



PIIRL

Plan d'intervention en
infrastructures routières locales

FOIRE AUX QUESTIONS

2016

1. ORGANISMES ADMISSIBLES AU PROGRAMME.....	7
1.1. Pourquoi avoir choisi les MRC pour réaliser cet exercice de planification?	7
1.2. Une municipalité locale peut-elle présenter une demande?	7
1.3. Le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) peut-il accepter un regroupement de plusieurs MRC pour l'élaboration d'un PIIRL?	7
2. RÉSEAU ROUTIER ADMISSIBLE AU PROGRAMME.....	8
2.1. Quelles routes peuvent faire l'objet d'une planification des interventions?	8
2.2. Les noms de routes locales de niveaux 1 et 2 peuvent-ils être différents de ceux transmis dans l'inventaire du MTMDET?	9
3. DEMANDE D'AIDE FINANCIÈRE	10
3.1. Sur une base annuelle, combien de MRC pourront recevoir une aide financière pour l'élaboration de plans d'intervention en infrastructures routières locales?	10
3.2. Comment une MRC peut-elle se prévaloir de l'aide financière offerte dans le cadre du PIIRL?	10
3.2.1 Qu'advient-il des demandes d'aide financière lorsque le budget alloué au PIIRL pour un exercice financier a été complètement engagé?	11
4. DEVIS DE SERVICES PROFESSIONNELS	12
4.1. Le MTMDET possède-t-il une liste de mandataires (ressources expertes) pouvant accompagner la MRC pour la réalisation des mandats associés à la contribution financière au démarrage?	12
4.2. Pour les MRC procédant par appel d'offres sur invitation, le MTMDET peut-il fournir une liste des firmes présentes sur leur territoire?.....	12
4.3. Comment déterminer la technique d'auscultation des chaussées?.....	12
4.4. Comment évaluer le nombre de ponceaux présents sur le territoire d'une MRC?	12
4.5. Comment évaluer le nombre de kilomètres de chaussées revêtues et non revêtues?	13
4.6. Que faire si une ou plusieurs municipalités ne disposent d'aucun inventaire de leur réseau routier?.....	13
4.7. Dans le devis d'appel d'offres de la MRC, comment tenir compte de la possibilité de devoir recourir à deux techniques d'auscultation?	13
4.8. Les ponts peuvent-ils être inspectés dans le cadre du PIIRL?.....	13
4.9. La MRC est-elle tenue d'exiger un rapport d'étape après les deux premières étapes?	14

5. PLAN DE TRAVAIL DÉTAILLÉ	15
5.1 Quels motifs peuvent entraîner le rejet d'un plan de travail détaillé?.....	15
5.2 Quels motifs peuvent entraîner une demande de précisions à l'égard du plan de travail détaillé?	15
5.3 Le bordereau de soumission devrait-il être établi à partir d'un prix forfaitaire ou de prix unitaires?.....	15
5.4 Quelles options s'offrent à la MRC si le plan de travail détaillé est rejeté par le MTMDET?	16
5.5 Combien de temps l'évaluation d'un plan de travail détaillé peut-elle nécessiter?.....	16
5.6 Que faire lorsque la période de validité de la soumission arrive à échéance?.....	16
6. DÉSIGNATION DES ROUTES PRIORITAIRES	17
6.1 Pour les MRC procédant par appel d'offres, qui doit désigner les routes ou les tronçons prioritaires?	17
6.2 Pourquoi l'état du réseau ne peut-il pas constituer un critère de sélection des routes locales prioritaires?	17
6.3 Une MRC est-elle tenue de sélectionner des routes prioritaires sur le territoire de toutes les municipalités qui la composent?	17
6.4 Le réseau routier local prioritaire 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 Programme d'aide à l'entretien du réseau routier local (PAERRL)?.....	18
6.5 Les segments de réseau routier local doivent-ils être d'une longueur minimale ou maximale?	18
6.6 Un enregistrement visuel (vidéo) du réseau est-il nécessaire?	18
6.7 À la suite de la désignation des routes locales prioritaires de niveaux 1 et 2, qu'advient-il des routes qui n'auront pas été considérées comme étant prioritaires?	18
6.8 L'accès à des carrières et à des sablières peut-il constituer un facteur de priorité?	19
6.9 Si la désignation des routes prioritaires se solde par la désignation d'une proportion supérieure à 25 % du réseau routier local, l'approbation du MTMDET est-elle nécessaire avant la réalisation des étapes subséquentes?.....	19
6.10 Quels motifs peuvent entraîner une demande de précisions à l'égard de la version définitive du PIIRL?	19
7. ÉLABORATION DE LA STRATÉGIE D'INTERVENTION	21
7.1 La stratégie d'intervention doit-elle se limiter au réseau routier local prioritaire?.....	21
7.2 La stratégie d'intervention doit-elle prévoir des interventions sur l'ensemble du réseau routier local prioritaire?	21

