



**CARIGNAN**

## ***POLITIQUE DE VIABILITÉ HIVERNALE***



***Savoir s'adapter à l'hiver, c'est l'affaire de tous : usagers de la route, citoyens et les services d'entretien des chaussées***

**Juin 2018**

**TABLE DES MATIÈRES**

1.	Préambule.....	1
2.	Objectifs .....	1
3.	L'hiver et ses caractéristiques.....	2
3.1	Situations hivernales.....	2
3.2	Dégradation des conditions de circulation .....	3
3.3	Différence entre le jour et la nuit .....	6
3.4	Difficultés reliées aux températures froides .....	7
4.	Entretien hivernal effectué par la Ville .....	7
4.1	Objectifs généraux des interventions de la Ville .....	7
4.2	Niveaux de service du réseau routier .....	8
4.3	Niveaux de service par types de voies de circulation .....	9
5.	Description des niveaux de service selon les situations hivernales .....	12
5.1	Description des niveaux de service - Situation courante .....	12
5.2	Description des niveaux de service - Situation DIFFICILE .....	13
5.3	Description des niveaux de service - Situation EXTRÊME.....	15
5.4	Épandage d'abrasifs .....	16
5.5	Niveaux de service du réseau piétonnier .....	17
5.6	Enlèvement de la neige.....	17
5.7	Collaboration des citoyens.....	19
5.8	Choix de développement durable .....	21

## **1. PRÉAMBULE**

La saison hivernale fait partie intégrante du paysage québécois. Malgré tous les efforts déployés par le service des travaux publics, la présence de neige et de glace sur nos chaussées et nos trottoirs perturbe, de novembre à avril, les conditions de déplacement des personnes et des marchandises. Les piétons et les usagers de la route doivent donc accepter cette réalité et s'adapter aux circonstances.

En élaborant une Politique de viabilité hivernale, la Ville s'est souciée de trouver le juste équilibre entre les moyens à déployer et les résultats recherchés. Ainsi, trois (3) grandes préoccupations ont été soupesées afin de guider ses choix :

- Une préoccupation face à la sécurité des usagers, tout en tenant compte que collectivement la sécurité implique un juste équilibre entre l'effort collectif assuré par la Ville et l'effort individuel d'adaptation aux circonstances par l'utilisateur du réseau routier.
- Une préoccupation face à l'optimisation des ressources visant l'efficacité et la maîtrise des coûts.
- Une préoccupation face au développement durable de façon à protéger le plus possible la qualité de son environnement.

La Ville se fixe comme objectif, à court terme, d'harmoniser ses pratiques d'entretien hivernal et vise, par la suite, leur optimisation opérationnelle, en particulier en abordant les décisions d'opérations de manière plus méthodique.

## **2. OBJECTIFS**

L'objectif de cette politique est d'établir les résultats désirés que les citoyens de la Ville de Carignan soient en droit de s'attendre en matière d'entretien hivernal des voies publiques et piétonnières. Ces résultats sont définis en termes de niveaux de service.

### 3. L'HIVER ET SES CARACTÉRISTIQUES

La Ville de Carignan subit un climat hivernal québécois typique du sud de la province qui se caractérise par des chutes de neige de faible et moyenne intensité, avec de plus en plus d'épisodes de pluie verglaçante, des périodes de froid intense mais également de redoux de plus en plus fréquent.

En outre, lors de période de grands vents, les chemins ruraux se couvrent de lame de neige et ce, même s'il ne neige pas.

#### 3.1 SITUATIONS HIVERNALES

La nature et l'ampleur des phénomènes altèrent plus ou moins l'efficacité des interventions hivernales et, par conséquent, modulent les résultats qui peuvent être atteints. Ainsi, des cinq (5) situations hivernales décrites ci-dessous, les trois (3) dernières sont considérées dans l'établissement des niveaux de services :

<b>Absence de risques :</b>	Aucun phénomène ne perturbe la circulation <b>Aucune intervention nécessaire</b>
<b>Bienveillante :</b>	Situation hivernale ne nécessitant aucune intervention (ex : petite neige froide et sèche) <b>Nécessitant une surveillance étroite</b>
<b>Courante :</b>	Nature ou ampleur du phénomène permettant d'atteindre sans aucune difficulté le niveau de service prescrit (ex : petite glace sans précipitations, neige de moins de 15 cm sans forte intensité)
<b>Difficile :</b>	Nature ou ampleur conduisant à des difficultés de maintien des niveaux de services (ex : 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)
<b>Extrême :</b>	Nature et ampleur du phénomène conduisant d'emblée à une réduction factuelle des niveaux de service (ex : tempête de neige de plus de 30 cm, verglas en forte épaisseur)

