

La Corporation de la Cité de Clarence-Rockland

Politique d'entretien hivernal			
Code	POL2004.1-2411		
Juridiction	Opération		
Approuvé par	RES2024-118	Date	2024-11-13
La version anglaise de ce document prévaut en cas de divergence entre les langues			

1.0 Énoncé de politique

La Cité de Clarence-Rockland assurera, dans la mesure du possible, les opérations d'entretien hivernal conformément à la présente politique afin de respecter les normes provinciales d'entretien des routes municipales conformément au Règl. de l'Ont. 239/02 (tel que modifié), tout en s'efforçant de minimiser les effets préjudiciables de telles opérations sur l'environnement.

La Cité s'engage à assurer la formation et la sensibilisation continues du personnel chargé de l'entretien hivernal et à contrôler l'efficacité des opérations hivernales. La Cité procédera, de façon continue, à l'examen, à l'évaluation et à la mise en œuvre de nouvelles approches, procédures et technologies afin d'assurer une amélioration continue et une plus grande efficacité opérationnelle des opérations hivernales.

2.0. But/Objectif

La Cité de Clarence-Rockland s'engage à effectuer des opérations hivernales sécuritaires et efficaces. La politique de viabilité hivernale fournit un cadre pour la conduite des opérations hivernales par la Cité de Clarence-Rockland afin d'atteindre les niveaux de service et les normes prescrits conformément au Règl. de l'Ont. 239/02, les normes minimales d'entretien des routes municipales en vertu de la *Loi de 2001 sur les municipalités*.

3.0 Définitions

actif : chaussée, piste cyclable, trottoir ou sentier multifonctionnel.

débit journalier moyen (DJM) : mesure technique du débit de circulation sur une route, dans les deux sens. Les facteurs de conversion, qui varient en fonction de la période de l'année et de la semaine, permettent d'extrapoler les chiffres du débit journalier en DJM.

aménagement cyclable : tout aménagement cyclable sur route ou boulevard énuméré dans le livre 18 de l'*Ontario Traffic Manual*;

piste cyclable : portion de route désignée par des marquages au sol ou des panneaux de signalisation pour l'usage préférentiel ou exclusif des cyclistes, ou portion de chaussée

désignée pour l'usage exclusif des cyclistes par des panneaux et une zone tampon physique ou marquée;

cm : centimètres;

jour ou journée : période de 24 heures;

glace : tout type de glace, sous quelque forme que ce soit;

rue principale : même signification que dans le plan officiel de la Cité;

route collectrice principale : même signification que dans le plan officiel de la Cité; route collectrice secondaire : même signification que dans le plan officiel de la Cité;

sentier multifonctionnel : partie de la route spécialement réservée ou communément considérée comme étant destinée au transport actif, généralement constituée d'une surface pavée, à l'exclusion des passages pour piétons, des terre-pleins centraux, des boulevards, des accotements et de toute partie du sentier multifonctionnel où la neige déblayée a été déposée; route résidentielle : même signification que dans le plan officiel de la Cité;

chaussée : même signification qu'au paragraphe 1 (1) du *Code de la route*;

route rurale locale : même signification que dans le plan officiel de la Cité;

trottoir : partie de la route spécialement réservée ou communément considérée comme étant à l'usage des piétons, généralement constituée d'une surface pavée, à l'exclusion des passages pour piétons, des terre-pleins centraux, des boulevards, des accotements et de toute partie du trottoir où la neige déblayée a été déposée;

événement météorologique important : risque météorologique approchant ou se produisant et susceptible de présenter un danger important pour les usagers des routes de la Cité;

accumulation de neige : accumulation naturelle de l'un des types de neige suivants qui, seuls ou ensemble, couvrent plus de la moitié de la largeur d'une chaussée :

1. neige fraîchement tombée;
2. neige soufflée par le vent; ou
3. gadoue;

forte probabilité : probabilité nettement supérieure à 51 %.

surface : dessus d'un trottoir, d'un sentier multifonctionnel, d'une chaussée ou d'un accotement;

conditions météorologiques : température de l'air, vent et précipitations;

phénomène météorologique dangereux : phénomène météorologique qui est défini comme répondant aux critères d'émission d'une alerte dans le cadre du Programme d'alertes

météorologiques à la population d'Environnement et Changement climatique Canada. Règl. de l'Ont. 239/02, art. 1 (1); O. Reg. 23/10, art. 1 (1); O. Reg. 47/13, art. 1; O. Reg. 366/18, art. 1 (1,2).

