



# PROJETS ROUTIERS CONJOINTS ENTRE LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE ET LES MUNICIPALITÉS

DOCUMENT DE RÉFÉRENCE

Cette publication a été réalisée par la  
Direction générale de la gestion des actifs routiers et de l'innovation  
et éditée par la Direction générale des communications du ministère des Transports  
et de la Mobilité durable.

Le contenu de cette publication se trouve sur le site Web du Ministère à l'adresse suivante :  
[www.transports.gouv.qc.ca](http://www.transports.gouv.qc.ca).

Pour obtenir des renseignements, on peut :

- composer le 511 (au Québec) ou le 1 888 355-0511 (partout en Amérique du Nord)
- consulter le site Web du ministère des Transports et de la Mobilité durable  
au [www.transports.gouv.qc.ca](http://www.transports.gouv.qc.ca)
- écrire à l'adresse suivante : Direction générale des communications  
Ministère des Transports et de la Mobilité durable  
500, boulevard René-Lévesque Ouest, bureau 4.010  
Montréal (Québec) H2Z 1W7

© Gouvernement du Québec, ministère des Transports et de la Mobilité durable, 2022

ISBN 978-2-550-92349-7 (PDF)

Dépôt légal – 2022

Bibliothèque et Archives nationales du Québec

Tous droits réservés. Reproduction à des fins commerciales par quelque procédé que ce soit et  
traduction, même partielles, interdites sans l'autorisation écrite des Publications du Québec.

# TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES TABLEAUX .....	4
AVANT-PROPOS .....	5
INTRODUCTION.....	6
PORTÉE ET OBJECTIFS.....	7
Portée .....	7
Objectifs .....	7
1. GESTION DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES.....	8
Processus de gestion des infrastructures du Ministère.....	9
2. MODES D'INTERVENTION ET COMMUNICATIONS ENTRE LE MINISTÈRE ET LES MUNICIPALITÉS .....	11
Permission de voirie .....	12
Permis d'intervention.....	13
Interventions dans l'emprise d'une route sous la gestion de la ministre sans permis ou permission.....	13
Entente ministérielle de collaboration.....	14
Entente pour l'intégration de l'art aux infrastructures.....	20
Communications avec le Ministère .....	20
3. PARTAGE DES RESPONSABILITÉS ET DES COÛTS .....	21
Principes de base du partage des responsabilités et des coûts.....	22
Principaux cas de figure, partage des responsabilités et des coûts.....	22
Activités connexes au projet routier .....	26
Partage du coût selon le pourcentage du coût des projets.....	27
Partage des responsabilités et des coûts lors de l'ajout d'un carrefour giratoire .....	27
Aménagements du Ministère ayant une incidence sur la circulation .....	28
Travaux d'urgence.....	28
Exploitation et entretien.....	29
4. AMÉNAGEMENTS DE TRANSPORTS ACTIFS .....	30
Champ d'application .....	31
Projets routiers.....	31
Exploitation et entretien.....	35

5. SYSTÈMES DE DRAINAGE.....	37
Champ d'application .....	38
Projets routiers.....	38
Exploitation et entretien .....	40
6. SYSTÈMES ÉLECTROTECHNIQUES ET STRUCTURES D'ÉQUIPEMENT ROUTIER .....	42
Champ d'application .....	43
Projets routiers.....	43
Exploitation et entretien .....	45
CONCLUSION .....	46
NORMES ET OUVRAGES DE RÉFÉRENCE .....	47
LISTE DES TABLEAUX	
Tableau 1 : Principaux cas de figure de partage de responsabilités et de coûts entre le Ministère et la municipalité .....	23
Tableau 2 : Critères pour considérer les besoins des piétons et des cyclistes dans la conception du projet du Ministère.....	33
Tableau 3 : Partage des responsabilités d'entretien de l'ATA .....	35
ANNEXES	
Annexe 1 : Cas de figure – Tableau sur le partage des obligations et des coûts.....	48
Annexe 2 : Intégration des trottoirs sur les ponts dont la gestion incombe à la ministre des Transports et de la Mobilité durable .....	49
Annexe 3 : Partage des coûts entre les municipalités et le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) pour les aménagements de transports actifs (ATA) .....	50
Annexe 4 : Schéma sur le partage des coûts entre les municipalités et le Ministère pour les aménagements de transports actifs (ATA) .....	54
Annexe 5 : Pourcentage de répartition des coûts de tranchées.....	55
Annexe 6 : Partage des responsabilités concernant les activités reliées aux éléments de drainage utiles au réseau du Ministère et au réseau municipal .....	56
Annexe 7 : Partage des coûts entre le Ministère et les municipalités pour les systèmes électrotechniques et les structures d'équipement routier.....	60
Annexe 8 : Schéma sur le partage des coûts entre le Ministère et les municipalités pour les systèmes électrotechniques et les structures d'équipement routier.....	62



## Mise en garde

Le présent Document de référence s'inscrit en application de la *Loi sur la voirie* (RLRQ, chapitre V-9) et autres lois spécifiques, mais ne s'y substitue pas. En cas de contradiction ou d'incompatibilité, ces lois prévalent.

Ce document ne constitue pas une opinion juridique et n'a aucune valeur interprétative ni autrement légale.

## AVANT-PROPOS

En fournissant des réseaux de transport efficaces et sécuritaires qui donnent accès aux ressources ainsi qu'aux activités économiques et sociales, le ministère des Transports et de la Mobilité durable contribue au développement des communautés, à l'occupation du territoire et à la vitalité des municipalités du Québec.

Le réseau routier québécois joue un rôle déterminant pour favoriser les échanges entre des secteurs, autrement isolés, ou encore en diminuant la distance entre les pôles d'activités présents sur le territoire.

Le Document de référence concernant le partage des responsabilités et des coûts entre le Ministère et les municipalités dans la réalisation de projets conjoints sur les infrastructures routières facilite la gestion de ces infrastructures sous leur gestion. Il cible plus particulièrement la dynamique de partage lors de projets conjoints entre les deux parties, mais également lors d'interventions menées par l'une qui ont une incidence sur les activités de l'autre. Les subventions ne sont pas abordées dans ce document puisqu'elles sont allouées selon une dynamique différente.

Ce document ne vise pas les ententes déjà en cours qui doivent être maintenues telles quelles, car elles ont été conclues avant la publication de ce document.

La révision périodique du Document de référence permettra d'adapter et de bonifier les textes pour mettre de l'avant les meilleures pratiques de gestion.



# INTRODUCTION

La gestion d'un parc d'infrastructures de l'importance de celui du Québec demande la mise en place d'activités précises, bien encadrées et bien gérées, de telle sorte que les investissements consacrés aux interventions d'entretien soient optimisés en vue d'assurer la conservation de ces infrastructures.

Pour le Ministère, comme pour les municipalités, le principal enjeu consiste à identifier les besoins et à mettre en œuvre les stratégies d'intervention favorisant la sécurité et le maintien en état des infrastructures en tenant compte des ressources disponibles. Le défi consiste à déterminer les travaux à réaliser, au meilleur moment, en fonction du cycle de vie des ouvrages et en considérant le maintien des services aux usagers, dans une perspective de mobilité et de développement durable.

Le *Document de référence* des projets routiers conjoints entre le Ministère et les municipalités décrit les activités à réaliser afin d'assurer une gestion efficace du parc d'infrastructures. Le *Document de référence* précise le partage des responsabilités et des coûts relatifs aux infrastructures sous la gestion de la ministre et à celles sous gestion municipale. Il présente les modalités d'intervention et le processus de communication, entre le Ministère et les municipalités, afin que chacun puisse exercer les pouvoirs inhérents à ses compétences.

Le Ministère se réserve le droit d'accepter ou de refuser une collaboration dans le cadre d'un projet routier.



# PORTÉE ET OBJECTIFS

## Portée

Le présent Document de référence permet d'harmoniser les interventions du Ministère avec celles des municipalités sur l'ensemble du territoire. Il guide les intervenants afin d'établir le partage des responsabilités et des coûts sous leur forme la plus commune. Il présente également le cheminement des demandes municipales.

Le chapitre 1, « Gestion des infrastructures routières », présente les grandes étapes du processus de gestion des infrastructures au Ministère. Le chapitre 2, « Modes d'intervention et communications entre le Ministère et les municipalités », décrit les modalités d'interaction des municipalités et du Ministère, comme l'entente ministérielle de collaboration et la permission de voirie, et définit les moyens de communication entre les parties. Le chapitre 3, « Partage des responsabilités et des coûts », présente les principaux cas de figure de partage, ainsi que le partage des responsabilités et des coûts applicables pour différentes activités du projet (activités connexes) et pour certaines interventions spécifiques. Les chapitres 4 à 6 précisent les cas de partage des obligations et des coûts les plus fréquemment observés selon les types d'infrastructures suivants :

- les aménagements de transports actifs;
- les systèmes de drainage;
- les systèmes électrotechniques et les structures d'équipement routier.

Afin d'établir le partage des responsabilités et des coûts, il est recommandé de consulter le chapitre 3 ainsi que les chapitres spécialisés (chapitres 4 à 6) en fonction de la nature du projet.

## Objectifs

En adoptant le Document de référence, le Ministère poursuit trois objectifs :

### **1. Une gestion efficace et durable des actifs**

L'optimisation des investissements et le maintien de l'intégrité des ouvrages sont nécessaires dans une vision à court, moyen et long terme.

### **2. L'harmonisation des pratiques**

En précisant les critères qui orientent les décisions ainsi que le partage des responsabilités et des coûts des interventions, le Ministère assure l'implantation d'une gestion uniforme, transparente et équitable pour l'ensemble des municipalités sur le territoire québécois.

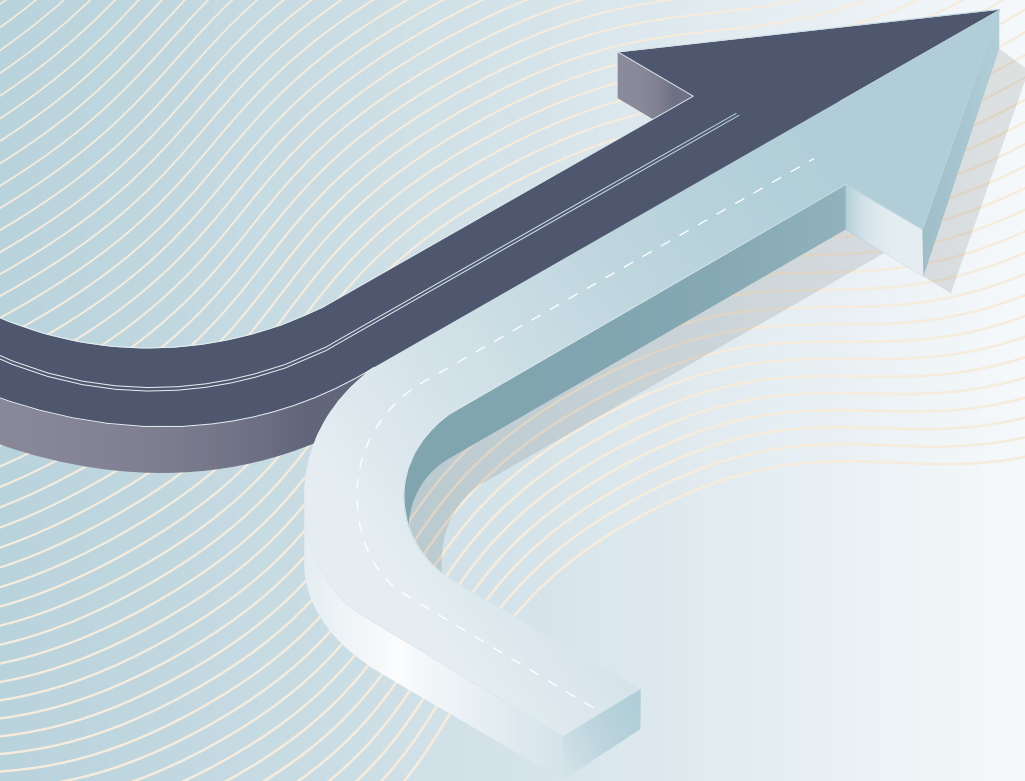
### **3. La clarification du processus de communication**

Le présent Document de référence clarifie le processus de communication entre le Ministère et les municipalités afin d'arrimer efficacement les interventions respectives, et ce, dans les meilleurs délais.





# 1. GESTION DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES





La gestion des infrastructures repose sur la connaissance de l'état des actifs. Les inventaires et les programmes d'inspection en place renseignent le Ministère et les municipalités sur l'état des infrastructures et des interventions requises à court, moyen et long terme. À des fins de planification, les stratégies d'intervention facilitent l'ordonnancement des projets et l'estimation des montants associés. La période de planification permet de réaliser les analyses nécessaires à la conception menant aux plans et devis, et à la réalisation des travaux.

Un partage des responsabilités et des coûts peut être convenu pour les différentes activités de gestion des actifs routiers : inventaire, inspection, réalisation et surveillance des travaux routiers, exploitation et entretien. Le terme « responsabilité » est utilisé pour désigner à quelle partie appartiennent les obligations de réalisation d'une ou des activités en vertu de la loi ou d'une entente.

## Processus de gestion des infrastructures du Ministère

Le processus de gestion des infrastructures du Ministère se divise en cinq grandes étapes :

- inventaire et inspection des infrastructures;
- identification des besoins d'intervention;
- planification et programmation des interventions;
- préparation et mise en œuvre du projet;
- exploitation et entretien des infrastructures.

### Inventaire et inspection des infrastructures

Des inventaires complets sont nécessaires pour la réalisation de l'ensemble des activités liées à la gestion des infrastructures. Ils sont préalables à la réalisation des programmes d'inspection du Ministère. Le MTMD est responsable de tenir un inventaire des éléments sous sa gestion et des mises à jour subséquentes de ce dernier.

Les programmes d'inspection du Ministère ont pour but de mesurer l'état des infrastructures sous sa gestion et d'évaluer les dommages qui les affectent. Les inspections, réalisées par du personnel qualifié et spécialisé, permettent de recueillir les données nécessaires à la planification d'interventions préventives et correctives. Toutes les mesures nécessaires sont prises pour assurer la sécurité des usagers ainsi que l'intégrité des infrastructures.

### Identification des besoins d'intervention

L'analyse des données d'état découlant des programmes d'inspection permet au Ministère de recenser les besoins d'intervention.

Le choix des interventions tient compte des besoins en déplacement sur le territoire, des besoins des municipalités de même que des orientations et objectifs du Ministère.



## Planification et programmation des interventions

La planification des travaux repose sur une hiérarchisation des besoins en fonction des ressources financières et humaines disponibles et des stratégies d'intervention permettant de maximiser la portée des investissements. La programmation des travaux routiers est fixée pour deux ans et présente les travaux à réaliser dans chacune des régions du Québec.

## Préparation et mise en œuvre du projet

La préparation du projet comprend la conception. Elle inclut notamment les étapes de l'avant-projet préliminaire et de l'avant-projet définitif, puis la préparation des plans et devis, ainsi que les estimations. Les documents de référence en vigueur au Ministère, notamment le *Cahier des charges et devis généraux – Infrastructures routières – Construction et réparation* et ceux de la collection *Normes – Ouvrages routiers*, doivent être utilisés. Ces documents sont disponibles aux Publications du Québec.

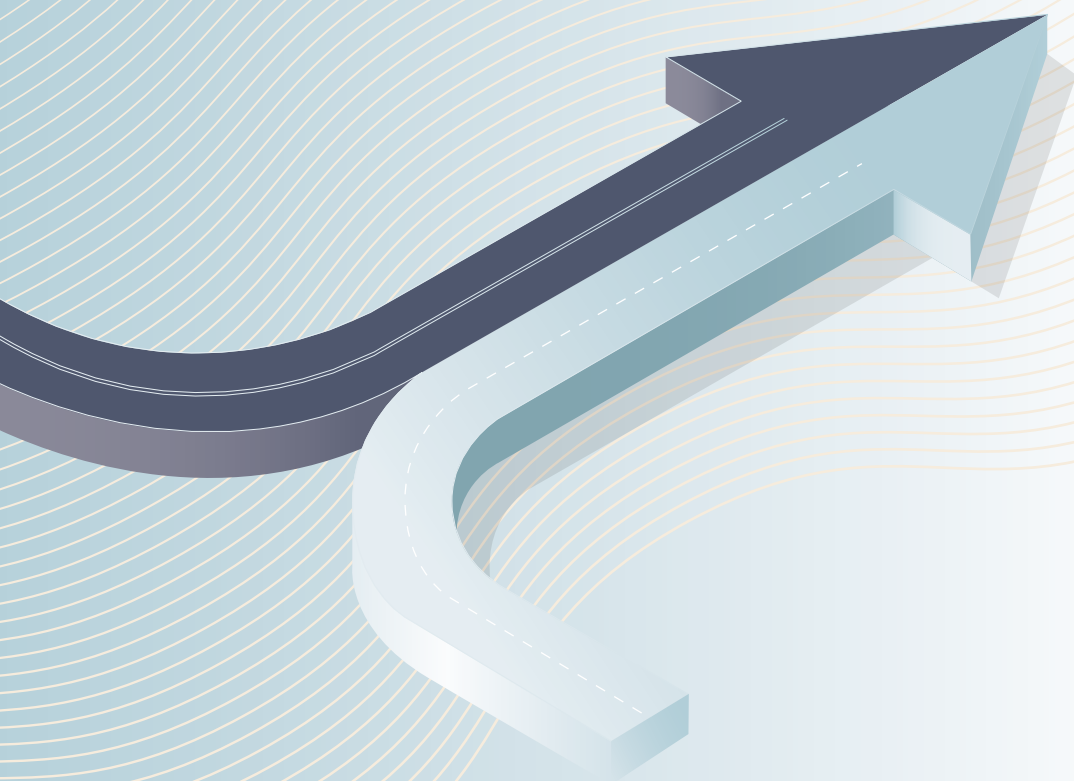
La mise en œuvre est l'étape de réalisation du projet en conformité avec les plans et devis. La surveillance est effectuée conformément au *Guide de surveillance – Chantiers d'infrastructures de transport*. Le Ministère exige que le gestionnaire du projet respecte la règle contractuelle relative au processus d'adjudication des contrats de conception et de surveillance stipulant que les mandats de conception et de surveillance des travaux doivent être confiés à des contractants différents. À la fin des travaux, un plan final de l'ouvrage tel que construit doit être réalisé par le surveillant et remis aux parties prenantes.

## Exploitation et entretien des infrastructures

L'exploitation comprend, entre autres, les activités d'entretien courantes et périodiques, les activités de monitoring, les activités de gestion de corridors routiers (délivrance et traitement de permis) et les activités de viabilité hivernale. Certaines de ces activités peuvent faire l'objet d'un partage d'obligations et de coûts selon les spécificités propres à chacune d'elles.



