

Politique de gestion du réseau routier municipal portant sur les décisions du conseil en matière de revêtement bitumineux

Date d'entrée en vigueur de la politique : 31 juillet 2020

Objet de la politique

La gestion des actifs routiers vise à établir où, quand et comment il est nécessaire d'intervenir. Il est essentiel de chercher à optimiser les investissements consentis sur le réseau de manière à obtenir les meilleurs résultats en utilisant les approches appropriées (analyse coûts-avantages).

Cette première édition de la politique vise à guider les décisions du Conseil municipal portant le revêtement bitumineux des routes faisant partie du réseau routier public de Wentworth-Nord et à orienter le travail de l'administration municipale au niveau des plans d'intervention routiers et de l'analyse des options à présenter au conseil.

Cette politique a pour objectif de veiller à ce que les décisions d'investissements sur le réseau routier municipal soient :

- 1) équitables pour tous les citoyens de Wentworth-Nord, peu importe le village dans lequel ils sont situés;
- 2) fondées sur des données vérifiables;
- 3) économiques, respectueuses de l'environnement et adaptées aux changements climatiques.

Énoncé fondamental de la politique

Toutes décisions de poser un revêtement bitumineux, de réhabiliter ou de reconstruire une route faisant partie du réseau municipal doit être fondées sur les principes et critères suivants :

Principes 1 – Le revêtement bitumineux (asphalte) est privilégié pour les routes principales (routes locales de niveau 1 admissibles aux subventions) ainsi que les routes collectrices qui permettent d'accéder à d'autres routes secondaires vers des zones d'habitation, dont plusieurs sont reconnues dans le Plan d'intervention en infrastructures routières locales (PIIRL).

Principe 2 – Toutes les autres routes actuellement pavées d'un enrobé bitumineux doivent faire l'objet d'un entretien adéquat pour maximiser leur durée de vie. Aucune décision à propos de remettre ou d'enlever l'enrobé bitumineux ne sera prise avant que le seuil de dégradation n'atteigne un niveau inacceptable, tel que mesuré par l'Indice de condition globale (ICG) et l'Indice d'orniérage (ORN) pour les routes enrobées de bitume et l'indice de condition globale de surface (ICGS) pour les routes en gravier. Le tableau suivant indique à quel moment il est souhaitable de prendre une action afin de maximiser la durée de vie de la chaussée.

Seuils de dégradation de la chaussée, à mesurer annuellement

(permettant de gérer de façon optimale et équitable l'ensemble du réseau routier municipal)

Seuils d'intervention	Actions requises	Indicateurs de performance de la chaussée		
		ORN (mesuré en mm)	ICG (Indice max = 100)	ICGS (Indice max = 100)
Bon état	Aucune intervention	n/a	85 et plus	60-100
Déficience mineure	Entretien préventif	n/a	50-84	n/a
Déficience importante	Réhabilitation	Plus de 20 mm	Plus de 40	40-59
Déficience majeure	Entretien palliatif et planification de la reconstruction	n/a	30-49 après 3 réhabilitations	n/a
Inacceptable	Reconstruction	Plus de 20 mm	Moins de 40	Moins de 40

Ce tableau aide à déterminer les actions requises à la chaussée. Les autres composantes d'une route (tel que les ponceaux, les faussés et les accotements) doivent faire l'objet de surveillance et de mesures d'intervention appropriées selon leur état.

Principes 3 – Les travaux de réhabilitation et de reconstruction concernant les routes existantes et les nouvelles routes doivent être autorisés seulement après que l'administration municipale ait soumis au conseil des recommandations basées sur les critères suivants :

A) Critères socioéconomiques :

Les critères socioéconomiques peuvent à eux seuls justifier ou pas, la pose d'un revêtement bitumineux. Par exemple, il n'est pas rentable de paver les routes à faible débit et à vitesse réduite. Les désavantages (poussière, confort de roulement) ne justifient pas le coût des investissements et peuvent être atténués par des mesures à faible coût (ex. : abat-poussière, sensibilisation au respect des limites de vitesse). L'application des critères suivants est donc requise dans les analyses avant décision :

- i) Critères 1 - Le volume de trafic moyen par année, mesuré par le débit journalier annuel moyen (DJAM).
- ii) Critères 2 – Le pourcentage de véhicules lourd.
- iii) Critère 3 – L'examen d'autres options (ex. : abat-poussière, asphalte recyclée).
- iv) Critère 4 – Le nombre total de résidents et le pourcentage de résidents permanents.
- v) Critère 5 – La qualité et l'état du drainage.

