

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Plan d'intervention en infrastructures routières locales

Foire aux questions 2020-2021



AVRIL
2020



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 des Transports](http://www.transports.gouv.qc.ca) à l'adresse suivante : www.transports.gouv.qc.ca.

Pour obtenir des renseignements :

- 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, boulevard René-Lévesque Ouest, bureau 4.010
Montréal (Québec) H2Z 1W7

© Gouvernement du Québec, ministère des Transports, 2020
ISBN 978-2-550-86748-7 (PDF)

Dépôt légal – 2020
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

PLAN D'INTERVENTION EN INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES LOCALES

1.	ÉLABORATION D'UN PIIRL	6
1.1.	<i>Identification des routes locales prioritaires</i>	6
1.1.1.	Pour les MRC procédant par appel d'offres, qui doit désigner les routes locales ou les tronçons les plus déterminants pour le développement et la vitalité du territoire?	6
1.1.2.	Pourquoi l'état du réseau seul ne peut-il pas constituer un critère de sélection des routes locales stratégiques?	6
1.1.3.	Une MRC est-elle tenue de sélectionner des routes stratégiques sur le territoire de toutes les municipalités qui la composent?	6
1.1.4.	Le réseau routier local stratégique de niveaux 1 et 2 peut-il inclure des routes sur le territoire de municipalités qui ne reçoivent pas de compensation financière dans le cadre du volet Entretien des routes locales (ERL) du Programme d'aide à la voirie locale (PAVL)?	7
1.1.5.	Les segments de réseau routier local doivent-ils être d'une longueur minimale ou maximale?	7
1.1.6.	Un enregistrement visuel (vidéo) du réseau est-il nécessaire?	7
1.1.7.	À la suite de la hiérarchisation des interventions à réaliser sur les routes locales stratégiques de niveaux 1 et 2, qu'advient-il des routes qui n'auront pas été considérées comme étant stratégiques?	7
1.1.8.	L'accès à des carrières et à des sablières peut-il constituer un facteur de priorité?	8
1.2.	<i>Bilan de l'état de dégradation des routes locales prioritaires</i>	8
1.2.1.	Pourquoi antérieurement le bilan de l'état des routes était-il réalisé sur 20 à 25 % du réseau routier local de niveaux 1 et 2 considéré comme prioritaire alors que, dorénavant, un bilan de l'état de l'ensemble des routes locales de niveaux 1 et 2 est exigé?	8
1.2.2.	Quelles sont les firmes reconnues pour effectuer l'auscultation des chaussées?	8
1.2.3.	Comment évaluer le nombre de kilomètres de chaussées pavées et en gravier?	8
1.2.4.	Dans le devis d'appel d'offres de la MRC, comment tenir compte de la possibilité de devoir recourir à deux techniques d'auscultation?	9
1.2.5.	En plus de l'auscultation des chaussées, que doit comprendre le bilan de l'état du réseau routier?	9
1.2.6.	Comment évaluer le nombre de ponceaux présents sur le territoire d'une MRC?	9
1.2.7.	L'inspection de tous les ponceaux situés sur le réseau routier local est-elle obligatoire?	9
1.2.8.	Est-il obligatoire que l'inspection des ponceaux soit réalisée en conformité avec le <i>Manuel d'inspection des ponceaux</i> ?	10
1.3.	<i>Compétences requises pour l'élaboration d'un PIIRL</i>	10
1.3.1.	Une MRC peut-elle faire appel à son personnel régulier pour l'élaboration du PIIRL?	10
1.3.2.	L'équipe de travail doit-elle comprendre un géographe ou un urbaniste?	10
1.3.3.	L'équipe de travail doit-elle comprendre un ingénieur spécialiste en chaussées?	10
1.4.	<i>Devis de services professionnels</i>	11
1.4.1.	Existe-t-il un devis type pour la réalisation d'un PIIRL?	11
1.4.2.	Le Ministère possède-t-il une liste de mandataires (ressources expertes) pouvant accompagner la MRC?	11
1.4.3.	Le devis type de services professionnels peut-il être modifié?	11
1.4.4.	Le bordereau de soumission devrait-il être établi à partir d'un prix forfaitaire ou de prix unitaires?	11
1.5.	<i>Collecte de données d'auscultation des chaussées pavées et en gravier</i>	12
1.5.1.	Quelle est la fréquence minimale de mesure et de prise d'images pour les chaussées pavées et en gravier?	12
1.6.	<i>Élaboration de la stratégie d'intervention</i>	12
1.6.1.	La stratégie d'intervention doit-elle prévoir des interventions sur l'ensemble du réseau routier local?	12
1.7.	<i>Outils d'aide à l'élaboration d'un PIIRL</i>	13
1.7.1.	Quelle est la documentation que le Ministère fournit aux MRC pour la réalisation du PIIRL?	13
1.7.2.	Le Ministère offrira-t-il une séance d'information aux élus municipaux?	13