4.0 Portée

La Cité de Clarence-Rockland assure les opérations d'entretien hivernales sur les actifs appartenant à la Cité.

5.0 Procédures et ligne directrices

5.1 Général

5.1.1 Saison hivernale

Aux fins des opérations, la saison hivernale débute le 15 novembre et se termine le 15 avril, bien que des événements hivernaux puissent se produire en dehors de cette période. Si cela devait se produire, la Cité s'efforcera de respecter le niveau de service défini dans la présente politique de viabilité hivernale.

5.1.2 Surveillance météorologique

La Cité assure une surveillance météorologique conformément au Règl. de l'Ont. 239/02 sur les normes minimales d'entretien. Dès l'apparition de conditions hivernales, la Cité surveillera les conditions météorologiques actuelles et prévues pour les 24 prochaines heures, trois fois par jour, à des intervalles qu'elle juge appropriées. La surveillance météorologique peut consister à surveiller les prévisions météorologiques quotidiennes, à mesurer la température de l'air et de la chaussée, ou à recevoir des prévisions et des alertes météorologiques par voie électronique.

5.1.3 Patrouille hivernale

La Cité effectue des patrouilles hivernales sur ses actifs conformément au Règl. de l'Ont. 239/02 sur les normes minimales d'entretien. Si la surveillance météorologique indique une probabilité importante d'accumulation de neige ou de formation de glace sur un actif de la Cité, elle effectuera une patrouille sur les actifs qu'elle estime représentatifs de ces actifs, aux intervalles qu'elle juge nécessaires, pour vérifier la présence de telles conditions.

En outre, à l'approche ou au cours d'un événement hivernal, il peut s'avérer nécessaire de modifier les actifs représentatifs patrouillés en fonction du type et de la gravité de l'événement hivernal ou de la direction de la tempête.

L'objectif de la patrouille routière hivernale est de surveiller et d'enregistrer les conditions météorologiques et l'état des actifs, et de mobiliser les opérateurs et les équipements d'entretien hivernal en cas de nécessité d'intervention de l'équipe d'entretien hivernal. Le personnel de la Cité déclenchera la mobilisation des équipements de la Cité et des entrepreneurs si nécessaire.

Pendant la saison hivernale, telle que définie à l'article 5.1.1. de chaque saison hivernale (en fonction des conditions météorologiques), les actifs de la Cité font l'objet de patrouilles le soir et la nuit, selon les besoins.

5.2 Système de classification et de priorisation

5.2.1 Classification des routes et classes fonctionnelles

Toutes les routes de la province sont classées en fonction du débit journalier moyen (DJM) et de la limite de vitesse affichée. Les routes prioritaires sont généralement les routes collectrices et les routes dont le DJM et la vitesse affichée sont élevés. Traditionnellement, les chaussées prioritaires font l'objet d'activités d'entretien prioritaires en raison de leur importance dans la communauté. Toutes les routes municipales sont classées en fonction du tableau de classification des routes fourni dans le Règl. de l'Ont. 239/02. La classification des routes est révisée périodiquement.

Il est à noter que toutes les routes de la Cité sont classées de la classe 3 à la classe 6. On n'y trouve aucune route de classe 1 ou 2, car il n'y a pas de chaussée dans la Cité correspondant à la limite de vitesse ou au DJM de ces classes dans le système de classification provincial.

De plus, toutes les routes municipales de la Cité de Clarence-Rockland ont une classe fonctionnelle définie qui identifie le type d'utilisation de chaque segment de route. Les classes fonctionnelles sont définies et décrites dans le plan officiel de la Cité. Le tableau 1 présente le lien général entre une classe de route et une classe fonctionnelle dans la Cité de Clarence-Rockland.

Tableau 1 : Relation générale entre la classification des routes et la classe fonctionnelle

Classes fonctionnelles	Classe de route généralement associée
Rue principale	Classe 3 ou 4
Route collectrice principale	Classe 3, 4 ou 5
Route collectrice secondaire	Classe 4 ou 5
Routes locales et résidentielles	Classe 4, 5 ou 6

5.2.1 Classification et classes fonctionnelles des trottoirs et des sentiers multifonctionnels

Il n'existe pas de système de classification imposé par la loi provinciale pour les trottoirs et les sentiers multifonctionnels. Toutefois, la classe fonctionnelle de la chaussée qui longe ou jouxte un trottoir devrait servir d'indication quant à la norme et au niveau de service selon lesquels l'actif devrait être entretenu.

