



# VIVRE AVEC L'HIVER



---

**RAPPORT ANNUEL 2018-2019**

---

# Table des matières

<b>Table des matières</b>	<b>2</b>
<b>Mot de l'équipe de gestion</b>	<b>3</b>
<b>Portrait de la saison hivernale 2018-2019</b>	<b>4</b>
Conditions climatiques	4
Température	4
Précipitations	5
Résultats budgétaires	6
Bilan des opérations	7
Grattage et épandage	7
Enlèvement de la neige	8
Épandage de liquide antigivrage	9
Effectifs à l'interne	10
Équipements à l'interne	10
Effectifs et équipements contractés	11
<b>Stationnement sur rue</b>	<b>12</b>
<b>Communications</b>	<b>12</b>
<b>Annexe 1 : L'ABC de l'entretien hivernal</b>	<b>13</b>
Situations hivernales	13
Les étapes des opérations hivernales	13
Rôle du citoyen	14
<b>Annexe 2 : Caractéristiques du territoire</b>	<b>15</b>
Étendue du réseau	15
Classification des rues	15
Réseau piétonnier	15
Particularités géographiques	15
Dépôts à neige	15
<b>Annexe 3 : Politique « Vivre avec l'hiver »</b>	<b>16</b>
Objectif	16
Niveaux de service du réseau routier	16
Niveaux de service du réseau piétonnier	17
Efforts de développement durable	18

# Mot de l'équipe de gestion

Depuis l'adoption, en 2010, de la Politique de viabilité hivernale, un rapport annuel est produit décrivant les différents volets de l'entretien hivernal. Encore cette année, la Division de la voirie a compilé les faits saillants de l'hiver 2018-2019. Le présent rapport couvre les particularités de la saison hivernale, les opérations déployées tout au long de l'hiver et l'utilisation de matériaux nécessaires à l'entretien.

Le réseau routier du territoire de la ville de Sherbrooke regroupe des infrastructures de différentes caractéristiques étendues sur une superficie de plus de 366 km<sup>2</sup> (routes rurales en gravier ou pavées, artères, collectrices et rue locales). Ce fait combiné aux données climatiques variant selon l'endroit sur le territoire nécessitent que la stratégie d'entretien soit adaptée à cette réalité afin de répondre aux niveaux de service attendu.

Bien que l'utilisation de nouveaux outils permette de connaître les conditions climatiques actuelles et prévues, de suivre et coordonner les opérations, l'expertise et l'expérience de tous les intervenants seront toujours primordiales pour assurer la sécurité des usagers du réseau.

L'hiver 2018-2019 a été très exigeant pour les équipes. En effet, il s'est écoulé plus de 164 jours entre la première et la dernière chute de neige. Au total, plus de 4 m de neige a été reçu au cours de l'hiver. Il faut remonter à l'hiver 1993-1994 pour observer des chutes de neige aussi importantes (411 cm).

Nous profitons donc de l'occasion pour souligner le travail ardu de tout le personnel impliqué dans les opérations hivernales. Leur dévouement contribue à

assurer la sécurité des Sherbrookoises malgré les caprices d'un hiver comme celui qui vient de passer.

Bonne lecture.

L'équipe de gestion  
Service de l'entretien et de la voirie  
Ville de Sherbrooke



