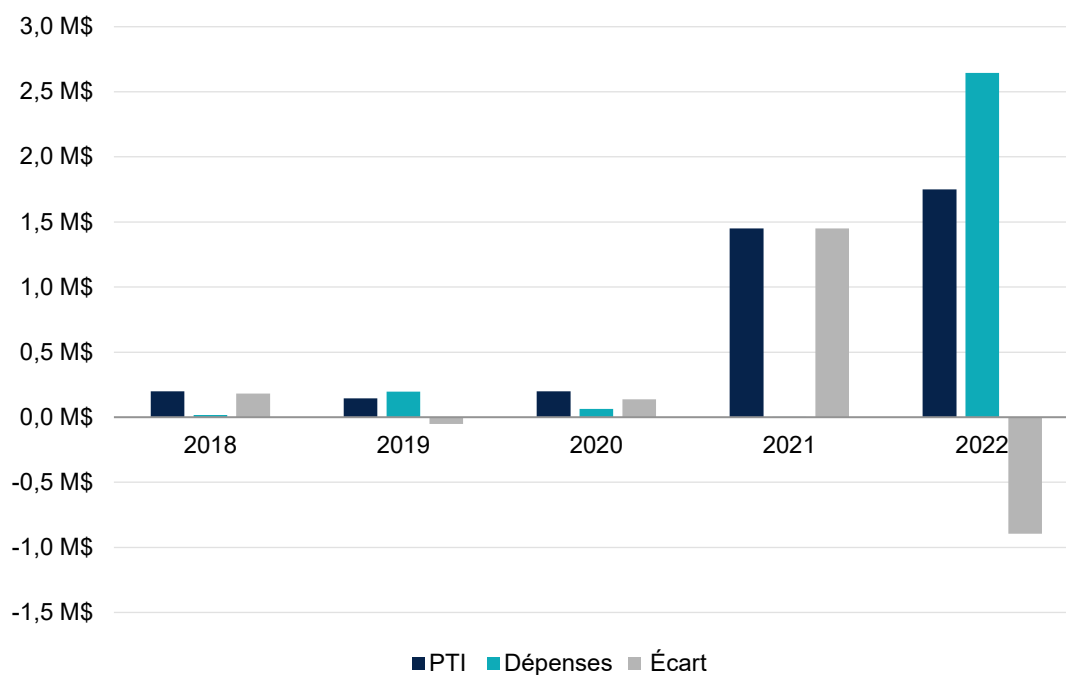
Source : Bureau de projets et des actifs.

Pour la Direction de la sécurité incendie et de la sécurité civile, il s'agit de véhicules très onéreux, dont les délais de livraison peuvent s'expliquer. De plus, les véhicules de ce secteur d'activité doivent se conformer, pour fin d'assurance, à des normes très strictes découlant d'une politique nationale du groupement technique des assureurs (GTA), connue sous le nom de RMS Gestion de risques inc.

Pour être considérés dans le classement d'assurance, les véhicules d'intervention avec pompe intégrée doivent satisfaire aux exigences de cette politique concernant l'âge et la taille de la municipalité. Cette situation nécessite une bonne planification du remplacement de ces véhicules.

À la figure suivante, on constate des délais dans la réalisation du PTI en 2018 ainsi qu'en 2020 et 2021. La situation se régularise en 2019 et en 2022 avec l'achat d'un véhicule autopompe et d'un camion-échelle. Par ailleurs, la Direction de la sécurité incendie et de la sécurité civile a toujours à son actif un autobus et deux véhicules autopompes dont l'âge dépasse la durée de vie. Il s'agit pour ces derniers d'un véhicule servant à la formation et d'un véhicule qui sera retiré de la flotte en 2024, dès la réception du nouveau camion autopompe, selon les délais de réception. La valeur de remplacement pour ces véhicules est de 2,65 M\$.

Figure 22
Effet pandémique – dépenses réelles vs PTI –
Direction de la sécurité incendie et de la sécurité civile

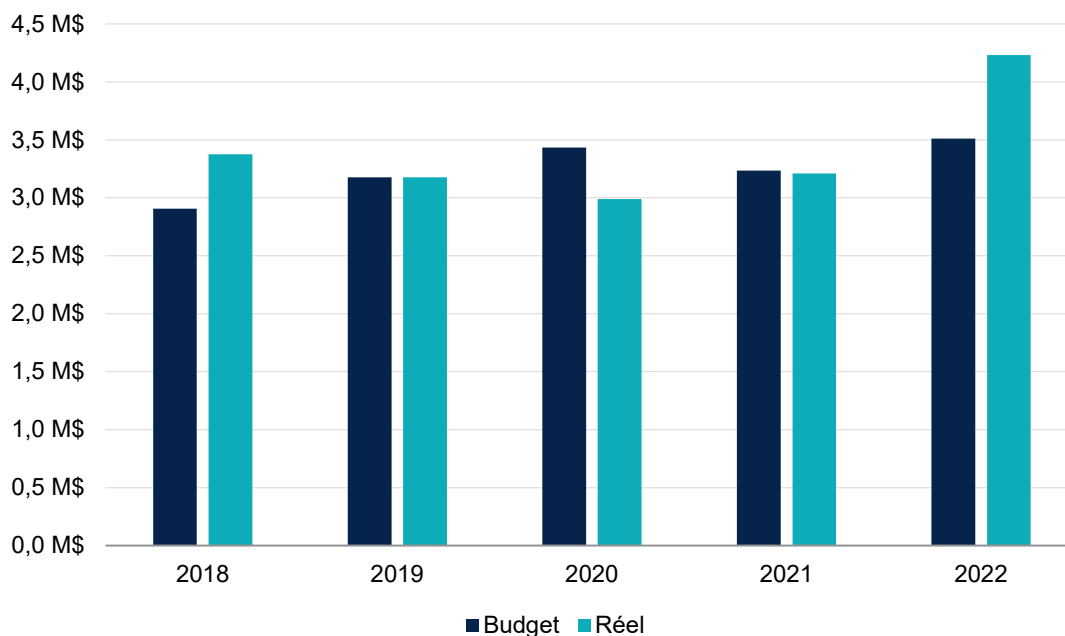


Source : Bureau de projets et des actifs.

Ces effets pandémiques ont à notre avis un impact sur la vétusté de la flotte, notamment sur ses coûts d'entretien, lesquels pourront être validés lors de notre prochaine mission.

La figure suivante présente les budgets d'entretien approuvés par la Direction générale et le conseil municipal pour la période de 2018 à 2022 ainsi que les dépenses réelles.

Figure 23
Budgets d'entretien des véhicules



Source : Administration et finances, Direction de la gestion des eaux et des immeubles.

Bien que non vérifiées, on perçoit que les dépenses d'entretien ont été impactées par les délais de livraison et les augmentations de prix. On voit que les budgets ont une tendance à la hausse. En effet, le budget se chiffre à 3,5 M\$ en 2022, comparativement à 2,9 M\$ en 2018, soit une augmentation de 20 %. Quant à la dépense, elle est de 4,2 M\$ en 2022, comparativement à une dépense moyenne de 3,2 M\$ pour les années 2018 à 2021. Selon l'information obtenue, on constate à l'atelier mécanique des bris qu'on n'avait pas l'habitude de voir dans le passé. De plus, il est démontré en pratique que plus le véhicule vieillit, plus ses coûts d'entretien augmentent.

Dans le cadre du suivi du PTI, **nous avons constaté que le Bureau de projets et des actifs met à la disposition de la Ville et du conseil municipal plusieurs outils de suivi et de reddition de comptes. À notre avis, ces outils pourraient être bonifiés par la présence d'indicateurs de gestion propres à chaque programme afin d'en mesurer l'efficacité en se basant sur le plan de gestion.**

Processus d'acquisition des véhicules

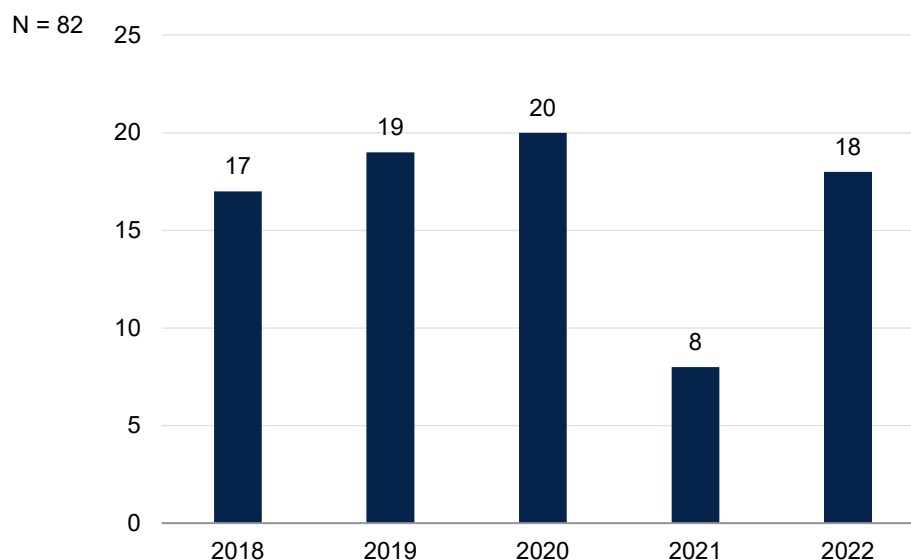
Sur la base de la planification des besoins, le service Projets et actifs transmet chaque année à la Direction de l'approvisionnement la liste des achats qui sont prévus au plan.

Par la suite, les demandes d'achat sont amorcées et les documents suivants sont transmis à la Direction de l'approvisionnement pour la préparation de l'appel d'offres : le formulaire de soumission (devis), le cahier des charges et les clauses particulières. L'estimation de la demande d'achat est par ailleurs transmise au greffe de la Ville afin de l'informer qu'une demande de soumission est en préparation. Par la suite, la Direction de l'approvisionnement prépare, selon la nature du contrat, les documents requis pour le mode d'acquisition retenu, notamment les demandes de publication d'un avis d'appel d'offres public ou une demande d'ouverture des soumissions d'un appel d'offres sur invitation. Tous les appels d'offres sont publiés sur le site officiel du gouvernement du Québec via le système électronique d'appel d'offres (SEAO), et ce, en conformité avec la réglementation. Le greffe de la Ville est également informé via ces demandes des dates d'ouverture des soumissions.

Au cours de la période visée par notre mission d'audit, la Ville a attribué 82 contrats pour l'achat de véhicules, soit une moyenne de 16 contrats par année. Par ailleurs,

on constate qu’en 2021, seulement huit contrats ont été émis. Cela s’explique en grande partie par des éléments socio-économiques liés au contexte pandémique et post-pandémique ayant eu un impact majeur sur la chaîne d’approvisionnement. On observe, entre autres, des délais de livraison de plus d’un an, des augmentations de prix, des appels d’offres avec un seul soumissionnaire ou sans soumissionnaire.

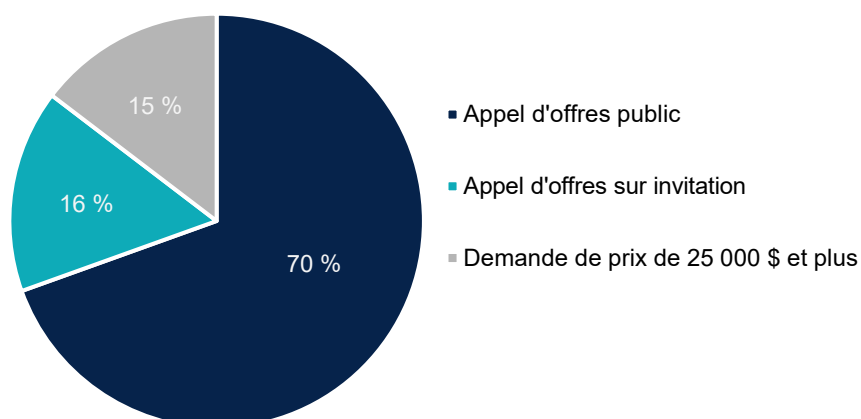
Figure 24
Nombre de contrats émis – achat de véhicules



Source : Dossiers d’approvisionnement, service Gestion contractuelle.

Les modes d’acquisition utilisés durant cette période sont représentés dans la figure suivante. On constate que la majorité des contrats attribués découle d’un appel d’offres public ou sur invitation, soit pour 86 % des cas.

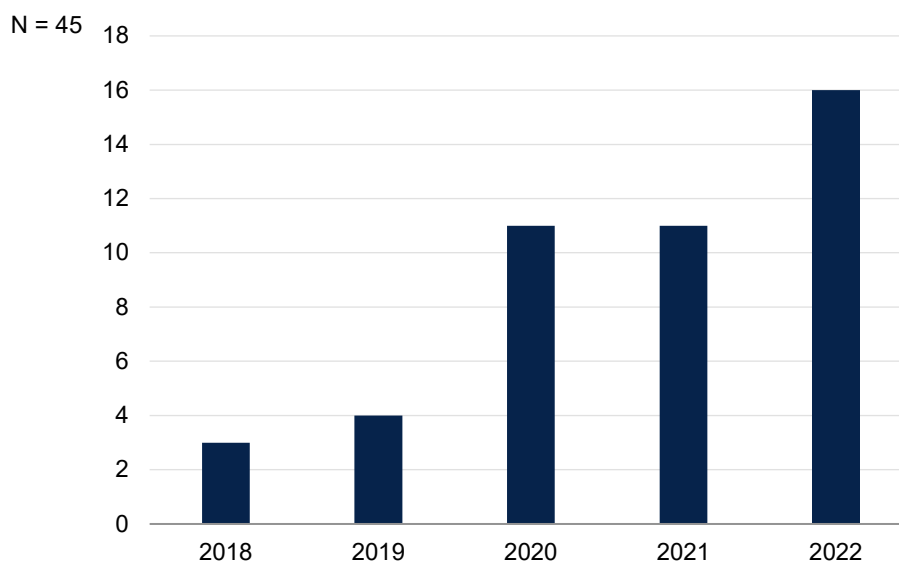
Figure 25
Modes d'acquisition – achat de véhicules



Source : Dossiers d'approvisionnement, service Gestion contractuelle.

La figure suivante présente, pour cette période, le nombre d'appels d'offres annulés ou rejetés (45), faute de soumissionnaire ou parce que les prix étaient supérieurs aux estimations. On constate un volume plus important pour les années 2020 à 2022. Cela s'explique par les éléments socio-économiques que nous avons mentionnés précédemment.

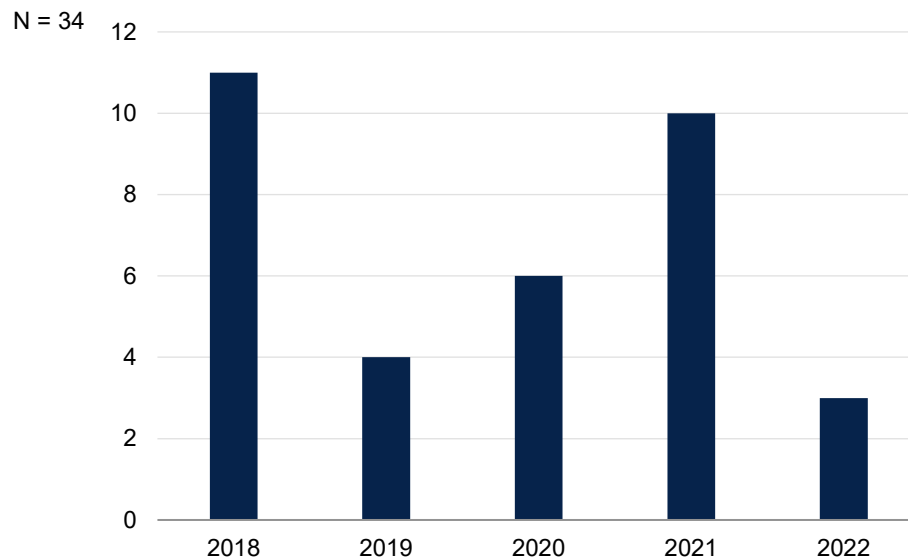
Figure 26
Nombre d’appels d’offres annulés ou rejetés – achat de véhicules



Source : Dossiers d’approvisionnement, service Gestion contractuelle.

Afin de répondre aux besoins d’acquisition et de remplacement des véhicules, la Direction de l’approvisionnement a dû composer avec le contexte du marché en mettant de l’avant d’autres stratégies d’acquisition, dont l’achat de véhicules usagés ou la location de véhicules à court terme, et ce, de concert avec le responsable du parc et les directions de services concernées. On compte une douzaine de véhicules légers usagés qui ont été achetés, dont 10 en 2019. Par ailleurs, 34 contrats de location de véhicules ont été octroyés durant cette période.

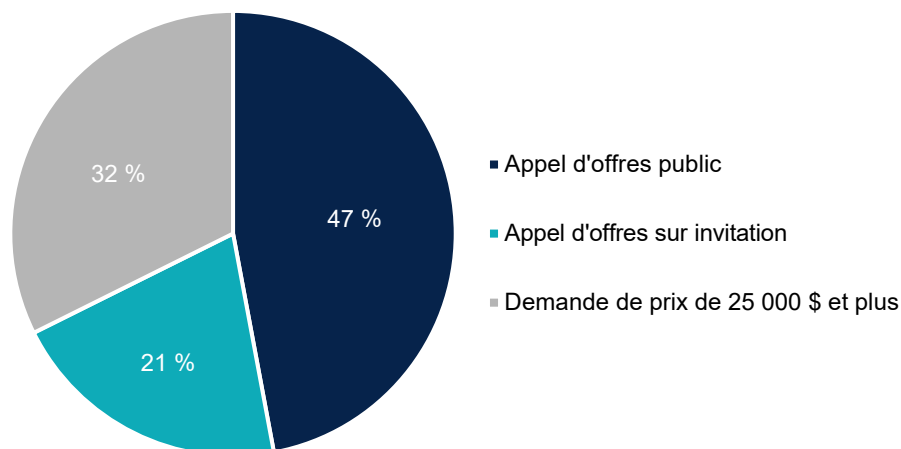
Figure 27
Nombre d'appels d'offres – contrats de location



Source : Dossiers d'approvisionnement, service Gestion contractuelle.

Les modes d'acquisition utilisés sont représentés à la figure 28; dans 68 % des cas, le mode d'attribution par appel d'offres public ou sur invitation a été privilégié, alors que pour 32 % des cas, on a favorisé des demandes de prix.

Figure 28
Modes d'acquisition – contrats de location



Source : Dossiers d'approvisionnement, service Gestion contractuelle.

Nous avons constaté, sur la base de nos analyses, que les processus d'appel d'offres et d'analyse des soumissions sont conformes à la réglementation et aux saines pratiques de gestion. En outre, les contrats octroyés que nous avons examinés sont dûment appuyés par une résolution du conseil municipal et ils respectent le *Règlement sur la gestion des contrats de la Ville* (2019, chapitre 110).

Processus de disposition des véhicules

Pour se départir des actifs dont elle n'a plus besoin, la Ville a recours au service d'un encanteur. Pour la période visée par notre mission, la Ville a procédé à des appels d'offres publics et a adjugé deux contrats à la firme « Les Encans Ritchie

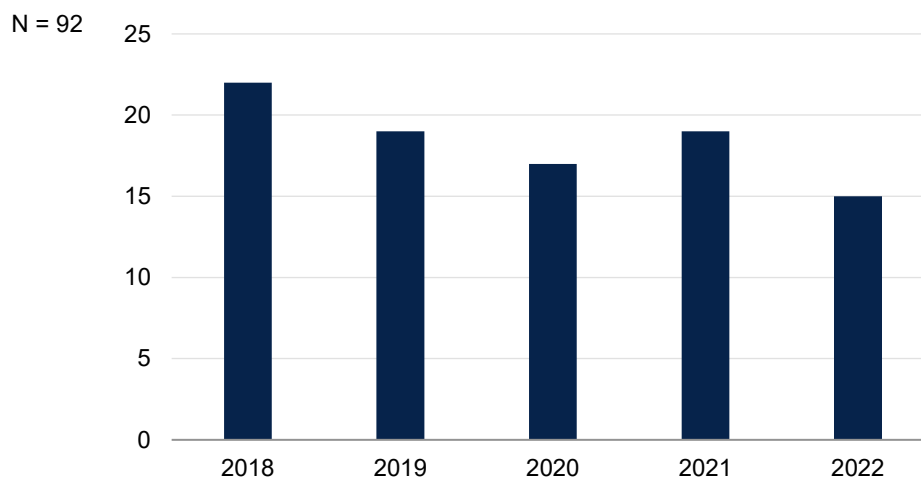
Bros (Canada) ltée » avec une période de prolongation automatique de trois et de cinq ans respectivement, selon les conditions fixées aux contrats. Les déboursés des contrats sont payés à même les revenus des ventes à l'encan selon une grille de prix unitaires préétablis. Voici les informations sommaires des contrats :

- le contrat 1421-08-061 pour la période de 2017 à 2019 :
 - volet 1, pour la disposition de machinerie, de véhicules lourds et d'outillage (résolution n° C-2017-0198),
 - volet 2, pour la disposition des véhicules légers (résolution n° CE-2017-0129);
- le contrat 1421-08-082 pour la période de 2020 à 2025 :
 - volet 1, pour la disposition de machinerie, de véhicules lourds et d'outillage (résolution n° C-2020-0928),
 - volet 2, pour la disposition de véhicules légers (adjudgé par délégation de pouvoirs en vertu du *Règlement déléguant à certains employés le pouvoir d'autoriser des dépenses et de passer des contrats en conséquence au nom de la Ville* [2011, chapitre 210]).