## 2. MODES D'INTERVENTION ET COMMUNICATIONS ENTRE LE MINISTÈRE ET LES MUNICIPALITÉS



Lorsqu'une municipalité réalise des activités (travaux, études, implantation d'ouvrages, etc.) dans l'emprise du ministère des Transports et de la Mobilité durable ou que les activités à proximité de l'emprise peuvent affecter la sécurité ou la circulation, il est nécessaire d'établir les modes d'intervention.

Il existe plusieurs mécanismes pour établir ces modalités d'intervention, dont les principaux sont :

- la permission de voirie (installation d'ouvrages);
- le permis d'intervention;
- l'entente ministérielle de collaboration (réalisation d'activités conjointes);
- l'entente pour l'intégration de l'art aux infrastructures.

## Permission de voirie

La permission de voirie est une permission accordée par un gestionnaire autorisé du Ministère d'effectuer des travaux qui empiètent dans l'emprise d'une route sous la gestion de la ministre et d'y construire ou d'y installer des ouvrages. Ce mécanisme découle de l'article 37 de la *Loi sur la voirie* et vise à régulariser l'empiètement d'ouvrages à l'intérieur de l'emprise d'une route sous la gestion de la ministre.

La permission de voirie est le mécanisme à utiliser lorsqu'une municipalité construit ou installe des ouvrages municipaux dans l'emprise d'une route sous la gestion de la ministre ou lorsque le partenaire a besoin d'accéder aux infrastructures du Ministère et de les modifier pour réaliser un projet sans la participation de ce dernier. Lorsqu'il est nécessaire de déterminer les responsabilités de facturation électrique, d'inspection, d'entretien et d'exploitation après les travaux, une entente ministérielle de collaboration est le mécanisme à utiliser. L'entente ministérielle de collaboration sert principalement à baliser la nature, la durée et les coûts d'une collaboration entre le ministère des Transports et de la Mobilité durable et un partenaire.

Le Ministère n'est pas impliqué dans le projet outre que pour délivrer la permission de voirie. Il peut néanmoins exiger le respect de certaines conditions dans une permission de voirie, notamment le respect de ses propres normes.

Contrairement à l'entente ministérielle de collaboration (voir la section à ce sujet), la permission de voirie est un document qui perdure. Il précise le propriétaire des ouvrages et qui en est responsable. Notamment, il prévoit que le Ministère renonce au bénéfice de l'accession desdits ouvrages et reconnaît la municipalité comme propriétaire, le cas échéant.

Les obligations de l'intervenant municipal sont les suivantes :

- assurer la surveillance des travaux et les coûts associés conformément aux modalités de la permission de voirie;
- assumer toute responsabilité pour les dommages causés par sa faute ou celle de ses mandataires aux personnes et aux biens se trouvant dans l'emprise, notamment ceux causés par une défectuosité ou une insuffisance de signalisation des travaux;



- avant d'entreprendre les travaux, vérifier la présence possible d'ouvrages enfouis dans l'emprise et les faire localiser auprès des entreprises de services publics, des municipalités et du Ministère. Prendre les précautions nécessaires afin d'éviter d'endommager ces ouvrages et obtenir une autorisation spécifique du propriétaire si des déplacements ou des mesures de protection sont requis. Lorsque des déplacements de services publics sont nécessaires, ceux-ci doivent avoir été réalisés avant l'appel d'offres ou le début des travaux;
- obtenir, avant l'appel d'offres ou le début des travaux, toutes les autorisations requises en vertu des lois et règlements en vigueur, notamment en matière d'environnement;
- remettre les lieux dans l'état convenu avec le Ministère, selon ce qui est spécifié à la permission de voirie;
- assumer la responsabilité de l'entretien des ouvrages que la municipalité a mis en place ainsi que les frais engagés par le Ministère, s'il y a lieu, comme il est précisé dans la permission de voirie. Également, la municipalité est responsable des frais engagés par le Ministère à la suite de tout dommage causé à la route par une défaillance de l'équipement municipal.

## Permis d'intervention

Le permis d'intervention vise la modification ou l'entretien d'un équipement qui a déjà fait l'objet de la délivrance d'une permission. Un permis d'intervention est nécessaire lorsque des interventions d'entretien ou d'exploitation d'ouvrages existants dans l'emprise d'une route sous la gestion de la ministre impliquent des travaux d'excavation, des travaux situés à proximité d'une structure, l'obstruction partielle ou complète des voies de circulation ou l'installation de signalisation. Le permis d'intervention pourrait être assujéti à des conditions.

Dans certaines régions, la gestion des entraves est informatisée à l'aide du système de gestion des entraves (SGE) et remplace le permis d'intervention. Une demande à ce système est requise avant d'effectuer tout type de travaux impliquant une entrave ou une intervention sur le réseau routier. Lors de sa demande, la municipalité sera informée par la direction générale territoriale si elle doit procéder à l'aide du SGE.

## Interventions dans l'emprise d'une route sous la gestion de la ministre sans permis ou permission

Pour les interventions d'entretien ou d'exploitation d'ouvrages existants dans l'emprise d'une route sous la gestion de la ministre qui n'impliquent pas des travaux d'excavation, des travaux situés à proximité d'une structure, l'obstruction partielle ou complète des voies de circulation ou l'installation de signalisation, la municipalité doit aviser le gestionnaire autorisé que celles-ci sont planifiées à l'intérieur de l'emprise routière du Ministère. Aucun permis d'intervention ou permission de voirie n'est nécessaire dans ce cas.



## Entente ministérielle de collaboration

L'entente ministérielle de collaboration est utilisée pour établir les droits et obligations des parties dans le cadre de la réalisation de travaux sur des infrastructures routières.

Préalablement à l'établissement d'une nouvelle entente, les ententes et les permissions de voirie toujours en vigueur et qui visent des travaux au même endroit sont consultées par le Ministère. Lors de travaux sur des infrastructures routières réalisés de manière conjointe, l'entente ministérielle de collaboration sert à définir la portée, l'échéancier et les coûts de l'intervention. L'entente établit les obligations de chaque partie quant au financement et à l'exécution des activités qui y sont prévues. L'entente prévoit également qu'au terme de la réalisation du projet, les parties sont responsables de l'entretien des ouvrages réalisés conformément aux obligations qui incombent à chacune d'elles en vertu de la *Loi sur la voirie*.

### Pourquoi et quand conclure une entente ministérielle de collaboration

L'objectif d'une entente est de partager les obligations et les coûts d'intervention qui, lorsque réalisés de manière distincte par chaque partie, engendrent des coûts et des délais supplémentaires.

Cette collaboration permet de réduire les conséquences sur les usagers de la route en optimisant la gestion de la circulation par la réduction des entraves successives qui peuvent survenir lorsque les deux interventions sont réalisées de manière indépendante.

Notons qu'il est important de faire une distinction entre une entente ministérielle de collaboration et une subvention :

- L'entente ministérielle de collaboration permet à chaque partie de réaliser un projet de construction en réduisant les coûts et les délais, dans la mesure où chaque partie assume les coûts liés aux infrastructures dont la gestion lui revient.
- La subvention est une aide financière du gouvernement (ou d'un autre organisme) accordée à une municipalité pour la soutenir dans la gestion de ses infrastructures. Dans le cadre d'une subvention, le Ministère ne reçoit pas de bien ou de service en contrepartie et ne s'attend pas à être remboursé ni à obtenir un gain financier.

Une entente ministérielle de collaboration **ne devrait pas servir à subventionner** une intervention dont la responsabilité incombe à la municipalité. Cette entente ne vise que le partage de la responsabilité quant aux différents éléments du projet et le financement conséquent. Ce partage n'exclut pas le recours à des programmes d'aide financière pour lesquels la municipalité est admissible afin de couvrir des dépenses relevant de sa responsabilité. En aucun cas la contribution financière du Ministère au projet ne peut se substituer à ces programmes d'aide et, inversement, les programmes d'aide financière ne peuvent pas couvrir des parties du projet dont la responsabilité incombe au Ministère.





Une entente ministérielle de collaboration est requise lorsque la municipalité assume la gestion du projet et que des modifications sont prévues à une infrastructure sous la gestion de la ministre ou lors de l'ajout d'une infrastructure dont la gestion ultérieure reviendra à la ministre.

Une entente de collaboration doit être conclue pour garantir que certaines conditions d'intervention seront respectées par les parties, même si la nature de la collaboration ne vise pas la réalisation d'une intervention conjointe, par exemple des activités de surveillance de chantier.

Lorsque des interventions sont nécessaires sur des infrastructures existantes et qu'il n'y a pas d'entente en vigueur concernant ces dernières, une nouvelle entente doit être rédigée. Les ententes en vigueur pourraient aussi faire l'objet d'une modification pour les adapter aux orientations du présent Document de référence, répondre aux enjeux courants ou prévoir de nouvelles modalités qui doivent toutefois demeurer accessoires.

## Processus de négociation et de conclusion d'une entente ministérielle de collaboration

Le processus de négociation et de conclusion d'une entente se divise en trois étapes :

- communication du besoin ou de l'opportunité de collaboration;
- négociation de l'entente;
- conclusion de l'entente.

### Communication du besoin ou de la possibilité de collaboration

Toute collaboration commence par une communication du besoin ou de la possibilité de collaboration d'une des parties :

- Une municipalité qui veut intervenir à proximité ou dans l'emprise du Ministère doit présenter son projet d'intervention au Ministère, qui évaluera l'opportunité de collaborer pour réaliser une intervention conjointe.
- Le Ministère doit présenter à une municipalité une intervention prévue à proximité d'une infrastructure municipale afin que cette dernière évalue la pertinence de réaliser une intervention conjointe.

Peu importe l'instigateur de la démarche, l'objectif est de présenter le besoin d'intervention et de permettre aux parties d'évaluer l'opportunité de collaborer.

Aucun engagement formel n'est pris à ce point de la démarche et chaque partie doit comprendre qu'il s'agit d'une étape « exploratoire ».

Afin d'exprimer ses besoins, la municipalité peut :

- transmettre une lettre ou un courriel pour présenter les possibilités de collaboration et ensuite planifier une rencontre pour en discuter;
- présenter au Ministère la planification des interventions municipales prévues dans les prochaines années afin de permettre au Ministère de planifier les collaborations.





Dans tous les cas, il est recommandé de présenter les besoins et les possibilités de collaboration plusieurs années avant leur réalisation, en raison de la durée de préparation d'un projet routier.

Lorsqu'un besoin est présenté, la municipalité doit fournir les renseignements suivants :

- site visé par les travaux;
- nature des travaux (infrastructures et équipements visés);
- échéancier et contraintes temporelles;
- démarches en cours pour obtenir une subvention, le cas échéant.

Il est important de préciser que les représentants du Ministère ne peuvent pas engager formellement ce dernier dans une négociation sans avoir préalablement obtenu une autorisation à négocier (autorisation de mandat) de la part de l'autorité appropriée au Ministère. Pour engager la ministre des Transports et de la Mobilité durable, cet engagement doit, pour être valable, être consacré dans un écrit signé par elle, le sous-ministre ou un fonctionnaire autorisé conformément au *Règlement sur la signature de certains actes, documents ou écrits du ministère des Transports et de la Mobilité durable* (RLRQ, chapitre M-28, r. 6).

## Négociation de l'entente

Une fois l'autorisation de mandat obtenue par les représentants du Ministère, ces derniers entament une négociation en vue de conclure une entente ministérielle de collaboration. L'entente doit respecter les règles suivantes :

- Elle doit être négociée de manière à optimiser les interventions, afin d'intervenir au moment opportun, en fonction de l'état de l'infrastructure du Ministère et des conséquences d'un report ou d'un devancement de l'intervention sur les usagers de la route, et ce, en considérant la disponibilité des ressources.
- Elle vise à répartir les responsabilités des composantes du projet à l'une ou l'autre des parties en respect des lois en vigueur.
- Elle permet d'assurer la sécurité des usagers et la fluidité de la circulation sur le réseau du Ministère en limitant le nombre et la durée des entraves.

Le Ministère dispose de modèles d'ententes, dont les clauses ont été validées par des juristes. Celles-ci facilitent la négociation pour l'orienter principalement sur les modalités de mise en œuvre de la collaboration.

Toute dérogation aux clauses prévues aux modèles d'ententes nécessite une validation additionnelle par les conseillers juridiques du ministère des Transports et de la Mobilité durable et induit des délais supplémentaires au processus de négociation de l'entente.

## Conclusion de l'entente

Lorsque, dans le cadre d'une entente, les parties se sont entendues sur le partage des obligations et des coûts, le document final est rédigé par le Ministère.

Le processus de traitement de l'entente prévoit les quatre étapes suivantes :

1. L'entente est validée et transmise par la ministre aux élus municipaux.



2. La municipalité valide les clauses de l'entente en fonction de la négociation et lorsque les clauses correspondent à la négociation :
  - le conseil municipal doit adopter une résolution indiquant qu'il accepte de conclure cette entente avec la ministre des Transports et de la Mobilité durable et autorise les représentants municipaux (maire, directeur général, greffier, etc.) à signer l'entente. L'entente pourrait aussi faire référence à une autre résolution ou à un règlement de gouvernance interne désignant les représentants autorisés à signer de telles ententes pour et en son nom;
  - les représentants municipaux signent l'entente et la retournent au Ministère.
3. La ministre ou son représentant autorisé signe à son tour l'entente.
4. Une copie de l'entente signée par les deux parties est retournée à la municipalité et une copie est conservée au Ministère.

Les activités visées par l'entente ne peuvent pas être mises en œuvre avant la signature de l'entente.

Avant la signature de l'entente ministérielle de collaboration, il faut s'assurer que la municipalité a le pouvoir et les autorisations nécessaires, le cas échéant, de dépenser pour des ouvrages sous la gestion du Ministère.

## Conclure une ou deux ententes

Lorsqu'il est question de travaux routiers, deux ententes successives sont généralement requises :

- une première entente pour la préparation du projet (plans et devis);
- une seconde entente pour la réalisation du projet (sur la base des coûts estimés).

Cette manière de procéder permet de prendre en considération l'évolution des coûts lors de la préparation d'un projet. Une estimation des coûts de projet réalisée au début de l'étude des besoins est susceptible de s'avérer inexacte.

De plus, la conclusion de deux ententes augmente la flexibilité quant à la mise en œuvre du projet.

Toutefois, il demeure possible de conclure une seule entente qui englobe à la fois la préparation et la réalisation du projet. Cette pratique est de mise dans les situations suivantes :

- Le projet à réaliser est de faible envergure et il ne présente pas de particularité nécessitant une préparation additionnelle. Il ne comprend pas des autorisations environnementales, des acquisitions ou le déplacement de services publics.
- L'entente ne vise que l'ajout de travaux mineurs dans le cadre d'un projet du Ministère (par exemple : ajout d'éclairage décoratif).

À noter qu'une estimation trop faible des coûts prévus à l'entente conclue mènera nécessairement à la négociation et à la conclusion d'un ou plusieurs avenants à l'entente ministérielle de collaboration.



## Particularités des ententes ministérielles de collaboration avec le Ministère

Le cadre réglementaire et normatif qui régit les activités du Ministère prescrit certaines pratiques, dont les suivantes :

- Le Ministère ou la municipalité doit agir à titre de gestionnaire du projet, ce qui implique :
  - de réaliser les activités prévues à l'entente, dont la surveillance des travaux;
  - de réaliser les appels d'offres pour l'ensemble des activités prévues à l'entente et de conclure les contrats correspondants, selon les modalités qui lui sont propres (à noter que le Ministère exige que la surveillance soit confiée à des firmes différentes de celles qui ont préparé le projet, même si le contrat est octroyé en vertu du *Code municipal du Québec*);
  - de facturer sa part des coûts à l'autre partie, selon les modalités de l'entente;
  - d'indemniser et de protéger la ou les autres parties à l'entente contre tous recours ou réclamations pris par toute personne en raison de dommages causés par elle, ses employés, ses agents, ses représentants ou ses sous-traitants, tels les contractants retenus.
- Les documents de préparation du projet doivent être produits dans un format adapté aux pratiques du Ministère afin de permettre le transfert d'un projet initié par une municipalité, le cas échéant.
- Le Ministère peut exiger le respect de certaines conditions par la municipalité dans l'entente, notamment le respect de ses propres normes.
- Les frais d'administration d'une municipalité engagés dans le cadre d'un projet, par exemple le salaire de fonctionnaires municipaux, ne seront pas remboursés par le Ministère dans le cadre d'une entente. Il en va de même pour les frais administratifs du Ministère, qui ne seront pas remboursés par la municipalité.

## Particularités pour les structures

Le Ministère assume systématiquement la gestion du projet lorsque les travaux prévus à l'entente affectent les éléments structuraux d'un ouvrage sous sa gestion. Les éléments structuraux représentent l'ensemble des éléments destinés à supporter les efforts, notamment les éléments situés sous la surface de roulement, soit sous l'enrobé ou sous les madriers de platelage de bois. Les joints de tablier sont considérés comme des éléments structuraux. Lorsque les travaux visent la construction ou la reconstruction d'une structure sous gestion municipale au-dessus d'une route sous la gestion de la ministre, la municipalité devrait réaliser les travaux en respect des normes du Ministère.

## Modification à une entente signée

Lorsque des changements aux modalités, à la portée ou aux coûts de l'entente sont nécessaires, il est requis de conclure un avenant à l'entente pour garantir que les parties acceptent ces changements et s'engagent à les mettre en œuvre, le cas échéant.



Lors d'une modification des coûts prévus à l'entente, le partage des coûts est calculé selon les modalités convenues à l'avenant à l'entente. Selon la situation, le partage des coûts prévu à l'entente originale peut ne plus être valide. Dans un tel cas, la proportion des coûts assumée par chaque partenaire doit être révisée en fonction de la nouvelle portée de l'entente. Ce partage tient compte de la notion de responsabilité applicable :

- Pour des coûts imprévus à l'entente (par exemple : un résultat d'appel d'offres plus élevé) : la répartition se fait selon la responsabilité de gestion des actifs visés ou de l'activité visée par les coûts additionnels.
- Pour des coûts qui sont la conséquence d'une omission ou d'une faute d'un des partenaires : le partenaire fautif assume les coûts additionnels.
- Pour un ajout d'activités à l'entente : le demandeur assume 100 % des coûts. Si les deux partenaires conviennent que l'ajout est nécessaire et utile aux deux partenaires, un partage des coûts peut être négocié, selon les modalités du présent Document de référence.

La conclusion d'une modification par avenant à l'entente suit le même cheminement que l'entente elle-même, soit :

- l'obtention d'une autorisation à négocier par les représentants du Ministère;
- la négociation de l'avenant à l'entente;
- la conclusion de l'avenant à l'entente.