**25 ans**

Le délai depuis le dernier hiver avec plus de 4 m de neige

**164**

Jours entre la première et la dernière chute de neige

# Portrait de la saison hivernale 2018-2019

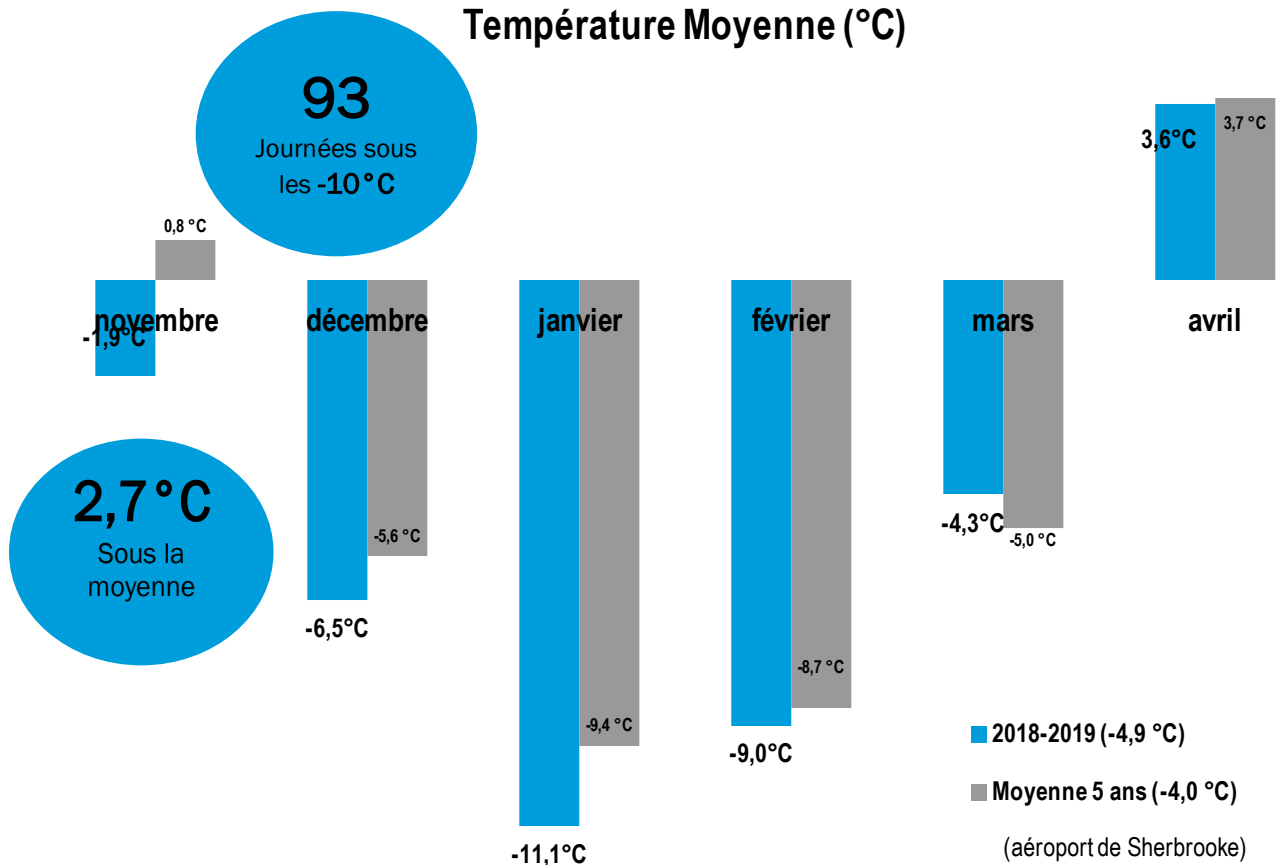


## Conditions climatiques

### Température

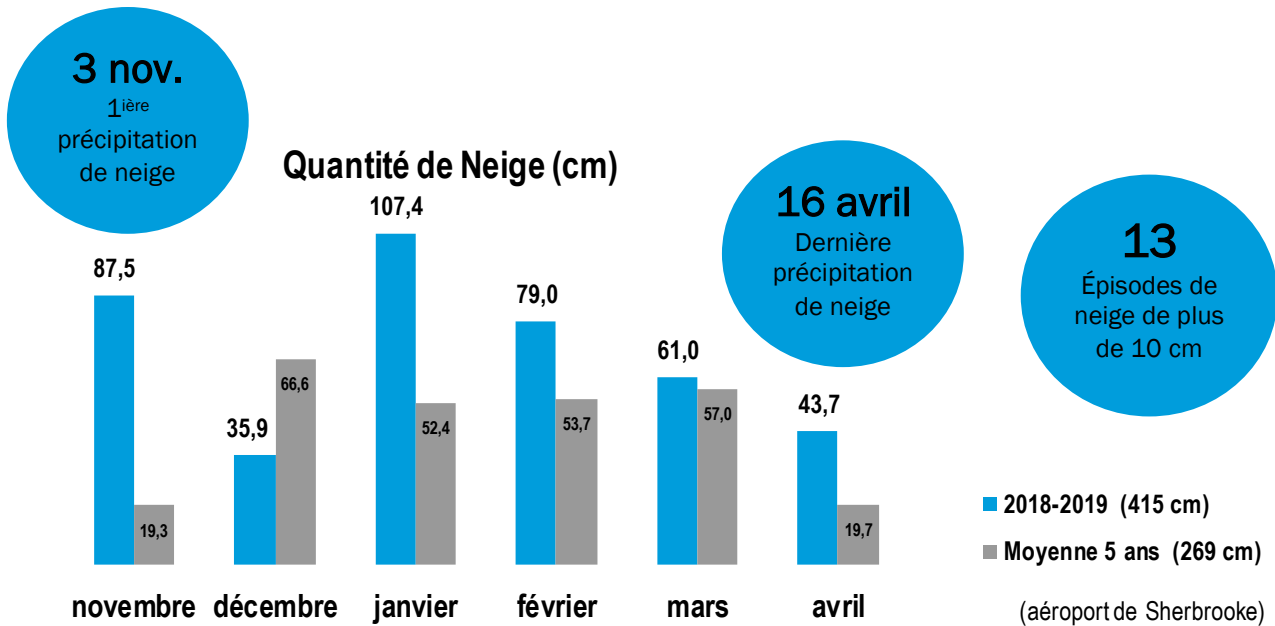
La température de l'hiver 2018-2019 a été généralement inférieure à celle observée lors des 5 dernières années. En effet, le mercure s'est mis à chuter de façon hâtive à partir de la deuxième semaine du mois de novembre pour terminer le mois à près de 3°C sous la moyenne des récentes années. Cette tendance s'est poursuivie avec 93 journées ayant franchi le seuil du -10°C, ce qui représente près de 20 journées de plus que la moyenne.

### Température Moyenne (°C)

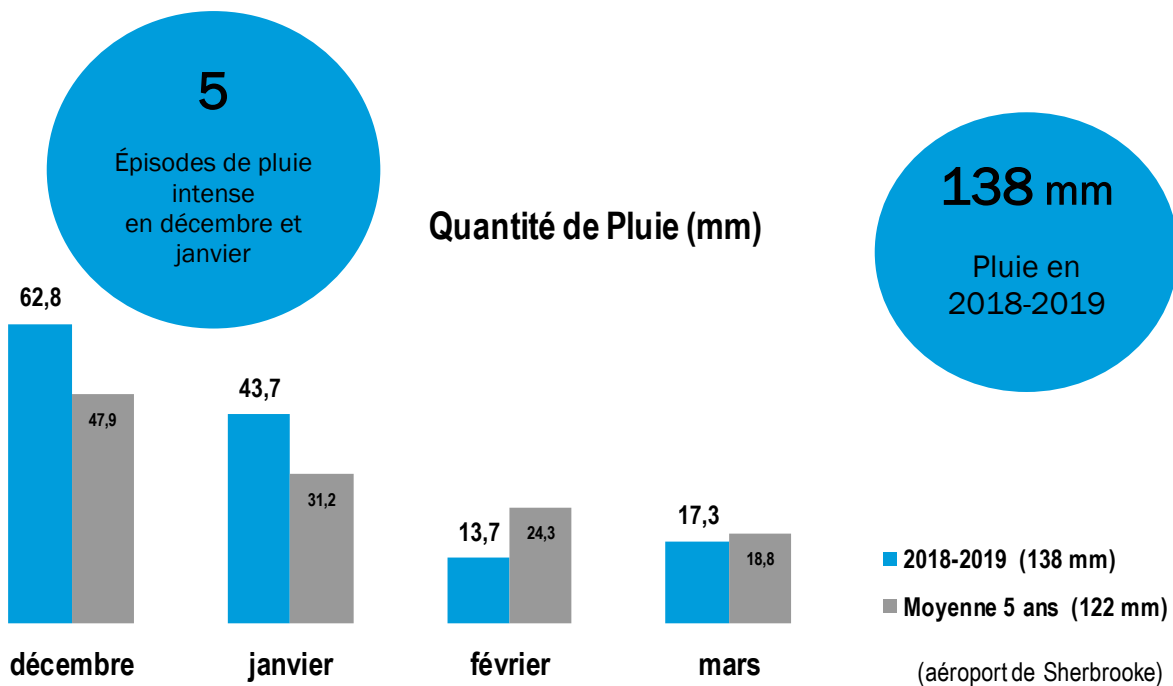


## Précipitations

La saison 2018-2019 a été marquée par des chutes de neige abondantes, dépassant de 146 cm la moyenne des cinq dernières années. En effet, c'est un total de 415 cm de neige qui ont recouvert le sol sherbrookois comparativement à une moyenne de 269 cm au cours des cinq dernières saisons. Fait important à noter : les précipitations se sont avérées plus fréquentes et plus généreuses qu'à l'habitude. Ce sont 102 journées qui nous ont présenté des flocons, soit 26 de plus que la moyenne. De plus, 13 de ces journées se sont terminées avec des accumulations supérieures à 10 cm alors qu'un hiver moyen comporte normalement 6 chutes de neige de cette envergure.