### 3.2 DÉGRADATION DES CONDITIONS DE CIRCULATION

L'entretien hivernal consiste à maintenir des conditions minimales durant les intempéries puis à rétablir des conditions acceptables après les intempéries. Quatre (4) conditions de circulation décrivant les états de chaussée durant les intempéries sont retenues afin de définir les niveaux de services à assurer. Ces conditions de circulation ainsi que leurs définitions concernent un véhicule de promenade équipé de pneus d'hiver et conduit de façon raisonnable par une personne ou pour un piéton empruntant les trottoirs.

#### C 1. Dégagée



- Surface non hivernale (chaussée sèche, humide ou mouillée) ou résidu de neige fondante (gadoue) sur moins de 2 cm;
- Neige folle en épaisseur négligeable balayé par le vent;
- Possibilité de neige durcie ou glacée sur les accotements et sur les surfaces de stationnement de la rue.

Cette condition ne pourra être atteinte qu'à des températures où les fondants sont efficaces ou que si les conditions d'ensoleillement et de trafic le permettent.

## C 2. Praticable



- Surface enneigée (neige fraîche de moins de 5 cm d'épaisseur),
- Neige folle sans lame de neige,
- Neige durcie avec surface non glacée,
- Neige fondante (gadoue) de 2 cm ou plus,
- Glace mince (glace noire, glace blanche ou frimas) non mouillée,
- ***Adhérence réduite, mais perception du risque par l'utilisateur qui peut s'adapter en conséquence,***
- ***Peu de risque de blocage du trafic routier.***



### C 3. Difficilement praticable



- Surface fortement enneigée (neige fraîche ente 5 et 20 cm d'épaisseur
- Neige folle avec petites lames de neige
- Neige durcie avec surface glacée, gadoue en forte épaisseur
- Surface glacée (glace mouillée ou verglas)
- ***Motricité ou adhérence très réduite***
- ***Risque de blocage du trafic routier***

#### C 4. Non Praticable



- Neige sur plus de 20 cm
- Forte épaisseur de glace
- Adhérence très faible, obstacle majeurs à l'avancement.

#### 3.3 DIFFÉRENCE ENTRE LE JOUR ET LA NUIT

Il est impératif de faire la distinction entre le jour et la nuit en saison hivernale. Les conditions de circulation peuvent ne pas être les mêmes de jour et de nuit. Durant la nuit, la température chute, l'effet du soleil n'est plus présent, l'intensité de la circulation diminue grandement. Inversement, au lever du jour, le trafic reprend et la température a généralement tendance à augmenter avec l'ensoleillement.

Les usagers de la route doivent donc s'attendre à des conditions de circulation moins bonnes durant la nuit, soit entre 18 h et 7 h, en semaine et de 17 h à 10 h les samedis, dimanches et jours fériés. Durant la période des fêtes, une attention accrue devra toutefois être portée durant la nuit afin d'assurer la sécurité des usagers.



### 3.4 DIFFICULTÉS RELIÉES AUX TEMPÉRATURES FROIDES

Le sel est utilisé afin de faire fondre la quantité de neige ou de glace résiduelle sur les chaussées. Par contre, ce matériau a des limites d'efficacité.

Il faut savoir que le sel a besoin de chaleur et d'humidité pour passer à l'action. Avec la baisse de la température, son pouvoir fondant diminue et son temps de réaction augmente.

Afin d'illustrer ce phénomène, notons qu'avec 1 kg de sel, à une température de  $-1^{\circ}\text{C}$ , il est possible de faire fondre 46,3 kg de glace. Par contre, avec le même kilogramme de sel, lorsque la température descend à  $-10^{\circ}\text{C}$ , on ne pourra faire fondre que 6 kg de glace, soit 40 kg de moins.

En résumé, lorsque la température est inférieure à  $-10^{\circ}\text{C}$ , l'application de sel devient donc de moins en moins justifiée. Afin de maintenir les chaussées sécuritaires, la Ville épandra, dans ces conditions, des abrasifs (petite pierre ou sable).