8. REMBOURSEMENT DES DÉPENSES	22
8.1 La contribution financière au démarrage peut-elle être utilisée pour l'élaboration du PIIRL?	22
8.2 Quels documents doivent être transmis au MTMDET pour obtenir la contribution financière à l'élaboration?	22
8.3 Dans le cadre de la reddition de comptes, quelles dépenses sont susceptibles de ne pas être remboursées?	22
8.4 Le coût évalué pour l'élaboration du PIIRL peut-il être ajusté en cours de mandat?.....	23
8.5 À quelle envergure d'honoraires doit-on s'attendre?	23
8.6 Lors de l'auscultation des chaussées et de l'inspection des ponceaux, si des travaux d'urgence se révèlent nécessaires, seront-ils contribution financièrenés par le MTMDET?	23
9. OUTILS D'AIDE À LA RÉALISATION DU MANDAT	24
9.1 Quelle documentation le MTMDET peut-il fournir aux MRC pour la réalisation du PIIRL?	24
9.2 Le devis type de services professionnels peut-il être modifié?	25
9.3 Le Ministère offrira-t-il une séance d'information aux élus municipaux?	25
9.4 Les questions d'ordre technique peuvent-elles être adressées directement au MTMDET par le prestataire de services retenu par la MRC pour l'élaboration du PIIRL?	25
9.5 L'inspection de tous les ponceaux situés sur le réseau routier local prioritaire est-elle obligatoire?	25
9.6 Est-il obligatoire que l'inspection des ponceaux soit réalisée en conformité avec le Manuel d'inspection des ponceaux?.....	26
9.7 Est-ce que les rapports d'étape peuvent être commentés par le MTMDET?	26
10. RÔLES ET OBLIGATIONS DES PARTIES	27
10.1 Quels rôles les maires des municipalités locales peuvent-ils être appelés à jouer dans la prise de décisions entourant la réalisation du PIIRL?.....	27
10.2 Quelles obligations municipales sont rattachées à l'adjudication des contrats de services professionnels?.....	27
10.3 Si la MRC ne se dote pas d'un PIIRL, quelles sont les conséquences possibles de cette décision sur les autres programmes d'aide financière à la voirie locale?.....	27
10.4 Les interventions identifiées dans le cadre du PIIRL doivent-elles être réalisées dans le délai de cinq ans?.....	28

11.ÉQUIPE DE TRAVAIL.....	29
11.1 Une MRC peut-elle faire appel à son personnel régulier dans le cadre du PIIRL?.....	29
11.2 Les ressources professionnelles et techniques travaillant pour une MRC, dont le salaire est remboursé dans le cadre du volet 3 du Programme d'infrastructures Québec-Municipalités (PIQM) du MAMOT, peuvent-elles contribuer à l'élaboration de PIIRL du MTMDET?.....	29
11.3 Les ressources professionnelles et techniques travaillant pour une MRC, 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 de PIIRL du MTMDET?	29
11.4 L'équipe de travail doit-elle comprendre un géographe ou un urbaniste?	30
11.5 L'équipe de travail doit-elle comprendre un spécialiste des chaussées?	30
11.6 L'équipe de travail proposée pour l'élaboration du PIIRL doit-elle comprendre un économiste?	30
11.7 L'élaboration du profil socioéconomique doit-elle associer des organismes de développement socioéconomique?	30

Foire aux questions

1. ORGANISMES ADMISSIBLES AU PROGRAMME

1.1. Pourquoi avoir choisi les MRC¹ pour réaliser cet exercice de planification?

Les MRC constituent des lieux de concertation privilégiés, où les représentants municipaux sont invités à discuter des enjeux communs à l'ensemble des municipalités constituantes. Pour cette raison, il s'agit d'un milieu tout indiqué pour mener à bien cet exercice de planification, à l'exemple des efforts mis en branle pour la réalisation des schémas d'aménagement et de développement du territoire. De plus, l'analyse des réseaux routiers doit s'effectuer à partir de différentes échelles spatiales, soit, dans le cas présent, les échelles régionales et locales.

1.2. Une municipalité locale peut-elle présenter une demande?

Non. Les organismes admissibles au programme sont : 84 municipalités régionales de comté (MRC) rurales et semi-rurales, 2 villes et 2 agglomérations exerçant certaines compétences de MRC ainsi que le Gouvernement régional d'Eeyou Istchee Baie-James et toutes ses localités composantes, y compris la Ville de Chibougamau.

