



**Ministère des Transports (MTO)
Programme des routes de raccordement
aux routes principales
2022-2023**

Guide

Septembre 2021

Table des Matières

Section 1 – Objet.....	1
Section 2 – Objectifs	1
Section 3 – Politique à L'égard des Routes de Raccordement.....	1
Section 4 – Vue D'ensemble du Programme	2
Section 5 – Admissibilité du Projet.....	3
Section 6 – Présentation de la demande	4
Section 7 – Formulaire de Demande	5
Section 8 – Entente de Contribution	8
Section 9 – Production de Rapports	9
Section 10 – Coordonnées.....	10
Annexe 1 – Législation Applicable aux Routes de Raccordement	11
Annexe 2 – Municipalités Ayant des Routes de Raccordement	13
Annexe 3 – Portée des Travaux Admissibles – Document Détaillé	18
Annexe 4 – Portée des Travaux Admissibles – Addendas	21
Annexe 5 – Pratiques de Construction Durables	26
Annexe 6 – Exigences Relatives à L'inventaire des Routes de Raccordement.....	27

Section 1 – Objet

Le **Programme des routes de raccordement aux routes principales** du ministère des Transports prévoit un financement provincial spécifiquement affecté aux projets de routes et de ponts sur les routes de raccordement désignées.

Le Programme des routes de raccordement aux routes principales a été conçu de manière à fournir une solide base à la prise de décisions concernant le financement provincial et à s'assurer que les exigences provinciales en matière de responsabilité financière et de gestion des infrastructures municipales sont respectées. Tous les demandeurs sont considérés de façon cohérente et transparente grâce à un processus de demande structuré.

Le présent guide du programme a été préparé pour aider les municipalités ayant des routes de raccordement à remplir et à présenter la demande. Ce guide présente la législation qui s'applique aux routes de raccordement, une description précise de la portée des travaux admissibles au financement et les exigences relatives aux renseignements détaillés sur l'état des routes de raccordement et les besoins d'amélioration.

Les demandeurs sont encouragés à communiquer avec leur bureau régional pour poser toute question avant de présenter leur demande.

Le ministère examinera toutes les demandes et informera les demandeurs retenus et non retenus une fois que les décisions relatives au financement auront été prises, au début de 2022.

Les décisions de financement seront basées sur l'évaluation des besoins en ce qui a trait aux routes de raccordement, l'établissement par le ministère de l'ordre de priorité des projets présentés et le budget annuel dont il dispose.

Section 2 – Objectifs

Les objectifs du programme sont de réaliser des investissements dans les routes de raccordement qui :

- permettent d'apporter des améliorations essentielles aux routes de raccordement;
- prolongent la durée utile de l'infrastructure municipale;
- répondent de façon économique et appropriée aux besoins en matière de route de raccordement;
- assurent une circulation routière sûre et efficace dans l'ensemble de la province.

Le ministère donnera priorité aux projets qui répondent le mieux à ces objectifs et se concentrera d'abord sur les besoins essentiels et urgents en ce qui a trait aux routes de raccordement. Le Programme des routes de raccordement aux routes principales exige que les municipalités présentent des renseignements détaillés sur l'ensemble des tronçons et des structures des routes de raccordement. Ainsi, le ministère pourra évaluer l'état actuel et futur des infrastructures des routes de raccordement et déterminer la meilleure façon de cibler les investissements dans les projets de routes de raccordement sur une base pluriannuelle.

Section 3 – Politique à L'égard des Routes de Raccordement

Les routes de raccordement sont des routes municipales reliant deux tronçons d'une route provinciale qui traversent une collectivité ou une route provinciale et un passage frontalier international ou interprovincial. Ces routes essentielles servent les intérêts provinciaux et municipaux, puisqu'elles permettent les déplacements interurbains sur les routes provinciales qui transitent par les collectivités, ainsi que la circulation locale au sein de celles-ci.

Les routes de raccordement sont définies officiellement en vertu de l'article 21 de la *Loi sur l'aménagement des voies publiques et des transports en commun*, L.R.O. 1990, chap. P. 50, dans sa version modifiée. En vertu de la Loi, une route de raccordement demeure une « voie publique » qui relève de la compétence et qui est sous le contrôle de la municipalité.

Les routes de raccordement appartiennent généralement à une municipalité de palier inférieur ou unique. L'intersection d'une route de raccordement avec une route de palier supérieur relève de la compétence et est sous le contrôle de la municipalité de palier supérieur. Ces intersections sont admissibles au financement en vertu du Programme des routes de raccordement aux routes principales.

Le Programme des routes de raccordement aux routes principales fournit du financement pour les coûts admissibles destinés à l'amélioration des immobilisations et non à leur entretien. La responsabilité de l'entretien des routes de raccordement revient à la municipalité. En vertu de l'article 44 de la *Loi de 2001 sur les municipalités*, L.R.O. 2001, la municipalité qui a compétence sur une voie publique ou un pont doit en assurer l'entretien raisonnable.