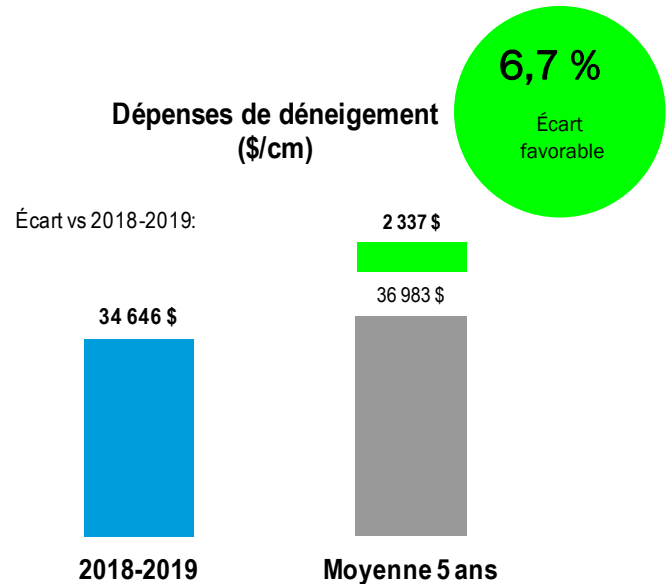
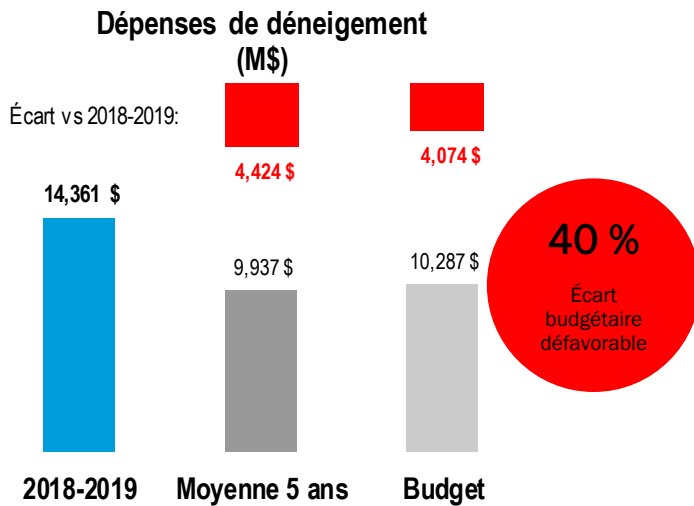
Le graphique suivant fournit les précipitations de pluie observées entre les mois de décembre 2018 et de mars 2019. On peut remarquer que les mois de décembre et janvier ont été particulièrement pluvieux. La majorité de ces précipitations s'est concentrée sur 5 épisodes de pluie intense. Six épisodes de verglas ont aussi été enregistrés lors de la même période. Au total, pour la saison 2018-2019, ce sont douze épisodes de verglas avec lesquels les équipes de déneigement ont dû composer.



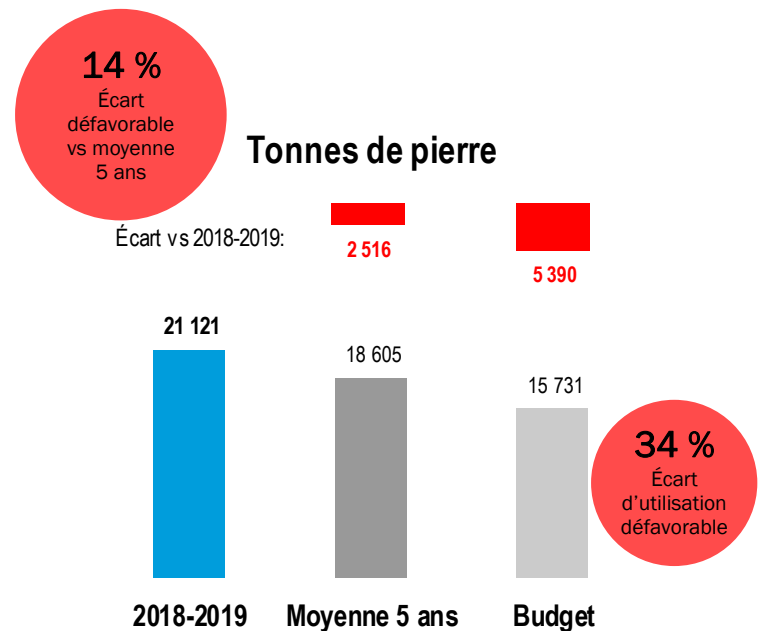
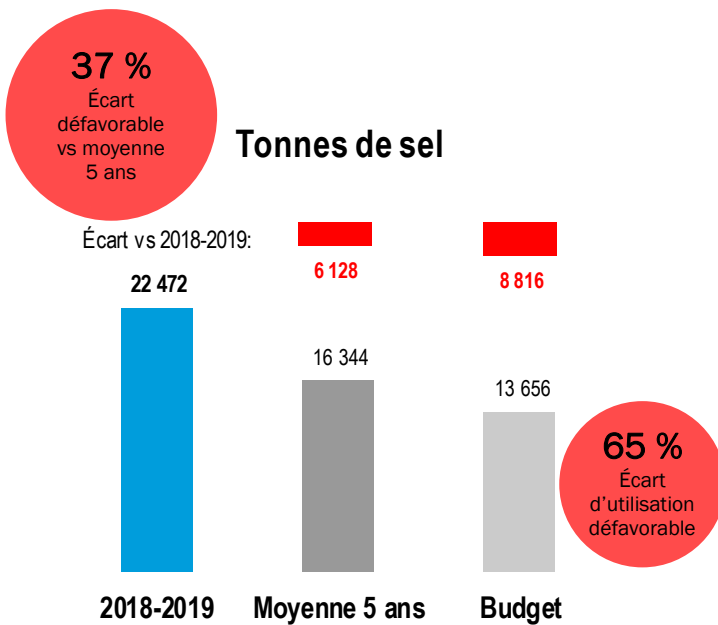
## Résultats budgétaires

Le graphique suivant présente les coûts de déneigement pour la saison 2018-2019. La rigueur et la durée exceptionnelles de l'hiver ont exercé une pression sur les dépenses de sorte que 4 074 000 \$ ont été requis au-delà de la somme budgétée. Ce montant représente un écart de 40 % par rapport à ce qui était prévu.