1.3. Le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) peut-il accepter un regroupement de plusieurs MRC pour l'élaboration d'un PIIRL?

Oui. Le MTMDET offre la possibilité aux MRC de se regrouper afin de profiter d'économies d'échelle sur les coûts associés à l'élaboration du PIIRL.

À cet égard, les MRC regroupées peuvent :

- rédiger un seul devis d'appel d'offres;
- combiner le nombre de kilomètres de chaussées à ausculter et de ponceaux à inspecter (en précisant que la proportion de 20 % à 25 % du réseau routier local prioritaire de niveaux 1 et 2 et que l'interprétation des données d'auscultation sont spécifiques à chacune des MRC).

Toutefois, chaque MRC devra présenter un PIIRL au MTMDET.

1. Dans la foire aux questions, l'acronyme « MRC » réfère à la liste complète des MRC et des autres organismes admissibles présentée en annexe du document *Modalités d'application – Plan d'intervention en infrastructures routières locales*.

2. RÉSEAU ROUTIER ADMISSIBLE AU PROGRAMME

2.1. Quelles routes peuvent faire l'objet d'une planification des interventions?

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 MTMDET comprend :

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

Le réseau sous la responsabilité des municipalités 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 de 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 route ont connu un changement de vocation ou de fonction. Ainsi, plusieurs demandes de reclassification ont été adressées au MTMDET. 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 MTMDET 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** faire l'objet d'une analyse dans le cadre du PIIRL. De même, le MTMDET 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 MTMDET 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 de 40 000 kilomètres.

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

Par ailleurs, il est à noter qu'une telle considération ne pourra en aucun temps se traduire en une modification du nombre de kilomètres servant à déterminer la proportion de 20 à 25 % de routes locales prioritaires (étape 3) qui doit impérativement être établie à partir du nombre de kilomètres compris dans l'inventaire produit et actualisé en 2012 par le MTMDET.

2.2 Les noms de routes locales de niveaux 1 et 2 peuvent-ils être différents de ceux transmis dans l'inventaire du MTMDET?

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 MTMDET. 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 MTMDET, la MRC est invitée à communiquer avec le gestionnaire du programme, monsieur François Lesueur, au 418 643-1486, poste 2966.

3. DEMANDE D'AIDE FINANCIÈRE

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

Chaque année, le financement disponible sera déterminé par le gouvernement du Québec en fonction du contexte économique et budgétaire, et ce, toujours conditionnellement à la reconduction du programme. La disponibilité budgétaire du MTMDET déterminera le nombre de MRC qui pourront recevoir une aide financière dans le cadre du PIIRL.

3.2 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 de réalisation du mandat;
- le mode de gestion choisi (en régie, à forfait ou mixte);
- toute autre information jugée nécessaire par le MTMDET.

Le MTMDET 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, de la Mobilité durable et de l'Électrification 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 MTMDET lui indiquera quels documents 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.

3.2.1 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 au 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 MTMDET. Ce dernier complétera le processus d'octroi de l'aide financière lorsque des disponibilités budgétaires seront dégagées ou, si le programme est reconduit pour le prochain exercice financier, dès que le Conseil du trésor aura approuvé le budget alloué à ce programme.

4. DEVIS DE SERVICES PROFESSIONNELS

4.1 Le MTMDET possède-t-il une liste de mandataires (ressources expertes) pouvant accompagner la MRC pour la réalisation des mandats associés à la contribution financière au démarrage?

Non. Toutefois, le MTMDET suggère de communiquer avec des organismes tels que 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.

4.2 Pour les MRC procédant par appel d'offres sur invitation, le MTMDET peut-il fournir une liste des firmes présentes sur leur territoire?

Par souci d'équité envers tous les soumissionnaires potentiels, le MTMDET ne peut pas fournir une liste des firmes présentes sur le territoire d'une MRC.

4.3 Comment déterminer la technique d'auscultation des chaussées?

Le Ministère a produit un tableau comparatif présentant les principales caractéristiques des différentes techniques d'auscultation de la chaussée. Ce tableau est disponible sur le site Web du Ministère, au www.transports.gouv.qc.ca, dans la section *Partenaires*, sous les onglets *Municipalités*, *Programmes d'aide*, *Réseau routier municipal*, *Plan d'intervention en infrastructures routières locales*, *Documentation*.

Quant au choix de la technique d'auscultation des chaussées, il relève de la MRC.

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

Comme indiqué dans le document *Complément d'information – Techniques d'auscultation des chaussées et d'inspection des ponceaux*, il existe différentes sources d'information 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 une utilisation d'orthophotos. Le MTMDET peut également fournir, à titre

indicatif, un inventaire des éléments hydrographiques situés sur le réseau routier local en 1993.

