



Rapport : FIN2025-46

Date : 24 octobre 2025

Soumis par : Frédéric Desnoyers

Objet : Plan décennal pour les chemins pavés

Nature / Objectif

Le but du rapport est de présenter au Comité plénier le plan décennal 2026-2035 pour les chemins pavés, préparé à partir du système de gestion des actifs. Ce plan vise à assurer la durabilité du réseau routier municipal par une planification proactive des investissements, tout en maintenant le niveau de service cible à long terme.

Directive/Politique antécédente

En mars dernier, le comité plénier avait accepté la présentation d'un plan décennal pour les chemins pavés avec une augmentation du taux de taxe de 2%.

Recommandation du service

ATTENDU QUE le plan décennal 2026-2035 pour les chemins pavés a été préparé selon les données du système de gestion des actifs et qu'il représente une planification stratégique à long terme;

ATTENDU QUE ce plan sera mis à jour sur une base annuelle pour refléter les conditions réelles du réseau et les priorités de financement;

QU'IL SOIT RÉSOLU QUE le comité plénier recommande que le Conseil approuve le Plan décennal 2026-2035 pour les chemins pavés tel que présenté dans le rapport FIN2025-46;

ET QUE l'administration soit mandatée pour mettre à jour annuellement le plan et présenter les révisions dans le cadre du processus budgétaire annuel.

Historique

En 2024, l'administration a implanté un système de gestion des actifs. Celui-ci permet d'effectuer des scénarios de remplacement tout en ayant plusieurs outils de visualisation. Le logiciel permet aussi de maintenir une base de données de notre inventaire, qui est maintenu à jour régulièrement. L'inventaire des routes ainsi que leur condition a été mis à jour dans le but de construire un plan décennal complet.

Discussion

Le plan identifie l'ensemble des segments de routes pavées du territoire municipal (185 km au total).

Chaque segment a été évalué selon les critères suivants :

- Condition physique du revêtement
- Classification (urbaine/rurale, volume de circulation, vitesse)

- Risque et criticité
- Coût de remplacement et d'entretien

Les interventions prévues sont classées selon trois horizons :

- Court terme (2026-2027) : projets déjà confirmés ou prioritaires
- Moyen terme (2028-2030)
- Long terme (2031-2035)

Ce découpage permet d'ajuster les priorités chaque année sans devoir refaire entièrement le plan.

Scénario de financement :

En mars dernier l'administration avait apporté comme recommandation d'apporter un scénario avec un taux d'augmentation du taux de taxe de 2%. Toutefois, lors du développement de ce plan un ajustement a été fait dans les stratégies afin de mieux refléter la réalité des travaux effectués sur les routes. Par conséquent, le scénario présenté au conseil a été révisé avec une augmentation du taux de taxe de 1%. Ceci peut avoir un effet à très court terme en effectuant moins de projet. Toutefois à l'année 10, la municipalité serait tout de même en mesure d'atteindre un niveau d'investissement suffisant.

Ce scénario permettra d'atteindre un niveau d'investissement annuel d'environ 5.1 M \$ d'ici 2035, ce qui permettra de maintenir le niveau de service du réseau routier autour de la cote moyenne de 70 points.

Analyse des réserves :

À l'annexe A, on présente la variation de la contribution à la réserve. Il est important de comprendre que bien que ce plan porte uniquement sur les chemins pavés, lors de l'analyse de cette réserve, l'administration tente d'inclure tous les actifs qui pourraient être financés à partir de cette réserve, incluant, les trottoirs, les chemins de graviers, les pistes cyclables, et tout autres infrastructures routières. Certains types d'actifs ont déjà des plans décennaux tel que les ponts, toutefois ce n'est pas le cas pour d'autres types d'actifs tel que l'infrastructure pluviale. Par conséquent, un montant arbitraire basé sur l'historique des dépenses en capital de \$1.3M a été inclus.

Il est également important de noter que près de 42 % du financement prévu dans le plan provient de subventions externes. Cette dépendance représente un risque financier considérable, puisque toute modification ou annulation d'un programme de subvention pourrait avoir un impact significatif sur la mise en œuvre du plan décennal.

En cas de réduction du financement externe, l'administration devra réévaluer les priorités et ajuster le calendrier des projets afin de maintenir la viabilité financière du programme d'entretien et de réhabilitation des routes.

Besoin annuel :

À l'annexe B, on peut retrouver le montant total annuel requis pour maintenir les chemins pavés. Afin d'effectuer ceci, on doit regarder le coût total pour maintenir chaque segment sur sa durée de vie utile. On inclut les 3 types de réhabilitation et le coût de reconstruction, qui est divisé par la durée de vie prévue. On trouve qu'un montant de \$5.1M annuel est nécessaire pour maintenir le réseau routier en condition.

À l'annexe C, on présente les projets de réhabilitation et de reconstruction par segment de chemin prévu pour le prochain 10 ans.

Suivi et mise à jour annuelle

Le plan sera mis à jour chaque année pour :

- Ajuster la priorisation selon les conditions réelles observées;
- Intégrer les nouvelles données d'inventaire et de coûts;
- Tenir compte des projets d'autres départements (aqueduc, égouts, drainage, etc.);
- Présenter au Conseil une mise à jour dans le cadre du budget d'immobilisations annuel.

Consultation

Interne – Travaux publics, Finances.

Recommandation ou commentaires du comité

N/A

Impact financier (monétaire/matériaux/etc.)

Le plan ne crée pas d'engagement immédiat, mais oriente la planification financière à long terme en identifiant le niveau d'investissement nécessaire pour maintenir le réseau en bon état.

Le plan est fondé sur une augmentation de 1 % de la taxe dédiée à la réserve des chemins.

Le financement permettra d'atteindre progressivement une contribution annuelle d'environ 5.1 M \$ d'ici 2035.

L'inflation devra être considérée dans les révisions des contributions futures afin de maintenir le pouvoir d'achat des budgets d'immobilisations.

Effectivement dans les chiffres présentés dans les annexes, l'inflation n'est pas tenue compte autant du côté des revenus que du côté des dépenses en immobilisations.

Implications légales

N/A

Gestion du risque (risk management)

L'absence de planification à long terme pour les chemins pavés augmenterait le risque de dégradation prématurée des infrastructures et de coûts de reconstruction plus élevés.

Ce plan atténue ce risque en assurant une programmation stable et prévisible des travaux.

Implications stratégiques

L'objectif est de maximiser la durée de vie utile du réseau routier par des interventions ciblées de resurfaçage et de réhabilitation, réduisant le besoin de reconstructions complètes beaucoup plus coûteuses.

Des analyses démontrent que des interventions préventives peuvent doubler la durée de vie d'un chemin, réduisant considérablement les besoins en reconstruction complète.

Documents d'appui

Annexe A : Suivi des réserves

Annexe B : Besoin annuel

Annexe C : Plan décennal des chemins pavés