

# Politique d'entretien hivernal de la voie publique



Version 29 juin 2023

Adoption - Séance du 10 juillet 2023

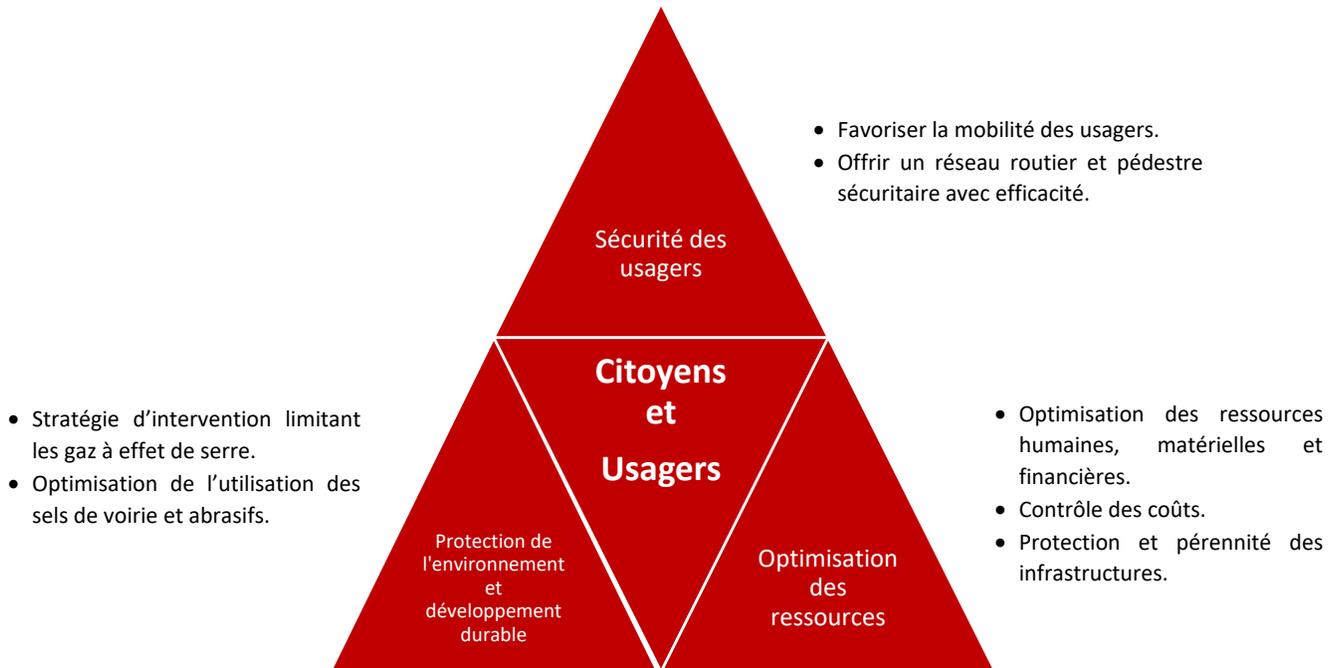
## Table des matières

L'objectif d'une mise en place d'une politique d'entretien hivernal de la voie publique.....	3
Responsabilités des usagers .....	4
Terminologie.....	4
La rigueur hivernale.....	7
La période de la journée.....	9
Hiérarchisation et niveau de service .....	9
Réseau routier .....	9
Écoroute d'hiver .....	10
Réseau des trottoirs .....	11
Liens piétonniers .....	12
Liens cyclables .....	13
Opération de déblaiement et d'épandage .....	14
En précipitation .....	14
Réseau routier .....	15
Réseau des trottoirs .....	16
Stationnements municipaux, liens piétonniers et liens cyclables.....	17
Fin des précipitations et rétablissement des conditions au niveau de service final .....	18
Réseau routier .....	19
Réseau des trottoirs .....	21
Stationnements municipaux, liens piétonniers et liens cyclables.....	23
Hiérarchisation et niveau de service – enlèvement de la neige.....	24
Chargement de la neige.....	26
Entretien du réseau routier .....	27
Stationnement en période hivernale .....	27
Obligations citoyennes .....	28



## L'objectif d'une mise en place d'une politique d'entretien hivernal de la voie publique

Avec plus de 250 cm de neige sur une base annuelle, la Ville de Prévost doit entretenir un vaste réseau réparti en différents niveaux de service (132 km de rues et 10 km de trottoirs). Adopter de bonnes pratiques en viabilité hivernale vise premièrement à assurer une sécurité aux usagers sur la voie publique durant leur déplacement, d'optimiser les ressources et finalement d'incorporer le développement durable dans les pratiques de la municipalité.



**Figure 1.** Le citoyen au centre des axes décisionnels en déneigement.

L'application d'une politique de viabilité hivernale vise à décrire les niveaux de service, les délais et les états de surface auxquels la Ville s'engage à respecter selon les différentes phases de travaux d'entretien et du maintien des états de surface du réseau. La politique d'entretien hivernal de la voie publique vise à trouver un équilibre afin d'accroître l'efficacité des opérations, un niveau de qualité appropriée aux situations et une optimisation des ressources.

La Ville de Prévost est sensible à l'impact du déneigement sur l'environnement. La présente politique se veut un outil pour mettre en œuvre les bonnes pratiques en viabilité hivernale, la mise en place d'un plan de gestion des matériaux fondants et abrasifs, favoriser la mobilité active de ses citoyens et finalement réduire la quantité de neige envoyée au site d'élimination.



**La politique actuelle couvre :**

- La vision stratégique ;
- La sécurité des usagers et la fluidité de la circulation ;
- La mobilité active ;
- L'optimisation des ressources ;
- Le développement durable ;
- L'équité du niveau de service ;
- Le déblaiement de la neige ;
- L'épandage de fondants et abrasifs ;
- Le chargement de la neige ;
- Le déglacage ;
- Les droits et obligations des citoyens.

## Responsabilités des usagers

Les usagers de la voie publique se doivent en tout de temps d'adapter leur déplacement en fonction des conditions de la route, et ce, tel que stipulé à l'article 330 du Code de la sécurité routière – chapitre C-24.2 :

*Le conducteur d'un véhicule routier doit réduire la vitesse de son véhicule lorsque les conditions de visibilité sont rendues insuffisantes à cause de l'obscurité, du brouillard, de la pluie ou d'autres précipitations ou lorsque la chaussée est glissante ou n'est pas entièrement dégagée.*

Ainsi, la topographie et la particularité de la Ville de Prévost demeurent un réseau difficile à entretenir. La présence de lacs, de chemins urbanisés de faible largeur, de fossés en bordure de route, de pentes abruptes et autres caractéristiques, fait en sorte que l'utilisateur de la voie publique a une responsabilité plus importante que les grands centres urbains.

## Terminologie

**Abrasif** : Matériau solide qui, une fois épandu sur les surfaces enneigées ou glacées, augmente l'adhérence au sol et facilite le déplacement sécuritaire des piétons et véhicules. Les principaux abrasifs utilisés sont la pierre concassée de faible calibre ou le sable, le tout mélangé à une quantité de sel (chlorure de sodium).

**Andain de neige** : Accumulation de neige en bordure des chaussées à la suite d'une opération de tassement de la neige.

