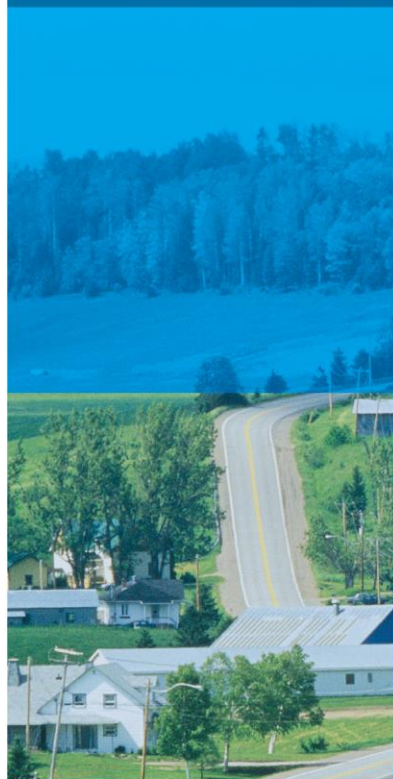


MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA
MOBILITÉ DURABLE ET DE
L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS

Orientation ministérielle sur l'intégration
de l'art aux infrastructures de transport




MARS
2018





TABLE DES MATIÈRES

I. MISE EN CONTEXTE	3
Art public.....	3
Mise en œuvre de l'Orientation	4
II. OBJECTIFS ET MOTIFS	5
III. PRINCIPES	6
IV. DÉMARCHES	9
Démarches selon le type de situation	9
Analyse des propositions de types B et C	11
Définition de l'entente	12
Conclusion.....	13
Références.....	14





I. MISE EN CONTEXTE

Art public

Le décret n° 995-96 du 7 août 1996 du gouvernement du Québec, mettant en vigueur la *Politique d'intégration des arts à l'architecture et à l'environnement des bâtiments et des sites gouvernementaux et publics*, définit le terme « œuvre d'art » comme étant « une production artistique originale de recherche ou d'expression reliée à l'architecture d'un bâtiment, à ses espaces intérieurs et extérieurs, à son environnement ou à l'aménagement d'un site¹ ». Il est aussi possible d'ajouter à ce sujet que « [la] particularité d'une œuvre d'art public est d'être conçue pour être intégrée à un espace public, pour refléter l'histoire du lieu ou l'embellir et ce, tout en tenant compte de ses caractéristiques² ».

Dans le contexte des infrastructures de transport, toute œuvre d'art réalisée relève du domaine de l'art public, car l'infrastructure de transport est considérée comme un espace public. L'art peut y jouer différents rôles. Une œuvre d'art apporte une dimension esthétique au lieu en plus de lui donner un sens, de le révéler ou de l'amplifier. Elle facilite l'intégration d'une infrastructure de transport dans son milieu, autant visuellement que socialement.

Historiquement, la présence d'œuvres d'art dans les espaces publics remonte à plusieurs millénaires. En Europe, jusqu'à la fin du XVIII^e siècle, de grands créateurs œuvrant simultanément dans divers domaines ont pu intervenir sur la configuration et la production de l'espace public urbain en y associant l'art. Par la suite, la division des domaines professionnels a entraîné un recul de l'art vers un rôle plus marginal dans l'espace urbain, avec des interventions plus ponctuelles se traduisant, par exemple, par la production de statues au style classique, placées pour des raisons commémoratives. La fin des années 1960 a marqué un tournant dans le domaine de l'art et celui de l'urbanisme, notamment aux États-Unis et en Europe. Des sculptures monumentales sont réalisées dans les centres de certaines grandes villes.


En France, en 1951, une loi sur l'intégration de l'art à l'architecture, la Loi du 1 %, a été adoptée. Dans les années 1960-1970, plusieurs facteurs ont favorisé un accroissement important de la présence de l'art dans l'espace public, dont un fort engagement de l'État et des opportunités urbanistiques considérables, comme le quartier de La Défense à Paris et les Villes Nouvelles. Cela a aussi touché l'espace public des déplacements et des transports, soit : les transports collectifs urbains, les gares ferroviaires et leurs abords, les espaces routiers et autoroutiers. À partir du milieu des années 1990, on observe une diminution du nombre de projets à l'intérieur des emprises routières et autoroutières³.