## 4. ENTRETIEN HIVERNAL EFFECTUÉ PAR LA VILLE

### 4.1 OBJECTIFS GÉNÉRAUX DES INTERVENTIONS DE LA VILLE

Les opérations d'entretien hivernal visent à assurer la **sécurité** des usagers et à maintenir la **fluidité** de la circulation.

La **sécurité** concerne essentiellement la qualité de l'adhérence sous les semelles des piétons ou sous les pneus des véhicules. Un bon niveau de sécurité reste un juste compromis entre l'effort de la voirie, d'une part, et l'attitude préventive des usagers quant aux dangers qui surviennent (anticipation, analyse, adaptation du comportement) d'autre part.

La **fluidité** est compromise par ce qui gêne l'avancement (forte épaisseur de neige, visibilité très réduite) et la réduction de la largeur des voies de circulation (andains ou banc de neige réduisant la largeur). Les opérations d'entretien hivernal visent en premier lieu à maintenir, durant les phénomènes hivernaux, un certain niveau de sécurité, puis à rétablir la fluidité de la circulation.

Afin d'utiliser avec efficacité les ressources disponibles, l'entretien du réseau doit se faire selon un ordre de priorité en fonction de l'importance de la rue ou du trottoir. De plus, l'entretien se fait selon différents niveaux de service qui tiennent compte, outre l'ordre de priorité, des conditions décrites à la section 3.2. Durant une intempérie, les niveaux de service établissent :

**La condition minimale** en dessous de laquelle on ne souhaite pas descendre durant et après l'intempérie;

***La condition acceptable*** qu'on vise à rétablir après l'intempérie;

***Le délai*** pour revenir à la condition de circulation acceptable après l'intempérie. **Ce délai est compté à partir de la fin du phénomène, lorsque l'intempérie prend fin de jour, et à partir du début du jour suivant, lorsqu'elle prend fin de nuit.** Cela permet de tenir compte de l'effet du trafic sur le réseau routier.

Il est à noter que certains facteurs rendent le maintien de la condition minimale et l'atteinte de la condition finale, dans les délais prescrits, difficiles voire impossible. Citons par exemple, la concomitance de l'heure de pointe avec une forte intensité de la chute de neige, une vague de froid intense, etc.

#### **4.2 NIVEAUX DE SERVICE DU RÉSEAU ROUTIER**

Les efforts d'entretien sont reliés à l'importance de la voie de circulation selon son classement fonctionnel (artères principales, rues collectrices, rues rurales et rues locales) et son niveau de trafic routier. De plus, ***l'efficacité des fondants est étroitement liée au passage des véhicules.*** Inversement, la densité du trafic entrave dans une large mesure l'avancement des opérations de déneigement. De plus, la géographie de la Ville oblige d'abord à identifier des endroits très sensibles aux phénomènes hivernaux (risque élevé de blocage, visibilité réduite), pour lesquels les services de la voirie vont apporter un effort tout particulier.

**Sur notre territoire, le Ministère des Transport (MTQ) est responsable de l'entretien de la majorité des artères principales, soit :**

- Autoroute 10 et 35;
- Chemin Chambly (route 112) des limites de St-Hubert aux limites de Chambly;
- Chemin Bellerive (route 223) du chemin Chambly (112) jusqu'aux limites de St-Basile-le-grand;
- Chemin Ste-Thérèse (route 223) des limites de Chambly jusqu'aux limites de St-Jean-sur-Richelieu.

### 4.3 NIVEAUX DE SERVICE PAR TYPES DE VOIES DE CIRCULATION

Les endroits stratégiques sont des endroits spécifiques sur tous les types de voies de circulation où une intervention est requise sur une courte distance pour des raisons de sécurité, tels : courbes dangereuses, ponts et viaducs, intersections dangereuses, secteurs très achalandés.

Les niveaux de service sont définis selon les trois niveaux suivants variant de **N 1** à **N 3**.