Chaque année, par voie de résolution du comité exécutif, la Ville procède à la vente à l'encan de ses véhicules et équipements dont elle n'a plus besoin sur la base d'une liste de véhicules qu'elle présente et qui fait partie intégrante de la résolution.

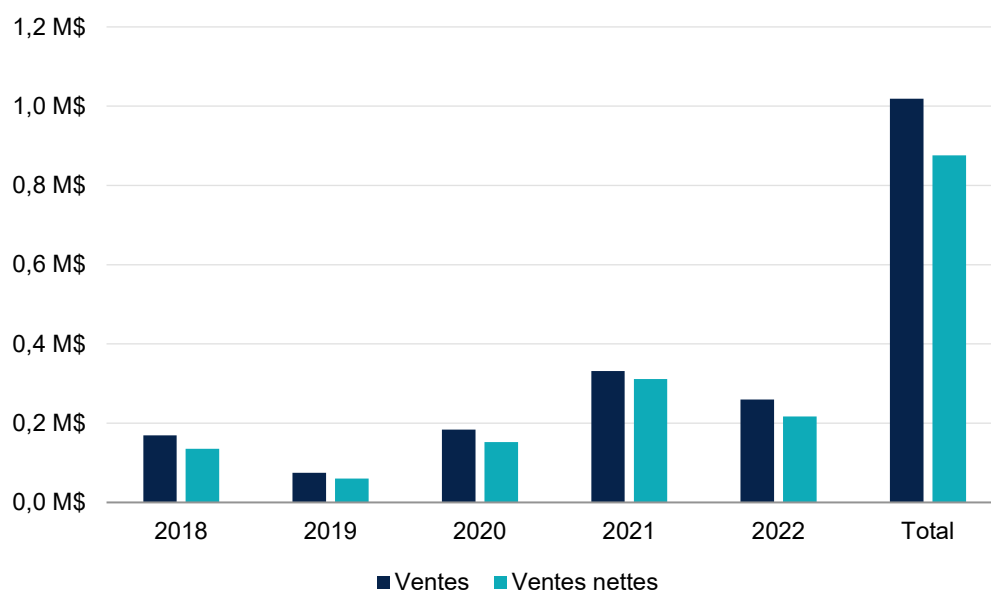
Entre 2018 et 2022, la Ville a donc procédé à la disposition de 92 véhicules, selon la liste approuvée par le comité exécutif par voie de résolution.

Figure 29
Nombre de véhicules vendus à l'encan



Source : Dossiers d'approvisionnement, service Gestion contractuelle.

Figure 30
Résultats des ventes de véhicules à l'encan (\$)



Source : Dossiers d'approvisionnement, service Gestion contractuelle.

Lorsque les véhicules sont vendus à l'encan, la base de données MIR-RT est mise à jour à partir des rapports de ventes, et ce, une fois que le titre de propriété a été transféré au nouveau propriétaire. Par la suite, une mise à jour de la couverture d'assurances suit son cours.

Par ailleurs, nous n'avons pas obtenu de rapport de gestion permettant de suivre et de concilier la liste approuvée par le comité exécutif avec le rapport de ventes qui est transmis par l'encanteur. Dans un souci de transparence et d'efficacité, nous sommes d'avis qu'un tel rapport permettrait un meilleur suivi et une meilleure reddition de comptes des résultats des ventes. Il pourrait également servir d'intrant à l'évaluation de la performance de l'encanteur.

Dans ce contexte d'absence de rapport de gestion, nous avons analysé, à partir de la liste approuvée par le comité exécutif, les rapports de ventes et nous avons effectué des tests dans la base de données MIR-RT ainsi que dans celle du registre des immobilisations. L'objectif était de s'assurer, d'une part, que les véhicules ont été vendus et, d'autre part, qu'une date de disposition est bien inscrite dans les bases de données. Au terme de notre analyse, nous avons obtenu une assurance raisonnable que les véhicules ont été vendus. Toutefois, nous avons trouvé quelques irrégularités qui mettent en doute la rigueur de la mise à jour de ces bases de données, comme nous l'avons mentionné à la section 3.1 du présent rapport. Le tableau suivant présente les résultats de nos analyses.

Tableau 13
Analyses de la disposition des véhicules

Année	Résultats de nos analyses
2018	• 22 véhicules ont été vendus à l'encan • leur date de disposition figure au registre des immobilisations • les véhicules ne figurent pas dans la base de données MIR-RT qu'on nous a remise (véhicules ayant une date inactive)
2019	• 19 véhicules ont été vendus à l'encan • leur date de disposition figure au registre des immobilisations, sauf pour trois unités qui ne figurent pas au registre • les véhicules ne figurent pas dans la base de données MIR-RT qu'on nous a remise (véhicules ayant une date inactive)
2020	• 17 véhicules ont été vendus à l'encan • leur date de disposition figure au registre des immobilisations, sauf pour deux unités qui ne figurent pas au registre • les véhicules figurent dans la base de données MIR-RT avec une date inscrite de disposition, sauf pour un véhicule qui y demeure actif
2021	• 19 véhicules ont été vendus à l'encan • leur date de disposition figure au registre des immobilisations ainsi que dans la base de données MIR-RT
2022	• 15 véhicules ont été vendus à l'encan • leur date de disposition figure au registre des immobilisations ainsi que dans la base de données MIR-RT

Source : Dossiers d'approvisionnement, service Gestion contractuelle, et listes approuvées par le comité exécutif.

3.3.B. Recommandation

Par souci de transparence et pour faciliter le suivi ainsi que la reddition de comptes, nous recommandons à la Direction des travaux publics de consigner les résultats des consultations, les critères retenus pour établir les priorités de remplacement et la liste d'achats des nouveaux véhicules.

Réponse de la Direction des travaux publics :

Nous sommes en accord avec la recommandation et nous nous engageons à produire un plan d'action à court terme.

3.3.C. Recommandation

Par souci d'efficacité, de suivi et de reddition de comptes, nous recommandons à la Direction des travaux publics de rendre disponible un rapport de gestion permettant de suivre l'évolution du parc de véhicules concernant notamment les retraits et les achats, et d'en rendre compte.

Réponse de la Direction des travaux publics :

Nous sommes en accord avec la recommandation et nous nous engageons à produire un plan d'action à court terme.

3.3.D. Recommandation

Par souci d'efficacité, de suivi et de reddition de comptes, nous recommandons au Bureau de projets et des actifs, de concert avec la Direction des travaux publics, de rendre disponibles des indicateurs de gestion propres à chaque programme et établis sur la base des plans de gestion.

Réponse commune du Bureau de projets et des actifs et de la Direction des travaux publics :

Nous sommes en accord avec la recommandation et nous nous engageons à produire un plan d'action à court terme.

3.3.E. Recommandation

Dans un souci de transparence, de suivi et d'efficacité, nous recommandons à la Direction de l'approvisionnement, de concert avec la Direction des travaux publics, de rendre disponible un rapport de gestion permettant de suivre les ventes autorisées par le comité exécutif et de rendre compte des résultats.

Réponse commune de la Direction de l'approvisionnement et de la Direction des travaux publics :

Nous sommes en accord avec la recommandation et nous nous engageons à produire un plan d'action à court terme.

3.4. Gestion de l'utilisation des véhicules

3.4.A. Contexte et constatations

La Ville devrait s'assurer d'une utilisation optimale de ses véhicules et du respect de ses politiques.

L'application MIR-RT permet de produire des rapports de gestion, notamment celui concernant l'utilisation des véhicules.

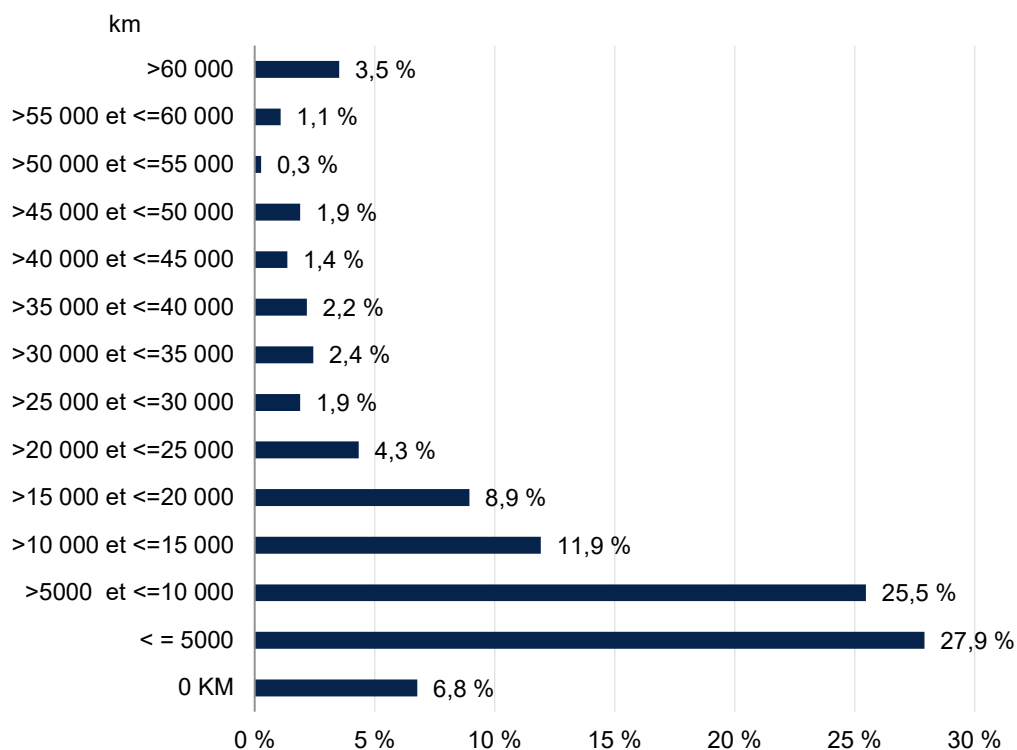
Selon l'information obtenue, ce rapport est produit et analysé une fois par année; il sert de base de discussion auprès des exploitants pour revalider leurs besoins, s'il y a lieu, ou pour évaluer la possibilité d'optimiser l'utilisation des véhicules en proposant d'autres alternatives.

Nous avons obtenu pour l'année 2022 le rapport produit annuellement qui est analysé par le gardien de l'actif. Pour chacune des unités, ce rapport compile, entre autres, les distances parcourues en kilomètres, les heures d'utilisation ainsi que la consommation, soit le nombre de litres d'essence consommés aux 100 kilomètres.

Dans la forme qu'il est produit, ce rapport nécessite toutefois une analyse plus fine des données afin de présenter un portrait plus complet de l'utilisation du parc et ainsi fournir des informations plus pertinentes aux exploitants.

Dans cette optique, nous avons effectué une analyse des données de ce rapport en procédant, entre autres, à une stratification du kilométrage parcouru afin d'évaluer le niveau d'utilisation des véhicules dans l'année. Les résultats de notre analyse, présentés dans la figure suivante, révèlent notamment que 27,9 % des véhicules ont parcouru dans l'année moins de 5 000 kilomètres, soit 103 véhicules sur un total de 369 analysés.

Figure 31
Taux d'utilisation – distances parcourues



Source : Analyse basée sur les données du Rapport d'utilisation 2022.

En outre, les résultats de nos analyses présentés dans la figure suivante nous indiquent que la consommation moyenne (litres/100 km parcourus) est de 15,85 litres pour les véhicules à essence au nombre de 308 sur les 369 analysés.

Tableau 14
Consommation d'essence moyenne

Nombre de véhicules	Moyenne (l/100 km)
308	15,85

Source : Analyse basée sur les données du Rapport d'utilisation 2022.

Une analyse fine permettrait de vérifier et de documenter le bien-fondé de conserver certains véhicules ou permettrait de mettre en œuvre des solutions alternatives pour optimiser la gestion du parc de véhicules.

Par exemple, dans un esprit d'optimisation, le parc de véhicules mis à la disposition des employés (RTA) pourrait très bien faire l'objet de ce type d'analyse et les résultats être comparés, comme nous l'avons mentionné à la section 3.2 du présent rapport, avec ceux du projet-pilote de partage de véhicules via Communauto, approuvé par le comité exécutif (résolution n° CE-2022-0445).

Un autre exemple qui nous renseigne sur l'utilisation du parc de véhicules est le rapport d'étude produit par la firme « Bornes Québec » sur la base du même rapport d'utilisation qu'on nous a remis. On y analyse notamment le nombre moyen de kilomètres parcourus par jour, par année et par catégorie de véhicules. L'analyse est basée sur 144 véhicules sélectionnés par la firme.

Tableau 15
Utilisation des véhicules – distances moyennes parcourues

Catégories	Jours d'opération	Moyenne km/jour	Moyenne km/année
Compacte (C)	260	26	6 710
Intermédiaire (M)	260	42	11 036
Grande berline (L)	260	31	8 048
Camionnette (PL)	260	28	7 374
Petit VUS (US)	260	42	10 886
VUS (UL)	260	39	10 187
Fourgonnette (V)	260	57	14 803
Fourgon : cargaison (VC)	260	26	6 884
Fourgon : passager (VP)	260	56	14 514

Source : Rapport d'étude produit par la firme « Bornes Québec ».

Ce type de données est essentiel à l'analyse de la performance d'un parc de véhicules et à celle des besoins. Elles peuvent orienter les décisions dans un contexte d'optimisation de la gestion du parc. Par ailleurs, dans le cadre de nos travaux, nous n'avons pas obtenu d'évidence de l'utilisation de ce rapport, ni de l'instance à qui il est destiné.

Nous sommes d'avis qu'une analyse fine de ces données permettrait de brosser un portrait plus complet de l'utilisation du parc de véhicules et qu'elle servirait d'outil aux exploitants pour l'identification de leurs besoins et pour la prise de décisions.

3.4.B. Recommandation

Afin d'orienter les décisions, de faciliter l'identification des besoins et dans un esprit d'optimisation de la gestion du parc de véhicules, nous recommandons à la Direction des travaux publics de fournir aux exploitants un rapport d'analyse des données d'utilisation de leurs véhicules en brossant un portrait complet de leur utilisation.

Réponse de la Direction des travaux publics :

Nous sommes en accord avec la recommandation et nous nous engageons à produire un plan d'action à court terme.

3.5. Processus de reddition de comptes

3.5.A. Contexte et constatations

La Ville devrait établir et documenter le processus de reddition de comptes, lequel devrait assurer la prise de décisions en temps opportun tant au niveau de l'instance politique qu'administrative.

Il existe au sein de la Ville une culture de gouvernance qui est bien établie et qui appuie les processus décisionnels tant au niveau administratif que politique. Cette culture de gouvernance favorise de plus en plus une gestion intégrée des dossiers et elle tend à éliminer les approches en silo. C'est ce que l'on peut constater à travers les politiques de la Ville et la mise en œuvre du Plan stratégique de gestion des actifs.

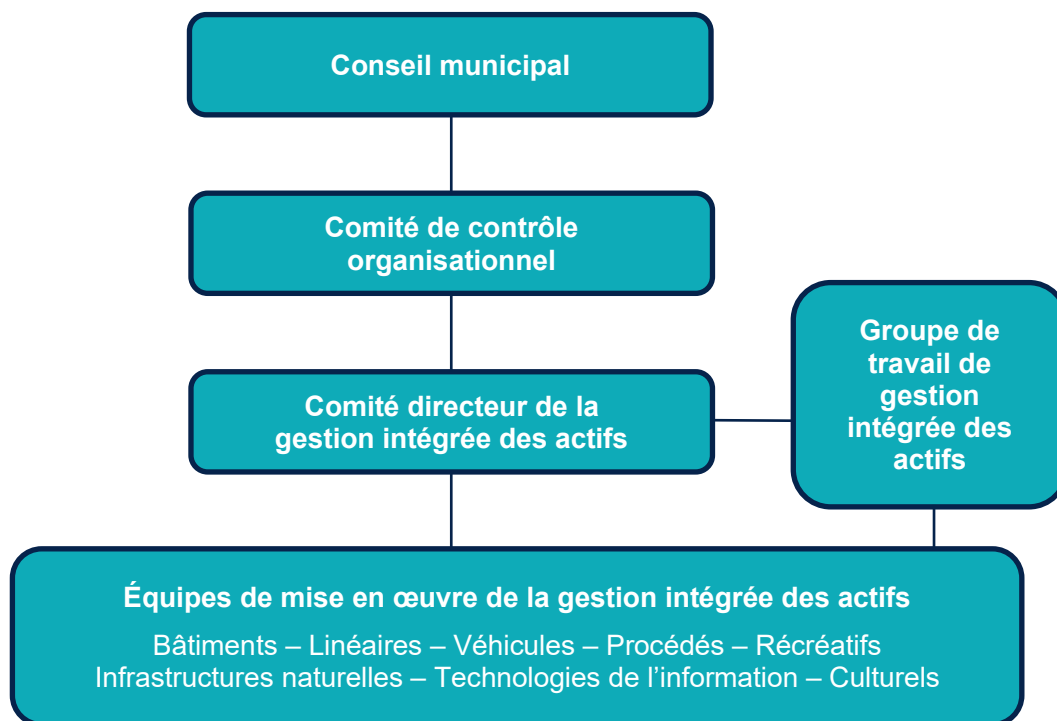
Sur le plan administratif, du point de vue corporatif

Dans le cadre de notre mission d’audit, les comités suivants sont interpellés et jouent un rôle important dans la gestion des actifs :

- le comité de contrôle organisationnel;
- le comité directeur de la gestion intégrée des actifs.

La figure suivante présente la structure organisationnelle créée en 2018 afin de suivre l’avancement de la démarche entreprise par la Ville pour améliorer le cadre de gestion de ses actifs.

Figure 32
Structure organisationnelle de la gestion intégrée des actifs – 2018



Source : Informations obtenues du Bureau de projets et des actifs.

Comité de contrôle organisationnel

Le comité de contrôle organisationnel, présidé par la Direction générale, assure la mise à jour périodique de la mission, de la vision et du suivi du processus de planification stratégique de la Ville.

Sur la base des besoins des directions, il élabore et présente le PTI au conseil municipal pour adoption. Pour la gestion du parc de véhicules, le PTI est présenté en fonction de trois programmes qui sont reconduits chaque année :

- le programme PR19012 pour le renouvellement de la flotte de véhicules de la Direction des travaux publics;
- le programme PR19023 pour le renouvellement de la flotte de véhicules de la Direction de la sécurité et de la sécurité civile;
- le programme PR19024 pour le renouvellement de la flotte de véhicules de la Direction de la police.

Depuis 2020, la Direction des travaux publics, la Direction de la police et la Direction de la sécurité incendie et de la sécurité civile transmettent annuellement leur demande de programme en confirmant leur accord, à savoir que les prévisions budgétaires correspondent à leurs besoins. Ces documents ne sont pas très explicites en ce qui concerne la description des besoins, et leur approbation (les signataires) diffère chaque année.

Dans un souci de transparence et de suivi en termes de reddition de comptes, nous sommes d'avis que les demandes de programmes auraient avantage à être accompagnées de la liste des besoins qui ont été priorisés dans le cadre de la planification. De plus, le niveau d'approbation de ces demandes mérite d'être clarifié en fonction du rôle qu'on a attribué au gardien de l'actif et à l'exploitant.

Durant toute l'année, le comité prend des décisions qui orientent la réalisation du PTI – volet programmes en suivant les besoins qui peuvent être évolutifs et les contraintes de gestion.

La présence des membres de la Direction générale et du responsable du Bureau de projets et des actifs facilite la communication des décisions qui en découlent ainsi que la coordination entre les directions de services.

Le comité de contrôle organisationnel utilise plusieurs outils pour faciliter la prise de décisions, entre autres :

- le suivi du PTI où l'on peut constater les écarts financiers dans la réalisation des programmes;
- le registre de chacun des programmes qui fait état des principales décisions prises par le comité concernant la réalisation du PTI.

Nous avons pu constater la présence et l'utilisation de ses outils de suivi du PTI sur une base mensuelle et la mise à jour du registre des programmes.

Tous ces documents ainsi que les ordres du jour et les comptes rendus des rencontres sont facilement accessibles sur la plateforme SharePoint du comité.

Un élément de contexte à prendre en considération est que la Ville a apporté un changement important au calendrier du processus budgétaire afin de permettre l'adoption du PTI par le conseil municipal au mois de juin, soit avant l'approbation du budget qui a lieu en décembre. **L'objectif visé par ce changement de calendrier est de permettre à la Direction de l'approvisionnement et au gardien de l'actif de mieux se positionner sur le marché et d'accélérer le processus d'appels d'offres.** De plus, par souci de transparence, la Ville a introduit cette année une journée d'information citoyenne afin de sensibiliser et d'informer la population

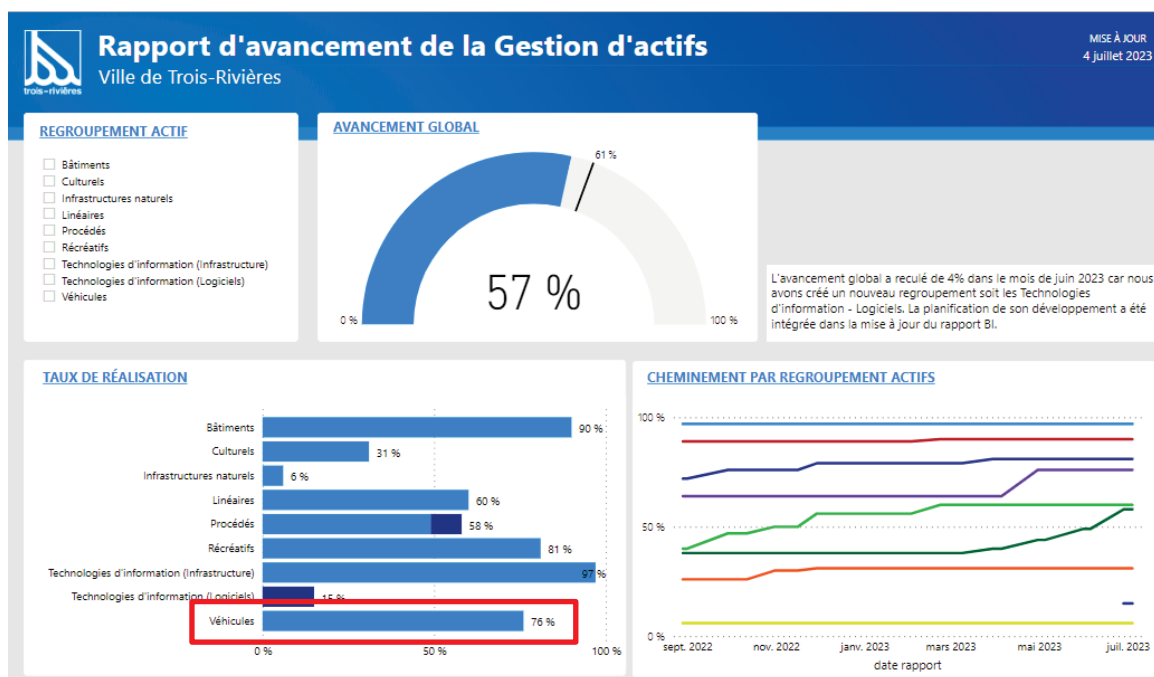
sur les projets de la Ville et ses programmes. Cette initiative constitue, à notre avis, une bonne pratique.