Tant que l'avenant à l'entente n'est pas signé par l'ensemble des parties, le gestionnaire du projet ne dispose d'aucune garantie que le coût des travaux additionnels sera assumé par les autres parties. Il est fortement recommandé de conclure l'avenant à l'entente avant le début des travaux additionnels. Tout dépassement des coûts prévus initialement à l'entente doit être autorisé par écrit et signé par un gestionnaire autorisé.

Comme indiqué dans l'avant-propos du présent Document de référence, les ententes de collaboration en vigueur avant la publication de ce document demeurent en vigueur et ne seront pas modifiées afin d'être adaptées à celui-ci.

## Résiliation d'une entente ministérielle de collaboration

Lorsqu'une municipalité ou le Ministère se retire d'un projet en cours de préparation, avant l'attribution du contrat de travaux de construction, cette partie doit assumer sa part des dépenses déjà engagées, selon les modalités établies dans l'entente. Les frais de reprise de la conception, à la suite d'un retrait d'une partie et d'un changement de portée, sont à sa charge.

Il en va de même lorsqu'une partie se retire après l'attribution du contrat de construction. La partie qui se retire assume les coûts des honoraires et des travaux réalisés au moment de la résiliation de l'entente. Des mesures doivent être prises par les deux parties pour garantir que l'état des travaux, au moment de la résiliation de l'entente, ne pose pas entrave au fonctionnement de l'ouvrage ou de risque à la sécurité des usagers de la route. À la suite de ce changement de portée, les frais engagés pour modifier les documents d'appel d'offres, la nature même des travaux à réaliser ou leurs conditions seront assumés par les parties en fonction des modalités établies dans l'entente.



## Relations entre l'entente ministérielle de collaboration et la permission de voirie

La permission de voirie et l'entente ministérielle de collaboration sont deux véhicules juridiques distincts. Néanmoins, ces mécanismes peuvent coexister dans un même projet de manière concurrente. Une permission de voirie doit être délivrée lorsque des équipements municipaux sont installés dans l'emprise du Ministère.

## Entente pour l'intégration de l'art aux infrastructures

Une entente pour l'intégration de l'art aux infrastructures entre le Ministère, la municipalité et l'artiste, ainsi qu'avec tout autre tiers impliqué dans le projet d'intégration de l'art, doit établir les obligations des parties y compris, principalement, les responsabilités de planification, de réalisation et d'entretien de l'œuvre d'art public, les coûts, la durée, les droits d'auteur sur l'œuvre, de même que les responsabilités civiles.

Dans le cadre d'un projet d'infrastructure, l'enveloppe budgétaire pour l'intégration de l'art, le cas échéant, est négociée avec le milieu (par exemple : municipalités et organismes). Dans le cadre d'une demande sur une infrastructure existante, le budget pour la réalisation de l'œuvre est généralement à la charge du demandeur ou de l'initiateur. Dans les deux cas, le milieu doit être responsable de la démarche ou impliqué activement dans celle-ci et il est responsable de l'entretien de l'œuvre. Les documents de *l'Orientation ministérielle sur l'intégration de l'art aux infrastructures de transport* peuvent être consultés pour plus de détails.

## Communications avec le Ministère

Le Ministère doit être informé au moment opportun de la volonté d'une municipalité de réaliser des travaux conjointement à ceux déjà prévus par le Ministère ou pour obtenir la participation du Ministère dans des travaux municipaux qui affectent une infrastructure du Ministère.

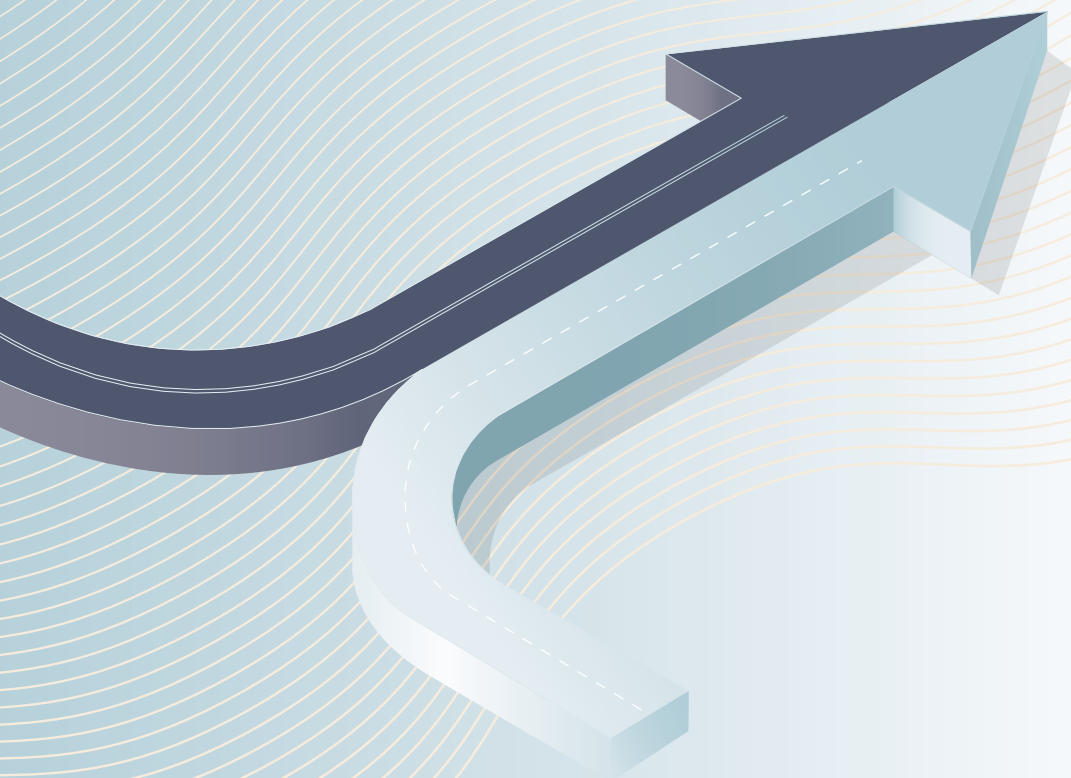
Les directions générales territoriales et les directions générales du Sous-ministériat aux grands projets routiers et à la région métropolitaine de Montréal du Ministère rencontrent régulièrement les autorités municipales pour présenter les projets ministériels à venir qui pourraient toucher les infrastructures municipales.

Au moment où la préparation du projet est terminée, il devient parfois difficile d'intégrer les travaux municipaux sans modifier l'échéancier d'intervention du Ministère. Lorsque les activités prévues au projet doivent être reportées afin d'intégrer des travaux municipaux à ceux du Ministère, des coûts importants peuvent être engendrés. Pour éviter d'affecter l'échéancier et les coûts d'un projet, qu'il soit initié par la municipalité ou par le Ministère, une communication entre le Ministère et les municipalités est requise dès qu'un besoin d'intervention est connu.

La page [Web](#) du ministère des Transports et de la Mobilité durable présente l'information requise pour joindre la direction générale territoriale responsable des infrastructures.



### 3. PARTAGE DES RESPONSABILITÉS ET DES COÛTS





La détermination des obligations d'exécution et de financement qui incombent à chaque partie pour la réalisation des différentes activités est prévue à l'entente ministérielle de collaboration.

Le partage des coûts est basé sur les besoins exprimés par chacune des parties, soit la partie qui est en demande et celle qui se joint au projet de l'autre; la nature des travaux; le type d'intervention; la localisation des infrastructures (réseau du Ministère ou réseau municipal); et, pour le Ministère, l'état de ses infrastructures dans le secteur concerné. Le présent chapitre présente différentes situations de partage des responsabilités et des coûts. Celles-ci nécessitent qu'une entente ministérielle de collaboration soit conclue préalablement au démarrage du projet.

Les cas de figure présentés dans le présent chapitre sont sous réserve des chapitres spécialisés 4 à 6, qui précisent les méthodes de partage pour les transports actifs, les systèmes de drainage et les systèmes électrotechniques.

## Principes de base du partage des responsabilités et des coûts

1. Chacune des parties paie les coûts associés à ses besoins, à ses attentes ou à ses souhaits à toutes les étapes de la préparation du projet.
2. Lorsqu'une municipalité souhaite faire des ajouts à la conception proposée par le Ministère, par exemple pour introduire des éléments architecturaux, du mobilier urbain, une signalétique distinctive, un éclairage urbain, des aménagements paysagers ou des modifications visant à favoriser le pavoisement, elle assume les coûts différentiels entre la conception du Ministère et ces ajouts ou la totalité des coûts lorsque les demandes ne sont pas prévues dans les documents de référence du Ministère.
3. Une municipalité peut également souscrire à des programmes d'aide financière gouvernementaux pour compléter le financement qui lui incombe.
4. Lorsqu'une municipalité planifie un projet d'infrastructure verte sous une route du Ministère, elle doit rapidement en informer le Ministère pour vérifier dans quelle mesure le Ministère pourrait s'y associer en fonction de l'état des ouvrages routiers.

## Principaux cas de figure, partage des responsabilités et des coûts

Le partage des responsabilités et des coûts se présente généralement sous les quatre cas de figure présentés au tableau 1. Le document fait référence à ces cas de figure dans les sections suivantes.





**Tableau 1 : Principaux cas de figure de partage de responsabilités et de coûts entre le Ministère et la municipalité**

Principaux cas de figure	Gestionnaire du projet
Cas 1 : Le Ministère a un projet et la municipalité s'y joint	Ministère
Cas 2 : La municipalité a un projet et le Ministère s'y joint	Municipalité
Cas 3 : Le Ministère a un projet qui affecte les infrastructures municipales et la municipalité n'a pas de projet	Ministère
Cas 4 : La municipalité a un projet à réaliser dans l'emprise du Ministère et celui-ci n'a pas de projet	Municipalité

## Cas 1 : Le Ministère a un projet et la municipalité s'y joint

Le Ministère est responsable, en tout ou en partie, de la préparation, de la mise en œuvre et de la surveillance du projet concernant les éléments dont il a la gestion, selon le partage prévu à l'entente ministérielle de collaboration convenue entre les parties (annexe 1).

## Cas 2 : La municipalité a un projet qui affecte les infrastructures du Ministère et celui-ci s'y joint

La municipalité a un projet qui affecte les infrastructures du Ministère et celui-ci a un intérêt à participer au projet. La municipalité est responsable, en tout ou en partie, de la préparation, de la mise en œuvre et de la surveillance du projet concernant les éléments relevant de ses compétences, selon le partage prévu à l'entente ministérielle de collaboration convenue entre les parties (annexe 1).

Lorsque le projet de la municipalité implique qu'elle doit intervenir sur une infrastructure du Ministère, par exemple pour une intervention sur ses infrastructures souterraines, elle doit assumer :

- 100 % des coûts d'intervention sur l'infrastructure du Ministère lorsque cette infrastructure est en très bon état (indice d'état gouvernemental [IEG] = A) au moment de l'analyse et que le Ministère n'a pas de projet pour celle-ci;
- 75 % des coûts d'intervention sur l'infrastructure du Ministère lorsque cette infrastructure est en bon état (IEG = B) au moment de l'analyse et que le Ministère n'a pas de projet pour celle-ci;
- 50 % des coûts d'intervention sur l'infrastructure du Ministère lorsque cette infrastructure est dans un état satisfaisant (IEG = C) au moment de l'analyse et que le Ministère n'a pas de projet pour celle-ci;
- 0 % des coûts d'intervention sur l'infrastructure du Ministère lorsque cette infrastructure est en mauvais ou très mauvais état (IEG = D ou E). Ce niveau de déficience implique une analyse du Ministère pour un éventuel projet.

Enfin, aucune participation financière supplémentaire de la municipalité n'est nécessaire lorsque le projet implique le devancement d'un projet planifié du Ministère permettant l'intégration des besoins municipaux.



Comme spécifié, il est recommandé que la municipalité présente ses besoins de collaboration plusieurs années avant leur réalisation.

Pour un ouvrage construit par une municipalité pour lequel il est prévu que la gestion soit rétrocédée à la ministre après les travaux, l'entente doit prévoir que les ouvrages soient construits selon les documents de référence en vigueur au Ministère. L'entente doit également prévoir que tous les documents, notamment les rapports, les études et les plans et devis réalisés par la municipalité ainsi que toute modification ultérieure, doivent être transmis au Ministère préalablement à leur mise en œuvre pour la vérification de la conformité avec cette disposition de l'entente. Les plans des ouvrages « tels que construits » doivent être remis au Ministère après les travaux dans un délai convenu à l'entente ministérielle de collaboration.

Lorsqu'un projet de la municipalité affecte des infrastructures sous gestion de la ministre, une entente ministérielle de collaboration doit inclure les responsabilités de chacun après les travaux, notamment pour les activités d'inventaire, d'inspection et d'exploitation et d'entretien. Dans le cas où l'entente ne prévoirait pas ces dispositions, la *Loi sur la voirie* (RLRQ, chapitre V-9) s'applique (annexe 1).

### Cas 3 : Le Ministère a un projet qui affecte les infrastructures municipales et la municipalité n'a pas de projet

Le Ministère est responsable de la préparation, de la mise en œuvre et de la surveillance du projet.

Lorsqu'un projet du Ministère affecte des infrastructures municipales, une entente ministérielle de collaboration doit prévoir la responsabilité de chacun concernant les ouvrages après les travaux, notamment pour les activités d'inventaire, d'inspection et d'exploitation et d'entretien. Dans le cas où l'entente ne prévoirait pas ces dispositions, la *Loi sur la voirie* s'applique (annexe 1).

Lorsque les travaux du Ministère nécessitent la reconstruction d'infrastructures municipales situées dans l'emprise du Ministère ou hors de celle-ci et que la municipalité n'a pas identifié de besoin de réaliser des travaux, les coûts sont assumés par le Ministère. Le Ministère assume les coûts liés à une reconstruction selon les normes en vigueur, à moins qu'une permission de voirie ou une entente conclue ne prévoient d'autres modalités. Néanmoins, le coût de toute amélioration au-delà de ces normes est assumé par la municipalité.

Si les infrastructures municipales risquent d'être endommagées lors des travaux du Ministère à cause de leur mauvais état, une entente doit être conclue avant les travaux afin de convenir des modalités pour la remise en état après les travaux. Le Ministère remet l'infrastructure dans un état équivalent à ce qu'elle était avant les travaux.

Des exceptions s'appliquent aux conduites d'égout pluvial dans le cas où les infrastructures à reconstruire sont situées dans l'emprise du Ministère :



- Si les conduites d'égout pluvial affectées ont été installées dans l'emprise d'un tronçon d'une route durant et/ou après l'année de construction initiale dudit tronçon, la municipalité assume 100 % des coûts associés au déplacement ou à la remise en état des conduites. Les coûts des tranchées communes sont partagés selon les modalités prévues dans la procédure sur le partage, entre le Ministère et ses partenaires, des coûts des tranchées communes (PR-19). Cette exception est applicable, à moins qu'une permission de voirie ou une entente conclue ne prévoient d'autres modalités.
- Si les conduites d'égout pluvial municipales sont affectées pour la première fois par un projet routier réalisé après l'acquisition par le Ministère des terrains occupés antérieurement par lesdites conduites, celui-ci assume 100 % des coûts de déplacement ou de reconstruction (sans redimensionnement). En amont de la réalisation des travaux, une permission de voirie doit être délivrée lorsque l'ouvrage municipal se trouve toujours dans l'emprise, avec une mention voulant que la municipalité doive assumer 100 % des coûts de déplacement lors d'interventions ultérieures.

## Cas 4 : La municipalité a un projet à réaliser dans l'emprise du Ministère et celui-ci n'a pas de projet

Pour les projets visant strictement des infrastructures de compétence municipale situées à l'intérieur de l'emprise d'une route sous la gestion de la ministre, la municipalité doit soumettre sa demande d'intervention à l'aide d'une permission de voirie ou d'un permis d'intervention pour spécifier la nature des travaux à réaliser. La municipalité doit soumettre au Ministère les plans et devis de la proposition de son projet (annexe 1).

### Particularités – Construction d'un ouvrage municipal au-dessus d'une route sous la gestion de la ministre

Les ouvrages construits au-dessus d'une route dont la ministre a la gestion, tels que les structures et les passerelles, peuvent présenter des risques pour la sécurité des usagers. Pour assurer leur sécurité, le Ministère recommande que les travaux soient réalisés en respect des normes du Ministère. Une permission de voirie est nécessaire pour procéder aux travaux.

Le Ministère se réserve la possibilité de démanteler une infrastructure considérée à risque pour la sécurité des usagers de la route sans autre recours de la municipalité. Dans l'éventualité d'un démantèlement rendu nécessaire, les frais engagés par le Ministère seront réclamés à la municipalité.



# Activités connexes au projet routier

## Autorisations environnementales

Lorsque des autorisations environnementales sont requises, les démarches pour obtenir ces dernières doivent être précisées dans l'entente ministérielle de collaboration. Cette responsabilité revient à la partie qui réalise la conception. La responsabilité de réaliser les mesures de compensation, lorsque exigées, revient à la partie qui réalise les travaux. Les coûts associés aux autorisations et aux mesures de compensation sont répartis en fonction des répercussions environnementales des travaux de chaque partie.

## Caractérisation des terrains et gestion environnementale des déblais

La responsabilité de réaliser et d'assumer les coûts relatifs aux études de caractérisation environnementale des terrains et à la gestion des déblais est déterminée au cas par cas, et doit être précisée dans l'entente ministérielle de collaboration. Le partage de cette responsabilité pourrait être en fonction, dans certains cas, de l'origine de la contamination s'il est possible de démontrer qu'elle est attribuable aux activités de l'une ou l'autre des parties impliquées.

## Acquisitions immobilières

Le Ministère peut procéder aux acquisitions immobilières dans le cadre d'un projet conjoint, dans le respect de ses lois habilitantes et de ses normes. La *Loi sur la voirie* prévoit que la ministre a le pouvoir d'acquérir, aux fins de travaux de construction ou de reconstruction, une route qui sera ou est sous sa gestion. Il en assume également l'entière responsabilité des coûts. La ministre procède aux acquisitions dans la mesure où elles sont contiguës et directement liées à ses travaux. La ministre ne peut pas rembourser une municipalité pour des acquisitions effectuées par cette dernière en vue de réaliser des travaux du Ministère.

## Déplacement des services publics

Le déplacement des services publics est réalisé à l'étape de préparation des plans et devis et de libération des emprises, donc avant l'appel d'offres pour les travaux. De manière générale, et sauf toute autre modalité applicable, la municipalité et le Ministère assument les coûts pour le déplacement des équipements de services publics situés dans leurs emprises routières respectives.



