



---

# VIVRE AVEC L'HIVER

RAPPORT ANNUEL  
2023-2024

---

# Table des matières

|   | Page |
|---|------|
| MOT DE L'ÉQUIPE DE GESTION .....                  | 1    |
| PORTRAIT DE LA SAISON HIVERNALE 2023-2024 .....   | 2    |
| CONDITIONS CLIMATIQUES.....                       | 2    |
| <i>Température</i> .....                          | 2    |
| <i>Précipitations</i> .....                       | 4    |
| RÉSULTATS BUDGÉTAIRES .....                       | 5    |
| BILAN DES OPÉRATIONS .....                        | 7    |
| <i>Enlèvement de la neige</i> .....               | 7    |
| .....   | 8    |
| RESSOURCES DÉPLOYÉES.....                         | 9    |
| EFFECTIFS À L'INTERNE.....                        | 9    |
| ÉQUIPEMENTS À L'INTERNE .....                     | 9    |
| EFFECTIFS ET ÉQUIPEMENTS CONTRACTÉS.....          | 10   |
| STATIONNEMENT SUR RUE.....                        | 11   |
| COMMUNICATIONS .....                              | 11   |
| ANNEXE 1 : L'ABC DE L'ENTRETIEN HIVERNAL .....    | 12   |
| SITUATIONS HIVERNALES.....                        | 12   |
| LES ÉTAPES DES OPÉRATIONS HIVERNALES.....         | 12   |
| RÔLE DU CITOYEN.....                              | 13   |
| ANNEXE 2 : CARACTÉRISTIQUES DU TERRITOIRE .....   | 14   |
| ÉTENDUE DU RÉSEAU.....                            | 14   |
| CLASSIFICATION DES RUES.....                      | 14   |
| RÉSEAU PIÉTONNIER .....                           | 14   |
| PARTICULARITÉS GÉOGRAPHIQUES .....                | 14   |
| DÉPÔTS À NEIGE .....                              | 14   |
| ANNEXE 3 : POLITIQUE « VIVRE AVEC L'HIVER » ..... | 15   |
| OBJECTIF .....                                    | 15   |
| NIVEAUX DE SERVICE DU RÉSEAU ROUTIER.....         | 15   |
| NIVEAUX DE SERVICE DU RÉSEAU PIÉTONNIER .....     | 16   |
| EFFORTS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE .....            | 17   |
| <i>Meilleure utilisation du sel</i> .....         | 17   |
| <i>Diminution des gaz à effet de serre</i> .....  | 17   |
| ANNEXE 4 : CIRCUITS 3 ET 8 DE LA STS .....        | 18   |
| CIRCUIT 3.....                                    | 18   |
| CIRCUIT 8.....                                    | 19   |

# Mot de l'équipe de gestion

## Hiver 2023-2024

Retour du phénomène « *El Niño* » !

C'est avec plaisir que nous vous présentons le rapport annuel de l'entretien hivernal 2023-2024 du réseau de transport. Ce rapport présentera les faits saillants de la saison ainsi que les opérations déployées.

Le réseau routier et piétonnier de la Ville de Sherbrooke regroupe différentes catégories d'infrastructures telles les artères, les rues collectrices, les rues locales ainsi que les routes rurales. De plus, le territoire de la Ville, qui s'étend sur une superficie de plus de 366 km<sup>2</sup> avec un relief caractéristique, offre des conditions particulières selon les secteurs. Ceci nécessite que les stratégies d'entretien soient adaptées selon les secteurs afin de répondre au niveau de service attendu.

Après deux hivers sous l'influence du phénomène climatique *La Niña*, l'hiver 2023-2024 a été sous l'influence du phénomène *El Niño* qui a provoqué, certes, des précipitations importantes de la mi-novembre jusqu'au début de janvier, mais moins de grandes fluctuations de températures comparativement aux deux derniers hivers.

Au chapitre de ces dernières, l'impression d'un hiver moins rigoureux et plus tempéré est bien réelle. Toutefois, en ce qui concerne les quantités de précipitations, l'hiver 2023-2024 s'est montré toutefois sous les normales.

Sur une durée de 142 jours, nous avons observé 65 jours avec précipitations de neige et 73 jours avec de la pluie pour un total de 138 jours de précipitation.

Nous avons reçu 234 cm de neige comparativement à une moyenne de 292 cm des cinq dernières

années. L'hiver 2023-2024 se situe en dessus de la moyenne puisque le mois de février a été plutôt anémique avec une accumulation de seulement 13 cm de neige, contrairement à la moyenne de 62 cm.

Quant au volet financier, en raison des températures plus chaudes, des quantités de neige moindres et d'un plus grand nombre de jours de pluie, un surplus de l'ordre de 1 580 000 \$ a été dégagé.

En effet, ce sont près de 15 000 tonnes de fondant et d'abrasifs de moins, par rapport aux quantités budgétées, qui ont été nécessaires pour l'hiver 2023-2024. Du même coup, les opérations d'épandage et d'enlèvement de la neige ont été beaucoup moins importantes que par les années passées en raison de ces conditions climatiques clémentes.

Finalement, il est important de noter qu'il y a eu 4048 constats d'infractions d'émis durant les 31 nuits où l'interdiction de stationnement a été maintenue dans la période du 15 novembre au 31 mars. Ce qui représente environ 130 constats par jour d'interdiction.

Nous profitons de l'occasion pour remercier tout le personnel ainsi que les entrepreneurs impliqués dans les opérations hivernales pour leur disponibilité à toute heure du jour ainsi que pour leur dévouement, afin d'assurer la sécurité des usagers de la route, quelle que soit l'humeur de dame Nature.