Ces travaux préliminaires de préparation de l'appel d'offres, pour lesquels les MRC reçoivent une contribution financière au démarrage, doivent permettre de fournir aux soumissionnaires une idée d'ensemble du réseau routier local et de ses composantes.

4.5 Comment évaluer le nombre de kilomètres de chaussées revêtues et non revêtues?

La proportion de chaussées revêtues et non revêtues peut être évaluée avec la collaboration du personnel des municipalités constituantes de la MRC.

4.6 Que faire si une ou plusieurs municipalités ne disposent d'aucun inventaire de leur réseau routier?

Si aucune information n'est disponible sur son réseau routier local, la ressource experte ou, le cas échéant, la MRC devrait réaliser un inventaire des chaussées revêtues et non revêtues de même qu'un inventaire des ponceaux.

4.7 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 chaussées revêtues peuvent être auscultées à partir de relevés automatisés, manuels, visuels assistés par ordinateur ou visuels. Quant aux chaussées non revêtues, elles doivent être auscultées de manière visuelle.

Conséquemment, deux techniques d'auscultation des chaussées peuvent être nécessaires. Ainsi, les MRC peuvent indiquer dans leur devis d'appel d'offres que les soumissionnaires devront tenir compte dans leur soumission de la possibilité que deux techniques d'auscultation des chaussées puissent être nécessaires pour réaliser le bilan de l'état du réseau routier local prioritaire.

4.8 Les ponts peuvent-ils être inspectés dans le cadre du PIIRL?

Les ponts situés sur le réseau routier local de niveaux 1 et 2 et dont la gestion relève des municipalités peuvent être inspectés dans le cadre du PIIRL. Toutefois, le bilan devra porter exclusivement sur les garde-corps, les tabliers, les dalles d'approche et, s'il y a lieu, le drainage.

4.9 La MRC est-elle tenue d'exiger un rapport d'étape après les deux premières étapes?

Le rapport exigé après les deux premières étapes revêt une importance capitale en considérant que les données recueillies serviront à déterminer le réseau routier local de niveaux 1 et 2 prioritaires à la vitalité et au développement du territoire de la MRC. Cela est d'autant plus important lorsque le bilan de l'état du réseau et les étapes subséquentes doivent être réalisés uniquement sur ce réseau routier local prioritaire.

5. PLAN DE TRAVAIL DÉTAILLÉ

5.1 Quels motifs peuvent entraîner le rejet d'un plan de travail détaillé?

Plusieurs motifs peuvent entraîner le rejet d'un plan de travail détaillé, dont :

- une méthodologie par échantillonnage;
- le non-respect des lois et des règlements, et plus particulièrement, celui des règles d'adjudication des contrats municipaux²;
- le non-respect des exigences du *Guide d'élaboration* et des *Modalités d'application du PIIRL*.

5.2 Quels motifs peuvent entraîner une demande de précisions à l'égard du plan de travail détaillé?

Plusieurs motifs peuvent entraîner une demande de précisions à l'égard du plan de travail détaillé déposé au MTMDET, notamment :

- certaines exigences du programme ne sont pas respectées dans la démarche proposée pour l'élaboration des sept étapes du PIIRL;
- les données descriptives à recueillir sur les chaussées et les ponceaux ne sont pas indiquées;
- les caractéristiques de surface des chaussées ne sont pas mentionnées;
- la démarche proposée pour réaliser le bilan de l'état des chaussées et des ponceaux ne répond pas aux exigences du MTMDET;
- la méthodologie de la stratégie d'intervention exclut certaines variables ou ne vise pas l'optimisation des investissements;
- l'offre de prix comprend des dépenses non admissibles au programme.

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

Le MTMDET 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 considérer, dans leur offre de prix, le

2. Pour obtenir plus d'information, veuillez consulter le site Web du ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire (MAMOT), à l'adresse suivante : <http://www.mamot.gouv.qc.ca/gestion-contractuelle-et-ethique/gestion-contractuelle/>.

risque associé à un nombre de ponceaux et à une proportion de routes revêtues et non revêtues différents de ceux indiqués sur le bordereau de soumission de la MRC.

À cet égard, si les MRC utilisent des prix unitaires dans leur bordereau de soumission, le MTMDET remboursera uniquement le nombre de kilomètres auscultés ou de ponceaux inspectés jusqu'à concurrence du nombre inscrit au plan de travail détaillé approuvé par le MTMDET. Au-delà de ce nombre, la MRC devra assumer les frais y étant associés.

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

Si le plan de travail détaillé est rejeté par le MTMDET, 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.

