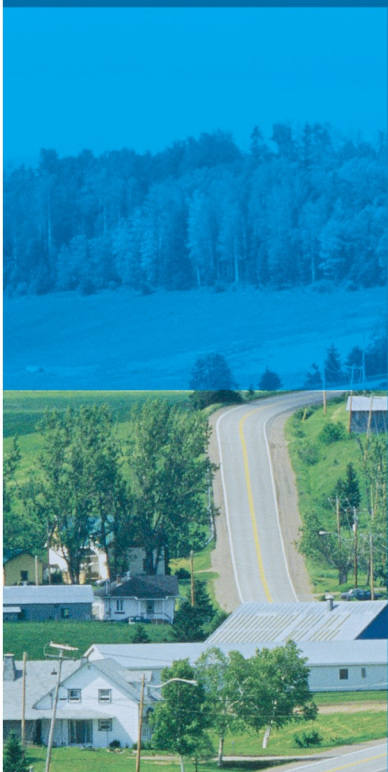


MINISTÈRE DES TRANSPORTS


Programme d'aide à la voirie locale

Modalités d'application 2018-2021



AOÛT
2019





Cette publication a été réalisée par la Direction générale des programmes d'aide et éditée par la Direction des communications du ministère des Transports.

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

Pour obtenir des renseignements, on peut :

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

© Gouvernement du Québec, ministère des Transports, 2019
ISBN 978-2-550-84868-4 (PDF)

Dépôt légal – 2019
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

1	INFORMATIONS ET DISPOSITIONS GÉNÉRALES DU PROGRAMME	4
2	PLAN D'INTERVENTION EN INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES LOCALES (PIIRL)	9
3	PLAN D'INTERVENTION DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN MILIEU MUNICIPAL (PISRMM)	17
4	REDRESSEMENT DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES LOCALES (RIRL)	24
5	ACCÉLÉRATION DES INVESTISSEMENTS SUR LE RÉSEAU ROUTIER LOCAL (AIRRL)	28
6	PROJETS PARTICULIERS D'AMÉLIORATION (PPA)	31
7	RÉFECTION DES OUVRAGES D'ART MUNICIPAUX (ROAM)	35
8	ENTRETIEN DES ROUTES LOCALES	38
9	CHEMINS À DOUBLE VOCATION	41
10	ENTRETIEN DES ROUTES DE DÉSENCLAVEMENT	42
	Annexe 1. Clientèle admissible au PIIRL et au PISRMM.....	47
	Annexe 2. Liste des travaux admissibles au volet RIRL et au volet AIRRL	50
	a. Volet RIRL.....	50
	b. Volet AIRRL	53
	Annexe 3. Coûts pour les volets RIRL et AIRRL.....	54
	a. Coûts directs.....	54
	b. Frais incidents	54
	c. Coûts non admissibles.....	54

1 INFORMATIONS ET DISPOSITIONS GÉNÉRALES DU PROGRAMME

1.1 Objectif et contexte

L'objectif visé par le Programme d'aide à la voirie locale (PAV) est d'assister les municipalités dans la planification, l'amélioration et l'entretien du réseau routier local dont elles ont la responsabilité.

La gestion du réseau routier local est sous la responsabilité des municipalités. L'étendue de ce réseau varie selon les municipalités et il existe de grandes disparités entre celles-ci relativement au nombre de kilomètres de routes par habitant et à la richesse foncière, base de la taxation municipale, par kilomètre de route sous leur responsabilité.

Afin de mettre en œuvre la subsidiarité, un des seize principes du développement durable, le Ministère supporte les municipalités en mettant à leur disposition ce programme qui vise à les aider à :

- planifier leurs interventions en amélioration du réseau de routes locales de niveaux 1 et 2;
- planifier leurs interventions en sécurité routière sur l'ensemble de leur réseau municipal;
- améliorer leurs routes et ouvrages d'art;
- entretenir leurs routes locales de niveaux 1 et 2;
- entretenir les routes qui permettent de désenclaver des communautés isolées.

De manière plus générale, le programme vise à permettre au Ministère de remplir sa mission, qui est d'assurer, sur tout le territoire, la mobilité durable des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement du Québec.

1.2 Volets

Le programme est divisé en trois axes qui comportent 9 volets dont un est subdivisé en trois sous-volets de la manière suivante :

- 1) Planification
 - a) Plan d'intervention en infrastructures routières locales (PIIRL);
 - b) Plan d'intervention de sécurité routière en milieu municipal (PISRMM);
- 2) Immobilisation
 - a) Redressement des infrastructures routières locales (RIRL);
 - b) Accélération des investissements sur le réseau routier local (AIRRL);
 - c) Projets particuliers d'amélioration
 - i) par circonscription électorale (PPA-CE);
 - ii) d'envergure ou supramunicipaux (PPA-ES);
 - iii) au Nunavik (PPA-Nunavik);
 - d) Réfection des ouvrages d'art municipaux (ROAM);
- 3) Entretien
 - a) Entretien des routes locales;
 - b) Entretien des chemins à double vocation;
 - c) Entretien des routes de désenclavement;

1.3 Bénéficiaires

La clientèle admissible au programme est constituée :

- des municipalités locales de moins de 100 000 habitants;
- des municipalités régionales de comté (MRC) responsables de routes locales situées dans leurs territoires non organisés.

Pour les exercices de planification, la clientèle est constituée des MRC ainsi que des agglomérations, des villes et des municipalités exerçant des compétences de MRC.

La liste complète des MRC et des autres organismes admissibles aux volets PIIRL et PISRMM peut être consultée à l'annexe 1.

1.3.1 Regroupement de municipalités

Les bénéficiaires peuvent se regrouper pour présenter une demande d'aide dans le cadre du programme. Dans ce cas, une seule demande doit être effectuée. En plus des autres documents exigés, le demandeur doit faire parvenir au Ministère les documents suivants :

1. l'entente intermunicipale, incluant les points suivants :
 - a) la description des travaux;
 - b) l'identification de la municipalité qui agit à titre de demandeur au sein du groupe;
 - c) les modalités de partage des coûts et de l'aide financière entre les municipalités concernées et déterminées selon, notamment, la proportion de travaux effectuée sur leur territoire;
2. une copie des résolutions de chaque municipalité confirmant leur participation.

Dans le cas d'un regroupement de municipalités, une seule contribution financière est émise pour l'ensemble du groupe, elle est versée au demandeur identifié dans l'entente intermunicipale.

1.4 Routes admissibles

Les routes locales de niveaux 1 et 2 provenant de l'inventaire¹ diffusé sur le site Web du Ministère ou transmis aux municipalités et aux MRC.

Pour les sous-volets PPA-CE et PPA-ES, de même que pour les interventions relatives à un PISRMM dans le cadre du volet RIRL, le réseau routier municipal est admissible.

1.5 Vérification

Toutes les demandes d'aide financière sont soumises à un examen effectué à partir des copies des pièces justificatives remises au Ministère. Certaines de ces

¹ Tout tronçon de route ne figurant pas dans cet inventaire ne peut faire l'objet d'une analyse dans le cadre du PIIRL ou d'une demande d'aide dans les volets RIRL, AIRRL, ROAM, Entretien des routes locales et Entretien des chemins à double vocation. Aucune demande de modification de cet inventaire ne peut être acceptée.

demandes peuvent faire l'objet de vérifications plus poussées, a posteriori. Elles sont effectuées à partir des pièces justificatives originales rendues accessibles dans un délai raisonnable.

En tout temps, un représentant du gouvernement ou son mandataire doit pouvoir vérifier sur place toute l'information relative à une demande d'aide financière versée dans le cadre de ces volets. Il doit également garantir et faciliter, tant auprès des prestataires de services que de leurs sous-traitants, toute activité de vérification. Le Ministère se réserve le droit de procéder à toute vérification ultérieure de l'aide financière déjà versée. Selon les normes administratives du Ministère, l'aide financière versée en trop, s'il y en a, est récupérée et déduite du montant du premier versement de l'aide financière prévu pour l'organisme. Les soldes à verser, s'il y en a, sont payés dès la transmission du rapport à l'organisme. Aucun intérêt n'est exigible sur les soldes à verser ou à récupérer.

Le mandat du Vérificateur général l'autorise à vérifier l'utilisation de toute aide financière attribuée par le gouvernement. En vertu de la Loi sur le vérificateur général (RLRQ, chapitre V-5.01), un organisme qui reçoit une aide financière est tenu de permettre au Vérificateur général d'examiner les pièces et les documents relatifs à cette aide financière et d'interroger le personnel à ce sujet.

1.6 Conservation des pièces justificatives

Les comptes et registres relatifs à une demande d'aide financière accordée dans le cadre de ce programme doivent être tenus par le bénéficiaire pendant une période d'au moins trois ans après le règlement final des comptes afférents au projet.

1.7 Durée

Le programme est en vigueur du 1^{er} avril 2018 au 31 mars 2021.

1.8 Dispositions légales

Tous les bénéficiaires doivent respecter les lois, les règlements et les normes en vigueur qui lui sont applicables.

Les coûts découlant de l'achat de biens ou la prestation de services en provenance d'une entreprise inscrite au Registre des entreprises non admissibles aux contrats publics (RENA) ne sont pas admissibles au programme.

1.9 Refus et résiliation

Le Ministère se réserve le droit de refuser une demande, ou de résilier toute aide financière accordée si la municipalité :

- refuse ou néglige de respecter les dispositions des présentes modalités;
- présente des renseignements faux ou trompeurs, fait de fausses représentations, ou néglige de lui transmettre des informations requises;

- permet un changement à la nature des travaux sans que ceux-ci aient été approuvés par le Ministère;
- débute les travaux avant que le Ministère ait approuvé la demande d'aide financière, cette condition ne s'applique pas aux sous-volets PPA-CE et PPA-ES.

En cas de refus, ou de résiliation, le Ministère transmet à la municipalité un avis écrit à cet effet. Dans le cas où des contrats aient été adjugés, ou encore que des travaux aient été commencés, la municipalité est seule responsable des dommages pouvant lui être réclamés par quiconque du fait que l'aide financière ait été résiliée.



AXE D'INTERVENTION 1

PLANIFICATION



2 PLAN D'INTERVENTION EN INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES LOCALES (PIIRL)

2.1 Objectif

L'élaboration de plans d'intervention en infrastructures routières locales vise à optimiser les investissements à réaliser sur le réseau local par une priorisation des travaux d'infrastructures. Cette dernière est accomplie à l'aide d'analyses du réseau local et par une gestion optimale des interventions, en tenant compte de l'importance socioéconomique et stratégique des routes.

L'aide accordée vise à doter le bénéficiaire d'un plan d'intervention en infrastructures routières locales d'une durée de cinq ans. Ce plan doit faire partie d'une approche globale de gestion des infrastructures routières locales. Il a pour but de déterminer les interventions nécessaires à court, moyen et long terme pour redresser et maintenir en bon état le réseau local considéré comme étant prioritaire par la MRC. Les choix proposés ainsi que la nature des travaux visés dans le plan d'intervention doivent toujours s'appuyer sur les principes de pérennité des réseaux stratégiques. La gestion des chaussées, de même que celle de l'ensemble des actifs routiers, visent à établir où, quand et comment il est nécessaire d'intervenir.

La méthodologie développée par le Ministère et diffusée aux MRC est inspirée des meilleures pratiques de gestion d'un réseau routier. Elle est basée sur une approche de niveau « réseau » dont la sélection des interventions est déterminée par des priorités socioéconomiques et techniques (méthode d'analyse coûts-avantages).

2.2 Bénéficiaires admissibles

Les bénéficiaires visés par le présent volet sont :

- 84 municipalités régionales de comté (MRC2) rurales ou semi-rurales;
- deux villes et deux agglomérations exerçant certaines compétences de MRC;
- la municipalité hors MRC de la Baie-James et toutes ses localités composantes (y compris la ville de Chibougamau).

La liste complète des MRC et des autres organismes admissibles peut être consultée à l'Annexe 1.

Les organismes qui ne sont pas admissibles au PIIRL sont :

- les municipalités locales;
- les 10 grandes villes de plus de 100 000 habitants;
- la Ville de Mirabel;
- les MRC dont le territoire est compris à plus des deux tiers dans la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et qui ne sont pas couvertes par le territoire d'application de la Politique nationale de la ruralité 2007-2014 (PNR);
- les territoires amérindiens, les réserves et autres, qui sont par définition des territoires hors MRC sans réseau local de niveaux 1 et 2.

² Le terme MRC réfère à la liste complète des MRC et des autres organismes admissibles présentée en annexe.

2.3 Réseau admissible

Le réseau admissible est défini au premier paragraphe de la section 1.4.

Toutefois, pour les besoins de l'exercice de planification uniquement, dans le cas où une route locale de niveau 1 ou 2 désignée prioritaire comprendrait un tronçon ne figurant pas dans l'inventaire des routes locales 1 et 2 fourni par le Ministère, ce dernier acceptera de considérer la route dans sa totalité, à la condition formelle que l'analyse socioéconomique du bénéficiaire le justifie.

Par ailleurs, cela ne pourra en aucun temps se traduire par une modification du nombre de kilomètres servant à déterminer la proportion de 20 à 25 % de routes locales prioritaires (étape 3) qui doit être établie à partir du nombre de kilomètres compris dans l'inventaire transmis par le Ministère. De plus, cette portion de route ne sera pas admissible à une aide au volet RIRL.

