



MUNICIPALITÉ DE WENTWORTH

L'avenir de notre réseau routier

Séance d'information citoyenne · Trois scénarios pour les 20 prochaines années et au-delà

FR



MUNICIPALITY OF WENTWORTH

The future of our road network

Public information session · Three scenarios for the next 20 years and beyond

EN

Pourquoi cette séance

FR

Un réseau sous pression

Les coûts de reconstruction, d'entretien et de déneigement augmentent plus vite que le budget municipal.

Des choix à faire ensemble

Le Conseil examine actuellement trois scénarios concernant l'avenir de nos revêtements routiers, mais ces décisions sont trop importantes pour être prises seules.

Une étude indépendante

Nous avons besoin d'une firme d'ingénierie capable d'analyser les coûts du cycle de vie sur une période de 20 à 30 ans et de valider nos différentes options.

Votre voix compte

Cette séance permettra de présenter les différentes options et leurs implications, avant qu'une décision ne soit prise. Toutefois, certains choix fondamentaux doivent être faits dès maintenant..



Why this session

EN

A network under pressure

Reconstruction, maintenance and snow removal costs are rising faster than the municipal budget can handle.

Choices to make together

Council is weighing three scenarios for the future of our road surfaces, but these decisions are too big to be made alone.

An independent study

We need an engineering firm will analyze lifecycle costs over a 20-to-30-year horizon and validate our options.

Your voice matters

This session will present the options and their impacts, before any decision is made. However, some guiding choices need to be made immediately.



Présentation de la session

FR

Ce que nous allons aborder aujourd'hui

SECTION 1

1

Portrait du réseau routier

SECTION 2

2

Pressions croissantes

SECTION 3

3

Impacts actuels et à long terme

SECTION 4

4

Trois options pour l'avenir

SECTION 5

5

Répartition des coûts

SECTION 6

6

Discussion et décisions immédiates

Session Overview

EN

What We Will Cover Today

SECTION 1

1

Portrait of Our Road Network

SECTION 2

2

Rising Pressures

SECTION 3

3

Current & Long-term Impacts

SECTION 4

4

Three Options for the Future

SECTION 5

5

Cost Breakdown

SECTION 6

6

Discussion & Immediate Decisions

The background image is a scenic landscape. In the foreground, a two-lane road with yellow and white markings curves through a dense forest of trees with autumn foliage in shades of orange, yellow, and green. In the middle ground, a calm lake is nestled between forested hills. The background features rolling mountains under a soft, overcast sky. A dark green semi-transparent rectangle is overlaid on the left side of the image, containing the text for the section header.

SECTION 1

Portrait du réseau routier

Portrait of Our Road Network

Routes provinciales

- Responsabilité totale du MTQ
- Couvre l'ensemble du chemin de Dunany et du chemin Louisa jusqu'à l'église
- L'entretien, le déneigement et les réparations sont pris en charge par la province

5.6 km

surface asphalte

0 km

surface gravier

5.6 km

longueur totale

Réseau municipal

- Comprend toutes les routes dont la voirie appartient à la commune
- Une combinaison de routes en asphalte et en gravier
- L'ensemble de l'entretien est à la charge des contribuables
- Tous les coûts de réparation et de reconstruction sont pris en charge par Wentworth, mais certaines subventions sont disponibles
- Réflexion sur la mise en place de taxes sectorielles pour financer certains investissements dans les infrastructures routières

26 km

surface asphalte

21.6 km

surface gravier

47.6 km

longueur totale

Routes privées

- Routes dont la chaussée appartient à un particulier ou à une entreprise
- La plupart ne répondent pas aux normes municipales minimales en matière de construction
- L'ensemble des coûts d'entretien et de réparation est pris en charge par le secteur privé
- Aucune subvention n'est disponible pour contribuer à ces coûts
- Le propriétaire assume la responsabilité de la route

0.2 km

surface asphalte

26 km

surface gravier

26.2 km

longueur totale

Road Types

EN

Provincial Routes

- Complete responsibility of the MTQ
- Covers all of Dunany road and Louisa road as far as the church
- All maintenance, snow removal, repairs covered by province

5.6 km

Asphalt surface

0 km

Gravel surface

5.6 km

Total length

Municipal Network

- Includes all roads where the municipality owns the roadway
- A combination of asphalt and gravel roads
- All maintenance at the cost of taxpayers
- All repairs and reconstruction costs assumed by Wentworth but some grants available
- Considerations for sector taxes for some road infrastructure investment

26 km

Asphalt surface

21.6 km

Gravel surface

47.6 km

Total length

Private Roads

- Roads where the roadway is owned privately by a citizen or company
- Most fall below the minimum municipal standards of construction
- All costs of maintenance and repairs assumed privately
- No grants available to aid in costs
- Owner assumes liability for road