**Artère, collectrice et rue locale** : Classification du réseau routier en fonction du débit journalier moyen annuel (DJMA).

**Bande cyclable** : Voie réservée délimitée sur la chaussée routière qui est réservée à l'usage exclusif des cyclistes.

**Chargement de la neige** : Action d'enlever la neige de la rue, de la charger dans des camions et de la transporter vers un site de dépôt de neiges usées.

**Chaussée** : Voie de circulation et de stationnement en bordure de rue.



**Corridor scolaire** : Il s'agit d'un ensemble de trottoirs, pistes cyclables et/ou liens piétonniers permettant aux écoliers de se rendre à l'école. Ce parcours est généralement ponctué de brigadiers (ères) permettant d'assurer des déplacements sécuritaires aux abords des écoles.

**Déblaiement de la neige** : Dégagement de la neige accumulée sur les chaussées et les trottoirs. Le déneigement des chaussées se fait généralement en repoussant la neige en formant un andain le long de la bordure de la route.

**Déglçage du réseau** : Action de faire fondre la couche de glace au sol avec un produit fondant comme du sel de voirie.

**Déglçage mécanique** : Action de retirer mécaniquement la glace formée sur la chaussée ou les trottoirs au cours des précipitations précédentes. Le déglçage permet de dégager les puisards et ainsi faciliter le drainage de l'eau de fonte lors des redoux ou au printemps.

**Délai** : Temps accordé pour réaliser une opération.

**École** : Établissement livrant un enseignement primaire et/ou secondaire selon les critères établis par le ministère de l'Éducation et de l'Enseignement supérieur du Québec.

**Enlèvement de la neige** : Retrait de la neige accumulée sur les chaussées et les trottoirs par soufflage dans l'emprise de la Ville, sur les terrains privés ou par chargement dans des camions pour entreposage dans un site approprié.

**Épandage** : Action d'épandre un fondant, un abrasif ou un mélange des deux, sur la chaussée ou sur les trottoirs.

**Espace de stockage** : Zone comprise entre la bordure de rue ou le trottoir et 1,80 m du mur le plus proche de la résidence.

**État de surface** : Condition de la surface de la chaussée.

**Fondant** : Matériau qui permet la fonte de la glace ou de la neige. Le sel de voirie est le fondant le plus utilisé au Canada.

**Hiérarchisation du réseau** : Catégorisation des rues par priorité en fonction de leurs caractéristiques.

**Lien piétonnier** : Voie qui est exclusivement réservée aux piétons.

**Normes opérationnelles** : Pour une opération donnée, une norme opérationnelle peut être exprimée dans un devis technique ou bien une directive interne.

**Parcours** : Itinéraire transmis aux opérateurs afin de respecter les priorités établies.

**Passé** : Passage d'un appareil de déneigement sur l'ensemble des trottoirs ou des chaussées.

**Passé finale** : Dernier passage d'un appareil de déneigement sur l'ensemble des trottoirs ou des chaussées, après une précipitation.

**Piste cyclable ou multifonctions** : Voie réservée située en site propre qui est réservée à l'usage exclusif des cyclistes et/ou piétons.

**Points critiques** : Zones à traiter en précipitation de manière prioritaire telle que les courbes, les pentes qui excèdent 5 %, les intersections (zone de 15 mètres avant la bande d'arrêt), les ponts, les approches de passages à niveau, les arrêts d'autobus et les zones scolaires.

**Priorité** : L'ordre établi pour les diverses opérations.



**Soufflage de rive** : Action de souffler la neige, accumulée en andain sur la chaussée, sur l'espace de stockage des terrains des citoyens.

**Taux de précipitation** : Accumulation sur une base horaire.

**Trottoir en banquette** : Trottoir séparé de la rue par une bande de gazon.

**Urgence-neige** : En cas d'événement météo sévère et majeur avec des facteurs combinés tels que des précipitations majeures jumelées à de forts vents ou des cocktails météo avec de la neige et de la pluie, la Ville de Prévost peut décréter l'urgence-neige. Dans ce cas, les notions de niveaux de service, délais et d'états de surface seront suspendus afin de prioriser les situations d'urgence.

**Voie de circulation** : La voie centrale ou les voies de circulation.

**Voie publique** : Inclus toute route, chemin, rue, ruelle, place, pont, voie piétonnière ou cyclable, trottoir ou autre voie qui n'est pas du domaine privé ainsi que tout ouvrage ou installation, y compris un fossé, utile à leur aménagement, fonctionnement ou gestion.

**Zone scolaire** : Section d'une route longeant les limites du terrain d'un établissement d'enseignement primaire ou secondaire. (Définition extraite du Tome V – Signalisation routière des normes du Ministère).



## La rigueur hivernale

En hiver, les précipitations se suivent, mais elles ne se ressemblent pas toujours. Il est donc difficile d'adopter une stratégie unique avec les mêmes ressources pour pouvoir atteindre le même objectif. L'entretien hivernal de la voie publique entraîne une série d'opérations qui vont varier en fonction du type d'événement. En plus des précipitations sous différentes formes, la Direction des infrastructures doit assurer une sécurité routière en contrôlant la formation de glace sur le réseau routier.

Afin de contrôler la formation de glace sur le pavage, il y a différents produits fondants ou abrasifs qui peuvent être utilisés. Chacun d'eux a une limite opérationnelle et des caractéristiques d'utilisation différentes. La Direction des infrastructures de la Ville de Prévost base ses opérations principalement sur 4 stades de rigueur en entretien hivernal.

<b>Situation de maintien :</b>	Absence d'une précipitation, entretien et patrouille du réseau.
<b>Situation normale :</b>	Précipitation de nature et de quantité qui permet d'atteindre sans difficulté l'état de surface au niveau de service associé. Représente environ 50 % des événements d'une saison.
<b>Situation difficile :</b>	Précipitation de nature et de quantité qui amène des difficultés de maintenir les états de surfaces au niveau de service associé. Représente environ 40 % des événements d'une saison.
<b>Situation extrême :</b>	Précipitation de nature et de quantité qui amène une réduction des états de surfaces au niveau de service associé. Représente moins de 10 % des événements d'une saison.



**Tableau 1.** Caractéristiques des événements climatiques.

Type d'événement	Vitesse moyenne des vents	Type de précipitation	Taux de précipitation	Accumulation totale prévue
<b>NORMALE</b>	< 30 km/h	neige	< 0,5 cm/h	< 5 cm
		pluie verglaçante	< 1 mm/h	< 5 mm
		grésil	< 0,5 cm/h	< 4 cm
<b>DIFFICILE</b>	< 40 km/h	neige	< 1,5 cm/h	< 15 cm
		pluie verglaçante	< 1,5 mm/h	< 15 mm
		grésil	< 1 cm/h	< 10 cm
		verglas	< 1 mm/h	< 5 mm
<b>EXTRÊME</b>	> ou = 40 km/h	neige	> ou = 1,5 cm/h	> ou = 15 cm
		pluie verglaçante	> ou = 1,5 mm/h	> ou = 15 mm
		grésil	> ou = 1 cm/h	> ou = 15 cm
		verglas	> ou = 1 mm/h	> ou = 5 mm

### La pluie verglaçante n'est pas un verglas !

**Pluie verglaçante :** Précipitation de pluie sur une surface à température inférieure à 0°C. L'accumulation de pluie va générer une glace mouillée en surface.