Comité directeur de la gestion intégrée des actifs

Ce comité a vu le jour en 2017 lors d'une démarche entreprise par la Ville pour améliorer le cadre de gestion de ses actifs. L'objectif de la Ville est d'arriver à prioriser ses investissements en se basant sur un processus décisionnel axé sur une gestion intégrée de ses actifs.

Afin d'assurer le suivi de ce projet, le Bureau de projets et des actifs met à la disposition de la Ville et des élus un rapport permettant de suivre l'avancement des travaux des équipes de mise en œuvre au niveau de chacun des regroupements d'actifs. En date du 4 juillet 2023, l'équipe de mise en œuvre du regroupement « véhicules » cumulait un taux d'avancement de 76 %, comme le présente la figure suivante.

Figure 33
Rapport d'avancement de la gestion d'actifs



Source : Base de données GA, mise à jour du 4 juillet 2023.

Un premier rapport d'état pour le regroupement « véhicules » a été présenté au comité directeur de la gestion intégrée des actifs le 17 septembre 2020 ainsi qu'au comité sur les travaux publics et le génie le 4 décembre 2020. Ce comité consultatif a été aboli par le conseil municipal le 7 décembre 2021 (résolution n° C-2021-1382).

À l'automne 2023, un rapport d'état sur l'avancement des véhicules devrait être présenté à nouveau à ce comité. Actuellement, il est en validation auprès de la Direction des travaux publics, de la Direction de la police et de la Direction de la sécurité incendie et de la sécurité civile. Une mise à jour importante a eu lieu le 28 août 2023 et nous en avons tenu compte, comme mentionné aux sections 3.1 et 3.2 du présent rapport.

Sur le plan administratif, du point de vue opérationnel

Il n'existe pas de tableau de bord qui permettrait d'évaluer la performance de la gestion du parc de véhicules, et ce, sur la base de critères préétablis. L'application MIR-RT utilisée pour la gestion du parc génère un certain nombre de rapports et de requêtes qui, une fois analysés, peuvent servir d'intrants à l'établissement d'un tableau de bord.

Sur le plan politique

Le conseil municipal se réunit en général deux fois par mois selon le calendrier dûment approuvé par résolution en conformité à l'article 319 de la LCV. Le comité exécutif, quant à lui, se réunit selon le calendrier établi en vertu de l'article 91 du *Règlement intérieur du Conseil* (2001, chapitre 1).

Nous avons pris connaissance des documents déposés au conseil municipal et au comité exécutif en lien avec l'objectif de notre mission d'audit et nous sommes d'avis que les dossiers que nous avons examinés et qui nécessitaient l'approbation du conseil municipal sont conformes aux dispositions de la LCV et de la réglementation de la Ville, le cas échéant.

Outre les réunions régulières, le conseil municipal se réunit tous les mardis, donc deux fois par mois, pour des séances d'information sur différents sujets concernant les affaires de la municipalité.

Selon l'information obtenue, aucun dossier présentant le bilan de l'état du parc de véhicules n'a été présenté au cours des cinq dernières années au conseil municipal. Il aurait pu s'agir à titre d'exemples :

- du portrait de l'actif (inventaire, valeur de l'actif, âge et état physique);
- de l'évolution de la flotte (acquisition, disposition, niveau d'utilisation);
- de l'évolution des budgets et des coûts d'entretien;
- de stratégies d'investissement proposées (déficit d'entretien, historique et prévision des dépenses);
- de stratégies de gestion sur le cycle de vie (croissance, remise en état, renouvellement, entretien);
- d'une analyse de risques et ses impacts sur les opérations et les services de la Ville.

Nous estimons que ce type de bilan est essentiel à la prise de décisions et qu'il assure une plus grande transparence envers les décideurs. De plus, ces éléments pourraient servir d'intrants à l'établissement d'un tableau de bord au niveau de la Direction des travaux publics et de la Direction générale.

3.5.B. Recommandation

Par souci de transparence et de suivi, nous recommandons à la Direction des travaux publics, à la Direction de la police ainsi qu'à la Direction de la sécurité incendie et de la sécurité civile d'inclure dans leur demande de programme la liste de leurs besoins qui ont été priorisés lors de la planification.

Réponse commune de la Direction des travaux publics, de la Direction de la police et de la Direction de la sécurité incendie et de la sécurité civile :

Nous sommes en accord avec la recommandation et nous nous engageons à produire un plan d'action à court terme.

3.5.C. Recommandation

Nous recommandons au Bureau de projets et des actifs, de concert avec le comité de contrôle organisationnel, de clarifier le niveau d'approbation des demandes de programmes et d'assurer une cohérence avec les rôles qui ont été attribués au gardien de l'actif et à l'exploitant.

Réponse du Bureau de projets et des actifs :

Nous sommes en accord avec la recommandation et nous nous engageons à produire un plan d'action à court terme.

3.5.D. Recommandation

Par souci de transparence et pour faciliter la reddition de comptes, nous recommandons à la Direction des travaux publics de se doter d'un tableau de bord qui permettrait d'évaluer la performance de la gestion du parc de véhicules.

Réponse de la Direction des travaux publics :

Nous sommes en accord avec la recommandation et nous nous engageons à produire un plan d'action à court terme.

3.5.E. Recommandation

Par souci de transparence et pour faciliter la prise de décisions, nous recommandons à la Direction des travaux publics de présenter périodiquement au conseil municipal le bilan de l'état du parc de véhicules en fonction d'un certain nombre de critères qui pourraient lui servir d'intrants à l'établissement d'un tableau de bord.

Réponse de la Direction des travaux publics :

Nous sommes en accord avec la recommandation et nous nous engageons à produire un plan d'action à court terme.

ANNEXE I – À PROPOS DE L'AUDIT

En vertu de l'article 107.7 de la LCV, le vérificateur général doit notamment effectuer la vérification des comptes et affaires de la municipalité. Selon les dispositions de l'article 107.8 de la LCV, cette vérification comporte, dans la mesure jugée appropriée par le vérificateur général, la vérification financière, la vérification de la conformité aux lois, règlements, politiques et directives ainsi que la vérification de l'optimisation des ressources.

Le présent rapport de mission d'audit indépendant sur la gestion du parc de véhicules s'inscrit dans la foulée de l'application de ces articles de loi.

Le Bureau du vérificateur général applique la Norme canadienne de gestion de la qualité (NCGQ) 1 « Gestion de la qualité par les cabinets qui réalisent des audits ou des examens d'états financiers, ou d'autres missions de certification ou de services connexes ». Cette norme exige que le Bureau conçoive, mette en place et fasse fonctionner un système de gestion de la qualité qui comprend des politiques et des procédures en ce qui concerne la conformité aux règles de déontologie, aux normes professionnelles et aux exigences légales et réglementaires applicables. En outre, il se conforme aux règles sur l'indépendance et aux autres règles de déontologie du *Code de déontologie* des comptables professionnels agréés du Québec, lesquelles reposent sur les principes fondamentaux d'intégrité, de compétence professionnelle et de diligence, de confidentialité et de conduite professionnelle.

Les travaux effectués dans le cadre du présent audit ont été réalisés à un niveau d'assurance raisonnable conformément à la Norme canadienne de missions de certification (NCMC) 3001 « Missions d'appréciation directe » du *Manuel de CPA Canada – Certification*.

La responsabilité du vérificateur général consiste à fournir une conclusion sur l'objectif de l'audit qui était d'évaluer si la Ville a mis en place des mesures lui permettant une gestion efficace et efficiente de son actif du regroupement

« véhicules » afin de répondre adéquatement au niveau de service attendu des citoyens, et ce, en conformité aux lois, aux règlements et aux politiques qui la régissent. À cette fin, nous avons obtenu les éléments probants suffisants et appropriés et notre évaluation est fondée sur les critères d'évaluation suivants jugés valables dans les circonstances.

1. Gestion de l'information et identification des besoins

- La Ville devrait disposer d'un système d'information de gestion efficace lui permettant d'identifier ses besoins en matière de gestion de ses véhicules.

2. Planification et orientations stratégiques

- Les orientations stratégiques de la Ville devraient être établies et favoriser une gestion intégrée et efficace de ses véhicules.

3. Plans de gestion et mise en œuvre

- La Ville devrait disposer de plans de gestion qui lui assurent en temps opportun l'acquisition de véhicules afin de combler ses nouveaux besoins, le renouvellement de son parc existant et la disposition de ses véhicules.

4. Gestion de l'utilisation des véhicules

- La Ville devrait s'assurer d'une utilisation optimale de ses véhicules et du respect de ses politiques.

5. Processus de reddition de comptes

- La Ville devrait établir et documenter le processus de reddition de comptes, lequel devrait assurer la prise de décisions en temps opportun tant au niveau de l'instance politique qu'administrative.

Gestion des risques liés à l'érosion des berges et à la stabilité des sols

Rapport annuel 2022
au conseil municipal



Faits saillants de l'audit

Contexte

La Ville de Trois-Rivières (la Ville) peut être confrontée à des problèmes liés à l'érosion des berges ou à la stabilité des sols ainsi qu'à des débordements de cours d'eau sur son territoire, comme en témoigne le débordement de la rivière Millette survenu le 8 juin 2021.

Dans l'ensemble, la responsabilité des cours d'eau et leur réglementation sont sous juridiction fédérale. Les lois sur les eaux navigables et la marine marchande du Canada s'appliquent pour tous les cours d'eau.

Toutefois, le lit des cours d'eau, jusqu'à la ligne des hautes eaux, est sous juridiction provinciale, pour les plans d'eau navigables. Quant aux berges, leur responsabilité revient d'abord aux propriétaires des terrains sur lesquels elles se trouvent.

Le partage des compétences entre les trois paliers gouvernementaux (fédéral, provincial et municipal) ainsi que la diversité des usagers profitant des plans d'eau peuvent toutefois complexifier la compréhension de ce cadre légal.

Faits saillants de l'audit

Objectifs

Notre mission avait pour objectifs de vérifier si le partage des responsabilités entre les divers paliers de gouvernement est bien établi au regard des risques liés à la stabilité des sols et à l'érosion des berges des cours d'eau sur le territoire de la Ville ainsi qu'à identifier l'imputabilité potentielle de la Ville quant à la vigie et aux conséquences de ces aspects.

Conclusion

Nous sommes d'avis que le partage des responsabilités entre les divers paliers de gouvernement est bien établi au regard des risques liés à la stabilité des sols et à l'érosion des berges des cours d'eau sur le territoire de la Ville et que cette dernière est consciente des responsabilités qui lui incombent.

Les outils en place, tels que la réglementation en matière d'urbanisme et les lois applicables, limitent considérablement l'imputabilité de la Ville advenant un événement lié à l'érosion des berges ou à un glissement de terrain.

Faits saillants de l'audit

Conclusion

(suite)

Néanmoins, la mise en œuvre des recommandations que nous formulons dans ce rapport devrait améliorer les aspects de vigie et de prévention et ainsi accroître la sécurité des citoyens.

De plus, certaines responsabilités relèvent directement des actions citoyennes, notamment en matière de respect des normes d'urbanisme. De ce fait, une meilleure compréhension des impacts du non-respect de ces normes serait bénéfique dans une perspective d'éviter la fragilisation des sols et une érosion prématurée des berges.

Principales constatations

Définition des rôles et responsabilités, coordination entre les diverses instances et imputabilité de la Ville

Toutes les zones exposées aux glissements de terrain sont cartographiées par le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) et, depuis janvier 2022, la Ville refuse systématiquement les droits de construction dans ces zones à risque.

Faits saillants de l'audit

Principales constatations

(suite)

Un plan particulier d'intervention (PPI) spécifique aux glissements de terrain est inclus dans le plan municipal de sécurité civile (PMSC).

Les procédures d'alerte et de mobilisation, incluses au PMSC de la Ville, documentent le processus de communication pour tous les risques afin de réagir adéquatement, notamment lors d'un événement de glissement de terrain.

Globalement, nous considérons que la Ville agit de façon responsable selon son niveau d'imputabilité et que les risques et impacts liés à des litiges découlant de l'érosion des berges sont négligeables.

Processus d'urbanisme au regard de la protection des berges

La Direction de l'aménagement et du développement durable est responsable de la réglementation pour tous les travaux en bordure des cours d'eau et des talus propices aux glissements de terrain.

Faits saillants de l'audit

Principales constatations

(suite)

Le schéma d'aménagement et de développement inclut les zones de contraintes (zones inondables, rives, littoral et à risque de glissement de terrain) pour lesquelles les constructions ou les travaux d'amélioration sont prohibés ou soumis à des règles strictes.

Les principaux risques résident dans la réalisation de travaux entrepris sans les autorisations nécessaires ou sans être conformes aux règles du plan d'urbanisme.

Processus de vigie en matière d'érosion des berges

Globalement, nous constatons que la vigie en matière d'érosion des berges est réalisée en mode réaction seulement, à la suite de travaux d'entretien des employés municipaux (p. ex. des visites ponctuelles des rampes de mise à l'eau ou des parcs) ou de signalements de citoyens. Il n'y a pas de plan de vigie systématique, que ce soit en fonction de la prévention environnementale ou de la protection des infrastructures existantes.

Faits saillants de l’audit

Principales constatations

(suite)

Processus de vigie et de prévention en matière de stabilité des sols

Une cartographie émise par le MTMD localise les parties du territoire où doivent s’appliquer les normes relatives aux glissements de terrain prescrites par le gouvernement du Québec.

Le plan d’urbanisme en vigueur inclut un processus de demande de permis pour les travaux à réaliser sur les terrains en zone à risque.

Nous constatons l’absence d’un programme de sensibilisation spécifique destiné aux citoyens quant aux dangers issus de travaux fragilisant les sols ainsi que d’un processus systématique de vigie de la stabilité des sols.

Prévention quant aux débordements de la rivière Millette

Le barrage de la rivière Millette est un ouvrage de rétention d’eau pour régulariser son débit. L’épisode de débordement de juin 2021 est dû à une rupture d’une portion de ce barrage. Des travaux de réparation temporaires ont été effectués, dans

Faits saillants de l'audit

Principales constatations

(suite)

l'attente des résultats des analyses nécessaires à l'évaluation des travaux précis à réaliser.

La solution permanente est en cours d'analyse et tous les ouvrages qui assurent l'écoulement des eaux sont inclus dans ce projet, en plus de l'éventuelle création d'un quatrième cours d'eau pour favoriser l'écoulement des eaux.

Processus de reddition de comptes aux instances

À l'exception d'un rapport de reddition de comptes suivi à l'interne pour les activités de la sécurité civile ainsi que de la déclaration annuelle de la Direction de la gestion des eaux et des immeubles soumise au conseil municipal, quant aux épisodes de débordement et leur nature, il n'y a pas de processus de reddition de comptes destiné à informer les instances quant à l'état de la situation concernant les zones à risque en matière d'érosion des berges et de stabilité des sols, ni de bilan des épisodes de débordement, incluant les explications

Faits saillants de l'audit

Principales constatations

(suite)

de leur survenance et les actions entreprises pour remédier à la situation.

Recommandations

Définition des rôles et responsabilités, coordination entre les diverses instances et imputabilité de la Ville

- Prendre les mesures de télédétection par laser (LiDAR) lorsque le niveau d'eau est au plus bas et faire analyser les données sur plusieurs années, et ce, dans le but d'identifier les variations et de poser les actions nécessaires lorsque de nouvelles zones à risque sont détectées. (3.1.B)

Faits saillants de l'audit

Recommandations (suite)

Processus d'urbanisme au regard de la protection des berges

- Sensibiliser les citoyens :
 - aux dangers inhérents aux travaux ayant un impact sur l'érosion des berges et réalisés sans permis ou étude préalable;
 - aux pénalités encourues en cas de non-conformité à la réglementation en vigueur.

(3.2.B)

Faits saillants de l’audit

Recommandations (suite)

Processus de vigie en matière d’érosion des berges

- Prévoir une liste de vérification systématique, selon chaque volet d’une bonne stratégie de vigie, soit en fonction :
 - des changements climatiques;
 - de l’évolution des épisodes de crue des eaux;
 - des activités industrielles en amont des cours d’eau;
 - de l’état de la végétation le long des berges;
 - de l’écoulement de l’eau;
 - de l’érosion sous-marine;
 - des structures de protection existantes et de leur niveau de criticité. **(3.3.B)**

Faits saillants de l'audit

Recommandations (suite)

- Mettre en œuvre les recommandations du rapport d'analyse de la firme externe (*Analyse diagnostique des glissements de terrain en bordure de la rivière Saint-Maurice – Section boulevard des Estacades*), notamment quant au suivi de l'érosion des zones exposées près des infrastructures de manière à planifier des travaux correctifs ou de protection. (3.3.B)
- Finaliser le projet concernant l'installation d'outils de mesure permanents (p. ex. des piézomètres). (3.3.C)

Processus de vigie et de prévention en matière de stabilité des sols

- Réaliser une étude géotechnique ciblée permettant d'avoir un portrait plus exhaustif de la situation des foyers d'érosion et des décrochements riverains sur les sites où des infrastructures importantes de la Ville sont présentes. (3.4.B)

Faits saillants de l'audit

Recommandations

(suite)

- Sensibiliser les citoyens :
 - aux dangers inhérents aux travaux ayant un impact sur la stabilité des sols et réalisés sans permis ou étude préalable;
 - aux pénalités encourues en cas de non-conformité à la réglementation en vigueur.

(3.4.C)

Prévention quant aux débordements de la rivière Millette

- Réaliser les travaux requis afin de réparer de façon permanente les ouvrages de rétention et d'écoulement des cours d'eau Millette, Bettez et Lacerte. (3.5.B)
- Prendre en considération, dans les projets de développement pouvant avoir un impact sur les apports d'eau supplémentaire dans les cours d'eau Millette, Bettez et Lacerte, la possibilité d'ajouter une obligation de mettre en place les mesures correctives pour atténuer les impacts.

(3.5.B)

Faits saillants de l'audit

Recommandations (suite)

Processus de reddition de comptes aux instances

- Mettre en place un processus de reddition de comptes périodique aux instances quant à l'état de la situation concernant les zones à risque.
(3.6.B)

Table des matières

1. Contexte de l'audit	155
2. Objectifs et portée de l'audit	157
3. Résultats de l'audit	160
3.1. Définition des rôles et responsabilités, coordination entre les diverses instances et imputabilité de la Ville.....	160
3.2. Processus d'urbanisme au regard de la protection des berges	165
3.3. Processus de vigie en matière d'érosion des berges.....	167
3.4. Processus de vigie et de prévention en matière de stabilité des sols	171
3.5. Prévention quant aux débordements de la rivière Millette	174
3.6. Processus de reddition de comptes aux instances	176
Annexe I – À propos de l'audit	178

Liste des sigles

LCV	<i>Loi sur les cités et villes</i>	MTMD	ministère des Transports et de la Mobilité durable
MAMH	ministère des Affaires municipales et de l’Habitation	PMSC	plan municipal de sécurité civile
MSP	ministère de la Sécurité publique	PPI	plan particulier d’intervention

1. CONTEXTE DE L'AUDIT

La Ville de Trois-Rivières (la Ville) peut être confrontée à des problèmes liés à l'érosion des berges ou à la stabilité des sols ainsi qu'à des débordements de cours d'eau sur son territoire, comme en témoigne le débordement de la rivière Millette survenu le 8 juin 2021.

Dans l'ensemble, la responsabilité des cours d'eau et leur réglementation sont sous juridiction fédérale. Les lois sur les eaux navigables et la marine marchande du Canada s'appliquent pour tous les cours d'eau. L'autorité législative exclusive du Parlement du Canada s'étend sur tout ce qui porte sur la navigation et les navires aux termes de l'article 91⁶ de la *Loi constitutionnelle de 1867*⁷.

Toutefois, le lit des cours d'eau, jusqu'à la ligne des hautes eaux, est sous juridiction provinciale, pour les plans d'eau navigables⁸.

Quant aux berges, leur responsabilité revient d'abord aux propriétaires des terrains sur lesquels elles se trouvent. Ainsi, le propriétaire d'un terrain privé a la responsabilité d'entretenir les ouvrages de soutènement des berges. Cet aspect est traité à l'article 950 du *Code civil du Québec* qui stipule que « *le propriétaire [...] assume les risques de perte* ».