Aux États-Unis, en 1959, Philadelphie a été la première ville à adopter une législation visant à promouvoir l'art public. D'autres villes et États américains ont suivi. En ce qui concerne plus précisément les infrastructures de transport, la Federal Highway

1. Décret n° 995-96 du 7 août 1996, p. 5177.

2. Ville de Montréal, *Cadre d'intervention en art public*, Montréal, Québec, 2010, p. 12.

3. Gilbert SMADJA, *Art et espace public. Le point sur une démarche urbaine*, Paris, France, 2003, p. 34-37.



Administration des États-Unis a créé le programme *Transportation Enhancements* en 1991, concernant l'utilisation de fonds fédéraux en transport. L'activité 5 de ce programme portait sur l'aménagement paysager et l'embellissement scénique (*Landscaping and other scenic beautification*). Celle-ci pouvait toucher à l'art public.

Au Québec, le gouvernement a adopté la *Politique d'embellissement des édifices publics* en 1961. À cette politique a succédé la *Politique d'intégration des arts à l'architecture et à l'environnement des bâtiments et des sites gouvernementaux et publics* en 1981. Dans le domaine des transports, cette dernière s'applique, à titre d'exemple, aux haltes routières, aux aéroports, aux stations de métro et aux gares maritimes. Cependant, elle « ne s'applique pas aux routes, aux ponts, aux viaducs, aux barrages, ni aux stationnements⁴ ».

Du côté municipal, il y a des œuvres dans plusieurs espaces publics. « Des municipalités ont d'ailleurs adopté leur propre politique d'art public ou leur programme d'intégration des arts à l'architecture, dans lesquels s'inscrit leur préoccupation pour la conservation des œuvres d'art⁵. » Par exemple, grâce à son Plan d'action en art public et à son Cadre d'intervention en art public, la Ville de Montréal dispose d'une riche collection, soit plus de 300 œuvres réparties sur toute l'île de Montréal, dont près des trois quarts sont installées sur des sites extérieurs⁶. Les autres sont intégrées à l'architecture.

Mise en œuvre de l'Orientation

Sur une période de 5 ans (entre 2005 et 2010), le ministère des Transports du Québec a traité 17 demandes ou cas de réalisation d'œuvres d'art sur ses infrastructures de transport. Ces demandes étaient très variées, tout comme le traitement qu'il leur a réservé. Seulement 2 de ces propositions d'intégration de l'art aux infrastructures étaient assujetties à la *Politique d'intégration des arts à l'architecture et à l'environnement des bâtiments et des sites gouvernementaux et publics* du gouvernement du Québec. Cet exercice a permis de mettre en évidence le besoin d'un cadre ministériel commun pour orienter le traitement des demandes.

Dans cette optique, l'*Orientation ministérielle sur l'intégration de l'art aux infrastructures de transport* expose les objectifs, les principes pour guider le traitement des propositions d'intégration de l'art aux infrastructures de transport sous la responsabilité du Ministère ainsi que les démarches préconisées.

Au cours de l'élaboration de l'Orientation, le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) a consulté les ministères des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire (MAMOT) et de la Culture et des Communications (MCC), ainsi que la Fédération québécoise des municipalités (FQM) et l'Union des municipalités du Québec (UMQ) afin de tenir compte de leurs préoccupations respectives.

4. Décret n° 995-96 du 7 août 1996, p. 5178.

5. Centre de conservation du Québec, *Guide pour la conservation des œuvres d'art public*, Québec, Québec, 2015, p. 16.

6. Certaines de ces œuvres sont situées à proximité d'infrastructures de transport, dont l'ensemble Agora, situé dans le square Viger et bâti au-dessus de l'autoroute Ville-Marie, ou encore l'œuvre Monument à la Pointe situé dans le rond-point de la rue du Centre et l'avenue Atwater, près d'une sortie de l'autoroute Jean-Lesage. À cela s'ajoutent plus d'une centaine d'œuvres d'art public intégrées aux stations de métro de Montréal sous la responsabilité de la Société de transport de Montréal.