**Verglas :** Précipitation qui forme une couche de verglas, même si la surface a une température supérieure à 0°C. La précipitation va créer un verglas sec en surface.

**Cas particulier - mesure d'urgence-neige :** La Ville de Prévost sera invitée à collaborer avec la sécurité civile sur les conditions météorologiques sévères lorsqu'un avertissement émis par le Service météorologique du Canada (SMC) d'Environnement Canada prévoit des précipitations substantielles de neige, ou de quantités importantes de neige combinées à de la pluie verglaçante, des vents forts, de la poudrerie et/ou un refroidissement éolien extrême. Dans le cas que l'urgence-neige est décrétée par les autorités de la Ville, les notions de niveaux de service, délais et d'états de surface seront suspendus afin de prioriser les situations d'urgence.



## La période de la journée

L'entretien des chaussées est influencé par différents facteurs. La montée des températures de chaussée due à l'ensoleillement et la circulation sont celles qui affectent le plus positivement le retour aux conditions finales visées. Le but de cette pratique est d'utiliser de manière efficace et efficiente les sels de déglacage. En ce sens, l'état de surface entre le jour et la nuit peut être différent.

- Période de jour est définie entre 6 h et 18 h
- Période de nuit est définie entre 18 h et 6 h

## Hiérarchisation et niveau de service

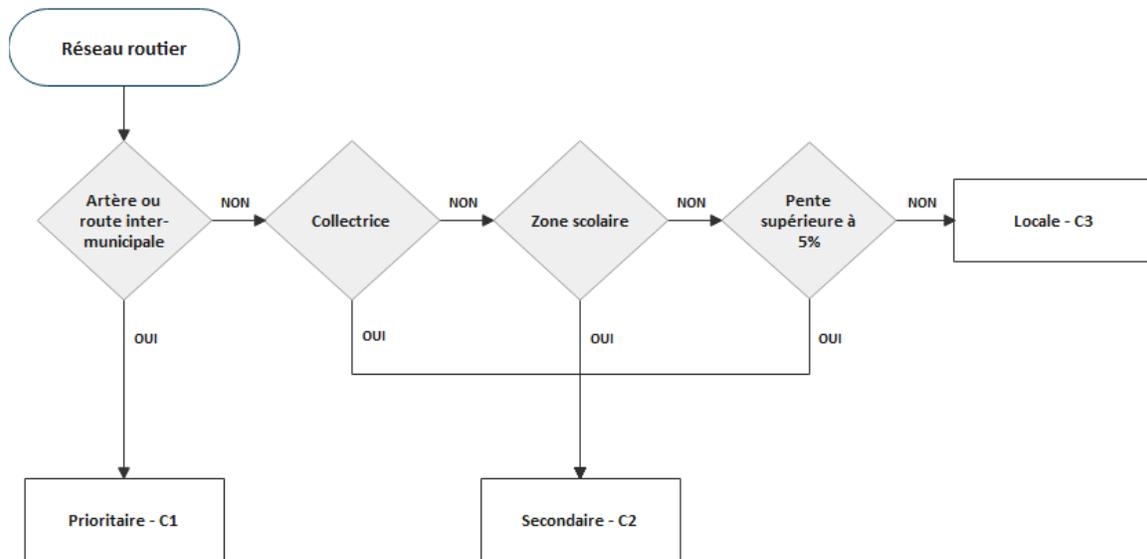
De façon générale, toutes les surfaces urbanisées à la Ville de Prévost sont déneigées. Toutefois, certaines conditions particulières, comme des rues étroites, des trottoirs ou liens piétonniers trop étroits, la présence d'obstacles interdisant la libre circulation des équipements de déneigement. À une autre échelle, la présence de véhicules illégalement stationnés empêche le déneigement de certains tronçons pendant la précipitation. Pour tous les cas, ils sont cependant déneigés dès que les conditions le permettent, après la fin de la précipitation. L'importance d'agir plus rapidement dans un secteur donné par rapport à un autre, dépend de la période durant laquelle il y a précipitation ; les niveaux de service sont définis par une caractérisation de ceux-ci.

### Réseau routier

Afin de maximiser la fluidité des usagers et d'optimiser les ressources matérielles et humaines, la classification du réseau routier, selon leur importance et achalandage, permet une hiérarchisation des chaussées du réseau.

- **Prioritaire - C1** : les artères et les routes intermunicipales.
- **Secondaire - C2** : les zones scolaires, les collectrices de quartier et les fortes pentes > 5 %.
- **Locale - C3** : rues en zone résidentielle avec un faible dénivelé.





**Figure 2.** Diagramme décisionnel de hiérarchisation du réseau routier

### Écoroute d'hiver

Une écoroute d'hiver est une route faisant l'objet d'un mode d'entretien alternatif afin de diminuer l'impact des fondants sur l'environnement. On procède alors plus souvent au grattage de la chaussée et on favorise une utilisation responsable d'abrasifs. Les écoroutes permettent donc de conjuguer développement durable et déplacement sécuritaire.

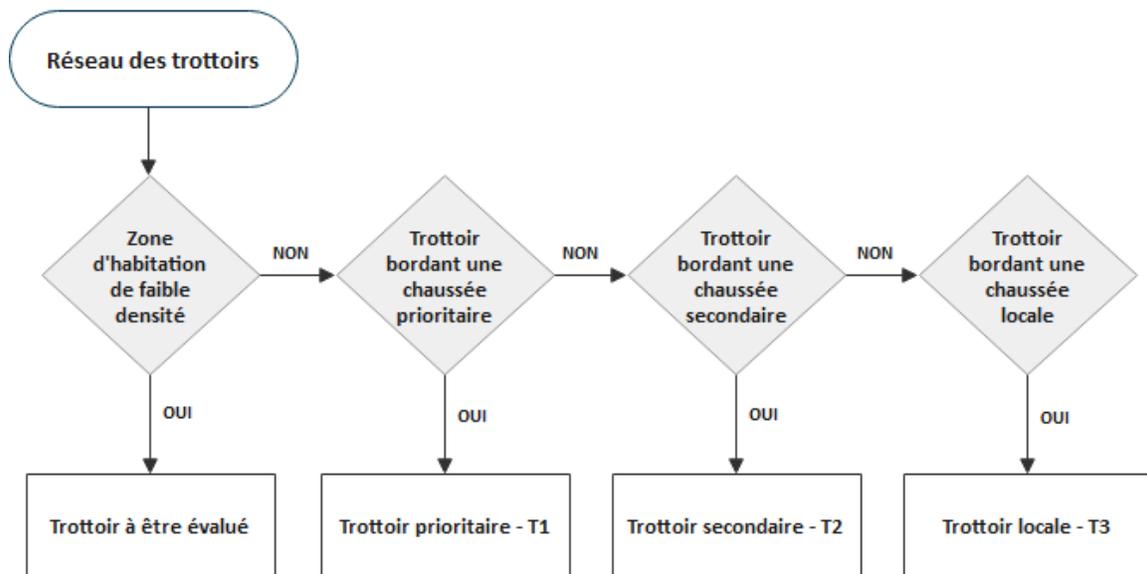
La Ville de Prévost s'engage à mettre en valeur le mode d'entretien d'écoroute d'hiver à travers ses chaussées nommées secondaire – C2 et locale C3.