⁶ Alinéa 1, paragraphe 10.

⁷ (R.-U.), 30-31 Vict., c. 3.

⁸ Article 919 du *Code civil du Québec*.

Lorsque les terrains appartiennent à la Couronne ou à l'État, ces derniers gèrent les menaces d'érosion, particulièrement aux abords des routes numérotées.

Par ailleurs, le partage des compétences découlant de cette législation se traduit en résumé comme suit, quant aux responsabilités de la Ville :

- dans le cas d'un sinistre lié à l'érosion des berges ou à un glissement de terrain, la Division de la gestion de risque et de la sécurité civile agit de concert avec le ministère de la Sécurité publique (MSP), mais la responsabilité de traiter le dossier revient au MSP;
- dans le cas d'activités nautiques, la seule responsabilité de la Ville est d'effectuer les demandes aux autorités fédérales afin d'obtenir une délégation de pouvoirs pour être en mesure de réglementer des zones spécifiques en matière de sécurité nautique;
- dans le cas de la vigie et de la protection des berges, la Ville est responsable des terrains lui appartenant;
- dans le cas des travaux en bordure des cours d'eau et des talus propices aux glissements de terrain, la Direction de l'aménagement et du développement durable est responsable de la réglementation.

Enfin, il est important de préciser que la notion de glissement de terrain n'est pas nécessairement liée à l'érosion des berges; elle est toutefois souvent liée à la géomorphologie du terrain.

2. OBJECTIFS ET PORTÉE DE L'AUDIT

En vertu des dispositions des articles 107.7 et 107.8 de la *Loi sur les cités et villes* (LCV)⁹, nous avons réalisé une mission d'audit d'optimisation des ressources portant sur la gestion des risques liés à l'érosion des berges et à la stabilité des sols.

Notre mission d'audit avait pour objectifs de vérifier si le partage des responsabilités entre les divers paliers de gouvernement est bien établi au regard des risques liés à la stabilité des sols et à l'érosion des berges des cours d'eau sur le territoire de la Ville ainsi qu'à identifier l'imputabilité potentielle de la Ville quant à la vigie et aux conséquences de ces aspects.

Nous tenons à souligner que ce sujet d'audit ne vise pas les activités principales d'une entité d'affaires en particulier, mais il relève plutôt d'une préoccupation environnementale globale concernant la protection des citoyens.

Pour cette évaluation, nous nous sommes basés sur les lois et sur les meilleures pratiques en matière de protection des berges et de stabilité des sols. Nous avons notamment consulté les références suivantes :

- la *Loi sur la qualité de l'environnement*¹⁰;
- la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*¹¹;

⁹ RLRQ, chapitre C-19.

¹⁰ RLRQ, chapitre Q-2.

¹¹ RLRQ, chapitre A-19.1.

- le régime transitoire de gestion des zones inondables, des rives et du littoral du gouvernement provincial;
- la *Loi sur les compétences municipales*¹²;
- la *Loi affirmant le caractère collectif des ressources en eau et favorisant une meilleure gouvernance de l’eau et des milieux associés*¹³;
- la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*¹⁴;
- les avis d’experts en matière de protection des berges et de groupes reconnus tels que le Centre de recherche sur les interactions bassins versants – écosystèmes aquatiques (RIVE) et le Regroupement des associations pour la protection de l’environnement des lacs et des bassins versants (RAPPEL);
- les meilleures pratiques en protection de l’environnement.

Nos travaux incluent les volets suivants :

- Volet 1 – La définition des rôles et responsabilités, la coordination entre les diverses instances et l’imputabilité de la Ville;
- Volet 2 – Le processus d’urbanisme au regard de la protection des berges;
- Volet 3 – Le processus de vigie en matière d’érosion des berges;
- Volet 4 – Le processus de vigie et de prévention en matière de stabilité des sols;
- Volet 5 – La prévention quant aux débordements de la rivière Millette;
- Volet 6 – Le processus de reddition de comptes aux instances.

¹² RLRQ, chapitre C-47.1.

¹³ RLRQ, chapitre C-6.2.

¹⁴ LC 2001, chapitre 26.

À cet effet, nous avons recueilli de l'information au cours d'entrevues avec les gestionnaires des unités administratives suivantes :

- Direction de la sécurité incendie et de la sécurité civile;
- Direction du génie;
- Direction des services juridiques;
- Direction des travaux publics;
- Direction de l'aménagement et du développement durable.

Nous avons également pris connaissance des différents documents mis à notre disposition.

La période visée par notre audit s'étend de juillet 2022 à septembre 2023, et les résultats de nos travaux sont basés sur l'état de la situation qui prévalait au 30 septembre 2023. Par conséquent, les modifications ou les améliorations qui auraient pu être apportées ultérieurement ne sont pas reflétées dans le présent rapport.

L'annexe I intitulée « À propos de l'audit » présente les informations sur le cadre normatif afférent à la présente mission, la responsabilité du vérificateur général ainsi que le processus d'audit, dont les critères d'évaluation utilisés.

3. RÉSULTATS DE L'AUDIT

3.1. Définition des rôles et responsabilités, coordination entre les diverses instances et imputabilité de la Ville

3.1.A. Contexte et constatations

La Ville devrait se doter d'un encadrement spécifique visant à établir les rôles et responsabilités en matière de gestion des risques liés à l'érosion des berges et à la stabilité des sols. En cas d'événement lié à ces risques, un processus de communication devrait être disponible. La Ville devrait également identifier les zones où elle est imputable en cas de glissements de terrain causés par l'érosion des berges et confirmer son autorité quant à la réglementation à faire respecter lors des activités nautiques.

La Division de la gestion de risque et de la sécurité civile de la Ville agit de concert avec le ministère de la Sécurité publique (MSP) en cas de sinistre. Ils peuvent entreprendre des projets de vérification, à la suite de constats de risques potentiels ou à la suite de plaintes de citoyens, mais la responsabilité de traiter le dossier revient au MSP.

Quant aux activités nautiques, la seule responsabilité de la Ville est d'effectuer les demandes aux autorités fédérales afin d'obtenir une délégation de pouvoirs pour être en mesure de réglementer des zones spécifiques en matière de sécurité nautique, notamment quant aux limites de vitesse permises.

Nos travaux d'audit nous ont permis d'effectuer les constats suivants :

- Un plan particulier d'intervention (PPI) spécifique aux glissements de terrain est inclus dans le plan municipal de sécurité civile (PMSC).
- Il existe un cycle de vérification des zones à risque lors des épisodes de pluie abondante et de crue des eaux. La Division de la gestion de risque et de la sécurité civile fait une tournée objective des sites répertoriés pour savoir si des changements sont survenus. Le processus de tournée d'inspection est inclus dans le PPI « pluie abondante ».
- Les procédures d'alerte et de mobilisation, incluses au PMSC de la Ville, documentent le processus de communication pour tous les risques afin de réagir adéquatement, notamment lors d'un événement de glissement de terrain. Lorsque les procédures sont enclenchées, le CIUSSS de la Mauricie-et-du-Centre-du-Québec et le MSP sont avisés.
- Parallèlement aux procédures d'alerte et de mobilisation du PMSC, un nouvel outil est en place (« arbre de décision ») au sein de la Direction des travaux publics afin de répondre aux signalements des citoyens en lien avec un glissement de terrain ou de talus. Dans ces cas, le processus est enclenché pour évaluer la situation et identifier rapidement les équipes nécessaires ainsi que les pistes de solution à implanter pour la résolution du problème.
- Toutes les zones exposées aux glissements de terrain sont cartographiées par le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD), qui assure également la mise à jour desdites cartes à partir des informations obtenues par le système LiDAR (*Light Detection and Ranging*) à l'échelle provinciale. Cette cartographie est incluse dans le PMSC depuis 2018 et elle a fait l'objet d'une mise à jour en 2023. Avec l'ajout des informations issues du logiciel JMAP, il est possible de superposer une zone à risque de glissements de terrain et les terrains appartenant à la Ville, permettant ainsi à cette dernière d'assumer ses responsabilités quant à leur entretien. **Toutefois, nous n'avons pas pu nous**

assurer que la prise des relevés cartographiques via le système de télédétection par laser (LiDAR) est effectuée au moment optimal, soit lorsque le niveau d'eau est au plus bas.

- Dès qu'il y a un événement touchant le territoire de la Ville, la Direction de la sécurité incendie et de la sécurité civile en est avisée.
- Sur la base des échanges que nous avons eus avec la Direction des services juridiques de la Ville, en cas de glissement de terrain, peu d'impacts légaux sont à prévoir pour la Ville. Des poursuites pourraient être initiées, mais étant donné les travaux de prévention et les processus de réaction en place, lesquels sont documentés dans le PMSC, ainsi que les responsabilités limitées de la Ville, les risques que ces poursuites mettent en cause la Ville sont négligeables. Juridiquement, cela relève davantage du MSP.
- En vertu de l'article 941 du *Règlement établissant le cadre normatif en matière d'urbanisme*, la Ville refuse systématiquement, depuis janvier 2022, les droits de construction dans les zones à risque répertoriées par le MTMD. Auparavant, pour les résidences déjà construites dans ces zones, des normes exigeaient le dépôt d'un rapport en ingénierie confirmant la possibilité de construire en zone à risque de glissements de terrain. De plus, depuis 2001, le cadre légal d'aménagement d'urbanisme spécifie que les constructions en zones inondables sont aux risques et périls du propriétaire. L'ajout de bâtiments connexes sur une zone à risque déjà habitée (p. ex. une piscine, une clôture, un cabanon) est permis, toutefois un cadre strict et appuyé par des avis d'ingénieurs externes certifiés doit être respecté. **De ce fait, les risques de recours impliquant une négligence de la Ville sont très faibles.**
- En revanche, dans le cas d'un terrain qui appartient à la Ville, cette dernière pourrait s'exposer à une poursuite de la part d'un tiers voisin, si l'érosion est due à une mauvaise gestion du terrain (défaut de l'entretien). Si la cause est

naturelle, il n'y a pas de poursuite possible envers la Ville, car cette situation ne relève pas d'une négligence.

- Un rapport intitulé *Analyse diagnostique des glissements de terrain en bordure de la rivière Saint-Maurice – Secteur boulevard des Estacades* a été déposé par la firme WSP le 3 février 2021 à la demande de la Direction du génie. L'objectif était d'identifier les causes d'une problématique d'érosion des berges qui, à court terme, pourrait provoquer des glissements de terrain. Ainsi, selon ce rapport :
 - Les traces d'érosion observées en bas de talus longeant la plage de sable qui se prolonge dans la rivière Saint-Maurice proviennent de l'action du courant et des vagues de cette rivière et, fort probablement, de l'action des glaces durant les périodes hivernales ainsi que de l'écoulement des eaux de pluie;
 - Les seuls signes d'érosion visibles (et naturels) sur les berges sont ceux issus de la présence de la rivière Saint-Maurice. Il n'y a pas de menace d'instabilité visible actuellement;
 - Les bateaux de plaisance ne seraient pas responsables de l'érosion des berges. En effet, à la suite de l'évaluation de différents paramètres entre 2012 et 2014, tels que la vitesse de navigation, la distance de l'embarcation par rapport à l'instrument de mesure (situé sur la plage) ainsi que l'effet des vagues générées par les bateaux de plaisance, comme des bateaux de type « wake board », une conclusion de ce rapport se lit ainsi :

Les résultats de ces analyses ont démontré que l'intensité relative de l'effet des vagues générées par les bateaux de plaisance sur l'érosion de la plage de l'île Saint-Quentin est faible par rapport à d'autres facteurs étudiés lors de cette étude. En effet, il a été démontré que les courants fluviaux et les vagues générées par le vent lors de la période printanière ont une intensité relative de 50 % sur le processus d'érosion de la plage alors que l'effet des vagues générées par des

bateaux de plaisance a, sur une année complète, une intensité relative de 6 %.

- Concernant les activités nautiques, la Direction de la police de la Ville a autorité pour donner des contraventions relatives à la sécurité nautique (p. ex. un individu qui aurait une conduite dangereuse). La demande est en cours de traitement auprès de Transports Canada en vue d'obtenir une restriction réglementaire visant à baliser les différents usages sur la rivière Saint-Maurice.

Globalement, nous considérons que la Ville agit de façon responsable selon son niveau d'imputabilité et que les risques et impacts liés à des litiges découlant de l'érosion des berges sont négligeables.

3.1.B. Recommandation

Afin que la Ville mette tout en œuvre pour limiter son imputabilité advenant un glissement de terrain, nous recommandons à la Division de la gestion de risque et de la sécurité civile de prendre les mesures de télédétection par laser (LiDAR) lorsque le niveau d'eau est au plus bas et de faire analyser les données sur plusieurs années, et ce, dans le but d'identifier les variations et de poser les actions nécessaires lorsque de nouvelles zones à risque sont détectées.

Réponse de la Division de la gestion de risque et de la sécurité civile :

Nous sommes en accord avec la recommandation et nous nous engageons à produire un plan d'action à court terme.

3.2. Processus d'urbanisme au regard de la protection des berges

3.2.A. Contexte et constatations

La Ville devrait se doter de règles spécifiques quant aux droits de construction ou de rénovation sur les terrains riverains et en assurer la diffusion aux citoyens.

La Direction de l'aménagement et du développement durable est responsable de la réglementation pour tous les travaux en bordure des cours d'eau et des talus propices aux glissements de terrain.

Nos travaux d'audit nous ont permis d'effectuer les constats suivants :

- Un plan d'urbanisme est en vigueur et il est accessible aux citoyens via le site Internet de la Ville. Les articles 941 et suivants du règlement municipal normatif de la Ville traitent ce sujet.
- Le schéma d'aménagement et de développement a été révisé le 5 avril 2017 et détenu au greffe de la Ville¹⁵. Puisque Trois-Rivières est une ville exerçant des compétences de MRC, elle doit avoir un schéma d'aménagement approuvé par le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH).
- Les contenus obligatoires de ce schéma sont définis dans la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* et les orientations gouvernementales en aménagement du territoire (OGAT).

¹⁵ Numéro de référence : 2016, chapitre 170.

- Les zones de contraintes sont identifiées dans ce schéma (zones inondables, rives, littoral et à risque de glissement de terrain). Le cadre normatif est émis par le MAMH, via les OGAT.
- En vertu de la réglementation en vigueur, les citoyens sont obligés de demander un permis pour l'abattage d'arbres.
- En résumé, le MAMH dicte les orientations et la Ville a la responsabilité de les faire appliquer via sa réglementation.
- Pour les aspects liés aux glissements de terrain, la cartographie du MAMH ne couvre pas l'ensemble du territoire, mais la Ville possède sa propre cartographie qui couvre la différence. Cette cartographie a été approuvée par le MAMH.
- Au sein du plan d'urbanisme, il y a la notion « d'autorisations particulières », laquelle est issue de situations qui, techniquement, seraient prohibées. Ces demandes d'autorisations particulières doivent être supportées par une expertise géotechnique externe. À la suite du dépôt d'un rapport, le projet doit faire l'objet d'une analyse par la Direction de l'aménagement et du développement durable pour confirmer que tous les contenus sont présents¹⁶. Par la suite, le dossier est transmis au comité consultatif d'urbanisme (CCU) et déposé au conseil municipal pour obtenir une résolution. De ce fait, toutes les autorisations particulières requièrent une résolution du conseil municipal.
- **Un problème potentiel réside dans le risque que des travaux soient entrepris sans être conformes aux règles du plan d'urbanisme.**

¹⁶ Référence : Chapitre 2 du *Règlement établissant le cadre discrétionnaire en matière d'urbanisme*.

3.2.B. Recommandation

Afin de minimiser les risques que des travaux fragilisent les berges en raison de non-conformités aux règles du plan d'urbanisme, nous recommandons à la Direction de l'aménagement et du développement durable de sensibiliser les citoyens :

- aux dangers inhérents aux travaux ayant un impact sur l'érosion des berges et réalisés sans permis ou étude préalable;
- aux pénalités encourues en cas de non-conformité à la réglementation en vigueur.

Réponse de la Direction de l'aménagement et du développement durable :

Nous sommes en accord avec la recommandation et nous nous engageons à produire un plan d'action à court terme.

3.3. Processus de vigie en matière d'érosion des berges

3.3.A. Contexte et constatations

La Ville devrait se doter d'outils spécifiques afin d'assurer une vigie efficace en matière d'érosion des berges. Le plan d'urbanisme devrait inclure un processus de demande de permis pour les travaux en bordure de cours d'eau. De plus, la Ville devrait avoir un processus de suivi des zones à risque d'érosion des berges sous sa responsabilité en fonction :

- des changements climatiques;
- de l'évolution des épisodes de crue des eaux;
- des activités industrielles en amont des cours d'eau;

- de l'état de la végétation le long des berges;
- de l'écoulement de l'eau;
- de l'érosion sous-marine;
- des structures de protection existantes et de leur niveau de criticité.

Nos travaux d'audit nous ont permis d'effectuer les constats suivants :

- Le plan d'urbanisme en vigueur inclut un processus de demande de permis pour des travaux à réaliser en bordure des cours d'eau.
- Au sein de la Direction des travaux publics, un processus de vigie est en place afin de vérifier les exutoires advenant une crue des eaux. Dans ce contexte, une visite de terrain permettrait de s'assurer que les équipements sont en bon état de fonctionnement. Ce processus est également mis en application en réaction à des épisodes de pluie abondante.
- La Division de la gestion de risque et de la sécurité civile de la Ville possède un processus d'alerte automatisé en temps réel de vigie des épisodes de pluie abondante et de crue des eaux. Le déclenchement de ces alertes mobilise automatiquement les intervenants concernés afin qu'ils réalisent les tournées d'inspection requises. Des indicateurs de base, en fonction des précipitations reçues, déterminent le niveau de mobilisation à appliquer selon la criticité de l'événement.
- La vigie de l'érosion des berges sur les terrains des citoyens relève de ces derniers.
- **Globalement, la vigie en matière d'érosion des berges est réalisée en mode réaction seulement, à la suite de travaux d'entretien des employés municipaux (p. ex. des visites ponctuelles des rampes de mise à l'eau ou des parcs) ou de signalements de citoyens. Il n'y a pas de plan de vigie systématique, que ce soit en fonction de la prévention environnementale**

ou de la protection des infrastructures existantes (p. ex. par l'ajout d'outils de mesure tels que des piézomètres).

- Le rapport *Analyse diagnostique des glissements de terrain en bordure de la rivière Saint-Maurice – Secteur boulevard des Estacades* formulait des recommandations à implanter quant au suivi de l'érosion des zones exposées près des infrastructures. Au moment de notre audit, ces recommandations n'étaient pas implantées, bien que la Ville ait signifié son intention de les mettre en œuvre.

3.3.B. Recommandations

Afin d’améliorer la vigie en matière d’érosion des berges sous la responsabilité de la Ville, nous recommandons à la Direction de l’aménagement et du développement durable de :

- prévoir une liste de vérification systématique, selon chaque volet d’une bonne stratégie de vigie, soit en fonction :
 - des changements climatiques,
 - de l’évolution des épisodes de crue des eaux,
 - des activités industrielles en amont des cours d’eau,
 - de l’état de la végétation le long des berges,
 - de l’écoulement de l’eau,
 - de l’érosion sous-marine,
 - des structures de protection existantes et de leur niveau de criticité;
- mettre en œuvre les recommandations du rapport d’analyse de la firme externe (*Analyse diagnostique des glissements de terrain en bordure de la rivière Saint-Maurice – Section boulevard des Estacades*), notamment quant au suivi de l’érosion des zones exposées près des infrastructures de manière à planifier des travaux correctifs ou de protection.

Réponse de la Direction de l’aménagement et du développement durable :

Nous sommes en accord avec les recommandations et nous nous engageons à produire un plan d’action à court terme.

3.3.C. Recommandation

Afin d'améliorer le pouvoir d'anticipation des problèmes de débordement et de refoulement en situation de crue des eaux, nous recommandons à la Direction du génie de finaliser le projet concernant l'installation d'outils de mesure permanents (p. ex. des piézomètres).

Réponse de la Direction du génie :

Nous sommes en accord avec la recommandation et nous nous engageons à produire un plan d'action à court terme.

3.4. Processus de vigie et de prévention en matière de stabilité des sols

3.4.A. Contexte et constatations

En matière de vigie et de prévention de stabilité des sols, la Ville devrait se doter d'un processus de vigie des zones à risque de glissement de terrain. Ainsi, elle devrait mettre en place un processus de demande de permis pour des travaux à réaliser dans les zones exposées aux glissements de terrain, se doter d'un processus d'analyse de stabilité des sols avant l'émission d'un permis et mettre en place un programme de sensibilisation auprès des citoyens quant aux dangers issus de travaux fragilisant les sols.

Nos travaux d'audit nous ont permis d'effectuer les constats suivants :

- Une cartographie émise par le MTMD localise les parties du territoire où doivent s'appliquer les normes relatives aux glissements de terrain prescrites par le gouvernement du Québec. Les zones de contraintes relatives aux glissements

de terrain comprennent, en plus du talus, des bandes de protection à son sommet et à sa base, où différentes interventions doivent être réglementées. Ces zones sont destinées à être intégrées au schéma d'aménagement et de développement des MRC pour la planification du territoire et le contrôle de l'utilisation du sol, conformément aux exigences de l'article 5 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*.