2.4 Formes de l'aide

Les coûts admissibles des demandes d'aide financière qui seront acceptées pour la réalisation de plans d'intervention pourront être remboursés jusqu'à 100 %, et ce, jusqu'à épuisement de l'enveloppe budgétaire annuelle prévue. Un premier versement est effectué au démarrage de la planification, un second à la suite de l'approbation d'un plan de travail détaillé et un dernier après la production du plan d'intervention en infrastructures routières locales et de la reddition de comptes approuvés par le Ministère.

2.5 Transmission des documents

Tous les documents doivent être transmis au Ministère en version papier et en version électronique. Toutefois, les bases de données doivent être transmises en format électronique seulement. Le Ministère peut lever l'obligation de fournir certains documents sous forme papier. Il en informera les bénéficiaires.

2.6 Aide au démarrage

2.6.1 Présentation d'une demande

Un bénéficiaire peut présenter une demande d'aide financière dans le cadre du présent volet, et ce, à une seule occasion par période de cinq ans. Il doit compléter le formulaire de demande d'aide financière disponible sur le site Web du Ministère.

2.6.2 Contenu d'une demande

La demande doit comprendre notamment :

- les éléments d'identification complets de l'organisme demandeur;
- la documentation pertinente;
- les outils d'analyse disponibles;
- les données disponibles, telles que déplacements, débits de circulation, vitesses pratiquées, localisation des accidents, études de transport déjà réalisées;
- les raisons qui motivent cette demande;

- une première évaluation des étapes prévues de réalisation du mandat;
- le mode de gestion choisi (en régie, à contrat ou mixte).

Le Ministère peut également exiger toute autre information jugée nécessaire à l'évaluation de la demande.

En plus du formulaire, la demande doit être accompagnée d'une résolution du conseil appuyant celle-ci et engageant le bénéficiaire à respecter les modalités d'application de ce volet.

2.6.3 Appréciation des documents exigés

Le Ministère évaluera chaque demande et transmettra une réponse au bénéficiaire.

Chaque demande d'aide financière est évaluée par le Ministère selon les critères suivants :

- l'admissibilité;
- la qualité des documents présentés;
- la disponibilité budgétaire.

Toute partie du formulaire de demande faisant uniquement référence à des documents joints sera considérée comme incomplète. Le formulaire sera retourné au bénéficiaire afin que l'information manquante y soit inscrite.

2.6.4 Contribution financière au démarrage

Un premier montant **pouvant atteindre 50 000 \$** sera versé au bénéficiaire dont la demande de contribution financière aura été acceptée par le ministre, et ce, dans le but de l'aider à lancer l'opération d'élaboration du PIIRL.

Cette somme est déterminée en fonction d'une analyse réalisée par le Ministère à l'aide d'une grille multicritères tenant compte de la richesse foncière uniformisée considérée et du kilométrage de routes locales de niveaux 1 et 2.

2.6.5 Versement de la contribution au démarrage

Le versement sera effectué dans les 45 jours suivant l'envoi de la lettre attestant l'approbation de la demande par le ministre.

2.6.6 Usage de la contribution financière

Au début de l'étape de démarrage, le bénéficiaire doit déterminer le mode de réalisation du processus d'élaboration du PIIRL. Il peut :

- procéder en régie (confier la préparation du plan de travail détaillé et du PIIRL à une équipe de travail constituée d'employés du bénéficiaire);
- rédiger un devis de services professionnels afin de recourir, par appel d'offres public, à un prestataire de services pour l'élaboration du PIIRL;
- combiner les deux approches précédentes en départageant les mandats à réaliser en régie de ceux à octroyer à un prestataire de services par appel d'offres public (si cette option est retenue, le bénéficiaire devra soumettre deux plans de travail détaillés distincts).

Ce choix relève du bénéficiaire. La formule choisie ne modifiera pas le montant de la contribution financière.

Pour les bénéficiaires procédant par appel d'offres, la contribution financière au démarrage doit servir à :

- définir les principales caractéristiques du territoire (évaluation du nombre de ponceaux, proportion de routes revêtues et non revêtues, etc.);
- établir les besoins (déterminer les données descriptives minimales et souhaitables à recueillir, la ou les technique(s) d'auscultation souhaitée(s), etc.),
- s'adjoindre une ressource experte, au besoin;
- rédiger les documents d'appel d'offres;
- évaluer les offres de services professionnels et procéder au choix d'un prestataire de services conformément aux lois et règlements régissant les municipalités du Québec;
- présenter, au Ministère, l'offre de services professionnels retenue;
- faire le suivi administratif du mandat (participer aux réunions de démarrage et de suivi, ainsi que d'évaluer les rapports d'étape et le PIIRL).

Pour les bénéficiaires procédant en régie, la contribution financière au démarrage doit servir à préparer un plan de travail détaillé provisoire comprenant une ventilation détaillée des coûts d'élaboration du PIIRL.

Pour les bénéficiaires qui procéderont en formule mixte, la contribution financière au démarrage doit servir à combiner les deux approches précédentes, soit en déterminant les mandats à réaliser en régie et ceux à octroyer à un prestataire de services.

2.7 Aide à l'élaboration

L'aide à l'élaboration doit servir à compléter les étapes décrites dans le Guide d'élaboration du PIIRL dans le respect des modalités d'application et du plan de travail détaillé approuvé par le Ministère.

2.7.1 Conditions pour obtenir le premier versement de l'aide à l'élaboration

2.7.1.1 Plan de travail détaillé provisoire

Afin de recevoir cette portion de l'aide financière, le bénéficiaire devra déposer un plan de travail détaillé provisoire comprenant un échéancier précis et les coûts nécessaires à la réalisation de l'exercice. Le plan de travail détaillé provisoire transmis au Ministère doit présenter :

- la méthodologie proposée pour réaliser chacune des sept étapes d'élaboration du PIIRL;
- les données descriptives minimales et souhaitables relatives aux chaussées et aux ponceaux;
- les caractéristiques de surface des chaussées qui seront recueillies;
- la ou les techniques d'auscultation des chaussées;
- la démarche utilisée pour établir le diagnostic relatif à l'auscultation des chaussées et à l'inspection des ponceaux;

- un plan d'assurance de la qualité comprenant une description des équipements utilisés et de leurs caractéristiques, les procédures d'étalonnage des équipements et de validation des données, etc.;
- la présentation des membres de l'équipe de travail et la répartition des tâches assumées par chacun pour chaque étape et chaque activité;
- un calendrier d'exécution du mandat comprenant la date de dépôt du plan d'intervention;
- l'évaluation des coûts d'élaboration du PIIRL.

S'il y a recours à un prestataire de services, le calendrier d'exécution du mandat doit également comprendre les dates des réunions de démarrage et de suivi ainsi que les dates de remise au bénéficiaire des versions provisoires et définitives :

- du plan de travail détaillé;
- des comptes rendus.
- des rapports d'étape;

Les bénéficiaires procédant par appel d'offres³ devront également transmettre au Ministère :

- le devis d'appel d'offres de services professionnels;
- la grille d'évaluation des soumissions.

2.7.1.2 Délai pour soumettre le plan de travail détaillé provisoire

Un bénéficiaire dispose d'une période maximale de six mois suivant la date de la lettre de contribution financière au démarrage pour déposer un plan de travail détaillé provisoire.

2.7.1.3 Acceptation du plan de travail détaillé provisoire

Le Ministère évalue le plan de travail détaillé provisoire soumis par le bénéficiaire en fonction :

- de la démarche proposée pour l'élaboration des sept étapes du plan;
- de la méthodologie présentée pour l'auscultation des chaussées et l'inspection des ponceaux;
- de la procédure décrite dans le plan d'assurance qualité⁴;
- de la conformité du plan au regard des exigences du volet (Guide d'élaboration et modalités d'application du PIIRL);
- du réalisme des coûts de réalisation du mandat.

Si le contenu du plan de travail détaillé est incomplet ou ne respecte pas les critères d'appréciation précédents, le Ministère transmettra une demande de précisions au bénéficiaire. Les précisions transmises par le bénéficiaire feront partie du plan de travail détaillé provisoire.

Lorsque le Ministère juge le plan de travail détaillé provisoire conforme, il informe le bénéficiaire de son acceptation. Le bénéficiaire peut alors octroyer le contrat ou débiter l'élaboration du PIIRL.

³ Pour plus d'information sur les obligations relatives à l'adjudication des contrats municipaux, les bénéficiaires peuvent consulter le site Internet du ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire suivant : <http://www.mamrot.gouv.qc.ca/gestion-contractuelle-et-ethique/gestion-contractuelle/>.

⁴ Pour plus d'information, les bénéficiaires peuvent se référer à la section 4.2.3 « Plan d'assurance qualité » du *Guide d'élaboration du Plan d'intervention en infrastructures routières locales*.

2.7.2 Premier versement de l'aide à l'élaboration

Après l'acceptation de ce plan, le Ministère verse au bénéficiaire un montant correspondant à 15 % de l'évaluation des coûts d'élaboration du PIIRL, à titre de contribution financière à l'élaboration.

2.7.3 Plan de travail détaillé définitif

Le plan de travail détaillé définitif peut clarifier certains éléments soulevés lors de la réunion de démarrage. Toutefois, il ne peut restreindre la portée des propos énoncés dans le plan de travail détaillé provisoire approuvé par le Ministère. Dans certains cas, l'échéancier présenté au plan de travail détaillé définitif peut modifier les dates prévues de dépôt des biens livrables qui ont été déterminées dans la version préliminaire. Cependant, la date de dépôt de la version définitive du plan d'intervention ne peut en aucun temps s'en trouver modifiée.

2.7.4 Rapport final provisoire

À la fin de l'exercice, lorsque l'ensemble des municipalités constituant de la MRC auront pris connaissance du Plan d'intervention, le bénéficiaire doit transmettre au Ministère le rapport final provisoire. Le Ministère commentera le rapport final provisoire en se basant sur les critères suivants :

- la conformité du rapport final aux exigences du volet (Guide d'élaboration et modalités d'application du PIIRL);
- la concordance entre le plan de travail détaillé provisoire et le rapport final;
- le respect des échéances;
- la longueur du réseau routier local de niveaux 1 et 2;
- la présence de problématiques de mobilité particulières.

Si le contenu du PIIRL est incomplet ou ne respecte pas les critères d'appréciation énoncés précédemment, le Ministère transmettra une demande de précisions au bénéficiaire. Le Ministère n'acceptera aucune justification quant à l'omission, dans le PIIRL, de certains éléments prévus dans le plan de travail détaillé qu'il aura approuvé.

Le fait que le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire ait accordé au bénéficiaire une contribution financière dans le cadre du volet 3 du Programme d'infrastructures Québec-Municipalités pourra également être pris en considération.

Lorsque le Ministère juge le rapport final provisoire conforme, il informe le bénéficiaire de son approbation.

2.7.5 Adoption du plan par le bénéficiaire

Une fois approuvé par le Ministère, le rapport final provisoire doit être soumis au conseil du bénéficiaire pour approbation. La résolution d'approbation doit mentionner que le conseil a pris connaissance du plan, qu'il le considère conforme au regard des critères d'appréciation de ce volet et qu'il devient le plan d'intervention du bénéficiaire. Il ne s'agit pas d'une résolution engageant le bénéficiaire et les municipalités la composant à réaliser les travaux indiqués dans le plan d'intervention.

2.7.6 Conditions pour obtenir le second versement de l'aide à l'élaboration

Pour obtenir le second versement de l'aide à l'élaboration, le bénéficiaire doit :

- Avoir obtenu du Ministère l'approbation du rapport final provisoire (section 2.7.4);
- Transmettre la résolution du conseil du bénéficiaire approuvant le plan d'intervention (section 2.7.5);
- Transmettre au Ministère les fichiers contenant les bases de données constituées au cours de la réalisation du plan d'intervention;
- Avoir soumis au Ministère les pièces justificatives prévues à la section 2.8;
- Avoir respecté les délais de production du plan d'intervention stipulés à la section 2.9.

2.7.7 Second versement

2.7.7.1 Calcul de l'aide totale

Les dépenses reconnues admissibles par le Ministère à la suite de la reddition de comptes prévue à la section 2.8 sont remboursables à 100 % et constituent l'aide totale. Cette aide totale ne peut toutefois pas dépasser la somme de l'aide au démarrage accordée (voir section 2.6.4) et de l'évaluation des coûts d'élaboration du PIIRL (voir section 2.7.2).

L'aide totale est versée jusqu'à épuisement de l'enveloppe annuelle prévue.

2.7.7.2 Montant du second versement

Le second versement est égal au montant de l'aide financière totale moins les sommes déjà versées.

2.8 Reddition de comptes

2.8.1 Contenu de la reddition de comptes

Le bénéficiaire doit transmettre au Ministère une reddition de comptes pour toutes les dépenses engagées pour l'élaboration du plan d'intervention. Toutes les dépenses associées à l'élaboration du plan d'intervention doivent être accompagnées de pièces justificatives pour être remboursées par le Ministère, y compris celles associées à la contribution financière au démarrage. Les pièces justificatives devront distinguer les dépenses relatives à l'aide au démarrage de celles associées à l'aide à l'élaboration.

Pour les bénéficiaires ayant procédé par appel d'offres, la reddition de comptes doit inclure toutes les dépenses associées à la réalisation du mandat (contrats, factures, documents comptables, feuilles de temps, etc.), y compris les dépenses associées à la contribution financière au démarrage.

Pour les bénéficiaires ayant procédé en régie, la reddition de comptes doit inclure une ventilation détaillée des sommes déboursées (factures, documents comptables, feuilles de temps, etc.), y compris les dépenses associées à la contribution financière au démarrage.

Les prix associés aux articles du bordereau de soumission établis à partir de coûts unitaires sont calculés en fonction du nombre réel d'unités qui auront fait l'objet d'un bilan dans le cadre du plan d'intervention.