## Partage du coût selon le pourcentage du coût des projets

Le pourcentage du coût du projet assumé par chaque partie est déterminé dans l'entente. Ce pourcentage s'applique à tous les frais afférents tels que les études préliminaires, la conception, les plans et devis, les travaux, l'ingénierie des matériaux et la surveillance.

## Partage des responsabilités et des coûts lors de l'ajout d'un carrefour giratoire

Lorsque la municipalité souhaite un nouveau carrefour pour connecter son réseau à celui du Ministère et que celui-ci n'a pas identifié de besoin pour la création d'un tel élément, la municipalité assume 100 % des coûts.

Lorsqu'une intersection entre le réseau du Ministère et le réseau municipal existe déjà et que le Ministère identifie un besoin pour la création d'un carrefour giratoire, la répartition des coûts est fonction de l'origine du besoin :

- Le Ministère assume 100 % des coûts si le besoin découle de son réseau. Le besoin est dû à l'augmentation de la circulation sur l'axe du Ministère et la circulation sur les rues municipales demeure constante.
- Le Ministère et la municipalité assument chacun 50 % des coûts si le besoin découle du réseau municipal. La circulation demeure constante sur l'axe du Ministère et il se produit une augmentation graduelle de la circulation et des virages sur le réseau routier municipal existant.

Tout ajout demandé par la municipalité, y compris les aménagements et les installations de bienvenue, est aux frais de celle-ci.

## Aménagement paysager

Lorsque le Ministère participe aux coûts du projet, il contribue à l'aménagement paysager et à l'installation de végétaux, en fonction des exigences de conception et de construction prévues par le Ministère.

## Entretien à la suite des travaux

Si l'aménagement paysager a été fait selon les exigences de conception et de construction prévues par le Ministère, l'entretien du carrefour giratoire relève de ce dernier, à moins qu'il n'en ait été convenu autrement dans l'entente avec la municipalité.

Si des aménagements excèdent les exigences de conception et de construction du Ministère, la municipalité devrait en assumer l'entretien. Les modalités doivent être prévues dans une entente.



## Aménagements du Ministère ayant une incidence sur la circulation

Peu importe la solution retenue concernant la gestion de la circulation, aucune compensation financière n'est accordée par le Ministère aux commerces et aux entreprises dont les activités courantes pourraient être affectées par les nouvelles conditions de circulation.

## Travaux d'urgence

Les travaux d'urgence sont des interventions nécessaires dans l'immédiat en raison d'événements fortuits liés à la météo (orage violent, inondation), à un accident (structure heurtée par un véhicule) ou à une défaillance d'un ouvrage.

Lorsque le Ministère intervient en situation d'urgence, il doit établir la nature et les caractéristiques de la situation d'urgence sur la base des critères suivants :

- la sécurité des personnes;
- la circulation des services d'urgence;
- la protection des infrastructures.

La portée des travaux se limite au rétablissement à court terme de la situation pour assurer la sécurité des personnes, la mobilité et la protection des infrastructures.

Lorsqu'il s'agit d'une urgence, le signalement peut se faire en composant le 511. Une localisation de l'incident doit être fournie afin que le Ministère puisse confirmer que la route ou les infrastructures affectées sont bien sous la gestion de la ministre.

Un membre du personnel du Ministère sera dépêché sur les lieux et assurera le suivi et la communication avec la municipalité.

## Travaux d'urgence à réaliser sur une infrastructure du Ministère

Lorsqu'une infrastructure du Ministère est endommagée et présente une défaillance qui affecte la sécurité des usagers ou l'efficacité du réseau routier, la municipalité doit aviser le Ministère dès que le besoin d'intervention est constaté. Le Ministère réalise les travaux et en assume les coûts, à moins qu'une entente conclue ne prévoie des modalités différentes pour cette infrastructure.



## Travaux d'urgence à réaliser sur une infrastructure municipale

Lorsqu'une infrastructure municipale est endommagée et présente une défaillance qui affecte le réseau du Ministère, la municipalité doit en informer celui-ci dès que le besoin d'intervention est constaté.

La municipalité doit exécuter les travaux et en assumer les coûts, à moins qu'une entente conclue ou que des conditions de la permission de voirie délivrée au moment de la construction de l'ouvrage ne prévoient des modalités différentes pour l'infrastructure compromise. Dans ce dernier cas, les travaux sont réalisés par le Ministère conformément à cette entente ou à ces conditions, et sont refacturés à la municipalité.

À noter que le Ministère se réserve le droit d'intervenir et de procéder aux travaux si la situation peut compromettre la sécurité. Lorsque l'infrastructure municipale est la cause avérée de la situation d'urgence, le Ministère doit intervenir rapidement malgré l'absence d'entente ministérielle de collaboration. Les frais inhérents à la sécurisation des lieux et au rétablissement de la mobilité doivent être assumés par la municipalité, à moins qu'une entente conclue ou une permission de voirie délivrée ne prévoient des modalités différentes.

## Exploitation et entretien

Une activité d'entretien sur un ouvrage est nécessaire lorsqu'un besoin d'intervention a été identifié par le Ministère ou une municipalité (validation du Ministère nécessaire lorsque celui-ci est gestionnaire de l'ouvrage). Les modalités de cette activité sont définies à la *Loi sur la voirie* et/ou dans le cadre d'une entente ministérielle de collaboration. Cette dernière aborde également les modalités d'exploitation.

## Dommages sur les infrastructures du Ministère

Le Ministère effectue la surveillance de l'état des infrastructures sous la gestion de la ministre. Dans le cas où la municipalité constaterait un dommage ou une anomalie, cette dernière devrait aviser sans délai le Ministère. Ces dommages peuvent avoir été causés entre autres par un accident de la route ou lors d'une activité d'entretien de la chaussée à la suite de laquelle le dommage n'a pas été identifié par le Ministère. Le signalement des dommages se fait en composant le 511.

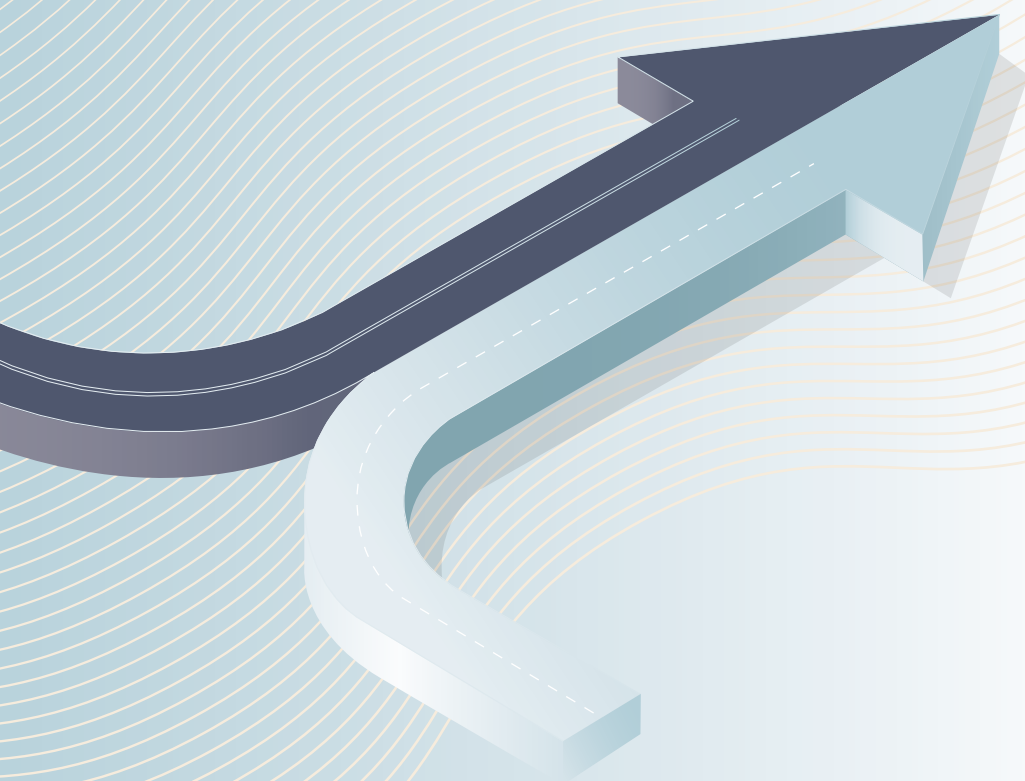
## Dommages sur les infrastructures municipales

Lorsqu'un dommage survient sur les infrastructures municipales et que celui-ci peut entraîner un dommage à une infrastructure du Ministère, la municipalité devrait aviser le Ministère et procéder aux travaux.





## 4. AMÉNAGEMENTS DE TRANSPORTS ACTIFS



## Champ d'application

Les aménagements de transports actifs (ATA) comprennent tous les aménagements piétonniers, cyclables et pistes multifonctionnelles, y compris les passages souterrains, situés dans les emprises des routes du Ministère, sur les terrains qu'il possède (terrains excédentaires) ou sur les infrastructures relevant de la gestion de la ministre.

Le Ministère reconnaît la compétence des municipalités, des municipalités régionales de comté (MRC) et des communautés métropolitaines, ci-après désignées « municipalités », pour planifier les déplacements sur leur territoire et contribuer à la mise en place des liens de transports actifs planifiés dans les différents outils de planification du territoire, que ce soit à l'intérieur du périmètre d'urbanisation (PU) prévu au schéma d'aménagement et de développement de la MRC ou pour les réseaux interurbains, régionaux et nationaux (Route verte) planifiés sur l'ensemble de leur territoire.

Le Ministère peut procéder aux acquisitions immobilières requises, de gré à gré ou par expropriation, pour réaliser des ATA.

## Projets routiers

### Inventaire et inspection

Le Ministère est responsable de tenir un inventaire des éléments des routes sous la gestion de la ministre et des mises à jour subséquentes. Il inventorie également les infrastructures municipales se trouvant au-dessus, comme les passerelles, ou en dessous, comme les passages souterrains, des routes sous sa gestion.

Les municipalités ont la responsabilité d'inventorier les infrastructures sur lesquelles elles ont compétence, y compris celles situées dans l'emprise d'une route sous la gestion de la ministre.

Le Ministère effectue l'inspection des ATA adjacents à la chaussée, au même niveau que le pavage et les passages souterrains.

Les municipalités sont responsables de l'inspection des ATA sur lesquels elles ont compétence, y compris ceux construits dans l'emprise du Ministère, à moins d'indication contraire contenue dans une permission de voirie et, le cas échéant, dans une entente ministérielle de collaboration. Lorsque les ATA sont situés dans l'emprise routière du Ministère, les municipalités transmettent au Ministère les rapports d'inspection.

L'inspection des passerelles relevant de la compétence des municipalités est sous leur responsabilité. Cependant, le Ministère procède à une inspection sommaire lorsque celles-ci surplombent une route sous la gestion de la ministre afin de signaler toute anomalie à la municipalité. Une entente ministérielle de collaboration et une permission de voirie énonçant les obligations de chacune des parties doivent être convenues entre la ministre et la municipalité avant la construction d'un nouvel ouvrage municipal surplombant une route sous la gestion de la ministre.



## Planification et programmation

En matière de planification et de programmation, il faut d'abord déterminer les besoins du Ministère pour son projet routier et, par la suite, évaluer si la présence de piétons et de cyclistes pourrait être considérée dans le projet projeté par le Ministère. Le tableau 2 guide le gestionnaire de projet en ce sens et renvoie aux paramètres et aux principes suivants :

- La nature du projet :
  - intervention mineure : dans un projet où les largeurs de la chaussée et des accotements ou d'une structure ne sont pas modifiées (par exemple : couche d'usure), il est peu opportun d'inclure des ATA;
  - intervention majeure : dans un projet permettant l'élargissement de la plateforme selon les besoins et les normes du Ministère, l'intégration des ATA est souvent possible.
- Les caractéristiques du milieu d'intervention :
  - à l'intérieur du PU développé<sup>1</sup> sur une route reliant deux milieux urbains ou reliant un de ceux-ci à un parc industriel ou à un quartier résidentiel périphérique, il est recommandé de prendre en compte les besoins en ATA;
  - à l'extérieur d'un PU développé, à moins d'enjeux de sécurité routière, il est recommandé de ne considérer que les réseaux cyclables ou piétonniers planifiés dans les schémas d'aménagement et de développement, et autres documents officiels de planification de l'aménagement territorial.
- Le profil de la route :
  - profil urbain : profil de route avec un drainage fermé (conduites souterraines). Ce type de profil permet d'accueillir plus facilement un trottoir;
  - profil rural : profil de route avec un drainage ouvert (fossé). Ce type de profil ne permet pas l'implantation d'un trottoir.

Ensuite, lorsqu'il est déterminé que les piétons et les cyclistes doivent être considérés dans le projet routier, le Ministère propose une stratégie d'intégration dans sa conception. La conception est adaptée aux caractéristiques du milieu d'insertion et se fait en collaborant avec la municipalité.

La conception du Ministère vise à respecter les normes minimales pour les voies cyclables et les trottoirs. Dans le cas où la municipalité souhaiterait intégrer des aménagements différents du concept proposé par le Ministère, soit une plus grande capacité (trottoir plus large), des mesures d'apaisement du trafic (avancée de trottoir aux intersections ou piste cyclable séparée de la chaussée pour le déplacement des élèves vers une école) ou des travaux liés à l'esthétique (aménagement paysager), elle doit assumer les coûts additionnels au concept de base proposé.

---

1. Le périmètre d'urbanisation développé fait référence à la partie du périmètre d'urbanisation défini dans les outils de planification d'une municipalité qui se trouve en milieu bâti ou en voie de l'être à court terme.



**Tableau 2 : Critères pour considérer les besoins des piétons et des cyclistes dans la conception du projet du Ministère**

	À l'intérieur du PU développé	À l'extérieur du PU développé
Intégré à un projet d'amélioration du réseau routier et de développement du réseau routier du Ministère		
Tout type d'intervention		
Intégré à un projet de conservation des chaussées sur le réseau routier du Ministère		
Intervention mineure (ne modifiant pas les largeurs de chaussée)		
Intervention majeure (permettant l'élargissement de la plateforme)		
Intégré à un projet de conservation des structures sous la gestion de la ministre (y compris les ponts municipaux sous la gestion du Ministère)		
Intervention ne modifiant pas le tablier		
Intervention majeure		

- Considération des besoins des piétons et des cyclistes à prévoir
- Considération si réseau planifié, enjeu de sécurité ou présence d'ATA aux approches
- Considération peu probable ou accommodement minimal

Nonobstant ce qui précède, l'ATA peut être exclu d'un projet si :

- le PU où s'implante le projet routier n'est pas encore urbanisé et son développement n'est pas prévu avant qu'une nouvelle intervention ne soit réalisée sur la route visée (référence à la durée de vie utile des interventions prévues);
- le réseau planifié par la municipalité présente une lacune importante de sécurité ou fait abstraction de solutions plus intéressantes que la route du Ministère pour la fonctionnalité, la sécurité et l'efficacité des déplacements actifs sur son territoire, ce qui peut être le cas pour certains réseaux définis dans des plans de transport ou de mobilité durable non assujettis au processus d'avis sur les schémas enchâssés dans la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (RLRQ, chapitre A-19.1).

## Critères pour les trottoirs selon le milieu d'insertion

Afin de considérer la construction ou la réfection de trottoirs dans le cadre de projet du Ministère, les critères suivants doivent être atteints. Ceux-ci doivent être confirmés par un avis technique ou une étude de sécurité d'un ingénieur du Ministère. Une étude de sécurité devrait accompagner les projets d'amélioration ou de développement. Pour les projets de conservation des chaussées, une telle étude est réalisée au besoin.

Dans un PU développé (profil de type urbain), le trottoir doit :

- engendrer un gain en sécurité significatif (basé sur le débit journalier moyen annuel [DJMA], la vitesse affichée, la largeur de la chaussée et des accotements, etc.);
- être situé dans un milieu bâti ou en voie de l'être à court terme.



Hors du PU développé, le trottoir doit :

- engendrer un gain en sécurité (basé sur le DJMA, la vitesse affichée, la largeur de la chaussée et des accotements, etc.);
- se connecter à des trottoirs existants aux approches;
- donner accès à un générateur de déplacement;
- minimiser les répercussions sur le drainage.

En ce qui concerne l'intégration des trottoirs sur les ponts sous la gestion de la ministre, l'annexe 2 présente une synthèse des éléments spécifiques à considérer.

## Partage des coûts

Lorsque le Ministère est l'initiateur d'un ATA dans le cadre d'un projet routier ou de structure sous sa responsabilité, il en assume généralement 100 % des coûts, comme cela est défini aux annexes 3 et 4.

Lorsque le Ministère n'a pas de projet ou que la nature du projet qu'il réalise ne permet pas d'intégrer un ATA dans sa conception, la municipalité peut alors procéder elle-même aux travaux en obtenant une permission de voirie ou en procédant elle-même aux acquisitions des immeubles nécessaires à la réalisation de l'ATA à l'extérieur de l'emprise sous la responsabilité du Ministère. S'il est admissible, le projet d'ATA de la municipalité peut faire l'objet d'une demande d'aide financière dans un programme en vigueur au moment de sa réalisation.

Dans le cas où l'intervention serait planifiée par le Ministère ultérieurement à l'horizon souhaité par la municipalité, cette dernière peut demander au Ministère de devancer le projet. S'il accepte de le devancer, le partage des coûts s'applique conformément à l'annexe 3.

Une entente ministérielle de collaboration est requise lorsqu'un partage des coûts survient avec la municipalité. Un partage est à prévoir dans les cas suivants :

- Lorsque la municipalité souhaite que l'ATA soit plus large que la norme ou qu'elle souhaite intégrer des aménagements supplémentaires à la conception du Ministère, la municipalité doit alors assumer 100 % des coûts excédentaires à cette conception.
- Lorsque la municipalité requiert un aménagement sur une route dont la ministre est gestionnaire et pour laquelle aucun projet n'est requis à court terme, le Ministère en fait alors l'analyse et, si la municipalité démontre la pertinence d'améliorer la sécurité et la fonctionnalité de cette route, la participation financière du Ministère est de 50 % des coûts pour la réalisation des travaux minimaux requis. Cette situation couvre notamment les nouveaux croisements d'aménagements municipaux avec une route existante sous la gestion de la ministre.
- Lors de la réfection ou de la reconstruction d'un pont situé sur le réseau municipal dont la gestion incombe à la ministre, le Ministère assume les coûts de la réfection ou de la reconstruction de la structure selon les normes des ATA à implanter, le cas échéant. La municipalité assume les coûts d'exploitation de l'ATA sur la structure (à l'exclusion des interventions sur les éléments structuraux) ainsi que tout coût excédentaire lié à un choix de conception de la municipalité différent de la proposition du Ministère. La participation financière de la municipalité ne peut cependant pas obliger le Ministère à réaliser un ATA qu'il considère comme inadéquat pour des raisons de sécurité (par exemple : objet fixe) ou d'efficacité des déplacements.