## Réseau des trottoirs

Les trottoirs sont répertoriés et hiérarchisés en fonction principalement du niveau de service de la chaussée adjacente. Les trottoirs seront déneigés et entretenus de chaque côté de la chaussée.

- **Prioritaires (T1)** : trottoir bordant une chaussée prioritaire C1.
- **Secondaires (T2)** : trottoir bordant une chaussée secondaire C2.
- **Locales (T3)** : trottoir bordant une chaussée locale C3.



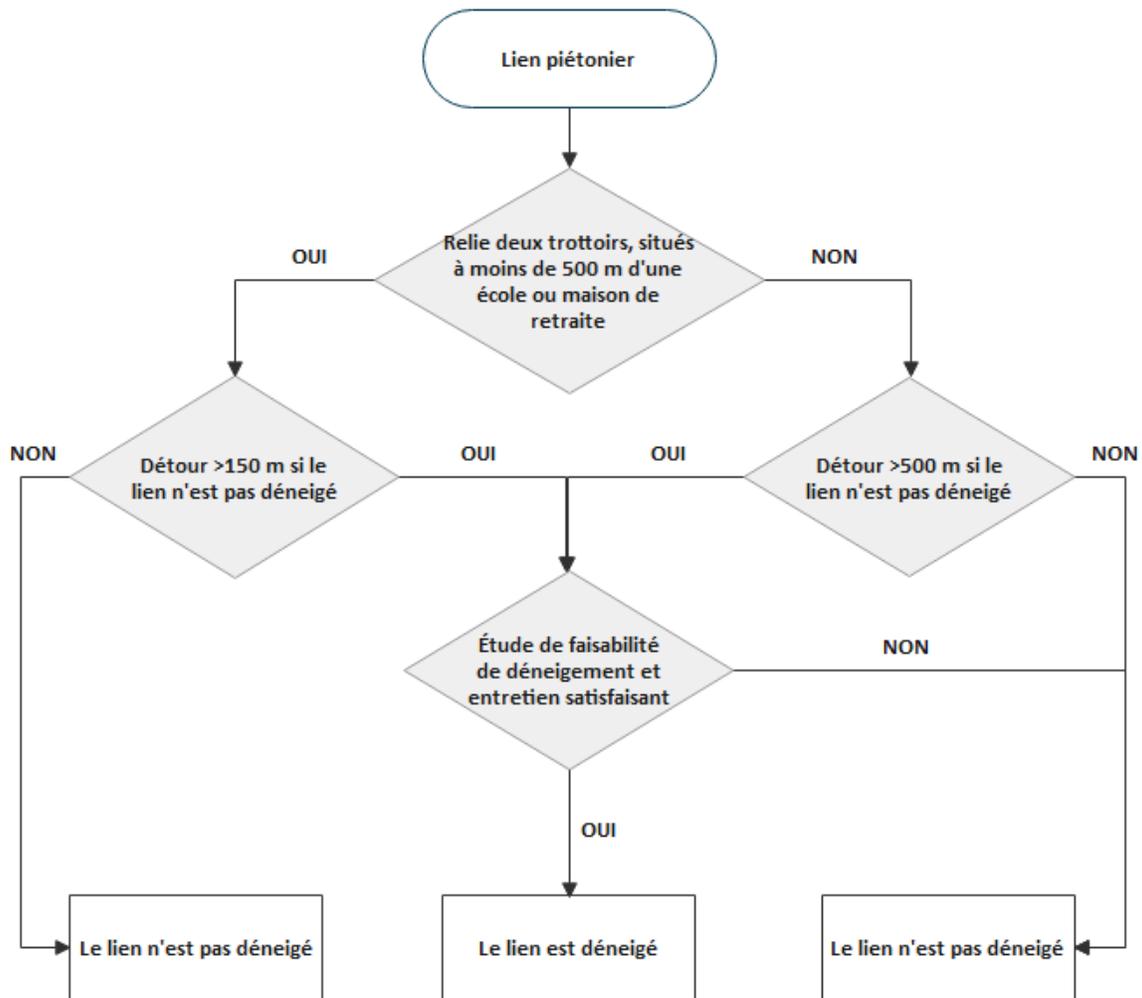
**Figure 3.** Diagramme décisionnel de hiérarchisation du réseau des trottoirs.

Particularité des trottoirs locale (T3) : En cas de trottoir de chaque côté de la rue, un seul trottoir sera déneigé. Le trottoir qui offre la meilleure exposition au soleil ou le côté permettant un lien continu pour le piéton sera avantagé dans la classification.



## Liens piétonniers

Les liens piétonniers ne sont pas tous systématiquement déneigés et entretenus durant la période hivernale. La figure 4 illustre le schéma décisionnel pour le choix de l'entretien des liens piétonniers.



**Figure 4.** Diagramme décisionnel de déneigement d'un lien piétonnier.

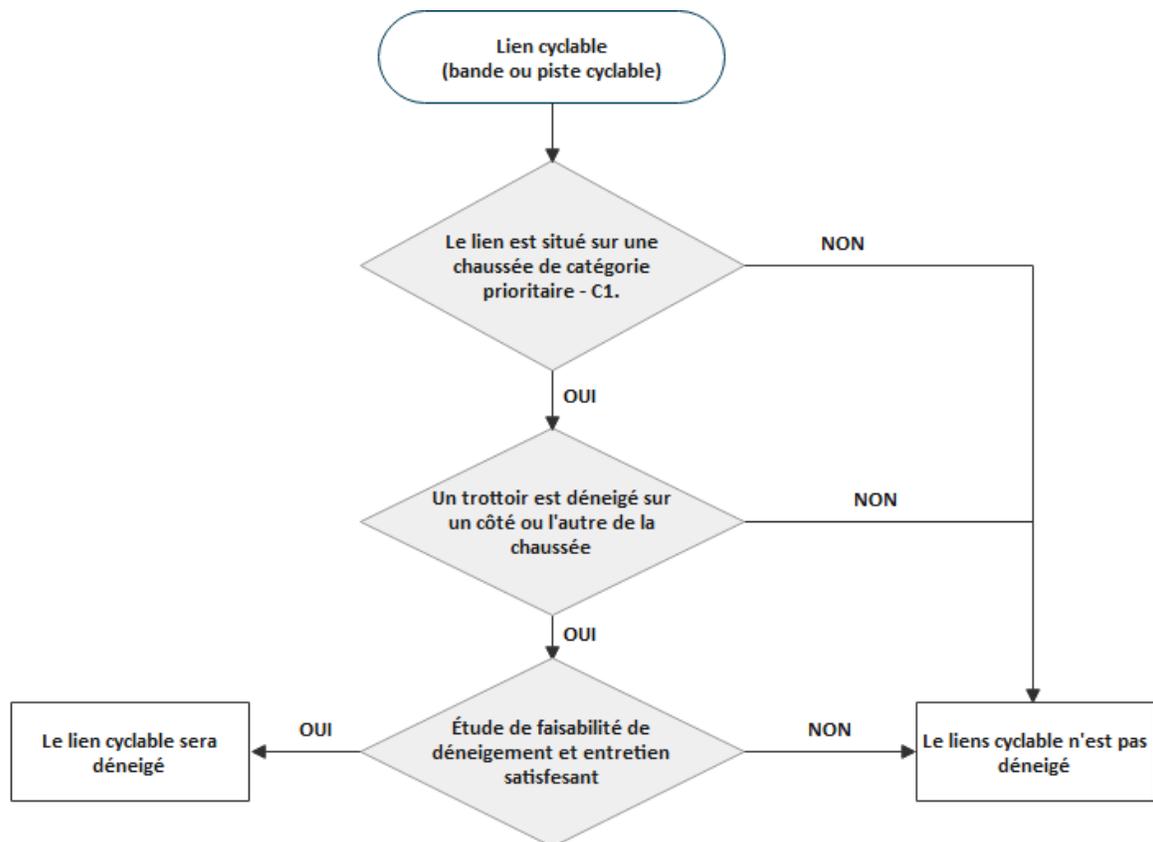
### Étude de faisabilité de déneigement et d'entretien d'un lien piétonnier en hiver :