2.8.2 Dépenses admissibles

Les dépenses admissibles au plan d'intervention comprennent, notamment :

- les salaires, y compris les avantages sociaux;
- la part payée par l'employeur au prorata du temps admissible pour les vacances, les maladies, les jours fériés, etc.;
- les frais de déplacement et de repas⁵, lorsque des déplacements à l'extérieur des bureaux de la MRC sont nécessaires dans le cadre de l'élaboration du PIIRL;
- le coût du contrat avec un fournisseur de services techniques ou professionnels pour les activités de démarrage et d'élaboration du plan d'intervention (excluant les pénalités prévues aux modalités de paiement pour la livraison d'un bien ou d'un service);
- les frais d'impression des documents exigés (rapports d'étape et PIIRL);
- les frais de location d'équipements (p. ex. : véhicule multifonction);
- la portion non remboursable des taxes afférentes aux dépenses admissibles.

2.8.3 Dépenses non admissibles

Les dépenses non admissibles incluent, entre autres :

- les frais de gestion et de fonctionnement du bénéficiaire (quote-part, fourniture de services aux municipalités membres et non membres, toute forme de redevances et de cotisations, électricité, bureau, téléphone, ordinateur, fournitures de bureau, etc.);
- le salaire d'un employé de la MRC ou d'une municipalité non affecté au PIIRL;
- les taxes remboursées;
- l'acquisition des documents du Ministère disponibles sur le site Web des Publications du Québec.

2.9 Délai de réalisation du plan d'intervention

Le bénéficiaire dont la demande d'aide financière aura été acceptée pour l'élaboration d'un plan d'intervention en infrastructures routières locales dispose d'une période maximale de 18 mois pour réaliser toutes les étapes requises et déposer le rapport final et les documents attestant des sommes dépensées. Cette période commence à la date d'envoi de la lettre attestant l'approbation de la demande d'aide financière par le Ministère.

Si une prolongation est nécessaire et justifiée, le bénéficiaire devra soumettre une demande officielle au Ministère indiquant les motifs et le délai supplémentaire requis. Une évaluation de la demande sera effectuée par ce dernier qui fournira une réponse au bénéficiaire dans les meilleurs délais.

⁵. Lors de la reddition de comptes, les frais de déplacement et de repas seront examinés en fonction des barèmes disponibles à l'adresse suivante : <http://www.tresor.gouv.qc.ca/faire-affaire-avec-letat/publications/info-marches-publics/bulletins/volume-12-numero-1-janvier-2010/>.

2.10 Limitation de l'engagement du Ministère

Le financement par le Ministère d'un plan d'intervention en infrastructures routières locales n'engage nullement ce dernier à financer d'autres éléments que ceux initialement prévus dans le plan de travail détaillé qu'il aura dûment analysé et approuvé. À cet égard, lorsque le plan de travail détaillé aura été accepté par le Ministère, aucun dépassement de coûts ne sera accepté.

3 PLAN D'INTERVENTION DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN MILIEU MUNICIPAL (PISRMM)

3.1 Objectif

L'élaboration de plans d'intervention de sécurité routière en milieu municipal vise à optimiser les investissements à réaliser sur le réseau routier municipal. Il s'agit de cibler les principales problématiques et les solutions les plus performantes pour les résoudre par la réalisation de diagnostics de sécurité routière et l'élaboration de plans d'action. Cette planification s'inscrit dans l'objectif général qui est de réduire le nombre d'accidents et de victimes sur le réseau routier municipal et, ainsi, de contribuer à l'amélioration du bilan des accidents au Québec. Au Québec, comme la majorité des accidents avec blessures corporelles surviennent sur le réseau routier municipal, les municipalités ont un rôle majeur à jouer dans la poursuite de cet objectif.

Le volet Plan d'intervention de sécurité routière en milieu municipal vise également à mettre en place des partenariats durables entre les différents acteurs concernés en matière de sécurité routière pour favoriser la prise en compte de leurs préoccupations et des particularités du milieu, favoriser une meilleure mobilisation de tous les intervenants et encourager les échanges de connaissance sur les problématiques et sur les bonnes pratiques en matière de sécurité routière.

3.2 Bénéficiaire admissible

Les bénéficiaires visés par le présent volet sont les MRC, des agglomérations et des municipalités exerçant des compétences de MRC dont la liste est présentée à l'annexe 1 (appelées « MRC » dans la suite du texte).

Les demandes visant à réaliser un plan d'intervention dans les territoires contigus de plusieurs MRC admissibles pourront également être considérées.

3.3 Réseau et activités admissibles

Le réseau routier admissible au présent volet est composé des routes de compétence municipale situées sur le territoire d'un bénéficiaire. Le réseau sous la responsabilité du Ministère ainsi que les intersections entre une route municipale et une route sous la responsabilité de ce dernier ne sont pas admissibles.

Toutes les activités liées à la réalisation d'un diagnostic de sécurité routière sur le réseau routier municipal, telles qu'elles sont indiquées dans le Guide méthodologique d'élaboration du plan d'intervention de sécurité routière en milieu

municipal, y compris le recueil des données disponibles⁶, la collecte de données sur le réseau routier, la constitution d'une base de données géographiques, le traitement et l'analyse de ces données ainsi que la rédaction et l'édition du rapport. Le diagnostic permet de dégager des problématiques thématiques ainsi que de désigner des sites potentiellement problématiques.

Toutes les activités liées à l'élaboration d'un plan d'action en sécurité routière sur le réseau routier municipal, telles qu'elles sont indiquées dans le Guide méthodologique, y compris l'analyse de sites problématiques, l'élaboration de solutions pour chaque thème ciblé et chaque site problématique analysé, l'estimation des coûts des interventions, ainsi que la rédaction et l'édition d'un plan de travail détaillé, du rapport final et des rapports intermédiaires. Les solutions proposées peuvent viser des activités de contrôle, d'éducation et de sensibilisation ainsi que des projets d'amélioration des infrastructures routières municipales. Le plan d'action précise les priorités d'action, les responsables de leur mise en œuvre et inclut une estimation du coût.

Les activités de concertation liées à l'élaboration d'un plan d'intervention de sécurité routière en milieu municipal, telles qu'elles sont indiquées dans le Guide méthodologique, pendant la période prévue pour la réalisation du mandat (période maximale de 18 mois). Les activités visées sont notamment la mise en place du partenariat et la réalisation des activités de concertation (organisation de rencontres de travail entre les partenaires, entrevues avec des partenaires, groupes de discussion, etc.).

3.4 Formes de l'aide

La section 2.4 s'applique au PISRMM.

3.5 Transmission des documents

La section 2.5 s'applique au PISRMM.

3.6 Aide au démarrage

3.6.1 Présentation d'une demande

La section 2.6.1 s'applique au PISRMM.

3.6.2 Contenu d'une demande d'aide au démarrage

La section 2.6.2 s'applique au PISRMM.

3.6.3 Appréciation des documents exigés

Le Ministère évaluera chaque demande et transmettra une réponse au bénéficiaire.

⁶ Le MTMDET fournira notamment la base de données concernant les accidents sur le réseau routier municipal. Toutefois, la localisation de ces accidents sur le réseau ne sera pas nécessairement fournie.

Chaque demande d'aide financière sera évaluée par le Ministère selon les critères suivants :

- l'admissibilité au volet;
- le potentiel d'amélioration de la sécurité routière sur le réseau routier municipal, en fonction des problématiques de sécurité routière observées sur le territoire d'étude et des mécanismes de concertation déjà en place ou proposés;
- la qualité des documents présentés;
- la disponibilité budgétaire.

Toute partie du formulaire de demande faisant uniquement référence à des documents joints sera considérée comme incomplète. Le formulaire sera retourné au bénéficiaire afin que l'information manquante y soit inscrite.

3.6.4 Contribution financière au démarrage

Un premier montant **pouvant atteindre 30 000 \$** sera versé d'emblée à chaque bénéficiaire dont la demande de contribution financière aura été acceptée par le Ministère, et ce, dans le but de l'aider à lancer l'opération d'élaboration du PISRMM.

Cette somme est déterminée par le Ministère en fonction du potentiel d'amélioration de la sécurité routière sur le réseau routier municipal sur le territoire d'étude, des mécanismes de concertation proposés et, le cas échéant, de l'état d'avancement de la réalisation d'un diagnostic ou d'un plan d'action de sécurité routière en milieu municipal.

3.6.5 Versement de la contribution au démarrage

Le versement sera effectué dans les 45 jours suivant l'envoi de la lettre attestant l'approbation de la demande par le ministre.

3.6.6 Usage de la contribution financière

La section 2.6.6 s'applique au PISRMM.

3.7 Aide à l'élaboration

L'aide à l'élaboration doit servir à compléter les étapes décrites dans le plan de travail détaillé approuvé par le Ministère.

3.7.1 Conditions pour obtenir le premier versement de l'aide à l'élaboration

3.7.1.1 Plan de travail détaillé provisoire

Afin de recevoir cette portion de l'aide financière, le bénéficiaire devra déposer un plan de travail détaillé provisoire comprenant un échéancier précis et les coûts nécessaires à la réalisation de l'exercice. Le plan de travail détaillé provisoire transmis au Ministère doit présenter :

- l'inventaire des outils et des données disponibles : système d'information géographique, données géoréférencées (réseau routier, réseau cyclable, classification du réseau routier municipal, occupation du territoire, etc.), débits de circulation, vitesses pratiquées, comptages piétons, etc.;
- les étapes de travail;
- les éléments de la stratégie de partenariat;
- l'échéancier de réalisation précis comprenant la date de dépôt du plan d'intervention;
- le résultat de l'appel d'offres ou une estimation ventilée des coûts de réalisation du plan d'intervention, pour les organismes qui procéderont en régie interne;
- la présentation des membres de l'équipe de travail et la répartition des tâches assumées par chacun, pour chaque étape et chaque activité.

Pour les bénéficiaires procédant par appel d'offres, le calendrier d'exécution du mandat doit également comprendre les dates des réunions de démarrage et de suivi ainsi que les dates de remise au bénéficiaire des versions provisoires et définitives :

- du plan de travail détaillé;
- des rapports d'étape;
- des comptes rendus.

Les bénéficiaires procédant par appel d'offres⁷ devront également transmettre au Ministère :

- le devis d'appel d'offres de services professionnels;
- la grille d'évaluation des soumissions.

3.7.1.2 Délai pour soumettre le plan détaillé provisoire

Un bénéficiaire dispose d'une période maximale de six mois suivant la date de la lettre attestant l'acceptation de la demande d'aide financière par le ministre pour déposer un plan de travail détaillé provisoire.

3.7.1.3 Approbation du plan de travail détaillé provisoire

Le Ministère évalue le plan de travail détaillé provisoire soumis par le bénéficiaire en fonction :

- de la démarche proposée pour l'élaboration des étapes du plan;
- de la méthodologie présentée pour l'élaboration du plan;
- de la conformité du plan au regard des exigences du volet;
- du réalisme du plan et des coûts de réalisation du mandat.

⁷ Pour plus d'information sur les obligations relatives à l'adjudication des contrats municipaux, les bénéficiaires peuvent consulter le site Internet du ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire suivant : <http://www.mamrot.gouv.qc.ca/gestion-contractuelle-et-ethique/gestion-contractuelle/>.

Si le contenu du plan de travail détaillé est incomplet ou ne respecte pas les critères d'appréciation précédents, le Ministère transmettra une demande de précisions au bénéficiaire. Les précisions transmises par le bénéficiaire feront partie du plan de travail détaillé provisoire.

Lorsque le Ministère juge le plan détaillé provisoire conforme, il informe le bénéficiaire de son approbation. Le bénéficiaire peut alors octroyer le contrat ou débiter l'élaboration du PISRMM.

3.7.2 Premier versement de l'aide à l'élaboration

Après l'approbation de ce plan, le Ministère verse au bénéficiaire un montant correspondant à 30 % de l'évaluation des coûts d'élaboration du PISRMM, à titre de contribution financière à l'élaboration.

3.7.3 Plan de travail détaillé définitif

La section 2.7.3 s'applique au PISRMM.

3.7.4 Rapport final provisoire

À la fin de l'exercice, lorsque l'ensemble des municipalités constituantes de la MRC auront pris connaissance du Plan d'intervention, le bénéficiaire doit transmettre au Ministère le rapport final provisoire. Le Ministère commentera le rapport final provisoire en se basant sur les critères suivants :

- la conformité aux exigences du présent volet;
- la concordance entre le plan de travail détaillé et le PISRMM;
- la cohérence entre le diagnostic et les interventions proposées dans le plan dans une optique d'optimisation des investissements;
- le respect des échéances;
- la qualité des données et des documents présentés;
- la qualité du rapport final provisoire et le caractère réaliste du plan d'action au regard des solutions proposées.

Si le contenu du rapport final provisoire est incomplet ou ne respecte pas les critères d'appréciation énoncés précédemment, le Ministère transmettra une demande de précisions au bénéficiaire. Le Ministère n'acceptera aucune justification quant à l'omission, dans le rapport final provisoire, de certains éléments prévus dans le plan de travail détaillé qu'il aura approuvé.

Le fait que le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire ait accordé au bénéficiaire une contribution financière dans le cadre du volet 3 du Programme d'infrastructures Québec-Municipalités pourra également être pris en considération.

Lorsque le Ministère juge le rapport final provisoire conforme, il informe le bénéficiaire de son approbation.

3.7.5 Adoption du plan par le bénéficiaire

La section 2.7.5 s'applique au PISRMM.