II. OBJECTIFS ET MOTIFS

L'*Orientation ministérielle sur l'intégration de l'art aux infrastructures de transport* comprend six objectifs, soit :

- veiller au traitement adéquat des demandes d'intégration de l'art aux infrastructures du MTMDET en considérant leur type;
- faciliter la planification et la préparation des interventions artistiques, ainsi que la prise de décision;
- améliorer l'intégration d'une infrastructure de transport dans le milieu en tenant compte des impératifs de l'exploitation de l'infrastructure et de la sécurité;
- contribuer à la mise en valeur, à l'embellissement et à l'identité du milieu, et ainsi participer à l'enrichissement du cadre de vie des citoyens par la présence de l'art dans des lieux qui ne sont pas couramment utilisés à cette fin;
- contribuer à la qualité des relations avec les partenaires du milieu et, en particulier, avec les municipalités;
- contribuer à l'acceptabilité sociale des infrastructures de transport.

L'idée d'intégrer de l'art à une infrastructure de transport peut émerger de diverses préoccupations ou besoins définis par le milieu ou le MTMDET. Une proposition d'intégration de l'art dans un tel contexte repose sur une intention générale d'améliorer le paysage perçu par les riverains et les utilisateurs de l'infrastructure de transport. Les motifs spécifiques peuvent être déterminés par la prise en compte de facteurs tels que :

- la proximité de l'infrastructure avec le milieu habité;
- la grande visibilité de l'infrastructure ou du site;
- la grande fréquentation de l'infrastructure ou du site;
- l'importance symbolique ou identitaire du lieu (p. ex. : entrée de ville, cœur civique ou institutionnel);
- les contraintes techniques ou d'espaces pour d'autres types d'aménagements (p ex. : aménagements paysagers, plantations, traitement architectural);
- la pertinence d'ajouter un repère visuel.

III. PRINCIPES

Les principes ci-dessous définissent les notions fondamentales sur lesquelles s'appuie l'Orientation.

1. Le traitement d'une demande doit tenir compte du contexte, à savoir⁷ :

- a. Une proposition dans le cadre d'un projet d'infrastructure de transport **assujetti** à la *Politique d'intégration des arts à l'architecture et à l'environnement des bâtiments et des sites gouvernementaux et publics*.
- b. Une proposition dans le cadre d'un projet d'infrastructure de transport **non assujetti** à la *Politique d'intégration des arts à l'architecture et à l'environnement des bâtiments et des sites gouvernementaux et publics*.
- c. Une proposition portant sur une infrastructure existante.


2. L'intégration de l'art doit contribuer à l'intégration de l'infrastructure dans son milieu et à l'identité de ce milieu, tout en étant visible pour les riverains

- Une œuvre d'art public peut jouer différents rôles dans le contexte d'une infrastructure de transport. Par ses effets esthétiques, symboliques et sensibles, une œuvre d'art contribue à l'identité du lieu où elle est réalisée tout en facilitant l'intégration d'une infrastructure de transport dans son milieu, autant visuellement que socialement. Dans de nombreux projets, l'intégration d'une infrastructure de transport dans le milieu est une préoccupation de la collectivité et des élus locaux. Le maintien ou l'amélioration de la qualité du milieu est une exigence de plus en plus affirmée, quel que soit le type de milieu : urbain, périurbain ou rural.
- L'œuvre d'art ne doit pas répondre à une demande de nature commerciale ni représenter ou faire référence spécifiquement à une entreprise, un organisme ou une institution, notamment par sa forme ou par l'utilisation de logos, d'images, de pictogrammes, de couleurs ou d'écrits. Toutefois, la nature ou la mission de ce type d'entreprise, d'organisme ou d'institution peut être représentée par l'œuvre d'art si elle reflète l'identité du milieu.

3. L'intégration de l'art doit tenir compte des impératifs de faisabilité et de durabilité de l'œuvre d'art et de l'infrastructure

- Avant même de considérer l'entretien d'une œuvre d'art public, sa durabilité intrinsèque doit être évaluée. Il en est de même de sa faisabilité, notamment relativement à l'interface (par des calculs de génie) avec l'infrastructure de transport (et plus particulièrement avec une structure) et en considérant la compatibilité des matériaux.
- L'entretien d'une œuvre d'art demeure un aspect important. Le gestionnaire d'une œuvre (p. ex. : la municipalité) en assume normalement la

7. Les démarches propres à chaque type de situation sont expliquées à la section 4.



responsabilité, comme défini dans les ententes et les contrats le liant au MTMDET.


