

**Report to
Rapport au :**

**Transportation Committee
Comité des transports
7 June 2017 / 7 juin 2017**

**and Council
et au Conseil
14 June 2017 / 14 juin 2017**

**Submitted on May 31, 2017
Soumis le 31 mai 2017**

**Submitted by
Soumis par :
Luc Gagné, Director / Directeur, Roads Services/Services des routes**

**Contact Person
Personne ressource :
Quentin Levesque, Manager / Gestionnaire, Technology, Innovation and
Engineering Support Services / Soutien ingénierie, innovation et technologie
613-580-2424 ext./poste 15135, Quentin.Levesque@ottawa.ca**

**Ward/Quartier : CITY WIDE / À
L'ÉCHELLE DE LA VILLE**

**File Number/N° de dossier : ACS2017-
PWE-GEN-0017**

SUBJECT: Update to the Review of Winter Operations on Roadways Report

**OBJET : Mise à jour du rapport Examen des opérations hivernales concernant
les routes**

REPORT RECOMMENDATIONS

**That the Transportation Committee recommend Council receive this report for
information.**

RECOMMANDATIONS DU RAPPORT

Que le Comité des transports demande au Conseil de recevoir le présent rapport à titre d'information.

RÉSUMÉ

La Ville d'Ottawa assure l'exploitation et l'entretien d'un réseau de transport vaste et complexe. En hiver, les services de déneigement et de déglacage sont déployés dans ce réseau conformément aux Normes de qualité de l'entretien (NQE) approuvées par le Conseil.

Le budget annuel des opérations hivernales repose sur un certain nombre de facteurs, dont les chutes de neige moyennes et les cycles de gel et de dégel, les NQE de la Ville, le type et le volume des infrastructures à déneiger, le parc de véhicules et le personnel nécessaires pour respecter les NQE, le coût des matériaux et les dépenses réelles de l'année précédente. Avec l'injection de 4,5 millions de dollars dans le budget de base des opérations hivernales par le Conseil dans le cadre du processus budgétaire de 2017, le budget des opérations hivernales s'établit maintenant à plus de 63 millions de dollars par année. Afin de faire face à des hivers pires que la moyenne, le Conseil dispose d'un fonds de réserve pour les opérations hivernales dont le solde actuel est d'environ 4,28 millions de dollars.

Afin de limiter les coûts globaux, le personnel a entrepris un examen des opérations hivernales concernant les routes, avec l'aide de KPMG, dans le but d'identifier les mesures d'économies et les initiatives d'efficacité que le personnel pourrait mettre en œuvre afin de réduire les dépenses des opérations hivernales concernant les routes et l'impact de la variabilité climatique sur le budget global. On a déterminé que les trottoirs et les sentiers polyvalents devront faire l'objet d'une révision ultérieure afin d'effectuer cette révision en temps opportun.

Le 13 juillet 2016, le Conseil a approuvé le rapport [Examen des opérations hivernales concernant les routes](#) (ACS2016-COS-PWS-0026), fondé sur les résultats de l'examen par le personnel et KPMG, qui a cerné des stratégies de limitation des coûts pour les opérations hivernales concernant les routes que le personnel pourrait progressivement déployer sur plusieurs hivers en vue de réaliser des économies de 2,7 millions de dollars au terme de la mise en œuvre.

Les principales stratégies mises en œuvre devaient établir la stratégie d'intervention adéquate pour le modèle de déploiement axé sur le ratio approprié entre effectifs

internes et services sous-traités et « l'optimisation des trajets », où le déneigement et l'épandage de sel sur les routes seront ajustés afin d'être plus efficaces tout en respectant les normes de qualité de l'entretien. De plus, le personnel a travaillé avec la section 503 du SCFP afin de cerner d'autres améliorations à apporter à la prestation des services et d'autres ajustements opérationnels. Plusieurs projets pilotes ont également été examinés, notamment, les trajets de déneigement inversés, le stationnement sur un seul côté de la rue dans les zones suburbaines et un camion à ordures équipé d'un chasse-neige.

Comme mentionné dans le rapport [Examen des opérations hivernales concernant les routes](#) (ACS2016-COS-PWS-0026), le personnel entreprendrait des analyses comparatives et des collectes de données au cours de la saison d'hiver de 2016/2017, commencerait la mise en œuvre intégrale au cours de la saison d'hiver 2017/2018 et devrait terminer en 2018/2019. Lors de la réunion du 13 juillet 2016, le Conseil a demandé au personnel de lui présenter au printemps 2017 une mise à jour mesurant le succès de la mise en œuvre des recommandations énoncées dans le rapport approuvé par le Conseil ou les problèmes qu'il a rencontrés.

Le présent rapport souligne les progrès accomplis durant l'hiver 2016/2017 ainsi que les améliorations à la prestation des services, les ajustements opérationnels et les projets-pilotes nouvellement identifiés.

Étant donné que la saison 2016/2017 a été une année d'analyse comparative, il est important de noter qu'Ottawa a connu la deuxième plus importante chute de neige en 30 ans cette saison, soit plus de 310 cm. De janvier à mars 2017, Ottawa a vécu 50 épisodes de précipitations hivernales, au cours desquels elle a reçu 172,9 cm de neige et 95,2 mm de pluie. Pendant cette période, la quantité totale de neige accumulée a largement dépassé la moyenne des 20 dernières années (137,82 cm) et celle des 5 dernières années (147,96 cm).

La ville a également connu 78 cycles de gel et de dégel de octobre à avril qui ont exercé une pression sur la chaussée, ce qui a créé des conditions idéales pour la formation de nids de-poule et a entraîné une accumulation de glace. Les tempêtes hivernales importantes, comme celle qui a frappé la Ville entre le 12 et le 15 février 2017, entraînant une chute de neige continue et une accumulation de 50 cm, et la pluie verglaçante du 18 janvier 2017 qui a duré 14 heures, exercent des contraintes supplémentaires.

Dans l'ensemble, les résultats de la première année ont permis de constater des réussites dans bon nombre de domaines tout en découvrant des possibilités d'amélioration. Plus précisément, les efforts du personnel en matière d'optimisation des trajets étaient généralement positifs, mais l'intensité de la saison hivernale a nui à la capacité du personnel de déployer adéquatement les ressources.