B) Critères de sécurité et environnementaux :

Les critères de sécurité peuvent à eux seuls justifier la pose d'un revêtement bitumineux. Par exemple, les pentes élevées et courbes accentuées augmentent les probabilités d'accidents peuvent causer des enjeux d'accès aux résidents, surtout en hiver. L'application des critères suivants est donc requise dans les analyses avant décision :

- vi) Critère 4 – La pente et la courbe.
- vii) Critères 5 – la vitesse permise et désirée.
- viii) Critère 6 – l'impact sur le milieu naturel.

Principes 4 – Les autres considérations à prendre en compte avant de finaliser une décision d'asphaltage sont :

- a) L'impact de ces travaux dans le plan directeur d'intervention municipal afin d'assurer le réalisme au niveau de la capacité d'exécution;
- b) Les options de matériaux et les tests de qualité qui pourraient être requis de faire afin de comprendre leurs impacts sur les coûts de réhabilitation et les coûts totaux d'entretien sur toute la durée de vie de l'actif, la capacité de charge ainsi que leurs adaptations aux changements climatiques;
- c) Une consultation des résidents vivant sur la route qui serait sujet à une décision de poser ou de retirer l'enrobée bitumineux afin d'offrir aux résidents l'occasion de présenter point de vue;
- d) La disponibilité de financement et la capacité de remboursement de la dette, le cas échéant;
- e) La possibilité d'offrir aux résidents du secteur concernés d'assumer une taxe sectorielle advenant le cas où le résultat de l'analyse multicritère ne recommanderait pas la pose d'un enrobé bitumineux financé par les revenus généraux de la municipalité supportés par les propriétaires d'immeubles de l'ensemble du territoire de la municipalité.

Définitions de termes clés de la politique

- Les routes locales de niveau 1 permettent de relier entre elles les municipalités et de relier les autres concentrations de population d'une municipalité à son centre rural. Ce type de route est généralement admissible à des subventions.
- Les routes locales de niveau 2 donnent accès à la propriété rurale habitée à partir d'une route de niveau 1 et agit comme une route d'accès pour plusieurs routes de niveau 3 (résidences, exploitations agricoles, industries, centres touristiques ou récréatifs, équipements municipaux ou encore services de santé et d'éducation).
- Les routes locales de niveau 3 permettent de desservir sections spécifiques de la municipalité et, dans de nombreux cas, peuvent être des chemins sans issue ou ne desservir qu'un lac ou un quartier. Les chemins donnant accès au milieu forestier et minier ainsi qu'à des lots boisés privés font également partie de cette classe de route.

- **Réhabilitation** : Intervention qui prolonge la durée de vie de la chaussée par l'amélioration de la qualité de la surface ou par l'augmentation de sa capacité à supporter les charges. Dans un premier temps, des améliorations seront apportées aux systèmes de drainage de la route. Pour les routes en gravier, ce type d'intervention inclut le rechargement, le renforcement et la reconstruction. Pour les routes revêtues, ce type d'intervention inclut le resurfaçage, le renforcement, le retraitement en place et la reconstruction.
- **Rechargement** : Opération consistant à placer une nouvelle couche de granulats (gravier de surface) sur la surface d'une route existante.
- **Resurfaçage** : Ajout d'une nouvelle couche de revêtement sur la surface d'une chaussée existante pour lui redonner ses qualités de confort ou de roulement.
- **Renforcement** : Remise en état d'une chaussée dans le but d'augmenter sa capacité à supporter le trafic qui lui est imposé sans se déformer prématurément. Dans le cas des routes de gravier, le renforcement consiste en de nouvelles couches de gravier de fondation et de surface.
- **Reconstruction** : La reconstruction est une intervention qui consiste à démolir complètement une infrastructure et à la remplacer par de nouveaux matériaux en vue d'améliorer ses caractéristiques techniques.

Ces définitions sont basées sur les définitions présentées aux pages 4 à 7 du Guide d'élaboration, Plan d'intervention en infrastructures routières (2012).

Personnes concernées par la politique

Cette politique concerne les membres du Conseil municipal, ainsi que tous les cadres et les employés municipaux oeuvrant dans la gestion des actifs routiers de la municipalité.

Responsabilités

Les élus sont responsables de veiller à l'application de cette politique avant de prendre des décisions qui touchent le revêtement bitumineux du réseau routier municipal.

La Direction générale est responsable de fournir aux membres du Conseil des analyses et des recommandations qui sont conformes à la présente politique et de veiller à sa communication au sein du personnel concerné.

La direction responsable de la voirie est responsable d'appliquer cette politique dans sa planification, ses analyses, recherche de prix, etc.

Évaluation et révision de la politique

Cette politique doit faire l'objet d'une évaluation des résultats au terme de sa cinquième année de mise en œuvre, aux fins de révision.