1.7.3.	Les questions d'ordre technique peuvent-elles être adressées directement au Ministère par le prestataire de services retenu par la MRC pour l'élaboration du PIIRL?.....	13
1.8.	<i>Rôles et obligations des parties</i>	14
1.8.1.	Quel est le rôle des maires dans la prise de décisions entourant l'élaboration d'un PIIRL?	14
1.8.2.	Si la MRC ne se dote pas d'un PIIRL, quelles sont les conséquences possibles de cette décision sur les autres volets du Programme d'aide financière à la voirie locale?.....	14
1.8.3.	Les interventions prévues au PIIRL doivent-elles être obligatoirement réalisées?	14
2.	MODALITÉS D'APPLICATION	15
2.1	<i>Organismes admissibles</i>	15
2.1.1	Pourquoi avoir choisi les MRC pour réaliser cet exercice de planification?	15
2.1.2	Une municipalité locale peut-elle présenter une demande?.....	15
2.1.3	Le ministère des Transports peut-il accepter un regroupement de plusieurs MRC pour l'élaboration d'un PIIRL?	15
2.2	<i>Réseau routier admissible</i>	16
2.2.1	Quelles sont les routes qui peuvent faire l'objet d'un plan d'intervention?	16
2.3	<i>Demande d'aide financière</i>	17
2.3.1	Pourquoi la durée d'un PIIRL a-t-elle été réduite à trois ans?.....	17
2.3.2	Sur une base annuelle, combien de MRC pourront recevoir une aide financière pour l'élaboration d'un plan d'intervention en infrastructures routières locales?	17
2.3.3	Comment une MRC peut-elle se prévaloir de l'aide financière offerte dans le cadre du PIIRL?	17
2.3.4	Qu'advient-il des demandes d'aide financière lorsque le budget alloué au PIIRL pour un exercice financier a été complètement engagé?	18
2.4	<i>Plans de travail détaillés</i>	18
2.4.1	Qu'est-ce qui distingue le plan de travail détaillé définitif du plan de travail détaillé provisoire? ..	18
2.4.2	Quel motif peut entraîner le rejet d'un plan de travail détaillé provisoire?.....	19
2.4.3	Quels motifs peuvent entraîner une demande de précisions par le Ministère à l'égard du plan de travail détaillé provisoire?	19
2.4.4	Quelles options s'offrent à la MRC si le plan de travail détaillé provisoire n'est pas accepté par le Ministère?	20
2.4.5	Combien de temps l'évaluation d'un plan de travail détaillé provisoire peut-elle nécessiter?	20
2.4.6	Qu'est-ce qui confirme l'acceptation du plan de travail détaillé provisoire par le Ministère?	20
2.4.7	Quelles options s'offrent à la MRC si le plan de travail détaillé provisoire est rejeté par le Ministère?	20
2.4.8	Peut-on omettre certains éléments prévus dans le plan de travail détaillé provisoire?	21
2.5	<i>Remboursement des dépenses</i>	21
2.5.1	La contribution financière au démarrage peut-elle être utilisée pour l'élaboration du PIIRL?	21
2.5.2	Quels sont les documents à remplir pour obtenir une aide financière pour l'élaboration du PIIRL?21	
2.5.3	Dans le cadre de la reddition de comptes, quelles dépenses sont susceptibles de ne pas être remboursées?.....	21
2.5.4	Le coût évalué pour l'élaboration du PIIRL peut-il être ajusté en cours de mandat?	22
2.5.5	Quel montant la MRC doit-elle envisager pour l'élaboration d'un PIIRL?	22
2.5.6	Les ressources professionnelles et techniques travaillant pour une MRC et dont le salaire est remboursé dans le cadre du Plan d'intervention de sécurité routière en milieu municipal (PISRMM) peuvent-elles contribuer à l'élaboration d'un PIIRL?	22

FOIRE AUX QUESTIONS

1. ÉLABORATION D'UN PIIRL

1.1. Identification des routes locales prioritaires

1.1.1. Pour les MRC¹ procédant par appel d'offres, qui doit désigner les routes locales ou les tronçons les plus déterminants pour le développement et la vitalité du territoire?

Les résultats de l'analyse socioéconomique devraient permettre au prestataire de services embauché pour l'élaboration du Plan d'intervention en infrastructures routières locales (PIIRL) de faire des recommandations à la municipalité régionale de comté (MRC) pour l'identification des routes ou des tronçons les plus déterminants pour le développement et la vitalité de son territoire. Toutefois, la décision finale par rapport au choix de ces routes relève des municipalités constituantes de la MRC.

1.1.2. Pourquoi l'état du réseau seul ne peut-il pas constituer un critère de sélection des routes locales stratégiques?

Le *Guide d'élaboration d'un PIIRL* énonce qu'en matière de gestion des chaussées, il est reconnu que les stratégies d'intervention basées sur une analyse avantages-coûts s'avèrent plus optimales et rentables pour atteindre les résultats visés avec une combinaison d'interventions de différentes natures. À l'opposé, les stratégies basées sur la réfection des pires tronçons de route en priorité (segments les plus dégradés) ne sont pas optimales à l'échelle du réseau. Cette démarche s'inspire de celle utilisée par le Ministère pour le réseau routier supérieur.

Rappelons que le but du PIIRL est de déterminer les routes catégoriquement essentielles à l'activité socioéconomique et d'optimiser les investissements à réaliser sur ce réseau. Conséquemment, dans le cadre du PIIRL, l'état du réseau constitue la première variable à prendre en compte dans la stratégie d'intervention alors que l'aspect socioéconomique permettra de hiérarchiser les interventions à privilégier.