#### Liste des voies par niveau de service

Tableau 1.1

Niveau de service	Type de voies de circulation
<b>N 1</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bellerive de la route 112 à Grande-Allée</li> <li>• Bellevue de la route 112 à la limite de St-Basile-le-Grand</li> <li>• Chemin de la Carrière de la route 112 au boulevard Désourdy</li> <li>• Désourdy du chemin de la Carrière à Laurent-Monty</li> <li>• Grande-Allée de chemin Salaberry aux limites de Longueuil</li> <li>• Grande-Ligne de chemin Salaberry à la limite de Chambly</li> <li>• Grande-Ligne de la route 223 (chemin Ste-Thérèse aux limites de Chambly)</li> <li>• Salaberry des limites de Chambly à Grande-Allée</li> </ul>

Le niveau de service N 1 implique que les chaussées sont entièrement dégagées, le tout selon la norme Tome VI chapitre 2, norme 2101 sur la viabilité hivernale.

Chaussée dont les voies de roulement sont exemptes de neige et de glace sur toute la largeur pour les endroits avec bordures et pour les endroits sans bordures, les accotements sont déneigés et au besoin déglacé.

## Liste des voies par niveau de service

### Tableau 1.2

Niveau de service	Type de voies de circulation
<b>N 2</b>	Arthur-Denault de Désourdy à Lareau Bachand entre Bellerive et Bellevue Bellerive de Grande-Allée à la limite de St-Jean-sur-Richelieu Bessette Bouthillier Brunelle de sortie autoroute 10 à la limite de St-Jean-sur-Richelieu Chemin de Chambly de la route 112 à la limite de St-Hubert Chemin de la Source de Brunelle à Bernard-de-Niger Demers Des deux Rivières Des Roses Des Tulipes Gertrude Gilbert-Martel de Bellerive à Voie de contournement École du Parchemin Henriette de Bellerive à Jean-Collet Jean-de-Ronceray Jeanne-Déchard d'Éthel Ouest à Gertrude Jeanne-Servignan Jean-Collet Lareau Martel Michel-Brouillet Olivier-Morel Rue de la Carrière de Désourdy à la rue de l'École Rue de l'École de Désourdy à cul de sac Salaberry de Grande-Allée à la limite de St-Jean-sur-Richelieu Voie de contournement École du Parchemin de Gilbert-Martel à Éthel Ouest

Le niveau de service N 2 implique que les chaussées sont partiellement dégagées, le tout selon la norme du MTQ - Tome VI chapitre 2, norme 2101 sur la viabilité hivernale.

Chaussée dont les voies de roulement sont exemptes de neige et de glace sur 3 m de largeur dans les sections droites et sur 5 m aux endroits critiques tel que courbes, pentes, etc. Les accotements sont déneigés et demeurent généralement sur fond de neige durcie.

L'ensemble des autres rues des secteurs résidentiels et autres chemins de la ville sont classés au niveau de service **N 3**.

Le niveau de service N 3 implique que les chaussées sont sur fond de neige durcie, le tout selon la norme Tome VI chapitre 2, norme 2101 sur la viabilité hivernale.

Chaussée dont les voies de roulement et les accotements sont sur fond de neige durcie d'une épaisseur maximale de 3 cm. Les voies de roulement sont traitées à l'abrasif

### Liste des voies par niveau de service

**Tableau 1.3**

Niveau de service	Particularité
<b>N 3</b>	Rue des Galets (abrasif seulement, sans sel) Rue du Granit (abrasif seulement, sans sel) Rue Henri-Bisaillon (abrasif seulement, sans sel) Rue Léon-Paré (abrasif seulement, sans sel) Boul Désourdy (à partir de Léon-Paré jusqu'au milieu humide) Rue O'Reilly (chemin de gravier) Chemin Brunelle (chemin en gravier entre sortie autoroute 10 et Salaberry) Chemin St-Joseph (chemin en gravier) Chemin de l'Îles Ste-Marie

**Chacun de ces trois (3) niveaux de service est défini selon la situation hivernale, le jour et la nuit.**



## 5. DESCRIPTION DES NIVEAUX DE SERVICE SELON LES SITUATIONS HIVERNALES

### 5.1 DESCRIPTION DES NIVEAUX DE SERVICE - SITUATION COURANTE

**SITUATION COURANTE**  
Environ 80 % des cas de situations hivernales

#### Définition

Situation hivernale au cours de laquelle le niveau de service sera atteint sans difficultés particulières.

Exemples :

- a) Chute de neige jusqu'à 15 cm d'accumulation, faible poudrierie avec ou sans chute de neige modérée.
- b) Chute de neige faible (entre 1 mm et 1 cm/h) ou modérée (de 1 à 2.5 cm/h)
- c) Formation de glace noire autour de 0° C et par température très froide (autour de – 20° C, formation de glace blanche.