5.2.3. Classification et classes fonctionnelles des pistes cyclables

Le plan officiel de la Cité ne prévoyant pas de classe fonctionnelle pour les pistes cyclables, il conviendra d'appliquer la classe fonctionnelle de la chaussée qui longe ou jouxte la piste cyclable.

5.2.4. Système de priorisation

La Cité reconnaît l'importance d'un système de priorisation actif établi pour assurer la conduite d'opérations hivernales sécuritaires et efficaces qui respectent le niveau de service et les normes établis. Pour établir son système de priorisation, la Cité tient compte des critères suivants :

- Chaussées :
 - Classification des routes
 - Classes fonctionnelles
 - Présence de services essentiels
 - Normes minimales d'entretien établies par la province
- Pistes cyclables :
 - Classification des routes et classe fonctionnelle de la route le long de laquelle se trouve la piste cyclable
 - Pistes cyclables désignées
 - Normes minimales d'entretien établies par la province
- Trottoirs et sentiers multifonctionnels :
 - Classification des routes
 - Classe fonctionnelle de la route le long de laquelle se trouve le trottoir ou le sentier multifonctionnel
 - Présence de services essentiels
 - Densité de population
 - Pistes cyclables désignées
 - Normes minimales d'entretien établies par la province
- Enlèvement des bancs de neige :
 - Classification des routes
 - Classes fonctionnelles
 - Secteur désigné

Consultez les annexes A, B, C et D pour connaître la matrice des priorités et le niveau de service associé de chacun de ces actifs.

5.2.5. Limites du système de priorisation

La Cité se réserve le droit de modifier toute priorité figurant aux annexes A, B, C et D en raison de difficultés opérationnelles ou à des fins d'efficacité opérationnelle.

5.3 Niveau de service

5.3.1 Généralités

Afin d'assurer la sécurité des conditions de circulation automobile, cycliste et piéton par la mise en œuvre d'opérations hivernales qui respectent ou dépassent les normes minimales d'entretien des routes municipales du Règl. de l'Ont. 239/02, le niveau de service et les normes ci-après définissent les activités hivernales menées par l'Administration routière pendant les périodes de l'année où des événements hivernaux pourraient se produire. Le niveau de service faisant l'objet du présent article couvre les activités nécessaires de déneigement et de déglacage des routes, des pistes cyclables, des trottoirs et des sentiers multifonctionnels durant la période hivernale.

Cette norme ne s'applique pas aux accotements ou aux voies de stationnement adjacents aux routes, à moins que ceux-ci ne fassent partie de pistes cyclables désignées par la Cité. Leur déneigement et leur déglacage doivent être considérés comme un nettoyage hivernal et effectués séparément.

En cas d'événement hivernal, l'équipe d'entretien hivernal sera appelée à intervenir. Les activités couvertes par ce niveau de service comprennent, sans s'y limiter, le déneigement continu, le salage, l'application d'abrasifs ou d'autres agents chimiques ou organiques, le déglacage, le refoulement de la neige et l'enlèvement des bancs de neige.

Les opérations de déneigement et de déglacage peuvent être effectuées 24 heures par jour, 7 jours par semaine, en fonction des conditions météorologiques et de manière à permettre à la Cité de respecter cette norme et ce niveau de service en utilisant les ressources disponibles. En cas de tempêtes hivernales extrêmes (conditions excédant des conditions normales), les opérations de déneigement et de déglacage seront menées en fonction de la capacité des ressources, de manière aussi continue que possible, conformément au niveau de service et aux normes détaillés aux annexes A, B, C et D.

5.3.2 Norme de traitement de surface – chaussées et pistes cyclables

Cette norme de traitement de surface s'applique aux opérations de déneigement et de déglacage en hiver sur toutes les chaussées, y compris les accotements et les pistes cyclables lorsqu'elles sont désignées comme pistes cyclables de la Cité.