0.2 km

Asphalt surface

26 km

Gravel surface

26.2 km

Total length

Catégories de routes publiques

FR

Route locale - Niveau 1

- Routes de priorité maximale
- Assurant la liaison avec d'autres communes et des centres urbains tels que Lachute et Brownsburg
- Éligibles aux taux de subvention les plus élevés
- Servant de voies collectrices pour l'ensemble du territoire communal et généralement empruntées par l'ensemble de la population
- Routes exclusivement asphaltées
- Comprend : Dalesville, Louisa, Paradis, Glen, Dunany

Route locale - Niveau 2

- Routes desservant les résidents permanents
- Regroupe les routes de niveau 3 et les filtre vers le niveau 1
- Éligibles à la plupart des programmes d'aide municipale
- Principalement en asphalte, mais peuvent être en gravier
- Comprend : Louisa Nord, Louisa Sud, Neill, Boyd

Route locale - Niveau 3

- Routes principalement destinées à un usage non permanent ou saisonnier
- Principalement des culs-de-sac
- Routes appartenant à la municipalité avant 1993 ou construites par celle-ci après cette date
- Généralement, elles sont considérées comme moins prioritaires et ne sont pour la plupart pas éligibles aux programmes de subventions
- Principalement en gravier, mais certaines sont asphaltées
- Comprend : Ross, Moseley, Giles

Remarque : les routes privées et celles qui ont été municipalisées après 1993 (ex. Domaine de la Vallée et Grace Park) n'entrent dans aucune de ces catégories et ne peuvent donc bénéficier d'aucune aide publique.

Public Road Classes

EN

Local Road- Level 1

- Highest priority roads
- Inter-connecting to other municipalities and to urban centers like Lachute and Brownsburg
- Qualifies for **highest** subsidy rates
- Acts as collectors for all parts of municipality and typically used by full community
- Exclusively asphalt roads
- Includes: Dalesville, Louisa, Paradis, Glen, Dunany

Local Road – Level 2

- Roads serving permanent residents
- Collects Level 3 roads and filters them towards Level 1
- Eligible for **most** municipal aid programs
- Mostly asphalt but can be gravel
- Includes: Louisa Nord, Louisa Sud, Neil, Boyd

Local Road – Level 3

- Roads mostly serving non-permanent or seasonal use
- Mostly cul-de-sacs
- Roads owner by the municipality before 1993 or built by them after
- Typically, lower priority and are mostly **ineligible** for grant programs
- Mostly gravel but some asphalt
- Includes: Ross, Moseley, Giles

Note: Private roads and roads municipalized after 1993 (i.e. Domaine de la Vallée and Grace Park) don't fall under any of these classifications and therefore don't qualify for any government assistance.

Infrastructures vieillissantes

La plupart de nos routes en asphalte ont dépassé leur durée de vie normale, qui est de 20 à 25 ans. Il est nécessaire de les remplacer et leur entretien devient de plus en plus coûteux (nids-de-poule, fissures, rapiécages, etc.).

Fondation routière

La plupart de nos routes ont des fondations insuffisantes, constituées des roches et de matière organique, comme c'était la norme lors de leur construction. Elles doivent être entièrement refaites.

Changement climatique

Les orages estivaux provoquent des érosions des accotements, et les pontceaux doivent être modernisés pour supporter des débits d'eau plus importants. Les dégels hivernaux, de plus en plus fréquents, ont également un impact considérable.

Inflation

Les coûts de construction ont régulièrement dépassé le rythme de l'inflation et ont explosé depuis la pandémie de Covid. L'entretien a été négligé et les projets de reconstruction ont pris du retard.

Faible densité

Nous disposons d'un vaste réseau routier et de très peu d'habitations. Il en résulte que les propriétaires immobiliers sont moins nombreux à devoir supporter une part plus importante des coûts liés aux routes que dans les villes plus densément peuplées.

Topographie

Les pentes importantes, les courbes serrées et la présence fréquente de zones humides rendent les conditions difficiles tant pour la construction que pour l'entretien des routes.

Current Challenges

EN

Aging Infrastructure

Most of our asphalt roads have surpassed their normal 20–25-year lifespan. Replacement is needed and maintenance is becoming more expensive (i.e. potholes, fissures, patches).

Road Foundation

Most of our road have insufficient foundations filled with rocks and organic matter, as was the norm when the roads were first opened. They need full replacement.

Climate Change

Summer thunderstorms are causing more frequent washouts of shoulders and culverts need upgrading to handle heavier water flow. More common winter thaws also have a huge impact.

Inflation

Construction costs have been steadily outpacing inflation and have skyrocketed since Covid. Maintenance has been neglected and reconstruction projects delayed.

Low Density

We have a large road network and very few houses. The result is fewer property owners having to absorb a larger amount of the costs of roads than in denser cities.

Topography

Steep slopes, sharp curves and frequent wetlands make for difficult conditions both for road construction and maintenance.

The background image is a scenic landscape. In the foreground, a two-lane road with yellow and white markings curves through a dense forest of trees with autumn foliage in shades of orange, yellow, and green. In the middle ground, a calm lake is nestled between forested hills. The background features rolling mountains under a soft, overcast sky. A dark green semi-transparent rectangle is overlaid on the left side of the image, containing the text.