1.1.3. Une MRC est-elle tenue de sélectionner des routes stratégiques sur le territoire de toutes les municipalités qui la composent?

L'exercice de planification vise à déterminer les routes considérées comme étant prioritaires à l'échelle de la MRC. Il se peut que la proportion de 20 à 25 % de routes ou

¹ Dans la foire aux questions, l'acronyme *MRC* réfère à la liste complète des municipalités régionales de comté et des autres organismes admissibles présentée en annexe des Modalités d'application 2018-2021 du Programme d'aide à la voirie locale.

de tronçons stratégiques exclue certaines municipalités composant la MRC. Ainsi, chacune des municipalités doit faire valoir l'importance de son réseau routier local pour la vitalité et le développement socioéconomique de la MRC.

1.1.4. Le réseau routier local stratégique de niveaux 1 et 2 peut-il inclure des routes sur le territoire de municipalités qui ne reçoivent pas de compensation financière dans le cadre du volet Entretien des routes locales (ERL) du Programme d'aide à la voirie locale (PAVL)?

Même si certaines municipalités ne reçoivent pas de compensation financière dans le cadre du volet ERL du PAVL, leur réseau routier local de niveaux 1 et 2 est admissible dans le cadre du PIIRL.

Rappelons que le PIIRL vise essentiellement à outiller les municipalités constituantes des MRC afin qu'elles puissent ordonnancer les interventions d'amélioration sur les routes locales de niveaux 1 et 2.

1.1.5. Les segments de réseau routier local doivent-ils être d'une longueur minimale ou maximale?

La longueur des segments peut être très variable en fonction des éléments pouvant servir à la segmentation : types de sols (zone montagneuse, plaine agricole, etc.), types de constructions (remblais, déblais), repères visuels sur le terrain (ponts, intersections, passages à niveau, etc.), présence de trafic lourd, etc.

1.1.6. Un enregistrement visuel (vidéo) du réseau est-il nécessaire?

Les images doivent être livrées sur un disque numérique accompagné d'un logiciel de lecture des images qui permet le visionnement séquentiel.

1.1.7. À la suite de la hiérarchisation des interventions à réaliser sur les routes locales stratégiques de niveaux 1 et 2, qu'advient-il des routes qui n'auront pas été considérées comme étant stratégiques?

Dans le *Guide d'élaboration d'un PIIRL*, à l'étape 4 – Bilan de l'état du réseau, il est indiqué que 100 % des routes locales de niveaux 1 et 2 doivent désormais être auscultées. Les tableaux des étapes 4 à 7 du PIIRL devront présenter distinctement la proportion de 20 à 25 % du réseau routier prioritaire. Si le réseau routier prioritaire a

déjà été ausculté dans le cadre d'un plan d'intervention antérieur, une évolution de son état sur cette période doit également être présentée.

1.1.8. L'accès à des carrières et à des sablières peut-il constituer un facteur de priorité?

Oui. Les routes locales de niveaux 1 et 2 donnant accès à une carrière ou à une sablière peuvent être priorisées dans le cadre du PIIRL, si leur importance socioéconomique le justifie.

1.2. Bilan de l'état de dégradation des routes locales prioritaires

1.2.1. Pourquoi antérieurement le bilan de l'état des routes était-il réalisé sur 20 à 25 % du réseau routier local de niveaux 1 et 2 considéré comme prioritaire alors que, dorénavant, un bilan de l'état de l'ensemble des routes locales de niveaux 1 et 2 est exigé?

Dans l'optique d'une meilleure gestion des actifs routiers et pour optimiser les investissements publics, il est de bonne pratique de faire un bilan de l'état de 100 % du réseau routier afin d'investir au bon moment avec la bonne méthode d'intervention, le tout en s'appuyant sur une méthodologie utilisée par le Ministère et diffusée aux MRC avec une attention particulière portée à la proportion de 20 à 25 % du réseau routier prioritaire.

1.2.2. Quelles sont les firmes reconnues pour effectuer l'auscultation des chaussées?

Au Québec, au moins deux firmes de génie-conseil, Englobe et Qualitas, réalisent des campagnes d'auscultation de chaussées pavées avec un véhicule multifonction conforme aux exigences de la Direction du laboratoire des chaussées du Ministère.

1.2.3. Comment évaluer le nombre de kilomètres de chaussées pavées et en gravier?

Lorsque la documentation ne permet pas de dresser un portrait d'ensemble du réseau routier local, une MRC peut utiliser l'aide financière au démarrage pour effectuer en régie ou donner à contrat des relevés sur le terrain afin de disposer d'un inventaire complet des infrastructures routières sur son territoire.

1.2.4. Dans le devis d'appel d'offres de la MRC, comment tenir compte de la possibilité de devoir recourir à deux techniques d'auscultation?

Les résultats de l'auscultation des chaussées doivent respecter les exigences du *Guide d'élaboration d'un PIIRL*.

Plusieurs techniques d'auscultation des chaussées peuvent être nécessaires. Le devis type de services professionnels proposé par le Ministère réfère au *Guide d'élaboration d'un PIIRL* pour réaliser le bilan de l'état du réseau routier local (voir la question 1.5).

1.2.5. En plus de l'auscultation des chaussées, que doit comprendre le bilan de l'état du réseau routier?

La MRC doit également produire un bilan de l'état des ponceaux et des autres actifs routiers inspectés.