Les normes pour le traitement des chaussées dégagées, des chaussées dégagées au centre et des chaussées couvertes de neige durcie sont utilisées pour différentes classes fonctionnelles de chaussée. Elles peuvent être définies comme suit :

- Chaussée dégagée : exige que la neige et la glace soient contrôlées, déblayées ou bloquées sur toute la largeur de la chaussée de la route, y compris les accotements pavés ou les pistes cyclables adjacentes. Les voies de stationnement ne sont pas concernées.
- Chaussée dégagée au centre : exige que la neige et la glace soient contrôlées, déblayées ou bloquées sur une bande au milieu de la chaussée sur une largeur minimale de 1,5 m de chaque côté de l'axe central.
- Chaussée couverte de neige durcie : exige que la neige et la glace soient déblayées et que les ornières et les nids-de-poule susceptibles de nuire au contrôle du véhicule soient nivelés. Des abrasifs ou des produits de déglacage doivent être appliqués aux intersections, dans les côtes et dans les virages serrés.

Les normes de traitement de surface utilisées pour chaque classe fonctionnelle de chaussée sont définies à l'annexe A.

5.3.3. Norme de traitement de surface – trottoirs et sentiers multifonctionnels

La norme de traitement pour les chaussées couvertes de neige durcie est utilisée pour toutes les classes de trottoirs et de sentiers (telles que définies aux annexes B et C). Cette norme peut être définie comme suit :

- Chaussée couverte de neige durcie : exige que la neige et la glace soient déblayées et que les ornières soient nivelées.

Pendant les périodes de gel et de dégel, la Cité surveille l'état des trottoirs et des sentiers, et procède à l'épandage ponctuel d'abrasifs ou de produits de déglacage.

5.3.4. Intervention en cas d'accumulation de neige – chaussées, pistes cyclables, trottoirs et sentiers multifonctionnels

Dès que la Cité prend connaissance du fait que l'accumulation de neige est supérieure à l'épaisseur indiquée à l'annexe A, B et C (colonne « Épaisseur de la neige »), elle déploiera les ressources disponibles dès que possible pour gérer l'accumulation de neige dans le délai indiqué à l'annexe A, B et C (colonne « Délai »).

Une fois l'accumulation de neige terminée, si celle-ci est supérieure à l'épaisseur indiquée à l'annexe A, B et C (colonne « Épaisseur de la neige »), la norme minimale consistera à déblayer l'accumulation de neige jusqu'à une épaisseur inférieure ou égale à l'épaisseur indiquée à l'annexe A, B et C (colonne « Épaisseur de la neige ») dans le délai indiqué à l'annexe A, B et C (colonne « Délai »).

Si l'épaisseur de la neige accumulée sur une route est inférieure ou égale à l'épaisseur indiquée à l'annexe A, B et C (colonne « Épaisseur de la neige »), la chaussée, la piste cyclable, le trottoir ou le sentier multifonctionnel sera considéré(e) comme étant en état d'entretien en ce qui concerne l'accumulation de neige.

5.3.5. Enlèvement des bancs de neige

Les opérations d'enlèvement des bancs de neige ne sont pas réglementées par la province. Il n'existe pas de normes minimales d'entretien pour ce type d'opération. Il appartient à la Cité d'établir son propre niveau de service. Le niveau de service pour l'enlèvement des bancs de neige est défini à l'annexe D.

5.3.6. Largeur de déneigement

En tenant compte de l'accumulation de la neige sur le bord des routes, des pistes cyclables, des trottoirs et des sentiers multifonctionnels, la largeur minimale de déneigement, après la fin de l'accumulation de neige, est établie comme suit :

- Chaussées : 3 m pour chaque voie ou la largeur réelle de la voie (selon le moindre des deux)
- Chaussées de classe 3 : pleine largeur de la route
- Chaussées de classe 4 et 5 : pour les chaussées à deux voies, la largeur totale doit être d'au moins 5 m
- Pistes cyclables : 1 m ou la largeur réelle de la piste cyclable (selon le moindre des deux)
- Trottoirs et chemins polyvalents : 1 m ou la largeur réelle du trottoir (selon le moindre des deux)

5.3.7. Prévention et formation de glace – chaussées, pistes cyclables, trottoirs et sentiers multifonctionnels

La norme pour prévenir la formation de glace consiste à ce que le personnel de la Cité surveille les conditions météorologiques conformément à l'article 5.1.2. et effectue des patrouilles hivernales conformément à l'article 5.1.3.