- Selon les données du MTMD, le territoire de Trois-Rivières est considéré à faible risque de glissement de terrain compte tenu de la composition de son sol.
- Le plan d'urbanisme en vigueur inclut un processus de demande de permis pour les travaux à réaliser sur les terrains en zone à risque. De plus, le processus de demande d'autorisation particulière prend en considération la planification de ce type de travaux.
- Le déclenchement du processus de vérification des zones à risque, lors d'épisodes de pluie abondante et de crue des eaux, permet de réaliser les tournées d'inspection requises.
- **La Ville ne possède pas de programme de sensibilisation spécifique destiné aux citoyens quant aux dangers issus de travaux fragilisant les sols.**
- **Aucun processus systématique de vigie de la stabilité des sols n'est en place. Quoique le territoire de la Ville ne soit pas considéré comme une zone à risque élevé de glissements de terrain, selon les données du MTMD, un tel processus serait souhaitable.**

3.4.B. Recommandation

Afin d'améliorer la vigie en matière de stabilité des sols sous la responsabilité de la Ville, nous recommandons à la Direction de l'aménagement et du développement durable de réaliser une étude géotechnique ciblée lui permettant d'avoir un portrait plus exhaustif de la situation des foyers d'érosion et des décrochements riverains sur les sites où des infrastructures importantes de la Ville sont présentes.

Réponse de la Direction de l'aménagement et du développement durable :

Nous sommes en accord avec la recommandation et nous nous engageons à produire un plan d'action à court terme.

3.4.C. Recommandation

Corrélativement à la recommandation 3.2.B, nous recommandons à la Direction de l'aménagement et du développement durable de sensibiliser les citoyens :

- aux dangers inhérents aux travaux ayant un impact sur la stabilité des sols et réalisés sans permis ou étude préalable;
- aux pénalités encourues en cas de non-conformité à la réglementation en vigueur.

Réponse de la Direction de l'aménagement et du développement durable :

Nous sommes en accord avec la recommandation et nous nous engageons à produire un plan d'action à court terme.

3.5. Prévention quant aux débordements de la rivière Millette

3.5.A. Contexte et constatations

En réponse à un événement de débordement de la rivière Millette, tel que celui survenu le 8 juin 2021, lequel a entraîné des dégâts d'eau sur le boulevard des Récollets, la Ville devrait s'assurer que les démarches sont entreprises afin de réparer de façon permanente les ouvrages de rétention de la rivière et que les mesures nécessaires sont mises en place pour assurer une vigie adéquate et ainsi éviter que de telles situations ne se produisent à nouveau.

Nos travaux d'audit nous ont permis d'effectuer les constats suivants :

- En référence à la minéralisation des sols (p. ex. la construction d'un stationnement de grande surface), en vertu du *Règlement sur le rejet des eaux dans les ouvrages d'assainissement, les réseaux d'égout, les fossés, les lacs et les cours d'eau*, émis en 2021, les entreprises sont dorénavant obligées de prévoir les processus de rétention des eaux afin de régulariser leur écoulement.
- Un plan de travail d'amélioration est en cours pour prévenir tout débordement ou y réagir à la suite de pluies abondantes (p. ex. l'installation de sondes en amont du cours d'eau pour prévoir la fermeture de certains tronçons de route à risque lors de fortes pluies).
- Le barrage de la rivière Millette est un ouvrage de rétention d'eau pour régulariser son débit. L'épisode de débordement de juin 2021 est dû à une rupture d'une portion du barrage. **Des travaux de réparation temporaires** ont été effectués, dans l'attente des résultats des analyses nécessaires à l'évaluation des travaux précis à réaliser.

- La solution permanente est en cours d'analyse par la Direction du génie. Ce projet devrait intégrer les recommandations du rapport¹⁷ émis par le consortium Roche ltée et JFSA déposé en juillet 2012 à la Ville. Tous les ouvrages qui assurent l'écoulement des eaux sont inclus dans ce projet, en plus de l'éventuelle création d'un quatrième cours d'eau pour favoriser l'écoulement des eaux. La phase d'analyse des solutions est complétée à 60 % pour les aspects du barrage. Le projet de déviation du cours d'eau Lacerte est en phase de conception, et les travaux de réalisation sont prévus dans le plan triennal d'immobilisations de 2024-2025.
- La Ville a mis en place un plan d'action, supporté par des outils de mesure tels que des pluviomètres répartis sur une dizaine de points d'observation sur le territoire de la Ville, afin d'être proactive en cas de débordement des cours d'eau.

3.5.B. Recommandations

Afin de prévenir les débordements et d'améliorer l'écoulement des cours d'eau Millette, Bettez et Lacerte, nous recommandons à la Direction du génie de :

- réaliser les travaux requis afin de réparer de façon permanente les ouvrages de rétention et d'écoulement de ces cours d'eau;
- prendre en considération, dans les projets de développement pouvant avoir un impact sur les apports d'eau supplémentaire dans ces cours d'eau, la possibilité d'ajouter une obligation de mettre en place les mesures correctives pour atténuer les impacts.

¹⁷ Étude préparatoire de régulation de cours d'eau – Cours d'eau Millette, Bettez et Lacerte.

Réponse de la Direction du génie :

Nous sommes en accord avec les recommandations et nous nous engageons à produire un plan d'action à court terme.

3.6. Processus de reddition de comptes aux instances

3.6.A. Contexte et constatations

Un processus de reddition de comptes devrait être en vigueur afin de permettre aux instances d'obtenir les informations pertinentes quant aux risques liés à l'érosion des berges et à la stabilité des sols.

Nos travaux d'audit nous ont permis de constater qu'à l'exception d'un rapport de reddition de comptes suivi à l'interne pour les activités de la Direction de la sécurité incendie et de la sécurité civile ainsi que de la déclaration annuelle de la Direction de la gestion des eaux et des immeubles soumise au conseil municipal, quant aux épisodes de débordement et leur nature, il n'y a pas de processus de reddition de comptes spécifique quant aux risques liés à la stabilité des sols et à l'érosion des berges des cours d'eau sur le territoire de la Ville.

3.6.B. Recommandation

Afin de permettre aux instances d'évaluer les risques liés à l'érosion des berges et à la stabilité des sols, nous recommandons à la Direction du génie de mettre en place un processus de reddition de comptes périodique aux instances quant à l'état de la situation concernant les zones à risque.

Réponse de la Direction du génie :

Nous sommes en accord avec la recommandation et nous nous engageons à produire un plan d'action à court terme.

ANNEXE I – À PROPOS DE L'AUDIT

En vertu de l'article 107.7 de la LCV, le vérificateur général doit notamment effectuer la vérification des comptes et affaires de la municipalité. Selon les dispositions de l'article 107.8 de la LCV, cette vérification comporte, dans la mesure jugée appropriée par le vérificateur général, la vérification financière, la vérification de la conformité aux lois, règlements, politiques et directives ainsi que la vérification de l'optimisation des ressources.

Le présent rapport de mission d'audit indépendant sur la gestion des risques liés à l'érosion des berges et à la stabilité des sols s'inscrit dans la foulée de l'application de ces articles de loi.

Le Bureau du vérificateur général applique la Norme canadienne de gestion de la qualité (NCGQ) 1 « Gestion de la qualité par les cabinets qui réalisent des audits ou des examens d'états financiers, ou d'autres missions de certification ou de services connexes ». Cette norme exige que le Bureau conçoive, mette en place et fasse fonctionner un système de gestion de la qualité qui comprend des politiques et des procédures en ce qui concerne la conformité aux règles de déontologie, aux normes professionnelles et aux exigences légales et réglementaires applicables. En outre, il se conforme aux règles sur l'indépendance et aux autres règles de déontologie du *Code de déontologie* des comptables professionnels agréés du Québec, lesquelles reposent sur les principes fondamentaux d'intégrité, de compétence professionnelle et de diligence, de confidentialité et de conduite professionnelle.

Les travaux effectués dans le cadre du présent audit ont été réalisés à un niveau d'assurance raisonnable conformément à la Norme canadienne de missions de certification (NMC) 3001 « Missions d'appréciation directe » du *Manuel de CPA Canada – Certification*.

La responsabilité du vérificateur général consiste à fournir une conclusion sur les objectifs de l'audit qui étaient de vérifier si le partage des responsabilités entre les

divers paliers de gouvernement est bien établi au regard des risques liés à la stabilité des sols et à l'érosion des berges des cours d'eau sur le territoire de la Ville ainsi qu'à identifier l'imputabilité potentielle de la Ville quant à la vigie et aux conséquences de ces aspects. À cette fin, nous avons obtenu les éléments probants suffisants et appropriés et notre évaluation est fondée sur les critères d'évaluation suivants jugés valables dans les circonstances.

1. Définition des rôles et responsabilités, coordination entre les diverses instances et imputabilité de la Ville

- Les encadrements spécifiques visant à établir les rôles et responsabilités en matière de gestion des risques liés à l'érosion des berges et à la stabilité des sols devraient être clairement définis.
- Un processus de communication devrait être disponible en cas d'événement lié à l'érosion des berges ou à un glissement de terrain.
- Une cartographie identifiant les zones où la Ville est imputable en cas de glissements de terrain causés par l'érosion des berges devrait être disponible et maintenue à jour.
- La Ville devrait confirmer son autorité quant à la réglementation à faire respecter lors d'activités nautiques sur les cours d'eau de son territoire.

2. Processus d'urbanisme au regard de la protection des berges

- La Ville devrait être dotée d'un plan d'urbanisme régissant les règles spécifiques quant aux droits de construction ou de rénovation sur les terrains riverains et le diffuser aux citoyens. Ce plan devrait inclure un processus de demande de permis pour les travaux aux abords des bandes riveraines ou dans les zones à risque de glissement de terrain.

3. Processus de vigie en matière d'érosion des berges

- La Ville devrait se doter d'un processus de suivi des zones à risque d'érosion des berges en fonction :
 - des changements climatiques;
 - de l'évolution des épisodes de crue des eaux;

- des activités industrielles en amont des cours d'eau;
- de l'état de la végétation le long des berges;
- de l'écoulement de l'eau;
- de l'érosion sous-marine;
- des structures de protection existantes et de leur niveau de criticité.

4. Processus de vigie et de prévention en matière de stabilité des sols

- La Ville devrait posséder un processus de vigie des zones à risque de glissement de terrain sur son territoire.
- Elle devrait mettre en place un processus de demande de permis pour des travaux à réaliser dans les zones exposées aux glissements de terrain.
- La Ville devrait être dotée d'un processus d'analyse de stabilité des sols avant l'émission d'un permis en zones exposées aux glissements de terrain.
- Un programme de sensibilisation auprès des citoyens devrait être en place quant aux dangers issus de travaux fragilisant les sols.

5. Prévention quant aux débordements de la rivière Millette

- La Ville devrait réaliser ou commencer les travaux requis afin de réparer de façon permanente les ouvrages de rétention de la rivière Millette.
- La Ville devrait également mettre en place les mesures nécessaires pour assurer une vigie adéquate de cette rivière et en éviter les débordements.

6. Processus de reddition de comptes aux instances

- Un processus de reddition de comptes devrait être en vigueur afin de permettre aux instances d'obtenir les informations pertinentes quant aux risques liés à l'érosion des berges et à la stabilité des sols.

Gestion des milieux humides – Projet de développement économique du Carrefour 40-55

Rapport annuel 2022
au conseil municipal



Faits saillants de l'audit

Contexte

La gestion des milieux humides est un enjeu majeur lors de projets de développement économique impliquant la construction de nouvelles structures. De ce fait, des autorisations doivent être obtenues du ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP) lorsque des projets ont un impact sur la protection de l'environnement.

Par ailleurs, l'acceptabilité sociale de ce type de projet doit aussi être prise en considération, et c'est le rôle des élus de bien comprendre et cerner les problématiques afin de prendre des décisions éclairées.

Un projet de développement économique (le projet du Carrefour 40-55) prévoit l'utilisation de terrains dans le quartier industriel de Trois-Rivières, et des préoccupations ont été soulevées quant aux impacts environnementaux de ce projet, notamment sur les milieux humides présents sur ce territoire.

En effet, ces préoccupations ont engendré une vive opposition au projet de la part de parties prenantes. Dans ce contexte, la Ville a apporté des modifications

Faits saillants de l'audit

Contexte (suite)

à la mouture originale du projet afin d'atténuer ces effets négatifs sur les milieux humides.

Objectif

Notre mission avait pour objectif d'évaluer si l'administration municipale de la Ville de Trois-Rivières (la Ville) prend les mesures nécessaires et adéquates pour s'assurer que les élus possèdent toutes les informations requises afin de prendre des décisions éclairées dans le cadre du projet de développement économique du Carrefour 40-55, plus spécifiquement en ce qui concerne le respect, d'une part, des lois et des encadrements en vigueur et, d'autre part, des préoccupations environnementales découlant des impacts sur les milieux humides de ce projet en fonction des bénéfices économiques attendus.

Conclusion

De façon générale, nous sommes d'avis que les élus ont disposé des informations requises pour prendre une décision éclairée dans la poursuite du projet de développement économique du Carrefour 40-55.

Faits saillants de l'audit

Conclusion (suite)

En effet, au chapitre du respect de la législation en vigueur, les échanges officiels entre la Ville et le MELCCFP, en 2022, confirment que le certificat d'autorisation délivré à la Ville en janvier 2014, et modifié en janvier 2020, demeure valide, et ce, malgré l'entrée en vigueur, en mars 2018, de l'article 31¹⁸ de la *Loi concernant la conservation des milieux humides et hydriques*¹⁹ et du *Règlement sur la compensation pour l'atteinte aux milieux humides et hydriques*²⁰ en septembre 2018. En fait, ce certificat demeure valide, car des travaux faisant l'objet dudit certificat ont débuté dans les délais prescrits par cette nouvelle législation.

Par ailleurs, le projet du Carrefour 40-55 provoque des impacts significatifs sur l'environnement et les milieux humides. Néanmoins, il respecte les exigences légales auxquelles il est assujéti. Toutefois, le délai entre les études de caractérisation ayant mené à l'obtention du certificat d'autorisation en janvier 2014 et l'entrée en vigueur de l'article 31 de la nouvelle législation en mars 2018, jumelé à l'évolution

¹⁸ Cet article modifie la section V.1 du chapitre IV du titre I de la *Loi sur la qualité de l'environnement*, qui porte sur les milieux humides et hydriques.

¹⁹ LQ 2017, chapitre 14.

²⁰ RLRQ, chapitre Q-2, r.9.1.

Faits saillants de l'audit

Conclusion

(suite)

des perceptions du public en matière de conservation des milieux naturels, posent une problématique en termes d'acceptabilité sociale par des parties prenantes.

Dans l'objectif de renforcer son acceptabilité sociale, des modifications significatives ont été apportées par la Ville dans la dernière mouture du projet, lequel a été entériné par le conseil municipal le 4 juillet 2023. Parmi ces modifications, soulignons que l'aire de développement du parc industriel a été réduite de 20 hectares et que la majorité des propositions du Centre de recherche sur les interactions bassins versants – écosystèmes aquatiques (RIVE) de l'Université du Québec à Trois-Rivières (UQTR) ont été intégrées au projet.

En marge de notre examen du projet du Carrefour 40-55 et dans le contexte de l'évolution des perceptions citoyennes et des nouvelles préoccupations en matière de protection de l'environnement et des milieux humides, nous formulons des recommandations qui visent davantage à mettre en lumière les meilleures pratiques à privilégier dans le cadre des projets futurs.

Faits saillants de l'audit

Principales constatations

Conformité à la réglementation en vigueur

Les études qui ont servi pour la demande du certificat d'autorisation étaient sans doute satisfaisantes aux yeux du MELCCFP en fonction des exigences en vigueur au moment de la demande en 2013, la preuve étant que le certificat d'autorisation a été octroyé à partir des données issues de ces études.

Il n'en demeure pas moins que notre validation sur le terrain confirme que toutes les études réalisées sur des portions du territoire sous-estiment l'importance des milieux humides. Ainsi, en date d'aujourd'hui, la dynamique écologique des milieux humides et forestiers exigerait de refaire une étude globale pour détecter, caractériser et délimiter les milieux humides préalablement à l'obtention d'une autorisation.

Quoique les conclusions des spécialistes en environnement diffèrent de certaines positions des responsables du projet, il est admis que des écarts d'opinion sont plausibles étant donné les délais entre la réalisation des études et le contexte actuel. Nonobstant ce fait, les élus ont eu l'ensemble des informations requises pour prendre leur décision de

Faits saillants de l'audit

Principales constatations

(suite)

poursuivre le projet de développement économique du Carrefour 40-55, et les exigences ministérielles sont respectées et confirment la légitimité du projet.

Plan d'affaires et analyses financières, économiques et environnementales

Le plan d'affaires a été déposé et présenté aux élus et aux citoyens en 2019, et le début du projet a été confirmé lors de l'acquisition des terrains en 2021.

Les résultats du rapport coûts-bénéfices sont inclus dans la présentation du projet au conseil municipal le 29 novembre 2022 et ils sont supportés par des analyses précises.

La notion des impacts environnementaux, particulièrement quant aux milieux humides, a été incluse dans le processus de demande du certificat d'autorisation, en 2013, exigé par le MELCCFP, et des sites alternatifs ont été évalués. Les conclusions sont incluses dans la présentation du projet déposée au conseil municipal.

Faits saillants de l'audit

Principales constatations

(suite)

Le résultat des analyses financières n'intègre pas le calcul exhaustif de la valeur financière des services écosystémiques rendus par les milieux naturels affectés par le projet.

Les projets de développement économique sont réalisés selon d'anciens modèles d'affaires qui ne prennent pas nécessairement en considération les nouveaux enjeux climatiques et qui ne permettent pas d'avoir une vision globale du territoire et des impacts environnementaux.

Pertinence et qualité des études environnementales réalisées

Les études qui ont servi pour la demande du certificat d'autorisation étaient sans doute satisfaisantes aux yeux du MELCCFP en fonction des exigences en vigueur au moment de la demande en 2013. En revanche, l'évolution de la situation des écosystèmes et des connaissances ainsi que de la nouvelle législation en matière de protection de l'environnement fait en sorte que ces études ne

Faits saillants de l'audit

Principales constatations

(suite)

seraient probablement plus considérées comme pertinentes aujourd'hui.

Plans d'action en fonction des bonnes pratiques en matière de protection de l'environnement et des milieux humides

Un plan d'action visant à limiter les impacts sur les milieux humides a été déposé au conseil municipal et la majorité des propositions du RIVE ont été prises en considération dans ce plan.

Le projet, comme présenté dans sa troisième mouture, respecte l'objectif de la 15^e Conférence des Parties à la Convention sur la diversité biologique des Nations Unies (COP15) qui vise la conservation de 30 % des terres et des eaux; objectif auquel le Canada a adhéré. Toutefois, la Politique environnementale actuelle de la Ville stipule un objectif de seulement 17 %, correspondant à d'anciens critères de conservation.

Faits saillants de l'audit

Principales constatations

(suite)

Transparence envers les élus et acceptabilité sociale du projet

Il y a eu deux plans de communication, soit le 30 mars 2022 et le 27 juin 2023. L'objectif dans les deux cas était de renseigner les citoyens sur le projet et ses impacts sur les milieux humides.

La problématique majeure de ce volet réside dans le fait que les études supportant le projet sont antérieures à la nouvelle loi sur les milieux humides et hydriques (2018). Par conséquent, cette dernière ne s'applique pas au projet étant donné que le certificat d'autorisation était déjà octroyé lors de son entrée en vigueur et que certains travaux étaient déjà entamés, d'où une perception négative de la part d'élus et de citoyens.

Recommandations

Conformité à la réglementation en vigueur

- Maintenir à jour le portrait écologique du schéma d'aménagement et de développement ainsi que du plan d'urbanisme. **(3.1.B)**

Faits saillants de l'audit

Recommandations (suite)

- Réaliser des études de caractérisation complètes et rigoureuses pour les projets futurs de développement économique ayant un impact sur les milieux naturels. **(3.1.B)**

Plan d'affaires et analyses financières, économiques et environnementales

- Intégrer dorénavant la notion du calcul de la valeur des milieux naturels dans les plans d'affaires des projets de développement économique. **(3.2.B)**
- Élaborer un plan de développement économique qui prend en considération la protection des milieux humides dans une vision globale et éviter ainsi la réalisation de projets en silo. **(3.2.C)**

Faits saillants de l'audit

Recommandations (suite)

Pertinence et qualité des études environnementales réalisées

- Prévoir la réalisation d'études d'impacts environnementaux et de caractérisation des milieux pour être en mesure de respecter la réglementation en vigueur et de saines pratiques en matière de protection de l'environnement et d'acceptabilité sociale. **(3.3.B)**

Plans d'action en fonction des bonnes pratiques en matière de protection de l'environnement et des milieux humides

- Réviser la Politique environnementale pour ajouter l'objectif de conservation de 30 % des terres et des eaux sur le territoire de la Ville. **(3.4.B)**
- Mettre des mesures en place pour que les milieux humides contribuent à la capacité de soutien des écosystèmes (p. ex. la nidification, les arbres, les traverses pour la faune). **(3.4.B)**

Faits saillants de l’audit

Recommandations (suite)

Transparence envers les élus et acceptabilité sociale du projet

- Prévoir un processus de communication transparent entre les divers intervenants lors des projets futurs. **(3.5.B)**
- Se doter d’une politique de participation publique visant à mettre en place un cadre clair pour prendre en considération les préoccupations, les besoins et les valeurs de la population dans la prise de décision des élus. **(3.5.B)**

Table des matières

1. Contexte de l'audit	197
2. Objectif et portée de l'audit	200
3. Résultats de l'audit	204
3.1. Conformité à la réglementation en vigueur	204
3.2. Plan d'affaires et analyses financières, économiques et environnementales	208
3.3. Pertinence et qualité des études environnementales réalisées	211
3.4. Plans d'action en fonction des bonnes pratiques en matière de protection de l'environnement et des milieux humides	214
3.5. Transparence envers les élus et acceptabilité sociale du projet	217
Annexe I – À propos de l'audit	223

Liste des tableaux

Tableau 1	Genèse du projet de développement économique du Carrefour 40-55.....	199
-----------	---	-----

Liste des sigles

COP15	15 ^e Conférence des Parties à la Convention sur la diversité biologique des Nations Unies	MELCCFP	ministère de l’Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs
IDÉTR	Innovation et Développement économique Trois-Rivières	PRMHH	plan régional des milieux humides et hydriques
LCV	<i>Loi sur les cités et villes</i>	RIVE	Centre de recherche sur les interactions bassins versants – écosystèmes aquatiques
LQE	<i>Loi sur la qualité de l’environnement</i>		

1. CONTEXTE DE L'AUDIT

La gestion des milieux humides est un enjeu majeur lors de projets de développement économique impliquant la construction de nouvelles infrastructures. À compter du 23 mars 2018²¹, en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (LQE)²², des autorisations doivent être obtenues de la part du ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP) lorsque des projets ont un impact sur la protection de l'environnement.