#### **Effet sur les déplacements**

Les déplacements seront ralentis et quelques minutes supplémentaires devraient suffire pour arriver à l'heure.

#### **Attitude de conduite**

Une prudence particulière est recommandée pour surveiller les petits pièges que la route risque de réserver (glace noire toujours possible dans les endroits plus humides, surtout la nuit). La meilleure sécurité consiste à conduire en imaginant une surface de roulement plus dégradée qu'elle n'y paraît.

SITUATION COURANTE				
Niveau de service	Phénomène se terminant de NUIT		Phénomène se terminant de JOUR	
	Conditions minimales	Conditions acceptables et délais	Conditions minimales	Conditions acceptables et délais
<b>N 1</b>	Praticable	Dégagé 2 heures après (si glace) ou pour 7 h si neige	Praticable	Dégagée 3 heures après
<b>N 2</b>	Praticable	Dégagé 3 heures après (si glace) ou pour 10 h si neige	Praticable	Dégagée 3 heures après
<b>N 3</b>	Difficilement Praticable	Praticable pour 12 h	Difficilement Praticable	Praticable au plus tard pour 6 h le lendemain
Notes : 1) Les endroits stratégiques reçoivent une surveillance accrue et sont sécurisés en priorité. 2) La condition minimale de nuit est assurée sur une voie de moins que le nombre total de voies pour les chaussées ayant plus de deux (2) voies au total. 3) La condition dégagée ne pourra être atteinte dans les délais mentionnés que si la température permet aux fondants d'agir.				

## 5.2 DESCRIPTION DES NIVEAUX DE SERVICE - SITUATION DIFFICILE

**SITUATION DIFFICILE**  
 Environ 20 % des cas de situations hivernales

### Définition

Situation hivernale au cours de laquelle le niveau de service sera obtenu avec difficulté. La fréquence des grattages et des épandages pourra être majorée. Les efforts pour maintenir la qualité du service sont concentrés sur les rues les plus importantes et sur les endroits stratégiques.

Exemples :

- a) Chute de neige totale de 15 à 30 cm.
- b) Forte chute de neige (plus de 2.5 cm/h) et/ou forte poudrierie (vent de plus de 50 km/h).
- c) Glace mouillée (moins de 10 mm), glace formée par fort refroidissement (température de l'air inférieure à  $-20^{\circ}\text{C}$ ).

### Effets sur les déplacements

L'impact sur la régularité des déplacements est majeur. Des changements de stratégie sont nécessaires pour les usagers de la route (par exemple, report pur et simple du déplacement, trajet à modifier pour utiliser des rues à niveau de service supérieur ou sans de fortes pentes, et allongement des durées de parcours). Les déplacements nocturnes devront s'effectuer avec des précautions additionnelles.

### Attitude de conduite

Les automobilistes et les piétons n'ont d'autres choix que d'adapter leur comportement.

SITUATION DIFFICILE				
Niveau de service	Phénomène se terminant de NUIT		Phénomène se terminant de JOUR	
	Condition minimale	Condition acceptable et délai	Condition minimale	Condition acceptable et délai
<b>N 1</b>	Difficilement Praticable	Praticable pour 7 h dégagee pour 11 h	Praticable	Dégagee 5 heures après
<b>N 2</b>	Difficilement Praticable	Praticable pour 7 h dégagee pour 13 h	Praticable	Dégagee 8 heures après
<b>N 3</b>	Non Praticable	Difficilement praticable pour 7 h Praticable pour 15 h	Difficilement Praticable	Praticable au plus tard pour 6 h le lendemain
Notes :				
1) Les endroits stratégiques reçoivent une surveillance accrue et sont sécurisés en priorité.				
2) La condition minimale de nuit est assurée sur une voie de moins que le nombre total de voies pour les chaussées ayant plus de deux (2) voies au total.				
3) La condition dégagee ne pourra être atteinte dans les délais mentionnés que si la température permet aux fondants d'agir.				

### 5.3 DESCRIPTION DES NIVEAUX DE SERVICE - SITUATION EXTRÊME

**SITUATION EXTRÊME**  
Peu fréquent

#### **Définition**

Situation hivernale au cours de laquelle le niveau de service ne sera pas atteint à priori et sera d'emblée révisé à la baisse avec une modification significative de la stratégie d'intervention. Les efforts visent à maintenir une ouverture minimale des voies.