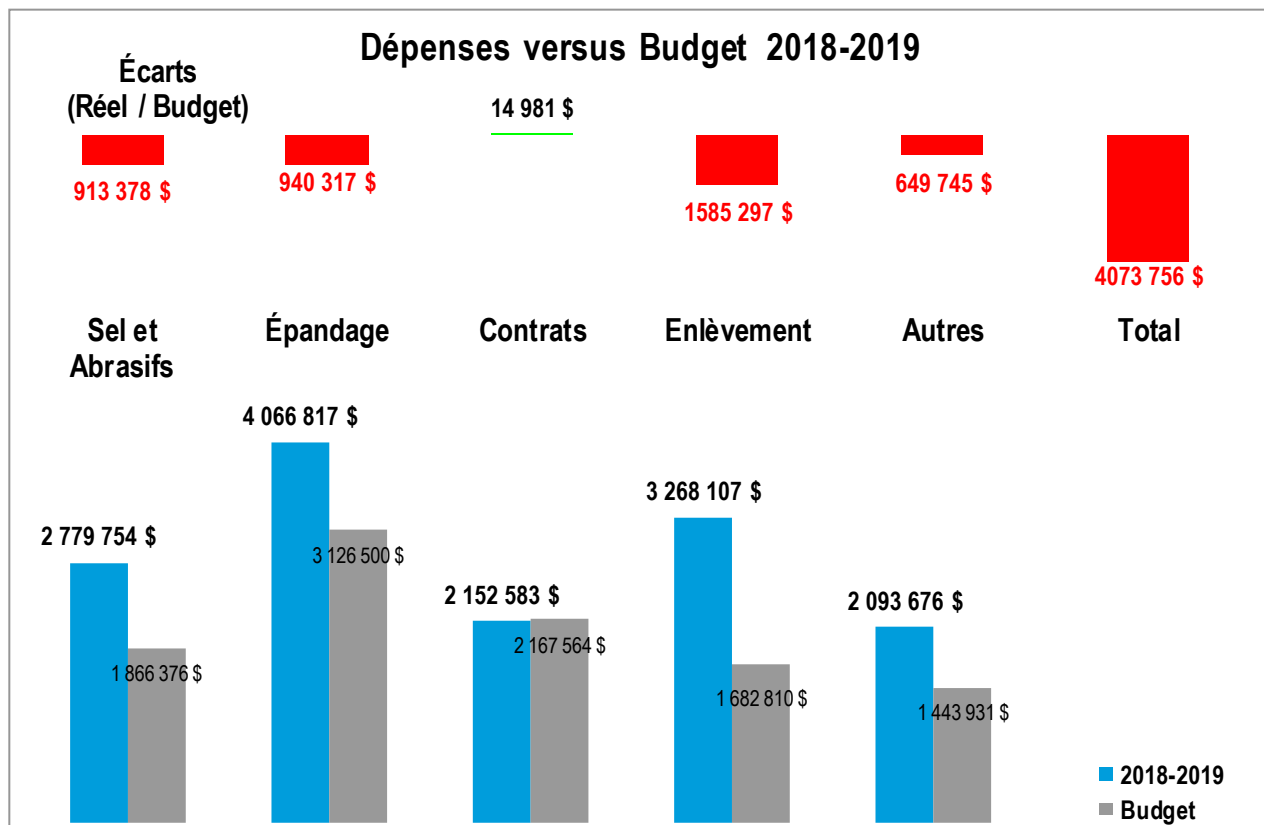
L'évaluation des dépenses en fonction de la quantité de neige reçue permet de constater un écart favorable de l'ordre de 6,7 % comparativement à la moyenne des cinq hivers précédents.



Les deux graphiques ci-dessous montrent la consommation de sel et de pierre abrasive pour la saison 2018-2019. On remarque que comparativement aux quantités budgétées, une quantité supplémentaire d'environ 65 % de sel et 34 % de pierre abrasive a été requise. Au total, ce sont plus de 43 000 tonnes de sel et d'abrasifs qui ont été utilisées dépassant ainsi la moyenne 5 ans d'environ 8 600 tonnes.



L'analyse détaillée des dépenses révèle que tous les postes budgétaires ont été dépassés à l'exception des contrats externes qui font l'objet d'un coût fixe. En effet, le départ hâtif en début de saison, les nombreuses chutes de neige et les températures froides ont fait en sorte de maintenir une demande soutenue pour les opérations de grattage, d'épandage et d'enlèvement de la neige.

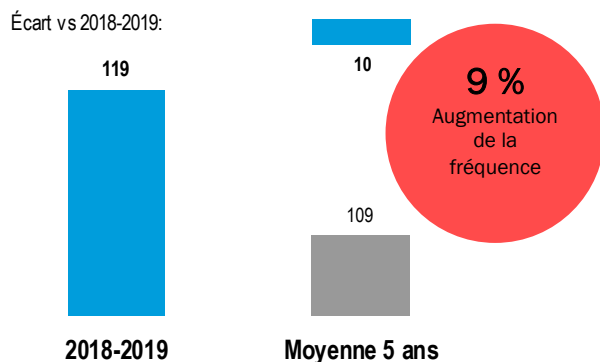


## Bilan des opérations

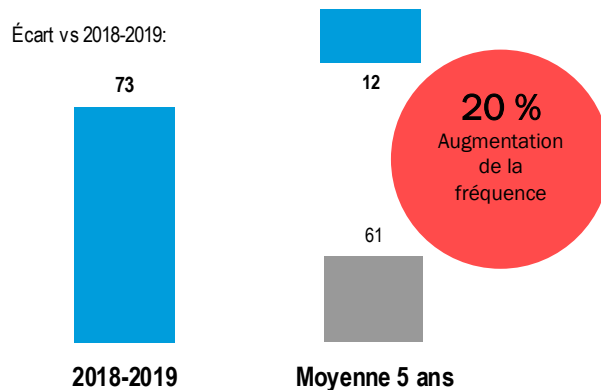
### Grattage et épandage

Les graphiques suivants indiquent le nombre de jours où le Service de l'entretien et de la voirie a dû déployer ses véhicules d'épandage et de grattage sur le territoire. On remarque que la saison 2018-2019 a été plus exigeante que les cinq saisons précédentes avec respectivement 10 et 12 opérations supplémentaires pour l'entretien des rues et des trottoirs.

