



Municipalité de Casselman **Politique de déneigement**

1.0 - Énoncé de la politique

Il est l'objectif de l'Autorité Routière de la Municipalité de Casselman d'entreprendre des activités opérationnelles d'hiver de façon efficiente et efficace.

2.0 - But/Objectif

L'objectif de la Municipalité de Casselman sera d'atteindre les normes d'entretien souhaitables telles que définies ici, 75% ou plus du temps et, en aucun cas, le niveau de service fourni soit autorisé de descendre en dessous de la norme minimale prévue par la Loi sur les municipalités et de ses règlements.

3.0 - Définitions

Moyenne annuelle du trafic quotidien (AADT) ... est une mesure technique du volume de trafic sur une route, dans les deux directions. Les facteurs de conversion, qui varient selon la période de l'année et la semaine, extrapolent le compte de trafic quotidien en AADT.

Les conditions ambiantes ... sont des conditions qui sont généralement trouvées dans un environnement stabilisé. Normalement, dans les conditions ambiantes, il n'y a pas d'effets négatifs réduisant activement les conditions existantes. A titre d'exemple, les tempêtes, les effets de la circulation ou de construction en excès ne sont pas en évidence.

Aspects ... dans le cadre de cette politique, se réfère à des éléments spécifiques de service de la chaussée, qui sont définis ici.

Dès que possible ... on entend sans retard excessif.

Dégagé ... est une condition qui se rapporte aux conditions routières hivernales où toutes les voies de circulation sont effectivement claires de l'accumulation de neige ou de conditions de glace qui pourraient nuire à la sécurité routière dans les conditions ambiantes.

Centre dégagé ... est un terme qui se réfère à des conditions hivernales de la route, où une piste de

roue de chacune des voies de circulation est sensiblement claire de neige et de glace permettant à l'utilisateur de voyager en sécurité plus que si les conditions étaient enneigées ou glacées.

Classe ... dans le cadre de cette politique se réfèrent aux critères de classification des routes développées dans le préambule de la politique.

Dégagement ... est la zone mesurée horizontalement et verticalement à partir de la ligne médiane de la chaussée dans laquelle aucun obstacle ne devrait être autorisé, sauf ceux qui améliorent la sécurité de l'utilisateur. Des exceptions peuvent être définies dans la politique. (Voir empiètements.)

Cycle ... est l'intervalle de temps entre les inspections menées dans un but précis. L'examen peut encore être fait pour les ajustements de temps de cycle d'inspection à la discrétion du superviseur pour des circonstances atténuantes, qui sont de nature rare, ou imprévisible.

Journée ... est un jour de calendrier, ou le temps d'un jour où la lumière naturelle est présente. (Voir aussi journée de travail.)



Désirable ... décrit ce niveau de la norme de service que l'Autorité Routière a établi comme objectif pour les opérations des travaux publics.

Lapse de temps d'urgence ... s'applique à la restauration de dispositifs de contrôle de la circulation primaire.

Surface dure ... se réfère à une surface de la chaussée, qui est relativement dure de nature, soit par un traitement de colle ou de ciment, ce qui empêche la déformation causée par les niveleuses.

Dégagement horizontal ... est une zone exempte d'obstruction mesurée à partir de la ligne médiane de la chaussée ou sur le bord gauche de la voie d'accotement pour les routes +3 voies.

Amélioration ... est un état qui fait référence à la condition d'être mieux que ce qu'elle était avant, du point de vue d'un utilisateur typique, tous les autres effets étant égaux par ailleurs.

Lapse de temps ... désigne la période de temps où tout aspect d'une chaussée peut être dans une condition inférieure. Elle est généralement mesurée à partir de quand la condition se produit. Dans le cas des effets continus (par exemple une tempête) provoquant l'état, le lapse de temps est mesuré à partir de la fin où l'événement s'est produit. En général, il est le temps où le département peut apporter des travaux opérationnels pour améliorer la condition si nécessaire. Sauf sous indication identifiée dans la politique, la condition ou l'effet est réputé avoir été identifié au moment de l'inspection ou lorsque l'avis a été donné.

Voie ... est la partie de la chaussée désignée pour que les véhicules puissent circuler dans une direction. Pour les routes où la circulation dans les deux sens est autorisée, la largeur de la voie est la moitié de la largeur de la chaussée, à moins d'être délimitée autrement sur la chaussée.