- Lors de la réfection ou de la reconstruction d'un pont dont la gestion incombe à la ministre à l'intérieur du PU développé ou sur un réseau cyclable aménagé ou planifié, si l'ATA ne peut pas être intégré au projet en raison de l'absence d'espace disponible pour l'accommoder et que des mesures de rechange sont possibles, le Ministère assume alors 25 % des coûts de construction et la municipalité, 75 %. Cela pourrait être, par exemple, une passerelle indépendante de la structure du Ministère. La municipalité assume les coûts d'exploitation de l'ATA après les travaux.

Enfin, la municipalité est entièrement responsable de la réalisation d'un projet de construction et du financement d'un ATA dans les cas suivants :

- Aucun projet n'est inscrit à la programmation routière du Ministère. Par conséquent, la municipalité peut procéder aux travaux à la suite de l'obtention d'une permission de voirie.
- L'ATA constitue un passage sur une route, une passerelle ou un passage souterrain devant franchir une route existante sous la gestion de la ministre, ou encore il s'agit d'une barrière naturelle. Dans ces cas, une entente de collaboration et une permission de voirie sont requises.

Cette responsabilité peut s'exercer tout en ayant recours à des programmes d'aide financière gouvernementaux destinés à soutenir les municipalités dans le développement de l'offre de services en transports actifs sur le territoire du Québec.

Les coûts non couverts par le Ministère dans le partage des coûts liés aux ATA sont :

- le mobilier urbain;
- l'éclairage décoratif;
- les coûts supplémentaires liés à des demandes d'amélioration municipales au-delà des normes du Ministère.

## Exploitation et entretien

À moins d'une entente particulière, la responsabilité de l'entretien des ATA situés sur le réseau routier sous la gestion de la ministre diffère selon le type d'aménagement (tableau 3).

**Tableau 3 : Partage des responsabilités d'entretien de l'ATA**

Type d'aménagement	Responsabilité
Sur chaussée (bande cyclable, accotement, chaussée désignée, vélorue, rue partagée) et sous chaussée (passage souterrain pour piétons).	Ministère
Dénivelé (trottoir, piste ou sentier au niveau de la bordure), élément vertical (délinéateur, bollard, signalisation temporaire), aménagement séparé de la chaussée (piste ou sentier indépendant de la chaussée dans l'emprise ou séparé par une glissière de pont <sup>2)</sup> ) et passerelle.	Municipalité

2. Sur un pont, le partage peut être différent, notamment lorsque le trottoir ou l'élément vertical est structural (système de retenue).



La ministre, en vertu de la *Loi sur la voirie*, entretient les ouvrages ou installations dont elle a la gestion à moins qu'une entente avec la municipalité y pourvoie autrement. Les municipalités, pour leur part, doivent entretenir leurs ouvrages et installations, bien qu'elles ne soient pas tenues de déneiger les trottoirs. Une entente ministérielle de collaboration et une permission de voirie sont recommandées pour établir clairement les obligations incombant à chaque partie.

Les activités d'entretien des ATA pouvant faire l'objet d'une entente avec les municipalités sont généralement celles pour lesquelles les besoins d'une municipalité diffèrent de l'entretien minimal assumé par le Ministère. Par exemple :

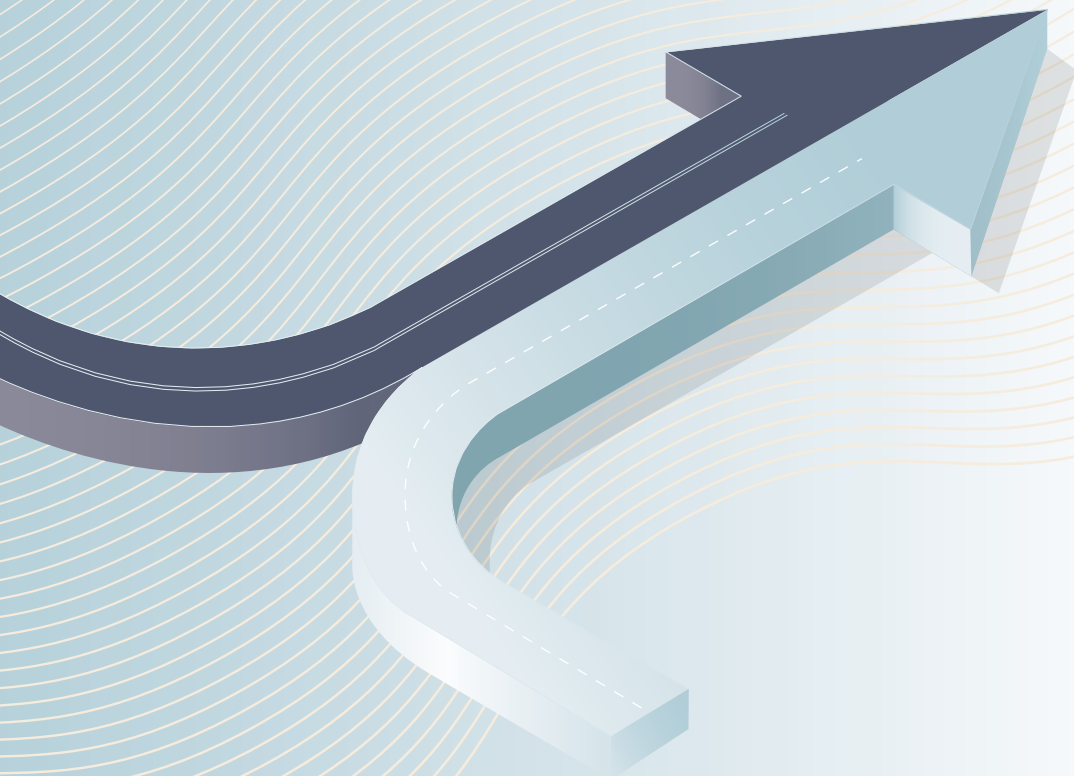
- le balayage plus fréquent de l'accotement;
- le contrôle de la végétation;
- le marquage ponctuel dans la bande cyclable ou aux intersections;
- la signalisation de l'itinéraire cyclable;
- le ramassage et le transport de la neige.

Pour l'entretien des feux de circulation, se référer au chapitre 6.





## 5. SYSTÈMES DE DRAINAGE



## Champ d'application

Le drainage des routes comporte un ensemble d'éléments essentiels à leur fonctionnement sécuritaire. Il comporte aussi des éléments nécessaires à la gestion des eaux pluviales et contribuant à la réduction des incidences nuisibles sur l'environnement en amont et en aval de la route. La conception et l'entretien des systèmes de drainage visent à préserver l'infrastructure routière dans le contexte de changements climatiques et dans une perspective de développement durable.

L'encadrement légal concernant la gestion des eaux pluviales au Québec a été confié au ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs. De nombreux travaux routiers comportant des ouvrages de gestion des eaux pluviales (OGEP), des réseaux d'égout pluvial ou des ponceaux doivent obtenir une autorisation au préalable auprès de ce ministère.

Les éléments de drainage sous la responsabilité du ministère des Transports et de la Mobilité durable sont ceux qui sont essentiels à l'aménagement et à la gestion des routes sous sa gestion. Les éléments de drainage situés dans l'emprise du Ministère et dont l'utilité est de donner accès au réseau routier municipal sont sous la compétence des municipalités.

Les passages souterrains situés sous la plateforme routière d'une route du Ministère, par exemple les passages fauniques, sont également abordés dans ce chapitre.

## Projets routiers

### Inventaire et inspection

Le Ministère est responsable de la tenue des stocks des éléments sous sa responsabilité et de leurs mises à jour subséquentes.

Il inventorie, également, les infrastructures municipales de drainage se trouvant en dessous des routes sous sa gestion.

Les municipalités ont la responsabilité d'inventorier leurs infrastructures, y compris celles situées dans l'emprise d'une route sous la gestion de la ministre.

Les éléments de drainage situés sous l'emprise routière du Ministère sont inspectés par celui-ci. Les ponceaux et les tuyaux de raccordement au fossé qui sont inspectés par le Ministère sont ceux dont l'ouverture intérieure est supérieure ou égale à 300 mm. L'inspection est faite régulièrement pour les ponceaux de moins de 3 mètres, en fonction de l'évaluation de l'état de ces éléments de drainage et de leurs caractéristiques.

Le Ministère inspecte également les ponceaux situés sous une route ou un chemin de fer localisés dans une emprise ferroviaire sous la propriété du Ministère. Toutefois, les ponceaux de moins de 3 mètres d'ouverture situés dans une emprise ferroviaire, dont la gestion est sous bail par un tiers, sont généralement inspectés par les intervenants de ce tiers, à moins qu'une entente particulière ne prévoie des modalités différentes. Le Ministère se réserve le droit d'exiger qu'on lui transmette les informations sur l'état de l'élément de drainage et de procéder à une intervention lorsqu'un enjeu de sécurité est soulevé.



## Partage des coûts

### Travaux conjoints entre le Ministère et la municipalité

Lors de travaux nécessitant une tranchée commune, la méthode utilisée pour calculer les coûts d'excavation, de remblayage, de structure de chaussée et de pavage incombant à chaque partie se trouve dans la procédure sur le partage, entre le Ministère et ses partenaires, des coûts des tranchées communes (PR-19), qui est appliquée pour :

- les routes sous la gestion de la ministre;
- les services municipaux (réseau d'aqueduc, réseaux d'égouts sanitaire et pluvial, ouvrages connexes);
- les parties de routes de compétence municipale pour le raccordement des conduites d'égout pluvial du Ministère.

L'annexe 5 présente un exemple à utiliser pour répartir les coûts des tranchées communes.

Dans le cadre des projets routiers conformes aux cas de figure 1, 2 et 3, lorsque le dimensionnement pour la construction ou la reconstruction des éléments de drainage dépend de la quantité d'eau à recevoir, les coûts liés à ces éléments doivent être partagés selon le prorata de l'apport estimé d'eau pluviale provenant de chaque entité. Ce principe s'applique aux éléments suivants :

- les ponceaux et les tuyaux de raccordement au fossé de moins de 3 mètres situés sous la plateforme routière du Ministère ou sur le réseau municipal;
- le réseau d'égout pluvial (tuyau de raccordement, conduite pluviale, regard d'égout pluvial, regard-puisard) situé dans l'emprise du Ministère ou sur le réseau municipal;
- les OGEP (fossé végétalisé ou enroché, fossé engazonné, noue engazonnée ou aire de biorétention, tranchée drainante, bande de végétation filtrante, séparateur de débit à l'entrée, ouvrage de contrôle à la sortie, ouvrage de rétention souterraine [conduite fermée, chambre voûtée, chambre de béton, etc.], bassin de sédimentation, bassin de rétention, bassin de décontamination, bassin d'infiltration, marais artificiel, séparateur d'huile, de graisse et/ou de sédiments et filtre) situés dans l'emprise du Ministère ou sur le réseau municipal;
- les autres éléments de drainage (ponceau et tuyau de raccordement au fossé de moins de 3 mètres non situés sous la plateforme routière, fossé bétonné ou en enrobé bitumineux et regard d'égout sanitaire dans les cas de réseau d'égouts unitaire [réseaux d'égouts sanitaire et pluvial combinés]) situés dans l'emprise du Ministère ou sur le réseau municipal.

Lorsque la quantité d'eau pluviale n'a aucune répercussion sur le dimensionnement de l'élément de drainage à construire ou à reconstruire, il n'y a aucun partage de coûts. Le Ministère et la municipalité assument la totalité des frais reliés aux éléments situés sur leur territoire respectif. Ce principe s'applique aux éléments suivants :

- le réseau d'égout pluvial (puisard linéaire, puisard, bouche d'égout pluvial et puisard de fossé);
- les autres éléments de drainage (dalot, rigole, caniveau, drain à fente et drain perforé).

Le partage des coûts liés aux passages souterrains se trouve dans l'annexe 3, qui porte sur les ATA.



## Travaux de la municipalité sur les éléments relevant de ses compétences

Lors de travaux exécutés sur les actifs de drainage de compétence municipale, la municipalité assume tous les coûts, et ce, sans égard à la localisation de ceux-ci.

Par ailleurs, la nature même du drainage routier implique une interrelation entre les réseaux municipaux et ceux du Ministère. Des travaux municipaux peuvent entraîner des répercussions sur le réseau ministériel et ainsi engendrer une fluctuation d'utilisation de ce dernier.

Un apport d'eau pluviale supplémentaire et imprévu au moment de la conception originale d'un actif de drainage est une des causes possibles d'une fluctuation d'utilisation. Lorsqu'un actif capte un apport d'eau supplémentaire, une évaluation de sa capacité hydraulique et de son dimensionnement doit être effectuée, puisque le comportement hydraulique peut être affecté.

Les OGEP doivent être mis en place afin que les apports d'eau pluviale après les travaux soient identiques ou inférieurs à ceux qui existaient avant la réalisation du projet.

Lorsque l'apport d'eau pluviale d'un élément de drainage du Ministère augmente en raison d'une augmentation de l'eau pluviale provenant du territoire municipal, le Ministère demande qu'un OGEP soit aménagé aux frais de la municipalité. Cet ouvrage doit être situé en amont du réseau de drainage du Ministère, et ce, sans égard au type d'élément de drainage du Ministère qui reçoit l'apport d'eau.

Avant de concevoir un OGEP, la municipalité doit contacter le Ministère pour la délivrance d'une permission de voirie. La conception et la construction des OGEP doivent respecter les méthodes de calcul, les normes ou dispositions et les critères de conception présentés dans le cadre de la présentation d'une demande de rejet des eaux pluviales au réseau de drainage du Ministère. Pour l'obtention de la permission de voirie, la municipalité doit fournir un document d'ingénierie attestant que les apports d'eau pluviale après les travaux seront identiques ou inférieurs à ceux qui existaient avant la réalisation du projet. La permission de voirie précisera que le Ministère se dégagera des responsabilités quant à ces travaux et la municipalité devra tenir le Ministère indemne en cas de pépin.

## Exploitation et entretien

L'entretien des éléments de drainage, qui sont situés dans l'emprise du Ministère et qui sont d'une utilité essentielle à la gestion des eaux pluviales de cette emprise, relève du Ministère, à moins qu'une entente ministérielle de collaboration conclue ne le spécifie autrement.

Les municipalités sont responsables de l'entretien des éléments de drainage qui sont d'une utilité essentielle à la gestion des eaux pluviales provenant uniquement du réseau routier municipal, et ce, même s'ils sont situés dans l'emprise du Ministère.

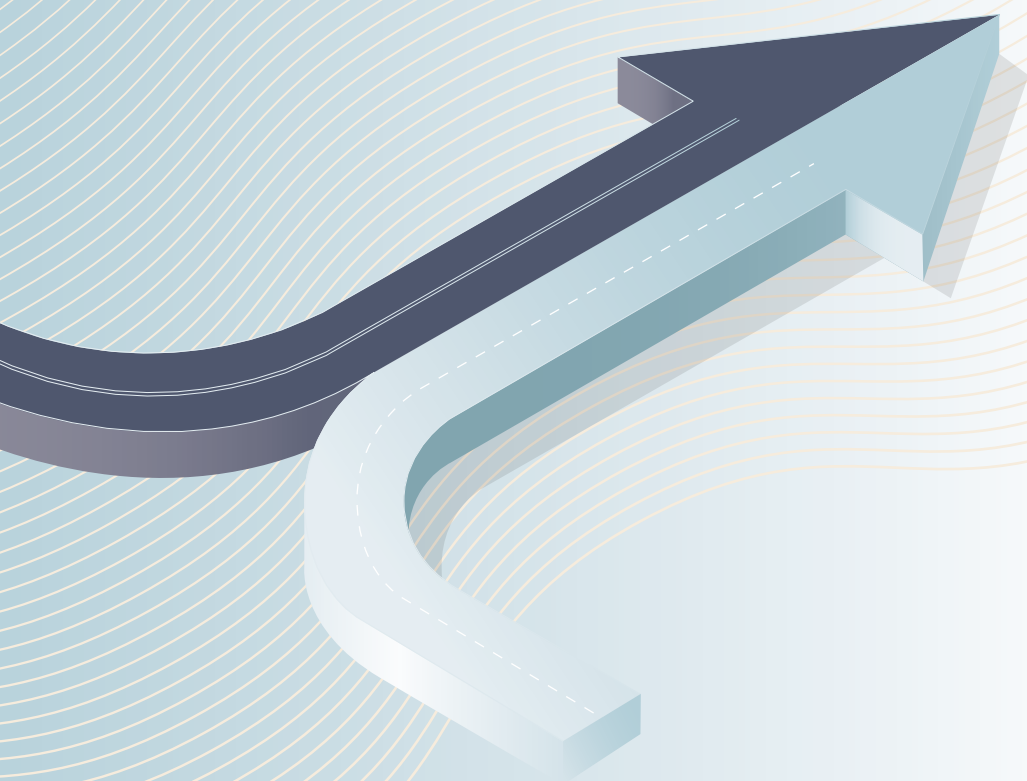


Lorsque des éléments de drainage ont une utilité essentielle pour la gestion d'une route du Ministère et du réseau routier municipal (localisés dans l'emprise ou à l'extérieur de celle-ci), le partage des coûts d'entretien de ces éléments de drainage doit être établi dans une entente ministérielle de collaboration. L'annexe 6 présente le partage des responsabilités concernant les activités selon le type d'élément de drainage et précise dans quel cas les activités pourraient être réalisées par la municipalité en vertu d'une entente.

Lorsque les municipalités réalisent les activités d'entretien, elles demeurent responsables de tous les bris causés aux ouvrages, peu importe l'état initial de ceux-ci. À défaut d'entretien ou lors d'une défaillance qui affecte le réseau du Ministère, celui-ci se réserve le droit d'intervenir rapidement malgré l'absence d'entente ministérielle de collaboration et les coûts sont assumés par la municipalité (consulter le chapitre 3 pour les travaux en situation d'urgence).



## 6. SYSTÈMES ÉLECTROTECHNIQUES ET STRUCTURES D'ÉQUIPEMENT ROUTIER





## Champ d'application

Des investissements peuvent être nécessaires en fonction de l'état des systèmes électrotechniques et des structures de signalisation et de leur rôle sur la mobilité pour établir une planification des travaux dans un souci de sécurité.

Les sections qui suivent précisent les activités associées à la gestion des infrastructures en matière de systèmes électrotechniques et de structures d'équipement routier.