#### Nombre de jours de déploiement dans les rues



#### Nombre de jours de déploiement sur les trottoirs



## Enlèvement de la neige

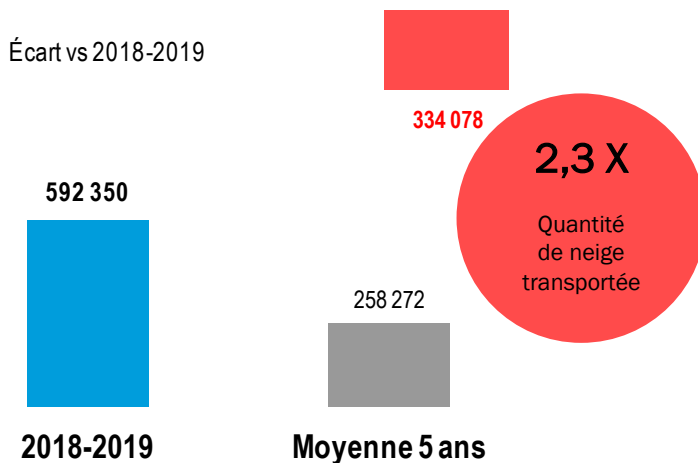
Les opérations d'enlèvement de la neige sont des opérations qui nécessitent un grand déploiement de main d'œuvre et de machinerie. Elles se font principalement sur les rues bordées de trottoirs, soit sur une distance d'environ 273 km. Une opération d'enlèvement de la neige s'active lorsque l'équivalent d'une chute de neige de 20 cm est atteint. Le tableau suivant démontre à quel point ce poste budgétaire est imprévisible et qu'il peut avoir un impact important sur les dépenses de déneigement :

	Précipitations de neige (cm)	m <sup>3</sup> de neige transportée	Nombre d'enlèvements	Coût
<b>2008-2009</b>	232,2	333 625	4	1 651 308 \$
<b>2009-2010</b>	161,0	153 444	2	584 452 \$
<b>2010-2011</b>	296,4	528 547	3	2 135 384 \$
<b>2011-2012</b>	151,9	71 412	2	403 928 \$
<b>2012-2013</b>	221,2	91 038	2	461 831 \$
<b>2013-2014</b>	295,2	412 080	7	2 003 462 \$
<b>2014-2015</b>	271,0	169 817	3	985 126 \$
<b>2015-2016</b>	156,0	61 201	2	308 432 \$
<b>2016-2017</b>	314,8	296 196	4	1 244 095 \$
<b>2017-2018</b>	306,4	352 068	5	1 445 201 \$
<b>2018-2019</b>	414,5	592 350	6	2 743 984 \$

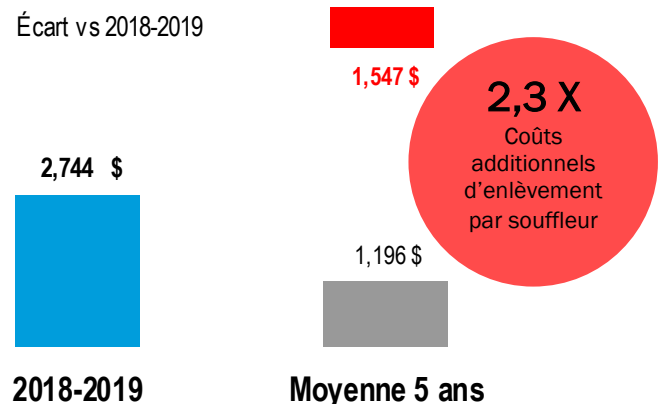
Il n'y a pas de lien direct entre la quantité de neige transportée et la quantité de neige reçue, car les épisodes de redoux ainsi que les quantités de pluie affectent la quantité de neige au sol. On remarque que les saisons de déneigement 2010-2011, 2013-2014, 2016-2017 et 2017-2018 se comparent quant au total des précipitations reçues (plus ou moins 4 %), mais les quantités de neige transportées varient beaucoup d'une saison à l'autre.

Les graphiques suivants montrent que comparativement aux cinq dernières années, les opérations d'enlèvement de la neige ont été plus exigeantes en 2018-2019. En effet, la quantité de neige transportée s'est élevée à 2,3 fois la quantité habituelle des récentes années. Les variations de température ont été propices à la formation de glace sous les accumulations de neige ce qui a eu pour conséquence que deux des opérations d'enlèvement se sont avérées très difficiles. En effet, certains endroits présentaient des épaisseurs de glace allant jusqu'à 200 mm par endroits et devaient être enlevées en plusieurs étapes. Ce facteur ralentissait considérablement l'avancement des travaux.

### m<sup>3</sup> de neige transportée

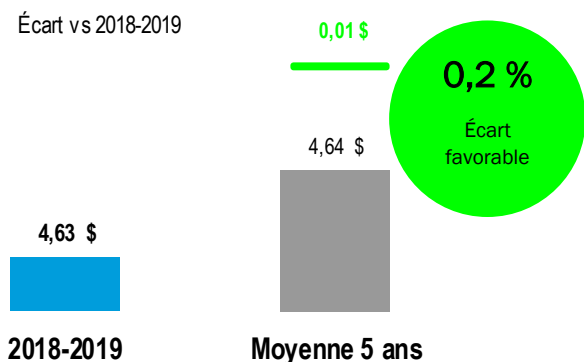


### Coût d'enlèvement par souffleur (M\$)

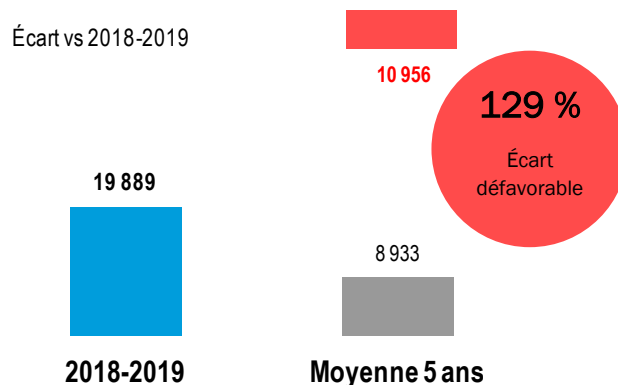


Le nombre de mètres cubes de neige transportée en moyenne au cours des cinq dernières années correspond à environ 8 900 voyages de camion. Les précipitations abondantes de neige de la saison 2018-2019 ont fait en sorte que 19 900 voyages de neige ont dû être transportés dans les dépôts à neige, soit une augmentation de 129 %.

