

**Report to
Rapport au :**

**Transportation Committee
Comité des transports
2 December 2015 / 2 décembre 2015**

**and Council
et au Conseil
9 December 2015 / 9 décembre 2015**

**Submitted on November 25, 2015
Soumis le 25 novembre 2015**

**Submitted by
Soumis par :
Susan Jones, Acting Deputy City Manager / Directrice municipale adjointe par
intérim – City Operations / Opérations municipales**

**Contact Person
Personne ressource :
Kevin Wylie, General Manager / Directeur général – Public Works Department /
Service des travaux publics
613-580-2424, ext. 19013, Kevin.Wylie@ottawa.ca**

Ward: CITY WIDE / À L'ÉCHELLE DE LA VILLE File Number: ACS2015-COS-PWS-0036

SUBJECT: 2015-2016 Winter Operations Update

OBJET : Mise à jour sur les opérations hivernales 2015-2016

REPORT RECOMMENDATIONS

That the Transportation Committee and City Council receive this report as information supplemental to the 2016 Draft Operating and Capital budgets.

RECOMMANDATIONS DU RAPPORT

Que le Comité des transports et le Conseil municipal prenne connaissance de ce rapport en tant que complément d'information sur les Budgets préliminaires de fonctionnement et d'immobilisations de 2016.

CONTEXTE

La Direction du service des routes du Service des travaux publics est responsable de garder les routes, les trottoirs et les pistes cyclables sécuritaires et praticables en réduisant les risques posés par l'accumulation de neige et de glace. La Direction s'occupe de l'entretien hivernal de 12 254 km de routes et de 2 195 km de trottoirs et gère un budget annuel d'environ 60 millions de dollars. Les opérations de déneigement et de déglçage ont lieu en tout temps, selon les conditions météorologiques. Elles sont exécutées dans le respect des normes de qualité établies en matière d'entretien et en fonction des ressources disponibles.

Ottawa peut connaître des conditions météorologiques différentes d'une année à l'autre, ce qui a des conséquences sur le budget des opérations hivernales; les hivers rigoureux entraînent plus de dépenses pour garantir que les routes, les trottoirs et les pistes cyclables demeurent sécuritaires et praticables. Du 1^{er} janvier 2015 au 1^{er} avril 2015, Ottawa a connu des températures et un hiver plus rigoureux que la moyenne, et c'est pourquoi la Direction du service des routes a terminé la saison hivernale avec un déficit de 13 millions de dollars. Les conditions hivernales incluaient un grand nombre de tempêtes, du temps froid qui s'est prolongé et une grande quantité de neige au sol en raison du manque de périodes de redoux. Cinq des tempêtes survenues au début de 2015 étaient assez importantes pour nécessiter l'interdiction du stationnement pendant toute une nuit, et plus de la moitié (54 %) des situations hivernales ont eu lieu en dehors des heures de travail régulières, engendrant des dépenses en heures supplémentaires. Du 1^{er} janvier 2015 au 1^{er} avril 2015, les conditions suivantes ont été observées :

- 150 centimètres de neige tombée au sol;
- 66 situations hivernales;
- 29 heures de pluie verglaçante.

Bien que la variation des conditions soit le principal facteur influant sur les dépenses pour les opérations hivernales, la Direction du service des routes reconnaît la nécessité de veiller à ce que les opérations soient aussi efficaces et efficaces que possible afin de réduire les coûts de fonctionnement sans nuire au niveau de service.

La Direction du service des routes réalise actuellement une analyse et un examen exhaustifs des opérations hivernales en tenant compte de différents facteurs liés au fonctionnement, aux mesures du rendement et aux finances. La Direction fait aussi appel à une entreprise externe qui joue le rôle du gestionnaire de projet (y compris la capacité externe du projet), sert de conseiller neutre et confirmera les résultats et les recommandations potentielles de la Direction. Un rapport complet décrivant les recommandations de l'examen exhaustif sera présenté au Comité des transports et au Conseil lors du deuxième trimestre de 2016.