- Avoir un achalandage minimal.
- Faisabilité technique de l'opération avec un équipement motorisé.
- Infrastructure assurant une protection contre le gel.
- Conception assurant le drainage des eaux de ruissellement (pluie et fonte de la neige).
- Coût de l'opération.
- Protection adéquate de l'infrastructure et aménagement paysagiste.



## Liens cyclables

Tout comme les liens piétonniers, ce ne sont pas tous les liens cyclables (bande ou piste cyclable) qui seront déneigés et entretenus durant la période hivernale. Les bandes cyclables seront systématiquement déneigées, selon la classification de la rue sur laquelle elle est située. À noter que la piste « le P'tit Train du Nord » n'est pas de la responsabilité de la Ville de Prévost. La figure 5 illustre le schéma décisionnel pour le choix de l'entretien.



**Figure 5.** Diagramme décisionnel de déneigement d'un lien cyclable.

### Étude de faisabilité de déneigement et d'entretien d'un lien cyclable en hiver :

- Avoir un achalandage minimal.
- Faisabilité technique de l'opération avec un équipement motorisé.
- Infrastructure assurant une protection contre le gel.
- Conception assurant le drainage des eaux de ruissellement (pluie et fonte de la neige).
- Coût de l'opération.
- Largeur minimale d'environ 1,75 m pour permettre le stockage de la neige en déblaiement.
- Être sécuritaire en conditions hivernales.
- Protection adéquate de l'infrastructure et aménagement paysager.



## Opération de déblaiement et d'épandage

Les opérations de déblaiement et d'épandage sont établies en fonction de la rigueur climatique d'un événement et de la période de la journée. Le déclenchement des opérations, la fréquence de passage ainsi que l'épandage peuvent varier en fonction de la rigueur et du niveau de service.

### En précipitation

Le déblaiement suit un parcours établi de manière à éviter les manœuvres de marche arrière et favoriser les virages à droite afin de garantir la sécurité des usagers. Lorsque possible, l'andain de neige est réparti de manière équitable de chaque côté de la chaussée. Dans les rues à sens unique, l'andain de neige est disposé à droite ou du côté opposé au lien piétonnier.

L'épandage de fondants et d'abrasifs en précipitation a pour objectif de **sécuriser les points critiques uniquement**. Le choix des matériaux, des dosages et des zones d'épandages sont établis en fonction des conditions climatiques et des niveaux de service. Essentiellement, il y aura un traitement, au besoin, aux points critiques identifiés ci-dessous :

- les courbes ;
- les pentes qui excèdent 5 % ;
- les intersections, zone de 15 mètres avant la bande d'arrêt ;
- les ponts ;
- les approches de passages à niveau ;
- les zones scolaires;
- les surfaces glacées.

Le retour aux conditions normales s'effectue lors de la passe finale. Il est donc normal que la voie ne soit pas dégagée à pleine largeur ou que l'épandage ne soit pas complété pendant un évènement météorologique.



## Réseau routier

Tableau 2. Détail de l'opération de déblaiement et épandage du réseau routier durant une précipitation.

Rigueur climatique	Niveau de service	Début des opérations	Accumulation maximale de neige (fréquence de passage)	Application de matériaux fondants ou abrasifs
Normale	Prioritaire - C1	Dès l'atteinte de 2,5 cm	Jour : 5 cm Nuit : 5 cm	Aux points critiques
	Secondaire - C2	Dès l'atteinte de 2,5 cm	Jour : 5 cm Nuit : 7 cm	Aux points critiques
	Locale - C3	Dès l'atteinte de 5 cm	Jour : 7 cm Nuit : 10 cm	Au besoin uniquement
Difficile	Prioritaire - C1	Dès l'atteinte de 2,5 cm	Jour : 5 cm Nuit : 5 cm	Aux points critiques
	Secondaire - C2	Dès l'atteinte de 2,5 cm	Jour : 7 cm Nuit : 7 cm	Aux points critiques
	Locale - C3	Dès l'atteinte de 5 cm	Jour : 10 cm Nuit : 10 cm	Au besoin uniquement
Extrême	Prioritaire - C1	Dès l'atteinte de 2,5 cm	Jour : 5 cm Nuit : 5 cm	Au besoin uniquement
	Secondaire - C2	Dès l'atteinte de 2,5 cm	Jour : 7 cm Nuit : 10 cm	Au besoin uniquement
	Locale - C3	Dès l'atteinte de 5 cm	Jour : 15 cm Nuit : 20 cm	Au besoin uniquement



## Réseau des trottoirs

Tableau 3. Détail de l'opération de déblaiement et épandage du réseau trottoir durant une précipitation.

Rigueur climatique	Niveau de service	Début des opérations	Accumulation maximale de neige (fréquence de passage)	Application de matériaux fondants ou abrasifs
Normale	Prioritaire - T1	Dès l'atteinte de 2,5 cm	Jour : 5 cm Nuit : 5 cm	Au besoin uniquement
	Secondaire - T2	Dès l'atteinte de 2,5 cm	Jour : 5 cm Nuit : 7 cm	Au besoin uniquement
	Locale - T3	Dès l'atteinte de 7 cm	Jour : 7 cm Nuit : 10 cm	Aucun
Difficile	Prioritaire - T1	Dès l'atteinte de 2,5 cm	Jour : 5 cm Nuit : 15 cm	Au besoin uniquement
	Secondaire - T2	Dès l'atteinte de 2,5 cm	Jour : 7 cm Nuit : 20 cm	Au besoin uniquement
	Locale - T3	Dès l'atteinte de 7 cm	Jour : 10 cm Nuit : 20 cm	Aucun
Extrême	Prioritaire - T1	Dès l'atteinte de 2,5 cm	Jour : 5 cm Nuit : 15 cm	Aucun
	Secondaire - T2	Dès l'atteinte de 2,5 cm	Jour : 7 cm Nuit : 20 cm	Aucun
	Locale - T3	Dès l'atteinte de 15 cm	Jour : 15 cm Nuit : 20 cm	Aucun



## Stationnements municipaux, liens piétonniers et liens cyclables

Tableau 4. Détail de l'opération de déblaiement et épandage du réseau de lien piétonnier et cyclable durant une précipitation.