Le personnel est en bonne voie de réaliser environ 600 000 \$ d'économies cette année pour les opérations hivernales concernant les routes, même avec les défis importants que présentent le volume de neige, la quantité de pluie et les cycles de gel et de dégel. Bien que cela ne représente que 22 % de l'objectif global, ces premières économies sont prometteuses, étant donné que le personnel ne s'attendait pas à réaliser des économies avant la deuxième et la troisième année de la mise en œuvre globale de l'optimisation des trajets et du déploiement adapté.

Le personnel continue de tenir compte des leçons tirées des ajustements opérationnels, des idées d'amélioration continue et des projets pilotes afin d'ajuster son approche pour la prochaine saison hivernale.

Hypothèses et analyse

Le personnel a passé l'année dernière à analyser des données et à former le personnel, à mettre à l'essai de nouvelles méthodes de travail, à profiter de partenariats pour améliorer la prestation des services et à mettre en œuvre des initiatives d'amélioration continue visant à accroître l'efficacité et la satisfaction des résidents. Tandis que la première année consistait surtout à consulter et à mobiliser les intervenants, à effectuer des recherches et des analyses et à établir des données de référence pour mesurer l'amélioration du service les années suivantes, de nombreuses initiatives ont aussi été mises en œuvre en vue d'optimiser la valeur des services et de réaliser des économies.

Dans l'ensemble, les résultats de la première année ont permis de constater des réussites tout en découvrant des possibilités d'amélioration. Plus précisément, bien que les efforts du personnel en matière d'optimisation des trajets aient été généralement positifs, l'intensité de la saison hivernale a nui à la capacité du personnel de déployer adéquatement les ressources, car plusieurs des 78 tempêtes hivernales de la saison 2016/2017 ont nécessité le déploiement de tous les équipements et ressources disponibles. Le personnel continue de tenir compte des leçons tirées des ajustements opérationnels, des idées d'amélioration continue et des projets pilotes afin d'ajuster son approche pour la prochaine saison hivernale.

Répercussions financières

Le personnel est en bonne voie de réaliser environ 600 000 \$ d'économies cette année, malgré la deuxième plus importante chute de neige en 30 ans et une importante augmentation de la quantité de pluie, de pluie verglaçante et des cycles de gel et de dégel. Bien que cela ne représente que 22 % de l'objectif global, ce sont des économies précoces, étant donné que le personnel ne s'attendait pas à réaliser des économies avant la deuxième et la troisième année de la mise en œuvre globale de l'optimisation des trajets et du déploiement adapté.

Consultation

Les Services des routes ont communiqué avec les principaux intervenants, comme la section locale 503 du SCFP, la Direction des services des règlements municipaux, les Services d'eau, les Services des parcs, des forêts et des eaux de surface, les Services du parc automobile, les Services de la circulation, la Planification des transports, les Services du Transitway et du stationnement, dans le but d'établir des relations positives et de connaître leur point de vue sur les moyens à prendre pour améliorer le service tout en garantissant le rendement opérationnel.

CONTEXTE

La ville d'Ottawa couvre une zone géographique de 2 790 km². Elle s'étend sur plus de 90 km d'ouest en est et possède l'un des plus importants réseaux de transport municipal au Canada, composé des éléments suivants :

- 5 705 kilomètres de routes
- 2 233 kilomètres de trottoirs
- 40 kilomètres de voies cyclables entretenues en hiver
- 233 kilomètres de voies réservées sur le Transitway et l'Autoroute 174
- 7 500 espaces de stationnement
- 15 terrains de parc-o-bus

Ce réseau de transport complexe est délimité dans une zone urbaine entourée par une communauté de banlieue fortement peuplée et en pleine croissance avec une vaste campagne rurale composée de villages, de fermes, d'industries et de quelques maisons isolées.

L'ensemble du réseau doit être entretenu de manière appropriée à chaque saison, et le climat est la plus importante variable lorsqu'il s'agit de prédire le montant du budget

nécessaire pour une année donnée afin de fournir aux résidents et aux entreprises un service qui répond aux normes de qualité pour l'entretien (NQE) de la Ville.

Située dans la vallée inférieure de l'Outaouais, la ville connaît une forte variabilité d'une année à l'autre en ce qui concerne le volume des précipitations de neige et de pluie en hiver. Ottawa reçoit en moyenne 223 cm de neige par année (moyenne sur 30 ans) et connaît 76 cycles de gel et de dégel, selon les données d'observation météorologiques quotidiennes d'Environnement Canada prélevées à l'Aéroport international McDonald-Cartier. Il est important de tenir compte des cycles de gel et de dégel, car même s'ils ne sont pas considérés comme des épisodes de précipitations hivernales au même titre que les accumulations de neige ou la pluie, il faut tout de même procéder à l'épandage de sel ou d'autres abrasifs, notamment pour éviter que les routes et les trottoirs ne deviennent glacés et aussi pour régler des problèmes de sécurité potentiels dans le réseau de transport.

La Direction générale des travaux publics et de l'environnement ainsi que le personnel du Service des finances utilisent un certain nombre de facteurs pour établir un budget annuel pour les opérations hivernales, notamment les chutes de neige moyennes et les cycles de gel et de dégel, les NQE de la Ville, le type et le volume des infrastructures à déneiger, le nombre maximal de véhicules du parc et d'employés nécessaires pour respecter les NQE, le coût des matériaux et les dépenses réelles de l'année précédente.

Étant donné l'imprévisibilité croissante du climat hivernal à Ottawa, le Conseil a injecté 4,5 millions de dollars dans le budget de base des opérations hivernales dans le cadre du processus budgétaire de 2017. Cet ajustement a fait passer le budget des opérations hivernales d'environ 59 millions de dollars à plus de 63 millions de dollars.

Bien que l'ajustement du budget de base soit conforme aux dépenses d'une saison hivernale moyenne, il ne peut tenir compte d'un climat hivernal anormal. C'est pourquoi le Conseil investit dans un fonds de réserve pour les opérations hivernales afin d'aider à atténuer les risques liés aux dépenses excessives causées par des conditions climatiques exceptionnelles dans une année donnée. Le solde du fonds de réserve actuel est d'environ 4,28 millions de dollars.

Le 13 juillet 2016, le Conseil a approuvé le rapport [Examen des opérations hivernales concernant les routes](#) (ACS2016-COS-PWS-0026). Ce rapport présentait des recommandations, établies par KPMG, sur les stratégies de limitation des coûts qui pouvaient être progressivement déployées sur plusieurs hivers en vue de réaliser des

économies de 2,7 millions de dollars au terme de la mise en œuvre. Voici deux de ces recommandations :

- l'examen et la mise sur pied d'une stratégie d'intervention adéquate pour le modèle de déploiement, axée sur le ratio approprié entre effectifs internes et services sous-traités;
- l'ajustement des trajets de déneigement et d'épandage de sel (optimisation des trajets) pour respecter les normes de qualité en matière d'entretien.