1.2.6. Comment évaluer le nombre de ponceaux présents sur le territoire d'une MRC?

Il existe différentes sources d'informations et divers moyens pour évaluer le nombre de ponceaux présents sur le territoire d'une MRC : les inventaires (complets ou partiels) que certaines municipalités ont constitués, les relevés d'inspection des routes réalisés par le personnel de surveillance et d'entretien du réseau, le décompte fait lors de visites sur le terrain et l'utilisation d'orthophotos.

Lorsque la documentation ne permet pas de dresser un portrait d'ensemble du réseau routier local, une MRC peut utiliser l'aide financière au démarrage pour effectuer en régie ou donner à contrat des relevés sur le terrain afin de disposer d'un inventaire complet des infrastructures routières sur son territoire.

1.2.7. L'inspection de tous les ponceaux situés sur le réseau routier local est-elle obligatoire?

Oui. Les ponceaux font partie intégrante de la route et les conséquences pouvant être associées à leur dégradation peuvent aller d'un mauvais confort au roulement à des problèmes de sécurité pour les usagers et à la destruction de la voie carrossable. Conséquemment, dans le cadre du PIIRL, il est nécessaire de réaliser l'inventaire et l'inspection de l'ensemble des ponceaux situés sur le réseau routier local.

1.2.8. Est-il obligatoire que l'inspection des ponceaux soit réalisée en conformité avec le *Manuel d'inspection des ponceaux*?

Oui. La démarche doit être conforme à ce qui est prescrit dans le *Manuel d'inspection des ponceaux*. Il est à noter que ce manuel traite des aspects d'inspection uniquement pour les ponceaux dont l'ouverture est inférieure à 3 m. Pour les ponceaux dont l'ouverture est de 3 m à 4,5 m, il est requis de se référer au chapitre 12 du *Manuel d'inspection des structures*. Ces deux manuels sont produits par le Ministère et vendus aux Publications du Québec.

1.3. Compétences requises pour l'élaboration d'un PIIRL

1.3.1. Une MRC peut-elle faire appel à son personnel régulier pour l'élaboration du PIIRL?

Une MRC peut recourir à son personnel régulier pour réaliser les mandats associés à la contribution financière au démarrage. Comme il est mentionné au sujet du volet PIIRL dans les Modalités d'application 2018-2021 du Programme d'aide à la voirie locale, une MRC peut également procéder en régie (recourir à son personnel régulier) pour l'élaboration de son PIIRL.

Si une MRC choisit de recourir à son personnel régulier, elle devra, à la fin du mandat de planification, faire état au Ministère du temps consacré au PIIRL par ses ressources.

1.3.2. L'équipe de travail doit-elle comprendre un géographe ou un urbaniste?

Les deux premières étapes visent à mettre en perspective l'interrelation entre l'aménagement du territoire, les activités socioéconomiques et le réseau routier afin de désigner les routes locales stratégiques. Des connaissances dans le domaine de l'aménagement du territoire ou de l'urbanisme sont absolument nécessaires.

1.3.3. L'équipe de travail doit-elle comprendre un ingénieur spécialiste en chaussées?

La validation des données par un ingénieur spécialiste en chaussées est nécessaire. Cette validation peut être réalisée par le prestataire de services qui aura été retenu par la MRC pour l'élaboration de son PIIRL, par un sous-traitant ou, si elle en emploie un, par un spécialiste de la MRC.

1.4. Devis de services professionnels

1.4.1. Existe-t-il un devis type pour la réalisation d'un PIIRL?

Oui. Un devis type est proposé sur le site Web du Ministère.

1.4.2. Le Ministère possède-t-il une liste de mandataires (ressources expertes) pouvant accompagner la MRC?

Non. Toutefois, le Ministère suggère de communiquer avec des organismes tels que la Fédération québécoise des municipalités (FQM), l'Union des municipalités du Québec (UMQ), l'Ordre des ingénieurs du Québec (OIQ), l'Association des ingénieurs-conseils du Québec (AICQ) ou l'Ordre des urbanistes du Québec (OUQ). La MRC devra notamment s'assurer qu'il n'existe pas de liens entre la firme retenue pour l'élaboration de son PIIRL et le mandataire engagé pour la réalisation des mandats associés à la contribution financière au démarrage.

1.4.3. Le devis type de services professionnels peut-il être modifié?

Oui. Le devis type de services professionnels fourni aux MRC se veut un exemple. Il doit être modifié en fonction des exigences légales et réglementaires en matière de contrats publics auxquelles sont soumises les MRC. De plus, il ne doit pas être utilisé dans son intégralité sans une lecture et une adaptation au contexte des services professionnels requis. Au besoin, certains textes proposés doivent être modifiés ou retirés. Par contre, le contenu des clauses 3, 4, 6.2, 6.3, 6.4, 9, 12.2 et 14.2 doit être reproduit intégralement dans le devis d'appel d'offres de la MRC.

La MRC peut modifier les modalités de paiement du prestataire de services proposées dans le devis type. Toutefois, la séquence des versements effectués par le Ministère à la MRC demeure inchangée.