SECTION 2

Pressions croissantes

Rising Pressures

Les pressions sur le budget routier

FR

- La pénurie croissante de contracteurs privés et la hausse rapide des prix des contrats
- Les coûts élevés d'entretien hivernal, rien que pour le déneigement, ont triplé au cours des deux derniers contrats et ne cessent d'augmenter
- L'intensification des cycles de gel-dégel hivernaux, qui accélèrent l'apparition de fissures et la formation de nids-de-poule
- Les revêtements routiers qui arrivent tous en même temps en fin de durée de vie et qui doivent être refaits

La plupart des ponceaux routiers doivent être remplacés, dont plus de 30 se trouvent dans un état critique. Les nouvelles normes

- gouvernementales en matière de sécurité et d'adaptation au changement climatique imposent que la plupart d'entre eux voient leur taille doubler. Le coût moyen de remplacement d'un ponceau a grimpé en flèche, passant de 60 000 \$ à 150 000 \$.

Pressures on the road budget

EN

- Growing scarcity of private contractors and rapidly rising contract prices
- High winter maintenance costs for snow removal alone have tripled over the last two contracts and continue to raise
- Increased winter freeze-thaw cycles that accelerate cracking and pothole formation
- Paved surfaces reaching the end of their useful life all at the same time and requiring reconstruction
- Most of the road culverts need to be replaced with over 30 at a critical level. New government norms for safety and to compensate for climate change means that most need to double in size. Average costs to replace one culvert have ballooned to \$60,000 to \$150,000.

Déneigement

FR



	2015-2020	2020-2025	2025-2030	2030-2035*	2035-2040*	2040-2045*
Coût par km	\$4,300	\$8,500	\$13,900	\$20,000	\$26,000	\$34,000
aug. en %		97%	64%	43%	30%	30%
Coût total	\$204,000	\$404,000	\$661,000	\$952,000	\$1.2M	\$1.6M

- Les estimations relatives aux futurs contrats sont très prudentes, mais les municipalités voisines paient déjà plus de 20 000\$ par kilomètre.
- La hausse des prix des carburants, la pénurie de main-d'œuvre et la disponibilité du sable sont autant de facteurs à l'origine de la forte augmentation des prix.
- Actuellement, 30 % du budget municipal total est consacré au contrat de déneigement.
- Malgré la baisse des niveaux de service requis, les prix continuent d'augmenter
- La pression exercée pour maintenir un niveau minimal d'entretien des routes privées devient un enjeu en matière de sécurité publique et d'accès des services d'urgence.

Snow Removal

EN



	2015-2020	2020-2025	2025-2030	2030-2035*	2035-2040*	2040-2045*
Cost per km	\$4,300	\$8,500	\$13,900	\$20,000	\$26,000	\$34,000
% increase		97%	64%	43%	30%	30%
Total Cost	\$204,000	\$404,000	\$661,000	\$952,000	\$1.2M	\$1.6M

- Estimates for future contracts are very conservative, but neighboring municipalities are already paying \$20,000+ per kilometer
- Raising fuel prices, shortage of manpower and availability of sand are all causes for rapidly increasing prices
- Currently, 30% of the total municipal budget goes to cover the snow contract
- Despite reductions in required service levels, prices continue to rise
- Pressure to maintain minimum levels of service on private roads is becoming an issue in regards to public safety and emergency service access

An aerial photograph of a mountainous landscape during autumn. The mountains are covered in dense forests with trees showing vibrant orange, yellow, and red foliage. A calm lake is visible in the distance, nestled between the mountains. In the foreground, a winding asphalt road with yellow and white lane markings curves through the forest. A semi-transparent dark green rectangular box is overlaid on the left side of the image, containing the text for this section.

SECTION 3

Impacts actuels et à long terme

Current & Long-term Impacts

Le financement : les règlements d'emprunt

FR

Trois règlements d'emprunt financent les travaux routiers déjà planifiés (2025-2027)

Règlement d'emprunt	Emprunt	Coût annuel
Dalesville 2025 (règl. 2025-008) - Réfection d'un tronçon de 1,2 km - Aucune subvention disponible	1 800 000 \$	55,29 \$ / unité
Dalesville + Louisa (règl. 2026 -008) - Travaux de réfection sur 1,3 km Dalesville et 2 km Louisa - Subvention à hauteur de 70 %	1 290 000 \$	131,28 \$ / moyenne
Lac Louisa Nord & Glen 2027 (<i>proposé</i>) 1,5 km à Louisa Nord et 0,6 km à Glen : travaux de réfection - Subvention possible à hauteur de 70 %, mais non garantie - La demande de subvention pour Glen a déjà été refusée à trois reprises	800 000 \$	81,42 \$ / moyenne
Total	3 890 000 \$	267,99 \$

Emprunt total

3,89M \$

dans les trois règlements

Investissement réel

8,76M \$

avant subventions, soit en moyenne 1,35M \$ par km

Par propriété

268 \$ / an

sur la base d'une évaluation moyenne de 681,633 \$

Financing: the borrowing by-laws

EN

Three borrowing by-laws finance the road work already planned (2025-2027)