Par ailleurs, l'acceptabilité sociale de ce type de projet doit aussi être prise en considération, et c'est le rôle des élus de bien comprendre et cerner les problématiques afin de prendre des décisions éclairées.

La Direction de l'aménagement et du développement durable de la Ville de Trois-Rivières (la Ville) émet les permis de construction, les certificats et les attestations. Elle s'assure du respect de l'ensemble de la réglementation, de l'entretien et de la salubrité des immeubles. Elle est également responsable de l'inspection des travaux de construction et elle assure le suivi des requêtes sur le territoire. Elle assure aussi la protection, la gestion et la mise en valeur de l'environnement et elle supporte l'organisation municipale dans les différents projets.

²¹ Entrée en vigueur de l'article 31 de la *Loi concernant la conservation des milieux humides et hydriques* (LQ 2017, chapitre 14). Cet article modifie la section V.1 du chapitre IV du titre I de la *Loi sur la qualité de l'environnement*, qui porte sur les milieux humides et hydriques.

²² RLRQ, chapitre Q-2.

Innovation et Développement économique Trois-Rivières (IDÉTR) est le bras économique de la Ville et son objectif est de soutenir et de coordonner l'ensemble du développement économique sur le territoire trifluvien.

Un projet de développement économique (le projet du Carrefour 40-55) prévoit l'utilisation de terrains dans le quartier industriel de Trois-Rivières, et des préoccupations ont été soulevées quant aux impacts environnementaux de ce projet, notamment sur les milieux humides présents sur ce territoire. En résumé, la genèse de ce projet est présentée dans le tableau 1.

Tableau 1
Genèse du projet de développement économique du Carrefour 40-55

Date	Étape
2003 à 2008	
	Acquisition des terrains à des fins industrielles.
2013	
28 février	Demande d'un certificat d'autorisation de la Ville au MELCCFP pour des travaux sur 26,6 hectares en milieux humides dans le cadre du projet d'agrandissement du parc industriel du Carrefour 40-55.
2014	
23 janvier	Délivrance du certificat d'autorisation à la Ville pour des travaux, dans le cadre d'un développement industriel à l'intersection des autoroutes 40 et 55, affectant une superficie totale de 26,6 hectares de milieux humides.
2018	
23 mars	Entrée en vigueur de la section portant sur les milieux humides et hydriques ^[1] de la LQE, issue de la <i>Loi concernant la conservation des milieux humides et hydriques</i> ^[2] .
20 septembre	Entrée en vigueur du <i>Règlement sur la compensation pour l'atteinte aux milieux humides et hydriques</i> ^[3] , issu de la <i>Loi concernant la conservation des milieux humides et hydriques</i> ^[2] .
2020	
13 janvier	Modification du certificat d'autorisation délivré le 23 janvier 2014.
2021	
20 avril	Autorisation du conseil municipal de vendre à Elmec inc. un terrain vacant dans le parc industriel du Carrefour 40-55.
17 août	Vote du conseil municipal contre le règlement d'emprunt pour faire des travaux de drainage.
19 novembre	Conférence de presse de Terre précieuse, une coalition de citoyens et d'experts qui s'unissent pour protéger un milieu humide sur le territoire de la Ville.
2022	
30 mars	Séance d'information tenue par la Direction de l'aménagement et du développement durable et IDÉTR sur le projet d'agrandissement du parc industriel 40-55.
5 avril	Confirmation de la part du MELCCFP que l'autorisation émise le 23 janvier 2014, et modifiée le 13 janvier 2020, est toujours valide.
29 novembre	Présentation du projet du Carrefour 40-55 au conseil municipal.
2023	
20 juin	Présentation de la troisième mouture du projet au conseil municipal.
27 juin	Séance d'information Web destinée au public.
4 juillet	Adoption d'un règlement d'emprunt dans le cadre du projet du Carrefour 40-55 par le conseil municipal.

^[1] Section V.1 du chapitre IV du titre I.

^[2] LQ 2017, chapitre 14.

^[3] RLRQ, chapitre Q-2, r.9.1.

2. OBJECTIF ET PORTÉE DE L'AUDIT

En vertu des dispositions des articles 107.7 et 107.8 de la *Loi sur les cités et villes* (LCV)²³, nous avons réalisé une mission d'audit d'optimisation des ressources portant sur la gestion des milieux humides dans le projet de développement économique du Carrefour 40-55. En fait, les préoccupations soulevées par des parties prenantes à l'égard des milieux humides affectés par le projet du Carrefour 40-55 ont suscité l'intérêt du vérificateur général.

Notre mission d'audit avait pour objectif d'évaluer si l'administration municipale de la Ville de Trois-Rivières prend les mesures nécessaires et adéquates pour s'assurer que les élus possèdent toutes les informations requises afin de prendre des décisions éclairées dans le cadre du projet de développement économique du Carrefour 40-55, plus spécifiquement en ce qui concerne le respect, d'une part, des lois et des encadrements en vigueur et, d'autre part, des préoccupations environnementales découlant des impacts sur les milieux humides de ce projet en fonction des bénéfices économiques attendus.

Pour cette évaluation, nous nous sommes basés sur les lois et sur les meilleures pratiques en matière de protection des milieux humides et de développement économique. Nous avons notamment consulté les références suivantes :

- La LQE;
- La *Loi concernant la conservation des milieux humides et hydriques*;

²³ RLRQ, chapitre C-19.

- Les recommandations des plans régionaux des milieux humides et hydriques (PRMHH)²⁴ issus d'Environnement Mauricie;
- Les avis d'experts en matière de protection des milieux humides et des groupes reconnus tels que le Centre de recherche sur les interactions bassins versants – écosystèmes aquatiques (RIVE) de l'Université du Québec à Trois-Rivières (UQTR) et le Regroupement des associations pour la protection de l'environnement des lacs et des bassins versants (RAPPEL);
- Les meilleures pratiques en protection de l'environnement;
- Les cibles du Groupe intergouvernemental d'experts sur l'évolution du climat (GIEC) et de la 15^e Conférence des Parties à la Convention sur la diversité biologique des Nations Unies (COP15).

Ainsi, nos travaux ont inclus les sujets d'intérêt suivants :

- La conformité à la réglementation en vigueur;
- Le plan d'affaires et les analyses financières, économiques et environnementales;
- La pertinence et la qualité des études environnementales réalisées;
- Les plans d'action en fonction des bonnes pratiques en matière de protection de l'environnement et des milieux humides;
- La transparence envers les élus et l'acceptabilité sociale du projet.

²⁴ Il s'agit de documents de réflexion stratégique qui visent à intégrer la conservation des milieux humides et hydriques à la planification de l'aménagement du territoire, en favorisant un développement durable et structurant.

À cet effet, nous avons recueilli de l’information au cours d’entrevues avec les gestionnaires des unités administratives suivantes :

- IDÉTR;
- Direction de l’aménagement et du développement durable;
- Direction du greffe, de la gestion des documents et des archives;
- Direction des communications et de la participation citoyenne.

Nous avons également retenu les services d’une firme externe experte en services-conseils scientifiques dans le domaine de la biologie, de l’écologie et de la conservation des habitats et de l’environnement naturel. Nous avons également consulté une firme externe spécialisée en évaluation des services écosystémiques ainsi que plusieurs acteurs du domaine scientifique lié à la protection de l’environnement.

Finalement, nous avons pris connaissance des différents documents mis à notre disposition.

La période visée par notre audit s’échelonne de février à septembre 2023, et les résultats de nos travaux sont basés sur l’état de la situation qui prévalait au 30 septembre 2023. Par conséquent, les modifications ou les améliorations qui auraient pu être apportées ultérieurement ne sont pas reflétées dans le présent rapport.

L'annexe I intitulée « À propos de l'audit » présente les informations sur le cadre normatif afférent à la présente mission, la responsabilité du vérificateur général ainsi que le processus d'audit, dont les critères d'évaluation utilisés.

3. RÉSULTATS DE L’AUDIT

3.1. Conformité à la réglementation en vigueur

3.1.A. Contexte et constatations

La Ville devrait s’assurer d’avoir l’ensemble des documents attestant la conformité du projet selon les normes du MELCCFP. La demande du certificat d’autorisation devrait être basée sur des études complètes, pertinentes et rigoureuses avant la réalisation de projets affectant les milieux humides et hydriques et devrait respecter la réglementation en vigueur. La Ville devrait également s’assurer que la zone des travaux a été adaptée afin de limiter les impacts sur les milieux humides.

Nos travaux d’audit nous ont permis d’effectuer les constats suivants :

- Selon les critères du MELCCFP, tirés du *Règlement relatif à l’évaluation et l’examen des impacts sur l’environnement de certains projets*²⁵, une étude d’impact environnemental au niveau du Bureau d’audiences publiques sur l’environnement (BAPE) n’était pas requise pour ce type de projet lors de la demande du certificat d’autorisation.
- Le certificat d’autorisation nécessaire à la réalisation du projet sur le site envisagé a été émis le 23 janvier 2014. Par la suite, il a été modifié le 13 janvier 2020, à la suite d’une modification du type de zonage et de la superficie associée à la zone offerte en compensation; le MELCCFP n’a pas demandé d’études supplémentaires. Les échanges officiels entre la Ville et le MELCCFP en 2022

²⁵ RLRQ, chapitre Q-2, r. 23.1.

démontrent la validité du certificat, compte tenu des travaux déjà entamés sur la zone prescrite dans ce document.

- Selon nos observations, les études qui ont servi pour la demande du certificat d'autorisation étaient sans doute satisfaisantes aux yeux du MELCCFP **en fonction des exigences en vigueur au moment de la demande en 2013**, la preuve étant que le certificat d'autorisation a été octroyé à partir des données issues de ces études.
- **Toutefois**, les résultats de nos travaux soulèvent des préoccupations quant à la rigueur de ces études. En effet :
 - À la suite de notre analyse sur le terrain de 19 points d'observation liés à la flore et mentionnés dans l'étude de Synergis, réalisée en 2012, tout en considérant qu'il est normal d'avoir des différences spatialement et temporellement, cinq communautés végétales recensées étaient plutôt associées à des milieux humides et quelques autres étaient assez proches d'être des marécages. **Ce sont donc suffisamment d'exemples qui sèment un doute quant à la validité de se baser sur cette étude pour prendre des décisions sur le développement et les ententes concernant la compensation, le cas échéant;**
 - Une des études a détecté la salamandre à quatre orteils (*Hemidactylium scutatum*), une espèce susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable dont l'habitat est la tourbe, ce qui a permis de prendre en considération cet élément dans la planification de la mouture 2 du projet du Carrefour 40-55 et d'adapter la zone des travaux en conséquence. En revanche, aucune espèce de flore en situation précaire n'avait été recensée dans les inventaires des études antérieures. Toutefois, à la suite de notre visite du site en mai dernier, nous avons observé la présence d'une espèce désignée menacée au

Canada. **Il est donc fort possible que d'autres espèces floristiques ayant maintenant un statut légal de conservation soient présentes;**

- Chaque étude évaluée a été faite sur des aires d'étude différentes en fonction des besoins du projet à chacun des moments de son développement et de ses priorités. De plus, les études des milieux humides, antérieures à 2015, n'avaient pas de cadre méthodologique formel. Ainsi, les résultats **ne correspondent pas nécessairement à l'ensemble des besoins relatifs au projet actuel;**
- Les aspects législatifs provinciaux ayant changé en 2018, **les études antérieures deviennent caduques puisqu'elles ne pourraient servir aujourd'hui à demander des autorisations ministérielles;**
- Bien que le certificat d'autorisation obtenu en 2014, et modifié en 2020, demeure valide, notre validation sur le terrain confirme que toutes les études réalisées sur des portions du territoire sous-estiment l'importance des milieux humides. Ainsi, **en date d'aujourd'hui, la dynamique écologique des milieux humides et forestiers exigerait de refaire une étude globale pour détecter, caractériser et délimiter les milieux humides préalablement à l'obtention d'une autorisation.**
- Dans le souci de minimiser les impacts sur les milieux humides et de s'assurer de la validité des études de caractérisation qui lui sont soumises, la Direction de l'aménagement et du développement durable a décrit dans l'article 131 du *Règlement établissant les règles d'interprétation et les définitions applicables en matière d'urbanisme* les exigences requises pour une étude de caractérisation écologique.

Quoique les conclusions des spécialistes en environnement diffèrent de certaines positions des responsables du projet, il est admis que des écarts d'opinion sont

plausibles étant donné les délais entre la réalisation des études et le contexte actuel. Nonobstant ce fait, les élus ont eu l'ensemble des informations requises pour prendre leur décision de poursuivre le projet de développement économique du Carrefour 40-55, et les exigences ministérielles sont respectées et confirment la légitimité du projet.

3.1.B. Recommandations

Afin de s'assurer de bien connaître la caractérisation des milieux humides et de respecter la législation en vigueur, nous recommandons à la Direction de l'aménagement et du développement durable de :

- maintenir à jour le portrait écologique du schéma d'aménagement et de développement ainsi que du plan d'urbanisme;
- réaliser des études de caractérisation complètes et rigoureuses pour les projets futurs de développement économique ayant un impact sur les milieux naturels.

Réponse de la Direction de l'aménagement et du développement durable :

Nous sommes en accord avec les recommandations et nous nous engageons à produire un plan d'action à court terme.

3.2. Plan d'affaires et analyses financières, économiques et environnementales

3.2.A. Contexte et constatations

La Ville devrait s'assurer que les analyses économiques et financières du projet sont fiables et supportées par des arguments tangibles afin de démontrer les bénéfices du projet au regard des impacts environnementaux créés. Elle devrait également démontrer que le site envisagé pour le projet du Carrefour 40-55 a fait l'objet d'une étude complète, incluant les options d'utiliser des sites alternatifs appartenant à la Ville.

Nos travaux d'audit nous ont permis d'effectuer les constats suivants :

- La genèse du projet remonte en 2013, avec le constat que les espaces desservis par les services publics diminuent de façon drastique et qu'un grand nombre de bâtiments industriels deviennent caducs. De ce fait, une stratégie de récupération des bâtiments est amorcée. Cet élément est consigné dans les plans d'urbanisme et présenté par IDÉTR au sein des documents de planification stratégique.
- Le plan d'affaires a été déposé et présenté aux élus et aux citoyens en 2019, et le début du projet a été confirmé lors de l'acquisition des terrains en avril 2021.
- La zone touchée par le projet du Carrefour 40-55 est classée « zonage industriel » depuis 1983. Cet aspect a été discuté plusieurs fois au sein du conseil municipal, qui a décidé de maintenir cette affectation de zonage. Le dernier schéma d'aménagement et de développement a été réalisé en 2017 et le site de ce projet a été identifié à ce moment comme étant une zone

industrielle, ce qui a été accepté et consigné au plan d'urbanisme, lequel a été adopté par le conseil municipal.

- Depuis 2017, plusieurs études économiques ont été réalisées, notamment par des firmes externes (p. ex. Raymond Chabot Grant Thornton). Avant la prise de décision finale, pour le site du projet du Carrefour 40-55, une dernière analyse a été réalisée par la firme LGP Stratégie (mai 2023) pour confirmer l'analyse économique des autres sites industriels potentiels.
- Les résultats du rapport coûts-bénéfices sont inclus dans la présentation de la première mouture du projet du Carrefour 40-55, déposée au conseil municipal le 29 novembre 2022. Ils sont supportés par des analyses précises et disponibles au besoin pour des fins de vérification.
- La notion des impacts environnementaux, particulièrement quant aux milieux humides, a été incluse dans le processus de demande du certificat d'autorisation, en 2013 exigé par le MELCCFP (article 22 de la LQE).
- Des sites alternatifs ont été évalués et les conclusions sont incluses dans les présentations du projet au conseil municipal.
- Le fonds environnement Éclaire est une structure financière qui permet de subventionner des projets environnementaux de la Ville. L'argent provient des réserves financières en environnement qui appartiennent à la Ville et des dons recueillis par la Fondation Trois-Rivières durable (F3RD). Ce fonds est en lien avec le programme de protection et de mise en valeur (PPMV) de la Ville, d'où la notion de remboursement au montant de 7 \$/m² à déposer dans ce fonds à partir des revenus du projet du Carrefour 40-55²⁶.

²⁶ Bien que le projet ne soit pas assujéti au *Règlement sur la compensation pour l'atteinte aux milieux humides et hydriques*, la Ville a néanmoins prévu une compensation de 7 \$/m².

- **Le résultat des analyses financières présenté lors de la dernière mouture du projet, adopté par le conseil municipal le 4 juillet 2023, n'intègre pas le calcul exhaustif de la valeur financière des services écosystémiques rendus par les milieux naturels affectés par le projet.** Ce type d'analyse vise à identifier les différents services écosystémiques fournis par les milieux naturels, tels que le stockage de carbone, l'amélioration de la qualité de l'air ou l'atténuation des inondations et des îlots de chaleur, pour en estimer la valeur monétaire. Par exemple, la conservation des milieux naturels pourrait permettre des économies quant au filtrage naturel de l'eau et ainsi éviter des dépenses associées à une usine de filtration. De ce fait, **les projets actuels de développement économique sont réalisés selon d'anciens modèles d'affaires qui ne prennent pas nécessairement en considération les nouveaux enjeux climatiques et qui ne permettent pas d'avoir une vision globale du territoire et des impacts environnementaux.**

3.2.B. Recommandation

Afin de permettre aux élus d'avoir l'ensemble des données économiques pour leur prise de décision et d'être en mesure d'identifier les milieux naturels ayant le plus de « valeur » sur le territoire touché par un projet, nous recommandons à la Direction de l'aménagement et du développement durable d'intégrer dorénavant la notion du calcul de la valeur des milieux naturels dans les plans d'affaires des projets de développement économique.

Réponse de la Direction de l'aménagement et du développement durable :

Nous sommes en accord avec la recommandation et nous nous engageons à produire un plan d'action à court terme.

3.2.C. Recommandation

Afin de prévoir les impacts environnementaux dans leur ensemble, nous recommandons à la Direction de l'aménagement et du développement durable d'élaborer un plan de développement économique qui prend en considération la protection des milieux humides dans une vision globale et d'éviter ainsi la réalisation de projets en silo.

Réponse de la Direction de l'aménagement et du développement durable :

Nous sommes en accord avec la recommandation et nous nous engageons à produire un plan d'action à court terme.

3.3. Pertinence et qualité des études environnementales réalisées

3.3.A. Contexte et constatations

La Ville devrait fournir l'ensemble des analyses requises afin de démontrer les impacts réels de la réalisation du projet sur l'environnement, particulièrement sur les milieux humides sur lesquels la construction d'infrastructures sera réalisée. Ces analyses se doivent d'être complètes, pertinentes, rigoureuses et réalisées par des ressources qualifiées.

Nos travaux d'audit nous ont permis d'effectuer les constats suivants :

- Les études réalisées afin d'obtenir le certificat d'autorisation, délivré en 2014, proviennent de firmes externes reconnues en la matière.

- Comme mentionné à la section 3.1 du présent rapport, ces études étaient sans doute satisfaisantes aux yeux du MELCCFP **en fonction des exigences en vigueur au moment de la demande en 2013**, la preuve étant que le certificat d'autorisation a été octroyé à partir des données issues de ces études. En revanche, l'évolution de la situation des écosystèmes et des connaissances ainsi que de la législation de 2018 en matière de protection de l'environnement fait en sorte que **ces études ne seraient probablement plus considérées comme pertinentes aujourd'hui**. Ainsi, selon nos observations :
 - Les diverses cartographies écologiques développées selon les auteurs des études antérieures présentent assez de différences pour semer un doute quant à leur qualité;
 - Les études antérieures des milieux humides n'avaient pas de cadre méthodologique formel;
 - L'effort d'échantillonnage minimum n'était pas toujours spécifié (nombre de points d'observation par hectare ou par longueur de rive);
 - En 2012, les descriptions méthodologiques étaient imprécises, toutefois les efforts de recherche de salamandres ont porté fruit;
 - Normalement, les caractérisations et délimitations de milieux humides par la méthode botanique doivent s'effectuer entre le 1^{er} juin et le 31 octobre. La détection des espèces floristiques en situation précaire en milieux humides doit être faite principalement en été lorsque l'émergence des fleurs s'est produite pour bien détecter et reconnaître les espèces. Or, l'étude de Synergis de 2012 a été réalisée au mois de mai;
 - Notre visite sur le terrain confirme que toutes les études réalisées à l'époque sur des portions du territoire sous-estiment l'importance des milieux humides, car la majorité des points d'observation que nous avons visités le 30 mai 2023 démontrent des différences entre les habitats observés

maintenant et ceux des différentes cartographies, dont la plus récente est celle de Synergis en 2012;

- Lors de notre visite sur le terrain, plusieurs points d'observation, se trouvant dans des lieux considérés comme des forêts dans les études réalisées antérieurement, ont plutôt démontré des caractéristiques associées à des milieux humides, tels que des tourbières boisées et des marécages arborescents; de ce fait, la surface des terrains considérés comme des milieux humides est probablement plus importante que les résultats du recensement.