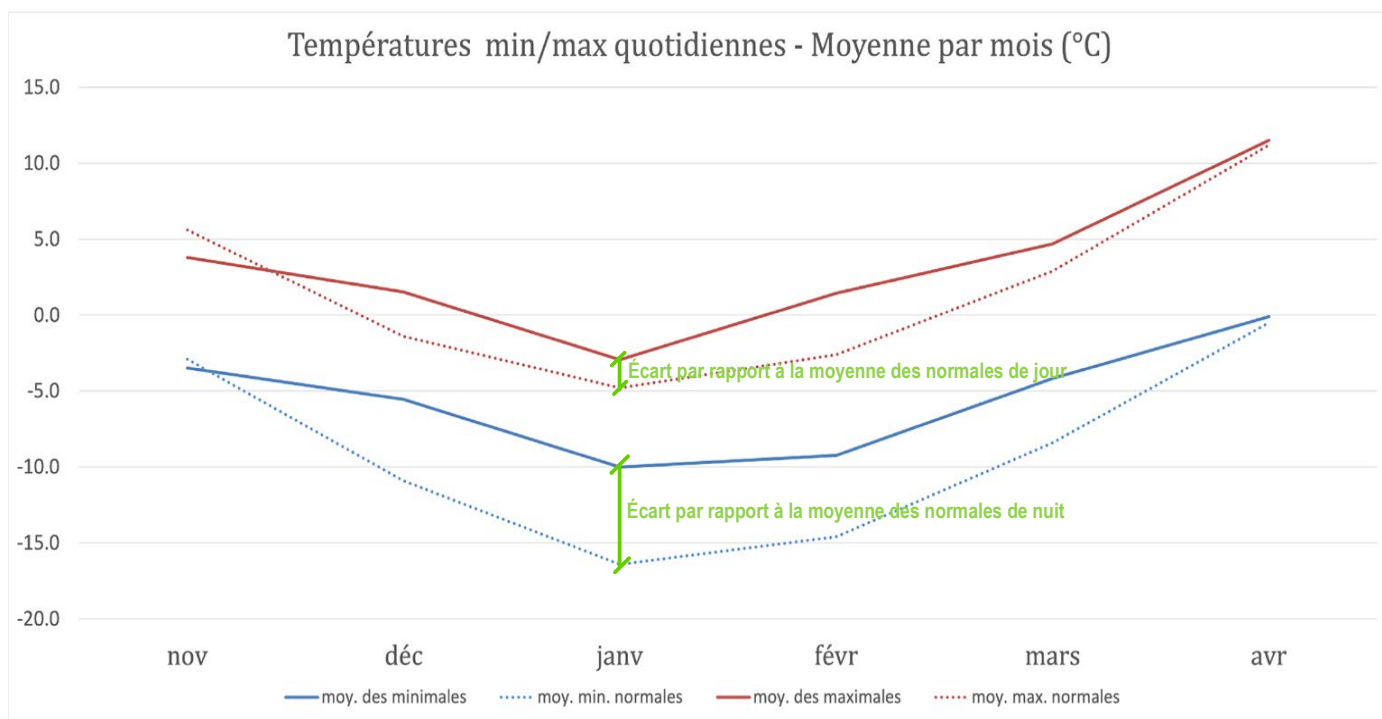
L'équipe de gestion  
Service de l'entretien des infrastructures

# Portrait de la saison hivernale 2023-2024

## CONDITIONS CLIMATIQUES

### Température

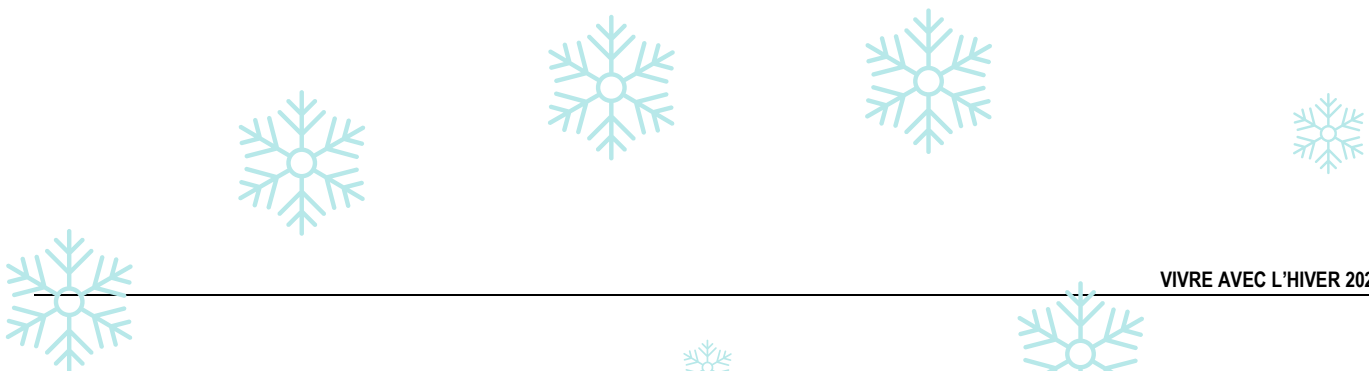
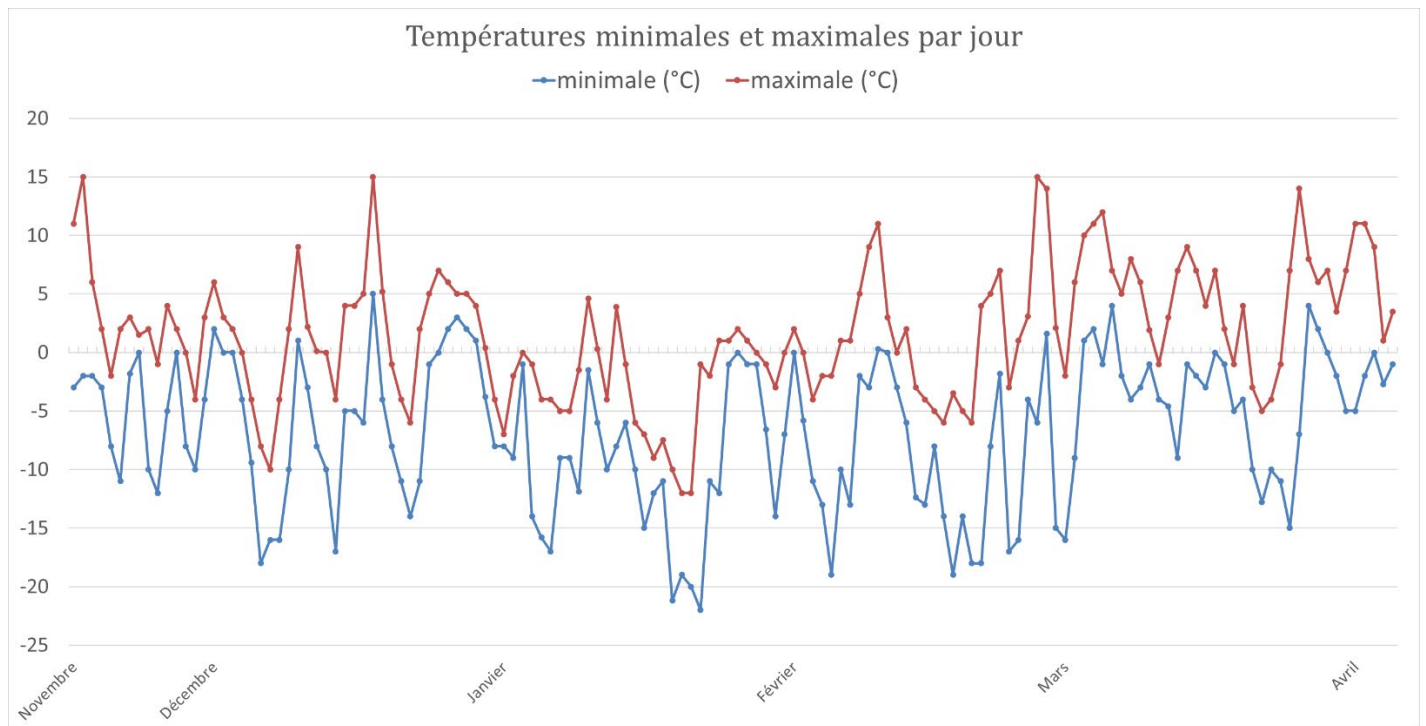
Les températures observées durant la saison hivernale ont été généralement au-dessus des normales saisonnières à l'exception des mois de novembre et d'avril. L'écart entre les températures normales et réelles est plus marqué pour les températures de nuit comme illustré dans le graphique ci-dessous.