Le rapport exhaustif et ses recommandations doivent encore être finalisés, mais plusieurs initiatives de service visant à réaliser des économies tout en respectant les normes établies par le Conseil seront déjà mises en œuvre pour la saison hivernale 2015-2016.

ANALYSE

L'initiative de réduction des coûts des opérations hivernales décrite dans le budget de fonctionnement provisoire de 2016 engendra des économies d'environ 2,71 millions de dollars. Ces économies seront réalisées principalement grâce à des politiques et procédures améliorées concernant la disponibilité sur appel et les heures supplémentaires, un programme amélioré de suivi de l'épandage du sel et de formation sur la gestion du sel et une observation stricte des normes approuvées par le Conseil pour le déneigement et l'ajustement de l'entretien hivernal des routes de catégorie 4 à surface traitée. Ces initiatives visent à réduire les coûts sans nuire au niveau de service approuvé par le Conseil. Comme toujours dans le domaine des opérations hivernales, les économies réalisées par ces initiatives ciblées dépendront des conditions météorologiques réelles (température, neige, pluie, etc.), qui influent sur la capacité de la Direction de réduire ses dépenses.

Politiques et procédures améliorées concernant les heures supplémentaires et la disponibilité sur appel

La Direction du service des routes met dès maintenant en place des mesures de contrôle de gestion améliorées pour réduire les coûts liés aux exigences en matière d'heures supplémentaires et de disponibilités pour les opérations hivernales.

Les politiques et les procédures concernant les heures supplémentaires et la disponibilité sur appel ont donc été mises à jour pour préciser le nombre d'employés opérationnels et de superviseurs nécessaires pour chaque type de situation hivernale, en plus du nombre de superviseurs dans un secteur particulier qui doivent être

disponibles sur appel pour surveiller la température et les conditions de la chaussée. Grâce à ces nouvelles mesures, les normes de qualité en matière d'entretien approuvées par le Conseil concernant les conditions de la chaussée et des trottoirs seront toujours respectées dans la ville.

Parmi ces mesures, on trouve de meilleurs rapports, qui permettront aux gestionnaires de surveiller et de suivre les dépenses entraînées par les heures supplémentaires et le personnel en disponibilité de façon hebdomadaire; ainsi, si ces coûts augmentent, ils pourront rapidement tenter de les limiter.

Ces mesures de contrôle, de suivi et d'intervention garantiront que les coûts variables, comme les heures supplémentaires et la disponibilité sur appel, sont gérées de façon cohérente dans toute la Direction du service des routes et constitueront une approche proactive pour limiter les coûts connexes.

Amélioration du suivi de l'épandage du sel et de la formation sur la gestion du sel

La Direction du service des routes est consciente que le sel, bien qu'il soit efficace pour éviter et enlever la neige et la glace qui adhèrent à la chaussée, pèse lourd dans le budget des opérations hivernales et a mis en place, au cours des dernières années, de nombreuses initiatives pour gérer son utilisation. Ces initiatives comprennent une politique d'épandage de produits, le préarrosage du sel, le calibrage des contrôleurs de la saleuse et l'utilisation de dispositifs GPS pour surveiller l'épandage du sel. Elles ont permis d'économiser annuellement un million de dollars et de faire un rajustement équivalent du budget de base en 2010. Le Service des routes prévoit continuer de raffiner et d'étendre ses efforts pour trouver des moyens d'économiser et faire en sorte que les opérations soient aussi efficaces que possible.

Par exemple, le préarrosage du sel, qui réduit la quantité de sel nécessaire de 20 %, consiste à mélanger le sel sec avec un liquide pour réduire la dispersion et accélérer l'effet. Cette réduction est programmée dans les contrôleurs de la saleuse, ce qui signifie qu'elle est automatique. Le préarrosage du sel, combiné à un processus de calibrage qui garantit que les contrôleurs électroniques épandent le produit correctement, contribuera à la réduction globale de l'utilisation du sel.