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

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

Un comité sera chargé d'évaluer chaque plan de travail détaillé et transmettra une réponse dans les meilleurs délais. Si des précisions sont exigées, il est possible que ce délai soit prolongé.

5.6 Que faire lorsque la période de validité de la soumission arrive à échéance?

Si le MTMDET n'est pas en mesure de terminer l'évaluation du plan de travail détaillé avant la fin de la période de validité de la soumission, la MRC devra demander au soumissionnaire si cette période peut être prolongée et en aviser le MTMDET.

Guide d'élaboration du PIIRL

6. DÉSIGNATION DES ROUTES PRIORITAIRES

6.1 Pour les MRC procédant par appel d'offres, qui doit désigner les routes ou les tronçons prioritaires?

Les résultats de l'analyse socioéconomique devraient permettre au prestataire de services embauché pour l'élaboration du PIIRL de faire des recommandations à la MRC pour la détermination des routes et/ou des tronçons prioritaires. Toutefois, le choix final de ces routes relève des municipalités constituantes de la MRC.

6.2 Pourquoi l'état du réseau ne peut-il pas constituer un critère de sélection des routes locales prioritaires?

Le *Guide d'élaboration du PIIRL* énonce qu'en matière de gestion des chaussées, il est reconnu que les stratégies d'intervention basées sur une rentabilité et une efficacité élevées à l'égard du rapport coûts-avantages sont les plus optimales pour atteindre les résultats visés. À ce titre, la rentabilité d'une intervention est calculée à partir de l'aire sous la courbe de l'indicateur ou des indicateurs de performance en fonction du temps (voir illustration). 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 MTMDET pour le réseau routier supérieur. En effet, le Réseau stratégique en soutien au commerce extérieur (RSSCE) est un sous-ensemble du réseau supérieur composé des principales infrastructures qui soutiennent le commerce extérieur québécois avec le reste du Canada et avec ses principaux partenaires internationaux, plus particulièrement avec les États-Unis.

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 considérer dans la stratégie d'intervention.

6.3 Une MRC est-elle tenue de sélectionner des routes prioritaires 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 et/ou de tronçons prioritaires exclue certaines municipalités

composant la MRC. Ainsi, le rôle des municipalités est notamment de faire valoir l'importance de leur réseau routier local pour la vitalité et le développement de la MRC.

Rappelons que le bilan de l'état du réseau, soit l'auscultation des chaussées et l'inspection des ponceaux et des autres types d'actifs, et les étapes subséquentes seront réalisés sur cette proportion uniquement.

6.4 Le réseau routier local prioritaire 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 Programme d'aide à l'entretien du réseau routier local (PAERRL)?

Même si certaines municipalités ne reçoivent pas de compensation financière dans le cadre du PAERRL, 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 qu'elles auront désignées comme étant prioritaires pour la vitalité et le développement de leur territoire.

6.5 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 sol (zone montagneuse, plaine agricole, etc.), types de construction (remblai, déblai), repères visuels sur le terrain (ponts, intersections, passages à niveau, etc.), présence de trafic lourd, etc.

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

L'enregistrement vidéo n'est pas obligatoire. Toutefois, il peut servir d'outil de référence pouvant être partagé avec les élus et les spécialistes sans qu'ils aient besoin de se déplacer sur le terrain.

6.7 À la suite de la désignation des routes locales prioritaires de niveaux 1 et 2, qu'advient-il des routes qui n'auront pas été considérées comme étant prioritaires?

Pour ce qui est des routes qui n'auront pas été désignées comme étant prioritaires, la situation demeure la même qu'avant la mise en place du PIIRL, à la différence qu'elles auront fait l'objet d'une description détaillée

de leur vocation et de leur importance pour le territoire à l'étude, comme le prévoit l'étape 1 – *Description du réseau routier local*.

L'auscultation des chaussées et l'inspection des ponceaux doivent être effectuées sur la proportion de 20 à 25 % qui aura été déterminée comme étant prioritaire pour la vitalité et le développement du territoire de la MRC. Bien entendu, une MRC pourrait demander une soumission complémentaire, distincte de celle du PIIRL, pour des mandats supplémentaires d'auscultation et d'inspection sur le reste de leur réseau routier local.

6.8 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.

6.9 Si la désignation des routes prioritaires se solde par la désignation d'une proportion supérieure à 25 % du réseau routier local, l'approbation du MTMDET est-elle nécessaire avant la réalisation des étapes subséquentes?

Le *Guide d'élaboration du PIIRL* prévoit que la désignation des routes locales prioritaires devrait se solder par l'identification de 20 % à 25 % du réseau routier situé sur le territoire d'une MRC et présentant un caractère essentiel au développement local et à la vie des communautés.