Le présent rapport souligne les progrès accomplis durant l'hiver 2016/2017 ainsi que les améliorations à la prestation des services, les ajustements opérationnels et les projets-pilotes nouvellement identifiés.

ANALYSE

La mise à jour fournie dans le présent rapport représente les réalisations et les leçons tirées de la première année d'une mise en œuvre sur trois ans des initiatives de réduction des coûts, des améliorations des opérations et des projets pilotes visant à améliorer le service. Le programme prévoyait que la saison hivernale de 2016/2017 serait axée sur l'analyse comparative et la collecte de données. Cela étant dit, on a réalisé quelques économies sur les opérations hivernales concernant les routes. Le déficit global dans les opérations, en raison de la saison hivernale inhabituelle et intense, souligne encore plus la nécessité pour le personnel de poursuivre ces initiatives, ainsi que la collecte de données, afin de réaliser pleinement les économies au fil du temps.

Afin de fournir un contexte pour les renseignements contenus dans la présente mise à jour, il importe de comprendre le budget des opérations hivernales de 2017 et les facteurs météorologiques associés qui sont survenus au cours de l'exercice d'analyse comparative et qui ont contribué aux dépenses à ce jour.

Ottawa a connu la deuxième plus importante chute de neige en 30 ans. De janvier à mars 2017, Ottawa a vécu 50 épisodes de précipitations hivernales, au cours desquels elle a reçu 172,9 cm de neige et 95,2 mm de pluie. Pendant cette période, la quantité totale de neige accumulée a largement dépassé la moyenne des 20 dernières années (137,82 cm) et celle des 5 dernières années (147,96 cm).

La ville a également connu 78 cycles de gel et de dégel de octobre à avril qui ont exercé une pression sur la chaussée, ce qui a créé des conditions idéales pour la

formation de nids de-poule et a entraîné une accumulation de glace. Les cycles de gel et de dégel peuvent être un important facteur contributif, car même s'ils ne sont pas considérés comme des épisodes de précipitations hivernales, il faut tout de même procéder à l'épandage de sel ou d'autres abrasifs, notamment pour éviter que les routes et les trottoirs ne deviennent glacés.

Les tempêtes hivernales importantes, comme celle qui a frappé la Ville entre le 12 et le 15 février 2017, entraînant une chute de neige continue et une accumulation de 50 cm, et la pluie verglaçante du 18 janvier 2017 qui a duré 14 heures, exercent des contraintes supplémentaires. Lors d'événements de ce type, les ressources sont déployées 24 heures sur 24 et sept jours sur sept pendant plusieurs jours. De plus, une fois la tempête terminée, il reste encore beaucoup de travail à faire pour enlever la neige et la glace sur le bord des routes et sur les trottoirs afin de régler les problèmes de ligne de visibilité, dégager des espaces de stationnement sur rue et augmenter la capacité de stockage de la neige pour les prochaines tempêtes hivernales.

Les dépenses au T1 de 2017 indiquent actuellement un déficit de 9,3 millions de dollars. Les opérations de déneigement et d'épandage de sel et l'enlèvement de la neige dans les rues et les trottoirs sont les principales causes du déficit au T1 de 2017. L'enlèvement de la neige pour les trois premiers mois de 2017 représente une part de 5,15 millions de dollars du déficit. Au T1 de 2017, on a dû enlever les bancs de neige 2,5 fois. Le budget annuel prévoit l'enlèvement des bancs de neige 1,5 fois par année. La demande d'enlèvement de la neige est sensiblement plus élevée dans les aménagements à forte densité et les aménagements intercalaires ainsi que dans les zones où il y a une demande accrue pour du stationnement sur rue.

En raison du grand nombre de tempêtes hivernales et de l'augmentation significative des cycles de gel et de dégel cette année, le personnel a dû déneiger les trottoirs et y épandre du sel et du gravillon sur une base régulière toute la saison. Par conséquent, le déneigement et l'épandage de sel sur les trottoirs représentaient 4,15 millions de dollars du déficit budgétaire. Par exemple, la tempête avec accumulation de 50 cm a nécessité que l'on munisse l'équipement de déneigement des trottoirs de la Ville de souffleuses, car les pales de chasse-neige standard étaient incapables de gérer le lourd poids de la neige. Cela a entraîné un ralentissement considérable des opérations de déneigement, car les souffleuses exigent 50 % plus de temps pour effectuer la même opération que les pales de chasse-neige standard, ce qui augmente les coûts, car il faut plus de temps pour effectuer les opérations.

Mise à jour des initiatives portant sur les opérations hivernales concernant les routes

DÉPLOIEMENT ADAPTÉ

Les Services des routes s'engagent à améliorer leur modèle de déploiement en privilégiant un ratio approprié entre effectifs internes et services sous-traités dans le cadre d'une approche progressive au moment du renouvellement des contrats. Une fois mis en œuvre, l'ajustement du modèle de déploiement afin d'intervenir de manière adéquate lors des tempêtes en équilibrant les ressources internes et externes à l'échelle de la Ville devrait permettre d'économiser environ 1,5 million de dollars.

Étant donné l'intensité de la saison hivernale de 2016/2017, ce n'était pas pratique pour le personnel de mettre en œuvre le déploiement adapté, car la plupart des 78 épisodes de précipitations hivernales cette saison ont nécessité le déploiement de toutes les ressources.

Cependant, le personnel entend continuer à élaborer des modèles de déploiement qui, en fonction des divers épisodes de précipitations hivernales, permettront d'intervenir de manière adéquate en équilibrant les ressources internes et externes. Avec le modèle actuel, le nombre de ressources déployées lors des épisodes de précipitations hivernales est convenable, mais à mesure que le réseau s'étend, il faudra réaliser une analyse coûts-avantages des modèles de déploiement pour augmenter le recours aux services sous-traités, s'il y a lieu et dans la mesure du possible.