L'Ontario a établi les normes d'entretien minimal des routes municipales, notamment les routes de raccordement, en vertu de la *Loi sur les municipalités*. Le Règlement de l'Ontario 239/02 fournit aux municipalités des lignes directrices pour l'entretien des routes municipales, notamment l'entretien hivernal, l'état de la surface des routes et des trottoirs, les systèmes de signalisation de la circulation, les panneaux réglementaires de signalisation et d'avertissement, etc.

Le Règlement de l'Ontario 104/97 pris en application de la *Loi sur l'aménagement des voies publiques et des transports en commun* exige que les municipalités procèdent à l'inspection visuelle des structures des ponts à travées de trois mètres ou plus (dans le sens de la circulation), au moins une fois tous les deux ans, par un ingénieur ou sous sa direction. Afin d'être admissibles au Programme des routes de raccordement aux routes principales, les municipalités doivent présenter un rapport d'inspection des structures municipales au MTO tous les deux ans pour chaque pont et ponceau de trois mètres ou plus de longueur (dans le sens de la circulation) des routes de raccordement à mesure que les inspections sont effectuées.

Le ministère a le pouvoir, en vertu de la *Loi sur les ponts*, L.R.O. 1990, chap. B.12, d'approuver les projets de ponts des routes de raccordement. Le MTO examinera de façon continue les inspections de structures et évaluera les projets de structure proposés pour s'assurer que les besoins essentiels en matière de structure des routes de raccordement sont satisfaits.

En vertu du *Code de la route*, L.R.O. 1990, chap. H.8, le ministère a le pouvoir d'approuver l'ensemble des règlements municipaux et des systèmes de signalisation de la circulation qui limitent ou interrompent le flux de la circulation sur les routes de raccordement, notamment :

- limiter le poids des véhicules sur un pont;
- mettre en place des systèmes de signalisation de la circulation et des signaux pour piétons;
- réglementer la circulation sur les routes de raccordement.

L'annexe 1 comprend les dispositions législatives qui s'appliquent aux routes de raccordement. Les municipalités sont invitées à consulter le ministère pour s'assurer que les approbations nécessaires seront en place avant que le financement des routes de raccordement soit accordé.

Section 4 – Vue D'ensemble du Programme

Quelles sont les municipalités admissibles?

Le Programme des routes de raccordement aux routes principales du ministère des Transports prévoit un financement provincial spécifiquement affecté aux projets de routes et de ponts des routes de raccordement désignées en vertu de la *Loi sur l'aménagement des voies publiques et des transports en commun*.

Les 77 municipalités de l'Ontario qui ont des routes de raccordement désignées sont admissibles au financement. Les municipalités admissibles et les tronçons de routes de raccordement désignées sont énumérés à l'**annexe 2**.

Une municipalité qui a une seule route de raccordement désignée peut présenter un projet par année. Une municipalité ayant plus d'une route de raccordement désignée peut présenter, au plus, deux projets par année. Cependant, si vous faites une soumission pour deux projets, chaque demande doit porter sur un projet situé sur des tronçons de routes distincts, comme indiqué à l'**annexe 2**.

Une municipalité n'est autorisée à soumettre qu'une seule demande par tronçon.

Quel est le montant du financement pouvant être demandé?

Les routes de raccordement servent les besoins de la circulation provinciale autant que locale. Par conséquent, un partenariat de partage des coûts provincial-municipal est jugé approprié.

Le ministère financera jusqu'à 90 % du total des coûts de projet admissibles. Le financement maximum des coûts admissibles est de trois millions de dollars par projet de route et de cinq millions de dollars par projet de pont. Les propositions de projet doivent également comprendre une description détaillée de la portée des travaux et les estimations des coûts.

Le demandeur doit verser les 10 % des coûts de projet admissibles restants et payer en totalité les coûts non admissibles. La municipalité ne peut utiliser le financement de tout autre programme de demande (c.-à-d. celui du Programme d'Infrastructure Investir dans le Canada) pour un même projet de route ou de pont financé par le Programme des routes de raccordement aux routes principales.

En dépit de ce qui précède, le financement basé sur une formule générale ou un autre financement qui n'est pas fondé sur une demande de financement reçu d'autres sources provinciales ou fédérales peut être utilisé pour une contribution de 10 % de la municipalité.

Quand le financement sera-t-il fourni?

Une fois que les décisions relatives au financement auront été prises, le ministère informera les demandeurs retenus de l'approbation de leur projet aux fins de financement. Les municipalités pourront ensuite entreprendre le processus d'appel d'offres et engager des coûts en vertu du projet à compter du 1^{er} avril 2022. Le ministère conclura une entente de contribution après l'envoi de la lettre du ministre. L'entente doit être signée avant que des paiements puissent être effectués. Les paiements seront versés en fonction des étapes de réalisation (consultez la section 8).

Section 5 – Admissibilité du Projet

Quels sont les projets de routes de raccordement admissibles?

Le Programme des routes de raccordement aux routes principales prévoit un financement pour la conception, la construction, le renouvellement, la réfection et le remplacement des infrastructures des routes de raccordement. Les coûts d'entretien, notamment l'entretien hivernal, ne sont pas admissibles au financement.