- Aucun dommage ne doit être causé à l'infrastructure de transport. Dans le cas d'une autoroute ou d'une route, cela concerne notamment les fondations, les systèmes de drainage, les piliers et autres structures.
- Étant donné que l'inspection et l'entretien de l'infrastructure de transport représentent, entre autres, un aspect de sa durabilité et de la sécurité des usagers, toute œuvre d'art ne doit nuire ni à la détection de défauts ni à l'entretien, en particulier d'une structure. Il est donc très important de concilier la présence d'une œuvre d'art avec les contraintes liées à l'inspection et à l'entretien de l'infrastructure de transport.

4. L'intégration de l'art doit tenir compte de la sécurité tant des usagers, des riverains, des intervenants sur l'infrastructure de transport que des intervenants sur l'œuvre

- La sécurité est un aspect important de l'intégration de l'art à une infrastructure de transport, en particulier en ce qui concerne le réseau routier. Une œuvre d'art à l'intérieur de l'emprise contribue à animer un parcours, mais elle ne doit pas constituer une distraction, un objet fixe pouvant présenter un risque et aggraver les conséquences d'une sortie de route, ni une obstruction du champ visuel du conducteur menant à un non-respect des distances de visibilité requises.
- Une œuvre d'art à l'intérieur de l'emprise ne peut contenir de référence à des pictogrammes ni à des écrits s'apparentant à la signalisation routière, car toute référence du genre est prohibée par l'article 306 du Code de la sécurité routière. De plus, la Loi sur la publicité le long des routes et la Loi interdisant l'affichage le long de certaines voies de circulation contiennent des dispositions encadrant la présence d'affiches à certains endroits, tels les échangeurs autoroutiers, afin de limiter les distractions aux endroits où les conducteurs doivent se concentrer sur leur tâche de conduite.
- Il faut tenir compte de la réalisation de l'œuvre d'art sur le site. La durée des travaux, les techniques utilisées, la sécurité, la protection des éléments environnants et la préparation du site doivent être considérées.
- La signalisation des travaux de réalisation d'une œuvre d'art sur le site est un aspect à contrôler attentivement pour assurer la sécurité de tous, artistes comme usagers de l'infrastructure de transport. Elle doit respecter les règles en vigueur.

5. L'intégration de l'art doit contribuer à améliorer la lisibilité du lieu, en marquant l'espace, ainsi que les conditions de déplacement des usagers, en animant leur trajet

- Considérant la visibilité de l'œuvre et l'expérience du déplacement, l'œuvre d'art, par son originalité, peut également agir comme attrait et repère durant un trajet. Elle présente également un intérêt touristique ou, à tout le moins, elle agit comme un élément animant ponctuellement un parcours.

- 
- Dans la mesure où une œuvre d'art est mise en lumière, l'œuvre et l'éclairage qui y sont associés génèrent un nouvel effet comparativement au jour, contribuant à renforcer la lisibilité. Toutefois, la mise en lumière ne doit pas se faire au détriment de la sécurité. La pollution lumineuse est également un aspect à évaluer.

6. L'intégration de l'art doit tenir compte des facteurs sociaux, notamment pour le choix d'une œuvre et la décision d'en permettre la réalisation

- L'art public est un sujet qui suscite l'intérêt de la population, laquelle apprécie les aménagements porteurs de sens. Cependant, la réalisation d'une œuvre d'art peut donner lieu à un débat. Il faut donc considérer attentivement le rôle de l'art public durant la planification et voir comment harmoniser les objectifs, quelquefois divergents, de l'artiste ou du concepteur, de la municipalité et du gouvernement. Pour faciliter l'appropriation de l'œuvre par la population, il importe de considérer comme un atout l'engagement du milieu dans le développement d'un projet d'intégration de l'art. Par exemple, cette participation peut se faire en amont par la détermination des valeurs et des éléments identitaires de la collectivité concernée, ce qui pourra être utile à l'élaboration de l'œuvre.
- En complémentarité de l'apport du milieu au développement du projet, le recours à une expertise pour évaluer la qualité artistique du projet d'œuvre d'art et son intégration au milieu est recommandé, notamment dans le domaine des arts visuels et des métiers d'art.