Borrowing by-law	Loan	Annual cost
Dalesville 2025 (by-law 2025-008) 1.2 km reconstruction - No grants available	\$1,800,000	\$55.29 / unit
Dalesville & Louisa (by-law 2026-008) 1.3 km Dalesville and 2 km Louisa reconstruction 70% grant	\$1,290,000	\$131.28 / average
Lac Louisa Nord & Glen 2027 (<i>proposed</i>) 1.5 km Louisa North and 0.6 km Glen reconstruction 70% grant possible, but not guaranteed - Glen grant already refused 3 times	\$800,000	\$81.42 / average
Total	\$3,890,000	\$267.99

Total borrowing

\$3.89M

across the three by-laws

Actual Investment

\$8.76M

before grants, averaging \$1.35M per km

Per property

\$268 / year

average evaluation of \$681,633

Ce que coûte une route, chaque année

FR

Coût d'entretien annuel par kilomètre de route asphaltée (estimations municipales). Les estimations futures reposent sur un taux d'inflation moyen de 2,5 %. Le coût d'entretien des routes en gravier est similaire, les coûts liés à l'asphalte étant remplacés par ceux du nivellement et de l'ajout de matériaux.

Poste d'entretien	2016	2026	2036	2046
Déneigement	4 300 \$	13 900 \$	20 000 \$	34 000 \$
Balayage	1 025 \$	1 364 \$	1 703 \$	2 181 \$
Réparation de nids-de-poule	1 082 \$	1 504 \$	1 926 \$	2 405 \$
Fossés et accotements	725 \$	1 228 \$	1 732 \$	2 571 \$
Marquage et scellement de fissures	530 \$	705 \$	880 \$	1 127 \$
Total par kilomètre	7 662 \$	18 701 \$	26 241 \$	42 284 \$

Budget annuel d'entretien

890 000 \$

sur la base des coûts prévus pour 2026 pour
47 km de route

Budget annuel prévisionnel

1 987 000 \$

en 2046, en supposant que les pratiques
actuelles restent inchangées

What a road costs, every year

EN

Annual maintenance cost per kilometre of paved road (municipal estimates). Future estimates are based on a 2.5% average inflation. Gravel roads have a similar cost as asphalt maintenance costs are replaced by grading and added material.

Maintenance item	2016	2026	2036	2046
Snow removal	\$4,300	\$13,900	\$20,000	\$ 34,000
Sweeping	\$1,025	\$1,364	\$1,703	\$ 2,181
Pothole repair	\$1,082	\$1,504	\$1,926	\$2,405
Ditching and shoulders	\$ 725	\$1,228	\$1,732	\$ 2,571
Line painting and crack sealing	\$ 530	\$705	\$880	\$1,127
Total per kilometre	\$ 7,662	\$18,701	\$26,241	\$ 42,284

Annual maintenance budget

\$890,000

based on 2026 costs for 47 km of road

Projected annual budget

\$1,987,000

in 2046 based on no changes from current practices

Combien coûte la reconstruction d'une route ?

FR

Tous les coûts sont calculés sur la base des réalités passées et présentes, et les estimations futures reposent sur un taux d'inflation annuel prudent de 4 %. Cependant, le taux d'inflation de référence dans le secteur de la construction a dépassé les 8 % au cours des cinq dernières années.

Coût de construction au kilomètre	2016	2026	2036	2046
Reconstruction d'une route en asphalte	850 000 \$	1 350 000 \$	2 200 000 \$	3 000 000 \$
Réfection de la chaussée, 4" d'asphalte	225 000 \$	450 000 \$	520 000 \$	770 000 \$
Recouvrir une route en gravier avec 6" de matériau neuf	65 000 \$	100 000 \$	148 000 \$	219 000 \$

Reconstruction

42,68M \$

investissement total nécessaire au cours des 20 prochaines années pour reconstruire les 19,4 km restants de route asphaltée

Investissement de

12,8M \$

exigées des contribuables si nous bénéficions de subventions, couvrant intégralement 70 % du coût de **toutes** les routes en asphalte

Investissement de

27,75M \$

exigé des contribuables si seule la moitié de l'ensemble des projets est financée par des subventions (un scénario plus réaliste)

What a road costs to rebuild

EN

All costs are based on past and present realities and future estimates are based on a conservative 4% annual inflation. However, the construction industry standard inflation has been over 8% for the last 5 years.