Lors de l'évaluation des modèles de prestation de services, le personnel a déterminé qu'il était possible d'ajuster la procédure d'intervention en dehors des heures normales de travail. Généralement, il revient au personnel de garde de chaque zone géographique (est, ouest et sud) d'intervenir lors d'incidents en dehors des heures normales de travail (accidents de la route, animaux morts sur la chaussée, etc.). Des économies pourraient être réalisées si l'on centralisait cette procédure au centre-ville à la cour Hurdman, qui dispose de personnel 24 heures sur 24, sept jours sur sept. Ce changement réduit les besoins en matière de personnel sur appel et d'heures supplémentaires et pourrait permettre de réaliser des économies de 380 000 \$.

Reconnaissant que la réalisation d'économies dans le budget de fonctionnement des opérations hivernales est tributaire de la variabilité des conditions météorologiques, en particulier lorsqu'il s'agit du déploiement adapté, les Services des routes s'engagent à

établir d'autres mesures d'économie des coûts dans le but de réaliser son engagement à économiser 1,5 million de dollars.

COLLABORATION AVEC LES SYNDICATS

Le 6 juillet 2013, lors de l'analyse du rapport Examen des opérations hivernales concernant les routes, le Comité des transports a demandé au personnel de rencontrer des représentants de la section 503 du SCFP.

En réponse à cette directive, un groupe de travail mixte a été mis sur pied, composé de personnel de gestion des Services des routes et de membres de la section locale 503 du SCFP. Ce groupe de travail conjoint a examiné des options supplémentaires pour trouver des économies de coûts qui auraient un impact minimal sur les ressources internes actuelles.

L'une des idées avancées consistait à élaborer une analyse de rentabilisation pour déterminer les économies associées à l'utilisation d'un mélange pour rapiéçage à froid haute performance pour réparer les nids-de-poule plutôt que de l'asphalte mélangé à chaud. Au cours de la saison hivernale de 2016/2017, la technique de rapiéçage à froid a été mise à l'essai pour déterminer son efficacité et son potentiel d'économies.

Mélange pour rapiéçage à froid haute performance

Le mélange pour rapiéçage à froid haute performance adhère mieux à l'asphalte lorsque la chaussée est mouillée. Compte tenu de l'augmentation significative des précipitations de pluie en hiver la saison passée, c'était le moment idéal pour mettre à l'essai l'efficacité du produit.

Au cours des dernières années, le personnel a surtout utilisé de l'asphalte mélangé à chaud pour réparer les nids-de-poule pendant les mois d'hiver, car il était censé mieux adhérer sur la chaussée dans le climat froid d'Ottawa. Cependant, le personnel s'est rendu compte que le produit ne procurait pas les avantages prévus et qu'il coûtait un peu plus que le mélange ordinaire de réparation de nids-de-poule, car il nécessite un réchauffeur et exige aussi que les usines d'asphalte demeurent ouvertes pendant les mois d'hiver alors qu'elles seraient habituellement fermées.

L'hiver dernier, les Services des routes ont donc abandonné l'utilisation de l'asphalte mélangé à chaud en hiver, d'autant que les augmentations sensibles du prix de ce matériel des six dernières années l'ont rendu nettement moins économique.

Cette hausse des coûts des matériaux n'a pas été le seul facteur déterminant associé à cette décision. L'asphalte mélangé à chaud en hiver est produit à l'aide d'une centrale de dosage d'où une qualité de matériel inconsistante. Les Services des routes ont travaillé avec le fournisseur en vue d'améliorer la durabilité du produit appliqué en hiver; ces efforts se sont néanmoins avérés vains.

Au cours de la période pendant laquelle le personnel a utilisé l'asphalte mélangé à chaud, les technologies et techniques dans le domaine de la réparation des nids-de-poule se sont améliorées. L'une des principales améliorations est le mélange pour rapiéçage à froid haute performance. La principale différence entre les produits réside dans la façon dont le mélange adhère à l'asphalte lorsque la chaussée est mouillée. Lorsque la chaussée est mouillée, le mélange pour rapiéçage à froid s'avère plus efficace pour réparer les nids-de-poule en hiver. L'asphalte mélangé à chaud nécessite une surface relativement sèche pour créer la bonne adhérence – trop d'eau peut refroidir le mélange avant de lui permettre d'atteindre ce niveau d'adhérence.

Grâce aux progrès technologiques de la série de réchauffeurs d'Ottawa, le personnel peut en outre régler la température sur une plage de fonctionnement capable de « chauffer » le matériel de rapiéçage à froid haute performance. Cette option, qui n'était pas possible auparavant, permet d'augmenter le rendement pendant les mois d'hiver. L'approvisionnement en mélange pour rapiéçage à froid haute performance est également beaucoup plus flexible, puisque le personnel peut conserver le matériel disponible dans les cours d'entretien, réduisant ainsi les coûts de ramassage et de transport, et donner plus rapidement suite aux demandes.

Dans l'ensemble, les résultats du passage au mélange pour rapiéçage à froid ont été positifs, et le personnel estime les économies à environ 212 000 \$ avec l'utilisation du mélange pour rapiéçage à froid haute performance.

Étant donné que plus de 118 760 nids-de-poule ont été réparés au cours de la saison d'hiver de 2016/2017, soit une augmentation de 48 % par rapport à 2015 lorsque la Ville a connu des températures plus froides et moins de cycles de gel et de dégel, il importe de pouvoir ajuster les opérations afin d'assurer le meilleur résultat possible et de faire en sorte que les nids-de-poule demeurent remplis aussi longtemps que possible.

Malheureusement, les conditions météorologiques particulièrement difficiles de l'hiver dernier ont été suivies d'un printemps exceptionnellement pluvieux qui a entraîné des chutes de pluie de plus de 276,2 mm en avril et en mai (au 24 mai). En fait, Ottawa n'a jamais reçu autant de précipitations en cinq mois depuis 35 ans, puisque la Ville a

reçu 371,6 mm de pluie entre janvier et mai, alors que la moyenne est de 202,4 mm. Ces averses ont été suivies d'une vague de froid continue, ce qui a endommagé les réparations d'asphalte qui avaient été faites au cours de l'hiver. Cela a contribué à créer beaucoup plus de nids-de-poule et d'autres dégâts à l'asphalte cette année que les années précédentes.

Le personnel a donc avisé le Conseil que des travaux routiers supplémentaires étaient nécessaires pour empêcher le revêtement bitumeux de la ville de se détériorer davantage. Le 24 mai 2017, le Conseil a approuvé l'injection de 400 000 \$ dans le budget de fonctionnement des Services des routes afin de répondre aux préoccupations dans les zones gravement touchées. Au même moment, le Conseil approuvait 2,5 millions de dollars de plus en fonds d'immobilisation pour des projets de réasphaltage de la chaussée en 2017. Ces fonds se retrouvent dans le programme d'immobilisation géré par la Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique.