1.4.4. Le bordereau de soumission devrait-il être établi à partir d'un prix forfaitaire ou de prix unitaires?

Le Ministère recommande que le bordereau de soumission soit établi à partir d'un prix forfaitaire. Cette recommandation s'appuie sur le fait que, de cette manière, les soumissionnaires doivent apprécier, dans l'offre de prix, le risque associé à un nombre de ponceaux plus élevé et à une proportion de chaussées pavées et en gravier différentes de ce qui est indiqué sur le bordereau de soumission de la MRC.

À cet égard, si la MRC utilise des prix unitaires dans son bordereau de soumission, le Ministère remboursera uniquement le nombre de kilomètres auscultés ou de ponceaux inspectés jusqu'à concurrence du nombre inscrit au plan de travail détaillé provisoire

approuvé par le Ministère. Au-delà de ce nombre, la MRC devra assumer les frais y étant associés.

1.5. Collecte de données d'auscultation des chaussées pavées et en gravier

1.5.1. Quelle est la fréquence minimale de mesure et de prise d'images pour les chaussées pavées et en gravier?

Tel qu'il est décrit à l'étape 4 du *Guide d'élaboration d'un PIIRL*, il est requis de procéder à la collecte de données descriptives minimales pour les chaussées.

Chaussées pavées

L'utilisation d'un véhicule multifonction muni d'équipements pouvant mesurer et prendre une image des caractéristiques de surface minimales permet de recueillir l'information aux 10 m pour l'analyse de l'état des chaussées.

Chaussées en gravier

En ce qui concerne les chaussées en gravier, un véhicule monofonction muni d'équipements d'imagerie et de positionnement GPS permet également de recueillir l'information minimalement aux 10 m pour l'analyse de l'état des chaussées.

Note : Pour plus d'information sur l'auscultation des chaussées en gravier, la municipalité trouvera des documents de référence sur le site Web du Centre d'expertise et de recherche en infrastructures urbaines (CERIU), celui de la FQM et celui du ministère des Transports (MTQ).

1.6. Élaboration de la stratégie d'intervention

1.6.1. La stratégie d'intervention doit-elle prévoir des interventions sur l'ensemble du réseau routier local?

Telle qu'elle est décrite à l'étape 5 du *Guide d'élaboration d'un PIIRL*, la stratégie d'intervention doit considérer l'ensemble des routes locales de niveaux 1 et 2 au cours des trois prochaines années.

1.7. Outils d'aide à l'élaboration d'un PIIRL

1.7.1. Quelle est la documentation que le Ministère fournit aux MRC pour la réalisation du PIIRL?

Le Ministère fournit, sur son site Web, différents documents pour aider les MRC à réaliser leur PIIRL (résolution type, modalités d'application, guide d'élaboration, devis type de services professionnels, foire aux questions, etc.).

Afin de permettre aux MRC de circonscrire les routes locales admissibles au volet du programme, le Ministère met également à leur disposition l'inventaire de leur réseau routier local de niveaux 1 et 2 actualisé en 2012. Le Ministère peut également fournir, à titre indicatif seulement, un inventaire cartographique (en format ArcGIS) aux MRC qui en feront la demande.

Les MRC désirant obtenir de plus amples renseignements pourront communiquer avec le Ministère à l'adresse courriel suivante : aideVL@transportsgouv.qc.ca.

1.7.2. Le Ministère offrira-t-il une séance d'information aux élus municipaux?

Chaque année, les directions générales territoriales du Ministère rencontrent les élus municipaux pour échanger au sujet des travaux à venir en cours d'année sur leurs réseaux routiers. Par ailleurs, le Ministère demeure disponible pour répondre à toute demande d'information additionnelle à l'adresse courriel suivante : aideVL@transportsgouv.qc.ca.

1.7.3. Les questions d'ordre technique peuvent-elles être adressées directement au Ministère par le prestataire de services retenu par la MRC pour l'élaboration du PIIRL?

Non, en raison du lien contractuel qui existe entre la MRC et le prestataire de services. Quand la MRC ne peut pas répondre à une question de son prestataire de services, elle l'adresse au Ministère. Le Ministère transmet les réponses uniquement aux MRC.

Lorsque la réponse à une question d'ordre technique est d'intérêt général, le Ministère émettra un complément d'information sur son site Web.

1.8. Rôles et obligations des parties

1.8.1. Quel est le rôle des maires dans la prise de décisions entourant l'élaboration d'un PIIRL?

Le rôle des maires s'exerce en tenant compte des mécanismes décisionnels déjà existants dans les MRC.

La MRC constitue le lieu de concertation privilégié où les représentants locaux sont invités à discuter des enjeux qui leur sont communs et qui sont notamment inscrits dans le schéma d'aménagement et de développement de la MRC.

1.8.2. Si la MRC ne se dote pas d'un PIIRL, quelles sont les conséquences possibles de cette décision sur les autres volets du Programme d'aide financière à la voirie locale?

Outre le volet Redressement des infrastructures routières locales, les différents volets du Programme d'aide à la voirie locale (réhabilitation, entretien, amélioration et réfection des ouvrages d'art) ne sont pas associés à l'élaboration d'un PIIRL. Le fait qu'une MRC décide de se doter d'un PIIRL ou non n'a pas d'incidence sur les autres volets du programme, puisque les modalités régissant chacun des volets demeurent valides.