### Coût d'enlèvement par souffleur (\$/m<sup>3</sup>)



### Nombre de voyages



### Épandage de liquide antigivrage

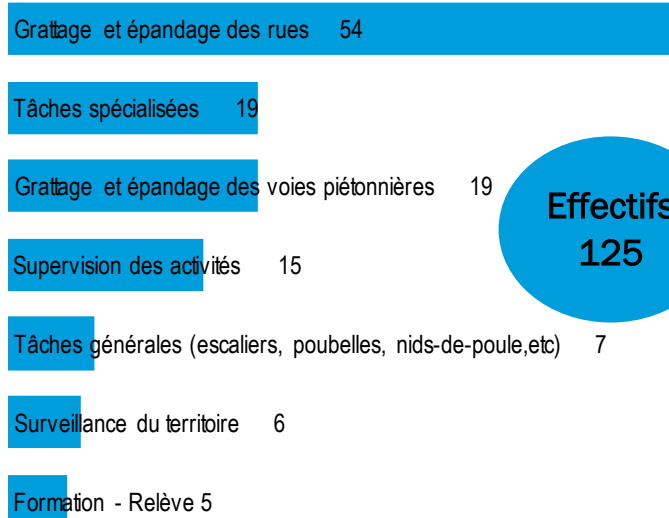
Pour la saison 2018-2019, le liquide antigivrage Fusion 2350 a été appliqué à deux reprises, soit le 27 décembre et le 12 février. L'épandage a eu lieu sur 242 kilomètres de route à raison de 25 000 litres par fois. L'épisode du 27 décembre a débuté en neige pour se transformer en pluie verglaçante pour enfin se terminer en pluie plus tard dans la journée. Puisque le verglas était prévu lors de l'heure de pointe du matin, l'utilisation du liquide dégivrant a permis de faciliter les opérations d'entretien de la chaussée en formant un film sur le pavage rendant ainsi l'utilisation de fondants plus efficace. Lors de la journée du 12 février, nous avons reçu une accumulation de près de 20 centimètres de neige au sol. L'application du liquide a permis de procéder aux opérations de tassement de la neige et ainsi de retarder l'utilisation de sel fondant.

# Ressources déployées

## Effectifs à l'interne

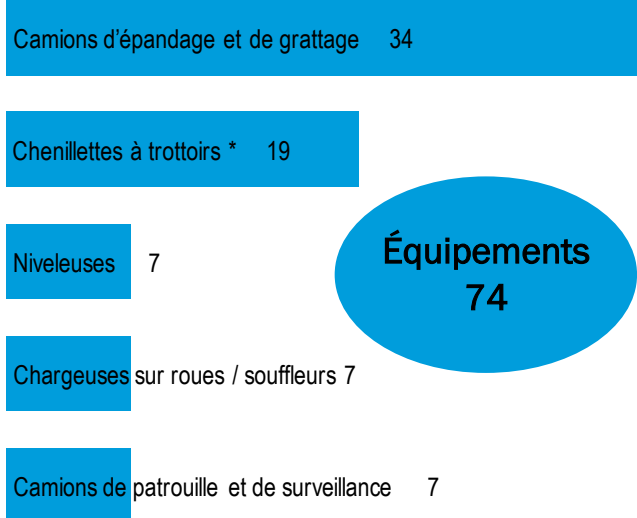
Pour procéder aux opérations de déneigement, la Ville de Sherbrooke compte sur 8 employés cadres et sur 117 employés cols bleus, répartis selon leur rôle, comme l'indique le tableau suivant. Il est à noter que des effectifs supplémentaires ont été ajoutés pour préparer la relève en prévision de nombreux départs à la retraite dans les prochaines années.

### EFFECTIFS POUR L'ENTRETIEN HIVERNAL



## Équipements à l'interne

La Ville de Sherbrooke dispose de plusieurs types de véhicules pour procéder aux opérations de déneigement.



### EQUIPEMENTS

\*Six chenillettes à trottoir peuvent être équipées de souffleur et quatre de gratte en « V » lorsqu'il y a de fortes accumulations de neige.



## Effectifs et équipements contractés

En plus de ses employés, la Ville fait appel à des entrepreneurs locaux engagés à taux horaire afin d'augmenter ses ressources. Elle confie également, à taux forfaitaire, l'entretien de certains secteurs à des entrepreneurs. Ces contrats ont été octroyés à l'automne 2018 pour une durée de cinq ans. Trois entrepreneurs locaux ont ainsi eu la responsabilité d'entretenir 262 km de rues, soit 23 % du réseau routier de la ville. Les effectifs totaux déployés lors de situations hivernales difficiles peuvent donc atteindre plus de 150 personnes et une centaine de véhicules.

### ÉQUIPEMENTS CONTRACTÉS

Camions d'épandage et de grattage 20

Chargeuses sur roues 8

Niveleuses 7

Retrochargeuses 6

Tracteurs 5

Mini-chargeuses 4

Véhicules  
50



# Stationnement sur rue

Il s'agissait du premier hiver où la possibilité de lever l'interdiction de stationner dans les rues de 0 h à 7 h s'étendait du 15 novembre au 31 mars. En tout, sur 137 nuits, l'interdiction a été maintenue 50 fois afin d'assurer des opérations d'entretien. L'interdiction de stationner la nuit est essentielle à l'avancement des opérations de tassement ou d'enlèvement de la neige afin de libérer les rues.

## Communications

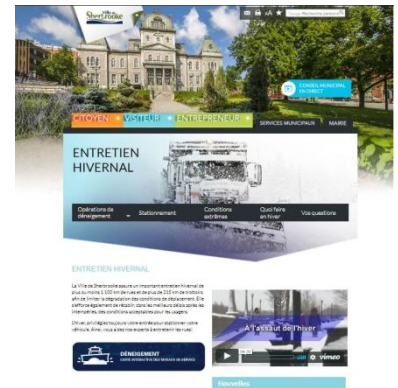
Durant l'hiver 2018-2019, les communications avec la population ont été élargies afin d'informer plus précisément les utilisateurs du réseau de l'état de celui-ci et de l'avancement des opérations. Cette amélioration a été très bien reçue par les Sherbrookoïses.

En plus des publications « Info neige » sur les réseaux sociaux informant les usagés lors de situations courantes, un plan de communication a été développé lors de situations difficiles comme défini par la Politique de viabilité hivernale. Lorsqu'un phénomène hivernal significatif se présente, des publications plus fréquentes sur Facebook permettent d'informer sur les conditions routières et l'avancement des opérations.

Les réseaux sociaux ont aussi été utilisés afin de sensibiliser la population sur différents sujets utiles afin de faciliter des opérations efficaces.