Localisées ... sont des conditions, dans le but de cette politique, qui se produisent sur de courtes

longueurs de chaussée spécifiquement sur les ponts, les intersections, les courbes et les collines.

Maximum ... dans le cadre de cette politique, se réfère au niveau le plus bas du service fixé par l'Autorité Routière, que l'utilisateur de la route peut raisonnablement attendre. En effet, c'est le service minimum.

Minimum ... dans le cadre de cette politique, se réfère au niveau le plus bas du service fixé par l'Autorité Routière, que l'utilisateur de la route peut raisonnablement attendre. Parfois maximum définit le service minimum.

Avis ... d'un effet ou l'état est donné lorsque reçue par un employé approprié de l'Autorité Routière.

Politiques ... décisions de nature formelle faites par l'Autorité Routière pour permettre, qualifier et régir la mission de l'Autorité Routière tel que stipulé par règlement. (Voir opérations.)

Opérations ... sont les activités de l'Autorité Routière effectuées pour améliorer une condition ou maintenir un niveau de la chaussée. Les opérations sont normalement définies par des lignes directrices (non la politique), avec discrétion du superviseur de choisir différentes méthodes pour obtenir des résultats financiers efficaces.

Réparer, lapse de temps ... s'applique aux dispositifs de sécurité primaire, les dispositifs de contrôle de la circulation et des dispositifs d'atténuation du véhicule qui, en raison de dommages, ne fournissent pas la protection pour laquelle ils ont été installés. Réparation rétablit le système existant au service fonctionnel. Installation des dispositifs temporaires est réputé constituer une réparation.

Réponse ... décrit les mesures prises par l'Autorité Routière lorsqu'elle a été informée d'un effet ou d'une condition. Surveillance d'un effet ou d'une condition peut constituer une réponse. Une réponse raisonnable tient compte des normes pertinentes.



Restauration lapse de temps ... se réfère au temps pour restaurer les dispositifs de sécurité primaire, les dispositifs de contrôle de la circulation et les dispositifs d'atténuation du véhicule où ils se sont dégradés sous l'efficacité d'origine ou ont cessé d'être en conformité avec les normes en vigueur.

Droit de passage (R.O.W.) ... Décrit le couloir de terres réservées aux améliorations de la chaussée et sous la juridiction de l'Autorité Routière. Certains droits de passage en déduisent un passage désigné pour l'usage public. Cependant, dans le cadre de cette politique, seuls les droits de passage avec les voies publiques assumées sont considérés. Les droits de passage uniquement pour le trafic non -véhicules ne sont pas adressés dans cette politique (ex. pédestres, équestres, vélo).

Route ... se réfère spécifiquement à la surface parcourue sur une chaussée assumée par une autorité routière, mais ne comprenant pas le stationnement sur la rue ou les zones d'arrêt.

Accotement ... fait référence à tous les éléments ou conditions qui constituent la chaussée sous la juridiction de l'Autorité Routière de la chaussée, à l'exception de la surface elle-même.

Chaussée ... dans le cadre de cette politique signifie tout droit de passage routier assumé public et destiné au trafic routier. Elle se réfère non seulement à la surface parcourue, mais aussi à tous les services pertinents à l'usage du public, dans le droit de passage.

Chaussée = route + accotement

L'Autorité Routière ... identifie l'organisme public responsable de l'état de la chaussée. Ceci fait référence à la Corporation du Municipalité de Casselman et à ses employés ou agents désignés.

Sécurité ... est un terme général identifiant le concept de l'atténuation des blessures corporelles ou la mort de personnes ou des dommages directs (au-delà de l'usure) aux véhicules ou contenus. L'obligation de sécurité

dans le cadre des normes de service exige que l'utilisateur opère de façon sécuritaire en prenant en considération les effets et les conditions applicables, le véhicule est en bon état, satisfait toutes les restrictions de charge, et le contenu est correctement fixé.

Section ... se réfère à une portion de chaussée avec une classification distincte, et le caractère homogène. Une section de la chaussée est couramment utilisée pour l'évaluation des coûts de la construction, le contrôle de l'inventaire aux systèmes de gestion de l'entretien, les études des besoins routiers, études de gestion des chaussées, et de la planification des priorités et des budgets.