Si la Cité détermine qu'il existe une forte probabilité de formation de glace sur une chaussée, une piste cyclable, un trottoir ou un sentier multifonctionnel, elle doit traiter les actifs concernés dans les délais prévus aux annexes A et B (colonne « Prévention ») à partir du moment où la Cité détermine qu'il est approprié de déployer des ressources.

Si la Cité se conforme à la norme énoncée aux présentes et que, malgré cette conformité, de la glace se forme sur un actif, alors la chaussée, la piste cyclable, le trottoir ou le sentier multifonctionnel sera réputé(e) être en état d'entretien jusqu'à l'expiration du délai applicable prévu aux annexes A et B (colonne «

Formation »), après la découverte par la Cité de glace sur la chaussée, la piste cyclable, le trottoir ou le sentier multifonctionnel.

Aux fins de la présente section, le traitement d'une chaussée, d'une piste cyclable, d'un trottoir ou d'un sentier multifonctionnel consiste à appliquer un produit sur la chaussée tel que du sel, du sable ou toute combinaison de sel et de sable.

Il est entendu que le présent article (5.3.7) s'applique à la formation de glace sur les pistes cyclables d'une chaussée, mais ne s'applique pas à d'autres types d'aménagements cyclables.

5.3.8. Fermeture des pistes cyclables, des trottoirs et des sentiers multifonctionnels pendant la saison hivernale

En raison de contraintes opérationnelles, certaines pistes cyclables, certains trottoirs et certains sentiers multifonctionnels appartenant à la Cité ne seront pas entretenus et demeureront donc fermés pendant la saison hivernale, comme décrit dans l'article 5.1.1. Ces actifs sont énumérés à l'annexe E.

Lorsqu'une municipalité ferme une piste cyclable, un trottoir ou un sentier multifonctionnel ou toute partie d'un actif en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par la loi, l'actif sera réputé être en état d'entretien en ce qui concerne toutes les conditions décrites dans le Règl. de l'Ont. 239/02 à partir du moment de la fermeture jusqu'à ce que l'actif soit rouvert par la municipalité.

Une signalisation adéquate et une annonce conforme à la réglementation de l'Ontario seront affichées en conséquence.

5.3.9. Limites des niveaux de service

Les niveaux de service de la politique de viabilité hivernale sont basés sur le règlement Règl. de l'Ont. 239/02 (tel que modifié). En cas de divergences ou d'omissions entre les niveaux de service ou les normes de la Cité définis dans la politique de viabilité hivernale et le Règl. de l'Ont. 239/02 (tel que modifié), ce dernier prévaudra.

5.4 Événement météorologique important

Le Règl. de l'Ont. 239/02 sur les normes minimales d'entretien des routes municipales comprend une nouvelle disposition permettant aux municipalités de déclarer un événement météorologique important. Un événement météorologique important est un phénomène météorologique dangereux prévu ou en cours qui est susceptible de présenter un danger important pour les usagers d'une chaussée. Un phénomène météorologique dangereux est défini comme un phénomène météorologique répondant aux critères d'émission d'une alerte dans le cadre du Programme d'alertes météorologiques à la population d'Environnement et Changement climatique Canada (comprenant notamment les blizzards, la poudrerie et les tempêtes hivernales).

La Cité peut déclarer un événement météorologique important lorsqu'un phénomène météorologique dangereux (prévu ou en cours) est susceptible de présenter un danger important pour les usagers des chaussées relevant de la compétence de la Cité. La déclaration d'un événement météorologique important suspend les délais standards requis pour respecter le niveau de service de la Cité en matière d'entretien hivernal. Les chaussées, les trottoirs et les sentiers multifonctionnels sont tous considérés comme étant en état d'entretien en ce qui concerne l'accumulation de neige et l'état de la glace, jusqu'à ce que la Cité déclare que l'événement météorologique important a pris fin.

Dans tous les cas, au cours d'un événement météorologique important déclaré, la norme pour traiter l'entretien hivernal est de surveiller les conditions météorologiques et de déployer les ressources disponibles pour résoudre le problème, à partir du moment où la Cité juge qu'il est le plus approprié de le faire. Le délai standard pour une activité d'entretien hivernal donnée débute lorsque l'événement est déclaré terminé par la Cité.