Les deux derniers hivers ont été marqués par l'influence du phénomène climatique *La Niña*, provoquant de nombreuses et d'importantes fluctuations de température en l'espace de quelques heures. L'analyse des températures journalières de l'hiver 2023-2024 démontre l'absence de ce phénomène. Les températures observées ont été plus stables, plus tempérées et souvent comprises entre 5 °C et -5 °C le jour.

Lors de la saison, il y a eu 18 journées au-dessus du point de congélation, 91 en dessus de 0 °C et 41 où les températures étaient inférieures à -10 °C.

Ce sont 109 jours, soit 73 % du temps, où les températures durant l'hiver ont été supérieures à -10 °C. Ceci a grandement facilité les opérations pour le maintien d'un réseau routier exempt de neige et de glace.



## Précipitations

La saison hivernale a été marquée par une accumulation inférieure à la normale, soit un total de neige de 234 cm, comparativement à la moyenne de 292 cm des cinq dernières années. L'écart s'explique par un mois de février relativement sec au chapitre des précipitations de neige avec seulement 13 cm d'accumulation. De plus, il y a eu seulement 8 épisodes de précipitations de plus de 10 cm au courant de la saison.

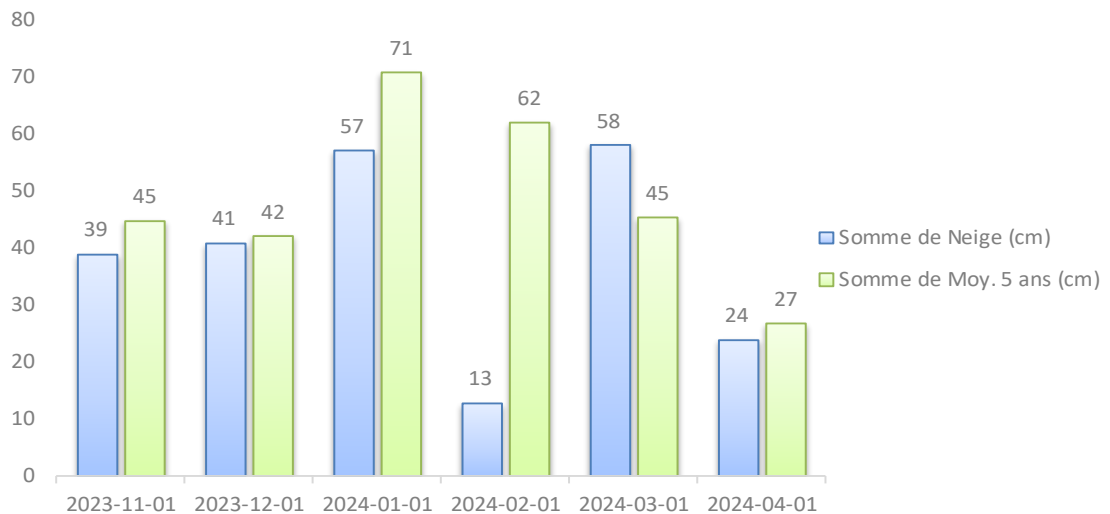
**1<sup>re</sup> neige**

16 nov. 2023

**Dernière neige**

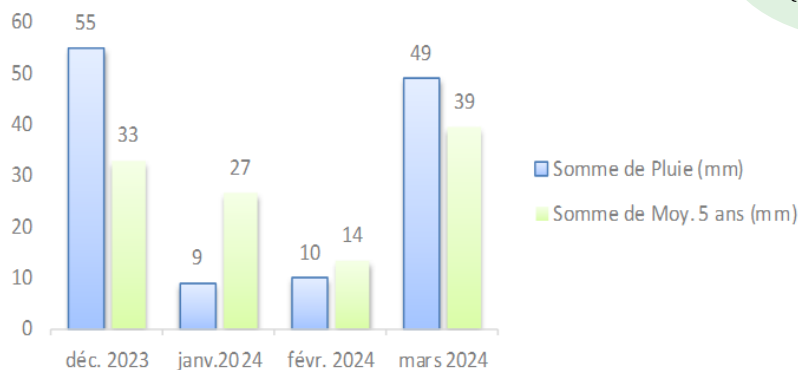
5 avril 2024

### Accumulation de neige



En ce qui concerne les précipitations de pluie, malgré un mois de décembre plus actif à ce chapitre, les précipitations sont restées légèrement au-dessus de la normale des cinq dernières années puisqu'il y a eu très peu de précipitation en janvier. Il est tombé 123 mm comparativement à la moyenne de 112 mm des cinq dernières années.