En résumé, les études réalisées en vue de produire la demande de certificat d'autorisation en 2013 étaient sans doute satisfaisantes aux yeux du MELCCFP **en fonction des exigences en vigueur à ce moment**, mais ne seraient probablement plus acceptables dans le contexte actuel.

3.3.B. Recommandation

Afin de démontrer les impacts réels de la réalisation des projets futurs de développement économique sur l'environnement, nous recommandons à la Direction de l'aménagement et du développement durable de prévoir la réalisation d'études d'impacts environnementaux et de caractérisation des milieux pour être en mesure de respecter la réglementation en vigueur et de saines pratiques en matière de protection de l'environnement et d'acceptabilité sociale.

Réponse de la Direction de l'aménagement et du développement durable :

Nous sommes en accord avec la recommandation et nous nous engageons à produire un plan d'action à court terme.

3.4. Plans d'action en fonction des bonnes pratiques en matière de protection de l'environnement et des milieux humides

3.4.A. Contexte et constatations

Un plan d'action visant à minimiser les impacts sur les milieux humides devraient être en place et tenir compte :

- des propositions et des avis d'Environnement Mauricie et du RIVE;
- des normes à respecter afin de maintenir un corridor de liens adéquats entre les milieux humides;
- des actions à réaliser en fonction de la protection des espèces vulnérables (faunes et flores);
- des objectifs éthiques de n'avoir aucune perte nette des milieux humides.

De plus, la Ville devrait disposer d'une approche globale et documentée en matière d'exploitation des milieux humides sur son territoire, approuvée par les instances, ainsi que d'un inventaire complet et à jour de ses environnements.

Nos travaux d'audit nous ont permis d'effectuer les constats suivants :

- Un plan d'action visant à limiter les impacts sur les milieux humides a été déposé. Les propositions du RIVE, émises le 8 février 2023, ont été prises en considération, à l'exception de la requête suggérant de refaire le projet à partir

de zéro, ce qui aurait, de l'avis du directeur de l'aménagement et du développement durable, les répercussions suivantes : l'obligation de refaire une demande pour obtenir un nouveau certificat d'autorisation, la perte des investissements déjà encourus pour le projet et un délai supplémentaire significatif pour la réalisation du projet.

- Sur la base des informations obtenues de la Direction de l'aménagement et du développement durable, les éléments retenus de la proposition du RIVE et intégrés à la troisième mouture du projet sont :
 - La conservation de la bande riveraine de 50 mètres de la rivière aux Sables;
 - La protection de la zone au nord du gazoduc (cette zone, actuellement d'usage industriel, sera modifiée au plan de zonage afin de la protéger);
 - Le maintien du corridor naturel qui suit le ruisseau Saint-Charles, lequel est adéquat compte tenu des entraves déjà existantes liées au corridor de la rivière aux Sables;
 - Le maintien d'un milieu hydrique et de passage de la faune. Les corridors ont été pensés en fonction de cette préoccupation;
 - La protection de la salamandre à quatre orteils. La Ville s'était engagée à déplacer (avant les travaux) les nids de salamandre, ce qui avait déjà été entrepris par une firme externe en 2016, à la suite de l'obtention d'un permis SEG²⁷ du MELCCFP. Par ailleurs, les meilleurs habitats de salamandre font maintenant partie des zones de conservation protégées par la Ville;
 - La compensation des pertes, à même la planification du projet, par la conservation ou la création de milieux de qualité équivalente et l'atteinte de l'objectif d'aucune perte nette. Dans ce contexte, l'intégration des frais de 7 \$/m² pour la conservation des milieux est basée sur la même méthode de

²⁷ Il s'agit d'un permis spécial délivré par le MELCCFP pour la capture des animaux sauvages à des fins scientifiques, éducatives ou de gestion de la faune.

calcul que celle du MELCCFP et les contributions financières générées sont déposées dans le fonds Éclorre. **Toutefois, cette approche ne garantit pas l'objectif d'« aucune perte nette », car le projet prévoit une perte de 10,3 hectares qui sera compensée en partie par ce fonds.** À noter que cette exigence est prévue dans le *Règlement sur la compensation pour l'atteinte aux milieux humides et hydriques*, issu de la *Loi concernant la conservation des milieux humides et hydriques*, loi à laquelle le projet n'est pas assujéti puisque le certificat d'autorisation a été délivré avant son entrée en vigueur.

- Le PRMHH de la Ville a été déposé le 19 octobre 2022 au MELCCFP, lequel en a accusé réception. Le document est en cours d'approbation. En revanche, la Ville n'a pas attendu de recevoir l'avis du MELCCFP pour agir et commencer à intégrer immédiatement certains aspects de ce plan. Le *Règlement sur le plan d'urbanisme*, le *Règlement établissant le cadre normatif en matière d'urbanisme*, le *Règlement établissant les règles d'interprétation et les définitions applicables en matière d'urbanisme* et le *Règlement établissant le cadre discrétionnaire en matière d'urbanisme* ont été modifiés lors de la séance du conseil municipal du 15 août 2023 pour commencer l'intégration de plusieurs aspects permettant une meilleure protection des milieux humides au quotidien.
- La COP15 de 2022 a retenu l'objectif de protéger 30 % des terres et des eaux d'ici 2030; objectif auquel le Canada a adhéré. Le projet, comme présenté dans sa troisième mouture, respecte cet objectif de conservation. **Toutefois, la Politique environnementale actuelle de la Ville stipule un objectif de seulement 17 %, correspondant à d'anciens critères de conservation.**

3.4.B. Recommandations

Afin d'atteindre l'objectif d'aucune perte nette, comme prévu dans le *Règlement sur la compensation pour l'atteinte aux milieux humides et hydriques*, nous recommandons à la Direction de l'aménagement et du développement durable de :

- réviser la Politique environnementale pour ajouter l'objectif de conservation de 30 % des terres et des eaux sur le territoire de la Ville;
- mettre des mesures en place pour que les milieux humides contribuent à la capacité de soutien des écosystèmes (p. ex. la nidification, les arbres, les traverses pour la faune).

Réponse de la Direction de l'aménagement et du développement durable :

Nous sommes en accord avec les recommandations et nous nous engageons à produire un plan d'action à court terme.

3.5. Transparence envers les élus et acceptabilité sociale du projet

3.5.A. Contexte et constatations

L'expérience du projet du Carrefour 40-55 nous a démontré que les citoyens sont de plus en plus intéressés et avisés concernant le respect des normes environnementales et qu'ils exigent que leurs municipalités soient de meilleurs citoyens institutionnels en allant plus loin que le respect des normes réglementaires dans certains dossiers, notamment celui de protéger la nature et les systèmes écologiques en vue de s'adapter aux changements climatiques. La santé humaine (physique et mentale) est fortement corrélée à la présence de milieux naturels à

proximité des milieux de vie des citoyens. D’ailleurs, maintenant, les aspects de connectivité écologique entre les milieux naturels, qu’ils soient hydriques, humides ou terrestres, sont pris en compte, ce qui était rarement le cas au début des années 2000.

Ainsi, la Ville devrait s’assurer que la démarche justifiant ses décisions est adéquatement communiquée aux élus et aux citoyens. Un plan de communication complet et transparent devrait être destiné à l’administration municipale, aux élus et aux citoyens. Le projet du Carrefour 40-55 devrait servir de guide et être utilisé comme modèle pour les projets futurs afin d’obtenir l’acceptabilité sociale avant les faits accomplis. Ce plan devrait inclure :

- les arguments de justification des sites envisagés;
- les impacts sur les milieux humides, la faune et la flore;
- les résultats d’analyses coûts-bénéfices, incluant la valeur financière des milieux naturels touchés;
- la source des études justifiant le projet;
- la vision à long terme de la stratégie de développement économique et de développement durable au sein de la Ville.

Nos travaux d’audit nous ont permis d’effectuer les constats suivants :

- La mission de la Direction du greffe, de la gestion des documents et des archives est de rédiger, colliger et diffuser les décisions des instances et d’appliquer le cadre juridique nécessaire à leur mise en vigueur. Tous les élus ont les mêmes informations lors d’une séance du conseil municipal pour leur prise de décision; ils les reçoivent 72 heures à l’avance, comme stipulé à l’article 319 de la LCV.

- Spécifiquement pour le projet du Carrefour 40-55, l'implication de la Direction du greffe, de la gestion des documents et des archives se limite à la préparation et à la mise en vigueur du règlement concernant l'emprunt pour financer les travaux de drainage prévus au projet et les services professionnels afférents. Le processus réglementaire a débuté par un avis de motion et un dépôt de projet de règlement à la séance du 20 juin 2023, suivis par l'adoption du règlement à la séance du 4 juillet 2023. La fiche décisionnelle inclut les informations pertinentes à la prise de décision entourant le règlement présenté, telles que la description des travaux, l'historique du dossier, son inscription ou non au plan triennal d'immobilisations (PTI), la façon de rembourser l'emprunt et l'admissibilité à un programme de subvention, le cas échéant.
- Les responsables du projet du Carrefour 40-55, soit IDÉTR et la Direction de l'aménagement et du développement durable, ont réalisé les étapes de communication suivantes :
 - Une première séance d'information pour les citoyens a été tenue par la Ville le 30 mars 2022 quant au projet d'agrandissement du parc industriel 40-55. Toute la documentation a été déposée sur le site Internet de la Ville et le déroulement d'une séance du conseil municipal est disponible au public sur ce site;
 - Cette séance d'information faisait suite au refus du conseil municipal, lors d'une séance précédente en août 2021, d'adopter un règlement d'emprunt relatif à la première proposition du projet. Lors de cette séance d'information, les élus étaient en mode « observateurs » seulement;
 - La présentation de la première mouture du projet du Carrefour 40-55, déposée au conseil municipal le 29 novembre 2022, était exclusivement destinée à des fins d'informations. Aucune mesure de consultation n'était prévue;

- Par la suite, les questions des citoyens ont été prises en considération en vue de la présentation de la deuxième mouture du projet, destinée aux élus seulement, lesquels ont demandé de respecter l'aspect de confidentialité du projet, même s'il y avait une intention de diffusion à court terme;
- Une tournée des médias, des chambres de commerce et des associations des manufacturiers de la Mauricie était prévue pour présenter le projet, mais celle-ci n'a pas eu lieu à la suite d'une décision des élus. **À partir de cet instant, les élus ont manifesté le désir de maintenir l'évolution du projet à l'interne.** Des fuites dans les médias, jumelées à des éléments de désinformation, ont fait en sorte que les aspects de communication perdaient de la crédibilité;
- La troisième et dernière mouture du projet a été déposée au conseil municipal le 20 juin 2023, lors d'une séance plénière du conseil municipal, incluant la présence des journalistes. Une séance d'information destinée au public, via le service Web de la Ville, a eu lieu le 27 juin 2023.
- En résumé, il y a eu deux plans de communication, soit le 30 mars 2022 et le 27 juin 2023. L'objectif dans les deux cas était de renseigner les citoyens sur le projet et ses impacts sur les milieux humides.
- Quant à savoir pourquoi il n'y a pas eu de consultation publique, la Politique de communication de la Ville ne prévoit pas ce type de démarche dans la réalisation de projet de développement économique, sans l'approbation du conseil municipal. Ainsi, le rôle de la Direction des communications et de la participation citoyenne dans ce projet se limite à des sessions d'information publiques.
- En réponse aux éléments d'information devant être diffusés aux élus et aux citoyens dans un contexte d'acceptabilité sociale du projet :
 - La démonstration factuelle du choix du site retenu est incluse dans les documents de présentation du projet;

- Les informations quant aux impacts sur les milieux humides sont déposées dans le plan de communication et les présentations du projet;
- Les résultats des études supportant la demande du certificat d'autorisation sont disponibles sur demande. La problématique majeure de ce volet réside dans le fait que ces études sont antérieures à l'entrée en vigueur des dispositions de la nouvelle *Loi concernant la conservation des milieux humides et hydriques*, dont l'article 31 en mars 2018. Par conséquent, cette loi ne s'applique pas au projet du Carrefour 40-55 puisque le certificat d'autorisation avait déjà été octroyé sous l'égide de la législation précédente et qu'il demeure valide en raison de travaux déjà entamés, **d'où une perception négative de la part d'élus et de citoyens;**
- Le plan de communication inclut certains volets de la vision à long terme du développement économique, mais il ne tient pas nécessairement compte des actions prévues pour éviter la réalisation de projets en silo, du calcul de la valeur des milieux naturels et d'autres éléments soulevés par les groupes d'experts, tels que le RIVE et Environnement Mauricie. Par ailleurs, ce projet a suscité tellement d'opposition que les objectifs du plan de communication ne répondaient pas aux attentes des parties prenantes.
- Dans une démarche de participation citoyenne, le choix des moyens dépend du degré d'engagement que l'on souhaite obtenir et du poids d'influence que l'on est prêt à donner aux citoyens. Dans le cas du projet du Carrefour 40-55, le projet avait déjà obtenu les autorisations du MELCCFP, c'est ainsi qu'il a été présenté à la population par IDÉTR lors d'une première rencontre d'information le 30 mars 2022. Les avis exprimés lors de la période de questions ont fait évoluer la réflexion, au point que certains aspects du projet ont été revus jusqu'à la présentation d'une troisième mouture. En se fiant aux critères de l'Association québécoise pour la participation publique (AQP2), on peut affirmer que la Ville a mis en place des mécanismes pour informer et consulter la population.

- La Politique de communication de la Ville stipule que, pour réaliser un exercice de consultation, le conseil municipal doit y donner son appui. Or, à la séance du 17 janvier 2023, la proposition d’une consultation populaire sur le développement industriel de Trois-Rivières, dont le Carrefour 40-55, n’a pas reçu l’appui d’une majorité des élus du conseil municipal.

3.5.B. Recommandations

Afin d’améliorer la transparence et l’acceptabilité sociale des projets ayant un impact sur l’environnement, nous recommandons à la Direction des communications et de la participation citoyenne de :

- **prévoir un processus de communication transparent entre les divers intervenants lors des projets futurs;**
- **se doter d’une politique de participation publique visant à mettre en place un cadre clair pour prendre en considération les préoccupations, les besoins et les valeurs de la population dans la prise de décision des élus.**

Réponse de la Direction des communications et de la participation citoyenne :

Nous sommes en accord avec les recommandations et nous nous engageons à produire un plan d’action à court terme.

ANNEXE I – À PROPOS DE L'AUDIT

En vertu de l'article 107.7 de la LCV, le vérificateur général doit notamment effectuer la vérification des comptes et affaires de la municipalité. Selon les dispositions de l'article 107.8 de la LCV, cette vérification comporte, dans la mesure jugée appropriée par le vérificateur général, la vérification financière, la vérification de la conformité aux lois, règlements, politiques et directives ainsi que la vérification de l'optimisation des ressources.

Le présent rapport de mission d'audit indépendant sur la gestion des milieux humides dans le projet de développement économique du Carrefour 40-55 s'inscrit dans la foulée de l'application de ces articles de loi.

Le Bureau du vérificateur général applique la Norme canadienne de gestion de la qualité (NCGQ) 1 « Gestion de la qualité par les cabinets qui réalisent des audits ou des examens d'états financiers, ou d'autres missions de certification ou de services connexes ». Cette norme exige que le Bureau conçoive, mette en place et fasse fonctionner un système de gestion de la qualité qui comprend des politiques et des procédures en ce qui concerne la conformité aux règles de déontologie, aux normes professionnelles et aux exigences légales et réglementaires applicables. En outre, il se conforme aux règles sur l'indépendance et aux autres règles de déontologie du *Code de déontologie* des comptables professionnels agréés du Québec, lesquelles reposent sur les principes fondamentaux d'intégrité, de compétence professionnelle et de diligence, de confidentialité et de conduite professionnelle.

Les travaux effectués dans le cadre du présent audit ont été réalisés à un niveau d'assurance raisonnable conformément à la Norme canadienne de missions de certification (NMC) 3001 « Missions d'appréciation directe » du *Manuel de CPA Canada – Certification*.

La responsabilité du vérificateur général consiste à fournir une conclusion sur l'objectif de l'audit qui était d'évaluer si l'administration municipale de la Ville de Trois-Rivières prend les mesures nécessaires et adéquates pour s'assurer que les élus possèdent toutes les informations requises afin de prendre des décisions éclairées dans le cadre du projet de développement économique du Carrefour 40-55, plus spécifiquement en ce qui concerne le respect, d'une part, des lois et des encadrements en vigueur et, d'autre part, des préoccupations environnementales découlant des impacts sur les milieux humides de ce projet en fonction des bénéfices économiques attendus.

À cette fin, nous avons obtenu les éléments probants suffisants et appropriés et notre évaluation est fondée sur les critères d'évaluation suivants jugés valables dans les circonstances.

1. Conformité à la réglementation en vigueur

- Les certificats d'autorisation devraient être dûment émis par le MELCCFP et valides en fonction des nouvelles lois.
- Ces certificats devraient être basés sur des études complètes, pertinentes et rigoureuses avant la réalisation de projets affectant les milieux humides et hydriques.
- La zone des travaux devrait être adaptée afin de limiter les impacts sur les milieux humides.

2. Plan d'affaires et analyses financières, économiques et environnementales

- Les analyses économiques et financières du projet devraient être fiables et supportées par des arguments tangibles.
- Un rapport d'étude devrait démontrer que le site envisagé pour le projet du Carrefour 40-55 a fait l'objet d'une étude complète, incluant les options d'utiliser des sites alternatifs.
- Ce rapport devrait indiquer les coûts et les bénéfices du projet et ses impacts environnementaux.

3. Pertinence et qualité des études environnementales réalisées

- L'ensemble des analyses requises devrait être disponible pour démontrer les impacts réels de la réalisation du projet sur l'environnement, particulièrement sur les milieux humides.
- Ces analyses devraient être complètes, pertinentes, rigoureuses et réalisées par des ressources qualifiées.

4. Plans d'action en fonction des bonnes pratiques en matière de protection de l'environnement et des milieux humides

- Un plan d'action visant à minimiser les impacts sur les milieux humides devrait être en place et tenir compte :
 - des propositions et des avis d'Environnement Mauricie et du RIVE;
 - des normes à respecter afin de maintenir un corridor de liens adéquats entre les milieux humides;
 - des actions à réaliser en fonction de la protection des espèces vulnérables (faune et flore);
 - des objectifs éthiques de n'avoir aucune perte nette des milieux humides.
- La Ville devrait disposer d'une approche globale et documentée en matière d'exploitation des milieux humides sur son territoire, approuvée par les instances, ainsi que d'un inventaire complet et à jour de ses environnements.

5. Transparence envers les instances de la Ville et acceptabilité sociale du projet

- Un plan de communication complet et transparent devrait être destiné à l'administration municipale, aux élus et aux citoyens. Ce plan de communication devrait inclure :
 - les arguments de justification des sites envisagés;
 - les impacts sur les milieux humides, la faune et la flore;
 - les résultats d'analyses coûts-bénéfices, incluant la valeur financière des milieux naturels touchés;
 - la source des études justifiant le projet;
 - la vision à long terme de la stratégie de développement économique et de développement durable au sein de la Ville.

Suivi des recommandations

Rapport annuel 2022
au conseil municipal

3



La procédure du Bureau du vérificateur général est d’amorcer le suivi des recommandations au cours de l’année qui suit leur parution dans le rapport annuel.

Le tableau présenté à la page suivante comporte quatre statuts de suivi des recommandations :

- appliquées;
- progrès satisfaisants;
- progrès insatisfaisants;
- périmées ou non applicables.

Nous cumulons, depuis 2002, les recommandations non complétées en nous assurant auprès des directions qu’elles sont toujours d’actualité. Lorsque ce n’est plus le cas, elles sont classifiées comme étant périmées.

Le pourcentage des recommandations que nous avons formulées qui ont fait l’objet de mesures correctives concrètes est un indicateur essentiel pour nous assurer que les directions appliquent promptement nos recommandations.

Le tableau suivant présente les recommandations par catégories.

Tableau 1
Recommandations par catégories
Émises dans les rapports annuels de 2002 à 2021

Catégories	Nombre	Taux
Périmées ou non applicables	30	
Sous-total	30	4,1 %
Progrès insatisfaisants	71	
Sous-total	71	9,7 %
Progrès satisfaisants	53	
Appliquées	576	
Sous-total	629	86,2 %
Total	730	100,0 %

Ce tableau indique un taux d'application des recommandations ayant les statuts « progrès satisfaisants » et « appliquées » de 86,2 %.

Le détail de l'application des recommandations est présenté dans le tableau suivant. Nous devons souligner la grande coopération des unités administratives qui nous ont promptement fourni les informations sur le statut de l'application des recommandations.