3.7.6 Conditions pour obtenir le second versement de l'aide à l'élaboration

La section 2.7.6 s'applique au PISRMM.

3.7.7 Second versement

La section 2.7.7 s'applique au PISRMM.

3.8 Reddition de comptes

La section 2.8 s'applique au PISRMM.

3.9 Délais de réalisation du plan d'intervention

La section 2.9 s'applique au PISRMM.

3.10 Limitation de l'engagement du Ministère

La section 2.10 s'applique au PISRMM.

3.10.1 Plan d'intervention amorcé avant la sortie du guide d'élaboration

Les demandes provenant de MRC qui ont déjà amorcé un diagnostic ou un plan d'action de sécurité routière en milieu municipal pourront être considérées sur la base des critères suivants :

- l'état d'avancement de l'exercice;
- la qualité de la méthodologie utilisée au regard du Guide méthodologique;
- la démarche de concertation mise en place.

Si un diagnostic et un plan d'action ont déjà été réalisés selon une démarche équivalente à celle préconisée par le Guide méthodologique, les demandes d'aide financière seront considérées pour une révision de l'exercice seulement si le plan d'action a été adopté il y a plus de cinq ans.



AXE D'INTERVENTION 2

IMMOBILISATION

4 REDRESSEMENT DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES LOCALES (RIRL)

4.1 Objectif

Le volet RIRL vise à améliorer l'état global du réseau routier local en offrant une aide financière pour la réalisation de travaux identifiés dans le cadre d'un plan d'intervention, soit :

- le Plan d'intervention en infrastructures routières locales (PIIRL)
- le Plan d'intervention de sécurité routière en milieu municipal (PISRMM).

4.2 Bénéficiaires et routes admissibles

Voir les sections 1.3 et 1.4.

4.3 Projets admissibles

Seules les interventions retenues au plan quinquennal d'un PIIRL et au tableau de priorisation d'un PISRMM sont admissibles à ce volet. Il est possible de combiner des travaux de natures différentes (préventif, palliatif et curatif) au sein d'une seule demande. Cependant, le bénéficiaire doit s'assurer que tous les documents exigés par le Ministère soient ventilés en fonction des différents types de travaux présents dans la demande. La liste non exhaustive des travaux admissibles est présentée à l'annexe 2.

Pour modifier l'échéancier ou la nature des travaux prescrits dans un plan d'intervention, le bénéficiaire doit fournir dans sa demande des arguments techniques et économiques. Ces demandes sont évaluées en fonction des arguments fournis par le bénéficiaire (étude géotechnique, étude hydrologique, avis d'ingénieur, photos, évaluation du rapport bénéfices/coûts, etc.), de l'ampleur des changements proposés et de l'impact budgétaire de la solution proposée.

4.4 Présentation et traitement d'une demande

4.4.1 Dispositions générales

Les demandes RIRL et AIRRL, lorsqu'elles sont complètes, sont traitées selon le principe du premier arrivé, premier servi, jusqu'à épuisement de l'enveloppe budgétaire.

Un engagement financier du Ministère ne peut être pris et n'est valide que s'il existe, sur un crédit, un solde suffisant pour imputer la dépense découlant de cet engagement.

Tous les documents demandés doivent être numérisés et transmis par courriel à l'adresse : rirl@transportsgouv.qc.ca.

4.4.2 Dépôt de la demande

Pour présenter une demande d'aide financière au volet RIRL, un bénéficiaire doit faire parvenir au Ministère les documents suivants :

- 1) le formulaire de demande d'aide financière;
- 2) une résolution municipale conforme au modèle RIRL et approuvée par le conseil;
- 3) l'extrait de la planification quinquennale du PIIRL ou du tableau de priorisation du PISRMM identifiant les interventions à réaliser;
- 4) les plans et devis incluant l'estimation détaillée du coût des travaux, sauf pour des projets de scellement de fissures, de rapiéçage mécanisé et de rechargement granulaire;
- 5) les documents techniques et économiques de la section 4.3 justifiant une modification de l'échéancier et de la nature des travaux prescrits dans un plan d'intervention, le cas échéant;

Le bénéficiaire choisit la source de calcul de l'aide financière et doit transmettre au Ministère en fonction de son choix l'un des trois documents suivants :

- a) l'estimation détaillée du coût des travaux;
- b) l'offre de services détaillant les coûts (gré à gré);
- c) le bordereau de soumission de l'entrepreneur retenu (appel d'offres).

Une demande est jugée complète lorsque la municipalité a transmis l'ensemble des documents précédents.

Le Ministère analyse les documents transmis par le bénéficiaire en fonction des critères d'admissibilité présentés précédemment.

4.5 Détermination de l'aide financière

4.5.1 Calcul de l'aide financière maximale

Le Ministère détermine le montant maximal de l'aide financière selon la formule suivante :

Aide financière maximale	=	Taux (75 % ou 90 %)	x	<table border="1"> <tr> <td style="text-align: center;">Coûts directs</td> <td style="text-align: center;">+</td> <td style="text-align: center;">Frais incidents (max. 20 % coûts directs)</td> <td style="text-align: center;">+</td> <td style="text-align: center;">Taxes non remboursables</td> </tr> </table>	Coûts directs	+	Frais incidents (max. 20 % coûts directs)	+	Taxes non remboursables
Coûts directs	+	Frais incidents (max. 20 % coûts directs)	+	Taxes non remboursables					

4.5.2 Taux d'aide

Le volet RIRL permet l'octroi d'une aide financière maximale couvrant 75 % des coûts admissibles. Ce maximum est majoré à 90 % :

- 1) pour les municipalités figurant au 5e quintile de l'indice de vitalité économique diffusé sur le site de l'Institut de la statistique du Québec⁸. L'année de référence pour cet indice est l'année la plus récente disponible lors du calcul de l'aide financière.
- 2) pour les projets concernant un tronçon de route recevant une aide financière dans le cadre du volet des Chemins à double vocation (voir la section 9).

⁸ Accueil > Statistiques et publications > Économie > Indice de vitalité économique

4.5.3 Coûts

Les coûts directs, les frais incidents et les taxes non remboursables sont admissibles.

Les coûts directs sont calculés selon le choix du bénéficiaire effectué à la section 4.4.2.

Les frais incidents sont limités à 20 % des coûts directs pour le calcul de l'aide financière maximale. Les frais incidents peuvent être basés sur l'une des deux options suivantes :

- les estimations inscrites sur le formulaire de demande d'aide financière;
- les offres de services (contrôle de la qualité, coût de surveillance, etc.).

Les coûts admissibles et non admissibles sont présentés à l'annexe 3.

4.6 Lettre d'annonce de l'aide financière

Si le projet déposé par le bénéficiaire respecte les exigences applicables à ce volet, le ministre transmet à la municipalité une lettre d'annonce spécifiant le montant maximal d'aide financière admissible au projet.

ATTENTION : Seuls les travaux réalisés après la date figurant sur la lettre d'annonce sont admissibles à un versement.

4.7 Versement de l'aide financière

4.7.1 Reddition de comptes du bénéficiaire

Après la réalisation des travaux, le bénéficiaire doit transmettre au Ministère les pièces justificatives suivantes :

- les factures et tout autre document attestant des sommes dépensées (coûts directs et frais incidents);
- une résolution municipale attestant la fin des travaux;
- un avis de conformité des travaux émis par un ingénieur.

Le Ministère analyse les pièces justificatives en fonction de leur **conformité** avec la demande d'aide financière approuvée.

Le Ministère se réserve le droit d'exiger des documents additionnels en lien avec les travaux visés par la demande d'aide financière, notamment, en ce qui a trait au financement (règlement d'emprunt, lettre d'approbation du MAMOT, calendrier de paiement, etc.), au processus d'octroi du contrat (bordereaux des soumissionnaires, résolution, etc.), ou à des autorisations gouvernementales (certificat, permis, etc.).

4.7.2 Calcul de l'aide à verser

L'aide à verser est calculée selon la formule suivante :

Somme des coûts admissibles	X	Taux (75 % ou 90 %)	=	Aide potentielle (jusqu'à la concurrence du montant maximal annoncé par le ministre)
Aide potentielle (jusqu'à la concurrence du montant maximal annoncé par le ministre)	-	Les autres sources de financement du gouvernement du Québec	=	Aide financière à verser

Aucune aide financière supérieure à celle autorisée dans la lettre d'annonce ne peut être accordée.

Si le bénéficiaire reçoit d'autres sources de financement additionnelles, la contribution totale du gouvernement du Québec ne peut dépasser les taux précédemment mentionnés.

Le bénéficiaire peut utiliser le programme de la taxe sur l'essence et de la contribution du Québec (TECQ) pour financer son projet. Toutefois, la portion du gouvernement du Québec dans la TECQ sera soustraite du montant de la contribution financière du Ministère.

4.7.3 Mode de versement de l'aide

Le Ministère verse l'aide financière au comptant pour :

- les interventions préventives issues d'un PIIRL;
- les interventions palliatives issues d'un PIIRL;
- les demandes dont le montant de l'aide financière est inférieur à 100 000 \$, sous réserve des disponibilités budgétaires.

Lorsque l'aide financière est versée au comptant, le Ministère effectue un seul versement au bénéficiaire.

Le Ministère verse l'aide financière sur une période de dix (10) ans pour :

- les interventions curatives issues d'un PIIRL;
- les interventions d'amélioration de la sécurité routière issues d'un PISRMM.

Lorsque la contribution du gouvernement du Québec est payable sur dix ans, le Ministère verse l'aide financière en deux versements annuels :

- le premier versement, pouvant être effectué six mois après le traitement et l'approbation de la réclamation de coûts présentée par le bénéficiaire, correspond aux intérêts cumulés sur cette période;
- le deuxième versement, pouvant être effectué un an après le traitement de la réclamation de coûts présentée par le bénéficiaire, correspond au capital de l'année et aux intérêts cumulés depuis le premier versement.

La contribution du Ministère payable sur dix ans est calculée au taux établi dans les paramètres de référence du ministère des Finances du Québec qui sont fournis par le Secrétariat du Conseil du trésor.

4.8 Responsabilités du bénéficiaire

Il est de la responsabilité du bénéficiaire de :

- prévoir, dès le dépôt de sa demande, le recours à des services professionnels pour les différentes phases de son projet afin d'être en mesure de soumettre au Ministère tous les documents demandés.
- s'assurer que tous les documents exigés par le Ministère soient ventilés en fonction des différents types de travaux présents dans la demande.
- déclarer dans le formulaire les sources de financement du projet.
- d'obtenir le financement nécessaire à son projet, incluant la part du Ministère, car l'aide financière est versée principalement par service de la dette sur une période de dix (10) ans.
- faire réaliser les travaux à l'intérieur d'une période de 12 mois à partir de la date d'émission de la lettre d'annonce du ministre.
- reconfirmer par résolution au Ministère, si les travaux n'ont pu être complétés à l'intérieur d'une période de 12 mois, son intention de terminer les travaux autorisés ainsi que l'échéancier de réalisation des travaux.
- d'assumer seule toute responsabilité légale à l'égard des tiers, toute responsabilité de toute action, toute réclamation ou toute demande que peut occasionner l'exécution des travaux liés à une demande d'aide.
- tenir indemne et de prendre faits et causes du Ministère, et de ses représentants, advenant toute réclamation, et à s'assurer qu'il en soit de même pour tout contrat octroyé aux fins de la réalisation des travaux admissibles.

5 ACCÉLÉRATION DES INVESTISSEMENTS SUR LE RÉSEAU ROUTIER LOCAL (AIRRL)

5.1 Objectif

Le volet AIRRL vise à améliorer l'état global du réseau routier local en offrant une aide financière pour la réalisation de travaux qui ne sont pas admissibles au volet RIRL.

5.2 Bénéficiaires et routes admissibles

Voir les sections 1.3 et 1.4.

5.3 Projets admissibles

Un bénéficiaire peut présenter une demande d'aide financière pour des travaux d'amélioration sur une route locale de niveau 1 ou 2. Les travaux admissibles à ce volet sont présentés à l'annexe 2.

5.4 Présentation et traitement d'une demande

5.4.1 Dispositions générales

Voir la section 4.4.1.

Tous les documents demandés doivent être numérisés et transmis par courriel à l'adresse : airrl@transports.gouv.qc.ca.

5.4.2 Dépôt de la demande

Pour présenter une demande d'aide financière au volet AIRRL, un bénéficiaire doit faire parvenir au Ministère les documents suivants :

1. le formulaire de demande d'aide financière;
2. une résolution municipale conforme au modèle AIRRL et approuvée par le conseil;
3. les plans et devis incluant l'estimation détaillée du coût des travaux, sauf pour des projets de scellement de fissures, de rapiéçage mécanisé et de rechargement granulaire;

Le bénéficiaire choisit la source de calcul de l'aide financière et doit transmettre au Ministère en fonction de son choix l'un des trois documents suivants :

- a) l'estimation détaillée du coût des travaux;
- b) l'offre de services détaillant les coûts (gré à gré);
- c) le bordereau de soumission de l'entrepreneur retenu (appel d'offres).

Une demande est jugée complète lorsque la municipalité a transmis l'ensemble des documents précédents.

Le Ministère analyse les documents transmis par le bénéficiaire en fonction des critères d'admissibilité présentés précédemment.

5.5 Détermination de l'aide financière

5.5.1 Calcul de l'aide financière maximale

Le Ministère détermine le montant maximal de l'aide financière selon la formule suivante :

Aide financière maximale	=	Taux (50 % ou 75 %)	x	Coûts directs	+	Frais incidents (max. 20 % coûts directs)	+	Taxes non remboursables
--------------------------------	---	---------------------------	---	------------------	---	--	---	----------------------------

Dans le cadre de ce volet, le ministre peut restreindre chaque bénéficiaire à une seule demande d'aide financière par année. La somme des coûts admissibles est limitée à un maximum de 1 M\$.