### Précipitations de pluie

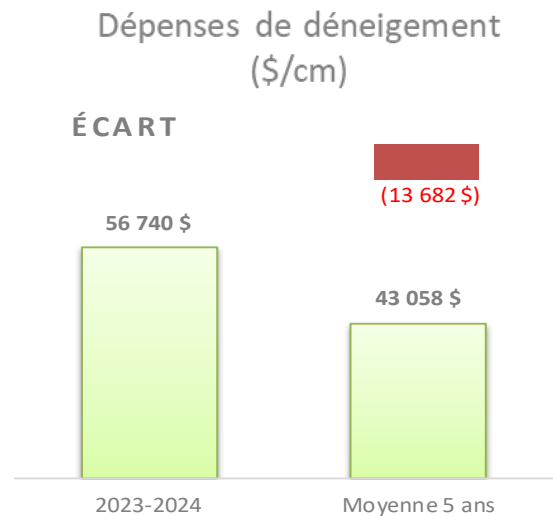
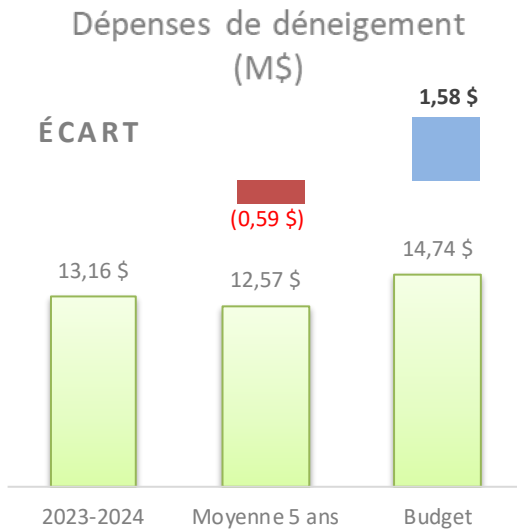


**73 jours**  
de pluie  
(51 % du temps)

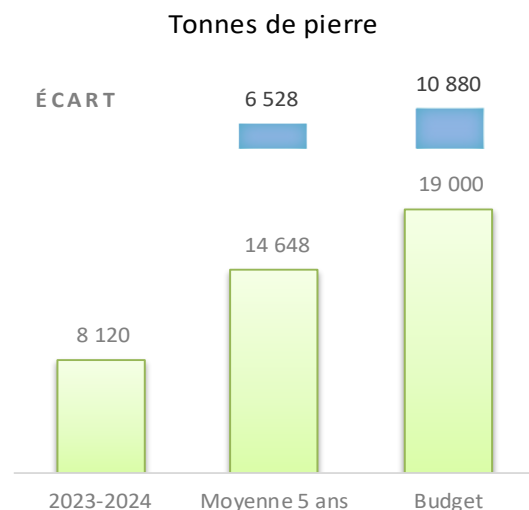
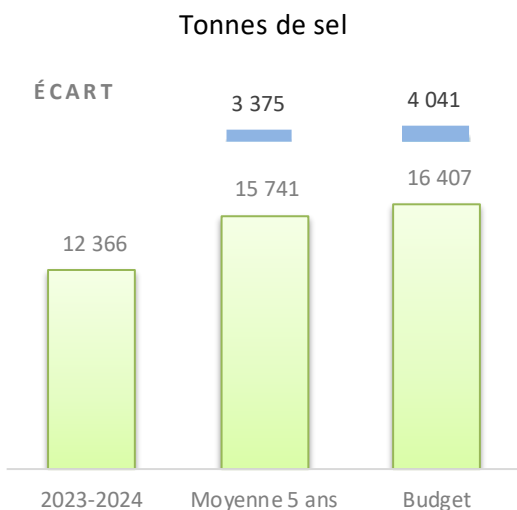
## RÉSULTATS BUDGÉTAIRES

Le graphique suivant présente un coût de déneigement pour la saison 2023-2024 de l'ordre de 13 160 000 \$, soit un coût supérieur d'environ 590 000 \$ par rapport à la moyenne des cinq dernières années. Toutefois, une économie de l'ordre de 1 580 000 \$ a tout de même été générée par rapport au budget. Cet écart favorable de 10,7 % sera détaillé dans les sections suivantes.

Le coût de revient unitaire par centimètre de neige démontre que les opérations de déneigement de 2023-2024 ont coûté plus cher de 31,8 % par rapport à la moyenne des cinq dernières années. Ceci est tout à fait normal puisque les frais fixes d'exploitation sont amortis sur une quantité de neige reçue plus faible que la moyenne.



Les deux graphiques ci-dessous montrent la consommation de sel et de pierre abrasive. Les températures plus tempérées et au-dessus des normales, tant de nuit que de jour, ont permis une économie de 4041 tonnes de sel par rapport à ce qui était budgété. Pour les mêmes raisons, ce sont 10 880 tonnes de moins de pierre abrasive qui ont été nécessaires. Au total, ce sont plus de 14 921 tonnes de sel et d'abrasifs qui ont été économisées représentant 42,1 % des quantités budgétées.