Après le premier exercice de hiérarchisation des routes et/ou des tronçons, si une proportion supérieure à 25 % du réseau routier local a été désignée prioritaire, le MTMDET recommande que l'exercice d'établissement des priorités soit effectué en resserrant, au besoin, la pondération de certains facteurs de priorité.

Si la désignation des routes prioritaires se solde, malgré tout, par l'identification d'une proportion supérieure à 25 % du réseau routier local, une demande devra être adressée au MTMDET. **Son approbation est nécessaire avant la réalisation des étapes subséquentes.**

6.10 Quels motifs peuvent entraîner une demande de précisions à l'égard de la version définitive du PIIRL?

Plusieurs motifs peuvent entraîner une demande de précisions à l'égard de la version définitive du PIIRL déposée au MTMDET, notamment :

- le PIIRL n'aborde pas certains éléments mentionnés dans le plan de travail détaillé;

- le PIIRL ne respecte pas les exigences du *Guide d'élaboration* ou des *Modalités d'application*;
- les données descriptives et d'état recueillies lors du bilan de l'état du réseau ne sont pas présentées;
- la méthodologie de la stratégie d'intervention exclut certaines variables ou ne vise pas l'optimisation des investissements.

Le MTMDET 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.

7. ÉLABORATION DE LA STRATÉGIE D'INTERVENTION

7.1 La stratégie d'intervention doit-elle se limiter au réseau routier local prioritaire?

La stratégie d'intervention doit se limiter au réseau routier local prioritaire, puisque la portion non prioritaire du réseau routier local n'a pas fait l'objet d'un bilan de son état. Comme aucune donnée d'auscultation n'est disponible pour cette portion du réseau, aucune stratégie d'intervention ne peut être élaborée pour ce réseau.

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

La stratégie d'intervention doit considérer l'ensemble des routes locales prioritaires. Les budgets municipaux, les objectifs de performance, les cibles à atteindre, les délais d'atteinte et la méthode d'analyse coûts-avantages conditionneront le type et le nombre d'interventions à réaliser au cours des cinq prochaines années. Ainsi, dans le cadre de la stratégie d'intervention, tous les tronçons doivent être considérés. À cet égard, il est possible qu'aucune intervention ne soit recommandée au cours des cinq prochaines années sur certains tronçons ou sous-tronçons de la MRC.

Modalités d'application du programme

8. REMBOURSEMENT DES DÉPENSES

8.1 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 en lien avec la contribution financière au démarrage.

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

8.2 Quels documents doivent être transmis au MTMDET pour obtenir la contribution financière à l'élaboration?

Pour obtenir la contribution financière à l'élaboration (15 % du montant soumis au MTMDET), une MRC doit transmettre au MTMDET :

- un plan de travail détaillé comprenant l'offre de prix dûment remplie;
- une résolution du conseil de la MRC.

Les MRC procédant par appel d'offres doivent également transmettre au MTMDET :

- le devis d'appel d'offres;
- la grille et les résultats d'évaluation des soumissions.

Pour les MRC procédant en formule mixte, le plan de travail détaillé soumis au MTMDET devra distinguer les activités qui seront réalisées par le personnel régulier de la MRC de celles qui le seront par le mandataire. Cette distinction devra également être appliquée à l'évaluation du coût d'élaboration du PIIRL.

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

Le financement d'un PIIRL par le MTMDET n'engage nullement ce dernier à financer d'autres mandats ou éléments que ceux initialement prévus :

- dans la lettre d'annonce du ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification 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 MTMDET 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 serait réalisé sur le montant du solde de la contribution financière totale.

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

Non. Voir la réponse à la question précédente.

8.5 À quelle envergure d'honoraires doit-on s'attendre?

L'envergure des honoraires est variable en fonction de l'expérience des employés affectés au PIIRL, des caractéristiques du territoire (nombre de kilomètres de routes locales, de ponceaux, de routes revêtues et non revêtues, 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* du PIIRL, des démarches proposées pour l'auscultation des chaussées, l'inspection des ponceaux et de la stratégie d'intervention.

8.6 Lors de l'auscultation des chaussées et de l'inspection des ponceaux, si des travaux d'urgence se révèlent nécessaires, seront-ils admissibles à une contribution financière par le MTMDET?

L'entretien et l'amélioration des routes locales de niveaux 1 et 2 et de ses composantes (ponceaux, glissières de sécurité, marquage, etc.) relèvent des municipalités. Ainsi, si des travaux d'urgence doivent être effectués ou si un nettoyage des ponceaux est nécessaire afin de permettre une inspection adéquate, la municipalité devra financer ou réaliser les travaux requis.