Cette année était la première qui comptait sur l'application Monsherbrooke.ca afin d'informer les abonnés à propos des levées de l'interdiction de stationner dans les rues la nuit. Cette information était aussi disponible par le site Web de la Ville ou en téléphonant au centre de contrôle de la gestion du territoire.

À la section « ENTRETIEN HIVERNAL » du site Internet de la Ville de Sherbrooke, une grande quantité d'information est disponible. Entre autres, une vidéo illustre bien les différents enjeux des opérations hivernales.



RESTEZ BRANCHÉ  
SUR LA VILLE DE  
SHERBROOKE



S'ABONNER

DÉJÀ MEMBRE? SE CONNECTER



Mon application web  
Ville de Sherbrooke

09 mars 2019, 15:03

DÉNEIGEMENT

Stationnement hivernal de nuit -  
Interdiction levée pour la nuit du 10 mars,  
de minuit à 7 h

Interdiction de stationnement levée :



Pour la nuit du 10 mars, de minuit à 7 h, l'interdiction de stationner de nuit sur le chemin public est levée, sauf aux endroits où la signalisation l'interdit. Pour de plus amples renseignements, consultez [sherbrooke.ca/neige](http://sherbrooke.ca/neige)

# Annexe 1 : L'ABC de l'entretien hivernal

## Situations hivernales

La nature et l'ampleur des phénomènes modifient plus ou moins l'efficacité des interventions hivernales et, par conséquent, modulent les résultats qui peuvent être atteints. Comme mentionné dans la *Politique de viabilité hivernale « Vivre avec l'hiver »*, trois situations hivernales conditionnent le mouvement de la circulation et l'atteinte de niveaux de service :

### **Courante :**

Nature ou ampleur du phénomène vécu permettant d'atteindre sans difficulté le niveau de service prescrit (par exemple : petite glace sans précipitation, neige de moins de 15 cm sans forte intensité).

### **Difficile :**

Nature ou ampleur conduisant à des difficultés de maintien des niveaux de service (par exemple : pluie sur sol gelé, verglas sur moins de 10 mm, chute de neige entre 15 et 30 cm, chute de neige intense en peu de temps).

### **Extrême :**

Nature et ampleur du phénomène conduisant d'emblée à une réduction des niveaux de service (par exemple : tempête de neige de plus de 30 cm, verglas en forte épaisseur).



Les situations courantes surviennent environ 80 % du temps.



*Cette photo illustre une situation hivernale difficile*

## Les étapes des opérations hivernales

Les gestionnaires affectés à l'entretien hivernal surveillent de près les prévisions météorologiques et les cartes radar météo pour voir l'évolution des phénomènes. Des patrouilleurs parcourent également les rues de la ville pour s'assurer que le réseau routier est sécuritaire; ils transmettent aux gestionnaires l'état de la situation sur le terrain. Avec les renseignements météorologiques et les rapports des patrouilleurs, les gestionnaires prennent les mesures appropriées selon le type de précipitations. Les équipes d'épandage de sel ou d'abrasifs sont alors déployées sur le réseau, selon les niveaux de service.

Lorsqu'une quantité de neige importante est tombée (environ 8 cm ou plus), une opération de grattage est mise en œuvre dans toutes les rues de la ville durant la nuit afin de tasser la neige sur les accotements. Durant le jour, cette opération de grattage est difficilement possible puisque des véhicules sont stationnés dans les rues. Le suivi des consignes concernant l'interdiction de stationner la nuit dans les rues facilite alors les opérations.

Une opération d'enlèvement de la neige s'active lorsque l'équivalent d'une chute de neige de 20 cm est atteint. Cette opération peut prendre de cinq à sept nuits, en excluant les fins de semaine, et priorise les rues bordées de trottoirs, en débutant par les rues commerciales possédant du stationnement sur rue (une partie des rues King Ouest et King Est, Wellington, Alexandre, Galt Ouest). Toutes les autres rues sont entretenues dans un ordre de passage favorisant l'efficacité. Il n'y a donc aucune priorité accordée aux écoles, aux garderies, aux églises ou aux autres endroits à caractère particulier, sauf en cas de situations exceptionnelles.

## Rôle du citoyen

Le citoyen étant mieux informé, il sait quand les équipes de déneigement passeront sur sa rue. S'il croit que l'entretien de sa rue a été oublié, il peut communiquer en tout temps avec le centre de contrôle, en composant le 819 821-5858.

Il peut également planifier ses trajets, à l'aide des cartes de niveaux de service disponibles sur le site Web de la Ville ([sherbrooke.ca/neige](http://sherbrooke.ca/neige)), de manière à emprunter des rues dégagées en priorité. Il peut aussi choisir de limiter ses déplacements afin de ne pas nuire aux opérations de déneigement. En respectant les consignes de stationnement de nuit, il facilite le tassement et l'enlèvement de la neige dans les rues.



La Ville demande à ses citoyens de ne pas sortir les bacs de matières résiduelles si une tempête a lieu lors d'une journée de collecte.

S'il est absolument nécessaire de faire vider le bac, il est préférable de le placer dans l'entrée de cour près de la rue le matin de la collecte et de le ramasser le plus rapidement possible.





# Annexe 3 : Politique « Vivre avec l'hiver »



## Objectif

L'objectif de la Politique de viabilité hivernale « Vivre avec l'hiver » est d'établir et de faire connaître le service auquel les citoyens de la ville de Sherbrooke sont en droit de s'attendre en matière d'entretien hivernal des voies publiques et piétonnières. Les résultats à atteindre sont définis en termes de niveaux de service. À la fin d'un phénomène hivernal, un nombre d'heures, selon le niveau de service, est alloué aux équipes d'entretien pour atteindre des conditions acceptables.

## Niveaux de service du réseau routier

Les efforts d'entretien sont orientés selon l'importance de la voie de circulation, déterminée par son classement (artères, rues collectrices et rues locales). Les voies de circulation sont alors classées selon trois niveaux de service, comme exposé dans le tableau ci-dessous.

L'atteinte de chacun de ces trois niveaux de service est déterminée selon la situation hivernale et le moment de la journée. Par exemple, dans le cas des situations courantes, qui représentent environ 80 % des phénomènes hivernaux, le niveau N1 est atteint entre deux et trois heures après la fin du phénomène. Le niveau N2 est quant à lui atteint entre trois et cinq heures après la fin du phénomène. Pour les rues de niveau N3, la condition acceptable est atteinte à 7 h le lendemain matin, si le phénomène se termine le jour, ou à midi si le phénomène se termine durant la nuit. On trouve dans la Politique de viabilité hivernale un tableau qui détaille chacune des situations.