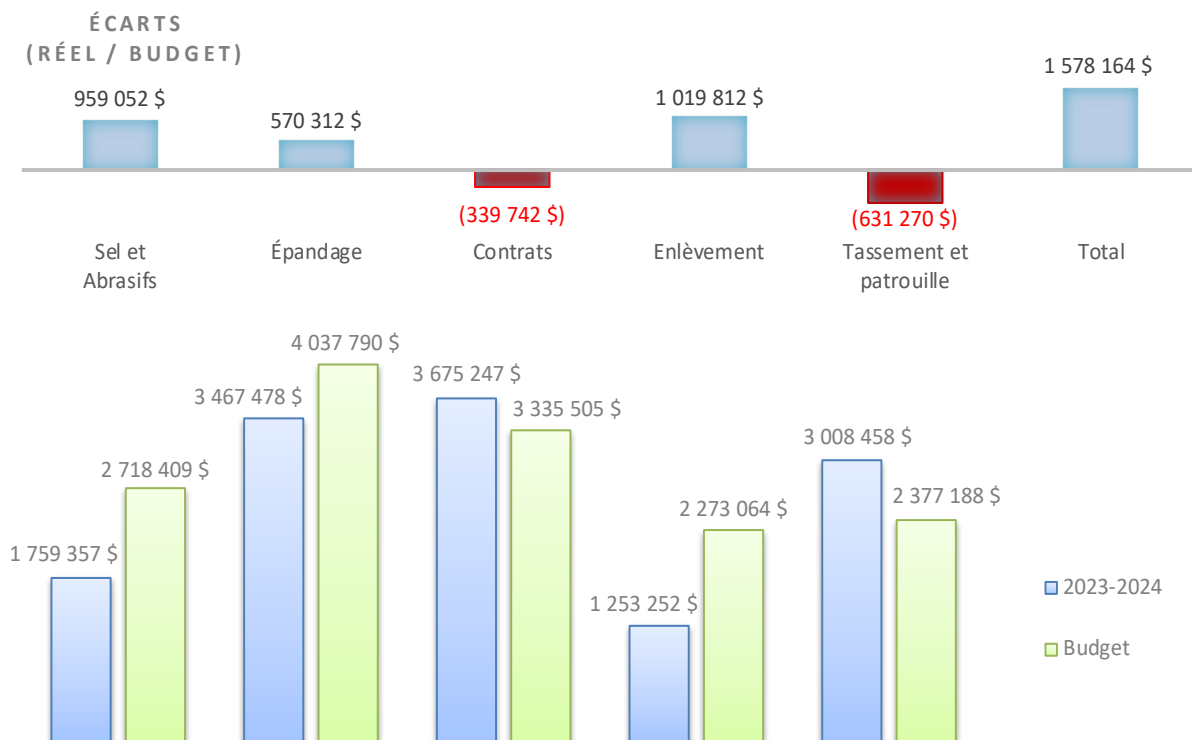
Pour la saison 2023-2024, le budget d'exploitation alloué pour le déneigement se chiffrait à 14 741 956 \$. En raison des températures plus chaudes, des accumulations sous la normale, plus particulièrement en février, et des quantités de précipitation de pluie plus importantes, un surplus budgétaire de 1 578 164 \$ s'est dégagé.

Ce surplus provient des économies réalisées dans les postes budgétaires suivants :

- Achat de matériaux : 959 052 \$ ;
- Frais d'exploitation d'épandage des matériaux : 570 312 \$ ;
- Frais d'exploitation d'enlèvement de la neige : 1 019 812 \$.

Toutefois, en ce qui concerne les postes *Contrats* ainsi que *Tassement et patrouille*, des dépassements respectifs de 339 742 \$ et 631 270 \$ sont observés. Ces dépassements se justifient, dans un premier temps, par la hausse des taux contractuels, mais également en raison du recours dans une plus grande proportion de temps à la machinerie louée à taux horaire pour effectuer les opérations de tassement de la neige. En effet, la saison 2023-2024 a été marquée par de nombreux bris de machinerie nécessitant un recours plus fréquent à la sous-traitance afin de pallier les bris d'équipements.

### Dépenses versus Budget 2023-2024



## BILAN DES OPÉRATIONS

### 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 machineries. Elles se font sur une distance d'environ 273 km, principalement sur les rues bordées de trottoirs. Une opération d'enlèvement général de la neige s'active lorsqu'une accumulation au sol de 20 cm est atteinte, alors qu'une opération d'enlèvement partiel s'active lorsque l'accumulation atteint 10 cm.

Il est important de mentionner que l'opération d'enlèvement partiel touche uniquement les deux circuits les plus achalandés de la Société de transport de Sherbrooke (STS), soit les circuits 3 et 8. Les rues visées dans cette opération sont présentées à l'annexe 4.

Lors de la saison 2023-2024, ce sont 1 opération générale et 2 partielles qui ont eu lieu.

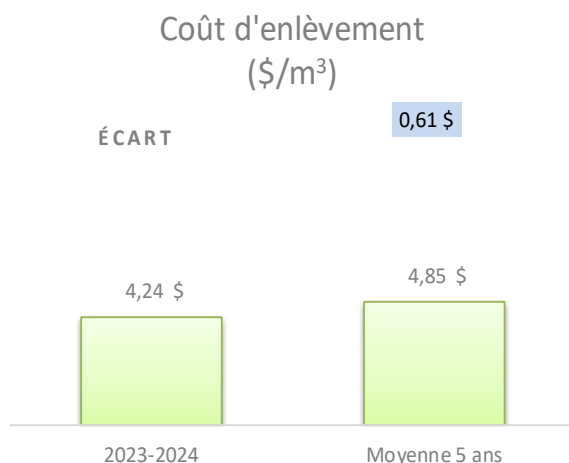
Le tableau suivant démontre à quel point ce poste budgétaire est imprévisible et qu'il peut avoir un impact important sur les dépenses de déneigement :

|                  | Précipitations de neige (cm) | m <sup>3</sup> de neige transportée | Nombre d'enlèvements | Coût*        |
|------------------|------------------------------|-------------------------------------|----------------------|--------------|
| <b>2019-2020</b> | 284,7                        | 387 120                             | 3 (+3 partiels)      | 1 615 199 \$ |
| <b>2020-2021</b> | 248,7                        | 226 026                             | 2 (+3 partiels)      | 1 079 974 \$ |
| <b>2021-2022</b> | 232                          | 132 570                             | 2 (+3 partiels)      | 1 043 859 \$ |
| <b>2022-2023</b> | 278                          | 201 570                             | 2 (+4 partiels)      | 988 300 \$   |
| <b>2023-2024</b> | 234                          | 142 350                             | 1 (+2 partiels)      | 603 592 \$   |