9. OUTILS D'AIDE À LA RÉALISATION DU MANDAT

9.1 Quelle documentation le MTMDET peut-il fournir aux MRC pour la réalisation du PIIRL?

Au lancement de chaque exercice de planification, le MTMDET fournira une documentation complète (résolution type, *Modalités d'application*, *Guide d'élaboration*, devis type de services professionnels, *Foire aux questions*, etc.). Tous ces documents sont disponibles au www.transports.gouv.qc.ca, dans la section *Partenaires*, sous les onglets *Municipalités*, *Programmes d'aide*, *Réseau routier municipal*.

Afin de permettre aux MRC participantes de circonscrire le territoire admissible au présent programme, le MTMDET mettra également à leur disposition un exemplaire de l'inventaire de leur réseau routier local de niveaux 1 et 2 actualisé en 2012. Le MTMDET peut également fournir, à titre indicatif seulement, un inventaire cartographique (en format ArcGIS) aux MRC qui en feront la demande.

Des données sur les éléments de drainage peuvent aussi être transmises par le MTMDET. Ces données datent de 1993 et sont offertes à titre indicatif seulement, afin de localiser les éléments de drainage présents sur le territoire et ainsi, de compléter votre description du territoire à l'étude. Des validations devront être réalisées lors de l'étape 4 – *Bilan de l'état du réseau*.

De plus, certains documents nécessaires à l'élaboration du PIIRL sont disponibles aux Publications du Québec :

- *Guide de mesure et d'identification des dégradations des chaussées souples* (2007);
- *Manuel d'inspection des ponceaux* (2012).

Les MRC désirant obtenir de plus amples renseignements pourront communiquer avec monsieur François Lesueur, du Service des normes et des documents contractuels (SNDC), au numéro 418 643-1486, poste 22966, pour toute question relative au programme.

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

Le devis type de services professionnels fourni aux MRC se veut un guide. Il doit être adapté en fonction de leurs exigences.

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

Par ailleurs, la constitution de l'équipe de travail ou l'octroi du mandat à une firme spécialisée relève uniquement du choix de la MRC.

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

Le MTMDET laisse le soin aux MRC d'informer les municipalités. Toutefois, il demeure disponible pour répondre aux questions.

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

La clientèle du MTMDET est la MRC. En tant que gestionnaire de l'exercice de planification, elle doit être informée des informations transmises par le MTMDET. Par souci d'équité envers tous les prestataires de services qui soumissionnent sur des PIIRL, le MTMDET transmettra ses informations aux MRC.

Par ailleurs, si le MTMDET rencontre la MRC, elle peut être accompagnée des personnes de son choix.

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

Les ponceaux font partie intégrante de la route et les conséquences pouvant être associées à leur dégradation peuvent aller du simple désagrément pour les usagers à la ruine de l'ouvrage et de la chaussée. Conséquemment, dans le cadre du PIIRL, lequel prévoit une planification quinquennale des interventions sur les routes désignées prioritaires, il est nécessaire de réaliser l'inventaire et l'inspection de l'ensemble des ponceaux qui y sont situés.

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

Non. Toutefois, la démarche utilisée doit être clairement exposée dans le plan de travail détaillé provisoire évalué par le MTMDET et comprendre minimalement les informations exigées dans le *Guide d'élaboration* du PIIRL.

9.7 Est-ce que les rapports d'étape peuvent être commentés par le MTMDET?

Les MRC ayant reçu une contribution financière au démarrage devraient se faire accompagner tout au long du processus par la ressource experte qui a collaboré à la rédaction du devis d'appel d'offres. Son expertise est utile pour évaluer les soumissions, participer aux réunions de suivi ainsi que commenter les rapports d'étape et le PIIRL.

Cet accompagnement est d'autant plus souhaitable pour la MRC en considérant qu'il s'agit d'une planification quinquennale et que les honoraires de cette ressource sont couverts par la contribution financière au démarrage versée par le Ministère dès l'acceptation de la demande d'aide financière pour l'élaboration du PIIRL d'une MRC.

10. RÔLES ET OBLIGATIONS DES PARTIES

10.1 Quels rôles les maires des municipalités locales peuvent-ils être appelés à jouer dans la prise de décisions entourant la réalisation du PIIRL?

Les décisions entourant le PIIRL doivent tenir compte des mécanismes décisionnels déjà existants dans les MRC. Il est de la responsabilité des représentants municipaux d'assurer la prise en compte des préoccupations de l'ensemble des collectivités sur le territoire dans le cadre d'une démarche globale de concertation.