5.5.2 Taux d'aide

Le volet AIRRL permet l'octroi d'une aide financière maximale couvrant 50 % des coûts admissibles. Ce maximum est majoré à 75 % :

- 1) pour les municipalités figurant au 5e quintile de l'indice de vitalité économique diffusé sur le site de l'Institut de la statistique du Québec⁹. L'année de référence pour cet indice est l'année la plus récente disponible lors du calcul de l'aide financière.
- 2) pour les projets concernant un tronçon de route recevant une aide financière dans le cadre du volet des Chemins à double vocation (voir la section 9).

5.5.3 Coûts

Le contenu de la section 4.5.3 s'applique au volet AIRRL.

5.6 Lettre d'annonce de l'aide financière

Le contenu de la section 4.6 s'applique au volet AIRRL.

5.7 Versement de l'aide financière

Le contenu de la section 4.7.1 s'applique au volet AIRRL

Le contenu de la section 4.7.2 s'applique au volet AIRRL à l'exception des taux d'aide provenant de la section 5.5.2.

Le Ministère verse l'aide financière au comptant pour les demandes dont le montant de l'aide financière est inférieur à 100 000 \$, sous réserve des disponibilités budgétaires. Lorsque l'aide financière est versée au comptant, le Ministère effectue un seul versement au bénéficiaire.

Pour tous les travaux de 100 000 \$ et plus, le Ministère verse l'aide financière sur une période de dix (10) ans, à raison de deux versements annuels :

- le premier versement, pouvant être effectué six mois après le traitement et l'approbation de la réclamation de coûts présentée par le bénéficiaire, correspond aux intérêts cumulés sur cette période;
- le deuxième versement, pouvant être effectué un an après le traitement de la réclamation de coûts présentée par le bénéficiaire, correspond au capital de l'année et aux intérêts cumulés depuis le premier versement.

La contribution du Ministère payable sur dix ans est calculée au taux établi dans les paramètres de référence du ministère des Finances du Québec qui sont fournis par le Secrétariat du Conseil du trésor.

5.8 Responsabilités du bénéficiaire

Voir la section 4.8.

⁹ Accueil > Statistiques et publications > Économie > Indice de vitalité économique

6 PROJETS PARTICULIERS D'AMÉLIORATION (PPA)

6.1 Objectifs

Le volet Projets particuliers d'amélioration (PPA) vise la réalisation de travaux d'amélioration qui permettront d'atteindre des objectifs tels que :

- l'amélioration de la qualité de la chaussée (couches d'usure, rechargement, etc.);
- l'amélioration du drainage (remplacement de ponceaux, installation d'égouts pluviaux, etc.);
- l'amélioration de la sécurité (correction d'une courbe dangereuse, marquage des chaussées, etc.).

6.2 Description générale

Ce volet se décline en trois sous-volets :

- Enveloppe répartie par circonscription électorale provinciale
- Enveloppe pour des projets d'envergure ou supramunicipaux
- Enveloppe pour des travaux situés en territoire du Nunavik

6.3 Bénéficiaires

Voir la section 1.3.

6.4 Projets particuliers d'amélioration par circonscription électorale

Le processus par lequel le ministre détermine la contribution financière à l'amélioration du réseau routier municipal pour les circonscriptions électorales (CE) s'effectue en deux phases consécutives.

6.4.1 Détermination de l'enveloppe par CE

Dans un premier temps, une enveloppe budgétaire annuelle ne pouvant dépasser quinze millions de dollars (15 M\$) est répartie par CE :

- pour l'année 2018-2019 en fonction du nombre de kilomètres de routes appartenant au réseau routier local 1 et 2, comprenant le nombre de kilomètres qui étaient à la charge des municipalités avant le 1er avril 1993 et le nombre de kilomètres transférés le 1er avril 1993, ce dernier nombre étant modulé par un indice d'état de la route (ICEE);
- À partir de 2019-2020, en fonction du nombre de kilomètres de routes appartenant au réseau routier local 1 et 2 apparaissant à l'inventaire mentionné au premier paragraphe de la section 1.4.

Le ministre transmet une lettre à chaque député annonçant le montant accordé à sa circonscription électorale (CE) pour un exercice financier du gouvernement.

6.4.2 Programmation annuelle par CE

Dans un deuxième temps, les députés transmettent aux bénéficiaires le formulaire de demande d'aide financière à compléter. Pour être admissible, toute demande d'aide financière doit inclure une description des travaux et le nom des rues sur lesquelles ils seront réalisés. Enfin, les députés répartissent l'enveloppe budgétaire allouée à leur CE et font part de leurs recommandations au ministre.

6.4.3 Octroi de l'aide financière

Sur la base des recommandations des députés, le ministre peut accorder une aide financière aux bénéficiaires. Le ministre transmet une lettre d'annonce indiquant le montant d'aide financière alloué aux travaux.

6.4.4 Substitution de travaux

La contribution financière n'est valable que pour l'exercice financier durant lequel elle a été accordée. Aucun report à une année ultérieure n'est possible.

Un bénéficiaire peut demander une substitution de localisation ou de travaux. Cette demande de substitution doit être adressée directement au député de la CE et doit mentionner la localisation et la nature des travaux substitués. Les demandes de substitution approuvées par les députés doivent être transmises au ministre au plus tard le 31 décembre de chaque année budgétaire.

Si le député le recommande, le ministre peut approuver la substitution. Une lettre est alors envoyée au bénéficiaire pour confirmer la substitution.

6.5 Projets particuliers d'amélioration d'envergure ou supramunicipaux

6.5.1 Enveloppe budgétaire

Le ministre dispose d'une enveloppe budgétaire annuelle ne pouvant dépasser dix millions de dollars (10 M\$) pour des contributions financières à des bénéficiaires pour des projets d'envergure ou supramunicipaux.

6.5.2 Admissibilité des demandes

Pour être admissible, toute demande d'aide financière doit inclure une description des travaux et le nom des rues sur lesquelles ils seront réalisés.

6.5.3 Octroi de l'aide financière

Le ministre peut accorder une aide financière aux bénéficiaires qui ont fait une demande. Le ministre transmet une lettre d'annonce indiquant le montant d'aide financière alloué aux travaux à chaque bénéficiaire retenu.

6.5.4 Répartition de l'aide

L'aide financière est allouée sur une période de trois années civiles, à compter de la date de la lettre d'annonce du ministre. Elle est répartie en trois versements annuels correspondant au total des pièces justificatives reçues jusqu'à concurrence de :

- 1) 40 % de l'aide financière accordée, pour le premier versement;
- 2) 80 % de l'aide financière accordée moins le premier versement, pour le deuxième versement;
- 3) 100 % de l'aide financière accordée moins les deux premiers versements, pour le troisième versement.

Les modalités de répartition de l'aide et de versement s'appliquent également aux projets qui ont reçu une lettre d'annonce en vertu de l'enveloppe ministre depuis le 1^{er} avril 2015. Les travaux effectués après le troisième anniversaire de la lettre d'annonce ne sont pas admissibles.

6.5.5 Substitution de travaux

Un bénéficiaire peut effectuer une demande de substitution lorsque les travaux réalisés ne concordent pas avec ceux décrits dans la lettre d'annonce de la contribution financière signée par le ministre, dans la mesure où les nouveaux travaux sont admissibles. Cette demande de substitution doit être adressée, par écrit, directement au ministre. Elle doit mentionner la localisation et la nature des travaux substitués. Les demandes de substitution doivent être transmises au ministre au plus tard le 31 décembre de la troisième année de validité de l'aide financière définie à la section 6.5.4.

Le ministre doit approuver la substitution pour qu'elle prenne effet. Une lettre est envoyée à la municipalité pour confirmer la substitution.

6.6 Projets particuliers d'amélioration pour des travaux situés au Nunavik (PPA-Nunavik)

Un montant est affecté au réseau routier du Nunavik pour des travaux d'envergure (entente 59-020). Leur réalisation est prévue sur une période de sept ans.

Le financement est assuré par le service de la dette basé sur une immobilisation de dix ans. L'Administration régionale Kativik (ARK) recevra, sous la forme de contributions financières, le montant couvrant à la fois le capital et les intérêts encourus au regard du service de la dette.

La nouvelle entente (200815) a été signée le 3 juillet 2012 par l'ARK et le Ministère. L'entente précise les modalités de cette aide.

6.7 Travaux et frais inhérents admissibles

Les travaux reconnus comme admissibles dans les sous-volets Projets particuliers d'amélioration par circonscription électorale et Projets particuliers d'amélioration pour des projets d'envergure ou supramunicipaux sont les suivants :

- les travaux qui ont pour but de construire ou reconstruire une route municipale;
- un ouvrage de terrassement, de gravelage, de rechargement ou de revêtement mécanisé de la chaussée (incluant la chaussée des ponts situés sur le réseau municipal);
- un remplacement ou construction de ponceaux de moins de 4,5 mètres de diamètre;
- un ouvrage destiné à améliorer la sécurité des usagers de la route telle que l'ajout de glissières de sécurité, de panneaux de signalisation et de feux de circulation, ainsi que le marquage lorsque celui-ci est inexistant ou qu'il doit être refait à la suite de la pose d'un nouveau revêtement incluant les glissières et autres protections bordant les ponts sous remblais (cette liste n'est pas exhaustive);
- un ouvrage de protection de la route tel que le remplacement ou la construction des bordures, des accotements et des murs de soutènement;
- un ouvrage de drainage tel que le creusage et le reprofilage de fossés. De même, sont admissibles les égouts pluviaux et les bordures, à condition que les services publics d'aqueduc et d'égout sanitaire existent ou soient installés au moment des travaux;
- les frais liés à l'expropriation nécessaire à la réalisation immédiate des travaux subventionnés ainsi que les frais d'arpentage s'y rattachant;
- les frais liés à un déplacement de poteaux, de câbles ou d'autres utilités publiques nécessaires à la réalisation immédiate des travaux;
- les frais de génie-conseil pour la préparation des plans et devis utilisés pour effectuer les travaux admissibles;
- les frais de surveillance des travaux admissibles;
- les frais de laboratoire pour le contrôle de la qualité des matériaux utilisés pour effectuer les travaux admissibles;
- la taxe sur les travaux admissibles. Le montant réclamé ne doit pas comprendre la remise de taxe à la municipalité;
- pour les travaux effectués en régie :
 - i. le salaire horaire du personnel ouvrier;
 - ii. les frais d'utilisation de la machinerie;
 - iii. les matériaux utilisés.

Pour l'enveloppe PPA-CE, les travaux doivent être réalisés dans l'année civile où le ministre les a autorisés.

Pour l'enveloppe PPA-ES, la réalisation des travaux doit être complétée au plus tard à la troisième année civile à compter de la date de la lettre d'annonce du ministre.

6.8 Reddition de comptes

Les bénéficiaires des deux premiers sous-volets doivent transmettre au Ministère les demandes de remboursement accompagnées des pièces justificatives et d'une résolution du conseil municipal attestant de la réalisation des travaux au plus tard le 31 décembre de l'année pendant laquelle les travaux ont été effectués.

6.9 Versement

Pour les aides accordées dans le cadre des deux premiers sous-volets, si la reddition de comptes est jugée conforme, le ministre fait un versement aux municipalités en fonction de la liste des travaux qu'il a approuvés.

7 RÉFECTION DES OUVRAGES D'ART MUNICIPALUX (ROAM)

7.1 Objectif

Ce volet vise la réalisation de travaux relatifs à la réfection des ouvrages d'art situés sur le réseau routier municipal.

7.2 Admissibilité

Les municipalités locales dont la population est de 100 000 habitants et moins sont admissibles à ce volet, de même que les territoires des anciennes municipalités qui se sont regroupées et qui comptaient 100 000 habitants et moins au 31 décembre 2001.

7.3 Travaux et frais inhérents admissibles

Sont admissibles au présent volet les dépenses encourues pour la réfection ou la reconstruction des murs de soutènement et des passerelles (les ponts situés sur le réseau routier municipal sont exclus de ce volet), soit :


- les frais relatifs à la préparation des plans et devis;
- les coûts de reconstruction ou de réfection des ouvrages;
- les autres frais d'honoraires professionnels jusqu'à concurrence de 3,5 % du coût des travaux admissibles avant taxes;
- les taxes non remboursables pour le bénéficiaire sur les dépenses admissibles.

En ce qui concerne certains travaux spécialisés à effectuer sur ces ouvrages, les municipalités peuvent bénéficier d'un soutien technique du Ministère (sauf pour les ponts ferroviaires).

7.4 Calendrier de réalisation et de paiement

Le Ministère procède à des inspections annuelles et générales des ouvrages d'art municipaux. À la suite des inspections réalisées, une lettre est transmise aux municipalités en leur recommandant les mesures correctives à apporter. Après avoir pris entente avec les municipalités sur ces mesures et selon ses disponibilités budgétaires, le Ministère remet aux municipalités les plans et devis pour appel d'offres.

Pour leur part, les municipalités sont responsables des contrats et de l'exécution des travaux, le Ministère apportant une assistance technique au besoin.



Après avoir obtenu confirmation du ministre du montant de la contribution accordée dans le cadre de ce volet, les municipalités doivent confirmer l'acceptation de l'offre par voie de résolution.