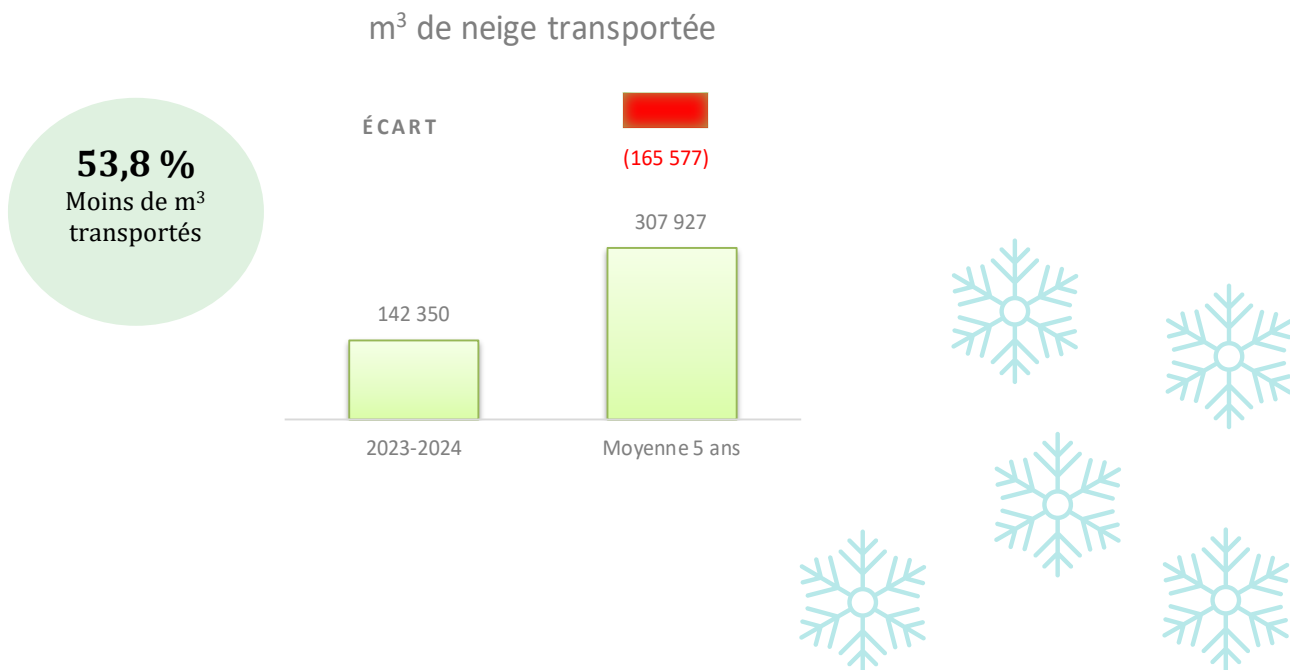
Il n'y a pas de lien direct entre la quantité de neige transportée et la quantité de neige reçue, car les épisodes de redoux ainsi que les quantités de pluie affectent la quantité de neige au sol.

\* Les coûts ne sont pas actualisés en dollars d'aujourd'hui.

Le graphique suivant montre que les opérations d'enlèvement de la neige ont coûté 12,5 % de moins par mètre cube de neige transportée. Le coût demeure toute même dans la moyenne des années passées avec un coût de 4,24 \$/m<sup>3</sup>.



La quantité de neige annuellement transportée au cours des cinq dernières années est de 307 927 m<sup>3</sup>. Les températures clémentes, le faible nombre d'accumulations de plus de 10 cm ainsi que le soufflage en rive ont fait en sorte que 165 577 m<sup>3</sup> de moins ont été transportés par rapport à la moyenne des dernières années, soit 53,8 % de moins.

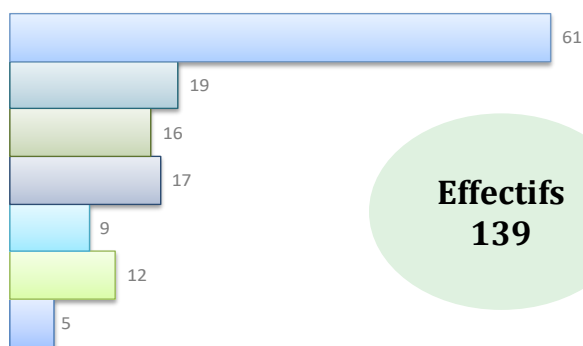


# Ressources déployées

## EFFECTIFS À L'INTERNE

Pour procéder aux opérations de déneigement, la Ville de Sherbrooke compte sur 139 employés cols bleus et cadres répartis comme l'indique le tableau suivant.

### EFFECTIFS POUR L'ENTRETIEN HIVERNAL



**Effectifs  
139**

- Grattage et épandage des rues
- Grattage et épandage des voies piétonnières
- Tâches spécialisées
- Supervision des activités
- Surveillance du territoire
- Tâches générales (escaliers, poubelles, nids-de-poule, etc.)
- Formation - Relève

## ÉQUIPEMENTS À L'INTERNE

La Ville dispose de plusieurs types de véhicules pour procéder aux opérations de déneigement. C'est un total de 87 équipements qui sont utilisés pour effectuer les diverses tâches nécessaires au déneigement.

### ÉQUIPEMENTS



- Camions de patrouille et de surveillance
- Chargeuses sur roues / souffleurs
- Niveleuses
- Chenillettes à trottoirs \*
- Camions d'épandage et de grattage

**Équipements  
87**

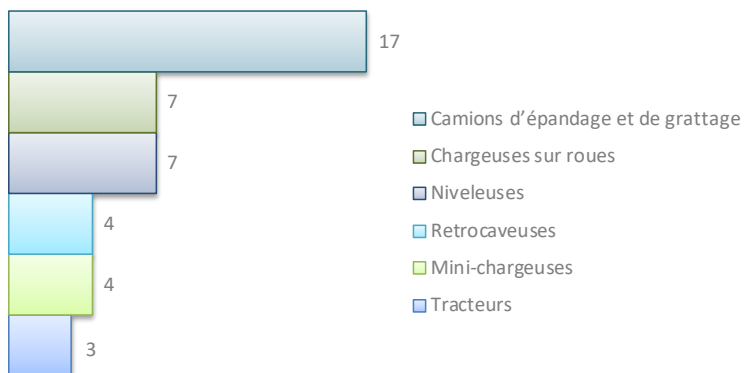
\*Six chenillettes à trottoirs peuvent être équipées d'un souffleur et quatre de gratte en « V » lorsqu'il y a de fortes accumulations de neige.