Exemples :

- a) Accumulation totale supérieure à 30 cm;
- b) Forte intensité de neige (collante sur une période prolongée, blizzard (plus de 2,5 cm/h avec fort vent de plus de 50 km/h));
- c) Verglas ou glace mouillée de plus de 10 mm;
- d) Forte baisse de température à la fin du phénomène de précipitation (plus de 10 degrés en 3 heures).

#### **Effets sur les déplacements**

Même de jour, la meilleure solution est de reporter son déplacement (sauf en cas de nécessité ou d'urgence absolue).

#### **Attitude de conduite**

Seules des personnes particulièrement aguerries et équipées devraient être sur le chemin pour faire face à ces phénomènes météorologiques particuliers.

SITUATION EXTRÊME				
Niveau de service	Phénomène se terminant de NUIT		Phénomène se terminant de JOUR	
	Conditions minimales	Conditions acceptables et délais	Conditions minimales	Conditions acceptables et délais
<b>N 1</b>	Difficilement Praticable	Praticable pour 11 h	Difficilement Praticable	Praticable pour 6 h le lendemain
<b>N 2</b>	Difficilement Praticable	Praticable pour 13 h	Difficilement Praticable	Praticable pour 10 h le lendemain
<b>N 3</b>	Non Praticable	Praticable pour 19 h	Non Praticable	Praticable pour 16 h le lendemain
Notes	1) Les endroits stratégiques reçoivent une surveillance accrue et sont sécurisés en priorité. 2) La condition minimale de nuit est assurée sur une voie de moins que le nombre total de voies pour les chaussées ayant plus de deux (2) voies au total.			

Lors de situation extrême, il est probable que la Ville mette en branle plusieurs mesures de son plan d'urgence. Les médias seront alors informés des mesures exceptionnelles prises par la Ville.

#### 5.4 ÉPANDAGE D'ABRASIFS

La quantité d'abrasif dépend de plusieurs facteurs dont la température, le niveau de service requis et à quel moment nous nous situons dans la précipitation. En effet, l'épandage d'abrasif est requis au début de la précipitation en fonction du type et de la quantité attendu, de son intensité (vitesse de chute) et de la durée.

Ainsi, durant une chute de neige plus importante, il y aura arrêt de l'épandage d'abrasif jusqu'à la fin de celle-ci

*Voir tableau à l'annexe B pour la charte d'épandage selon les niveaux de services.*



## 5.5 NIVEAUX DE SERVICE DU RÉSEAU PIÉTONNIER

Afin de sécuriser et de faciliter le passage sur les trottoirs, les passages piétonniers et les sentiers multifonctionnels pavés, l'entretien se fait selon un ordre de priorité déterminé.

Le tableau suivant classe les différents types de trottoirs, de passages piétonniers et de sentiers multifonctionnels.

### Niveau de service du réseau piétonnier par type de trottoirs ou de sentiers

Niveau de service	Type de voies de circulation
<b>T 1</b>	Trottoirs des artères et des corridors scolaires
<b>T 2</b>	Autres passages et sentiers multifonctionnels

L'entretien du réseau piétonnier se fait dans un délai de cinq (5) heures pour le niveau de service **T 1**, lors de situations hivernales courantes, et de dix (10) heures lors de situations difficiles. Pour une situation hivernale extrême, il n'y a plus de délai qui s'applique, 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.

L'entretien des trottoirs de niveau **T 1** doit se faire de manière à assurer, à ces endroits, une circulation sécuritaire des piétons à partir de 7 h 30 le matin en semaine, sauf si le phénomène n'est pas terminé lors du départ des chenillettes à trottoir le matin.

Les sentiers et passages piétonniers de niveau **T 2** ne sont pas déneigés.

## 5.6 ENLÈVEMENT DE LA NEIGE

À la suite d'une ou plusieurs chutes de neige, la largeur utile des voies est diminuée. Il devient alors nécessaire d'enlever la neige en bordure des rues, spécialement les rues bordées de trottoirs, dans les ronds-points ou dans les rues dont la largeur des voies de circulation est réduite à moins de 3 m.