En tout, les modifications apportées aux modèles de prestation des services pour les travaux effectués en dehors des heures normales de travail et l'utilisation du mélange pour rapiéçage à froid haute performance représentent des économies d'environ 600 000 \$. Le personnel est déterminé à continuer le déploiement adapté et à travailler avec ses partenaires syndicaux et d'autres intervenants afin de déterminer d'autres mesures d'économie de coût qui permettront de réaliser les économies restantes.

Le personnel tiendra le Conseil au courant de ses progrès en lui présentant une mise à jour au printemps de 2019.

OPTIMISATION DES TRAJETS

Dans le rapport, on a notamment recommandé d'examiner et de modifier les circuits d'entretien hivernal (trajets) pour les artères et les routes collectrices, tout en garantissant le respect des NQE. Cette recommandation devait permettre de réaliser des économies de 1,2 million de dollars. Compte tenu de la complexité de l'optimisation des trajets, le personnel s'est engagé à la mettre en œuvre progressivement, sur deux hivers. Le personnel a indiqué que la saison hivernale de 2016/2017 servirait à analyser et à cartographier les trajets existants et que la mise en œuvre de ses trajets optimisés aurait lieu pendant la saison hivernale de 2017/2018. C'est également pendant cette saison que des économies seraient réalisées, tout en tenant compte des nuances des quatre zones géographiques d'Ottawa : centre-ville, zone urbaine, zone suburbaine et zone rurale.

Le personnel a été en mesure d'établir de nouvelles longueurs cibles pour ses trajets prioritaires plus vite que prévu, ce qui a permis d'effectuer certains essais préliminaires au cours de la première année de cette initiative. La direction a également consulté ses chauffeurs dans le cadre de ce processus pour voir comment fonctionnaient ces trajets lors de véritables épisodes de précipitations hivernales. Grâce à ces informations, des essais préliminaires des nouveaux trajets ont été effectués à l'automne et des mises à l'essai ont été faites lors de véritables épisodes de précipitations hivernales cette saison.

Les résultats ont été généralement positifs, car la plupart des trajets mis à l'essai respectaient les NQE. Cependant, certains trajets ne respectaient pas les NQE, et les chauffeurs sont immédiatement revenus à leurs anciens trajets afin de s'assurer que les routes étaient déneigées et que les normes de qualité pour l'entretien étaient respectées.

Des routes praticables et sécuritaires sont une priorité absolue, et le personnel n'apportera pas de modifications si elles ont des répercussions négatives sur la capacité des résidents, des visiteurs et du personnel d'urgence à circuler dans le réseau de transport prioritaire au cours de l'hiver. Avant la saison hivernale de 2017/2018, le personnel passera en revue les réussites de ses essais préliminaires ainsi que les éléments qui doivent être améliorés afin d'assurer, dans la mesure du possible, la mise en œuvre réussie de l'optimisation des trajets dans toute la ville.

Le personnel tiendra le Conseil au courant de ses progrès en ce qui concerne l'optimisation des trajets en lui présentant une mise à jour au printemps de 2019.

OPTIMISATION DES TRAJETS RÉSIDENTIELS

Le déneigement des rues résidentielles est une priorité pour le Conseil et les résidents d'Ottawa. En se fondant sur la discussion qui a eu lieu à la réunion du Comité des transports en ce qui concerne les longueurs des trajets résidentiels et la disponibilité des nouvelles technologies, le personnel a commencé à analyser les données afin de déterminer combien de fois les NQE avaient été respectées.

Malgré une saison hivernale intense et extrême avec 78 épisodes de précipitations hivernales et des chutes de neige de 310 cm entre octobre 2016 et mars 2017, les Services des routes ont satisfait aux NQE en moyenne 91 % du temps lors des trajets résidentiels. Les 9 % restants peuvent être attribués à des circonstances exceptionnelles comme des phénomènes extrêmes ou des pannes de véhicules. Dans

tous les cas, les trajets résidentiels ont été achevés en respectant les normes provinciales pour le déneigement des routes.

Maintenant que le personnel dispose des données lui permettant de comprendre les situations où les NQE n'ont pas été respectées, il continuera à chercher des solutions pour s'assurer que cet écart en pourcentage est comblé, tout en reconnaissant qu'il pourrait ne jamais être en conformité à 100 % chaque année en raison de la variabilité des conditions météorologiques et du risque de bris d'équipement et d'autres obstacles qui empêchent les chasse-neige de déneiger les rues (par exemple : les véhicules stationnés dans les rues). L'optimisation des trajets résidentiels est l'un des moyens dont le personnel dispose pour se rendre aussi près de 100 % que possible, et les Services des routes continueront d'ajuster les trajets dans le cadre de l'initiative d'optimisation plus large afin de s'assurer que les résidents reçoivent un service identique ou meilleur dans les rues résidentielles.

GESTION DU SEL

Le personnel continue d'examiner les technologies et processus nouveaux et novateurs pour gérer l'application de sel et communique régulièrement avec les experts de l'industrie et d'autres municipalités afin d'être à l'avant-garde des pratiques de gestion du sel. Les discussions relatives à la gestion du sel ont sérieusement commencé après qu'Ottawa ait organisé un Sommet sur l'application intelligente du sel le 29 novembre 2011. Le personnel a continué sur cette lancée en mettant en œuvre la technologie de suivi du sel sur ses épandeurs à sel (chasse-neige multifonctionnels) qui permet aux chauffeurs et aux superviseurs de voir quelle quantité de sel est actuellement appliquée sur la chaussée par rapport à la quantité prévue fondée sur l'intervention adaptée à l'épisode de précipitations hivernales.

En préparation pour la saison 2016/2017, on a créé un programme de formation sur la politique relative à l'épandage du sel afin de rafraîchir la mémoire des superviseurs et des chauffeurs. Elle a été donnée à plus de 600 employés. La formation insistait surtout sur le fait que l'épandage d'une quantité appropriée de sel sur les routes prévient tout aussi efficacement l'adhérence de la neige et de la glace à la chaussée que le surépandage.

Le personnel a déterminé le succès de cette formation en comparant ce qui a été épandu sur le terrain et ce qui avait été demandé par les superviseurs en se fondant sur les épisodes de précipitations hivernales imminents et la température de la surface correspondante (température de la chaussée).