Des dispositifs GPS ont été installés sur toutes les saleuses depuis des années, mais cet hiver, une initiative de suivi amélioré sera mise en œuvre pour assurer le respect de la politique d'épandage de produits. Ces améliorations comprennent une formation supplémentaire et le renforcement de l'application des politiques et des procédures pour les chauffeurs, puisque l'endroit où le sel est déversé sur la route est aussi

important que la quantité. L'initiative permettra aussi de surveiller les problèmes mécaniques qui peuvent avoir un effet sur la quantité de sel épandu. Des mesures de surveillance et de suivi améliorées seront aussi en place cet hiver pour veiller à ce que toute déviation de la politique d'épandage de produits soit examinée et que des corrections soient apportées.

Respect des normes de déneigement approuvées par le Conseil

Le suivi de l'enlèvement des bancs de neige (déneigement) est actuellement effectué par un programme maison. Ce programme vise principalement les rues qui répondent généralement aux critères de déneigement durant la saison hivernale.

Même si un programme d'horaire de déneigement est en place depuis de nombreuses années, ce ne sont pas toutes les opérations qui y sont entrées. Ce programme sera élargi pour la saison 2015-2016 afin de garantir qu'il y a un suivi constant du déneigement dans toute la ville et que les normes de qualité en matière d'entretien sont respectées. Une utilisation plus complète du programme d'horaire de déneigement permettra aussi un meilleur suivi et l'harmonisation des niveaux de service liés à l'enlèvement des bancs de neige. Le tableau 1 présente les normes de qualité concernant le déneigement.

Tableau 1 – Normes de qualité en matière d'entretien pour le déneigement

Catégorie de travaux d'entretien	Catégorie de route	Dégagement de la voie – largeur minimale
1	Voies prioritaires	Aucun empiètement des voies de circulation.
2	La plupart des artères	L'empiètement ne doit pas réduire la largeur de la voie de circulation à moins de 3,3 m.

Catégorie de travaux d'entretien	Catégorie de route	Dégagement de la voie – largeur minimale
3	La plupart des routes collectrices principales	<ul style="list-style-type: none"> • Sur les routes munies d'une bande de stationnement, une surface dégagée d'une largeur de 2,2 m doit être conservée. • Sur les rues pour lesquelles la demande de permis de stationnement est élevée, ou qui sont munies de parcomètres ou de stations de taxis des deux côtés, une bande de stationnement d'une largeur de 2,2 m doit être dégagée de chaque côté. • Sur les routes sans bordure et longées de fossés pour lesquelles la limite de vitesse est supérieure à 60 km/h, une bande de stationnement ou un accotement d'une largeur de 2,2 m doit être dégagé de chaque côté, lorsque possible.
4	La plupart des routes collectrices secondaires	<p>L'empiètement ne doit pas réduire la largeur de la surface dégagée à moins de 6 m (2 voies de 3 m).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sur les rues pour lesquelles la demande de permis de stationnement est élevée, ou qui sont munies de parcomètres ou de stations de taxis des deux côtés, une surface d'une largeur de 8,2 m doit être dégagée.
5	Rues et allées résidentielles	<p>L'empiètement ne doit pas réduire la largeur de la surface dégagée à moins de 5 m (soit 2,8 m pour la voie de circulation et 2,2 m pour la bande de stationnement).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sur les rues pour lesquelles la demande de permis de stationnement est élevée, ou qui sont munies de parcomètres ou de stations de taxis des deux côtés, une surface d'une largeur minimale de 7,2 m doit être dégagée (soit 2,8 m pour la voie de circulation et 2,2 m pour chacune des bandes de stationnement). <p>L'empiètement ne doit pas réduire la largeur de surface dégagée à moins de 2,5 m (allées résidentielles).</p>

Épandage de sel sur les routes de catégorie 4 à surface traitée

Toutes les routes de la ville sont réparties dans cinq catégories, selon leur fonction (artère, route collectrice principale ou secondaire ou rue résidentielle), leur limite de vitesse et le volume de circulation. Les normes pour l'entretien hivernal sont déterminées selon la catégorie de route.