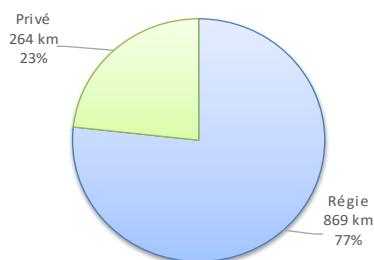
## EFFECTIFS ET ÉQUIPEMENTS CONTRACTÉS

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 des contrats forfaitaires à des entrepreneurs pour l'entretien dans deux secteurs de la ville, soit trois circuits dans le secteur Fleurimont et deux dans le secteur Rock Forest. Les entrepreneurs ont la responsabilité d'entretenir 264 km de rues, soit 23 % du réseau routier de la Ville.

### ÉQUIPEMENTS CONTRACTÉS



Déneigement des rues (km) par responsabilité



**Véhicules**  
**42**



Les effectifs totaux déployés pour l'ensemble de la ville lors de situations hivernales difficiles peuvent donc atteindre 181 personnes et 129 véhicules.

# Stationnement sur rue

Il s'agissait du huitième 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. 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. En tout, sur 133 nuits, l'interdiction a été maintenue 31 fois afin d'assurer les opérations d'entretien. C'est-à-dire que 77 % du temps, il a été possible de laisser sa voiture en bordure de rue pendant la nuit.

Fait à noter, ce sont 4 048 constats d'infraction qui ont été émis durant cette période pour le non-respect de l'interdit de stationner, soit environ 130 constats par jour d'interdiction



# Communications

Les moyens utilisés pour communiquer à la population l'état du réseau et l'avancement des opérations ont été, entre autres, les suivants :

- Publications « Info neige » sur les réseaux sociaux informant les usagers lors de situations courantes ;
- Publications plus fréquentes sur Facebook, lors de phénomène hivernal significatif, afin d'informer rapidement la population sur les conditions routières et l'avancement des opérations ;
- Recours aux réseaux sociaux afin de sensibiliser la population sur différents sujets utiles dans le but de faciliter les opérations.

Pour une cinquième année, l'application Monsherbrooke.ca a été utilisée afin d'informer les abonnés à propos des levées de l'interdiction de stationner dans les rues la nuit. Cette information était aussi disponible via le site Web de la Ville ou en téléphonant au centre de contrôle de la gestion du territoire.

À la section « Opérations de déneigement » 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



DÉjà membre? RECONNECTEZ-VOUS



29 janvier 2020, 15:31

DÉNEIGEMENT

Stationnement hivernal de nuit - Interdiction levée pour la nuit du 30 janvier, de minuit à 7 h

Interdiction de stationnement levée :



Pour la nuit du 30 janvier, 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)

En savoir plus

# 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 en bordure. 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 partiel de la neige s'active lorsque l'équivalent d'une accumulation de neige de 10 cm est atteint. Cette opération prend, en règle générale, une nuit. Seulement les sections des rues bordées de trottoirs avec présence d'arrêts d'autobus sont visées par cette opération. Les circuits 3 et 8 de la Société de transport de Sherbrooke sont présentés à l'annexe 4.

Quant à l'opération d'enlèvement général de la neige, cette dernière s'active lorsque l'équivalent d'une accumulation de neige de 20 cm est atteint. Cette opération peut prendre de 5 à 7 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 2 : Caractéristiques du territoire

## ÉTENDUE DU RÉSEAU

La Ville de Sherbrooke assure un entretien hivernal de 1 133 km de rues et de 380 km de réseau piétonnier. Afin de limiter la dégradation des conditions de déplacement, le Service de l'entretien des infrastructures a mis en place 19 circuits de déneigement de trottoirs, 38 circuits d'épandage et 43 circuits de grattage. À ces circuits s'ajoute le déneigement des stationnements, des escaliers et des autres infrastructures municipales.

## CLASSIFICATION DES RUES

Les rues sont classées selon trois catégories :

- Artères : plus de 15 000 véhicules par jour ;
- Rues collectrices : entre 3 000 et 15 000 véhicules par jour ;
- Rues locales : moins de 3 000 véhicules par jour.

Les artères sont les voies de circulation qui sont entretenues en premier suivi des rues collectrices et finalement des rues locales.

## RÉSEAU PIÉTONNIER

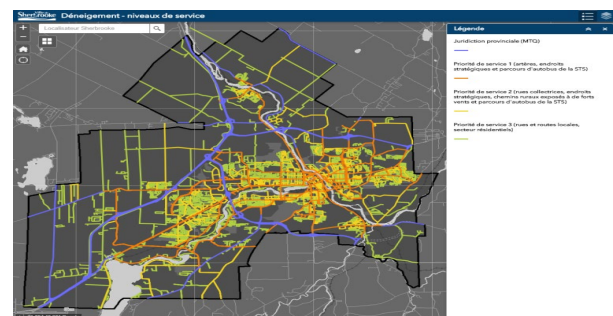
Le réseau piétonnier est composé de trottoirs qui longent des artères, des rues collectrices et des rues locales. Les corridors scolaires se trouvent sur certains tronçons de trottoirs. Le réseau piétonnier compte plusieurs kilomètres de sentiers multifonctionnels, comme la promenade du Lac-des-Nations. Les corridors scolaires et les trottoirs qui longent des artères bénéficient d'une attention particulière afin qu'ils puissent être déneigés pour 7 h 30 les jours de semaine.

## PARTICULARITÉS GÉOGRAPHIQUES

Une bonne partie du réseau routier est à proximité de plusieurs plans d'eau, qui génèrent, en début et

en fin de saison, beaucoup d'humidité causant, par le fait même, la formation de glace routière.