IV. DÉMARCHES

L'application de l'Orientation se décline selon trois types de situation, soit une :

- a. Proposition dans le cadre d'un projet d'infrastructure de transport **assujetti** à la *Politique d'intégration des arts à l'architecture et à l'environnement des bâtiments et des sites gouvernementaux et publics*.
- b. Proposition dans le cadre d'un projet d'infrastructure de transport **non assujetti** à la *Politique d'intégration des arts à l'architecture et à l'environnement des bâtiments et des sites gouvernementaux et publics*.
- c. Proposition portant sur une infrastructure existante.

Démarches selon le type de situation

A. Proposition dans le cadre d'un projet d'infrastructure de transport **assujetti** à la *Politique d'intégration des arts à l'architecture et à l'environnement des bâtiments et des sites gouvernementaux et publics*

Le MTMDET est assujetti à la Politique, car celle-ci « s'applique au gouvernement, à ses ministères et à ses organismes. Elle s'applique également à une personne à qui le gouvernement ou un de ses ministères ou organismes verse une subvention pour réaliser un projet visé au premier alinéa de l'article 3 (art.1)⁸ ».

Quant à l'article 3, il est libellé comme suit :

« 3. Les projets suivants, dont le coût est de 150 000 \$ ou plus, sont assujettis à la présente politique :

1° tout projet de construction d'un bâtiment ou d'un site ouvert au public à des fins d'information, de loisirs ou d'obtention d'un bien ou d'un service;

2° tout projet de construction d'un bâtiment ou d'un site dont la vocation n'implique pas comme telle son ouverture au public, mais dont une partie du bâtiment ou du site est ouverte au public. »

La Politique ne s'applique pas aux routes, aux ponts, aux viaducs, aux barrages, ni aux stationnements.

Aux fins de la Politique, la construction d'un bâtiment ou d'un site comprend son agrandissement et sa restauration. Elle comprend également son réaménagement et sa réparation afin d'en modifier la vocation.

Dans la présente politique, on entend par le coût du projet le montant probable des frais d'exécution des travaux de construction d'un bâtiment ou d'un site. Toutefois, dans les cas visés au paragraphe 2° du premier alinéa, le coût du

8. Décret n° 995-96 du 7 août 1996, p. 5177.

projet est le montant probable des frais d'exécution des travaux de construction de la partie du bâtiment ou du site qui est ouvert au public⁹ ».

En ce qui concerne le MTMDET, les projets visés comprennent, notamment, les haltes routières et les aires de service, les gares maritimes et les aérogares, puisque ce type de projet comporte un bâtiment ou un site ouvert au public, en totalité ou en partie, aux fins d'information, de loisirs ou d'obtention d'un bien ou d'un service et qu'il n'est pas exclu par la Politique.

Dépôt d'une demande

L'application de la Politique est sous la responsabilité du MCC. Ainsi, ce dernier encadre les ministères, organismes, sociétés d'État et bénéficiaires de subventions gouvernementales assujettis dans la réalisation de projets d'intégration d'une œuvre d'art. Le [Guide d'application – Politique d'intégration des arts à l'architecture et à l'environnement des bâtiments et des sites gouvernementaux et publics](#) fournit tous les détails nécessaires, notamment quant aux rôles et aux responsabilités des intervenants. Il présente les modalités et les principales étapes de la Politique sous trois grands volets : la planification du projet, le processus d'intégration des arts et le suivi.

B. Proposition dans le cadre d'un projet d'infrastructure de transport non assujetti à la Politique d'intégration des arts à l'architecture et à l'environnement des bâtiments et des sites gouvernementaux et publics

Même si la Politique ne s'applique pas aux routes, aux ponts, aux viaducs, aux barrages, ni aux stationnements, cela ne signifie pas pour autant qu'il ne peut y avoir d'intégration de l'art aux projets d'infrastructures de transport de ce genre.