Saisonnier ... fait référence à la durée limite de l'année où certaines normes de service de la chaussée s'appliquent à ladite route (ex. routes d'été, les routes de glace). Dans le cadre de cette politique, les routes saisonnières sont classées comme les routes ne recevant pas de services l'hiver sauf sous indication contraire.

Service ... peut être défini dans deux contextes. Dans le contexte plus large, toute activité du gouvernement est un service. Un réseau routier est un service, comme une bibliothèque, l'approvisionnement en eau potable, etc. Lorsqu'ils sont utilisés dans le cadre de cette politique, «service» désigne plus spécifiquement les aspects de la chaussée et de leur état. Les services sont considérés du point de vue de l'utilisateur.

Niveau de service matrice ... est le tableau dans cette politique qui définit précisément le niveau de service et la norme selon la classe de chaussée.

Niveaux de service ... sont des gammes de valeurs qui permettent de quantifier une offre de service particulier par un ou plusieurs paramètres, à travers une gamme de catégories de chaussées. Les niveaux de service reflètent généralement un maximum, minimum ou souhaitable.



Accotement ... est la surface immédiatement adjacente à la surface de la chaussée maintenue. L'accotement peut être partiellement ou totalement à surface dure ou « loose top », du gazon ou de la terre. Ces normes ne constituent pas une partie de la route.

Largeur de l'accotement ... est mesurée à partir du bord extérieur de la voie réelle parcourue à l'exception des surfaces routières « loose top », où la mesure provient du bord extérieur de la largeur de voie minimum. La largeur est mesurée au début d'un arrondissement, où la surface cesse d'être maintenue en cas d'urgence ou utilisation temporaire.

Accumulation de neige ... signifie l'accumulation naturelle d'une nouvelle tombée de neige ou de neige soufflée par le vent qui couvre plus de la moitié d'une largeur de voie de la chaussée.

Neige compactée ... conditions se réfèrent à des conditions routières hivernales où la chaussée est recouverte d'une accumulation de neige et / ou de la glace et permet à l'utilisateur de voyager en sécurité.

Vitesse ... se réfère à la vitesse moyenne à laquelle une automobile moyenne non - chargée peut voyager en toute sécurité sur une route de distance raisonnable, sans les effets de la circulation. Ceci ne fait pas référence à la vitesse désignée ou à la vitesse légale, sauf si spécifiquement qualifiée. La vitesse affichée est soit légale ou consultative.

Normes ... sont quantifiées et des énoncés mesurables définissant la nature d'un produit ou d'une activité. Habituellement, les normes sont minimales ou souhaitables, et dans ce contexte se réfèrent spécifiquement aux niveaux de service de la chaussée adoptés en tant que politique, par une autorité routière.

Tempête ... est une condition ou un effet naturel ou externe agissant sur la chaussée pour réduire la

4.0 - Étendue

condition telle que définie par une ou plusieurs normes de service de la chaussée. Il ne fait pas référence à des conditions météorologiques qui n'ont pas d'impact sur l'infrastructure. Les conditions de tempête pourraient inclure le vent, les inondations et déplacements d'eau, les précipitations, les températures froides (en dessous de -15 C), les chutes de neige, pluie verglaçante, grêle, rafales de neige, etc.

Qualité inférieure ... se réfère à une condition qui est sous la norme définie. Normalement, une condition inférieure nécessite une réponse, à moins d'avis contraire dans la norme.

Superviseur ... se réfère à une personne dans les Travaux publics qui est responsable envers l'Autorité Routière pour le déploiement des opérations qui ont une incidence sur l'état des routes.

Surface ... est la partie supérieure exposée de la chaussée parcourue et comprend des surfaces adjacentes pour tourner ou arrêter, mais pas le stationnement ou l'accotement.

Système ... fait référence à une collection de routes, généralement de diverses classifications, appartenant à une seule autorité Routière.

Utilisateur ... se réfère à toute personne voyageant sur ou au - dessus de la chaussée, y compris les conducteurs de véhicules, les passagers et les piétons.

Dégagement vertical ... est une zone exempte d'obstruction mesurée à partir de tout point de la surface de la chaussée et au - dessus de la projection de la largeur de dégagement horizontal.

Hiver ... saison lorsque les effets de temps froid sur les conditions routières peuvent être raisonnablement attendues.

Pour identifier les normes de contrôle d'hiver pour la Municipalité de Casselman qui répond aux attentes du Conseil, résidents et commerces de la municipalité.