## Projets routiers

### Inventaire et inspection

Le Ministère s'occupe des activités reliées à l'inventaire et à l'inspection des systèmes électrotechniques et des structures d'équipement routier dont il est responsable. Les responsabilités du Ministère sont précisées dans un inventaire qu'il met régulièrement à jour. Les responsabilités qui ne relèvent pas du Ministère relèvent de la municipalité. La fréquence d'inspection varie de deux à cinq ans selon le type d'ouvrage. En fonction de l'état et des caractéristiques des ouvrages, des inspections spéciales peuvent être réalisées par le Ministère.

Pour les nouveaux systèmes électrotechniques et les nouvelles structures d'équipement routier situés sur une route qui n'est pas une autoroute, ou pour ceux déjà sous la responsabilité de la municipalité, qu'ils soient ou non dans l'emprise des routes sous la gestion de la ministre, la municipalité est responsable de tenir un inventaire de ceux-ci et de les inspecter, à moins qu'une entente ne prévoie des modalités différentes.

### Planification et programmation

L'annexe 7 présente les modalités de partage des coûts pour les systèmes électrotechniques et les structures d'équipement routier. Ces modalités sont décrites pour différentes interventions possibles sur des systèmes électrotechniques ou des structures d'équipement routier.

Une entente ministérielle de collaboration est nécessaire :

- dans le cadre d'un projet conjoint;
- dans le cadre d'un projet du Ministère auquel la municipalité ne se joint pas, mais pour lequel il est nécessaire de déterminer les responsabilités de facturation électrique (dans le cas spécifique des systèmes électrotechniques), d'inspection, d'entretien et d'exploitation après les travaux.

L'entente devrait prévoir :

- l'acquisition de l'emprise, le déplacement des utilités publiques, etc.;
- les exigences de conception, de construction, d'inspection, d'entretien et d'exploitation du Ministère dans les cas où ces activités relèvent de la municipalité;
- l'établissement des coûts associés à la construction du système (les études, les honoraires, les déplacements d'équipements, l'entretien, etc.).





La permission de voirie est nécessaire :

- dans le cadre de l'installation d'équipement par la municipalité à l'intérieur de l'emprise du Ministère. Par exemple, c'est le cas lorsqu'une municipalité installe un nouvel équipement.

Le permis d'intervention est nécessaire :

- pour modifier ou entretenir un équipement qui a déjà fait l'objet de la délivrance d'une permission de voirie. Par exemple, c'est le cas lorsqu'une municipalité souhaite entretenir un équipement ou encore remplacer un équipement défectueux par un équipement identique.

### **Particularité pour les feux de circulation situés sur une bretelle d'autoroute**

Lorsque des feux de circulation sont situés sur une bretelle d'autoroute formant une intersection avec une route locale sous compétence municipale, la municipalité est responsable de la coordination de tous les feux de circulation situés sur sa route locale. Toutefois, le Ministère conserve le droit d'approuver ou de fixer le temps d'attente pour les usagers en provenance de la bretelle pour éviter la congestion sur l'autoroute.

## **Partage des coûts**

Le partage des coûts, lesquels sont liés essentiellement à la conception, à la construction ou à la modification des infrastructures, et des responsabilités des systèmes électrotechniques et des structures d'équipement routier est présenté aux annexes 7 et 8.

Lorsque la municipalité privilégie une option dont le coût est plus élevé, elle doit assumer :

- la portion du coût qui excède l'option la plus économique;
- les coûts associés à l'entretien des équipements décoratifs (fûts, potences, luminaires). La municipalité doit fournir au Ministère le modèle d'équipement décoratif qu'elle souhaiterait installer dans le cadre d'une activité d'entretien effectuée par le Ministère et qui nécessiterait le remplacement d'un équipement existant. Le Ministère procédera à l'analyse de la conformité de l'équipement, en considérant les aspects techniques liés à la sécurité des usagers de la route sous la gestion de la ministre, afin d'accepter ou de refuser l'équipement proposé.

### **Travaux du Ministère sur les éléments sous sa responsabilité**

Lors de travaux exécutés sur les systèmes électrotechniques et sur les structures d'équipement routier sous la responsabilité du Ministère qui n'ont pas d'incidence sur les infrastructures de la municipalité, le Ministère assume tous les coûts.

Lorsque les travaux du Ministère touchent les infrastructures municipales, une entente ministérielle de collaboration doit être conclue.

### **Travaux de la municipalité sur les éléments sous sa responsabilité**

Lors de travaux exécutés sur les systèmes électrotechniques et sur les structures d'équipement routier sous la responsabilité de la municipalité sans incidence sur les infrastructures du Ministère, la municipalité assume tous les coûts.



## Facturation de la consommation électrique des systèmes électrotechniques

Une entente ministérielle de collaboration est nécessaire afin de déterminer si le raccordement d'un système électrotechnique au réseau électrique est à la charge de la municipalité ou du Ministère. Le document doit décrire à qui reviennent les frais de raccordement, y compris les frais associés au prolongement de réseau, le cas échéant, ainsi que la facturation de la consommation électrique des systèmes électrotechniques. En général, lorsque la route est sous gestion de la municipalité, cette dernière assume cette responsabilité et les frais afférents, alors que le Ministère les assume lorsque la route est sous sa gestion.

Il est à noter que les frais de consommation électrique de systèmes électrotechniques distincts alimentés à un même point de raccordement avec le fournisseur ne sont pas divisibles entre le Ministère et la municipalité. Si un partage des coûts d'alimentation est requis, chaque entité doit posséder son propre point de raccordement avec le fournisseur (conditions du fournisseur d'alimentation).

## Exploitation et entretien

Les activités reliées à l'entretien et à l'exploitation des systèmes électrotechniques et des structures d'équipement routier situés sur les routes dont la ministre a la gestion sont généralement réalisées par cette dernière. Une entente ministérielle de collaboration devrait généralement le préciser. Lorsque la municipalité privilégie une option dont le coût est plus élevé, elle assume les coûts d'entretien excédentaires.

La municipalité est responsable de l'entretien des infrastructures sur lesquelles elle a compétence, y compris celles installées en bordure d'une route du Ministère.



# CONCLUSION

Le présent Document de référence vise à fournir aux unités opérationnelles des paramètres harmonisés dans l'établissement du partage des obligations et des coûts, afin d'établir une gestion transparente et équitable pour l'ensemble des municipalités.

La collaboration entre le Ministère et les municipalités en matière de gestion des infrastructures permet l'optimisation des investissements et une saine gestion des actifs routiers du Québec.

Le Document de référence couvre plusieurs éléments des relations avec les municipalités, notamment les modes d'intervention et les communications ainsi que le partage des obligations et des coûts de différentes activités communes aux projets routiers et de celles spécifiques aux aménagements de transports actifs, aux systèmes de drainage, aux systèmes électrotechniques et aux structures d'équipement routier.

Bien que substantiel, ce document n'est pas exhaustif et se veut un complément aux documents de référence du Ministère. Il sera révisé périodiquement pour assurer son évolution et son adaptation.



# NORMES ET OUVRAGES DE RÉFÉRENCE

Toutes les activités de gestion des actifs doivent être réalisées conformément aux normes et ouvrages de référence suivants :

- [Collection Normes – Ouvrages routiers](#) – Tomes I à VIII (ministère des Transports et de la Mobilité durable, édition la plus récente).
- [Cahier des charges et devis généraux – Infrastructures routières – Construction et réparation](#) (ministère des Transports et de la Mobilité durable, édition la plus récente).
- [Guide de surveillance – Chantiers d’infrastructures de transport](#) (ministère des Transports et de la Mobilité durable, édition la plus récente).
- [Manuel d’inspection des structures](#) (ministère des Transports et de la Mobilité durable, édition la plus récente).
- [Manuel d’inspection des ponts](#) (ministère des Transports et de la Mobilité durable, édition la plus récente).
- [Normes 1809–300, Travaux de construction – Conduites d’eau potable et d’égout – Clauses techniques générales](#) (Bureau de normalisation du Québec, édition la plus récente).
- [Guide de gestion des eaux pluviales](#), 2011.
- [Manuel de construction et de réparation des systèmes électrotechniques et des structures d’équipement routier](#) (Pour les employés du MTMD seulement).



# ANNEXE 1

Cas de figure – Tableau sur le partage des obligations et des coûts

Gestionnaire de projet Mécanisme à utiliser	Cas 1		Cas 2		Cas 3		Cas 4	
	Le Ministère a un projet et la municipalité s'y joint		La municipalité a un projet qui affecte les infrastructures du Ministère et le Ministère s'y joint		Le Ministère a un projet qui affecte les infrastructures municipales et la municipalité n'a pas de projet		La municipalité a un projet à réaliser dans l'emprise du Ministère et le Ministère n'a pas de projet	
	Ministère		Municipalité		Ministère		Municipalité	
	Entente ministérielle de collaboration		Entente ministérielle de collaboration		Entente ministérielle de collaboration		Permission de voirie	
ÉTAPES/ACTIVITÉS	Réalisation	Coûts	Réalisation	Coûts	Réalisation	Coûts	Réalisation	Coûts
Études préliminaires (Chapitre 3)	Ministère	Ministère (et municipalité si elle demande un changement de portée)	Municipalité	Municipalité (et Ministère s'il demande un changement de portée)	Ministère	Ministère	Municipalité	Municipalité
Conception (Chapitres 3 et, au besoin, 2, 4, 5 et 6)	Ministère	Conjoint	Municipalité	Conjoint	Ministère	Ministère	Municipalité (acceptation de la nature du projet par le Ministère)	Municipalité
Plans et devis (Chapitres 3 et, au besoin, 2, 4, 5 et 6)	Ministère	Conjoint	Municipalité	Conjoint	Ministère	Ministère	Municipalité (acceptation de la nature du projet par le Ministère)	Municipalité
Acquisitions (Chapitre 3)	Chacun fait les acquisitions pour ses besoins	Chacun fait les acquisitions pour ses besoins	Chacun fait les acquisitions pour ses besoins	Chacun fait les acquisitions pour ses besoins	Ministère	Ministère	Municipalité	Municipalité
Autorisations environnementales et mesures de compensation environnementale (Chapitre 3)	Ministère	Ministère (et municipalité si la demande augmente les coûts liés)	Municipalité	Municipalité (et ministère si la demande augmente les coûts liés)	Ministère	Ministère	Municipalité	Municipalité
Surveillance (Chapitres 3 et, au besoin, 2)	Ministère	Conjoint	Ministère (si jugé nécessaire par le Ministère, sinon municipalité)	Conjoint	Ministère	Ministère	Municipalité (ou Ministère si jugé nécessaire par le Ministère)	Municipalité
Ingénierie des matériaux (Chapitres 3 et, au besoin, 4, 5 et 6)	Ministère	Conjoint	Municipalité	Conjoint	Ministère	Ministère	Municipalité	Municipalité
Travaux (Chapitres 3 et, au besoin, 2, 4, 5 et 6)	Ministère	Conjoint	Municipalité	Conjoint	Ministère	Ministère	Municipalité	Municipalité
Avenants et suppléments (Chapitre 2)	Ministère	Conjoint	Municipalité	Conjoint	Ministère	Ministère	Municipalité	Municipalité
Inventaire et inspection (Chapitres 1 et, au besoin, 4, 5 et 6)	Conjoint	Conjoint	Conjoint	Conjoint	Conjoint	Conjoint	Conjoint	Conjoint
Exploitation et entretien (Chapitres 3 et, au besoin, 4, 5 et 6)	Conjoint	Conjoint	Conjoint	Conjoint	Conjoint	Conjoint	Conjoint	Conjoint

- Notes :
- Le terme « conjoint » signifie que chacun paie pour les coûts afférents aux éléments sous sa responsabilité.
  - Le partage représenté dans ce tableau est présenté à titre indicatif afin d'orienter le partage des responsabilités des activités d'exécution et des coûts afférents à inclure dans l'entente ministérielle de collaboration.
  - Si les travaux réalisés par une instance nécessitent d'intervenir sur un équipement existant de l'autre instance, la répartition des coûts entre les deux instances est fonction de l'état de l'équipement avant les travaux. Voir le chapitre 3 pour le détail.

# ANNEXE 2

## Intégration des trottoirs sur les ponts dont la gestion incombe à la ministre des Transports et de la Mobilité durable

		Nouveau pont		Remplacement de pont / Réparation de la dalle / Intervention majeure			
Présence d'un trottoir ou assimilable sur le pont		S. O.	S. O.	✓	✓	✗	✗
Présence d'un aménagement piéton aux approches		✓	✗	✓	✗	✓	✗
		↓	↓	↓	↓	↓	↓
Aménagement requis	Réseau supérieur						
	Périmètre d'urbanisation développé	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Hors périmètre	✓	✗	✓	✗	✓	✗
	Réseau municipal						
	Périmètre d'urbanisation développé	S. O.	S. O.	✓	✓	✓	✓
	Hors périmètre	S. O.	S. O.	✓	✗	✓	✗

**Légende**  
■ Oui    ■ Non



ANNEXE 3

Partage des coûts entre les municipalités et le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) pour les aménagements de transports actifs (ATA)

	Intégré à un projet d'amélioration ou de développement du réseau routier du MTMD		Intégré à un projet de conservation des chaussées sur le réseau routier du MTMD		Intégré à un projet de conservation des structures sous la gestion de la ministre		Intégré à un projet amorcé par la municipalité	
TYPE DE PROJET	Exemples de situations	Financement du projet	Exemples de situations	Financement du projet	Exemples de situations	Financement du projet	Exemples de situations	Financement du projet
Aménagements linéaires : trottoir, piste cyclable, piste multifonctionnelle, bande cyclable, accotement asphalté, chaussée désignée, vélorue et rue partagée (voir les figures 1 à 7 de l'annexe 4)								
<b>Trottoir*</b> dans un <b>périmètre d'urbanisation (PU) développé</b> Figure 1  * Pour être intégré à un projet du MTMD, le trottoir doit : <ul style="list-style-type: none"><li>• engendrer un gain en sécurité significatif;</li><li>• être situé dans un milieu bâti ou en voie de l'être à court terme.</li></ul>	ATA conforme à la conception du MTMD.	MTMD 100 %	ATA pouvant être intégré au projet et prévu à la conception du MTMD.	MTMD 100 %	ATA dans un projet de construction d'un nouveau pont, de remplacement de pont, de réparation de la dalle ou d'intervention majeure.	MTMD 100 %	Aucun projet planifié par le MTMD.	Municipalité 100 %
	ATA plus large ou intégrant des aménagements différents de la conception du MTMD à la demande de la municipalité.	Municipalité 100 % des coûts excédentaires	ATA excédant la portée du projet routier.	Municipalité 100 %			Aucun projet planifié par le MTMD, mais il est démontré par une étude du MTMD que la sécurité doit être améliorée.	MTMD 50 % Municipalité 50 %
<b>Accotement revêtu</b> ou <b>bande cyclable</b> dans un <b>PU développé (profil de type rural ou urbain)</b> Figure 2	ATA conforme à la conception du MTMD.	MTMD 100 %	ATA pouvant être intégré au projet et prévu à la conception du MTMD.	MTMD 100 %	ATA pouvant être intégré au projet et prévu à la conception du MTMD.	MTMD 100 %	Aucun projet planifié par le MTMD.	Municipalité 100 %
	ATA plus large ou intégrant des aménagements différents de la conception du MTMD à la demande de la municipalité.	Municipalité 100 % des coûts excédentaires	ATA excédant la portée du projet routier.	Municipalité 100 %	ATA ne pouvant pas être intégré au projet en raison de l'absence d'espace disponible pour l'accommoder.	Exclu du projet (section « Structures » pour mesure de rechange)	Aucun projet planifié par le MTMD, mais il est démontré par une étude du MTMD que la sécurité doit être améliorée.	MTMD 50 % Municipalité 50 %
<b>Trottoir*</b> hors d'un <b>PU développé</b> Figure 3  * Pour être intégré au projet du MTMD, le trottoir doit : <ul style="list-style-type: none"><li>• engendrer un gain en sécurité;</li><li>• se connecter à des trottoirs existants aux approches;</li><li>• donner accès à un générateur de déplacement;</li><li>• minimiser les répercussions sur le drainage.</li></ul>	ATA sur une route avec profil urbain et conforme à la conception du MTMD.	MTMD 100 %	ATA pouvant être intégré au projet et prévu à la conception du MTMD.	MTMD 100 %	ATA dans un projet de construction d'un nouveau pont, de remplacement de pont, de réparation de la dalle ou d'intervention majeure.	MTMD 100 %	Aucun projet planifié par le MTMD.	Municipalité 100 %
	ATA plus large ou intégrant des aménagements différents de la conception du MTMD à la demande de la municipalité.	Municipalité 100 % des coûts excédentaires	ATA excédant la portée du projet routier.	Municipalité 100 %	ATA ne pouvant pas être intégré au projet.	Exclu du projet (section « Structures » pour mesure de rechange)		
	ATA sur une route avec profil rural et conception acceptée par le MTMD.	Municipalité 100 %						
<b>Accotement revêtu</b> hors d'un <b>PU sur un réseau cyclable aménagé ou planifié*</b> Figure 4  * Selon un document officiel de la planification de l'aménagement territorial.	ATA conforme à la conception du MTMD.	MTMD 100 %	ATA pouvant être intégré au projet et prévu à la conception du MTMD.	MTMD 100 %	ATA pouvant être intégré au projet et prévu à la conception du MTMD.	MTMD 100 %	Aucun projet planifié par le MTMD.	Municipalité 100 %
	ATA plus large ou intégrant des aménagements différents de la conception du MTMD à la demande de la municipalité.	Municipalité 100 % des coûts excédentaires	ATA excédant la portée du projet routier.	Municipalité 100 %	ATA ne pouvant pas être intégré au projet en raison de l'absence d'espace disponible pour l'accommoder.	Exclu du projet (section « Structures » pour mesure de rechange)	Aucun projet planifié par le MTMD, mais il est démontré par une étude du MTMD que la sécurité doit être améliorée.	MTMD 50 % Municipalité 50 %