Dans le cas des travaux effectués à forfait, le ministre verse une première tranche de 75 % de la contribution autorisée, excluant les coûts de surveillance des travaux, dans un délai de 30 jours suivant la réception d'une copie du contrat signé, et ce, après le début des travaux. Dans le cas des travaux effectués en régie, une première tranche équivalente, excluant les coûts de surveillance des travaux, est versée dans le même délai, ceci après confirmation de l'intention des municipalités d'effectuer les travaux en régie.

Par la suite, sur réception des résolutions municipales confirmant la fin des travaux, d'un avis de conformité des travaux aux plans et devis (tel avis étant signé par un ingénieur membre de l'Ordre des ingénieurs du Québec et ayant surveillé les travaux) ainsi que des pièces justificatives quant aux coûts de surveillance, le ministre verse la dernière tranche de la contribution, soit 25 % plus la moitié des coûts de surveillance, lesquels sont remboursés jusqu'à un maximum de 7 % du coût total des travaux.

Dans le cas où les travaux ne sont réalisés que partiellement, le montant de la contribution est modifié au prorata. Par ailleurs, lorsque les travaux sont effectués d'une façon différente de celle prévue aux plans et devis, entraînant ainsi une réduction des coûts par rapport à ceux anticipés, le montant de la contribution est modifié en fonction des coûts réels. De la même façon, un ajustement du montant de la contribution est effectué dans le cas où le coût réel des travaux s'avère inférieur à l'estimation initiale.

Par ailleurs, un mécanisme d'ajustement est prévu si une municipalité juge que le montant qui lui a été accordé est insuffisant pour réaliser les travaux. La demande de révision doit être adressée directement à la direction territoriale concernée du Ministère pour analyse. En cas d'acceptation, un projet de lettre confirmant à la municipalité le montant de la contribution additionnelle doit être signé par le ministre.



AXE D'INTERVENTION 3

ENTRETIEN



8 ENTRETIEN DES ROUTES LOCALES

8.1 Objectif

Le volet Entretien du réseau routier local vise à maintenir la fonctionnalité d'environ 40 000 kilomètres de routes locales de niveaux 1 et 2 gérées par les municipalités. Les routes locales ont fait l'objet d'un classement dans le cadre de la décentralisation de la voirie locale en 1993. Ainsi, les routes locales 1 étaient composées essentiellement de routes intermunicipales et les routes locales 2 donnaient accès à la propriété rurale habitée en permanence. Quant aux routes locales 3, elles donnaient accès à la propriété rurale non habitée ou habitée uniquement en été (zones de villégiature) et incluaient les rues municipales. Ces dernières sont entièrement à la charge des municipalités.

L'aide financière distribuée aux municipalités vise l'entretien courant et préventif des routes susmentionnées ainsi que les éléments des ponts dont les municipalités sont responsables et qui sont situés sur ces routes.

8.2 Bénéficiaires

Voir la section 1.3.

8.3 Budget du volet

Le ministre détermine le budget de ce volet dans le respect des décisions de l'Assemblée nationale, du gouvernement et du Conseil du trésor.

8.4 Calcul de l'aide

Le calcul de l'aide est établi à partir de la fonction suivante :

$$\text{Aide} = \{[\text{KM} \times \text{CME} \times \text{ICEH} \times \text{ID}] - \text{EFM}\}$$

Où :

KM = Longueur du réseau local 1 et 2

CME = Coût moyen d'entretien d'été (4 100 \$/km en 2018, indexé annuellement selon l'indice des prix à la consommation du Québec)

ICEH = Indice du coût moyen d'entretien hivernal (l'indice varie selon les municipalités)

ID = Indice de dévitalisation¹⁰ (dernière année disponible)

EFM = Effort fiscal municipal requis calculé avec la richesse foncière uniformisée (RFU) de la dernière année disponible auprès du ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire (MAMOT)

¹⁰ L'indice de dévitalisation est obtenu en divisant l'indice de vitalité publié par l'Institut de la statistique du Québec par -100 et en additionnant 1. Par exemple, si l'indice de vitalité de l'ISQ pour une municipalité est -22, son ID sera 1,22; pour une autre municipalité, si l'indice est 18, son ID sera de 0,82.

L'EFM est calculé pour que l'ensemble du budget du volet soit accordé aux bénéficiaires.

Le ministre informe par lettre chaque bénéficiaire du montant accordé.

8.5 Travaux admissibles

Les travaux reconnus comme admissibles dans le présent volet sont ceux qui, de manière générale, visent l'entretien courant et préventif des routes. À cet effet, deux types de frais encourus sont reconnus comme admissibles, soit ceux attribuables à des dépenses de fonctionnement et ceux attribuables à des dépenses d'investissement. Les dépenses d'entretien hivernal sont admissibles.

Les frais encourus, attribuables à des dépenses de fonctionnement et reconnus comme admissibles sont les suivants :

Catégorie	Travaux admissibles		
Systèmes de sécurité	<ul style="list-style-type: none"> - Réparation ou remplacement de glissières de sécurité ou de clôtures; - Réparation ou remplacement d'éléments d'éclairage; - Réparation ou remplacement de feux de circulation, de feux clignotants ou de massifs de fondations; - Remplacement de panneaux de signalisation ou de leur support; - Réfection du marquage longitudinal ou du marquage ponctuel. 		
Chaussées	<ul style="list-style-type: none"> - Nettoyage de la chaussée; - Réparation localisée de la fondation d'une route. <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <u>Chaussée en enrobé :</u> <ul style="list-style-type: none"> - Rapiéçage manuel avec un enrobé posé à chaud ou à froid; - Scellement de fissures. </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <u>Chaussée granulaire :</u> <ul style="list-style-type: none"> - Mise en forme des surfaces de roulement en matériau granulaire; - Rapiéçage des surfaces de roulement en matériau granulaire; - Rechargement des surfaces de roulement en matériau granulaire; - Achat et application d'abat-poussière. </td> </tr> </table>	<u>Chaussée en enrobé :</u> <ul style="list-style-type: none"> - Rapiéçage manuel avec un enrobé posé à chaud ou à froid; - Scellement de fissures. 	<u>Chaussée granulaire :</u> <ul style="list-style-type: none"> - Mise en forme des surfaces de roulement en matériau granulaire; - Rapiéçage des surfaces de roulement en matériau granulaire; - Rechargement des surfaces de roulement en matériau granulaire; - Achat et application d'abat-poussière.
<u>Chaussée en enrobé :</u> <ul style="list-style-type: none"> - Rapiéçage manuel avec un enrobé posé à chaud ou à froid; - Scellement de fissures. 	<u>Chaussée granulaire :</u> <ul style="list-style-type: none"> - Mise en forme des surfaces de roulement en matériau granulaire; - Rapiéçage des surfaces de roulement en matériau granulaire; - Rechargement des surfaces de roulement en matériau granulaire; - Achat et application d'abat-poussière. 		
Systèmes de drainage	<ul style="list-style-type: none"> - Nettoyage des fossés latéraux et/ou des décharges; - Nettoyage ou réparation de conduites pluviales ou de ponceaux; - Nettoyage ou réparation des regards, des regards-puisards et des puisards; - Entretien de la protection contre l'érosion des fossés et bassins; - Réparation des dalots. 		
Abords de route	<ul style="list-style-type: none"> - Réparation ou ajustement de bordures; - Entretien général des espaces verts; - Tonte et fauchage, débroussaillage, abattage et émondage d'arbres; - Entretien des bordures et des musoirs. 		
Entretien d'hiver	<ul style="list-style-type: none"> - Déneigement des routes - Déglacage avec fondants et abrasifs ou mécanique 		

Les dépenses d'investissement reconnues comme admissibles réfèrent à l'achat de véhicules (camionnettes, camions, véhicules utilitaires, etc.) ou machinerie (tracteurs, appareils, machines, etc.) dont l'usage est destiné de façon prépondérante à l'entretien des routes admissibles et de ses composantes. Les frais d'amortissement des dépenses d'investissement ne sont pas admissibles aux fins de la reddition de comptes.

8.6 Reddition de comptes

Les bénéficiaires ont l'obligation d'effectuer leur reddition de comptes à l'intérieur de leur rapport financier, qui doit être déposé auprès du MAMOT, au plus tard le 15 mai suivant la fin de l'exercice financier municipal.

Le bénéficiaire qui refuse ou qui omet de produire une reddition de comptes valide selon le calendrier de la section 8.7 verra son aide financière être annulée.

La reddition de comptes doit être effectuée exclusivement sur la base de la réalisation d'activités reconnues comme admissibles à la section 8.5. Les frais encourus reconnus comme admissibles correspondent au total des sommes déboursées au cours de l'exercice et des sommes encourues, mais non encore déboursées au 31 décembre (constatées à titre de créiteurs et de charges à payer), excluant le remboursement de capital et les frais d'intérêts le cas échéant, que ces sommes aient par ailleurs été imputées en charges ou constatées à titre d'actif selon les principes comptables généralement reconnus.

Les bénéficiaires d'une aide financière ont la responsabilité de faire l'illustration de l'utilisation pertinente de l'aide versée l'année précédente pour justifier le versement de l'année en cours. À cet effet, un seuil minimal de 90 % de dépenses doit obligatoirement être imputé à des dépenses relatives à des activités d'entretien reconnues comme admissibles.

Les bénéficiaires qui sont incapables de respecter ce seuil de 90 % doivent fournir un justificatif détaillé à l'endroit prévu à cet effet dans son rapport financier.

8.7 Calendrier des paiements

Le ministre verse aux bénéficiaires l'aide en un ou deux paiements. La totalité de l'aide est versée à la suite de l'acceptation de la reddition de comptes du bénéficiaire prévue à la section 8.6 par le Ministère :

- vers le 15 juillet pour les municipalités l'ayant transmise au plus tard le 15 mai suivant la fin de l'exercice financier municipal;
- vers le 30 novembre pour les municipalités l'ayant transmise avant le 30 septembre;
- vers le 28 février de l'année suivante pour les municipalités l'ayant transmise avant le 31 décembre.

8.8 Mesure de protection financière

Afin de limiter les baisses éventuelles des aides accordées à certains bénéficiaires, le ministre met en place une mesure de protection financière pour les bénéficiaires ayant obtenu une aide en 2017. Quel que soit le résultat du calcul effectué en vertu de la section 8.4, le ministre accordera à chaque bénéficiaire le meilleur entre le résultat du calcul effectué en vertu de la section 8.4 et la somme accordée en 2017.

9 CHEMINS À DOUBLE VOCATION

9.1 Objectif

Le volet Chemins à double vocation vise à maintenir la fonctionnalité des routes locales de niveau 1 et 2 doublées d'une vocation d'accès aux ressources forestières ou minières par le versement d'une aide financière supplémentaire.

9.2 Description générale

Ce volet prévoit le versement d'une aide financière pour l'entretien des chemins à double vocation, c'est-à-dire des routes locales ayant aussi une vocation d'accès aux ressources forestières ou minières.

9.3 Admissibilité

Les bénéficiaires peuvent recevoir de l'aide financière dans le cadre du présent volet. Les routes locales de niveaux 1 et 2 fortement sollicitées (au moins 1 000 camions chargés par an) par le transport de ressources forestières ou minières sont admissibles.

9.4 Détermination de l'aide

L'inventaire annuel des chemins à double vocation permet de déterminer, à partir des demandes municipales, le nombre de kilomètres de routes locales ayant aussi une vocation d'accès aux ressources forestières ou minières. Chaque année, une résolution municipale est présentée au Ministère afin de s'assurer de la double vocation de ces chemins désignés.

L'aide financière est calculée à partir de la formule suivante :

Aide financière = Nombre de kilomètres de chemins à double vocation x 2 000 \$/km

Même si des changements de vocation de routes locales surviennent en cours d'année pour un bénéficiaire, l'aide financière annuelle sera versée intégralement à celui-ci.

9.5 Calendrier des paiements

À la suite de la réception de la résolution municipale et d'une recommandation de la direction territoriale du Ministère, le ministre versera aux municipalités admissibles une somme égale au montant de l'aide financière annuelle telle que calculée selon la formule décrite à la section 9.4.

10 ENTRETIEN DES ROUTES DE DÉSENCLAVEMENT

10.1 Objectifs

Le volet Entretien des routes de désenclavement vise à assurer le désenclavement des localités isolées et à soutenir le milieu dans l'exercice des compétences qui leur sont déléguées en matière d'entretien des routes visées. Ce volet permet :

- d'assurer un entretien permanent des chemins forestiers existants menant à des localités isolées et dont elles dépendent pour assurer leur désenclavement;
- de répartir les responsabilités entre les divers intervenants concernés par l'entretien des routes visées, soit les localités isolées, les municipalités, les compagnies forestières et les autres utilisateurs (villégiateurs, chasseurs, pêcheurs, compagnies de services publics, etc.).

Le volet Entretien des routes de désenclavement contribue au financement des coûts d'entretien d'été et d'hiver qui ne sont pas assumés les usagers (compagnies forestières, pourvoiries, ZEC, villégiateurs, compagnies de services publics, etc.).

10.2 Principes et orientations

L'application de ce volet repose sur un certain nombre de principes ayant présidé au choix des orientations et aux moyens de mise en œuvre. Ces principes sont :

- la permanence de l'entretien des routes visées pour assurer le désenclavement en tout temps des communautés isolées;
- la facilité d'application de la solution retenue pour l'entretien de ces routes d'accès;
- l'équité de traitement pour toutes les routes d'accès aux localités isolées assujetties au présent volet;
- la préservation du statut des routes visées (chemins forestiers ou autres sur les terres du domaine de l'État) et des pratiques en usage concernant leur entretien.