Rigueur climatique	Niveau de service	Début des opérations	Accumulation maximale de neige (fréquence de passage)	Application de matériaux fondants ou abrasifs
Normale	Stationnement municipal	Dès l'atteinte de 5 cm	Heure d'ouverture: 5 cm	Aucun
	Lien piétonnier	Dès l'atteinte de 2,5 cm	Jour : 5 cm Nuit : 7 cm	Aucun
	Lien cyclable	Dès l'atteinte de 2,5 cm	Jour : 5 cm Nuit : 7 cm	Aucun
Difficile	Stationnement municipal	Dès l'atteinte de 5 cm	Heure d'ouverture: 7 cm	Aucun
	Lien piétonnier	Dès l'atteinte de 2,5 cm	Jour : 5 cm Nuit : 7 cm	Aucun
	Lien cyclable	<b>FERMÉ</b> Déneigé à la fin de l'événement		
Extrême	Stationnement municipal	Dès l'atteinte de 5 cm	Heure d'ouverture: 10 cm	Aucun
	Lien piétonnier	Dès l'atteinte de 2,5 cm	Jour : 5 cm Nuit : 7 cm	Aucun
	Lien cyclable	<b>FERMÉ</b> Déneigé à la fin de l'événement		



## Fin des précipitations et rétablissement des conditions au niveau de service final

L'entretien final des rues se fait au plus tard le lendemain matin suivant la chute de neige, afin de profiter de la nuit où le stationnement sur rues est interdit et qu'il y a moins d'usagers en circulation. La passe finale vise à élargir la surface et procéder à une application de matériaux fondants et abrasifs adaptés à la situation. Pour les stationnements, les trottoirs et les liens piétonniers et cyclables, l'application de fondants et abrasifs est effectuée au besoin uniquement. Dans le cas où l'opération « urgence-neige » est déclenchée par les autorités de la Ville, celle-ci peut venir accroître les délais.

**Cas particulier - mesure d'urgence-neige :** La Ville de Prévost sera invitée à collaborer avec la sécurité civile sur les conditions météorologiques sévères lorsqu'un avertissement émis par le Service météorologique du Canada (SMC) d'Environnement Canada prévoit des précipitations substantielles de neige, ou de quantités importantes de neige combinées à de la pluie verglaçante, des vents forts, de la poudrière et/ou un refroidissement éolien extrême. Dans le cas que l'urgence-neige est décrétée par les autorités de la Ville, les notions de niveaux de service, délais et d'états de surface seront suspendus afin de prioriser les situations d'urgence.



## Réseau routier

Tableau 5. Détail et état de surface visée du réseau routier après évènement.

Rigueur climatique	Niveau de service	Délai maximal de la fin des opérations et retour aux conditions	État de surface minimale après l'évènement
Normale	Prioritaire - C1	Jour : 2 h Nuit : 4 h	Centre de la chaussée au pavage
	Secondaire - C2	Jour : 2 h Nuit : 4 h	Intersection : abrasive Route : non glissante
	Locale - C3	Jour : 6 h Nuit : 8 h	Intersection : non glissante Route : lisse sur fond de neige
Difficile	Prioritaire - C1	Jour : 4 h Nuit : 6 h	Intersection : au pavage Route : centre au pavage
	Secondaire - C2	Jour : 4 h Nuit : 6 h	Intersection : abrasive Route : non glissante
	Locale - C3	Jour : 6 h Nuit : 8 h	Intersection : non glissante Route : lisse sur fond de neige
Extrême	Prioritaire - C1	Jour : 6 h Nuit : 8 h	Intersection : au pavage Route : abrasive
	Secondaire - C2	Jour : 6 h Nuit : 8 h	Intersection : abrasive Route : non glissante
	Locale - C3	Jour : 8 h Nuit : 12 h	Intersection : non glissante Route : lisse sur fond de neige

À titre d'exemple, les photos 1 et 2 illustrent les états de surface minimale à atteindre sur une route prioritaire après la fin des opérations de déneigement à la suite d'un évènement.





**Photo 1 et 2** : état de surface centre au pavage sur une route.



## Réseau des trottoirs

Tableau 6. Détail et état de surface visée du réseau des trottoirs après évènement.

Rigueur climatique	Niveau de service	Délai maximal de la fin des opérations et retour aux conditions	État de surface minimale après l'évènement
Normale	Prioritaire - T1	Jour : 3 h Nuit : 5 h	Déneigé & non glissant
	Secondaire - T2	Jour : 3 h Nuit : 5 h	Déneigé & non glissant
	Locale - T3	Jour : 8 h Nuit : 8 h	Déneigé & non glissant
Difficile	Prioritaire - T1	Jour : 5 h Nuit : 7 h	Déneigé & non glissant
	Secondaire - T2	Jour : 5 h Nuit : 7 h	Déneigé & non glissant
	Locale - T3	Jour : 8 h Nuit : 8 h	Déneigé & non glissant
Extrême	Prioritaire - T1	Jour : 3 h Nuit : 5 h	Déneigé & non glissant
	Secondaire - T2	Jour : 5 h Nuit : 7 h	Déneigé & non glissant
	Locale - T3	Jour : 8 h Nuit : 12 h	Déneigé & non glissant



À titre d'exemple, les photos 3 et 4 illustrent les états de surface minimale à atteindre sur le trottoir prioritaire après la fin des opérations de déneigement à la suite d'un évènement.



**Photo 3 et 4 : état de surface déneigée et non glissante.**



## Stationnements municipaux, liens piétonniers et liens cyclables

Tableau 7. Détail de l'opération de déblaiement et épandage du réseau de stationnements municipaux, de liens piétonniers et cyclables après évènement