Dans le cadre d'un projet d'infrastructure de transport non assujetti à la Politique, l'aspect de **l'intégration de l'art doit être considéré le plus tôt possible dans le cheminement de préparation du projet d'infrastructure.** Pour le MTMDET, cela concerne essentiellement les infrastructures routières au sens générique, **y compris les routes, les autoroutes, les ponts, les viaducs et les carrefours giratoires.**


Les approches possibles peuvent être la tenue d'un concours ou une participation volontaire à la Politique. Le MTMDET et ses partenaires déterminent l'approche la plus adéquate en fonction de la nature du projet.

Fait important à souligner, l'Orientation ne couvre pas les demandes de traitement architectural. Cela dit, dans le cadre d'un projet d'infrastructure, le traitement architectural et l'intégration de l'art pourraient être inclus dans un projet de design où plusieurs dimensions sont abordées simultanément à l'occasion d'un concours multidisciplinaire.

Signification d'intérêt

L'idée d'intégrer de l'art à un projet d'infrastructure de transport du MTMDET émerge généralement à la suite de préoccupations du milieu évoquées lors d'un exercice de consultation sur un projet routier. La municipalité ou les acteurs du

9. Décret n° 995-96 du 7 août 1996, p. 5178.



milieu, avec l'appui de la municipalité, doivent adresser leur demande à la [direction générale territoriale](#) concernée. La demande prend la forme d'une lettre ou d'une résolution municipale signifiant l'intérêt à participer à un tel projet, expliquant les motifs et les objectifs qui le soutiennent. Par la suite, l'élaboration du projet d'intégration de l'art à un projet d'infrastructure est basée sur une collaboration entre le milieu et la direction générale territoriale responsable du projet. Une entente doit notamment prévoir les modalités de fonctionnement et les responsabilités des parties. L'enveloppe budgétaire destinée à la réalisation de l'œuvre est discrétionnaire, de même que les possibilités de partenariats.

C. Proposition portant sur une infrastructure existante

Avant tout, une demande de réalisation d'une œuvre d'art sur une infrastructure existante du Ministère doit être appuyée ou portée par une municipalité (ou un organisme municipal, telle une MRC ou une communauté métropolitaine). Il s'agit d'une entité administrative permanente apte à représenter le milieu récepteur et qui pourra assurer une première acceptation de l'œuvre proposée et, dans certains cas, la supervision de sa réalisation et le suivi (entretien). Cette entité appuie le demandeur lorsque ce dernier est un tiers, comme un organisme à but non lucratif (OBNL). Les responsabilités et les coûts afférents au projet (planification, réalisation, entretien, etc.) doivent être précisés dans la demande, car ces aspects seront inclus dans l'entente à intervenir, le cas échéant.

Dépôt d'une demande

Le demandeur doit, dans un premier temps, remplir le [formulaire de demande](#) et le transmettre à la [direction générale territoriale](#) responsable de l'infrastructure ciblée. Il doit démontrer comment son projet intègre les principes de l'Orientation (voir section III). Cet exercice permettra de favoriser une meilleure adéquation entre les objectifs du projet artistique et les préoccupations du MTMDET.

Analyse des propositions de types B et C

Il est important de souligner que la décision de préparer, de réaliser ou de permettre la réalisation d'une œuvre d'art revient au MTMDET. Chaque demande fait l'objet d'un traitement particulier, car la proposition d'une œuvre d'art présente des spécificités en raison de son emplacement, de sa nature et du type d'infrastructure visée. L'analyse des interventions repose aussi sur des considérations financières et opérationnelles qui peuvent influencer sur sa décision.

Sauf lors de l'application de la Politique, où le rôle du MTMDET est bien défini, son rôle pendant la démarche se résume principalement à un accompagnement technique, à l'analyse des propositions en fonction des préoccupations, et au soutien dans la préparation des documents contractuels et des appels d'offres. L'expertise artistique pour l'analyse et la sélection des propositions doit être réalisée par des ressources externes compétentes, embauchées par le MCC ou par la municipalité, selon le processus qui s'applique. Pour les propositions de type B, ces experts sont des membres du comité de sélection, appelé « comité ad hoc » pour la Politique ou « jury » pour le concours. Pour les demandes de type C, il revient à la municipalité de s'assurer que l'œuvre proposée répond à des critères de qualité artistique comme d'acceptabilité sociale.