Le taux de conformité de base avant cette formation rehaussée se chiffrait à 80 %. À l'issue de la formation, on a constaté une hausse moyenne d'environ 20 %, ce qui démontre une augmentation significative de la conformité des chauffeurs aux taux d'application du sel prévus. Étant donné que les trajets d'épandage de sel sont généralement exécutés à chaque épisode de précipitations hivernales, le personnel juge que cette augmentation est un succès, car il en découle des avantages financiers potentiels. Cependant, une analyse plus poussée sera nécessaire afin de quantifier ces avantages, et le personnel continue de travailler à cette fin.

AMÉLIORATION CONTINUE

La réussite de ses opérations hivernales est l'une des priorités principales de la Ville. Les opérations hivernales ont des répercussions sur la vie quotidienne des résidents, des entreprises, des visiteurs et des intervenants d'urgence d'Ottawa.

Bien que les Services des routes soient responsables de la sécurité et de l'accessibilité des routes, des trottoirs et des voies cyclables, les opérations hivernales sont la responsabilité de toute la Ville, et le personnel continue de tirer parti des ressources et de l'expertise de ses partenaires pour appuyer ses nombreuses opérations hivernales. Le personnel communique régulièrement avec des intervenants clés, comme la section locale 503 du SCFP, les Services des règlements municipaux, les Services du Transitway et du stationnement, les Services de la circulation et Planification des transports dans le but d'établir des relations positives et de connaître leur point de vue sur les moyens à prendre pour améliorer le service tout en garantissant le rendement opérationnel.

À la suite de ces activités d'engagement, le personnel est parvenu à mettre en œuvre un certain nombre de stratégies novatrices qui aident à réduire le fardeau hivernal à Ottawa. Deux de ces stratégies ont été intégrées avec succès dans les opérations en cours.

Stationnement de nuit gratuit dans les garages de stationnement municipaux

À l'hiver 2015/2016, la Ville d'Ottawa a commencé à offrir le stationnement de nuit gratuit dans ses six garages de stationnement publics. L'initiative visait à éliminer le plus grand nombre possible de véhicules stationnés dans la rue afin de faciliter le déneigement. Ce programme est en place depuis deux hivers, et le personnel a vu une augmentation constante du nombre de participants lors de chaque épisode de

précipitations hivernales où une interdiction de stationnement pendant la nuit est en vigueur.

C'est lors de l'interdiction de stationnement de nuit du 13 février 2017 que ce programme a vu le plus grand nombre de participants : 605 véhicules répartis dans les six garages municipaux. Cette réussite est attribuable à la promotion de ces options faite par les conseillers locaux et à la collaboration du personnel municipal, notamment le personnel de l'Unité du Transitway et du stationnement, des Services des règlements municipaux et d'Information du public et Relations avec les médias.

Le personnel est encouragé par cette utilisation du programme et par la tendance montrant une augmentation du nombre de véhicules stationnés dans les garages d'une année à l'autre. Il continuera de faire le suivi de l'utilisation des garages lors de futures interdictions de stationnement de nuit.

Optimisation des ressources de la Direction générale

L'un des avantages de la collaboration avec des intervenants internes est que l'on peut tirer profit de leurs ressources lorsque tous les équipements et véhicules des Services des routes sont déployés lors d'importants épisodes de précipitations hivernales. En concertation avec les Services du parc automobile et les Services des parcs, des forêts et des eaux de surface, le personnel procède à la mise à l'essai de véhicules (par exemple, des tracteurs agricoles équipés d'un chasse-neige) pour déterminer s'ils peuvent compléter l'équipement existant lors d'épisodes de précipitations hivernales importants tout en s'assurant que l'entretien de toutes les routes résidentielles et rurales respecte les normes de qualité pour l'entretien afin de permettre la circulation des gens et des marchandises dans toute la ville.

De plus, le personnel des Services d'eau a affecté cinq opérateurs d'équipement lourd des Services d'eau aux Services des routes afin d'alléger la demande lors des périodes de pointe d'hiver. Ils ont surtout appuyé les efforts de déneigement après les importantes tempêtes pour ouvrir des voies et enlever les gros bancs de neige en préparation pour le prochain épisode de précipitations hivernales. La valeur ajoutée que confère cette entente est que ces employés pourraient être réaffectés aux Services d'eau en cours de saison, en fonction des besoins opérationnels.

Il ne faut pas sous-estimer la valeur de la collaboration avec les intervenants pour tirer parti de leurs forces afin d'appuyer les opérations hivernales, car elle permet à la Ville

d'améliorer continuellement le service offert en répondant aux problèmes soulevés par les conseillers et les résidents relativement à l'hiver à Ottawa.

TRAVAILLER DIFFÉREMMENT

Non seulement les Services des routes cherchent-ils des moyens de collaborer avec ses partenaires pour mettre en œuvre des améliorations continues, ils cherchent également des occasions de travailler différemment. Durant l'hiver 2016/2017, les Services des routes ont lancé un certain nombre de projets pilotes visant à déterminer l'efficacité et la pertinence de nouvelles méthodes novatrices pour mener leurs activités, notamment les suivants :

- Trajets de déneigement inversés
- Stationnement sur un seul côté de la rue dans les zones suburbaines
- Camion à ordures équipé d'un chasse-neige

Trajets de déneigement inversés

Pendant de nombreuses années, les conseillers municipaux et les résidents ont demandé au personnel de trouver des moyens de régler les trajets résidentiels afin de partager plus équitablement les avantages et les inconvénients du déneigement à Ottawa. Qu'il s'agisse des demandes visant à répartir la charge de neige des deux côtés de la rue plutôt que d'un seul côté ou à chercher des moyens de faire en sorte que les résidents situés au bout d'un trajet puissent se faire déneiger plus tôt, le personnel a toujours dit aux conseillers municipaux et aux résidents qu'il était incapable de faire ces ajustements.

Cependant, grâce aux investissements technologiques engagés dans les opérations hivernales au cours des dernières années, comme le GPS et l'analyse en temps réel, le personnel est maintenant en mesure d'examiner des moyens d'inverser certains trajets de déneigement résidentiels, l'objectif ultime étant de trouver un équilibre entre le moment où passe le chasse-neige et la capacité de chargement de la neige. Pour les résidents, cela signifie qu'un chasse-neige pourrait passer devant leur résidence ou leur entreprise plus tôt dans le trajet et que plus de neige serait refoulée du côté opposé de la route. L'avantage de cette façon de faire réside dans le fait que les résidents profiteront d'une prestation de services plus équitable pour le déneigement des rues résidentielles durant l'hiver.