	Intégré à un projet d'amélioration ou de développement du réseau routier du MTMD		Intégré à un projet de conservation des chaussées sur le réseau routier du MTMD		Intégré à un projet de conservation des structures sous la gestion de la ministre		Intégré à un projet amorcé par la municipalité	
TYPE DE PROJET	Exemples de situations	Financement du projet	Exemples de situations	Financement du projet	Exemples de situations	Financement du projet	Exemples de situations	Financement du projet
<b>Accotement revêtu hors d'un PU développé et ne faisant pas partie d'un réseau cyclable aménagé ou planifié*</b> Figure 5	ATA conforme à la conception du MTMD.	MTMD 100 %	ATA conforme à la conception du MTMD.	MTMD 100 %	ATA conforme à la conception du MTMD.	MTMD 100 %	Aucun projet planifié par le MTMD.	Municipalité 100 %
	ATA plus large ou intégrant des aménagements différents de la conception du MTMD à la demande de la municipalité.	Municipalité 100 %	ATA plus large ou intégrant des aménagements différents de la conception du MTMD à la demande de la municipalité.	Municipalité 100 %	ATA plus large ou intégrant des aménagements différents de la conception du MTMD à la demande de la municipalité.	Municipalité 100 %		
<b>* Selon un document officiel de la planification de l'aménagement territorial.</b>								
<b>Piste cyclable ou piste multifonctionnelle hors chaussée, dans l'emprise du MTMD et en PU développé</b> Figure 6	ATA conforme à la conception du MTMD.	MTMD 100 %	ATA conforme à la conception du MTMD.	MTMD 100 %	ATA pouvant être intégré au projet et prévu à la conception du MTMD.	MTMD 100 %	Aucun projet planifié par le MTMD.	Municipalité 100 %
	ATA plus large ou intégrant des aménagements différents de la conception du MTMD à la demande de la municipalité.	Municipalité 100 % des coûts excédentaires	ATA plus large ou intégrant des aménagements différents de la conception du MTMD à la demande de la municipalité.	Municipalité 100 % des coûts excédentaires	ATA ne pouvant pas être intégré au projet en raison de l'absence d'espace disponible pour l'accueillir.	Exclu du projet (section « Structures » pour mesure de rechange)		
<b>Piste cyclable hors chaussée, dans l'emprise du MTMD, hors du PU et sur un réseau cyclable aménagé ou planifié*</b> Figure 7	ATA conforme à la conception du MTMD.	MTMD 100 %	ATA conforme à la conception du MTMD.	MTMD 100 %	ATA pouvant être intégré au projet et prévu à la conception du MTMD.	MTMD 100 %	Aucun projet planifié par le MTMD.	Municipalité 100 %
	ATA plus large ou intégrant des aménagements différents de la conception du MTMD à la demande de la municipalité.	Municipalité 100 % des coûts excédentaires	ATA plus large ou intégrant des aménagements différents de la conception du MTMD à la demande de la municipalité.	Municipalité 100 % des coûts excédentaires	ATA ne pouvant pas être intégré au projet en raison de l'absence d'espace disponible pour l'accueillir.	Exclu du projet (section « Structures » pour mesure de rechange)		
<b>* Selon un document officiel de la planification de l'aménagement territorial.</b>								
Aménagements ponctuels : passage pour piétons, passage cyclable, avancée de trottoir à une intersection ou à un passage hors intersection, feux pour piétons ou cyclistes et divers aménagements d'apaisement de la circulation bénéficiant directement aux piétons et aux cyclistes (voir les figures 8 à 10 de l'annexe 4)								
<b>Construction et modification d'un passage pour piétons ou d'un passage cyclable hors intersection dans le PU et sur un réseau cyclable aménagé ou planifié*, **</b> Figure 8	ATA justifié selon le <i>Tome V – Signalisation routière</i> de la collection <i>Normes – Ouvrages routiers</i> et conforme au concept du MTMD.	MTMD 100 %	ATA justifié selon le <i>Tome V – Signalisation routière</i> de la collection <i>Normes – Ouvrages routiers</i> et conforme au concept du MTMD.	MTMD 100 %	Sans objet		Aucun projet planifié par le MTMD, mais justifié selon le <i>Tome V – Signalisation routière</i> de la collection <i>Normes – Ouvrages routiers</i> . Il est démonstré par une étude du MTMD que la sécurité doit être améliorée.	MTMD 50 %  Municipalité 50 %
	ATA non justifié selon la norme, mais accepté par le MTMD.	Municipalité 100 %	ATA non justifié selon la norme, mais accepté par le MTMD.	Municipalité 100 %				
<b>* Voir le chapitre 6 et l'annexe 7 pour l'électrotechnique.</b>								
<b>** Selon un document officiel de la planification de l'aménagement territorial.</b>								
<b>Avancée de trottoir à une intersection ou à un passage hors intersection</b> Figure 9	ATA conforme à la conception du MTMD.	MTMD 100 %	ATA pouvant être intégré au projet et conforme à la conception du MTMD.	MTMD 100 %	Sans objet		Aucun projet planifié par le MTMD.	Municipalité 100 %
	ATA non prévu à la conception du MTMD, mais accepté par le MTMD.	Municipalité 100 %	ATA non prévu à la conception du MTMD, mais accepté par le MTMD.	Municipalité 100 %				
<b>Implantation de dos d'âne allongés ou autres éléments d'apaisement de la circulation</b> Figure 10	ATA conforme à la conception du MTMD.	MTMD 100 %	ATA pouvant être intégré au projet et conforme à la conception du MTMD.	MTMD 100 %	Sans objet		Aucun projet planifié par le MTMD.	Municipalité 100 %
	ATA non prévu à la conception du MTMD, mais accepté par le MTMD.	Municipalité 100 %	ATA non prévu à la conception du MTMD, mais accepté par le MTMD.	Municipalité 100 %				



	Intégré à un projet d'amélioration ou de développement du réseau routier du MTMD		Intégré à un projet de conservation des chaussées sur le réseau routier du MTMD		Intégré à un projet de conservation des structures sous la gestion de la ministre		Intégré à un projet amorcé par la municipalité	
TYPE DE PROJET	Exemples de situations	Financement du projet	Exemples de situations	Financement du projet	Exemples de situations	Financement du projet	Exemples de situations	Financement du projet
Structures : pont, passage souterrain, passerelle, mur de soutènement pouvant être requis pour l'aménagement de sentiers dans un talus en bordure de route ou à l'approche d'une structure ou encore lors de l'aménagement d'un passage le long d'une culée, sous une structure (voir les figures 11 à 15 de l'annexe 4)								
Pont, passage souterrain ou passerelle cyclable ou pédestre franchissant une route du MTMD, dans l'emprise de celle-ci et indépendant d'une structure existante Figure 11	ATA nécessaire pour remplacer un ATA existant puisque le projet d'amélioration ou de développement du réseau le rend non fonctionnel.	MTMD 100 %	Sans objet		Sans objet		Aucun projet planifié par le MTMD, mais il est démontré par une étude du MTMD que le passage existant est rendu non sécuritaire en raison de l'augmentation des débits sur la route traversée.	MTMD 50 %  Municipalité 50 %
	ATA nécessaire pour remplacer un passage existant rendu non sécuritaire en raison de l'augmentation des débits sur la route du MTMD qu'il traverse.	MTMD 50 %  Municipalité 50 %						
	Nouvel ATA faisant l'objet d'une demande du milieu.	Municipalité 100 %					Nouvel ATA faisant l'objet d'une demande du milieu pour un passage dénivelé.	Municipalité 100 %
Pont, passage souterrain ou passerelle cyclable ou pédestre franchissant un obstacle naturel dans l'emprise d'une route du MTMD, indépendant d'une structure, dans un PU développé ou sur un réseau cyclable aménagé ou planifié* Figure 12  * Selon un document officiel de la planification de l'aménagement territorial.	Sans objet		Sans objet		ATA ne pouvant pas être intégré au projet en raison de l'absence d'accotement disponible pour l'accommoder. Un ATA indépendant de la structure est possible dans l'emprise du MTMD selon la conception du MTMD (mesure de rechange).	MTMD 25 %  Municipalité 75 %	Sans objet	
Voie cyclable ou multifonctionnelle intégrée à un pont existant sur une route du MTMD, dans un PU développé ou sur un réseau cyclable aménagé ou planifié* Figure 13  * Selon un document officiel de la planification de l'aménagement territorial.	Sans objet		Sans objet		ATA prévu à la conception du MTMD dans le cadre d'un projet de nouvelle structure ou de reconstruction d'une structure.	MTMD 100 %	Aucun projet planifié par le MTMD, mais il est démontré par une étude du MTMD qu'un ATA constitue un gain souhaitable en sécurité.	MTMD 100 %



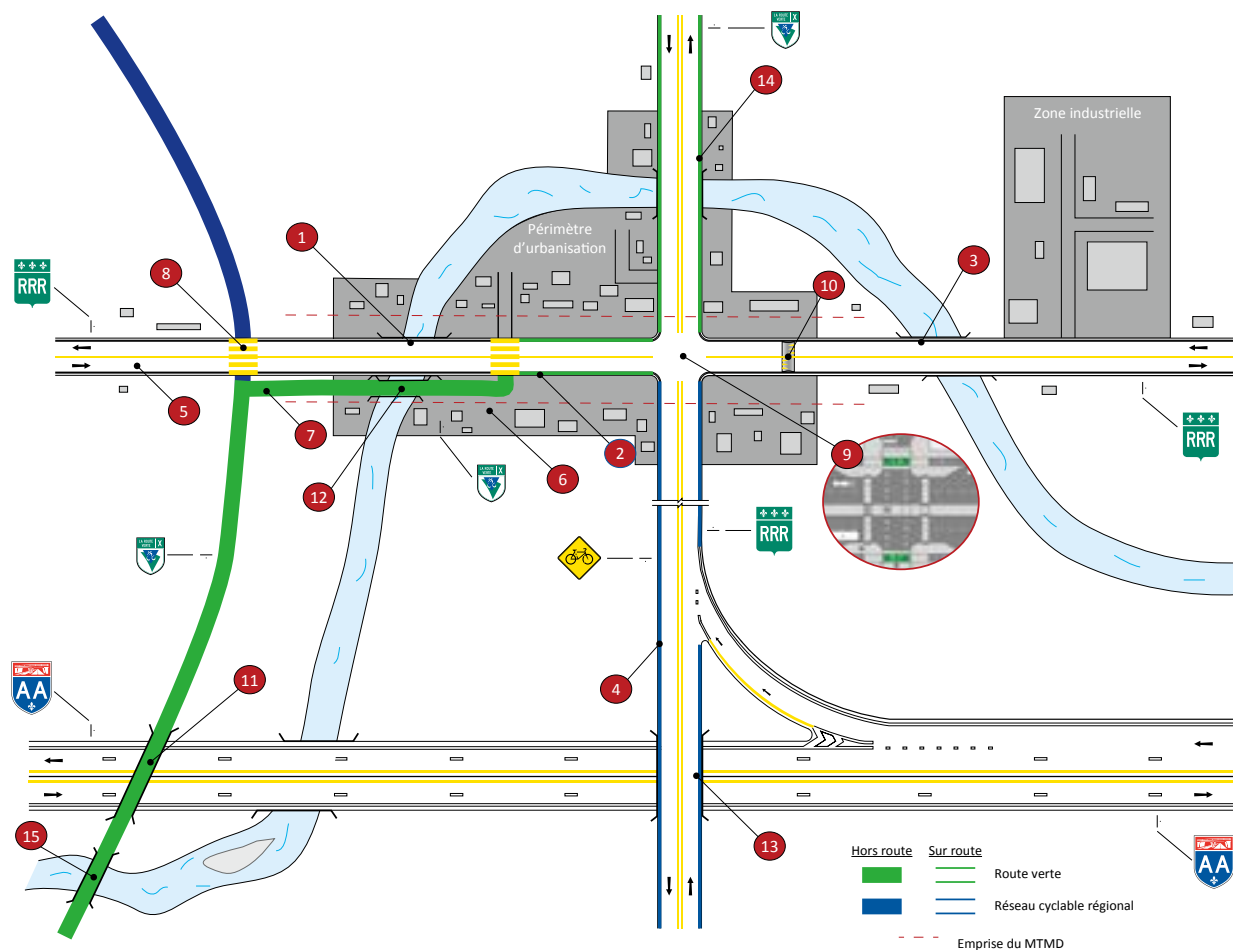
	Intégré à un projet d'amélioration ou de développement du réseau routier du MTMD		Intégré à un projet de conservation des chaussées sur le réseau routier du MTMD		Intégré à un projet de conservation des structures sous la gestion de la ministre		Intégré à un projet amorcé par la municipalité	
TYPE DE PROJET	Exemples de situations	Financement du projet	Exemples de situations	Financement du projet	Exemples de situations	Financement du projet	Exemples de situations	Financement du projet
Structures : pont, passage souterrain, passerelle, mur de soutènement pouvant être requis pour l'aménagement de sentiers dans un talus en bordure de route ou à l'approche d'une structure ou encore lors de l'aménagement d'un passage le long d'une culée, sous une structure (voir les figures 11 à 15 de l'annexe 4)								
Voie cyclable ou multifonctionnelle intégrée à un pont municipal sous la gestion de la ministre, dans un PU développé ou sur un réseau cyclable aménagé ou planifié* Figure 14	Sans objet		Sans objet		ATA prévu à la conception du MTMD dans le cadre d'un projet de nouvelle structure ou de reconstruction d'une structure	MTMD 100 % de la structure  Municipalité 100 % des autres dépenses	Aucun projet planifié par le MTMD, mais il est démontré par une étude du MTMD qu'un ATA constitue un gain souhaitable en sécurité.	MTMD 100 % de la structure  Municipalité 100 % des autres dépenses
					ATA excédant la portée du projet ou l'incapacité structurale du pont.	Exclu du projet		
Pont, passage souterrain ou passerelle cyclable, piétonne ou polyvalente pour franchir un obstacle naturel sur une emprise ferroviaire abandonnée (EFA) propriété du MTMD (sous bail) Figure 15	Sans objet		Sans objet		Construction d'un nouveau pont ou d'une nouvelle passerelle.	Municipalité 100 %	Sans objet	
					Réfection d'un ATA existant.	MTMD 100 %		

- Notes :
- La conception du MTMD fait référence à la conception du projet comme prévu par le MTMD. Cette conception vise à répondre aux normes minimales à prévoir en fonction de la nature du projet, des caractéristiques du milieu d'insertion et du profil de la route. Tous les ATA visés dans ce tableau doivent donc être faisables, justifiés et conformes aux normes, sans quoi ils sont écartés de toute intervention routière.
  - Si les travaux réalisés par une instance nécessitent d'intervenir sur un équipement existant de l'autre instance, la répartition des coûts entre les deux instances est fonction de l'état de l'équipement avant les travaux. Voir le chapitre 3 pour le détail.



# ANNEXE 4

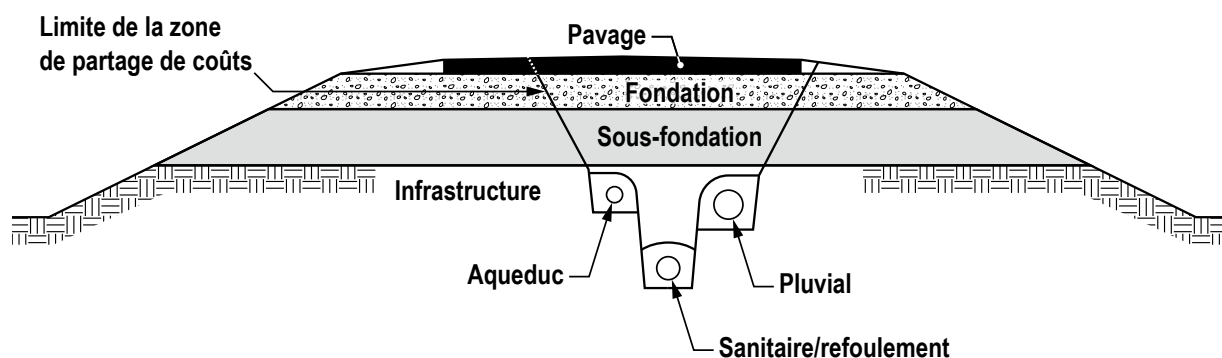
## Schéma sur le partage des coûts entre les municipalités et le Ministère pour les aménagements de transports actifs (ATA)



# ANNEXE 5

## Pourcentage de répartition des coûts de tranchées

Profondeur d'excavation	Nombre de conduites	Sanitaire	Refoulement	Aqueduc	Pluvial
≤ 4 m	2	70 %	---	30 %	---
		60 %	---	---	40 %
		70 %	30 %	---	---
		---	50 %	50 %	---
		---	---	50 %	50 %
		---	50 %	---	50 %
	3	45 %	---	25 %	30 %
		50 %	25 %	25 %	---
		45 %	25 %	---	30 %
	4	40 %	15 %	15 %	30 %
> 4 m	2	85 %	---	15 %	---
		70 %	---	---	30 %
		85 %	15 %	---	---
		---	---	50 %	50 %
		---	50 %	50 %	---
		---	50 %	---	50 %
	3	70 %	---	10 %	20 %
		70 %	15 %	15 %	---
		70 %	10 %	---	20 %
	4	60 %	10 %	10 %	20 %



**Note :** l'emplacement des conduites les unes par rapport aux autres doit être conforme à la norme BNQ 1809-300 « Travaux de construction – Conduites d'eau potable et d'égout – Clauses techniques générales ».