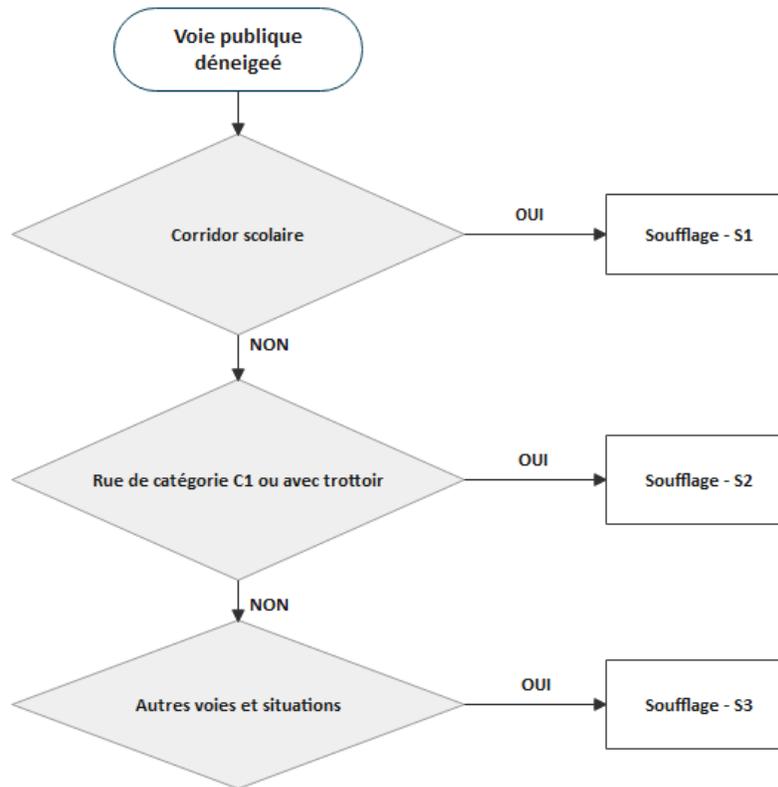
Rigueur climatique	Niveau de service	Délai maximal de la fin des opérations et retour aux conditions	État de surface minimale après l'évènement
Normale	Stationnement municipal	Jour : 6 h Nuit : 8 h	Déneigé & non glissant
	Lien piétonnier	Jour : 6 h Nuit : 8 h	Déneigé & non glissant
	Lien cyclable	Jour : 6 h Nuit : 8 h	Déneigé & non glissant
Difficile	Stationnement municipal	Jour : 12 h Nuit : 16 h	Déneigé & non glissant
	Lien piétonnier	Jour : 12 h Nuit : 16 h	Déneigé & non glissant
	Lien cyclable	Jour : 12 h Nuit : 16 h	Déneigé & non glissant
Extrême	Stationnement municipal	Jour : 24 h Nuit : 24 h	Déneigé & non glissant
	Lien piétonnier	Jour : 24 h Nuit : 24 h	Déneigé & non glissant
	Lien cyclable	Jour : 24 h Nuit : 24 h	Déneigé & non glissant



## Hiérarchisation et niveau de service – enlèvement de la neige

Afin d'assurer une fluidité aux usagers du réseau routier et des trottoirs, le soufflage de la neige sera priorisé en fonction de la présence d'un corridor scolaire, de l'espace de stockage disponible sur la chaussée et finalement de la présence de trottoir. Le diagramme 6 illustre la hiérarchie de l'opération d'enlèvement de la neige.

**Figure 6.** Diagramme de priorisation de l'enlèvement de la neige.



En fonction de la priorité de soufflage, le début des opérations ainsi que le délai maximal de réalisation sont fixés. Dans le cas où l'opération « urgence-neige » est déclenchée par les autorités de la Ville, celle-ci peut venir accroître les délais. Le tableau 9 illustre les particularités du début des opérations et des délais préconisés pour l'enlèvement de la neige.



**Tableau 9.** Détail de l'opération d'enlèvement de neige et délai maximal.

Priorité de soufflage	Début des opérations	Délai maximal de la fin des opérations
<b>S1</b> <b>Soufflage des corridors scolaire</b>	24 h après la fin de la précipitation de neige avec accumulations au sol cumulatives $\geq 15$ cm	72 h
<b>S2</b> <b>Soufflage des artères</b>	48 h après la fin de la précipitation de neige avec accumulations cumulatives au sol $\geq 15$ cm	Cumulatif mois de 20 cm : 72 h Accumulation $\geq 20$ cm : 120 h
<b>S3</b> <b>Soufflage autre</b>	<b>Au besoin</b> , lorsque la largeur de chaussée $< 6$ m	Aucun délai

**Cas spéciaux – rue étroite :** La Ville de Prévost s'engage à conserver une largeur minimale de 6 m dans les rues urbanisées de la municipalité. Cependant, certains secteurs présentent des rues urbanisées où la largeur de voie est à la base moins large que celle tolérée pour les phases de soufflage. Pour ces cas spéciaux, la largeur minimale tolérée sera de 4 m.



## Chargement de la neige

Le soufflage de rive, où la neige est soufflée sur les terrains privés, permet d'accroître la rapidité de l'opération d'enlèvement et demeure beaucoup plus écologique, car aucune neige n'est transportée dans les dépôts de neige usée. Le soufflage de rive doit être privilégié conformément à l'article 69 de la Loi sur les compétences municipales chapitre C-47.1 : Toute municipalité locale peut projeter la neige qui recouvre une voie publique sur les terrains privés contigus. Lorsque l'espace de stockage est insuffisant, ou que le triangle de visibilité n'est pas adéquat, le chargement de la neige doit être effectué. Le diagramme 7 illustre le processus décisionnel de la méthode préconisée.

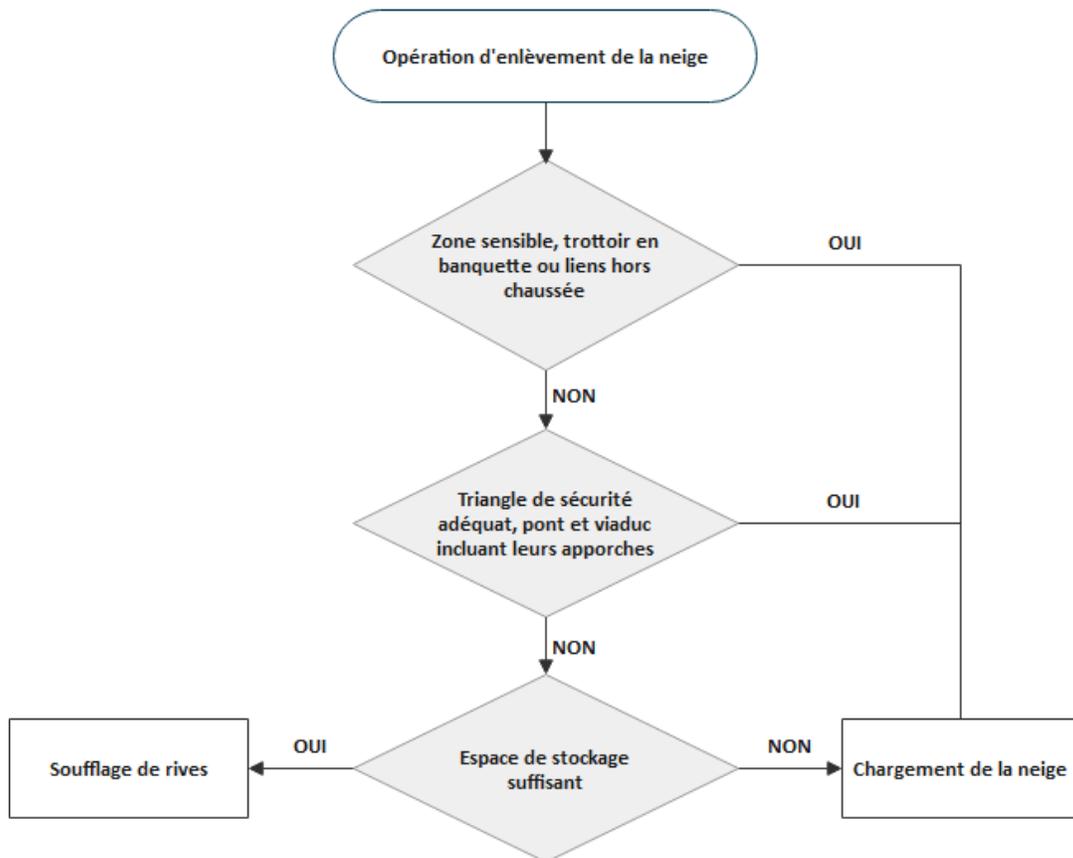


Figure 7. Diagramme décisionnel d'enlèvement de la neige.