Construction cost per kilometer	2016	2026	2036	2046
Asphalt road reconstruction	\$850,000	\$1,350,000	\$2,200,000	\$3,000,000
Resurfacing, 4" of asphalt	\$225,000	\$450,000	\$520,000	\$770,000
Recharge a gravel road with 6" new material	\$65,000	\$100,000	\$148,000	\$219,000

Reconstruction

\$42.68M

total investment needed over next 20 years to reconstruct remaining 19.4 km of asphalt road

Investment of

\$12.8M

required by taxpayers if we receive full 70% grants for *all* asphalt roads

Investment of

\$27.75M

required from taxpayers if only half of all projects are covered by grants (a more realistic scenario)

SECTION 4

Trois options pour l'avenir

Three Options for the Future

Vue d'ensemble des trois options

FR



Scénario A — Statu quo

- Toutes les surfaces demeurent telles quelles
- Reconstruction puis resurfaçage sur 20 ans
- Déneigement confié au privé
- Taxes de secteur sur les routes secondaires



Scénario B — Réduction ciblée

- Conversion au gravier de certaines routes de niveau 2 : Boyd, Curran et Moseley
- Les artères principales restent pavées
- Déneigement confié au privé
- Taxes de secteur maintenues



Scénario C — Changement majeur

- Extension de la conversion en revêtement en gravier à l'ensemble des tronçons de niveau 2 et à certains tronçons de niveau 1, notamment : Glen, Seale, Source et Louisa N & S
- Municipalisation offerte aux routes privées cadastrées
- Déneigement partagé : privé et municipal
- Aucune taxe de secteur

Overview of the three options

EN



Scenario A — Status quo

- All surfaces stay exactly as they are
- Reconstruction then resurfacing over 20-year cycle
- Snow removal contracted to the private sector
- Sector taxes on secondary roads



Scenario B — Targeted scale-back

- Gravel conversion of some Level 2 roads: Boyd, Curran and Moseley
- Main arteries remain paved
- Snow removal contracted to the private sector
- Sector taxes maintained



Scenario C — Major change

- Broader gravel conversion to include all Level 2 and some Level 1, including: Glen, Seale, Source and Louisa N & S
- Municipalization offered to cadastered private roads
- Shared snow removal: private and municipal
- No sector taxes

Scénario A — Statu quo

FR

Aucune conversion. Le réseau conserve ses 26 km d'asphalte et la municipalité maintient un calendrier de reconstruction puis de resurfaçage sur 20 ans. Les routes privées doivent se débrouiller seules.

56,45 M\$

Coût total sur 20 ans

28,7 M\$

Entretien 2026-2046

27,75 M\$

Réfection et resurfaçage en supposant que des subventions partielles couvrent les dépenses

Avantages

- Aucun changement pour les résidents
- Confort de roulement préservé et absence de poussière
- Aucune nouvelle dépense en équipement municipal
- Une subvention pouvant aller jusqu'à 70 % est possible

Points de vigilance

- Option la plus coûteuse des trois
- Dépendance complète aux entrepreneurs privés et de la volatilité de leurs tarifs
- Maintien des taxes sectorielles sur les routes de niveau 3 et certaines routes de niveau 2
- Sans subventions, la dette des contribuables explose

Scenario A — Status quo

EN

No change. The network keeps its 26 km of asphalt, and the municipality maintains a schedule of reconstruction followed by resurfacing over 20 years. Private roads fend for themselves.

\$56.45M

Total cost over 20 years

\$28.7M

Maintenance, 2026-2046

\$27.75M

Reconstruction and resurfacing assuming partial grants to cover expenses

Advantages

- No change for residents
- Ride comfort preserved and no dust
- No new spending on municipal equipment
- Grant money is possible up to 70%

Points to watch

- The most expensive of the three options
- Full dependence on private contractors and their price volatility
- Sector taxes maintained on Level 3 and some Level 2 roads
- Without grants, taxpayer debt explodes

Scénario B — Réduction ciblée

FR

Certaines routes de niveau 2 passent de l'asphalte au gravier en fin de vie. Exemples : Boyd, Curran et Moseley. Les artères principales restent revêtues et suivent le calendrier de réfection. Les routes privées sont laissées à elles-mêmes.

47,0 M\$

Coût total sur 20 ans, avec un investissement de 17,16M \$ et des subventions couvrant la moitié des routes. À cela s'ajoutent 1,1M \$ pour les routes en gravier.

9,5 M\$

Économie par rapport au scénario A

18,5 km

Asphalte restant, contre 26 km

Avantages

- Économies réelles sans transformer tout le réseau
- Réfections lourdes reportées ou évitées
- Les axes les plus fréquentés restent asphaltés

Points de vigilance

- Poussière et nivelage sur les tronçons convertis
- Vitesse et confort réduits sur ces chemins
- Taxes de secteur toujours en vigueur

Scenario B — Targeted scale-back

EN

Some Level 2 roads are converted to gravel from asphalt at end of life. Ex.: Boyd, Curran, and Moseley. Main arteries stay paved and follow the reconstruction schedule. Private roads fend for themselves.

\$47.0M

Total cost over 20 years with \$17.16M invested and grants for half the roads. Plus \$1.1M for gravel roads.