5.0 - Procédures/lignes directrices

5.1 - Classes de priorité d'entretien routier

Priorité pour les services d'entretien de la chaussée à l'hiver doit être conforme à la classification des routes telles que définies par le tableau 1. La classe d'une chaussée est déterminée par l'ADT et la limite de vitesse affichée. Les municipalités de la province utilisent ce processus de classification de route. Les Routes classées plus élevées sont généralement des routes collectrices ou des autoroutes à haute AADT et vitesses affichées. Normalement, les routes de hautes classifications reçoivent un entretien prioritaire en raison de leur importance au sein d'une communauté. Le tableau 1 présente un résumé de la classification des routes du village. Le village n'a pas de routes de classe 1 ou 2 car il n'y a pas de route dans le village qui répond à la limite de vitesse ou AADT du système de classification provincial. L'Autorité Routière accordera une priorité à l'entretien routier comme suit :

1. Routes classe 3
2. Routes classe 4
3. Routes classe 5
4. Routes classe

Tableau 1
Classes Routières / Roadway Classes

Posted Speed AADT	100	90	80	70	60	50	40
15000 or more	1	1	1	2	2	2	2
12000 – 14999	1	1	1	2	2	3	3
10000 – 11999	1	1	2	2	3	3	3
8000 – 9999	1	1	2	3	3	3	3
6000 – 7999	1	2	2	3	3	3	3
5000 – 5999	1	2	2	3	3	3	3
4000 – 4999	1	2	3	3	3	3	4
3000 – 3999	1	2	3	3	3	4	4
2000 – 2999	1	2	3	3	4	4	4



1000 - 1999	1	3	3	3	4	4	5
500 - 999	1	3	4	4	4	4	5
200 - 499	1	3	4	4	5	5	5
50 - 199	1	3	4	5	5	5	5
0 - 49	1	3	6	6	6	6	6

5.2 - Normes de conditions hivernales

5.2.1 - Déploiement des ressources

En fournissant des conditions de conduite sécuritaires grâce à des opérations hivernales qui répondent ou dépassent les normes minimales de la province, les normes définissent ici les activités d'hiver de l'Autorité Routière à ces moments de l'année où les conditions hivernales peuvent être anticipées. Historiquement, le prérequis d'un temps de réponse l'hiver se produit vers le 15 novembre et le début des opérations d'hiver continu surviendra autour du 15 décembre de chaque année. La nécessité d'un temps de réponse continue se poursuivra jusqu'au 31 mars de chaque saison hivernale et la dernière date pour laquelle une réponse peut être requise sera la mi-avril. Cette politique reconnaît que les conditions hivernales peuvent se produire avant et après ces périodes, ce qui peut nécessiter la mobilisation de ses ressources en mode d'entretien hivernal, peu importe les lignes directrices suivantes.

Début de l'hiver	<ul style="list-style-type: none"> ● 50% Operation ● Patrouille d'hiver ● 100% Operationnel 	<ul style="list-style-type: none"> ● octobre 31 ● novembre 1 ● novembre 15
Fin de l'hiver	<ul style="list-style-type: none"> ● 100% Operationnel ● 50% Operationnel ● Fin patrouille 	<ul style="list-style-type: none"> ● mars 31 ● avril 30 ● avril 30

Les moyens de contrôle d'hiver sont les suivants et tous les services contractuels nécessaires pour répondre aux normes et niveaux de service ici spécifiés:

- 1 camion tandem combinaison charrue / épandeurs
- 1 tracteur à neige pour trottoir
 - 2 rétrocaveuses
 - Camion F350 avec épandeur

Un nombre suffisant d'opérateurs sont fournis pour chaque pièce d'équipement/ véhicule. Basé sur les principes d'ingénierie de circulation routière, environ 85% à 90% de la circulation quotidienne est anticipée entre 5h et 21h. Par conséquent, l'Autorité Routière concentrera ses efforts pour répondre à cette demande.

En dehors de ces heures, les ressources opérationnelles se concentreront sur le déblaiement des projets de lotissement et des routes rurales afin de traiter les chemins enneigés et les conditions de pluie verglaçante.

5.2.2 Niveau et normes de service

Les normes de service incluses dans cette section couvrent les activités requises pour enlever la neige et la glace de la surface de la chaussée et des trottoirs en hiver. Une réponse aux intempéries d'hiver est une occasion où le personnel est appelé à répondre à une condition hivernale. Les activités couvertes par cette norme comprennent le déneigement continu, le déneigement à des endroits spécifiques, l'épandage de sel continu / salage, le déglçage, « winging back », l'enlèvement de banc de neige, déneigement des bornes d'incendie.