La déclaration d'un événement météorologique important ne constitue pas en soi un avis de réduction des niveaux de service ou de fermeture de routes. Elle a pour but d'informer le public qu'en raison des conditions météorologiques prévues ou en cours, il faudra faire preuve de prudence et s'attendre à ce que l'état d'entretien normal prenne plus de temps que normalement.

Pour déclarer un événement météorologique important ou la fin d'un événement météorologique important, la Cité doit se conformer aux dispositions de l'article 16.9 du Règl. de l'Ont. 239/02.

6.0 Responsabilités

La mise en œuvre de la présente politique est conforme aux règlements municipaux, aux politiques et aux procédures du conseil municipal et de la Cité, ainsi qu'à la législation et aux dispositions des conventions collectives applicables.

8.0 Révision et modifications

La politique doit être révisé à tout les années, (1) ans, par le département des opérations.

Code précédent	Révisé / Modifié	Date (AAA-MM-JJ)	Mise à jour par (nom et titre de l'employé)	Autorité (règlement, résolution ou signature)
TP-2024-001	Révisé	2026-01-28	Guillaume Boudrias, Gestionnaire des travaux publics	

ANNEXE A – MATRICE DES PRIORITÉS ET DES NIVEAUX DE SERVICE POUR LES ROUTES

Priorité	Classe fonctionnelle et classification des routes	Traitement de surface standard	Accumulation de neige		Délai de traitement de la glace	
			Épaisseur de la neige (cm)	Délai (heures)	Prévention (heures)	Formation (heures)
1	Rue principale	Chaussée dégagée	8	12	16	8
2	- Route collectrice principale (toutes classes confondues); et - Toutes les autres routes de classe 3	Chaussée dégagée	8	12	16	8
3	- Route collectrice secondaire (toutes classes confondues); et - Toutes les autres routes de classe 4	Chaussée dégagée	8	16	24	12
4	Routes locales de classe 5 et 6 avec niveau de service élevé (services essentiels, écoles, transports en commun, courbes horizontales ou verticales prononcées, ou avec piste cyclable désignée par la Cité).	Chaussée dégagée	10	24	24	12
5	Routes rurales locales et urbaines de classe 5	Chaussée dégagée au centre	10	24	24	12

6	• Routes résidentielles locales de classe 5; et • Routes de gravier locales de classe 5	Chaussée couverte de neige durcie	10	24	24	16
7	• Routes rurales locales de classe 6; et • Routes résidentielles locales de classe 6; et • Routes de gravier locales de classe 6	Chaussée couverte de neige durcie	10	24	24	16

ANNEXE B – MATRICE DES PRIORITÉS ET DES NIVEAUX DE SERVICE POUR LES TROTTOIRS ET LES SENTIERS MULTIFONCTIONNELS

Priorité	Description	Traite ment de surf ac e standa rd	Accumulation de neige		Délai de traitement de la glace	
			Épais s eur de la neige (cm)	Délai (heur es)	Préve ntion (heure s)	For ma tio n (he ur es)
1	• Rue principale • Secteur commercial centre-ville et zone commerciale de services • Zones scolaires	Chaussé e couverte de neige durcie	8	48	48	48

2	• Routes collectrices principales et secondaires • Quartiers du centre-ville et résidentiels urbains où les trottoirs et les sentiers multifonctionnels sont le seul endroit où l'on peut se promener en toute sécurité • Trottoirs et sentiers multifonctionnels dans les villages • Sentiers qui servent de liens importants dans la communauté • Trottoirs et sentiers multifonctionnels le long des routes où se trouvent des installations d'urgence, des installations publiques ou des façades commerciales • Sentiers désignés comme faisant partie des pistes cyclables de la Cité				
3	• Trottoirs et sentiers multifonctionnels le long des routes résidentielles rurales et suburbaines • Sentiers pavés dans les quartiers ruraux et suburbains (sentiers entretenus en hiver)				

ANNEXE C – MATRICE DES PRIORITÉS ET DES NIVEAUX DE SERVICE POUR LES PISTES CYCLABLES

Priorité	Description	Traitement de surface standard	Accumulation de neige		Délai de traitement de la glace	
			Épaisseur de la neige (cm)	Délai (heures)	Prévention (heures)	Formation (heures)
1	Pistes cyclables le long des routes de classe 3	Chaussée dégagée	8	24	16	8
2	Pistes cyclables le long des routes de classe 4	Chaussée dégagée	8	24	24	12
3	Pistes cyclables le long des routes de classe 5	Identique à la chaussée associée (voir annexe A)	10	24	24	16
4	Pistes cyclables le long des routes de classe 6	Identique à la chaussée associée (voir annexe A)	10	24	24	16

Note : Cette section ne s'applique qu'à la formation de glace sur les pistes cyclables d'une chaussée, et non aux autres types d'aménagements cyclables.