Définition de l'entente

Le demandeur (y compris les intervenants ayant des responsabilités dans le projet) et le MTMDET doivent définir une entente afin de permettre l'intégration de l'œuvre proposée à l'infrastructure ciblée. Cette entente doit principalement inclure :

- le rôle et les responsabilités de chacun des intervenants;
- les clauses relatives à la responsabilité civile;
- les modalités entourant le droit d'auteur;
- les modalités entourant l'exécution de l'œuvre, son entretien et sa conservation;
- l'assurance visant à effectuer en tout temps les travaux nécessaires à l'infrastructure;
- les enveloppes budgétaires nécessaires, le cas échéant.

Certaines municipalités ont adopté une politique municipale en matière d'art public. Le cas échéant, et lorsque c'est possible, les modalités de l'entente devraient donc être adaptées afin de tenir compte de la politique municipale en vigueur.



CONCLUSION

Avec l'*Orientation ministérielle sur l'intégration de l'art aux infrastructures de transport*, le MTMDET souhaite assurer un traitement adéquat des demandes d'intégration de l'art aux infrastructures de transport sous sa responsabilité et contribuer de cette façon à l'amélioration d'une facette de ses modes de gestion.

Ce faisant, il exprime aussi son ouverture à apporter une qualité esthétique additionnelle à des infrastructures sous sa responsabilité lorsque les circonstances s'y prêtent, en tenant compte des effets sur les riverains et sur les usagers des infrastructures de transport. Il contribue ainsi à donner au lieu en cause une plus grande signification tout en veillant au respect des exigences relatives à l'entretien et à la sécurité de ses infrastructures.

RÉFÉRENCES

CENTRE DE CONSERVATION DU QUÉBEC. *Guide pour la conservation des œuvres d'art public*. [En ligne], 2015. [http://www.ccq.gouv.qc.ca/fileadmin/images/guide_artpublic/Guide_VF-2015.pdf] (Consulté le 31 mai 2016).

MINISTÈRE DE LA CULTURE, DES COMMUNICATIONS ET DE LA CONDITION FÉMININE. *Guide d'application – Politique d'intégration des arts à l'architecture et à l'environnement des bâtiments et des sites gouvernementaux et publics*. [En ligne], 2009. [https://www.mcc.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/GuideApplication_IA_A.pdf] (Consulté le 31 mai 2016).

MINISTÈRE DE LA CULTURE ET DES COMMUNICATIONS. *Arts visuels, architecture et métiers d'art*. [En ligne], Page Web mise à jour le 13 août 2015. [<https://www.mcc.gouv.qc.ca/index.php?id=29>] (Consultée le 24 novembre 2015).

MINISTÈRE DE LA CULTURE ET DES COMMUNICATIONS. *Guide d'instructions et renseignements généraux concernant l'inscription au fichier des artistes et la mise à jour d'un dossier*. [En ligne], 2015. [https://www.mcc.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/integration_des_arts/Integration_arts_Fichier_artistes_guide_inscription2016_VF.pdf] (Consulté le 2 février 2016).

QUÉBEC. Décret n° 995-96 (7 août 1996), *Gazette officielle du Québec*, Partie 2. [En ligne], 1996. [<http://www.mcc.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/politique-integration-arts.pdf>] (Consulté le 8 avril 2015).

SMADJA, Gilbert. Conseil général des Ponts et Chaussées (France). *Art et espace public. Le point sur une démarche urbaine*. [En ligne], 2003. [<http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/054000281.pdf>] (Consulté le 31 mai 2016).

VILLE DE MONTRÉAL. *Cadre d'intervention en art public*. [En ligne], 2010, [<http://ville.montreal.qc.ca/culture/cadre-dintervention-en-art-public>] (Consulté le 31 mai 2016).

VILLE DE MONTRÉAL. *Art public*. [En ligne], Page Web mise à jour le 20 avril 2016. [<http://artpublic.ville.montreal.qc.ca>] (Consultée le 31 mai 2016).