\$9.5M

Saved compared with Scenario A

18.5 km

Asphalt remaining, down from 26 km

Advantages

- Real savings without transforming the whole network
- Major reconstruction work deferred or avoided
- The busiest routes stay paved

Points to watch

- Dust and grading on the converted segments
- Lower speeds and comfort on those roads
- Sector taxes still in force

Scénario C – Changement majeur

FR

Conversion à grande échelle des routes en gravier : toutes les routes de niveau 2 et certaines routes de niveau 1 seront converties en gravier en fin de vie. Par exemple : Glen, Lousia Nord et Sud, Seale. Offre unique de municipalisation des routes privées. Renforcement des services des travaux publics avec l'acquisition d'une niveleuse et d'un troisième camion chasse-neige, ainsi que le recrutement de cinq employés à temps plein. La municipalité prendra en charge le déneigement des routes secondaires.

36,7 M\$

Le coût total sur 20 ans comprend 1,5M \$ pour la réfection des routes asphaltées, 2,5M \$ pour la conversion des routes en gravier et 4M \$ pour l'entretien des nouvelles routes.

54,7 km

réseau routier desservi, qui est passé à 47,6 km grâce à l'ajout de routes privées

10,4 km

L'asphalte ne sera posé que sur les artères principales, et la majeure partie des travaux sera déjà réalisée dans le cadre des projets en cours.

Avantages

- Option la moins coûteuse, pour un réseau plus étendu
- Aucune taxe de secteur
- Capacité municipale interne et moins de dépendance au privé
- Tous bénéficient des mêmes services routiers de base, au même prix

Points de vigilance

- Investissement initial en équipement et en personnel
- Changement de surface pour un grand nombre de chemins
- Défis de recrutement et de rétention du personnel

Scenario C – Major change

EN

Broader gravel conversion with all Level 2 roads and some Level 1 converted to gravel at end of life. Ex. Glen, Lousia North and South, Seale. A one-time offer to municipalize private roads. Expanded public works with purchase of a grader and a third plow truck, and five full-time staff. Municipality take on snow removal on smaller roads.

\$36.7M

total cost over 20 years includes \$1.5M in asphalt road reconstruction, \$2.5M in gravel road conversion and \$4M in new road maintenance

54.7 km

road network served, increased from 47.6 km with addition of private roads

10.4 km

Asphalt kept on main arteries only and most will already be done with current projects

Advantages

- The least costly option, for a larger network
- No sector taxes
- In-house capacity and less reliance on contractors
- Everyone benefits from the same basic road services at the same cost

Points to watch

- Upfront investment in equipment and staff
- Surface change on a large number of roads
- Staff recruitment and retention challenges