Les orientations du Ministère en matière d'entretien des routes d'accès aux localités isolées, qui justifient la stratégie de mise en œuvre découlant de ce volet, sont les suivantes :

- privilégier le recours aux municipalités et aux conseils de bande pour assumer l'entretien des routes visées en fonction des besoins exprimés et des ressources disponibles dans le milieu;
- identifier les tronçons de routes d'accès qui sont utilisés par les compagnies forestières dans le cadre de leurs opérations et pour lesquelles elles ont une responsabilité d'entretien;
- distinguer la période d'entretien d'été de celle de l'hiver, étant donné la nature des travaux d'entretien et l'utilisation des routes visées;
- soutenir les interventions locale et régionale dans l'entretien des routes visées par ce volet d'aide afin d'assurer la permanence de la liaison routière avec le réseau supérieur pour les populations des localités isolées.

10.3 Localités et communautés admissibles

Ce volet est applicable aux routes menant aux localités et aux communautés autochtones suivantes : Clova (94 km), Hunter's Point (88 km), Kitcisakik (24,4 km) et Parent (251 km).

10.4 Routes admissibles

Ce volet s'applique uniquement à l'entretien des chemins forestiers, miniers ou autres chemins, situés sur les terres du domaine de l'État, qui ne relèvent pas directement de la compétence d'une municipalité ou du Ministère ou qui relèvent de la compétence de ce dernier en vertu de la Loi sur le ministère des Transports (L.R.Q., c. M -28).

Les critères pour qu'un chemin soit admissible à ce volet sont les suivants :

- 1) il n'existe pas de route publique, du réseau local ou supérieur, pouvant être empruntée par la communauté pour assurer son désenclavement;
- 2) un seul chemin d'accès par communauté peut être considéré s'il s'agit du chemin le plus direct pour donner accès à une route publique (l'identification du chemin se fait en concertation avec la localité concernée);
- 3) un seul chemin d'accès par communauté membre d'une agglomération peut être considéré s'il s'agit du chemin le plus direct pour donner accès à une route publique située dans le centre principal de l'agglomération et cela nonobstant le critère 1;
- 4) le chemin n'est pas situé à l'intérieur des limites d'une réserve indienne définie en vertu de la Loi sur les Indiens (L.R.C. 1985, ch. I-5) ou d'une terre de catégorie 1A;
- 5) le chemin n'est pas entretenu par une société de services publics (Hydro-Québec, Société de l'énergie de la Baie-James, etc.) ou par l'administration d'un parc ou d'une réserve faunique.

Les routes de désenclavement répondant à ces critères doivent être identifiées dans un décret adopté en vertu de la Loi sur le ministère des Transports (L.R.Q., c. M -28).

10.5 Travaux admissibles

L'entretien des routes d'accès aux localités isolées comprend toutes les opérations récurrentes d'entretien d'été et d'hiver pour maintenir les routes visées et leurs structures (ponts et ponceaux) en état d'être utilisées. Compte tenu du statut actuel de ces routes, le Ministère ne peut intervenir, ni directement ni par contribution, dans la réfection, la construction ou la reconstruction des routes visées par ce volet.

Les travaux admissibles relatifs à l'entretien d'été des routes en milieu forestier comprennent :

- tout travail manuel de rapiéçage à l'enrobé et de rapiéçage au matériau granulaire;
- tout travail de balayage et de nettoyage de la chaussée;
- tout travail de grattage et mise en forme d'une chaussée ou d'un accotement en matériaux granulaires;
- tout achat et épandage d'abat-poussière;

- tout travail de nettoyage de fossés, décharges, ponceaux, conduites, regards et puisards;
- tout travail de réparation de ponceaux, regards, puisards, conduites et rigoles;
- tout travail de réparation et remplacement de glissières de sécurité ou de clôtures et de réparation ou d'ajustement de bordures;
- tout travail de réparation des surfaces gazonnées, d'engazonnement, de tonte de gazon, de débroussaillage, de fauchage, d'enlèvement de débris, d'empierrement et d'abattage ou émondage d'arbre.

Les travaux admissibles relatifs à l'entretien d'hiver des routes en milieu forestier comprennent :

- déneigement de routes;
- déglçage avec fondants et abrasifs des routes;
- déglçage mécanique;
- traitement des abrasifs;
- balisage.

10.6 Aide financière

Les modalités de calcul des contributions de ce volet, tenant compte de la vocation des routes visées et des activités qu'on y retrouve, sont les suivantes :

10.6.1 Tronçons non utilisés à des fins d'exploitation forestière

Le Ministère peut accorder une contribution à une municipalité ou à un conseil de bande correspondant à 100 % des coûts d'entretien d'été et à 100 % des coûts d'entretien d'hiver d'un chemin forestier pour la partie de ces coûts attribuables à une utilisation normale à des fins de désenclavement des populations isolées, jusqu'à concurrence des montants suivants :

- 1 500 \$/km pour la période d'entretien d'été;
- 2 500 \$/km pour la période d'entretien d'hiver.

Cette contribution est versée au complet à la municipalité ou au conseil de bande, selon le cas, en début de période, soit en avril pour l'entretien d'été et en novembre pour l'entretien d'hiver.

10.6.2 Tronçons utilisés à des fins d'exploitation forestière

Comme c'est la pratique dans les forêts du domaine de l'État, les compagnies forestières ou les bénéficiaires de contrats d'approvisionnement et d'aménagement forestier (CAAF) sont tenus d'entretenir les routes qu'ils utilisent dans le cadre de leurs opérations. Toutefois, pour assurer le maintien de l'entretien des routes visées durant les périodes d'interruption des opérations des compagnies forestières ou des bénéficiaires, le Ministère peut verser une contribution à la municipalité ou au conseil de bande, selon le cas, et ce, pour éviter l'isolement des populations des communautés visées. Cette contribution correspond à 100 % des coûts d'entretien d'été et à 100 % des coûts d'entretien d'hiver d'un chemin forestier pour la partie de ces coûts attribuables à une utilisation normale à des fins de désenclavement des populations isolées.

Le montant maximum de ces contributions est fixé aux taux suivants :

- 53,57 \$/km pour chaque semaine complète d'interruption des opérations forestières durant la période d'entretien d'été (28 semaines déterminées par le Ministère, allant de la mi-avril à la dernière semaine d'octobre), et ce, pour un arrêt minimum de deux semaines;
- 104,17 \$/km pour chaque semaine complète d'interruption des opérations forestières durant la période d'entretien d'hiver (24 semaines déterminées par le Ministère, allant de la dernière semaine d'octobre à la mi-avril de l'année suivante).

Cette contribution est versée en fin de période, sur le budget de l'année courante à la date de la fin de cette période, en fonction des semaines d'entretien que la municipalité ou le conseil de bande a dû assumer lors des interruptions des opérations des compagnies responsables de l'entretien du chemin.

10.6.3 Réduction de l'aide financière

Le montant de la contribution pour ces tronçons sera déduit du montant de toute autre contribution reçue par la municipalité ou le conseil de bande concerné pour l'entretien de ces mêmes tronçons.

10.7 Responsabilité des intervenants

Pour atteindre les objectifs fixés, et en fonction des orientations du Ministère en ce qui a trait à l'entretien des routes visées par le volet, les responsabilités des divers intervenants (le Ministère, les municipalités, les conseils de bande et les compagnies forestières) ont été définies.

10.7.1 Responsabilités du Ministère

La responsabilité du Ministère consiste à appliquer un programme d'aide financière destiné aux conseils de bande et aux municipalités pour contribuer financièrement à l'entretien des routes visées. Pour ce faire, le Ministère doit :

- s'assurer que les chemins répondant aux critères de la section 12.4 du présent document apparaissent à un décret adopté en vertu de la Loi sur le ministère des Transports;
- déterminer, en consultation avec le milieu, les tronçons qui sont utilisés par les compagnies forestières dans le cadre de leurs opérations et les périodes où ils sont utilisés ainsi que les tronçons à l'usage exclusif des communautés (où il n'y a pas d'opérations forestières) afin de convenir du paiement qui s'applique à ce chemin;
- mettre à la disposition des intervenants du milieu toute l'expertise disponible dans les centres de services pour la réalisation des travaux d'entretien.

10.7.2 Responsabilités des municipalités

Les municipalités doivent assumer l'entretien des routes d'accès reliant leur agglomération à des localités isolées ou à des réserves indiennes ou qui font l'objet d'une forte utilisation à des fins autres que le désenclavement. Plus particulièrement, la municipalité doit :

- faire les travaux d'entretien, en régie ou par contrat, pour les tronçons dont elle a la responsabilité, y compris pour les tronçons normalement utilisés par les compagnies forestières durant les périodes où celles-ci cessent leurs opérations;
- faire état au Ministère, à la fin de chaque période d'entretien, des opérations d'entretien qu'elle a dû effectuer sur les tronçons normalement entretenus par les compagnies forestières dans le cadre de leurs opérations, en vue du paiement final de la contribution; solliciter les autres utilisateurs des routes visées (ZEC, pourvoies, villégiateurs, etc.) pour l'obtention de financement supplémentaire destiné à l'entretien des tronçons de routes visées fortement sollicités à des fins autres que pour le désenclavement des localités isolées et pour lesquels les coûts d'entretien peuvent excéder le montant de la contribution calculée en fonction d'une utilisation normale de ces routes à des fins de désenclavement uniquement;
- fournir les factures attestant des sommes réelles dépensées pour ses opérations d'entretien.

10.7.3 Responsabilités des conseils de bande

Les conseils de bande des communautés visées par ce volet sont responsables de l'entretien des routes menant à leur réserve ou à leur établissement. Plus particulièrement, les conseils de bande doivent :

- faire les travaux d'entretien, en régie ou par contrat, pour les tronçons dont ils ont la responsabilité, y compris les tronçons normalement utilisés par les compagnies forestières durant les périodes où celles-ci cessent leurs opérations;
- faire état au Ministère, à la fin de chaque période d'entretien, des opérations d'entretien qu'ils ont dû effectuer sur les tronçons normalement entretenus par les compagnies forestières dans le cadre de leurs opérations, en vue du paiement final de la contribution;
- fournir les factures attestant des sommes réelles dépensées pour ses opérations d'entretien.

10.7.4 Responsabilités des compagnies forestières

Les compagnies forestières sont tenues d'entretenir les routes qu'elles utilisent dans le cadre de leurs opérations sur les terres du domaine de l'État. Par ailleurs, elles doivent déposer, au début des périodes d'entretien, à la municipalité ou au conseil de bande, selon le cas, et au Ministère, une estimation des longueurs des tronçons qu'elles utiliseront et la durée prévue de ces opérations.

Annexe 1. Clientèle admissible au PIIRL et au PISRMM

Région administrative	PIIRL	PISRMM
01 – Bas-Saint-Laurent	070 – La Matapédia 080 – Matane 090 – La Mitis 100 – Rimouski-Neigette 110 – Les Basques 120 – Rivière-du-Loup 130 – Témiscouata 140 – Kamouraska	070 – La Matapédia 080 – Matane 090 – La Mitis 100 – Rimouski-Neigette 110 – Les Basques 120 – Rivière-du-Loup 130 – Témiscouata 140 – Kamouraska
02 – Saguenay–Lac-Saint-Jean	910 – Le Domaine-du-Roy 920 – Maria-Chapdelaine 930 – Lac-Saint-Jean-Est 942 – Fjord-du-Saguenay	910 – Le Domaine-du-Roy 920 – Maria-Chapdelaine 930 – Lac-Saint-Jean-Est 94068 – Saguenay (ville) 942 – Fjord-du-Saguenay
03 – Capitale-Nationale	150 – Charlevoix-Est 160 – Charlevoix 200 – L'Île-d'Orléans 210 – La Côte-de-Beaupré 220 – La Jacques-Cartier 340 – Portneuf	150 – Charlevoix-Est 160 – Charlevoix 200 – L'Île-d'Orléans 210 – Côte-de-Beaupré 220 – Jacques-Cartier 230 – Québec (agglomération) 340 – Portneuf
04 – Mauricie	350 – Mékinac 36033 – Shawinigan (ville) 372 – Les Chenaux 510 – Maskinongé 900 – La Tuque (agglomération)	350 – Mékinac 36033 – Shawinigan (ville) 37067 – Trois-Rivières (ville) 372 – Les Chenaux 510 – Maskinongé 900 – La Tuque (agglomération)
05 – Estrie	300 – Le Granit 400 – Les Sources 410 – Le Haut-Saint-François 420 – Le Val-Saint-François 440 – Coaticook 450 – Memphrémagog	300 – Le Granit 400 – Les Sources 410 – Le Haut-Saint-François 420 – Le Val-Saint-François 43027 – Sherbrooke (ville) 440 – Coaticook 450 – Memphrémagog
06 – Montréal		660 Montréal (agglomération)