La MRC ne dispose pas de pouvoirs spécifiques dans le cadre du PIIRL. Ses pouvoirs sont les mêmes que ceux qu'elle peut utiliser pour la préparation des schémas d'aménagement et de développement, c'est-à-dire qu'elle doit viser à susciter l'adhésion à la réalisation des objectifs et des mandats.

10.2 Quelles obligations municipales sont rattachées à l'adjudication des contrats de services professionnels?

Les obligations municipales quant à l'adjudication des contrats de services professionnels figurent dans la Loi sur les cités et villes (RLRQ, chapitre C-19, article 573 et suivants) et dans le Code municipal du Québec (RLRQ, chapitre C-27.1, article 936.0.1.1 et suivants).

L'adjudication des contrats municipaux est également traitée sur le site Internet du ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire (MAMOT), à l'adresse suivante : <http://www.mamot.gouv.qc.ca/gestion-contractuelle-et-ethique/gestion-contractuelle/>.

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

Les programmes d'aide financière à la voirie locale (entretien, amélioration et réfection des ouvrages d'art) sont approuvés annuellement par le Conseil du trésor depuis 1993. Le fait qu'une MRC décide de se doter d'un PIIRL ou non n'a pas d'incidence sur les autres programmes, puisque les modalités régissant ces programmes demeurent valides.

Ainsi, 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 composantes;
- 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 prioritaire 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;
- avoir accès à l'aide financière du volet Redressement des infrastructures routières locales du nouveau programme Réhabilitation du réseau routier local.

En somme, l'élaboration d'un PIIRL ne procure que des avantages pour les municipalités. De plus, les coûts associés à l'élaboration d'un PIIRL sont financés jusqu'à 100 % par le MTMDET.

10.4 Les interventions identifiées dans le cadre du PIIRL doivent-elles être réalisées dans le délai de cinq ans?

Comme mentionné dans les *Modalités d'application* du PIIRL, 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 la composant à réaliser les travaux indiqués dans le plan d'intervention.

Le but du PIIRL est de fournir un outil de planification 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 MTMDET.

11. ÉQUIPE DE TRAVAIL

11.1 Une MRC peut-elle faire appel à son personnel régulier dans le cadre du PIIRL?

Une MRC peut recourir à son personnel régulier pour réaliser les mandats associés à la contribution financière au démarrage. Comme mentionné dans les *Modalités d'application* du PIIRL, 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 MTMDET du temps consacré au PIIRL par ses ressources.

11.2 Les ressources professionnelles et techniques travaillant pour une MRC, dont le salaire est remboursé dans le cadre du volet 3 du Programme d'infrastructures Québec-Municipalités (PIQM) du MAMOT, peuvent-elles contribuer à l'élaboration de PIIRL du MTMDET?

Oui. Les ressources affectées au volet 3 du PIQM peuvent être utilisées pour l'élaboration d'un PIIRL. Toutefois, le MTMDET 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 au volet 3 du PIQM du MAMOT.

11.3 Les ressources professionnelles et techniques travaillant pour une MRC, 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 de PIIRL du MTMDET?

Oui. Les ressources affectées au PISRMM peuvent être utilisées pour l'élaboration d'un PIIRL. Toutefois, le MTMDET 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 au PISRMM.

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

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

11.5 L'équipe de travail doit-elle comprendre un spécialiste des chaussées?

La validation des données par un spécialiste en chaussées est nécessaire. Cette étape 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 possède un, par un spécialiste de la MRC.

11.6 L'équipe de travail proposée pour l'élaboration du PIIRL doit-elle comprendre un économiste?

L'étape 2 prévoit une analyse socioéconomique du territoire de la MRC. Ce type d'étude est généralement réalisé par des personnes possédant des compétences en économie, en aménagement du territoire, en administration des affaires, en urbanisme, en géographie, etc. C'est dans cette partie des travaux du PIIRL que les connaissances en socioéconomie peuvent être particulièrement utiles, de même que celles associées à l'analyse des études de marché et à l'interprétation des tendances sociodémographiques. Ces ressources sont d'autant plus importantes en considérant que le choix des routes locales prioritaires doit être basé sur une démarche visant à déterminer le réseau le plus apte à soutenir la vitalité et le développement socioéconomique du territoire.

11.7 L'élaboration du profil socioéconomique doit-elle associer des organismes de développement socioéconomique?

La participation d'organismes comme les Sociétés d'aide au développement des collectivités (SADC) et les Centres d'aide aux entreprises (CAE) est fortement recommandée pour l'élaboration du profil socioéconomique afin de mettre à profit leur connaissance du territoire à l'étude quant à l'identification des zones d'influence des pôles d'activité socioéconomique présents dans chacune des municipalités constituantes de la MRC.

**Transports,
Mobilité durable
et Électrification
des transports**

Québec 