Les MRC et leurs municipalités constituantes qui choisissent d'élaborer un exercice de planification pourront :

- acquérir des connaissances sur le réseau routier local de niveaux 1 et 2 et ses composants;
- utiliser un outil permettant de soutenir les municipalités dans l'ordonnancement et le choix des interventions à réaliser sur le réseau routier local en se basant sur des données quantifiables, mesurées ou observées, et sur l'importance socioéconomique des routes et des infrastructures présentes sur un territoire donné;
- optimiser les investissements consacrés à l'amélioration du réseau routier local en effectuant des interventions appropriées au bon endroit et au bon moment;
- se baser sur les résultats du PIIRL pour appuyer leurs demandes d'aide financière ultérieures.

1.8.3. Les interventions prévues au PIIRL doivent-elles être obligatoirement réalisées?

Comme il est mentionné au sujet du volet PIIRL dans les Modalités d'application 2018-2021 du Programme d'aide à la voirie locale, le plan d'intervention doit être entériné par une résolution du conseil de la MRC. Il ne s'agit pas d'une résolution engageant la MRC et les municipalités à réaliser les travaux indiqués dans le plan d'intervention.

Le but du PIIRL est de fournir un outil de planification sur trois ans qui permettra aux MRC de déterminer l'intervention, l'endroit et le moment appropriés pour optimiser les investissements consacrés au réseau routier local de niveaux 1 et 2. **Il vise également à permettre aux municipalités d'appuyer leur demande d'aide financière auprès du Ministère.**

2. MODALITÉS D'APPLICATION

2.1 Organismes admissibles

2.1.1 Pourquoi avoir choisi les MRC pour réaliser cet exercice de planification?

La MRC constitue le lieu de concertation privilégié où les représentants locaux sont invités à discuter des enjeux qui leur sont communs, en tenant notamment compte des choix inscrits dans le schéma d'aménagement et de développement de la MRC.

2.1.2 Une municipalité locale peut-elle présenter une demande?

Non. Les organismes admissibles à ce volet du programme sont les 84 MRC rurales et semi-rurales, les villes et agglomérations exerçant certaines compétences de MRC ainsi que le Gouvernement régional d'Eeyou Istchee Baie-James et toutes ses localités constituantes, y compris la Ville de Chibougamau.

2.1.3 Le ministère des Transports peut-il accepter un regroupement de plusieurs MRC pour l'élaboration d'un PIIRL?

Oui. Le Ministère offre la possibilité aux MRC de se regrouper afin de profiter d'économies d'échelle sur les coûts associés à l'élaboration du PIIRL, notamment les coûts d'auscultation des chaussées pavées.

À cet égard, les MRC regroupées peuvent rédiger un seul devis d'appel d'offres. Toutefois, chaque MRC devra présenter un PIIRL au Ministère.

2.2 Réseau routier admissible

2.2.1 Quelles sont les routes qui peuvent faire l'objet d'un plan d'intervention?

En avril 1993, le gouvernement du Québec a revu le partage des responsabilités en matière de voirie locale. Il a mis en place un système de classification fonctionnelle basé sur le partage des responsabilités entre le gouvernement et les municipalités.

Le réseau sous la responsabilité du Ministère comprend :

- le réseau supérieur (autoroutes, routes nationales, routes régionales et routes collectrices);
- le réseau d'accès aux ressources.

Le réseau sous la responsabilité du Ministère comprend :

- le réseau routier local de niveaux 1 et 2;
- les routes qui relevaient déjà des municipalités (routes locales 3, rues, etc.) et qui n'ont pas fait l'objet d'une classification.

Le réseau routier local de niveaux 1 et 2, d'une longueur totale d'environ 40 000 kilomètres, constitue, encore à ce jour, la base de l'ensemble des programmes d'aide financière à la voirie locale.

Depuis 1993, certains tronçons de routes ont connu un changement de vocation ou de fonction. Ainsi, plusieurs demandes de reclassification ont été adressées au Ministère. Lorsque des modifications ont été apportées aux longueurs des tronçons de l'inventaire, elles ont fait l'objet d'un décret publié à la *Gazette officielle du Québec*.

L'inventaire produit et actualisé en 2012 par le Ministère tient compte des variations aux longueurs de tronçons ayant fait l'objet d'un décret publié à la *Gazette officielle du Québec*.

Cet inventaire est offert aux MRC qui en font la demande. Il permet de circonscrire l'étendue du réseau routier local de niveaux 1 et 2 **admissible au présent programme**.

Tout tronçon de route ne figurant pas à cet inventaire ne peut pas faire l'objet d'une analyse dans le cadre du PIIRL. De même, le Ministère ne prendra en considération **aucune demande de modification** de la base de données ministérielle qui compose l'inventaire du réseau routier local. Cette décision du Ministère de limiter l'élaboration du PIIRL aux données de l'inventaire provient du fait que les budgets alloués au programme ont été établis pour un réseau d'environ 40 000 kilomètres.

Certains noms associés aux routes locales de niveaux 1 et 2 peuvent différer de ceux de l'inventaire produit et actualisé en 2012 par le Ministère. En effet, les noms des routes

locales mentionnés dans l'inventaire sont ceux des routes locales telles qu'elles étaient nommées en 1993.

Si certains noms diffèrent de l'inventaire qui a été transmis par le Ministère, la MRC est invitée à communiquer avec le Ministère à l'adresse courriel suivante : aideVL@transports.gouv.qc.ca.