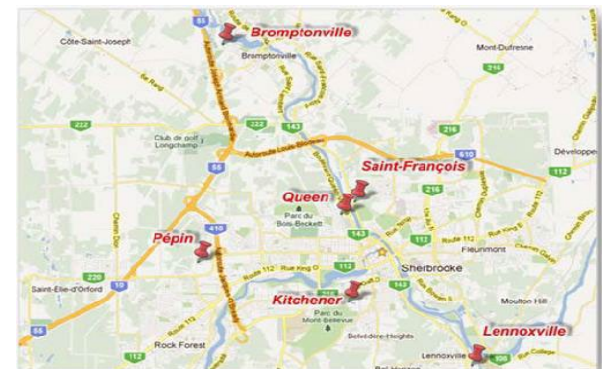
De nombreuses rues sont en pente, dont plusieurs au centre-ville, ce qui complexifie l'entretien hivernal. Lors de fortes précipitations de neige ou de pluie verglaçante, le Service de l'entretien des infrastructures déploie des efforts supplémentaires pour s'assurer que les conditions de circulation sur ces rues soient sécuritaires.



Carte interactive des niveaux de service

## DÉPÔTS À NEIGE

En vertu des normes environnementales, toute neige transportée doit être déposée dans un dépôt à neige certifié. La Ville de Sherbrooke dispose de quatre dépôts à neige principaux et de deux dépôts secondaires.



Carte de localisation des dépôts à neige

# 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 niveau de 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. 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

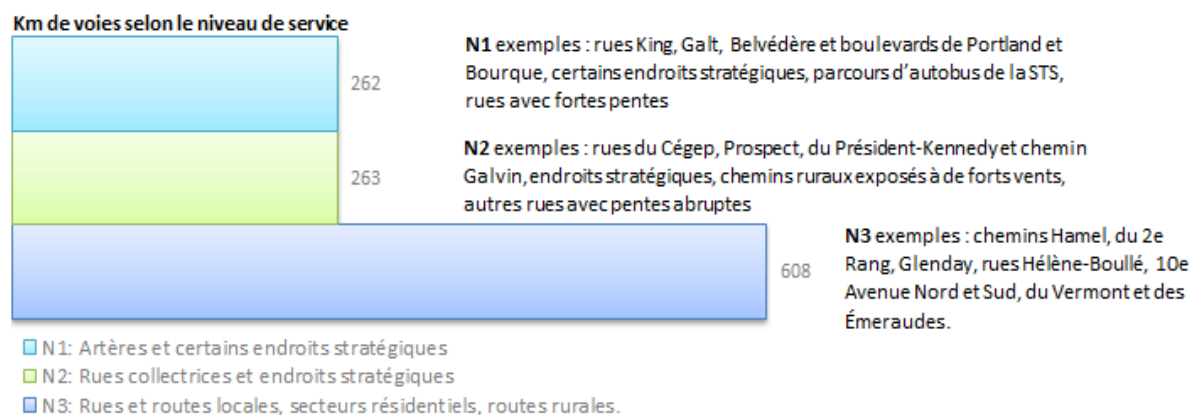
Les efforts d'entretien sont orientés selon l'importance de la voie de circulation, déterminée par son classement (artères, rues collectrices et rues locales). Les voies de circulation sont alors classées selon trois niveaux de service, comme exposé dans le tableau ci-dessous.

**1 133 km**  
de rues

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. Cependant, 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



## 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.

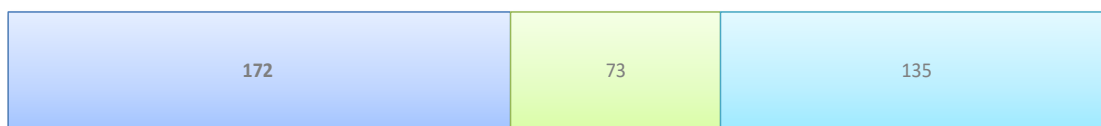
Les trottoirs des artères et les corridors scolaires représentent 52 % du réseau piétonnier.

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



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.

## KM DE TROTTOIRS ET SENTIERS SELON LE NIVEAU DE SERVICE



■ T3: Autres sentiers multifonctionnels pavés.

■ T2: Trottoirs des secteurs résidentiels, passages piétonniers, promenade du Lac-des-Nations.

■ T1: Trottoirs des artères et des corridors scolaires.

**380 km**  
de trottoirs  
et sentiers

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 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 5 heures en situation courante peut passer à 8 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.

## EFFORTS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

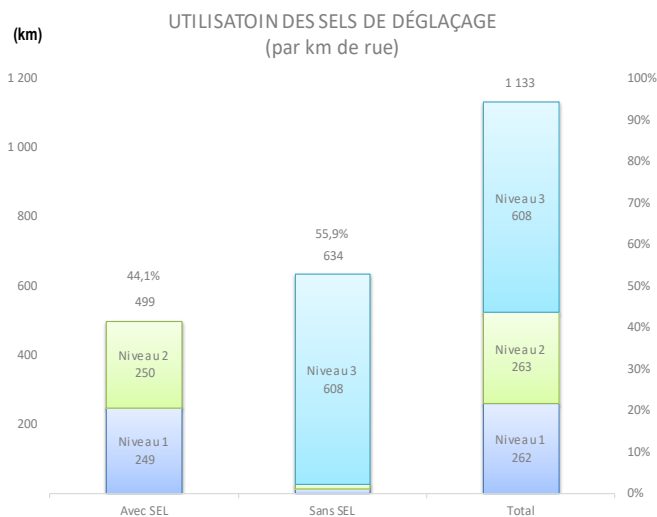
### Meilleure utilisation du sel

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 utilisé, 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 12,15 km de trottoirs qui ne nécessitent plus le soufflage de la neige dans les camions pour la transporter vers les dépôts à neige.





CIRCUIT 8



8

UNIVERSITÉ DE SHERBROOKE  
CHUS — FLEURIMONT

En vigueur le 19 août 2019

Autres informations disponibles :

sts.qc.ca



819 564-2687



Textez au 819 564-2687 le no de ligne (espace) no d'arrêt pour obtenir l'heure des prochains passages.