Une municipalité peut présenter une demande pour la conception détaillée et les travaux de construction en vertu d'un seul projet; ou bien, elle peut présenter une demande de financement pour la conception détaillée en tant que projet distinct avant la construction. Cependant, dans ce cas, le ministère ne peut garantir le financement du projet de construction l'année suivante. Le financement de la construction serait évalué au même titre que les autres projets présentés l'année suivante.

Les projets d'expansion (élargissement d'une route) découlant de l'augmentation de la circulation en général (provinciale et municipale) seront considérés comme admissibles. Cependant, les coûts d'amélioration directement liés à une augmentation de la circulation causée par un nouvel aménagement ou l'expansion majeure d'un aménagement existant continuent de relever de la municipalité et (ou) du promoteur.

Comme mentionné ci-dessous, l'acquisition de terres et le coût des infrastructures municipales dans l'emprise de la route de raccordement qui ne sont pas admissibles au financement en vertu du Programme des routes de raccordement aux routes principales, notamment les conduites principales d'eau, les égouts sanitaires, les services publics, etc.

Si un projet d'expansion est proposé (c.-à-d. l'élargissement d'une route), le demandeur doit démontrer que le projet est nécessaire pour répondre à l'augmentation de la circulation provinciale sur la route de raccordement. Les coûts d'amélioration découlant d'un nouvel aménagement et de l'augmentation de la circulation qui y est reliée relèvent de la municipalité.

La demande ne doit pas comprendre plusieurs projets, p. ex., pour des routes ou des structures distinctes qui ne sont pas reliées. Les demandes peuvent comprendre divers travaux connexes comme la réfection d'une route et d'un égout pluvial, l'amélioration d'une route et d'une intersection, plusieurs travées sur une structure, le remplacement d'une structure et l'amélioration d'une route d'approche comme la mise en place de glissières.

Remarque : Un même projet **de route ou de pont** ne peut être présenté à la fois au titre du Programme des routes de raccordement aux routes principales et d'un autre programme de demande d'immobilisations, comme le Programme d'infrastructure Investir dans le Canada.

Une municipalité peut cependant présenter une demande de travaux **d'aqueduc ou d'égout** sur une route de raccordement dans le cadre d'un autre programme.

Si un même projet **de route ou de pont** est présenté au titre de différents programmes de demande d'immobilisations, il deviendra inadmissible à des fins de financement au titre du Programme des routes de raccordement aux routes principales.

Les projets déjà en cours ou retenus au cours de la période de demande seront jugés inadmissibles au programme.

Quels coûts de projet sont admissibles ou inadmissibles à un remboursement?

Les fonds peuvent servir à financer :

- les coûts d'évaluation environnementale;
- les coûts de conception ou d'étude technique;
- les coûts de gestion de projet ou d'administration des contrats;
- les matériaux;

- les travaux de construction.

Les fonds ne peuvent pas servir à financer :

- les coûts engagés avant l'approbation du projet ou après la date prévue d'achèvement du projet;
- l'acquisition de terres;
- la location de terres, de matériel, de bâtiments et d'autres installations;
- les frais financiers;
- les frais juridiques.

L'**annexe 3** décrit la portée des travaux admissibles relatifs aux projets de routes de raccordement, alors que les exigences plus spécifiques sont précisées aux addendas A à G de l'**annexe 4**. Le MTO invite les municipalités à prendre en compte les pratiques de construction durables décrites à l'**annexe 5** pour les projets de routes de raccordement.

L'emprise de la route de raccordement comprend généralement certaines infrastructures municipales qui ne sont pas admissibles au financement en vertu du Programme des routes de raccordement aux routes principales, notamment les conduites principales d'eau, les égouts sanitaires, les services publics, etc. La municipalité est responsable des coûts reliés à ces infrastructures municipales et à tous les autres éléments inadmissibles.

Les municipalités sont invitées à consulter les bureaux régionaux du MTO (répertoriés à la section 10) pour obtenir des clarifications sur les coûts de projet admissibles avant de présenter une demande.

Quels sont les coûts de projet nets admissibles?

Le demandeur est tenu d'indiquer, dans le formulaire de demande, les coûts de projet nets admissibles, c'est-à-dire les coûts de projet admissibles au titre du Programme des routes de raccordement aux routes principales, **à l'exclusion de la remise sur la TVH que la municipalité s'attend à recevoir**. La contribution financière provinciale maximale s'élèvera à 90 % des coûts admissibles nets, jusqu'à concurrence de trois millions de dollars par projet routier et jusqu'à cinq millions de dollars par projet de pont. Il incombe au demandeur de déterminer à combien s'élève la remise sur la TVH.

Section 6 – Soumission de la Demande

Le Programme des routes de raccordement aux routes principales comporte un processus de demande en une seule étape en vertu duquel les municipalités ayant des routes de raccordement admissibles doivent présenter les renseignements relatifs au projet à l'aide d'un formulaire de demande standard accompagné des documents à l'appui.

Où puis-je obtenir un formulaire de demande?