2.3 Demande d'aide financière

2.3.1 Pourquoi la durée d'un PIIRL a-t-elle été réduite à trois ans?

L'état de dégradation évoluant rapidement, les priorités d'intervention peuvent changer, d'où la réduction de la durée d'un PIIRL à trois ans. Les organismes admissibles qui ont élaboré un PIIRL dans le cadre des modalités précédentes peuvent déposer une demande à compter de la troisième année d'approbation de ce PIIRL.

2.3.2 Sur une base annuelle, combien de MRC pourront recevoir une aide financière pour l'élaboration d'un plan d'intervention en infrastructures routières locales?

Chaque année, le financement disponible est déterminé par le gouvernement du Québec en fonction du contexte économique et budgétaire. Le nombre de MRC qui peuvent recevoir une aide financière dans le cadre du PIIRL est fonction de la disponibilité budgétaire du Ministère.

2.3.3 Comment une MRC peut-elle se prévaloir de l'aide financière offerte dans le cadre du PIIRL?

Pour obtenir une aide financière, une MRC doit d'abord remplir le formulaire de demande produit par le Ministère et déposer une résolution du conseil de la MRC. Ce formulaire, disponible en ligne et en version papier, devra être dûment rempli et expédié dans les délais requis. Il précisera notamment :

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

- les raisons qui motivent cette demande;
- une première évaluation des étapes prévues pour la réalisation du mandat;
- le mode de gestion choisi (en régie, à contrat ou mixte);
- toute autre information jugée nécessaire par le Ministère.

Le Ministère procédera à l'analyse de la demande une fois qu'il aura reçu les documents. L'organisme demandeur sera par la suite informé de la décision. Ainsi :

- une acceptation sera annoncée par une lettre signée du ministre des Transports;
- un refus peut être annoncé pour cause de non-admissibilité du demandeur ou pour non-respect des délais.

Si le dossier fourni est simplement incomplet, mais que le demandeur demeure admissible, le Ministère lui indiquera les documents qu'il doit produire dans les meilleurs délais afin d'obtenir une acceptation.

La date de réception des dossiers complets sera considérée pour commencer l'analyse d'une demande.

2.3.4 Qu'advient-il des demandes d'aide financière lorsque le budget alloué au PIIRL pour un exercice financier a été complètement engagé?

Lorsque les fonds consacrés à ce volet du programme ont été complètement engagés, les demandes d'aide financière sont conservées et les dossiers sont traités en fonction de leur date de réception au Ministère. Ce dernier complétera le processus d'octroi de l'aide financière lorsque de nouveaux budgets seront dégagés.


2.4 Plans de travail détaillés

2.4.1 Qu'est-ce qui distingue le plan de travail détaillé définitif du plan de travail détaillé provisoire?

Suivant la lettre d'attribution de l'aide financière au démarrage, la MRC doit transmettre au ministre son plan de travail détaillé provisoire pour l'élaboration du PIIRL.

Comme il est indiqué dans les Modalités d'application 2018-2021 du Programme d'aide à la voirie locale, le plan de travail détaillé provisoire transmis au ministre doit présenter :

- la méthodologie proposée pour réaliser chacune des étapes d'élaboration du PIIRL;

- 
- les données descriptives minimales et souhaitables relatives aux chaussées pavées et gravelées ainsi qu'aux ponceaux;
 - les caractéristiques de surface des chaussées pavées qui seront recueillies conformément aux exigences du Ministère;
 - la ou les techniques d'auscultation des chaussées pavées et gravelées;
 - la démarche utilisée pour établir le diagnostic relatif à l'auscultation des chaussées (pavées et gravelées) 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 PIIRL;
 - l'évaluation des coûts d'élaboration du PIIRL.

Le plan de travail détaillé définitif peut clarifier certains éléments soulevés lors de la réunion de démarrage avec le prestataire de services retenu. Toutefois, il ne peut pas restreindre la portée des propos énoncés dans le plan de travail détaillé provisoire approuvé par le ministre. 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 provisoire. Cependant, la date de dépôt de la version définitive du PIIRL ne peut en aucun temps s'en trouver modifiée.

2.4.2 Quel motif peut entraîner le rejet d'un plan de travail détaillé provisoire?

Le plan de travail détaillé provisoire peut être rejeté si celui-ci ne respecte pas les exigences du *Guide d'élaboration d'un PIIRL* et des Modalités d'application 2018-2021 du Programme d'aide à la voirie locale, volet PIIRL.

2.4.3 Quels motifs peuvent entraîner une demande de précisions par le Ministère à l'égard du plan de travail détaillé provisoire?

Le Ministère peut demander des précisions lorsqu'un des éléments que doit comprendre le plan de travail détaillé provisoire est imprécis, incomplet ou non conforme (voir la question 2.4.1).

2.4.4 Quelles options s'offrent à la MRC si le plan de travail détaillé provisoire n'est pas accepté par le Ministère?

Si le contenu du plan de travail détaillé provisoire n'est pas accepté par le ministre, ce dernier transmettra une demande de précisions à la MRC. Les précisions transmises par la MRC feront partie du plan de travail détaillé provisoire.