SECTION 5

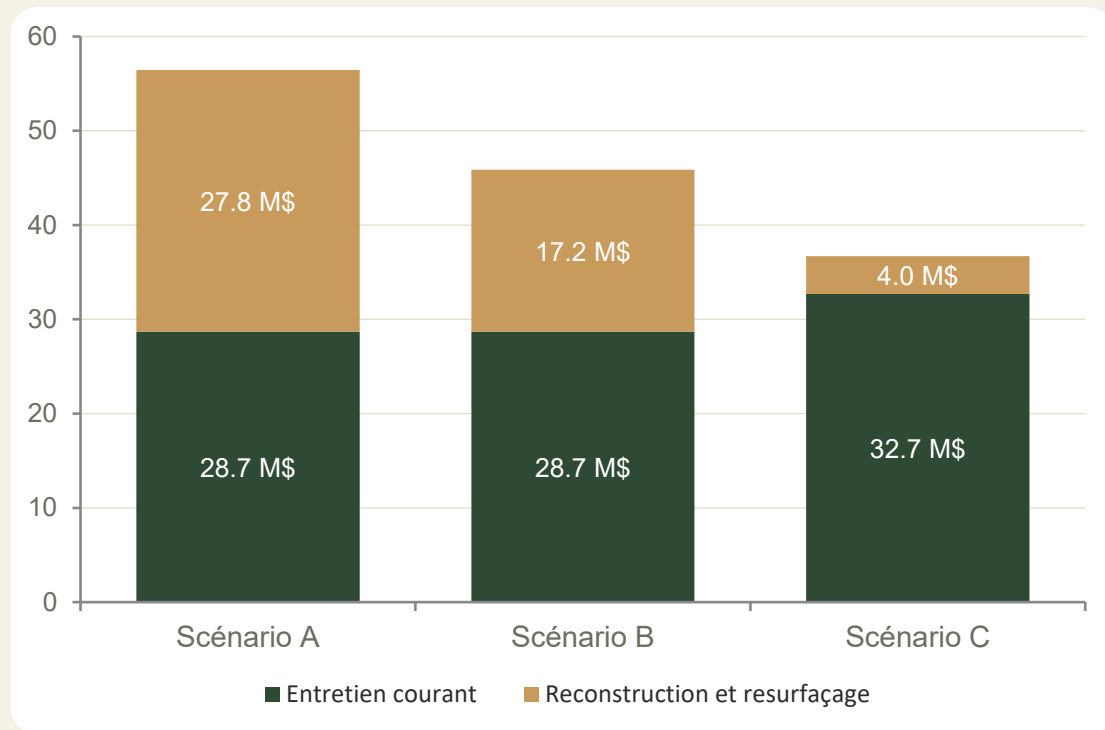
Répartition des coûts

Cost Breakdown

Comparaison des coûts sur 20 ans

FR

Coûts cumulés de 2026 à 2046, en millions de dollars



Scénario le moins coûteux

-19,8 M\$

Scénario C par rapport au statu quo

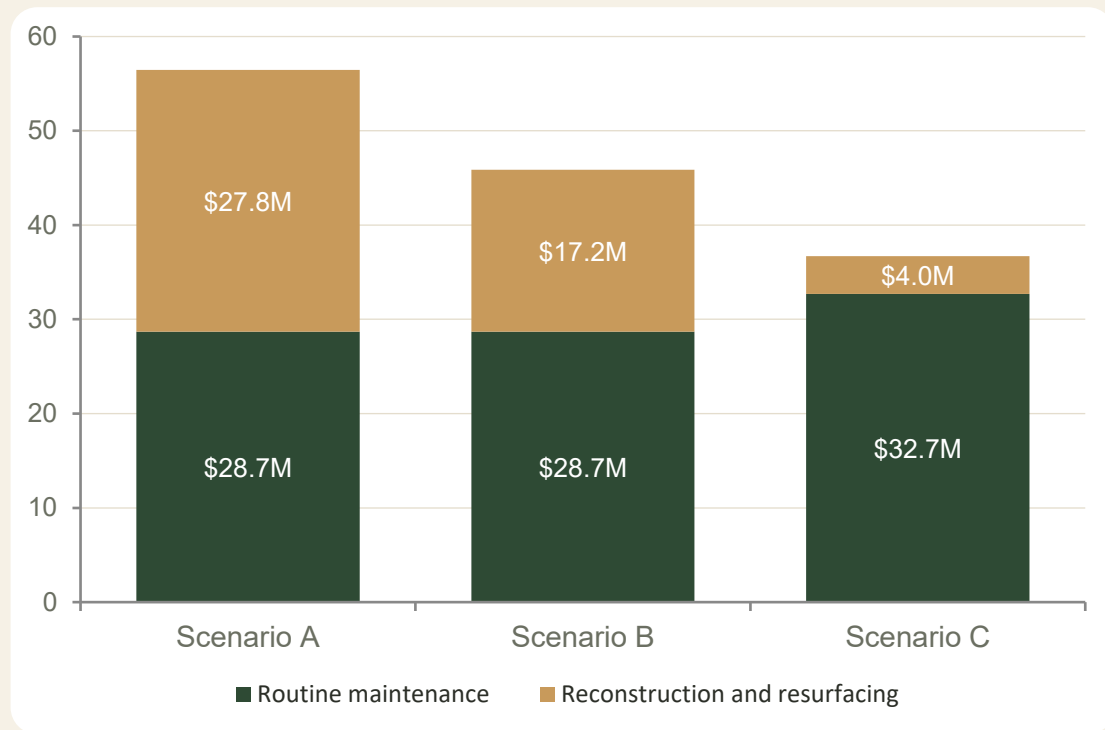
À retenir

L'écart entre les scénarios vient surtout des travaux de réfection, non de l'entretien courant, qui demeure comparable dans les trois cas.

Cost comparison over 20 years

EN

Cumulative costs from 2026 to 2046, in millions of dollars



Least costly scenario

–\$19.8M

Scenario C compared with the status quo

Key takeaway

The gap between scenarios comes mainly from reconstruction work, not routine maintenance, which stays comparable across all three.

Financement à long terme

FR

Sur la base des trois scénarios, voici les montants prévisionnels des taxes spéciales destinées à financer les projets. Tous les projets sont prévus selon un plan de remboursement sur 20 ans.

Projets d'infrastructure	Scenario A	Scenario B	Scenario C
Travaux en cours sur Dalesville et Louisa	186.57 \$	186.57 \$	187.57 \$
Travaux prévus sur chemin Glen	23.26 \$	23.26 \$	23.26 \$
Travaux prévus sur chemin Louisa Nord	58.16 \$	58.16 \$	0 \$
Projets routiers prévus pour les 20 prochaines années	2 824.00 \$	1 746.20 \$	407.04 \$
Total	3 092.00 \$	2 014.19 \$	617.87 \$

Ces montants sont calculés sur la base d'une répartition de la dette correspondant à l'évaluation des biens immobiliers et reflètent le coût par rapport à la valeur moyenne d'un bien immobilier, qui s'élève à 681 633\$.

Ces chiffres ne sont que des estimations. L'inflation, les taux d'intérêt et la fluctuation des coûts de construction peuvent considérablement fausser ces chiffres. Les chiffres présentés sont très prudents.

Un rapport technique permettra d'intégrer des variables qui n'ont pas été prises en compte et d'affiner les chiffres afin d'obtenir une présentation plus précise.

Long-term Financing

EN

Based on the three scenarios, here are the projected amounts of special taxes to finance the projects. All projects are planned for a 20-year repayment plan.