Les renseignements sur la manière de présenter une demande sont disponibles en ligne à l'adresse :

<https://www.app.grants.gov.on.ca/gr/tpcr/#/externalLogin>

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec le coordonnateur du programme au 289 241-8354 ou avec la personne-ressource du bureau du ministère des Transports indiquée à la section 10 du guide du programme. Vous pouvez également envoyer un courriel à l'adresse : CLProgram@ontario.ca.

Quand les demandes doivent-elles être présentées?

Les demandes doivent être présentées d'ici le vendredi 19 novembre 2021 à 17 h (HNE).

Comment les demandes doivent-elles être présentées?

Nouveau dans le cadre du Programme des routes de raccordement aux routes principales pour l'année 2022-2023.

Les demandes présentées en vertu du Programme des routes de raccordement aux routes principales seront reçues par l'entremise du portail Paiements de transfert Ontario. Le portail Paiements de transfert Ontario (PTO) est un système en ligne de gestion du financement qui fournit aux demandeurs et aux bénéficiaires de paiements de transfert un portail libre-service pour soumettre leurs demandes de financement.

Suivez les étapes énoncées sur la page Web <https://www.ontario.ca/fr/page/obtenir-du-financement-du-gouvernement-de-lontario> pour accéder au portail PTO. L'affichage de ce site Web est optimisé pour le navigateur Google Chrome.

Vous pouvez vous servir de Paiements de transfert Ontario pour :

- vous inscrire et présenter une demande de financement en vertu du Programme des routes de raccordement aux routes principales aux fins de financement;
- obtenir des renseignements sur les possibilités de financement offertes;
- vérifier l'état de vos demandes actives.

Section 7 – Formulaire de Demande

Les municipalités sont tenues de remplir un formulaire de demande pour être admissibles au financement d'une route de raccordement. Le ministère pourra ainsi évaluer de manière cohérente la proposition de projet et les besoins pluriannuels de la municipalité en matière de routes de raccordement.

En plus du formulaire de demande, les municipalités doivent présenter une résolution du conseil (modèle joint au formulaire) qui :

- a) démontre le soutien du conseil à l'égard du projet défini dans la demande;
- b) confirme que le financement pour immobilisations est disponible pour le volet de la contribution municipale;
- c) indique que, si la demande est acceptée, la municipalité réalisera le projet conformément aux délais précisés dans la demande.

Exigences relatives à la demande

Section du formulaire	Exigences
1. Coordonnées	Nom, adresse postale et personne-ressource autorisée (gestionnaire des travaux publics, directeur général de l'administration, greffier, etc.) de la municipalité
2. Renseignements sur le projet	Titre du projet (inclure le nom de la route municipale) et type de projet (p. ex., resurfacement d'une route, réfection d'une route, réfection ou remplacement d'un pont). Exercice d'achèvement du projet
3. Emplacement du projet	Description de l'emplacement du projet (points de commencement et de fin, longueur, largeur, latitude et longitude). Inclure une carte à l'échelle.
4. Description du projet	Description du projet, aperçu de la portée des travaux et calendrier d'exécution Le cas échéant, fournissez une proposition et des coûts détaillés à titre de renseignements connexes. Si le projet comporte un pont ferroviaire ou un pont franchissant une voie ferrée, donnez des précisions telles que le plan d'accès à la voie ferrée ou toute discussion avec la compagnie de chemin de fer en vue de faciliter le projet.
5. Justification du projet	La façon dont le projet répond à des besoins essentiels en matière de route de raccordement ou prolonge la durée utile de l'infrastructure municipale.
6. Niveau de préparation du projet	Liste des décisions réglementaires, approbations, permis, autorisations et ententes obtenus ou requis par le gouvernement provincial ou fédéral Fournir tout détail supplémentaire sur les travaux menés ou les consultations entreprises en vue d'obtenir des approbations, de conclure des ententes, etc. qui accéléreraient le projet. Si le projet comprend des feux de circulation, les municipalités doivent demander l'approbation du MTO relativement aux exigences techniques visant les dispositifs de signalisation et (ou) les passages pour piétons avant de présenter le projet.
7. Pratiques de construction innovatrices / durables du projet	Le cas échéant – Indiquer toute pratique de construction innovatrice ou durable qui sera appliquée dans la conception et la construction du projet pour maximiser la durée utile de l'infrastructure municipale, démontrer une bonne gestion environnementale, atténuer les incidences futures des changements climatiques ou réduire les répercussions sur l'environnement ou la circulation. Exemples : réfection de revêtement intérieur d'un ponceau plutôt que son remplacement complet, réduction de l'utilisation de nouveaux agrégats dans l'asphalte ou utilisation de matériaux d'asphalte de qualité supérieure.
8. Jalons/échéanciers	Dates clés du programme, y compris jalons en matière de paiements
9. Risques de non-respect de l'échéancier et stratégies d'atténuation	Risques, durée d'éventuels retards et stratégies d'atténuation pour garantir l'achèvement du projet dans les délais prévus