### *Par soufflage en rive*

Par souci pour l'environnement et en accord avec le développement durable visant, entre autres, à diminuer les gaz à effet de serre, la Ville de Carignan veut limiter le transport de la neige par camion vers un dépôt de neiges usées. Ainsi, l'enlèvement de la neige provenant des chaussées et des trottoirs se fera par soufflage (au besoin) sur les terrains riverains **partout où cela sera possible**. Afin de mieux protéger leurs terrains du sel et des agrégats, les citoyens sont donc invités à installer une toile et à protéger adéquatement leurs arbres, arbustes et aménagements en devanture de leur lot.

### *Par transport*

Lorsqu'il ne sera pas possible de faire l'enlèvement par soufflage en rive, la neige sera soit soufflée ou chargée dans des camions et transportée vers un site de neige usée.

### *Conditions requérant une opération d'enlèvement*

L'opération d'enlèvement de la neige est requise conditionnellement aux centimètres de neige tombée par rapport à la quantité de neige déjà accumulée en **bordure des trottoirs** ou dans les cas où les voies de circulation sont réduites de façon à ce que deux véhicules ont de la difficulté à se croiser.

Le déclenchement d'une opération d'enlèvement de la neige se fera lorsque l'équivalent d'une chute de neige de 20 cm est atteint ou lorsque la voie de circulation est réduite à moins de 3 m de largeur.

### *Délai*

En général, il n'y a pas d'enlèvement de la neige la fin de semaine et les jours fériés.

Les délais peuvent être allongés si, entre temps, d'autres précipitations surviennent, mobilisant ainsi l'équipement et la main-d'œuvre pour les opérations d'épandage et de tassement.

L'enlèvement de la neige dans les ronds-points se fait, au besoin, lorsque la capacité d'entreposage devient limitée ou pour des raisons de sécurité. L'enlèvement se fait par chargement et la neige est déversée en rive s'il y a suffisamment d'espace, comme sur un terrain vacant ou sur un espace vert.

L'enlèvement de la neige se fait durant les jours de semaine du lundi au jeudi (entre 7 h et 17 h) afin de ne pas déranger le sommeil des citoyens inutilement. Lors de situations extrêmes, les opérations d'enlèvement de la neige pourraient se poursuivre de soir ou de nuit.

### *Déneigement des stationnements publics*

Les stationnements publics ainsi que ceux desservant un édifice public sont déneigés en priorité. Lorsqu'il y a des véhicules dans les stationnements, seules les voies de circulation seront déneigées. À compter de 4 h, le déneigement complet sera amorcé pour être complété normalement à 7 h le matin, à moins que la chute de neige ne se soit poursuivie durant la nuit.

### *Déneigement des bornes d'incendie*

Les bornes d'incendie seront déneigées lorsque l'accumulation de neige permanente aura atteint la hauteur des bouchons des bornes. Le déclenchement de l'opération aura lieu dans les quarante-huit (48) heures suivant la bordée de neige atteignant cette hauteur. La neige sera alors tassée sur les terrains adjacents. Le déneigement des bornes d'incendie sera complété dans les cinq (5) jours qui suivront le déclenchement de cette opération.

### **5.7 COLLABORATION DES CITOYENS**

Lors de la saison hivernale, la Ville de Carignan assure un certain niveau de sécurité et de fluidité de la circulation sur son réseau routier selon la situation. Afin de faciliter les interventions d'entretien hivernal de la Ville et de garantir leur propre sécurité, **les citoyens sont appelés à faire leur part.**

### *En tant qu'usager de la route*

Malgré les efforts de la voirie, les conditions de circulation se dégradent durant les intempéries hivernales. Il est totalement illusoire de vouloir circuler en janvier comme en juillet. Il est donc parfaitement normal, comme le prescrit le code de la sécurité routière, que les usagers adaptent leur conduite aux conditions de la route (réduction de vitesse, augmentation des distances entre les véhicules, attention particulière aux difficultés rencontrées).

En **situation courante**, une prudence particulière est recommandée pour surveiller les petits pièges que la route risque de réserver aux automobilistes. La meilleure sécurité consiste à conduire en imaginant une surface de roulement plus dégradée qu'elle n'y paraît.

En **situation difficile**, les conditions s'imposant aux automobilistes et aux piétons les forcent à s'adapter. Des changements de stratégie sont nécessaires, comme le report pur et simple du déplacement, un trajet à modifier pour utiliser des rues à niveau de service supérieur et éviter les rues avec fortes pentes, l'allongement des durées de parcours, etc. Les déplacements nocturnes devront s'effectuer avec une plus grande prudence.