Sur les routes de catégorie 4, c'est-à-dire les routes collectrices secondaires situées à l'extérieur des secteurs désignés et où on ne trouve pas de services essentiels ou d'écoles, le centre de la chaussée est dégagé (ou, dans le cas de routes en gravier, la chaussée est damée), et le sel doit être épandu selon le taux d'application prescrit par les normes de qualité en matière d'entretien approuvées par le Conseil. Grâce à l'analyse et à l'observation, le personnel a déterminé que les routes de catégorie 4 sont souvent traitées comme celles de catégorie 3 (routes collectrices principales) en ce qui a trait à l'épandage de sel, parce qu'elles sont entretenues durant la même ronde (circuit) par le même camion et le même chauffeur et, souvent, celui-ci ne modifie pas le taux d'application durant son trajet. Cela entraîne non seulement une plus grande utilisation superflue de sel, mais contribue aussi à la détérioration des routes à surface traitée. Pour l'hiver 2015-2016, ces routes seront indiquées aux chauffeurs dans le cadre d'une procédure d'application du sel et surveillées pour garantir que le sel est épandu de façon adéquate pour respecter les normes de qualité en matière d'entretien et éviter la détérioration excessive de la surface de la chaussée, surtout sur les côtés.

Les initiatives ciblées ci-dessus, qui permettront d'économiser 2,71 millions de dollars, seront mises en œuvre à l'hiver 2015-2016 et n'auront pas d'effet sur le niveau de service décrit dans les normes de qualité en matière d'entretien approuvées par le Conseil.

La Direction du service des routes a prévu des économies totales de 3,5 millions de dollars dans la version provisoire de son budget de fonctionnement de 2016, dont 2,71 millions seront le résultat des initiatives décrites ci-dessus. Les mesures supplémentaires comprennent la sous-traitance des structures de fer, le gel des dépenses discrétionnaires et le rajustement du financement des services fournis au nom d'autres directions internes.

RÉPERCUSSIONS SUR LES ZONES RURALES

Le présent rapport concerne l'ensemble de la Ville.

CONSULTATION

Il n'était pas nécessaire de mener des consultations ou de publier des avis publics puisqu'aucun changement n'a été apporté aux normes actuelles.

COMMENTAIRES DES COMITÉS CONSULTATIFS

Aucun comité consultatif n'a été consulté puisqu'aucun changement n'a été apporté aux normes actuelles.

RÉPERCUSSIONS JURIDIQUES

Aucune répercussion juridique n'est associée à la réception du présent rapport.

RÉPERCUSSIONS SUR LE PLAN DE LA GESTION DES RISQUES

Les risques associés à ce rapport ont été définis et expliqués dans le rapport et sont pris en charge par le personnel compétent.

RÉPERCUSSIONS FINANCIÈRES

Les répercussions financières sont décrites dans le présent rapport et dans le budget de fonctionnement provisoire de 2016.

RÉPERCUSSIONS SUR L'ACCESSIBILITÉ

Aucune répercussion sur l'accessibilité n'est associée au présent rapport.

PRIORITÉS POUR LE MANDAT DU CONSEIL

Ce rapport respecte la priorité stratégique 2015-2018 – Viabilité financière, en particulier l'objectif stratégique VF1 – Assurer une saine gestion financière. Ce rapport cadre aussi avec la priorité stratégique 2015-2018, en particulier avec l'objectif stratégique TM4 – Améliorer la sécurité de tous les usagers de la route.

SUITE À DONNER

Le Service des travaux publics mettra en œuvre les initiatives décrites durant la saison hivernale 2015-2016.