Section du formulaire	Exigences
10. Renseignements financiers sur le projet	Total des coûts de projet, coûts de projet admissibles, financement provincial demandé (maximum de 90 %) et sources de financement de la part des coûts de projet de la municipalité (10 %)
11. Coûts de projet détaillés	Coûts de projet estimés (TVH comprise) par exercice et activité, p. ex., conception, construction, administration des contrats, etc. Le MTO financera jusqu'à 90 % du total net des coûts admissibles.
12. Coûts de construction – éléments partagés	Coûts estimatifs des éléments à payer par la municipalité ou à facturer à d'autres, notamment les services publics et les chemins de fer. Fournir une explication pour chaque lot de travaux.
13. Planification de la gestion des infrastructures municipales	Confirmer qu'un plan exhaustif de gestion des infrastructures municipales est élaboré. S'il n'a pas déjà été présenté ou si les renseignements ne sont plus à jour, fournir des rapports d'inspection de la structure et des renseignements détaillés sur l'état de tous les tronçons et toutes les structures de la route de raccordement de la municipalité ainsi que sur les besoins à cet égard au cours des dix prochaines années.
14. Renseignements connexes	Fournir, le cas échéant, une proposition de projet et des coûts détaillés. Indiquer quelles études ont été menées et quels rapports, préparés à l'appui du projet.
15. Obligation de consulter les communautés autochtones	Les gouvernements du Canada et de l'Ontario, de concert avec les municipalités, ont l'obligation de consulter les communautés autochtones si une décision ou une mesure risque d'avoir des répercussions négatives sur les droits ancestraux et les droits issus de traités reconnus ou confirmés. Pour déterminer l'obligation de consulter de la Couronne, les demandeurs sont tenus de répondre à une série de questions énumérées dans le formulaire de demande.
16. Déclaration	Attestation d'un responsable municipal affirmant ce qui suit : - la demande présentée satisfait aux exigences du Programme des routes de raccordement aux routes principales du MTO décrites dans le guide du programme; - un plan exhaustif de gestion des infrastructures municipales comprenant les routes de raccordement a été achevé et affiché publiquement; - la municipalité se conformera aux conditions qui s'appliquent aux routes de raccordement en vertu du Code de la route pour assurer la circulation sûre et efficace des véhicules dans l'ensemble de la province; - le projet mis de l'avant dans la demande sera mené à bien et les jalons, atteints conformément à ce que prévoit la demande; - la demande est complète et les renseignements qui y sont fournis sont exacts quant aux faits.
17. Documents à présenter	Liste des documents à présenter avec le formulaire de demande. Utiliser des titres de document appropriés, par exemple : « Nom de la municipalité_Demande_1 » « Nom de la municipalité_OSIM_Structure_1 » « Nom de la municipalité_RR_Inventaire des routes » « Nom de la municipalité_Projet_1 »

Quelles sont les exigences relatives au plan de gestion des infrastructures municipales de la demande?

Il existe quatre exigences en matière de planification de la gestion des infrastructures municipales pour les municipalités ayant des routes de raccordement.

1. Plan de gestion des infrastructures municipales

Les municipalités qui présentent une demande de financement pour une route de raccordement doivent avoir un plan de gestion des infrastructures municipales récemment achevé et affiché publiquement, qui indique l'état des infrastructures municipales, les besoins en matière de travaux d'immobilisations et d'entretien, les priorités d'investissement et la stratégie financière pour l'ensemble de l'infrastructure de base, qui comprend les routes, les ponts, les installations d'alimentation en eau et de traitement des eaux usées.

Si le demandeur a déjà fourni un plan de gestion des infrastructures municipales et qu'aucune mise à jour n'a été effectuée depuis, il n'est pas nécessaire de présenter à nouveau le même plan. Si le demandeur a mis à jour le plan ou qu'il s'agit de sa première demande dans le cadre du Programme des routes de raccordement aux routes principales, il doit faire en sorte qu'il soit possible d'accéder au plan.

2. Inspection des structures des routes de raccordement

Les municipalités sont tenues de présenter un Manuel d'inspection des structures de l'Ontario (OSIM) ou un rapport d'inspection équivalent tous les deux ans pour chaque pont d'une route de raccordement et grand ponceau d'au moins trois mètres de longueur (dans le sens de la circulation).

Si le demandeur a déjà présenté tous les formulaires d'inspection des structures municipales à jour, il n'est pas nécessaire qu'il les présente de nouveau. Si de nouvelles inspections ont été effectuées depuis, cependant, les formulaires y afférents doivent être soumis. S'il s'agit de sa première demande dans le cadre du Programme des routes de raccordement aux routes principales, le demandeur doit fournir les formulaires d'inspection pour toutes les structures de routes de raccordement.

3. Infrastructures municipales des routes de raccordement – inventaire, état et besoins

Les municipalités sont tenues de présenter des données détaillées sur les infrastructures municipales pour tous les tronçons et toutes les structures de routes de raccordement (au moins trois mètres de longueur dans le sens de la circulation) qui relèvent de leur compétence. Une carte montrant tous les tronçons et toutes les structures de routes de raccordement doit être fournie. La carte doit indiquer le nom de la route de raccordement et le nom des routes transversales, ainsi que les autres points de repère.