Région administrative	PIIRL	PISRMM
07 – Outaouais	800 – Papineau	800 – Papineau 81017– Gatineau (ville)
	820 – Les Collines-de-l'Outaouais	820 – Les Collines-de-l'Outaouais
	830 – La Vallée-de-la-Gatineau	830 – La Vallée-de-la-Gatineau
	840 – Pontiac	840 – Pontiac
08 – Abitibi-Témiscamingue	850 – Témiscamingue	850 – Témiscamingue
	86042 – Rouyn-Noranda (ville)	86042 – Rouyn-Noranda (ville)
	870 – Abitibi-Ouest	870 – Abitibi-Ouest
	880 – Abitibi	880 – Abitibi
	890 – La Vallée-de-l'Or	890 – La Vallée-de-l'Or
09 – Côte-Nord	950 – La Haute-Côte-Nord	950 – La Haute-Côte-Nord
	960 – Manicouagan	960 – Manicouagan
	971 – Sept-Rivières	971 – Sept-Rivières
		972 – Caniapiscau
	981 – Minganie	981 – Minganie
	982 – Le Golfe-du-Saint-Laurent	982 – Le Golfe-du-Saint-Laurent
10 – Nord-du-Québec	99060 – Gouvernement régional d'Eeyou Istchee Baie-James	992 – Kativik 99060 – Gouvernement régional d'Eeyou Istchee Baie-James
11 – Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine	010 – Îles-de-la-Madeleine (agglomération)	010 – Îles-de-la-Madeleine (agglomération)
	020 – Le Rocher-Percé	020 – Le Rocher-Percé
	030 – La Côte-de-Gaspé	030 – La Côte-de-Gaspé
	040 – La Haute-Gaspésie	040 – La Haute-Gaspésie
	050 – Bonaventure	050 – Bonaventure
	060 – Avignon	060 – Avignon
12 – Chaudière-Appalaches	170 – L'Islet	170 – L'Islet
	180 – Montmagny	180 – Montmagny
	190 – Bellechasse	190 – Bellechasse
		25213 – Lévis (ville)
	260 – La Nouvelle-Beauce	260 – La Nouvelle-Beauce
	270 – Robert-Cliche	270 – Robert-Cliche
	280 – Les Etchemins	280 – Les Etchemins
	290 – Beauce-Sartigan	290 – Beauce-Sartigan
	310 – Les Appalaches	310 – Les Appalaches
330 – Lotbinière	330 – Lotbinière	
13 – Laval		65005 – Laval (ville)

Région administrative	PIIRL	PISRMM
14 – Lanaudière	520 – D’Autray 600 – L’Assomption 610 – Joliette 620 – Matawinie 630 – Montcalm	520 – D’Autray 600 – L’Assomption 610 – Joliette 620 – Matawinie 630 – Montcalm 640 – Les Moulins
15 – Laurentides	720 – Deux-Montagnes 750 – La Rivière-du-Nord 760 – Argenteuil 770 – Les Pays-d’en-Haut 780 – Les Laurentides 790 – Antoine-Labelle	720 – Deux-Montagnes 730 – Thérèse-de Blainville 74005 – Mirabel (ville) 750 – La Rivière-du-Nord 760 – Argenteuil 770 – Les Pays-d’en-Haut 780 – Les Laurentides 790 – Antoine-Labelle
16 – Montérégie	460 – Brome-Missisquoi 470 – La Haute-Yamaska 480 – Acton 530 – Pierre-De Saurel 540 – Les Maskoutains 550 – Rouville 560 – Le Haut-Richelieu 570 – La Vallée-du-Richelieu 590 – Marguerite-D’Youville 670 – Roussillon 680 – Les Jardins-de-Napierville 690 – Le Haut-Saint-Laurent 700 – Beauharnois-Salaberry 710 – Vaudreuil-Soulanges	460 – Brome-Missisquoi 470 – La Haute-Yamaska 480 – Acton 530 – Pierre-de-Saurel 540 – Les Maskoutains 550 – Rouville 560 – Le Haut-Richelieu 570 – La Vallée-du-Richelieu 582 – Longueuil (agglomération) 590 – Marguerite-D’Youville 670 – Roussillon 680 – Les Jardins-de-Napierville 690 – Le Haut-Saint-Laurent 700 – Beauharnois-Salaberry 710 – Vaudreuil-Soulanges
17 – Centre-du-Québec	320 – L’Érable 380 – Bécancour 390 – Arthabaska 490 – Drummond 500 – Nicolet-Yamaska	320 – L’Érable 380 – Bécancour 390 – Arthabaska 490 – Drummond 500 – Nicolet-Yamaska

Annexe 2. Liste des travaux admissibles au volet RIRL et au volet AIRRL

a. Volet RIRL

Sans être exhaustif, le tableau ci-dessous présente les travaux de nature préventive, palliative, ou curative pouvant se retrouver au plan quinquennal d'un PIIRL.

Travaux découlant d'un PIIRL
Préventif
Scellement de fissures
Resurfaçage mince
Rapiéçage discontinu
Palliatif
Rapiéçage mécanisé continu
Planage fin
Recyclage à froid ou à chaud
Correction de déficiences localisées
Réparation de ponceaux
Curatif
Planage et resurfaçage
Renforcement
Décohésionnement
Reconstruction partielle ou totale
Rechargement granulaire ou revêtement mécanisé de la chaussée
Traitement de surface (enduit superficiel) de routes non revêtues
Construction de ponceaux de moins de 4,5 m de diamètre
Remplacement de ponceaux de moins de 4,5 mètres de diamètre : <ul style="list-style-type: none"> • par un autre ponceau de moins de 4,5 mètres de diamètre; • par une structure de 4,5 mètres et plus de diamètre, lorsque requis en vertu d'une étude hydraulique ou des exigences gouvernementales¹¹
Ouvrage de terrassement¹² et ouvrage de protection de la route tel que le remplacement ou la construction des bordures, des accotements et des murs de soutènement

¹¹ Tout ministère confondu (ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs, ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, etc.)

¹² L'aide financière couvre le coût des aménagements paysagers de base directement liés aux travaux admissibles.

Travaux découlant d'un PIIRL
Creusement de nouveaux fossés
Remplacement des égouts pluviaux, à condition que les services publics d'aqueduc et d'égout sanitaire existent ou soient installés au moment des travaux
Déplacement de poteaux, de câbles ou d'autres services publics nécessaires à la réalisation immédiate des travaux
Réfection ou remplacement des éléments des ponts, soit le système structural, le tablier et ses composantes, les éléments de fondation, le platelage, les joints de dilatation et les appareils d'appui
Stabilisation et correction de talus
Ouvrages destinés à améliorer la sécurité des usagers de la route, en relation avec un des éléments précédents (glissières de sécurité, panneaux de signalisation, feux de circulation, réaménagement d'accès, etc.)

Dans le cadre d'un PISRMM, les travaux admissibles sont ceux visant l'amélioration de la sécurité routière par la réalisation de diverses actions ciblées au tableau de priorisation. Sans être exhaustif, le tableau ci-dessous présente les principaux travaux pouvant découler d'un PISRMM.

Travaux découlant d'un PISRMM
Réaménagement d'une intersection
Implantation d'un carrefour giratoire
Réalignement des approches
Installation de feux de circulation et de feux clignotants
Installation de dispositifs de feux pour piétons ou cyclistes
Aménagement de voies de virage
Construction de voies auxiliaires pour arrêts d'autobus
Construction d'avancées de trottoirs
Aménagement de passages pour personnes (piétons, écoliers, enfants près d'un terrain de jeux, etc.)
Construction de refuges pour piétons (îlot central)
Réfection ou installation d'éclairage ou de signalisation
Revêtement des rayons de coin
Amélioration du drainage
Déplacement d'obstacle visuel ou d'objet fixe pour améliorer le triangle de visibilité (arbre, poteau, abribus)
Relocalisation d'accès
Marquage sur la chaussée, en relation avec un ou des éléments précédents

Travaux découlant d'un PISRMM
Réfection de la chaussée rendue nécessaire par les travaux ci-haut énoncés
Réaménagement géométrique d'un tronçon de route
Correction du tracé en long, telle que la correction d'une courbe
Correction de pente pour améliorer la visibilité ou offrir un plateau à une intersection
Correction de profil en travers, telle que la modification de la largeur des voies, du stationnement sur rue, de voies cyclables, de trottoirs ou des accotements, le revêtement partiel de l'accotement, l'ajout de bordures, la modification du dévers, l'ajout d'un terre-plein central ou d'un îlot central ou l'aménagement d'une voie de virage à gauche dans les deux sens
Réaménagement d'accès (relocalisation, modification de la largeur, réduction du nombre)
Mise en place d'aménagements modérateurs de la vitesse, comme des avancées de trottoir, des dos-d'âne allongés, des passages pour personnes surélevés, des îlots centraux, des chicanes ou déports de chaussée, des aménagements paysagers
Déplacement d'obstacle visuel ou d'objet fixe pour améliorer la visibilité (arbre, poteau)
Marquage sur la chaussée, en relation avec un ou des éléments précédents
Réfection de la chaussée rendue nécessaire par les travaux ci-dessus énoncés
Actions de nature générale
Ajout ou remplacement de glissières de sécurité
Fragilisation d'objets fixes à l'aide de base friable
Ajout ou remplacement de panneaux de signalisation
Ajout, modification ou synchronisation de feu de circulation
Ajout de nouveau marquage au sol
Ajout de passages pour personnes (piétons, écoliers, enfants près d'un terrain de jeux, etc.)
Ajout ou élargissement de trottoirs
Ajout ou remplacement d'éclairage
Ajout de bandes rugueuses
Traverses de véhicule hors route (VHR)
Relocalisation d'éléments bloquant la visibilité (poteau, abribus, etc.)

b. Volet AIRRL

Sans être exhaustif, le tableau ci-dessous présente les travaux admissibles.

Travaux admissibles
Rechargement granulaire ou revêtement mécanisé de la chaussée (incluant la chaussée des ponts situés sur le réseau municipal)
Traitement de surface (enduit superficiel) de routes non revêtues
Construction de ponceaux de moins de 4,5 m de diamètre (exclusion de la réparation de ponceaux)
Remplacement de ponceaux de moins de 4,5 mètres de diamètre : <ul style="list-style-type: none"> • par un autre ponceau de moins de 4,5 mètres de diamètre; • par une structure de 4,5 mètres et plus de diamètre, lorsque requis en vertu d'une étude hydraulique ou des exigences gouvernementales en matière d'environnement¹³
Ouvrage de terrassement ¹⁴ et ouvrages de protection de la route tels que le remplacement ou la construction des bordures, des accotements et des murs de soutènement
Ouvrages de drainage tels que le creusage et le reprofilage de fossés. De même, sont admissibles les égouts pluviaux et les bordures, à condition que les services publics d'aqueduc et d'égout sanitaire existent ou soient installés au moment des travaux
Ouvrages destinés à améliorer la sécurité des usagers de la route tels que l'augmentation des distances de visibilité, la correction de courbes, le réaménagement d'accès, l'aménagement de passages pour personnes (piétons, écoliers, enfants près d'un terrain de jeux, etc.), l'ajout de glissières de sécurité, de panneaux de signalisation et de feux de circulation, ainsi que le marquage lorsque celui-ci est inexistant ou qu'il doit être refait à la suite de la pose d'un nouveau revêtement (inclus les glissières et autres protections bordant les ponts sous remblais)

¹³ Tout ministère confondu (ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs, ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, etc.)

¹⁴ L'aide financière couvre le coût des aménagements paysagers de base directement lié aux travaux admissibles.

Annexe 3. Coûts pour les volets RIRL et AIRRL

a. Coûts directs

Les coûts directs sont à la base du calcul de l'aide financière et touchent essentiellement l'exécution concrète des travaux. Ils doivent porter uniquement sur les travaux admissibles et peuvent être tirés de deux sources différentes au choix de la municipalité :

- le montant de l'estimation détaillée;
- le montant de l'offre de services ou du bordereau de soumission.

b. Frais incidents

Les frais incidents admissibles sont limités à un maximum de 20 % des coûts directs et incluent :

- les plans et devis;
- les coûts liés aux services professionnels (estimation détaillée, surveillance, avis de conformité, etc.);
- les études géotechniques, hydrologiques, ou de caractérisation du sol;
- les honoraires professionnels (ingénieurs, architectes, experts-conseils ou tout professionnel mandaté par le demandeur, excluant tout personnel à son emploi);
- les travaux d'arpentage;
- le contrôle qualitatif des matériaux (travaux de laboratoire, contrôle qualité au chantier);
- les frais de publication d'avis relatifs aux appels d'offres;
- les coûts de communication publique exigée par le gouvernement;
- les coûts liés à l'obtention d'autorisations gouvernementales;
- les frais de financement temporaire précédant l'émission de l'avis de conformité;
- les frais d'émission associés au financement permanent;
- les coûts liés aux études d'évaluation des impacts sur l'environnement.


Le Ministère ajoute la portion non remboursable des taxes afférentes aux coûts admissibles.

Pour être admissible à un remboursement, les activités d'ingénierie doivent être confiées à un prestataire de services. Un bénéficiaire peut mandater un tiers comme une MRC ou une municipalité dotée d'un service d'ingénierie pour les services professionnels.

c. Coûts non admissibles

Les coûts non admissibles sont les suivants :

- les coûts directs engagés avant la date figurant sur la lettre d'annonce signée par le ministre;
- toute étude visant à définir la nature des travaux à réaliser (étude d'opportunité, étude d'avant-projet, etc.);
- les travaux visant l'entretien usuel du réseau (balayage, nettoyage de fossés, etc.);
- la main-d'œuvre, les matériaux, l'équipement relatifs à la réalisation de travaux effectués en régie;
- la préparation de la demande d'aide financière;
- les frais de contingence;

- 
- les ouvrages liés aux équipements municipaux (aqueduc, égouts sanitaires, plaque de nom de rue ou signalisation touristique);
 - les travaux visant spécifiquement les passages à niveau et les haltes routières;
 - l'achat et l'épandage d'abat-poussière;
 - les frais d'administration courants de la municipalité : salaires du personnel de bureau (secrétaire-trésorier, directeur général, professionnels, etc.) et les fournitures de bureau;
 - l'achat de matériaux (granulaires ou autres) pour des fins de stockage ou d'entreposage;
 - les aménagements paysagers accessoires ou non essentiels;
 - la construction et l'entretien de pistes cyclables en site propre;
 - les coûts d'acquisition de terrain.