Infrastructure Projects	Scenario A	Scenario B	Scenario C
Current work on Dalesville and Louisa	\$ 186.57	\$ 186.57	\$ 187.57
Proposed work on Glen road	\$ 23.26	\$ 23.26	\$ 23.26
Proposed work on Louisa North	\$ 58.16	\$ 58.16	\$ 0
Proposed projects on roads over the next 20 years	\$ 2,824.00	\$ 1,746.20	\$ 407.04
Total	\$ 3,092.00	\$ 2,014.19	\$ 617.87

These value are based on a partition of debt as per evaluation of property and is reflective of the cost to the average property value of \$ 681,633.

These values are very much estimates. Inflation, interest rates and varying construction costs can great distort these numbers. The numbers presented are very conservative.

An engineering report will help to add variables not considered and refine the numbers for a more accurate presentation.

SECTION 6

Discussion et décisions immédiates

Discussion & Immediate Decisions

Une décision immédiate s'impose

- Faut-il déposer la demande de subvention pour les chemins Glen et Louisa Nord ? Les deux, une seule, aucune ?
- Faut-il commander un rapport d'ingénierie afin d'étudier les options présentées ?

Éléments de réflexion

- Accepteriez-vous qu'une route en gravier remplace l'asphalte devant chez vous ?
- Seriez-vous prêt à accepter une taxe sectorielle pour conserver l'asphalte ?
- Accepteriez-vous une réduction des services de déneigement afin de maîtriser les coûts, sans jamais remettre en cause la sécurité ?
- La municipalité devrait-elle investir dans du matériel et de la main-d'œuvre pour gagner en autonomie en matière d'entretien routier ?
- Existe-t-il un scénario plus intéressant ou une combinaison d'éléments issus de différents scénarios ?

Points For Discussion

EN

Immediate Decision Needed

- Do we deposit the grant request for Glen and Louisa North roads? Both, one only, neither?
- Do we commission an engineer report to consider the options laid out?

Points For Reflection

- Would you accept a gravel road instead on asphalt in front of your house? Would you be open to a sector tax to keep asphalt?
- Would you accept a reduction in snow removal services in order to control costs, never putting safety in question?
- Should the Town invest in equipment and manpower to assume more independence for road maintenance?
- Is there a scenario that is more attractive or a combination of elements from scenarios?

Ce que cela change pour vous

FR

Confort et vitesse

Une route de gravier se conduit plus lentement et exige un nivelage régulier, surtout au printemps.

Poussière et environnement

Le gravier génère de la poussière en été; un abat-poussière et un contrôle de l'érosion sont prévus.

Déneigement

Le gravier se déneige différemment. Les scénarios B et C revoient les parcours et les modes de service.

Votre compte de taxes

Les scénarios A et B maintiennent les taxes de secteur; le scénario C les élimine, mais exige un investissement initial.

Accès et sécurité

Les parcours d'autobus scolaires et les accès d'urgence demeurent prioritaires dans tous les scénarios.

Routes privées

Le scénario C offre une occasion unique de municipaliser les chemins privés déjà cadastrés.

What this means for you

EN

Comfort and speed

A gravel road is driven more slowly and needs regular grading, especially in spring.

Dust and environment

Gravel raises dust in summer; dust suppressant and erosion control are planned.

Snow removal

Scenarios B and C rethink routes and service delivery. Reduction in frequency of clearing could be considered.

Your tax bill

Scenarios A and B keep sector taxes; Scenario C removes them but requires upfront investment.

Access and safety

School bus routes and emergency access remain a priority in every scenario. No changes would be made that risk public safety.

Private roads

Scenario C offers a one-time opportunity to municipalize already cadastered private roads.

Les prochaines étapes

FR

1

Étude de faisabilité

Une firme qualifiée analyse le cycle de vie, les impacts et les coûts sur 20 à 30 ans.

2

Rapport préliminaire

Analyses, cartes et premières recommandations soumises à la municipalité.

3

Consultation et rapport final

Vos commentaires sont intégrés avant la présentation au Conseil.

4

Décision du Conseil

Choix du scénario et plan de mise en œuvre par phases.



L'étude sera complétée dans un délai de 12 à 16 semaines suivant l'octroi du contrat.

Next steps

EN

1

Feasibility study

A qualified firm analyzes lifecycle costs, impacts and options over 20 to 30 years.

2

Draft report

Analyses, maps and preliminary recommendations submitted to the municipality with recommendations.

3

Consultation and final report

Your comments are incorporated before the presentation to Council.

4

Council decision

Selection of a scenario and a phased implementation plan.



The study is expected to be completed within 12 to 16 weeks of the contract award.

Vos questions

Aucune décision définitive ne sera prise aujourd'hui; il s'agit uniquement de définir les grandes lignes de la voie à suivre. Vos commentaires alimentent l'étude et la recommandation qui sera présentée au Conseil.

Your questions

No final decision is being made today, only guidance for the path forward. Your comments feed the study and the recommendation that will go to Council.