Reconnaissant qu'il s'agit d'une énorme tâche pour le personnel, seuls cinq trajets résidentiels de chasse-neige ont été choisis pour la saison hivernale de 2016/2017. Ces emplacements précis ont été choisis, car ils possédaient les critères optimaux pour assurer la facilité de mise en œuvre et un projet pilote réussi. Ces critères comprennent peu ou pas de rues à sens unique et des possibilités de virage à droite qui permettent encore des itinéraires de rechange ainsi qu'un bon volume de demandes de service dans ces zones.

En fonction de ces critères et d'une analyse des données des demandes de service, les cinq trajets suivants ont été choisis pour la mise à l'essai :

- Beaverbrook et Kanata Lakes dans le quartier 4 (Kanata-Nord)
- Merivale Gardens, Grenfell Glen et Pineglen dans le quartier 9 (Knoxdale - Merivale)
- Barrhaven dans le quartier 3 (Barrhaven)
- Crystal Beach dans le quartier 7 (Baie)
- Avalon dans le quartier 19 (Cumberland)

Dans ces quartiers, le déneigement a été inversé pour chaque second trajet complet dans les rues résidentielles. Le personnel a procédé à l'examen des données recueillies au cours du projet pilote pour établir les répercussions opérationnelles des trajets inversés lors de différents types d'épisodes de précipitations hivernales.

Les premiers résultats sont extrêmement positifs, et les conseillers, les résidents et les chauffeurs s'entendent tous pour dire que cela offre une meilleure répartition de la neige et des délais de déneigement plus égaux des rues résidentielles tout en respectant les NQE.

Au cours de la période estivale, le personnel continuera d'examiner les données et de consigner les leçons apprises afin de prolonger le projet pilote en 2017/2018 à un trajet résidentiel par quartier. Le personnel entamera des consultations avec les conseillers avant la saison hivernale afin de partager leurs recommandations et les limites potentielles, selon ce qui est compris dans le trajet actuel (par exemple : plusieurs rues à sens unique).

Stationnement sur un seul côté de la rue

Dans les zones urbaines et suburbaines et les villages, le stationnement sur rue peut nuire à des opérations de déneigement efficaces et réussies. Dans les zones urbaines, le personnel a mis en place des options de stationnement gratuit dans la rue.

Cependant, les conseillers municipaux et les résidents ont fait part au personnel de problèmes similaires dans les quartiers suburbains et les villages ruraux, notamment ceux qui sont situés dans les zones nouvellement construites où les entrées de cour sont plus courtes et où il y a moins de place pour mettre la neige.

Afin de trouver des façons de réduire les répercussions du stationnement sur rue sur les opérations hivernales tout en soutenant les résidents qui comptent sur le stationnement sur rue, le personnel des Services des routes a collaboré avec les Services de la circulation et les Services des règlements municipaux pour mettre en œuvre un projet pilote de stationnement sur un seul côté de la rue dans une petite communauté suburbaine à Barrhaven.

Dans le cadre du projet pilote, le stationnement était restreint à un seul côté de la rue dans cinq rues résidentielles pour la période hivernale. L'objectif était de faciliter le passage des chasse-neige et d'accroître l'efficacité des opérations dans ces rues résidentielles.

Les Services des routes ont travaillé en étroite collaboration avec les Services de la circulation et les Services des règlements municipaux pour produire une analyse exhaustive des données, laquelle faisait notamment état des chiffres relatifs au stationnement sur rue et des problèmes de conformité réglementaire. Par ailleurs, les commentaires des résidents étaient généralement positifs, et les problèmes mineurs qui ont été signalés, par exemple en lien avec la signalisation, ont pu être facilement réglés. De plus, l'analyse indique qu'il y avait tout de même amplement d'espaces de stationnement sur rue pour les résidents de ces secteurs.

Le stationnement d'un seul côté de la rue a permis aux résidents de continuer à stationner leurs véhicules dans la rue tout en laissant la possibilité aux chasse-neige de circuler plus aisément dans les rues et de raser les bordures du côté de rue dégagé. Cela présentait de nombreux avantages pour les résidents de ces rues et pour les chauffeurs qui desservent la zone, car auparavant, seuls les chasse-neige 4x4 pouvaient y circuler. Lorsque les véhicules sont stationnés sur un seul côté de la rue, un chasse-neige de dimensions normales peut circuler dans la rue, offrant un niveau supérieur de service et d'efficacité opérationnelle.

Compte tenu des résultats positifs, le personnel élargira le projet pilote de stationnement sur un seul côté de la rue à l'hiver 2017/2018 à ces quartiers qui ne peuvent compter sur des options de stationnement ailleurs que dans la rue. Au cours de l'été, le personnel travaillera avec ses partenaires, dont les conseillers de quartier, pour étudier l'ajout d'autres secteurs à privilégier en raison de problèmes récurrents.

Camion à ordures équipé d'un chasse-neige

La mise en service d'un camion à ordures équipé d'un accessoire de chasse-neige figure parmi les projets pilotes hors du commun lancés par les Services des routes, l'idée étant venue de la Ville de New York, où des chasse-neige sont attachés aux camions à ordures lors de grosses tempêtes hivernales.

New York a prêté à la Ville d'Ottawa l'un de ses camions à ordures équipés d'un chasse-neige pour qu'elle puisse évaluer la faisabilité d'un éventuel déploiement de ce type de véhicule lors d'importantes tempêtes. Les Services des routes ont travaillé en étroite collaboration avec les Services du parc automobile pour importer le véhicule et cerner les enjeux opérationnels ainsi que les questions de sécurité et de formation s'y rapportant.

Le camion de la Ville de New York n'a pas ramassé de déchets pendant son séjour à Ottawa; seule sa capacité de déneigement a été testée. Il a été livré le 1er février 2017; le personnel a suivi la formation requise pour pouvoir le conduire, et il a ensuite été mis à l'essai lors de certains épisodes de précipitations hivernales. Ce type de chasse-neige s'est avéré utile comme ressource supplémentaire lors d'importantes tempêtes dans les zones urbaines (25 cm et plus), mais ne pourrait toutefois pas être utilisé pour les opérations quotidiennes, puisqu'il n'est pas aussi efficace que l'équipement servant exclusivement au déneigement. Le personnel entend examiner la possibilité d'utiliser des camions à ordures pour appuyer les opérations hivernales lors de tempêtes importantes et continuera d'étudier les options à cet égard. La Direction générale des travaux publics et de l'environnement ne pourra cependant pas élargir ce projet pilote au moyen des ressources municipales avant 2021, moment où sera lancé le nouvel appel d'offres pour les camions à ordures, puisque le parc actuel de camions ne convient pas aux activités de déneigement. Les prochains appels d'offres devront aussi comprendre les critères nécessaires à l'utilisation de lames de déneigement.