Si le demandeur a déjà présenté toutes les données relatives aux structures et aux routes au cours des deux dernières années, cette information n'a pas à être soumise une deuxième fois. L'information mise à jour depuis devra cependant être présentée. S'il s'agit de sa première demande dans le cadre du Programme des routes de raccordement aux routes principales, le demandeur doit fournir cette information pour tous les tronçons et toutes les structures de routes de raccordement.

L'**annexe 6** précise les données sur les tronçons et les structures de routes de raccordement qui doivent être présentées. Le demandeur doit présenter ces renseignements dans un fichier Excel ou dans un fichier de données équivalent que le ministère pourra importer dans Excel.

4. Plan ou stratégie d'entretien des routes de raccordement

Les demandeurs sont tenus d'indiquer qu'un plan ou une stratégie d'entretien continu a été élaboré pour les routes de raccordement. L'entretien efficace de la chaussée et des structures des routes de raccordement est essentiel pour prévenir la détérioration prématurée de l'infrastructure municipale et retarder le besoin d'effectuer des travaux coûteux de réparation ou de reconstruction. Voici des exemples : fraisage et étanchéisation des fissures pour empêcher l'eau de s'infiltrer dans la structure du revêtement et nettoyage régulier des joints de dilatation des ponts.

Les demandeurs sont également tenus d'indiquer qu'il existe un programme d'inspection continue pour évaluer les tronçons et les structures de la route au moyen de cotes d'évaluation valables comme un indice de l'état de la chaussée ou un indice de l'état du pont. Les demandeurs doivent décrire la méthode qu'ils ont utilisée. Tous sont tenus de fournir cette information.

Quelles sont les exigences relatives à l'obligation de consulter les communautés autochtones?

Les gouvernements du Canada et de l'Ontario, de concert avec les municipalités, ont l'obligation de mener des consultations si une décision ou une mesure risque d'avoir des répercussions négatives sur les droits ancestraux et les droits issus de traités reconnus ou confirmés de façon crédible. Les collectivités autochtones comprennent les collectivités des Premières Nations, des Inuits et des Métis.

L'obligation de consulter et de fournir des mesures d'accommodement, le cas échéant, découle du principe juridique de l'honneur de la Couronne et de la protection des droits ancestraux ou issus de traités en vertu de l'article 35 de la *Loi constitutionnelle* de 1982.

Si elle est déclenchée, l'obligation de consulter inclut l'obligation d'informer et de répondre, et l'obligation de consulter de la Couronne peut varier grandement et dépend des circonstances particulières du projet envisagé. Les obligations de consulter de la Couronne peuvent être influencées par la nature et la portée du droit ancestral ou issu d'un traité confirmé ou reconnu, par la force de la revendication d'un droit ancestral ou issu d'un traité reconnu, et par les retombées potentielles de la conduite proposée de la Couronne à l'égard du droit confirmé ou reconnu. Si l'obligation de consulter est déclenchée, toutes les parties doivent participer de bonne foi au processus de consultation.

La consultation consiste généralement à la communauté autochtone des renseignements d'actualité et accessibles sur le projet proposé, à obtenir des renseignements sur les droits qui pourraient être touchés, à écouter les préoccupations de la collectivité autochtone et à déterminer comment répondre à ces préoccupations, notamment tenter d'éviter, de minimiser, et (ou) d'atténuer les effets indésirables sur les droits ancestraux ou issus de traités.

L'Ontario a l'obligation continue d'évaluer si l'obligation de consulter est déclenchée ou non. Pour faciliter le processus, les municipalités doivent indiquer dans leur demande si elles ont déjà consulté les collectivités autochtones. Les demandeurs doivent cerner tout élément qui pourrait déclencher l'obligation de consulter. Ces éléments peuvent comprendre l'existence de traités ou d'accords avec les collectivités des Premières Nations, des Métis ou des Inuits visant les terres nécessaires pour le projet envisagé, l'empreinte prévue du projet et les traversées de cours d'eau.

L'Ontario collaborera avec les demandeurs, au besoin, pour déterminer si l'obligation de consulter est déclenchée et participera au processus de consultation, le cas échéant. Il est prévu que les demandeurs doivent aviser le ministère des Transports s'il existe une possibilité que l'obligation de consulter soit déclenchée. Si une telle consultation est requise, le demandeur doit, de façon appropriée, prévoir ce travail dans le cadre du budget du projet.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur l'obligation de l'Ontario de consulter les peuples autochtones, consultez la page Web s'y rapportant à l'adresse suivante :

<https://www.ontario.ca/fr/page/obligation-de-consulter-les-peuples-autochtones-en-ontario>.

Comment les demandes seront-elles évaluées?

Les projets seront évalués en fonction des éléments suivants :

- le caractère essentiel du projet déterminé en fonction des lacunes et (ou) des besoins de renouvellement liés à la route de raccordement;
- le caractère urgent du projet déterminé en fonction d'une évaluation des lacunes et des risques sur 10 ans établie;
- le caractère rentable et approprié du projet pour ce qui est de répondre au besoin établi d'une route de raccordement;
- le caractère approprié des activités et des coûts de projet en vertu du Programme des routes de raccordement aux routes principales;
- les documents à l'appui : plan de gestion des infrastructures municipales, rapports d'inspection de pont, proposition de projet détaillée, études et plans d'ingénierie, etc.;
- la coordination possible avec un projet de route provinciale adjacent exécuté en même temps.