ANNEXE D – MATRICE DES PRIORITÉS ET DES NIVEAUX DE SERVICE POUR L'ENLÈVEMENT DES BANCS DE NEIGE

Priorité	Description	Largeur du banc de neige (m)	Hauteur du banc de neige (m)
1	Toutes les chaussées où les bancs de neige posent des problèmes opérationnels	S.O.	S.O.
2	Secteur commercial centre-ville et zone commerciale de services (tels que ces termes sont définis dans le plan officiel de la Cité) avec trottoirs ou sentiers multifonctionnels	0,7	0,4
3	Routes collectrices principales et secondaires avec trottoirs ou sentiers multifonctionnels	1,5	1
4	Chaussées locales et résidentielles avec trottoirs ou sentiers multifonctionnels	1,5	1

ANNEXE E – PISTES CYCLABLES FERMÉES, TROTTOIRS ET SENTIERS MULTIFONCTIONNELS

Type d'actif	Rue	Côté	De	À	Longueur (m)
Piste cyclable	Rue Chamberland	Ouest	Rue Laporte	Chemin de comté 17	741
Piste cyclable	Rue Chamberland	Est	Chemin de comté 17	Rue Laport	748
Piste cyclable	Boul. Docteur Corbeil	Nord	Rue St-Jean	Croissant Marble	133
Piste cyclable	Boul. Docteur Corbeil	Nord	Croissant Marble	Croissant Marble	186
Piste cyclable	Boul. Docteur Corbeil	Nord	Croissant Marble	Avenue Sterling	228
Piste cyclable	Boul. Docteur Corbeil	Nord	Sterling Avenue	Croissant Topaze	487
Piste cyclable	Boul. Docteur Corbeil	Nord	Croissant Topaze	Croissant Topaze	180
Piste cyclable	Boul. Docteur Corbeil	Nord	Croissant Topaze	Rue Caron	154
Piste cyclable	Boul. Docteur Corbeil	Sud	Rue St-Jean	Rue Ruby	130
Piste cyclable	Boul. Docteur Corbeil	Sud	Rue Ruby	Croissant Marble	188
Piste cyclable	Boul. Docteur Corbeil	Sud	Avenue Sterling	Rue Mercury	486
Piste cyclable	Boul. Docteur Corbeil	Sud	Rue Mercury	Rue Opale	183
Piste cyclable	Boul. Docteur Corbeil	Sud	Rue Opale	Caron rue	149

Piste cyclable	Rue St-Joseph	Ouest	Avenue du Parc	Rue Martin	35
Piste cyclable	Rue St-Joseph	Ouest	Rue Martin	Rue Chéné	88
Piste cyclable	Rue St-Joseph	Ouest	Rue Chéné	Rue St-Laurent	87
Piste cyclable	Rue St-Joseph	Ouest	Rue St-Laurent	Rue Patricia	80
Piste cyclable	Rue St-Joseph	Ouest	Ruelle Silver	Croissant Jasper	329
Piste cyclable	Rue St-Joseph	Est	Rue Patricia	Ruelle Silver	280
Piste cyclable	Rue St-Joseph	Est	Ruelle Silver	Croissant Jasper	328
Piste cyclable	Rue St-Joseph	Est	Croissant Jasper	Boul. Docteur Corbeil	74
Piste cyclable	Rue St-Joseph	Ouest	Rue Patricia	Ruelle Silver	280
Piste cyclable	Rue St-Joseph	Ouest	Croissant Jasper	Boul. Docteur Corbeil	70
Piste cyclable	Rue St-Joseph	Est	Avenue du Parc	Rue Martin	35
Piste cyclable	Rue St-Joseph	Est	Rue Martin	Rue Chéné	86
Piste cyclable	Rue St-Joseph	Est	Rue Chéné	Rue St-Laurent	91
Piste cyclable	Rue St-Joseph	Est	Rue St-Laurent	Rue Patricia	78