Le personnel fournira aux membres du Conseil une mise à jour sur les résultats de l'expansion des projets pilotes du stationnement sur un seul côté de rue et des trajets de déneigement inversés au printemps 2018.

CONCLUSION

Le personnel est engagé à fournir des services de qualité supérieure tout en réalisant des gains d'efficacité opérationnelle. Les résultats des efforts mis en œuvre au cours de la dernière année ont mis en évidence des succès tout en découvrant des possibilités d'amélioration.

Bien que les efforts du personnel en matière d'optimisation des trajets aient été généralement positifs, l'intensité de la saison hivernale a nui à la capacité du personnel de déployer adéquatement les ressources. Le personnel continue de tenir compte des leçons tirées des ajustements opérationnels, des idées d'amélioration continue et des projets pilotes afin d'ajuster son approche pour la prochaine saison hivernale.

La collaboration avec les intervenants internes et externes, comme la section locale 503 du SCFP, la Direction des services des règlements municipaux, les Services des eaux, les Services des parcs, des forêts et des eaux de surface, les Services du parc automobile, les Services de la circulation, la Planification des transports, les Services du Transitway et du stationnement, les conseillers de quartier et les résidents, a permis de travailler différemment dans le but ultime d'améliorer la prestation des services et de réduire les coûts.

Le personnel est en bonne voie de réaliser environ 600 000 \$ d'économies cette année, malgré la deuxième plus importante chute de neige en 30 ans et une importante augmentation de la quantité de pluie, de pluie verglaçante et des cycles de gel et de dégel. Bien que cela ne représente que 22 % de l'objectif global, ce sont des économies précoces, étant donné que le personnel ne s'attendait pas à réaliser des économies avant la deuxième et la troisième année de la mise en œuvre globale de l'optimisation des trajets et du déploiement adapté.

Le personnel continuera de recueillir les commentaires et de tenir compte des réponses positives reçues à ce jour. Étant donné le grand nombre de nouvelles initiatives novatrices lancées l'an dernier, le personnel continue d'apprendre à mesure qu'il va de l'avant avec son plan de mise en œuvre.

Lors des prochaines étapes du plan global, le personnel communiquera avec tous les membres du Conseil afin de développer les projets pilotes existants et de discuter des possibilités d'amélioration lorsque c'est faisable d'un point de vue opérationnel tout en continuant le déploiement adapté et l'optimisation des trajets.

Le personnel est également conscient de la nécessité de résoudre les problèmes avec le déneigement des trottoirs et des arrêts d'autobus et l'enlèvement de la neige. Le Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa prévoit déjà une recommandation globale afin d'améliorer le déneigement des trottoirs dans les couloirs de transport en commun rapide, et une fois l'examen des opérations hivernales terminé, le personnel utilisera ces informations comme point de départ pour examiner les modifications potentielles à apporter à la façon dont les trottoirs sont entretenus. Il s'agit d'une tâche d'envergure nécessitant des investissements importants dans ces opérations. En outre, le personnel continue de travailler à l'interne pour ajuster les opérations de déneigement en tenant compte des NQE afin de s'assurer que la neige est enlevée uniquement lorsque et si c'est nécessaire.

RÉPERCUSSIONS SUR LES ZONES RURALES

Aucune répercussion sur les zones rurales n'est associée aux recommandations du présent rapport.

CONSULTATION

La Direction générale des travaux publics et de l'environnement a tiré parti des ressources et de l'expertise d'autres groupes pour appuyer ses nombreuses opérations hivernales. Elle a également noué le dialogue avec les principaux intervenants, comme la section locale 503 du SCFP, les Services des règlements municipaux, les Services de la circulation et Planification des transports, dans le but d'établir des relations positives et de connaître leur point de vue sur les moyens à prendre pour améliorer le service tout en garantissant le rendement opérationnel.

Le personnel de la Direction générale des travaux publics et de l'environnement a consulté les chauffeurs et les superviseurs des Services des routes pour discuter des projets pilotes lancés dans le cadre de l'examen des opérations hivernales. Les gestionnaires ont offert des formations et tenu des séances de consultation pour le personnel des Services des routes concernant la gestion du sel.

COMMENTAIRES DES CONSEILLERS DE QUARTIER

Le présent rapport concerne l'ensemble de la Ville.

RÉPERCUSSIONS JURIDIQUES

Aucun obstacle juridique à recevoir ce rapport pour information.

RÉPERCUSSIONS SUR LE PLAN DE LA GESTION DES RISQUES

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

RÉPERCUSSIONS SUR LA GESTION DES ACTIFS

Aucune répercussion sur la gestion des actifs n'est associée au présent rapport.

RÉPERCUSSIONS FINANCIÈRES

Les contraintes budgétaires et les gains en efficacité soulignés dans le rapport sont inclus dans le Budget de fonctionnement 2017 des Services des routes. Le personnel est en bonne voie de réaliser environ 600 000 \$ d'économies cette année.

RÉPERCUSSIONS SUR L'ACCESSIBILITÉ

Les Services des routes se conforment aux normes minimales de qualité en matière d'entretien pour les opérations hivernales de l'Ontario, et le personnel respecte les normes d'accessibilité ainsi que le Plan relatif aux personnes âgées de la Ville.

RÉPERCUSSIONS SUR L'ENVIRONNEMENT

Les Services des routes se conforment aux normes minimales de qualité en matière d'entretien pour les opérations hivernales de l'Ontario.

PRIORITÉS POUR LE MANDAT DU CONSEIL

Les recommandations du présent rapport sont conformes à la priorité suivante du mandat du Conseil 2015-2018 : Viabilité financière – VF1 – Assurer une saine gestion financière.

SUITE À DONNER

La Direction générale des travaux publics et de l'environnement continuera d'analyser les initiatives et les projets pilotes présentés dans le présent rapport et collaborera avec les intervenants pour réaliser les économies prévues tout en améliorant la prestation des services.