Le MTO accordera la priorité aux projets qui réalisent le mieux les objectifs du Programme des routes de raccordement aux routes principales, répondant d'abord aux besoins essentiels et urgents en matière de routes de raccordement.

Les décisions de financement reposeront sur l'établissement par le ministère de l'ordre de priorité des projets présentés, l'évaluation des besoins en matière de routes de raccordement régionales et le budget disponible durant une année donnée.

Une municipalité sera-t-elle avisée du rejet de sa demande?

Oui, les demandeurs seront avisés de l'acceptation ou du rejet de leur demande par le ministère des Transports une fois que les décisions en matière de financement auront été prises. Les municipalités dont la demande est refusée sont invitées à communiquer avec les représentants du MTO de leur région pour obtenir des commentaires sur leur projet refusé.

Section 8 – Entente de Contribution

L'entente de contribution est une entente juridique qui énonce les droits, les responsabilités et les obligations de la province et de la municipalité et comprend diverses annexes, notamment les coûts de projet, les jalons et les échéanciers, les exigences en matière de production de rapports, etc.

Le MTO informera les demandeurs retenus de l'approbation du financement de leur projet par une lettre du ministre. Les municipalités pourront ensuite entreprendre le processus d'appel d'offres et engager des coûts en vertu du projet à compter du 1^{er} avril 2022. Le ministère conclura une entente de contribution après l'envoi de la lettre du ministre. L'entente doit être signée avant que des paiements puissent être effectués.

L'entente doit être signée par le chef du conseil et le Ministre des Transports (ou son délégué). Les municipalités sont encouragées à obtenir la signature du chef du conseil de même qu'une résolution du conseil le plus tôt possible. Trois (3) copies de l'entente signée doivent être envoyées par messagerie au coordonnateur de programme du MTO. Lorsque le ministre y aura aussi apposé sa signature, le coordonnateur de programme en transmettra une copie à la municipalité et une autre au bureau régional du MTO.

Comment le financement provincial sera-t-il versé?

Le financement des coûts de projet admissibles sera versé selon une méthode de paiement par étapes :

- Attribution du contrat – 50 %

- Achèvement substantiel – 35 %
- Rapport final – 15 %

Afin que les versements puissent être effectués à l'atteinte de ces jalons, il est essentiel que le projet soit mené à bien conformément à l'échéancier présenté. Dans le formulaire de demande, le demandeur est invité à indiquer l'exercice d'achèvement, à signaler tout risque de non-respect de l'échéancier ainsi que le délai à prévoir et à proposer des stratégies d'atténuation. Les risques de non-respect de l'échéancier comprennent le temps requis pour préparer l'offre, les délais imputables aux approbations réglementaires ou aux ententes avec des tiers, le déplacement des services publics, les aléas de la météo, etc. Si ces risques sont importants, il faudrait envisager d'étaler le projet sur deux ou trois ans. Le ministère s'appuiera sur cette base pour approuver le financement pluriannuel.

Les municipalités bénéficiaires d'un financement devront indiquer les dates prévues d'attribution de contrats, d'achèvement substantiel et de rapport final. Ces jalons doivent être atteints dans des délais précis, indiqués ci-dessous :

1 ^{er} jalon : Attribution du premier contrat	Au plus tard le 30 juin 2022
2 ^e jalon : Achèvement substantiel	Au plus tard le 31 décembre de l'exercice d'achèvement
3 ^e jalon : Rapport final	Au plus tard le 8 mars de l'exercice d'achèvement

Les paiements d'étape seront versés une fois que le ministère aura accepté le rapport d'étape. Le premier paiement sera effectué une fois que l'entente de contribution aura été signée par les deux parties (printemps/été 2022) et que le 1^{er} jalon aura été présenté au MTO aux fins de révision. Le montant des versements suivant l'achèvement substantiel et le rapport final sera déterminé en fonction des coûts réels engagés, jusqu'à concurrence du montant de financement approuvé. Les dépassements de coûts ne sont pas admissibles au financement. Les fonds non utilisés devront être retournés au gouvernement de l'Ontario.

Annexes requises pour l'entente de contribution

Annexe de l'entente	Description
A. Description du projet	Description du type de projet et de la portée des travaux
B. Exigences opérationnelles	Date d'entrée en vigueur de l'entente, date d'achèvement du projet, date d'expiration de l'entente, exigences en matière d'assurance, etc.
C. Information financière	Montant maximal du financement provincial et contribution de la province (90 %), modalités de paiement par étape, etc.
D. Coûts admissibles et non admissibles	Coûts généraux admissibles et non admissibles et coûts admissibles précis du projet en vertu du Programme des routes de raccordement aux routes principales.
E. Exigences en matière de consultation auprès des Autochtones	Responsabilités du gouvernement de l'Ontario et des municipalités lorsque les communautés autochtones doivent être consultées.
F. Protocole de communication	Signalisation du projet, événements médiatiques, documents et site Web, publications, etc.
G. Exigences en matière de production de rapports	Rapports et dates d'échéance – Rapports budgétaires, rapports d'étape, déclaration d'achèvement substantiel, rapport final, résultats et avantages du projet, etc.