Lorsque le ministre jugera le plan de travail détaillé provisoire conforme, il informera la MRC de son acceptation. La MRC pourra alors octroyer le contrat ou entreprendre l'élaboration du PIIRL.

2.4.5 Combien de temps l'évaluation d'un plan de travail détaillé provisoire peut-elle nécessiter?

Le Ministère évalue le plan de travail détaillé provisoire soumis par la MRC et transmet une réponse dans les meilleurs délais. Si des précisions sont exigées, la MRC doit soumettre les précisions attendues à l'intérieur des délais de validité de la soumission du prestataire de services.

2.4.6 Qu'est-ce qui confirme l'acceptation du plan de travail détaillé provisoire par le Ministère?

Lorsque le ministre juge le plan de travail détaillé provisoire conforme, une lettre d'acceptation est transmise à la MRC.

Quelles options s'offrent à la MRC si le plan de travail détaillé provisoire est rejeté par le Ministère?

Si le plan de travail détaillé provisoire est rejeté par le Ministère, la MRC peut opter pour l'une ou l'autre des avenues suivantes :

- sélectionner le deuxième soumissionnaire ayant obtenu le meilleur pointage final;
- retourner en appel d'offres sur la base d'éléments conformes au programme;
- décider de ne pas présenter un nouveau plan de travail détaillé provisoire.

Si cette dernière option est retenue, la MRC devra rembourser au Ministère le solde non utilisé de la contribution financière au démarrage, en plus de fournir les pièces justificatives pour les dépenses engagées.

2.4.7 Peut-on omettre certains éléments prévus dans le plan de travail détaillé provisoire?

Non. Le Ministère n'acceptera aucune justification quant à l'omission, dans le PIIRL, de certains éléments prévus dans le plan de travail détaillé provisoire qu'il aura approuvé.

2.5 Remboursement des dépenses

2.5.1 La contribution financière au démarrage peut-elle être utilisée pour l'élaboration du PIIRL?

La contribution financière au démarrage sert à réaliser les mandats spécifiques indiqués dans la lettre attestant l'acceptation de la demande d'aide financière pour l'élaboration du PIIRL. Elle ne peut pas être utilisée pour financer les mandats associés à l'élaboration du PIIRL. Inversement, la contribution financière à l'élaboration et le solde de la contribution financière totale ne peuvent pas être utilisés pour réaliser les mandats spécifiques liés à la contribution financière au démarrage.

Une distinction de ces dépenses devra conséquemment être faite lors de la reddition de comptes.

2.5.2 Quels sont les documents à remplir pour obtenir une aide financière pour l'élaboration du PIIRL?

L'article 2.7.1.1 des Modalités d'application 2018-2021 du Programme d'aide à la voirie locale indique les documents à produire pour que le Ministère puisse procéder à l'analyse de la demande d'aide financière.

2.5.3 Dans le cadre de la reddition de comptes, quelles dépenses sont susceptibles de ne pas être remboursées?

Le Ministère ne s'engage nullement à financer d'autres mandats ou éléments que ceux initialement prévus :

- dans la lettre d'annonce du ministre des Transports (contribution financière au démarrage);
- dans le plan de travail détaillé provisoire qui lui aura été soumis et qu'il aura approuvé.

Dès lors, aucun dépassement de coûts ne sera accepté. Ainsi, si la MRC exige des services supplémentaires à ceux prévus dans le plan de travail détaillé, elle devra assumer les frais y étant associés.

Le Ministère remboursera uniquement les dépenses admissibles au programme décrites dans le document *Formulaire de demande de remboursement des dépenses admissibles*. Le montant à verser sera déterminé à partir des pièces justificatives déposées par la MRC.

Dans le cas où la contribution financière au démarrage ne serait pas utilisée complètement, un ajustement sera réalisé sur le montant du solde de la contribution financière totale.

2.5.4 Le coût évalué pour l'élaboration du PIIRL peut-il être ajusté en cours de mandat?

Non. Le prix est celui approuvé par le Ministère lors de l'évaluation du plan de travail détaillé provisoire.

2.5.5 Quel montant la MRC doit-elle envisager pour l'élaboration d'un PIIRL?

L'envergure des honoraires est variable en fonction de l'expérience des employés affectés à l'élaboration du PIIRL, des caractéristiques du territoire (nombre de kilomètres de routes locales, de ponceaux, de chaussées pavées et en gravier, etc.), de la précision des données disponibles (aménagement du territoire, circulation, développement socioéconomique, etc.), de la méthodologie utilisée pour mener à bien les sept étapes du *Guide d'élaboration d'un PIIRL*, des démarches proposées pour l'auscultation des chaussées, l'inspection des ponceaux et des autres types d'actifs routiers de même que de la stratégie d'intervention.

2.5.6 Les ressources professionnelles et techniques travaillant pour une MRC et dont le salaire est remboursé dans le cadre du Plan d'intervention de sécurité routière en milieu municipal (PISRMM) peuvent-elles contribuer à l'élaboration d'un PIIRL?

Oui. Les ressources affectées au PISRMM peuvent être utilisées pour l'élaboration d'un PIIRL. Toutefois, le Ministère ne remboursera à la MRC que le temps consacré au PIIRL par ces ressources. À l'inverse, les activités réalisées par ces ressources dans le cadre du PIIRL ne constituent pas des dépenses admissibles à un remboursement pour le PISRMM.