## **Entretien du réseau routier**

Des opérations de déglçage sont prévues lors d'une pluie, de verglas ou d'un redoux suivi d'un refroidissement et au printemps pour dégager les puisards de rue afin de permettre l'écoulement des eaux.

Dans tous les cas, l'andain de glace formé vis-à-vis des entrées privées sera dégagé dans un délai raisonnable de moins de 30 minutes par la Ville ou par l'entrepreneur qui effectue normalement le déneigement du secteur.

## **Stationnement en période hivernale**

Se référer au règlement municipal pour le détail et la mise à jour du stationnement en période hivernale.



## Obligations citoyennes

### Déneigement résidentiel et commercial

Le déneigement de la voie publique favorise un déblaiement des surfaces à l'aide d'équipement lourd et de camions. Le déblaiement de l'andain formé en précipitation devant les accès résidentiel et commercial n'est pas la responsabilité de la Ville de Prévost. Seuls les bordages créés lors d'opération de déglacage en entretien du réseau routier seront faits par la Ville.

Le déplacement de véhicule en bordure de la voie publique pour favoriser le déblaiement d'un stationnement privé lors d'une précipitation est une mesure qui va nuire à l'équipement de déneigement routier. Vous devez attendre la fin des précipitations pour stationner votre véhicule en bordure de la voie publique, lorsque celui-ci est autorisé.

### Interdiction de déposer de la neige sur la voie publique

Conformément au règlement en vigueur relatif à la protection des infrastructures municipales, il est interdit à toute personne de souffler, de pousser ou de déposer de la neige sur la voie publique. La neige cumulée sur un terrain privé doit être entreposée sur le terrain et non soufflée ou poussée dans les fossés. Ceci a pour objectifs de ne pas nuire au drainage en cas de redoux et à la fonte de la neige.

### Emprise de la rue

Le citoyen doit s'assurer de se conformer au règlement en vigueur relatif aux normes de construction de rues locales.

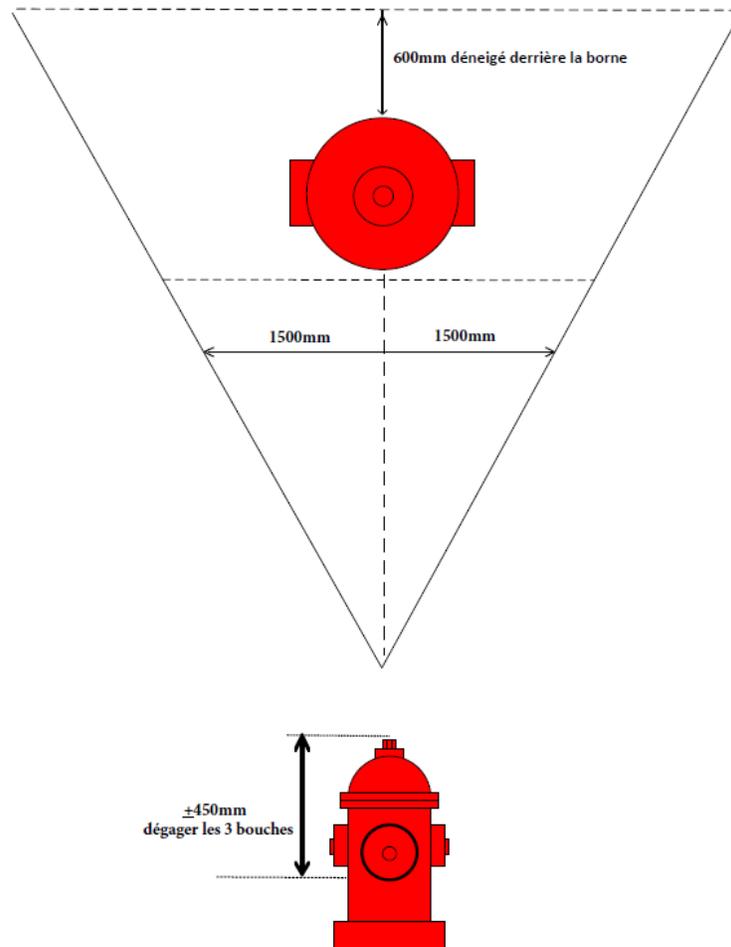
### Abris d'auto temporaires

Conformément au règlement de zonage en vigueur, le citoyen doit respecter la réglementation sur la position des abris d'auto.



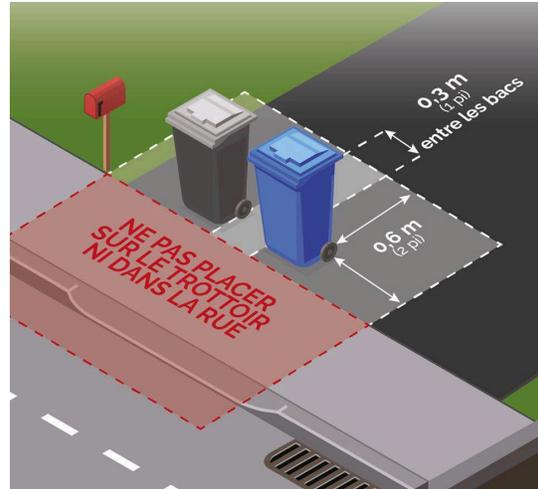
### Déneigement des bornes d'incendie

Conformément au règlement en vigueur relatif à la sécurité incendie, le déneigement des bornes d'incendie est effectué de manière à conserver un accès à celle-ci. Selon ledit règlement, les bornes doivent être libérées de tout obstacle sur une distance de 1 mètre. Les propriétaires et les entrepreneurs doivent appliquer cette règle lors du déneigement ; la neige ne devant pas être accumulée à cet endroit.



### Bacs roulants et ordures

Conformément au règlement en vigueur relatif à l'hygiène et à la salubrité publique, en tout temps, le citoyen doit déposer ses poubelles et bacs roulants de part et d'autre de l'entrée charretière, à l'intérieur de la bordure de la rue ou derrière le trottoir et non dans la rue.



### Bonne pratique d'hivernation d'un terrain privé

Le propriétaire d'un terrain privé doit, avant le début des précipitations de neige, installer des piquets en bois ou en plastique permettant de repérer les aménagements réalisés sur la propriété (murets, escaliers, plantations, etc.). L'installation de piquets métallique est interdite due aux risques de bris d'équipement dans les opérations de soufflage de rive ou de chargement.

Le propriétaire ou l'occupant de tout terrain privé, sur lequel la neige est déposée ou soufflée, doit installer des clôtures à neige ou autres matériaux suffisamment robustes afin de protéger, notamment, les arbres, les arbustes, et autres plantations, ainsi que les boîtes postales, les clôtures décoratives et autres éléments décoratifs, des dommages causés par la neige ainsi déposée ou soufflée. Le propriétaire doit veiller à l'entretien de ses haies de cèdre et autres arbustes afin que la croissance de ceux-ci respecte l'emprise municipale.