5.2.3. Accumulation de neige – routes

La norme minimale pour le déneigement est de déployer des ressources le plus tôt possible afin d'enlever l'accumulation de neige si celle-ci est supérieure aux normes identifiées au tableau 2. Pour les routes des classes 3, 4, 5 et 6, si après que l'accumulation de neige est terminée et qu'elle est supérieure à l'accumulation prévue dans le tableau 2, la norme minimale est de dégager la neige à une profondeur inférieure ou égale à la profondeur indiquée dans le tableau 2. Ce qui doit être fait à une largeur de route pleine de 5,0 m, dans le délai prévu dans le tableau 2, après avoir pris connaissance du fait.

- Les routes suivantes sont classées comme classe 3 :
- rue Laurier
- rue St-Isidore ouest de Principale
- rue Laval
- boulevard Laflèche
- rue Isabelle

Toutes les autres routes sont classées au niveau 4. Ceci ne s'applique pas à la section de la route désignée pour du stationnement. Après que l'accumulation de neige a pris fin, et à l'intérieur du lapse de temps affiché dans la section d'état de surface, les routes doivent être retournées à au moins l'état de surface minimum tel qu'indiqué au tableau 2.

Tableau 2

Accumulation de neige et normes pour condition de surfaces

Snow Accumulation and Surface Condition Standards

Response to Snow Accumulation (MMS)			Surface Condition (City Desirable)		
Class	Depth	Time	Lag Time	Desired Condition	Minimum Condition



3	8 cm	12 hours	18 hours	Bare 2 Lanes	Centre/TrackBare
4	8 cm	16 hours	24 hours	Centre/TrackBare	Centre/TrackBare
5	10 cm	24 hours	24 hours	Snow packed	Snow packed
6	15 cm	24 hours	24 hours	Snow packed	Snow packed

5.2.4 Trottoirs ou sentiers à usages multiples

Les trottoirs ou sentiers à usages multiples seront déblayés de la neige le plus tôt possible après avoir constaté que l'accumulation de neige est supérieure à la profondeur prévue au tableau 2. Pour les routes des classes 3, 4, 5 et 6 où les trottoirs existent, si, après que l'accumulation de neige est terminée, l'accumulation est supérieure à la profondeur prévue au tableau 2, la norme minimale est de dégager l'accumulation de neige à une profondeur inférieure à ou égale à la profondeur prévue dans le tableau 2. Ce qui doit être fait à un plein trottoir ou multi-usage largeur de la voie, dans le délai prévu dans le tableau 2, après avoir pris connaissance du fait. L'Autorité Routière donnera la priorité de déneigement aux trottoirs dans l'ordre suivant

- zones scolaires
- collectrices principales (Classe 3)
- collectrices mineures (Classe 4)
- rues locales (Classes 5-6)

Généralement, l'enlèvement de la neige sur les trottoirs et sentiers à usages multiples commence environ une heure après que les opérations de déblaiement de routes sont déployées.

5.2.5 Enlèvement des bancs de neige

Les opérations d'enlèvement de bancs de neige seront prioritaires dans la zone commerciale d'abord, et par la suite, les routes collectrices majeures/mineures et finalement les routes locales.

a. Secteur commercial et Secteur de service

Le Plan officiel de la municipalité identifie le secteur commercial comme étant la section de la rue Principale entre la rue St. Isidore à la rue Brisson. Le Plan officiel identifie également le secteur commercial de services sur la rue St. Isidore de la rue Principale à la rue Brébeuf. L'Autorité Routière entreprend l'enlèvement des bancs de neige dans la zone commerciale et dans le secteur de service après que l'accumulation de neige est terminée. Ces opérations se produisent durant le quart de nuit.

b. Collectrices majeures et mineures (Classes 3 et 4)

L'Autorité Routière entreprendra l'enlèvement des bancs de neige sur les routes avec trottoirs lorsque les bancs de neige atteindront 1,5 m de large et 1,0 m de haut ou plus.

c. Routes locales (Classes 5 et 6)

L'enlèvement des bancs de neige sur routes et trottoirs sera initié lorsque les bancs de neige atteindront une largeur de 1,5 m de haut et 1,0 m de large ou plus afin d'assurer la visibilité aux intersections et entrées privées.