# ANNEXE 6

## Partage des responsabilités concernant les activités reliées aux éléments de drainage utiles au réseau du Ministère et au réseau municipal

Type ou sous-type d'élément de drainage	Entretien courant et périodique des infrastructures (numéro de l'activité de la liste des activités normalisées)	Ministère doit conserver la réalisation	Municipalité peut réaliser si prévu dans une entente
<b>Ponceau</b>			
Ponceaux et tuyaux de raccordement au fossé de moins de 3 mètres localisés sous la plateforme routière et d'une utilité essentielle au Ministère et au réseau municipal	Nettoyage d'un ponceau (6334-1)		X
	Réparation d'un ponceau (6334-2)	X	
	Enlèvement de débris d'un ponceau (6334-3)		X
	Réfection des murs de tête d'un ponceau (6334-4)	X	
	Réfection du radier d'un ponceau (6334-5)	X	
	Remise en état des extrémités d'un ponceau (6334-6)	X	
	Insertion et chemisage d'un ponceau (6334-7)	X	
	Aménagement de transition à l'approche d'un ponceau (6334-8)	X	
	Réfection des joints d'un ponceau (6334-9)	X	
	Réfection de la structure de chaussée au-dessus d'un ponceau (6334-A)	X	
	Reconstruction d'un ponceau (6334-B)	X	
	Élimination d'un ponceau (6334-C)	X	
	Prolongement d'un ponceau (6334-D)	X	
	Protection aux extrémités d'un ponceau (6334-E)	X	
	Nettoyage et creusage des fossés latéraux et/ou de décharges (6331-1)		X
	Démantèlement des barrages de castors (6331-3)	X	
<b>Réseau d'égout pluvial</b>			
Conduites d'égout pluvial et tuyaux de raccordement	Nettoyage des conduites fermées (6333-1)	X	
	Réparation des conduites fermées (6333-2)	X	
	Implantation de nouvelles conduites fermées (6333-3)	X	
Puisards linéaires	Nettoyage des regards et des puisards (6332-1)		X
	Réparation des regards et des puisards (6332-2)	X	
	Implantation et démantèlement des regards et des puisards (6332-3)	X	
Regards d'égout pluvial	Nettoyage des regards et des puisards (6332-1)		X
	Réparation des regards et des puisards (6332-2)	X	
	Implantation et démantèlement des regards et des puisards (6332-3)	X	



Type ou sous-type d'élément de drainage	Entretien courant et périodique des infrastructures (numéro de l'activité de la liste des activités normalisées)	Ministère doit conserver la réalisation	Municipalité peut réaliser si prévu dans une entente
<b>Réseau d'égout pluvial</b>			
Puisards	Nettoyage des regards et des puisards (6332-1)		X
	Réparation des regards et des puisards (6332-2)	X	
	Implantation et démantèlement des regards et des puisards (6332-3)	X	
Bouches d'égout pluvial	Nettoyage des regards et des puisards (6332-1)		X
	Réparation des regards et des puisards (6332-2)	X	
	Implantation et démantèlement des regards et des puisards (6332-3)	X	
Puisards de fossé	Nettoyage des regards et des puisards (6332-1)		X
	Réparation des regards et des puisards (6332-2)	X	
	Implantation et démantèlement des regards et des puisards (6332-3)	X	
<b>OGEP</b>			
Fossés végétalisés ou enrochés, fossés engazonnés, noues engazonnées ou aires de biorétention	Nettoyage et creusage des fossés latéraux et/ou de décharges (6331-1)		X
	Entretien de la protection contre l'érosion des fossés et bassins (6331-4)		X
Bandes de végétation filtrante	Entretien et réparation d'un ouvrage de gestion des eaux pluviales		X
	Implantation d'un nouvel ouvrage de gestion des eaux pluviales		X
Séparateur de débit à l'entrée	Entretien et réparation d'un ouvrage de gestion des eaux pluviales		X
	Implantation d'un nouvel ouvrage de gestion des eaux pluviales		X
Ouvrages de contrôle à la sortie	Entretien et réparation d'un ouvrage de gestion des eaux pluviales		X
	Implantation d'un nouvel ouvrage de gestion des eaux pluviales		X
Ouvrages de rétention souterrains (conduite fermée, chambre voûtée, chambre de béton, tout autre ouvrage souterrain permettant de stocker les eaux pluviales)	Entretien et réparation d'un ouvrage de gestion des eaux pluviales		X
	Implantation d'un nouvel ouvrage de gestion des eaux pluviales		X
Séparateurs d'huile, de graisse et/ou de sédiments (séparateurs hydrodynamiques, séparateurs avec décantation par gravité, autres technologies commerciales)	Entretien et réparation d'un ouvrage de gestion des eaux pluviales		X
	Implantation d'un nouvel ouvrage de gestion des eaux pluviales		X





Type ou sous-type d'élément de drainage	Entretien courant et périodique des infrastructures (numéro de l'activité de la liste des activités normalisées)	Ministère doit conserver la réalisation	Municipalité peut réaliser si prévu dans une entente	
OGEP				
Filtres (filtres à sable de surface, filtres à sable souterrain)	Entretien et réparation d'un ouvrage de gestion des eaux pluviales		×	
	Implantation d'un nouvel ouvrage de gestion des eaux pluviales		×	
Tranchées drainantes	Entretien et réparation d'un ouvrage de gestion des eaux pluviales		×	
	Implantation d'un nouvel ouvrage de gestion des eaux pluviales		×	
Bassins de sédimentation, bassins de rétention avec retenue permanente, bassins de rétention secs (avec ou sans retenue prolongée), bassins de décontamination, bassins d'infiltration, marais artificiels (avec ou sans retenue prolongée), bassins de décontamination, bassins d'infiltration, marais artificiels	Nettoyage et creusage d'un bassin (6331-2)	×		
	Démantèlement des barrages de castors (6331-3)	×		
	Entretien de la protection contre l'érosion des fossés et bassins (6331-4)			×
Autres éléments de drainage				
Ponceaux et tuyaux de raccordement au fossé de moins de 3 mètres non localisés sous la plateforme routière et d'une utilité essentielle au Ministère et au réseau municipal	Nettoyage d'un ponceau (6334-1)		×	
	Réparation d'un ponceau (6334-2)	×		
	Enlèvement de débris d'un ponceau (6334-3)		×	
	Réfection des murs de tête d'un ponceau (6334-4)	×		
	Réfection du radier d'un ponceau (6334-5)	×		
	Remise en état des extrémités d'un ponceau (6334-6)	×		
	Insertion et chemisage d'un ponceau (6334-7)	×		
	Aménagement de transition à l'approche d'un ponceau (6334-8)	×		
	Réfection des joints d'un ponceau (6334-9)	×		
	Réfection de la structure de chaussée au-dessus d'un ponceau (6334-A)	×		
	Reconstruction d'un ponceau (6334-B)	×		
	Élimination d'un ponceau (6334-C)	×		
	Prolongement d'un ponceau (6334-D)	×		
	Protection aux extrémités d'un ponceau (6334-E)	×		
	Nettoyage et creusage des fossés latéraux et/ou de décharges (6331-1)		×	
	Démantèlement des barrages de castors (6331-3)	×		



Type ou sous-type d'élément de drainage	Entretien courant et périodique des infrastructures (numéro de l'activité de la liste des activités normalisées)	Ministère doit conserver la réalisation	Municipalité peut réaliser si prévu dans une entente
Autres éléments de drainage			
Dalots, rigoles, caniveaux et drains perforés	Implantation, entretien et réparation d'éléments de drainage secondaires		X
Fossés bétonnés ou en enrobé bitumineux	Nettoyage et creusage des fossés latéraux et/ ou de décharges (6331-1)		X
	Entretien de la protection contre l'érosion des fossés et bassins (6331-4)		X

Note : Toutes dérogations à ces directives doivent être justifiées en fournissant les informations suivantes :

- Motifs pour lesquels l'orientation n'est pas respectée;
- Conséquences de la dérogation pour le Ministère;
- Conséquences pour la municipalité advenant le non-respect des orientations.

Ces informations doivent être incluses dans le dossier de demande d'autorisation de mandat et dans le dossier d'entente de collaboration.



ANNEXE 7

Partage des coûts entre le Ministère et les municipalités pour les systèmes électrotechniques et les structures d'équipement routier

	Localisé dans l'emprise du Ministère		Localisé à l'extérieur de l'emprise du Ministère, sur le réseau municipal	
TYPE DE PROJET	Exemples de situations	Financement du projet	Exemples de situations	Financement du projet
Éclairage (voir les figures 1, 2, 3 A, 4 A, 4 C, 4 D, 4 E, 7 et 8 de l'annexe 8)				
<b>Construction d'un nouveau système d'éclairage*</b> , **  * Considérer qu'un système d'éclairage est automatiquement justifié lorsqu'un nouveau carrefour giratoire est construit par le Ministère.  ** Un nouvel éclairage est considéré comme justifié par le Ministère selon :  - soit le <i>Manuel de conception des systèmes électrotechniques</i> et le <i>Tome IV – Abords de route</i> des normes du Ministère;  - soit un avis technique ou une étude de sécurité accepté par le Ministère.	Un système d'éclairage complet construit par le Ministère conformément à sa conception et justifié.	Ministère 100 %	Un système d'éclairage construit dans l'emprise d'une route municipale pour les besoins d'une route sur le réseau du Ministère (ex. : l'éclairage sous un viaduc du réseau du Ministère qui surplombe une route située sur le réseau de la municipalité).	Ministère 100 %
	Un système d'éclairage partiel ou de délimitation construit par le Ministère, selon les recommandations d'un avis technique ou d'une étude de sécurité accepté par le Ministère, et situé sur une route dont la vitesse est supérieure à 70 km/h.	Ministère 100 %	Un système d'éclairage demandé par la municipalité pour les besoins de son réseau, aux approches d'une intersection avec une route sur le réseau du Ministère, mais qui ne fait pas partie du projet du Ministère.	Municipalité 100 %
	Un système d'éclairage des pistes cyclables demandé par la municipalité, qui se trouve dans l'emprise de la route (à l'intérieur de 5 mètres de la ligne de rive) et que le Ministère considère comme étant justifié.	Ministère 100 %		
	Un système d'éclairage qui intègre des équipements décoratifs à la demande de la municipalité (les équipements doivent être approuvés par le Ministère au préalable).	Municipalité 100 % des coûts excédentaires (y compris les coûts d'entretien)		
	Un système d'éclairage partiel ou de délimitation demandé par la municipalité, que le Ministère considère comme étant justifié et qui est situé sur une route dont la vitesse est supérieure à 70 km/h.	Municipalité 100 %		
	Un système d'éclairage construit par la municipalité pour son réseau routier et que le Ministère considère comme étant justifié, mais qui requiert une installation dans l'emprise du Ministère.	Municipalité 100 %		
	Particularité pour un carrefour giratoire et un demi-tour :			
	Un système d'éclairage d'un carrefour giratoire, jusqu'aux musoirs physiques ou marqués sur les approches situées sur le réseau du Ministère, demandé par la municipalité et que le Ministère considère comme étant justifié.	Ministère 100 %	Un système d'éclairage d'un carrefour giratoire, au-delà des musoirs physiques ou marqués sur les approches situées sur le réseau de la municipalité, qui ne fait pas partie du projet du Ministère.	Municipalité 100 %
	Un système d'éclairage d'un carrefour giratoire, au-delà des musoirs physiques ou marqués sur les approches situées sur le réseau du Ministère, demandé par la municipalité et que le Ministère considère comme étant justifié.	Ministère 100 %		
	<b>Modification d'un système d'éclairage existant*</b>  * Un nouvel éclairage est considéré comme justifié par le Ministère selon :  - soit le <i>Manuel de conception des systèmes électrotechniques</i> et le <i>Tome IV – Abords de route</i> des normes du Ministère;  - soit un avis technique ou une étude de sécurité accepté par le Ministère.	Un système d'éclairage modifié par la municipalité et que le Ministère considère comme étant justifié (par exemple la conversion DEL).	Municipalité 100 %	Un système d'éclairage dont le Ministère est responsable et qui est modifié pour ses besoins.

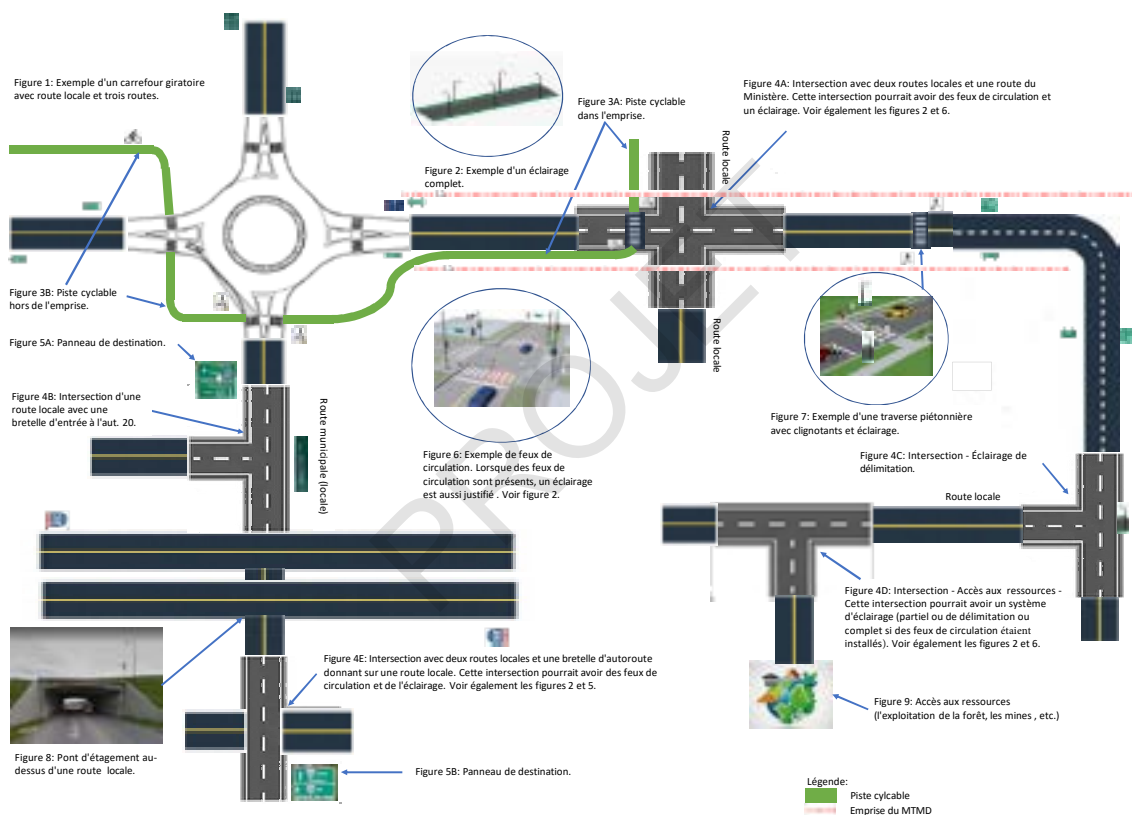
	Localisé dans l’emprise du Ministère		Localisé à l’extérieur de l’emprise du Ministère, sur le réseau municipal	
TYPE DE PROJET	Exemples de situations	Financement du projet	Exemples de situations	Financement du projet
Feux de circulation (voir les figures 4 A, 4 D et 4 E de l'annexe 8)				
<b>Construction de nouveaux feux de circulation*, **</b>  * Considérer également qu’un système d’éclairage est requis. ** Des feux de circulation sont considérés comme justifiés par le Ministère selon :  - soit le chapitre 8 du <i>Tome V – Signalisation routière</i> des normes du Ministère;  - soit un avis technique ou une étude de sécurité accepté par le Ministère.	Des feux de circulation construits par le Ministère conformément à sa conception et justifiés.	Ministère 100 %	Des feux de circulation installés par le Ministère doivent se trouver dans l'emprise de la municipalité pour répondre aux normes.	Ministère 100 %
	Des feux de circulation qui intègrent des équipements décoratifs à la demande de la municipalité (les équipements doivent être approuvés par le Ministère au préalable).	Municipalité 100 % des coûts excédentaires (y compris les coûts d’entretien)		
	Des feux de circulation demandés par la municipalité pour une nouvelle route ou un nouvel accès et que le Ministère considère comme étant justifiés.	Municipalité 100 %		
	Des feux de circulation demandés par la municipalité à cause de l'augmentation de la circulation et des virages sur une rue municipale existante et que le Ministère considère comme étant justifiés.	Ministère 50 %  Municipalité 50 %		
<b>Modification de feux de circulation existants*, **</b>  * Considérer également qu’un système d’éclairage doit être ajouté au besoin pour la mise aux normes. ** Des feux de circulation sont considérés comme justifiés par le Ministère selon :  - soit le chapitre 8 du <i>Tome V – Signalisation routière</i> des normes du Ministère;  - soit un avis technique ou une étude de sécurité accepté par le Ministère.	Des feux de circulation modifiés par le Ministère conformément aux normes en vigueur et à sa conception et visant à répondre à une augmentation de la circulation sur le réseau du Ministère, alors qu’elle reste constante sur le réseau municipal.	Ministère 100 %	Des feux de circulation modifiés par le Ministère se trouvent dans l'emprise de la municipalité et la municipalité ne participe pas au projet.	Ministère 100 %
	Des feux de circulation modifiés par la municipalité pour répondre à ses besoins, et le Ministère ne participe pas au projet (la modification doit être justifiée et approuvée par le Ministère au préalable).	Municipalité 100 %		
	Des feux de circulation qui intègrent des équipements décoratifs à la demande de la municipalité (les équipements doivent être approuvés par le Ministère au préalable).	Municipalité 100 % des coûts excédentaires (y compris les coûts d’entretien)		
	Des feux de circulation modifiés par la municipalité à cause de l’augmentation de la circulation et des virages sur une rue municipale existante qui prévoient une amélioration fonctionnelle (ex. : ajout d'une voie de virage protégée, modification des phasages ou de la synchronisation, ajout de feux à décompte pour piétons, etc.) et que le Ministère considère comme étant justifiés.	Ministère 50 %  Municipalité 50 %		
Signalisation de destination : panneaux de signalisation tels que les panneaux verts et les panneaux touristiques (voir les figures 5 A et 5 B de l’annexe 8)				
<b>Construction d’une nouvelle structure de signalisation de destination</b> ou <b>Modification d’une telle structure</b>	Une structure construite ou modifiée par le Ministère conformément aux normes en vigueur et à sa conception.	Ministère 100 %	Une structure installée par le Ministère qui doit se trouver dans l’emprise de la municipalité pour répondre aux normes en vigueur.	Ministère 100 %
	Une structure construite ou modifiée par le Ministère, mais les coûts sont supérieurs à ceux prévus à sa conception en raison d’une demande de la municipalité (proposition approuvée par le Ministère).	Municipalité 100 % des coûts excédentaires		
	Une structure construite ou modifiée par la municipalité, et le Ministère ne se joint pas au projet (proposition approuvée par le Ministère).	Municipalité 100 %		
Passage piétonnier avec feux clignotants et éclairage routier – hors intersection et passage de véhicules hors route (VHR) (voir la figure 7 de l'annexe 8)				
<b>Construction de nouveaux passages piétonniers avec feux clignotants et éclairage routier</b> ou <b>Modification de passages piétonniers existants*</b>  * Considérer qu’un système d’éclairage est automatiquement justifié lorsqu’un nouveau passage piétonnier est construit par le Ministère.	Un passage piétonnier construit ou modifié par le Ministère conformément aux normes en vigueur et à sa conception.	Ministère 100 %	Sans objet	
	Un passage piétonnier qui intègre des équipements décoratifs à la demande de la municipalité (les équipements doivent être approuvés par le Ministère au préalable).	Municipalité 100 % des coûts excédentaires (y compris les coûts d’entretien)		
	Un passage piétonnier construit ou modifié par la municipalité pour répondre à ses besoins, et le Ministère ne participe pas au projet (la modification doit être justifiée et approuvée par le Ministère au préalable)	Municipalité 100 %		

- Notes :
- Lorsque les systèmes ou les structures sont construits par le Ministère, il assume par la suite les activités d'inventaire, d'inspection, d'exploitation et d'entretien. Les responsabilités de chacune des parties doivent être indiquées dans une entente. La municipalité devrait être responsable de tous les systèmes et structures ne faisant pas l'objet d'une entente.
  - Si les travaux réalisés par une instance nécessitent d'intervenir sur un équipement existant de l'autre instance, la répartition des coûts entre les deux instances est fonction de l'état de l'équipement avant les travaux. Voir le chapitre 3 pour le détail.



# ANNEXE 8

## Schéma sur le partage des coûts entre le Ministère et les municipalités pour les systèmes électrotechniques et les structures d'équipement routier



Direction générale de la gestion des actifs routiers et de l'innovation (DGGARI)  
 Sous-ministère à l'ingénierie et aux infrastructures (SMII)

2022-11-03