Tableau 2
Suivi des recommandations formulées depuis 2002

Tableau récapitulatif	Nombre	Appliquées	Progrès satisfaisants	Progrès insatisfaisants	Périmées ou non applicables
VÉRIFICATION FINANCIÈRE ET DE CONFORMITÉ					
Sous-total (RA2002 - RA2018)	87	66	2	2	17
VÉRIFICATION D'OPTIMISATION DES RESSOURCES					
Approvisionnement (RA2003)	28	26			2
Gestion des licences informatiques (RA2004)	11	11			
Plan des mesures d'urgence (RA2004)	7	7			
Gestion de l'évaluation (RA2005)	16	15			1
Gestion de la dette (RA2006)	8	7		1	
Outils de gestion de la dette (RA2008)	6	6			
Approvisionnement (RA2011)	33	29	3	1	
PTI & projets (RA2012)	25	24		1	
Infrastructures des TI (RA2013)	12	11	1		
Projet Trois-Rivières sur Saint-Laurent (RA2013)	4	3		1	
Contrôles généraux informatiques (RA2014)	22	18	4		
Déneigement (RA2014)	4	3	1		
Gestion des transactions immobilières (RA2014)	9	7	1	1	
Conformité - Attribution contrats (RA2015)	5	5			
Gestion remb. frais représentation (RA2015)	12	11		1	
Gestion présence au travail (RA2015)	10	7	1	2	
Activités de gestion CÉCI (RA2016)	2	1		1	
Contrôles entourant gestion du carburant (RA2016)	14	11	2		1
Gestion permis const. et mise au rôle (RA2016)	24	23			1
SUIVI PTI & projets (RA2016)	2	2			
Gestion des immeubles (RA2018)	14	5	7	2	
Sécurité civile - Plan d'urgence (RA2018)	16	11	4		1
Programme continuité des affaires (RA2019)	15	4		11	
Programme relève des TI (RA2019)	12	3		9	
Projet nouveau colisée (RA2019)	10	8		2	
Subventions et contributions (RA2019)	17	14	2		1
Gestion actifs linéaires (RA2020)	15	5	6	4	
Gestion requêtes citoyens 311 (RA2020)	9	2	3	4	
Gestion pandémie (RA2020)	6	3	2	1	
Système appels 9-1-1 (RA2020)	10	4	6		
Planification RH-Relève (RA2021)	14		1	13	
Protection renseignements perso (RA2021)	9	5	2	2	
Relève TI et continuité des affaires-STTR (RA2021)	18	1	5	12	
Sous-total (RA2003 - RA2021)	419	292	51	69	7
ORGANISMES DU PÉRIMÈTRE COMPTABLE 107.7					
C3R [Culture] (RA2012-2013-2016)	27	25			2
CETR [Corpo événements] [CATR] (RA2014-2015)	66	63			3
FTRD [Durable] (RA2016)	19	19			
IDETR [Innovation / Développement] (RA2012-2014-2015-2016)	51	51			
ISQ [St-Quentin] (RA2011-2014-2016)	52	52			
RGMRM [Matières résiduelles]	0				
STTR [Transport] (RA2016)	8	8			
375e	1				1
Sous-total	224	218	0	0	6
Total	730	576	53	71	30

Rapport de l'auditeur indépendant

Rapport annuel 2022
au conseil municipal

4



Rapport de l'auditeur indépendant

**Raymond Chabot
Grant Thornton S.E.N.C.R.L.**
Bureau 400
1610, rue Bellefeuille
Trois-Rivières (Québec) G9A 6H7
T 819 693-1374

Aux membres du conseil municipal
de la Ville de Trois-Rivières

Opinion

Nous avons effectué l'audit des dépenses d'opérations du Bureau du vérificateur général de la Ville de Trois-Rivières (ci-après « la ville ») pour l'exercice terminé le 31 décembre 2022 (ci-après les « dépenses »).

À notre avis, les dépenses au montant de 436 832 \$ ont été préparées, dans tous leurs aspects significatifs, conformément aux exigences pertinentes de constatation et de mesure des Normes comptables canadiennes pour le secteur public.

Fondement de l'opinion

Nous avons effectué notre audit conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada. Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont plus amplement décrites dans la section « Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des dépenses » du présent rapport. Nous sommes indépendants de la ville conformément aux règles de déontologie qui s'appliquent à notre audit des dépenses au Canada et nous nous sommes acquittés des autres responsabilités déontologiques qui nous incombent selon ces règles. Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Observations – référentiel comptable et restriction à l'utilisation

Les dépenses ont été préparées selon les exigences pertinentes de constatation et de mesure des Normes comptables canadiennes pour le secteur public pour permettre à la ville de se conformer aux exigences de l'article 108.2.1 de la Loi sur les cités et villes. En conséquence, il est possible que les dépenses ne puissent se prêter à un usage autre. Notre rapport est destiné uniquement à la Ville de Trois-Rivières et ne devrait pas être utilisé par d'autres parties. Notre opinion n'est pas modifiée à l'égard de ce point.

Responsabilités de la direction et des responsables de la gouvernance à l'égard des dépenses

La direction de la ville est responsable de la préparation et de la présentation fidèle des dépenses conformément aux exigences pertinentes de constatation et de mesure des Normes comptables canadiennes pour le secteur public, ce qui implique de déterminer que la méthode de comptabilité adoptée est une méthode de comptabilité appropriée pour la préparation des dépenses dans les circonstances, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation des dépenses exemptes d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Il incombe aux responsables de la gouvernance de surveiller le processus d'information financière de la ville.

Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des dépenses

Nos objectifs sont d'obtenir l'assurance raisonnable que les dépenses prises dans leur ensemble sont exemptes d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, et de délivrer un rapport de l'auditeur contenant notre opinion. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, qui ne garantit toutefois pas qu'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada permettra toujours de détecter toute anomalie significative qui pourrait exister. Les anomalies peuvent résulter de fraudes ou d'erreurs et elles sont considérées comme significatives lorsqu'il est raisonnable de s'attendre à ce qu'elles, individuellement ou collectivement, puissent influencer sur les décisions économiques que les utilisateurs des dépenses prennent en se fondant sur celles-ci.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada, nous exerçons notre jugement professionnel et faisons preuve d'esprit critique tout au long de cet audit. En outre :

- nous identifions et évaluons les risques que les dépenses comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, concevons et mettons en œuvre des procédures d'audit en réponse à ces risques, et réunissons des éléments probants suffisants et appropriés pour fonder notre opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative résultant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne;
- nous acquérons une compréhension des éléments du contrôle interne pertinents pour l'audit afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de la ville;

- nous apprécions le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que des informations y afférentes fournies par cette dernière.

Nous communiquons aux responsables de la gouvernance notamment l'étendue et le calendrier prévus des travaux d'audit et nos constatations importantes, y compris toute déficience importante du contrôle interne que nous aurions relevée au cours de notre audit.

*Raymond Chabot Grant Thornton S.E. N.C. R. L.*¹

Trois-Rivières
Le 9 mai 2023

¹ CPA auditeur, permis de comptabilité publique n° A122600

Extraits de la *Loi sur les cités et villes*

(RLRQ, chapitre C-19)

Rapport annuel 2022
au conseil municipal

Annexe I



À jour au 27 août 2023

IV.1. — Vérificateur général

2001, c. 25, a. 15.

a. — Nomination

2018, c. 8, a. 33.

107.1. Le conseil de toute municipalité de 100 000 habitants et plus doit avoir un fonctionnaire appelé vérificateur général, membre de l'Ordre des comptables professionnels agréés du Québec.

2001, c. 25, a. 15; 2018, c. 8, a. 34.

107.2. Le vérificateur général est, par résolution adoptée aux deux tiers des voix des membres du conseil, nommé pour un mandat unique de sept ans.

2001, c. 25, a. 15; 2018, c. 8, a. 35.

107.2.1. Le vérificateur général exerce ses fonctions de façon exclusive et à temps plein. Il peut cependant participer à des activités d'enseignement, notamment à titre de formateur, ou à des activités professionnelles au sein de regroupements de vérificateurs, d'institutions d'enseignement ou de recherche, de comités au sein de son ordre professionnel ou au sein de l'Association des vérificateurs généraux municipaux du Québec.

2018, c. 8, a. 36.

107.3. Ne peut agir comme vérificateur général :

- 1° un membre du conseil de la municipalité et, le cas échéant, d'un conseil d'arrondissement;
- 2° l'associé d'un membre visé au paragraphe 1°;
- 3° une personne qui a, par elle-même ou son associé, un intérêt direct ou indirect dans un contrat avec la municipalité, une personne morale visée au paragraphe

2° du premier alinéa de l'article 107.7 ou un organisme visé au paragraphe 3° de cet alinéa;

4° une personne qui a été, au cours des quatre années précédant sa nomination, membre d'un conseil ou employé ou fonctionnaire de la municipalité, sauf si cette personne a fait partie, durant ces années ou une partie de celles-ci, des employés dirigés par le vérificateur général.

Le vérificateur général doit divulguer, dans tout rapport qu'il produit, une situation susceptible de mettre en conflit son intérêt personnel et les devoirs de sa fonction.

2001, c. 25, a. 15; 2018, c. 8, a. 37.

107.4. En cas d'empêchement du vérificateur général ou de vacance de son poste, le conseil doit :

- 1° soit, au plus tard à la séance qui suit cet empêchement ou cette vacance, désigner, pour une période d'au plus 180 jours, une personne habile à le remplacer;
- 2° soit, au plus tard à la séance qui suit cet empêchement ou cette vacance, ou au plus tard à celle qui suit l'expiration de la période fixée en vertu du paragraphe 1°, nommer un nouveau vérificateur général conformément à l'article 107.2.

2001, c. 25, a. 15.

b. — Dépenses de fonctionnement

2018, c. 8, a. 38.

107.5. Le budget de la municipalité doit comprendre un crédit pour le versement au vérificateur général d'une somme destinée au paiement des dépenses relatives à l'exercice de ses fonctions.

Sous réserve du troisième alinéa, ce crédit doit être égal ou supérieur à la somme de A + B + C alors que :

- 1° A représente 500 000 \$;

- 2° B représente le produit de 0,13 % par la partie des crédits prévus au budget pour les dépenses de fonctionnement qui est égale ou supérieure à 345 000 000 \$ mais inférieure à 510 000 000 \$;
- 3° C représente le produit de 0,11 % par la partie des crédits prévus au budget pour les dépenses de fonctionnement qui est égale ou supérieure à 510 000 000 \$.

Dans le cas où le budget de la municipalité prévoit des crédits pour des dépenses de fonctionnement reliées à l'exploitation d'un réseau de production, de transmission ou de distribution d'énergie électrique, 50 % seulement de ceux-ci doivent être pris en considération dans l'établissement du total de crédits visé au deuxième alinéa.

2001, c. 25, a. 15; 2001, c. 68, a. 5; 2018, c. 8, a. 39.

c . — Mandat

2018, c. 8, a. 40.

107.6. Le vérificateur général est responsable de l'application des politiques et normes de la municipalité relatives à la gestion des ressources humaines, matérielles et financières affectées à la vérification.

2001, c. 25, a. 15.

107.6.1. Malgré l'article 8 de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels (chapitre A-2.1), le vérificateur général exerce les fonctions que cette loi confère à la personne responsable de l'accès aux documents ou de la protection des renseignements personnels à l'égard des documents qu'il confectionne dans l'exercice de ses fonctions ou à l'égard des documents qu'il détient aux fins de la réalisation de son mandat, si ces derniers documents ne sont pas par ailleurs détenus par un organisme assujetti à cette loi.

Le vérificateur général transmet sans délai au responsable de l'accès aux documents ou de la protection des renseignements personnels d'un organisme

concerné toute demande qu'il reçoit et qui concerne des documents par ailleurs détenus par cet organisme.

2018, c. 8, a. 41.

107.7. Le vérificateur général doit effectuer la vérification des comptes et affaires :

- 1° de la municipalité;
- 2° de toute personne morale qui satisfait à l'une ou l'autre des conditions suivantes :
 - a) elle fait partie du périmètre comptable défini dans les états financiers de la municipalité;
 - b) la municipalité ou un mandataire de celle-ci nomme plus de 50 % des membres de son conseil d'administration;
 - c) la municipalité ou un mandataire de celle-ci détient plus de 50 % de ses parts ou actions votantes en circulation;
- 3° de tout organisme visé au premier alinéa de l'article 573.3.5 lorsque l'une ou l'autre des conditions suivantes est remplie :
 - a) l'organisme visé au paragraphe 1° du premier alinéa de cet article est le mandataire ou l'agent de la municipalité;
 - b) en vertu du paragraphe 2° du premier alinéa de cet article, le conseil d'administration de l'organisme est composé majoritairement de membres du conseil de la municipalité ou de membres nommés par celle-ci;
 - c) le budget de l'organisme est adopté ou approuvé par la municipalité;
 - d) l'organisme visé au paragraphe 4° du premier alinéa de cet article reçoit, de la municipalité, une partie ou la totalité de son financement;
 - e) l'organisme désigné en vertu du paragraphe 5° du premier alinéa de cet article a sa principale place d'affaires sur le territoire de la municipalité.

Lorsque l'application du présent article, de l'article 108.2.0.1, de l'article 966.2.1 du Code municipal du Québec (chapitre C-27.1) ou de l'article 86 de la Loi sur la

Commission municipale (chapitre C-35) confie à plus d'un vérificateur le mandat de vérifier certains aspects des comptes et des affaires d'un organisme visé à l'article 573.3.5, la vérification de ces aspects est effectuée exclusivement par le vérificateur désigné comme suit :

- 1° le vérificateur général de la municipalité dont la population est la plus élevée;
- 2° si aucun vérificateur général d'une municipalité n'est concerné, la Commission municipale du Québec;
- 3° si ni un vérificateur général d'une municipalité ni la Commission ne sont concernés, le vérificateur externe de la municipalité dont la population est la plus élevée.

2001, c. 25, a. 15; 2010, c. 18, a. 20; 2018, c. 8, a. 42.

107.8. La vérification des affaires et comptes de la municipalité et de toute personne morale ou organisme visés au paragraphe 2° ou 3° du premier alinéa de l'article 107.7 comporte, dans la mesure jugée appropriée par le vérificateur général, la vérification financière, la vérification de la conformité de leurs opérations aux lois, règlements, politiques et directives et la vérification de l'optimisation des ressources.

Cette vérification ne doit pas mettre en cause le bien-fondé des politiques et objectifs de la municipalité ou des personnes morales ou organismes visés au paragraphe 2° ou 3° du premier alinéa de l'article 107.7.

Dans l'accomplissement de ses fonctions, le vérificateur général a le droit :

- 1° de prendre connaissance de tout document concernant les affaires et les comptes relatifs aux objets de sa vérification;
- 2° d'exiger, de tout employé de la municipalité ou de toute personne morale ou organisme visés au paragraphe 2° ou 3° du premier alinéa de l'article 107.7, tous les renseignements, rapports et explications qu'il juge nécessaires.

2001, c. 25, a. 15; 2001, c. 68, a. 6; 2018, c. 8, a. 43.

107.9. Toute personne morale qui reçoit une subvention annuelle de la municipalité d'au moins 100 000 \$ est tenue de faire vérifier ses états financiers.

Le vérificateur d'une personne morale qui n'est pas visée au paragraphe 2° de l'article 107.7 mais qui reçoit une subvention annuelle de la municipalité d'au moins 100 000 \$ doit transmettre au vérificateur général une copie :

- 1° des états financiers annuels de cette personne morale;
- 2° de son rapport sur ces états;
- 3° de tout autre rapport résumant ses constatations et recommandations au conseil d'administration ou aux dirigeants de cette personne morale.

Ce vérificateur doit également, à la demande du vérificateur général :

- 1° mettre à la disposition de ce dernier, tout document se rapportant à ses travaux de vérification ainsi que leurs résultats;
- 2° fournir tous les renseignements et toutes les explications que le vérificateur général juge nécessaires sur ses travaux de vérification et leurs résultats.

Si le vérificateur général estime que les renseignements, explications, documents obtenus d'un vérificateur en vertu du deuxième alinéa sont insuffisants, il peut effectuer toute vérification additionnelle qu'il juge nécessaire.

2001, c. 25, a. 15.

107.10. Le vérificateur général peut procéder à la vérification des comptes ou des documents de toute personne ou de tout organisme qui a bénéficié d'une aide accordée par la municipalité, par une personne morale ou par un organisme visés au paragraphe 2° ou 3° du premier alinéa de l'article 107.7, relativement à l'utilisation de l'aide qui a été accordée.

La municipalité et la personne ou l'organisme qui a bénéficié de l'aide sont tenues de fournir ou de mettre à la disposition du vérificateur général les comptes ou les documents que ce dernier juge utiles à l'accomplissement de ses fonctions.

Le vérificateur général a le droit d'exiger de tout fonctionnaire ou employé de la municipalité ou d'une personne ou d'un organisme qui a bénéficié de l'aide les renseignements, rapports et explications qu'il juge nécessaires à l'accomplissement de ses fonctions.

2001, c. 25, a. 15; 2018, c. 8, a. 44.

107.11. Le vérificateur général peut procéder à la vérification du régime ou de la caisse de retraite d'un comité de retraite de la municipalité ou d'une personne morale visée au paragraphe 2° de l'article 107.7 lorsque ce comité lui en fait la demande avec l'accord du conseil.

2001, c. 25, a. 15.

107.12. Le vérificateur général doit, chaque fois que le conseil lui en fait la demande, faire enquête et rapport sur toute matière relevant de sa compétence. Toutefois, une telle enquête ne peut avoir préséance sur ses obligations principales.

2001, c. 25, a. 15.

d . — Rapport

2018, c. 8, a. 45.

107.13. Au plus tard le 31 août de chaque année, le vérificateur général transmet un rapport constatant les résultats de sa vérification pour l'exercice financier se terminant le 31 décembre au maire de la municipalité, à la personne morale ou à l'organisme ayant fait l'objet de la vérification.

Le rapport concernant la vérification d'une personne morale ou d'un organisme est également transmis au maire d'une municipalité liée à cette personne ou à cet organisme en vertu du paragraphe 2° ou 3° du premier alinéa de l'article 107.7, en vertu du paragraphe 4° ou 5° du premier alinéa de l'article 85 de la Loi sur la Commission municipale (chapitre C-35) ou en vertu du paragraphe 2° ou 3° du premier alinéa de l'article 966.2 du Code municipal du Québec (chapitre C-27.1).

Le cas échéant, ce rapport indique, en outre, tout fait ou irrégularité concernant, notamment :

- 1° le contrôle des revenus, y compris leur cotisation et leur perception;
- 2° le contrôle des dépenses, leur autorisation et leur conformité aux affectations de fonds;
- 3° le contrôle des éléments d'actif et de passif et les autorisations qui s'y rapportent;
- 4° la comptabilisation des opérations et leurs comptes rendus;
- 5° le contrôle et la protection des biens administrés ou détenus;
- 6° l'acquisition et l'utilisation des ressources sans égard suffisant à l'économie ou à l'efficience;
- 7° la mise en œuvre de procédés satisfaisants destinés à évaluer l'efficacité et à rendre compte dans les cas où il est raisonnable de le faire.

Le vérificateur général peut également, en tout temps, transmettre au maire d'une municipalité, à une personne morale ou à un organisme tout rapport faisant état de ses constatations ou de ses recommandations. Un tel rapport concernant une personne ou un organisme est également transmis au maire d'une municipalité liée à celui-ci en vertu des dispositions mentionnées au deuxième alinéa.

Le maire d'une municipalité dépose tout rapport qu'il reçoit en application du présent article à la première séance ordinaire du conseil qui suit cette réception.

2001, c. 25, a. 15; 2010, c. 18, a. 21; 2018, c. 8, a. 46.

107.14. (Abrogé).

2001, c. 25, a. 15; 2006, c. 31, a. 16; 2010, c. 18, a. 22; 2017, c. 13, a. 50; 2018, c. 8, a. 47.

107.15. (Abrogé).

2001, c. 25, a. 15; 2018, c. 8, a. 47.

e. — Immunités

2018, c. 8, a. 48.

107.16. Malgré toute loi générale ou spéciale, le vérificateur général, les employés qu'il dirige et les experts dont il retient les services ne peuvent être contraints de faire une déposition ayant trait à un renseignement obtenu dans l'exercice de leurs fonctions ou de produire un document contenant un tel renseignement.

Le vérificateur général et les employés qu'il dirige ne peuvent être poursuivis en justice en raison d'une omission ou d'un acte accompli de bonne foi dans l'exercice de leurs fonctions.

Aucune action civile ne peut être intentée en raison de la publication d'un rapport du vérificateur général établi en vertu de la présente loi ou de la publication, faite de bonne foi, d'un extrait ou d'un résumé d'un tel rapport.

Sauf sur une question de compétence, aucun pourvoi en contrôle judiciaire prévu au Code de procédure civile (chapitre C-25.01) ne peut être exercé ni aucune injonction accordée contre le vérificateur général, les employés qu'il dirige ou les experts dont il retient les services lorsqu'ils agissent en leur qualité officielle.

Un juge de la Cour d'appel peut, sur demande, annuler sommairement toute procédure entreprise ou décision rendue à l'encontre des dispositions du premier alinéa.

2001, c. 25, a. 15; N.I. 2016-01-01 (NCPC).

107.17. Le conseil peut créer un comité de vérification et en déterminer la composition et les pouvoirs.

Malgré le premier alinéa, dans le cas de l'agglomération de Montréal, le conseil est tenu de créer un tel comité qui doit être composé d'au plus 10 membres nommés sur proposition du maire de la municipalité centrale. Parmi les membres du comité, deux doivent être des membres du conseil qui représentent les municipalités

reconstituées. Ces deux membres participent aux délibérations et au vote du comité sur toute question liée à une compétence d'agglomération.

Outre les autres pouvoirs qui peuvent lui être confiés, le comité créé dans le cas de l'agglomération de Montréal formule au conseil d'agglomération des avis sur les demandes, constatations et recommandations du vérificateur général concernant l'agglomération. Il informe également le vérificateur général des intérêts et préoccupations du conseil d'agglomération sur sa vérification des comptes et affaires de la municipalité centrale. À l'invitation du comité, le vérificateur général ou la personne qu'il désigne peut assister à une séance et participer aux délibérations.

2001, c. 25, a. 15; 2008, c. 19, a. 11.



BUREAU DU VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL

1350, rue Royale, bureau 1103
Trois-Rivières (Québec) G9A 4J4
819 372-4643 | verificateurgeneral@v3r.net

v3r.net/a-propos-de-la-ville/verificateur-general