L'atteinte des niveaux de service dépend également de la température et de l'efficacité des fondants, qui sont étroitement liées au passage des véhicules. Par contre, la densité de la circulation peut entraver l'avancement des opérations de déneigement. En raison de la géographie du territoire, les endroits très sensibles aux phénomènes hivernaux (risque élevé de blocage, danger majeur à circuler en conditions hivernales, rues avec fortes pentes) ont préalablement été identifiés afin que le Service de l'entretien et de la voirie y déploie un effort particulier.

## NIVEAUX DE SERVICE DES VOIES DE CIRCULATION

**N1 : Artères et certains endroits stratégiques**  
**260 km**

**N1 exemples :** rues King, Galt, Belvédère et boulevards de Portland et Bourque, certains endroits stratégiques, parcours d'autobus de la STS, rues avec fortes pentes

**N2 : Rues collectrices et certains endroits stratégiques**  
**258 km**

**N2 exemples :** rues du Cégep, Prospect, du Président-Kennedy et chemin Galvin, endroits stratégiques, chemins ruraux exposés à de forts vents, autres rues avec pentes abruptes

**N3 : Rues et routes locales, secteurs résidentiels, routes rurales.**  
**601 km**

**340 km**

de trottoirs et sentiers

## Niveaux de service du réseau piétonnier

L'opération d'entretien des trottoirs est mise en branle dès qu'il y a une accumulation de neige ou que les trottoirs sont glacés. Afin de sécuriser et de faciliter le passage des piétons sur les trottoirs, l'entretien se fait selon un ordre de priorité déterminé. Les trottoirs sont classés en trois niveaux de service, comme l'indique le tableau ci-dessous.

Les trottoirs des artères et les corridors scolaires représentent 60 % du réseau piétonnier.

Ce sont 19 chenillettes qui sont assignées à autant de circuits pour assurer l'entretien des trottoirs.



L'entretien des trottoirs de niveau T1 doit se faire de manière à assurer une circulation sécuritaire des piétons à partir de 7 h 30 en semaine, sauf si le

phénomène n'est pas terminé lors du départ des chenillettes à trottoirs, vers 4 h 30.

Les sentiers multifonctionnels pavés de niveau T3 (par exemple, le sentier Mena'Sen longeant la rivière Saint-François et la piste longeant le boulevard Lionel-Groulx) sont déblayés une fois que les trottoirs de niveau T1 et T2 sont sécuritaires et lorsque les conditions climatiques le permettent. Il n'y a donc pas de délai spécifié dans ces cas. Ainsi, lors de précipitations qui nécessitent l'entretien régulier prioritaire des trottoirs de niveaux T1 et T2, les sentiers multifonctionnels de niveau T3 sont momentanément délaissés. Pour la promenade autour du Lac-des-Nations, les sentiers hors rue reliant la promenade jusqu'à l'autoroute 410, ainsi que pour les sentiers pavés situés dans les parcs, c'est le personnel de la Division des parcs et des espaces verts qui en assure l'entretien. Ces sentiers représentent plus de treize 13 km qui sont exclus du graphique ci-dessous.

Dans le cas où une opération d'enlèvement de la neige est déclenchée, le délai de cinq heures en situation courante peut passer à huit heures, si des chenillettes à trottoirs sont dédiées à cette opération.

Lors d'une situation extrême, les délais fixés ne s'appliquent plus, car les trottoirs peuvent nécessiter du soufflage s'il y a eu une accumulation de neige importante en bordure de la rue ou si les rues sont trop étroites.

## NIVEAUX DE SERVICE DES VOIES DES TROTTOIRS ET DES SENTIERS

**T1 : Trottoirs des artères et des corridors scolaires. 203 km**

**T2 : Trottoirs des secteurs résidentiels, passages piétonniers. 130 km**

**T3 : Autres sentiers multifonctionnels pavés. 7 km**

## Efforts de développement durable

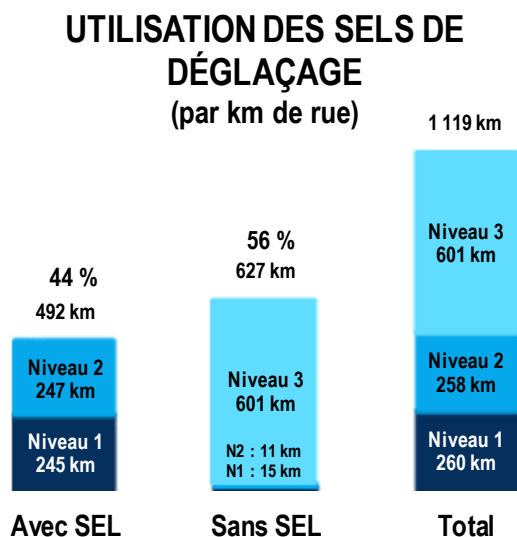
### Meilleure utilisation du sel

La Ville de Sherbrooke intègre le concept de développement durable à ses activités d'entretien hivernal. Comme matériau fondant, la Ville utilise du chlorure de sodium (sel). En 2001, les sels de voirie ont été ajoutés à la liste des produits toxiques inscrits à la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*. Dans le but de diminuer la quantité de sel utilisée, les actions suivantes ont été prises :

- 25,8 km de route sans sel près des cours d'eau;
- Aucun épandage de sel sur les voies de circulation de niveau N3, sauf exception;
- Utilisation de régulateurs d'épandage sur les camions afin d'épandre la quantité optimale de sel sur les voies de circulation de niveau N1 et N2.

Le graphique qui suit démontre que le sel est utilisé en général sur 44 % du réseau routier du territoire de la ville de Sherbrooke.

C'est donc près de 56 % du territoire qui est normalement exempt de sel de déglacage. Il est toutefois important de préciser qu'il est possible d'épandre du sel sur une « rue sans sel » lorsque les conditions climatiques l'exigent (par exemple, pour une situation de verglas ou de glace).



### Diminution des gaz à effet de serre

Une autre préoccupation au niveau du développement durable consiste à diminuer les émissions de gaz à effet de serre (GES) produites par les camions qui transportent la neige vers les dépôts à neige. La Ville priorise donc, lorsque cela est possible, le soufflage de la neige en rive, c'est-à-dire sur les terrains en bordure de la rue.

Une autre initiative en ce sens a été mise de l'avant en 2012. Dans les rues secondaires munies d'un trottoir des deux côtés de la rue, nous avons enneigé un des deux trottoirs afin qu'il ne soit plus accessible. C'est donc 15 km de trottoirs qui ne nécessitent plus le soufflage de la neige dans les camions pour la transporter vers les dépôts à neige.