En situation extrême, même le jour, la meilleure solution est de reporter son déplacement piéton ou automobiliste sauf en cas de nécessité ou d'urgence absolue.

## ***Stationnement***

En hiver, les automobilistes doivent toujours stationner leur(s) véhicule(s) en retrait du trottoir ou de la bordure, de manière à faciliter le passage des véhicules de déneigements. Ce petit geste aidera grandement les opérateurs au déneigement de la voie ou du trottoir et évitera de compromettre la qualité du service offert.

La ville permettra le stationnement de nuit partout où il n'y a pas d'interdiction spécifique le prohibant. Le stationnement sera cependant prohibé de nuit lors de chute de neige afin de permettre les opérations de déblaiement et de chargement. La Ville émettra un avis de défense de stationner entre minuit et 7 h en fonction des prévisions météorologiques annonçant une chute de neige. Cet avis sera également placé sur le site internet de la Ville et pour les gens qui se seront inscrits au système d'alerte informatisé, ceux-ci seront avisés de la période d'interdiction. Des billets de contraventions seront émis aux véhicules ne respectant pas la consigne d'interdiction.

## ***En tant que citoyen habitant une propriété le long d'une rue publique***

### ***Responsabilité du déblaiement de l'andain***

La responsabilité de dégager l'andain de neige laissé par les véhicules de tassement de la Ville ou de ses mandataires vis-à-vis les entrées charretières revient aux citoyens riverain, peu importe la hauteur ou la largeur de l'andain ou peu importe le nombre de fois que les véhicules d'entretien passent.

### ***Maintien de l'accès aux bornes d'incendie***

Par mesure préventive, la Ville demande à ses citoyens de ne pas enneiger la borne d'incendie située près de leur propriété.

### ***Interdiction de déposer de la neige***

Lorsque le citoyen ou des entrepreneurs mettent de la neige dans la rue ou sur les trottoirs, ils ralentissent considérablement les travaux de déneigement et nuisent à la sécurité des usagers. Il est donc interdit à toute personne de souffler, de pousser ou de déposer de la neige sur la chaussée et le trottoir. Des avis écrits ou des contreventions seront envoyés aux propriétaires et aux entrepreneurs en déneigement qui ne respectent pas cette interdiction.

### *Abris d'auto temporaire amovible*

Les abris d'auto amovible sont autorisés sur le territoire de la Ville. Cependant, ceux-ci doivent être installés à une distance minimale de 2 m de la bordure ou du trottoir afin de permettre le nettoyage sécuritaire de ceux-ci.

On doit également prendre soin de s'assurer que les véhicules stationnés dans les entrées de cour respectent cette même distance de 2 m.

### *Bacs roulants*

Lors de chute de neige, il serait préférable que le citoyen dépose ses bacs roulants seulement le matin et, dans son entrée de cour, près de la rue, afin de faciliter les opérations d'entretien hivernal et éviter des dommages à ceux-ci.

## **5.8 CHOIX DE DÉVELOPPEMENT DURABLE**

Afin de répondre aux attentes de son plan stratégiques, la Ville de Carignan intègre le concept de développement durable dans le domaine de l'entretien hivernal. Ainsi, elle vise à réduire les quantités de sels de voirie dans l'environnement, et ainsi diminuer les gaz à effet de serre.

Comme matériau fondant, la Ville utilise le chlorure de sodium. En 2001, les sels de voirie ont été ajoutés à la liste des produits toxiques inscrits dans la Loi Canadienne sur la protection de l'environnement (LCPE). De plus, les sels de voirie sont très dommageables pour nos infrastructures urbaines. Par contre, aucune alternative au sel ou à tout autre chlorure n'existe encore. Il devient donc impératif d'utiliser ce produit toxique de façon diligente et responsable.

La Ville est également attentive à protéger ses milieux fragiles (milieux humides) des effets nocifs du sel dans l'environnement. Le Ministère du Développement Durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les Changements Climatiques (MDDELCC) impose déjà des restrictions à l'usage de Sel de voirie sur certaines artères de la Ville.

Les tronçons visés par cette démarche conserveront leur ordre de priorité d'intervention, cependant, la condition acceptable sera un fond de neige durcie comme la presque totalité des secteurs résidentiels. L'utilisateur devra alors adapter sa conduite selon les conditions de la chaussée.