5.2.6 - Routes glacées

La norme minimale pour le traitement des chaussées glacées est de déployer les opérations dès que possible, après avoir constaté que la route est glacée. L'Autorité Routière traitera la chaussée glacée dans les délais indiqués au tableau 3, après avoir pris connaissance du fait. À l'intérieur du laps de temps indiqué dans la section d'état de surface, les routes doivent être maintenues à une vitesse ambiante, tel qu'indiqué au tableau 3.

Tableau 3
Normes pour chaussée glissante
Icy Roads Standards

Minimum Standard to Treat Icy Roads (MMS)		Surface Condition (City Desirable)	
Class	Response Time	Desirable Lag Time	Ambient Speed
3	8 hours	12 hours	70%
4	12 hours	12 hours	50%
5	16 hours	24 hours	50%
6	16 hours	24 hours	50%

5.2.7 Patrouille hivernale - Conditions courantes

La patrouille de routine pendant le jour des mois d'hiver est celle indiquée au tableau 4 ci-dessous.

Tableau 4 - Normes pour patrouille routinière Routine Patrolling Standards



Ambient Condition Minimum Standard		
Class	Maximum Cycle	Desirable
3	Once every 7 days	Once every 7 days
4	Once every 14 days	Once every 14 days
5	Once every 30 days	Once every 30 days
6	Annual	Once every 30 days

5.2.8 - Patrouille hivernale - Condition de tempête

La patrouille hivernale durant des conditions de tempête doit être conforme au tableau 5. Les patrouilles sont effectuées en conduisant ou par surveillance électronique de la chaussée pour déterminer les conditions et la nécessité d'une réponse. Patrouiller une section du système routier sera considéré comme suffisant pour identifier les zones problématiques.

Tableau 5

Patrouille hivernale – condition de tempête / Winter Patrolling – Storm Condition Standard

Winter Storm Condition		
Class	Maximum Cycle	Desirable
3	Once every 7 days	1 x per day
4	Once every 14 days	1 x per day
5	Once every 30 days	1 x per day



6	n/a	1 x per day
---	-----	-------------

5.2.9 - Patrouille hivernale - Condition de Nuit

Nonobstant le fait qu'il n'y a aucune exigence réglementaire de le faire, l'Autorité Routière fournira de la patrouille de nuit l'hiver d'une façon informelle. L'Autorité Routière s'occupera d'avoir un service de surveillance pour surveiller la météo et les conditions routières pendant la nuit et de traiter les conditions insalubres des conditions routières. L'objectif sera de maintenir les routes dans un état passable jusqu'à ce que le quart de travail régulier soit en service à 7 h. Si on constate que les routes sont dangereuses, on communiquera avec le surveillant. Le travailleur-surveillant décidera si les ressources seront déployées.

5.3 - Déneigement des stationnements

Les stationnements seront déblayés de la neige le plus tôt possible après avoir constaté que l'accumulation de neige est supérieure à la profondeur prévue au tableau 2. L'autorité routière donnera la priorité de déneigement aux stationnements dans l'ordre suivant:

1. Pompier (en tout temps)
2. Stationnement publique St-Isidore (Aussi en face de l'abri d'autobus)
3. Stationnement publique Brébeuf (Aussi en face de l'abri d'autobus)
4. Stationnement de la place publique
5. Aréna, Centre Paul-Émile Lévesque
6. Station de pompage # 1
7. Plan d'eau
8. Station de pompage # 4
9. Station de pompage # 5
10. Station de pompage # 2
11. Stationnement parc Richelieu
12. Aide-traverse Principal-Laflèche
13. Station de pompage # 3
14. Stationnement de l'hôtel de ville
15. Stationnement et le quai de la gare
16. Chemin du dépotoir pour le lixiviat
17. Dépotoir à neige
18. Dôme de sel
19. Bornes fontaines à grandeur de la municipalité
20. Patinoire extérieure au parc Richelieu
21. Nouvelle acquisition (école) stationnement en avant et à l'arrière

La priorité peut varier selon l'occupation de l'édifice

Généralement, l'enlèvement de la neige dans les stationnements commence environ une heure après que les opérations de déblaiement de routes sont déployées ou si le temps le permet après que les trottoirs prioritaires soient complétés.