Section 9 – Production de Rapports

Au cours du projet, les municipalités auront à produire des rapports :

Exigences en matière de rapports applicables aux municipalités

Nom du rapport et détails exigés	Date d'échéance
1 Rapport d'attribution d'un contrat – rapport du conseil comprenant une résolution ou un règlement municipal qui autorise l'attribution du premier contrat pour entreprendre le projet. Le processus d'attribution d'un contrat doit être conforme à la politique d'approvisionnement approuvée de la municipalité.	Dans les quinze (15) jours ouvrables suivant une résolution du conseil et au plus tard le 30 juin 2022.

Nom du rapport et détails exigés	Date d'échéance
2 Rapport budgétaire révisé – doit être fondé sur les contrats attribués pour mener à bien le projet, y compris : i) le premier contrat, dans le cadre du rapport présenté au premier jalon, ii) le contrat de conception détaillée (si celle-ci n'était pas comprise dans le premier contrat) et iii) le contrat de construction. Le bénéficiaire doit utiliser le formulaire précisé dans l'entente.	Dans les quinze (15) jours ouvrables d'une résolution du conseil autorisant l'attribution du contrat.
3 Rapport d'étape – Le bénéficiaire doit utiliser le formulaire précisé dans l'entente.	Deux fois par année, au plus tard les 15 janvier et 15 juillet, pendant la durée de l'entente.
4 Rapport d'achèvement substantiel – Le bénéficiaire doit utiliser le formulaire précisé dans l'entente.	Dans les quinze (15) jours ouvrables de la date d'achèvement du projet.
5 Rapport final – comprenant un état des dernières dépenses admissibles engagées, validées par des certificats de paiement. Le bénéficiaire doit utiliser le formulaire précisé dans l'entente.	Dans les soixante (60) jours ouvrables de l'achèvement du projet ou au plus tard le 8 mars de l'exercice d'achèvement.
6 Autres rapports ou information que pourrait, s'il y a lieu, exiger l'Ontario	À la date fixée par l'Ontario ou avant.

Le rapport présenté au jalon 1 doit comprendre un relevé des coûts détaillés du projet conformément à l'attribution du contrat et un rapport sur le budget révisé s'il diffère de celui qui accompagne la demande. Le ministère versera les paiements en fonction des coûts admissibles prévus à l'attribution du contrat et non des coûts estimatifs du projet qui ont été présentés avec la demande.

Les rapports d'étape doivent comprendre des renseignements sur les frais admissibles engagés à ce jour, les coûts admissibles qu'il reste à engager, les jalons atteints pour les travaux de construction, les écarts prévus (p. ex., portée du projet, budget ou calendrier) et la vérification de la date d'achèvement prévue.

Le rapport présenté au jalon 2 doit comprendre une déclaration d'achèvement substantiel, attesté par un responsable municipal, comme le greffier ou le directeur général des finances.

Le rapport final doit contenir la confirmation d'achèvement du projet et un relevé des frais engagés appuyé par des factures, et les écarts (p. ex., portée du projet, budget ou calendrier) par rapport à l'entente de contribution doivent être notés et attestés par un responsable municipal. De plus, dans le rapport final, la municipalité doit indiquer les avantages associés à l'amélioration de la route de raccordement tels que la sécurité, la prolongation de la durée utile, l'amélioration de l'état de la chaussée et des structures, etc. ainsi que tout avantage économique ou autre que procure le projet à la collectivité.

L'entente de contribution comprendra des annexes présentant des modèles de rapport budgétaire révisé, de rapport d'étape, de déclaration d'achèvement substantiel, de rapport final et de tableau de suivi mensuel de la facturation.

Les demandeurs doivent aviser le ministère, au moyen d'une lettre ou d'un courriel certifié par un responsable municipal, de tout écart proposé par rapport notamment à la portée des travaux, aux coûts et à la date d'achèvement du projet approuvés avant la mise en œuvre.

Section 10 – Coordonnées

La date limite de présentation des demandes est le vendredi 19 novembre 2021, à 17 h (HNE).

Des questions? Appelez au 289-241-8354 ou envoyez un courriel à l'adresse CLProgram@ontario.ca.

Pour discuter du projet que vous proposez, veuillez communiquer avec le bureau du ministère des Transports de votre région aux coordonnées ci-dessous.

Coordonnées des personnes-ressources des bureaux régionaux du ministère des Transports

Région du MTO	Personne-ressource	Téléphone	Courriel
Ouest	Curtis Cole	226-219-9597	curtis.cole@ontario.ca
Centre	Elena Nicol	437-226-0181	elena.nicol@ontario.ca
Est	Troy Virtue	613-449-0954	troy.virtue@ontario.ca
Nord-Est	Trevor Bartraw	705-471-8348	trevor.bartraw@ontario.ca
Nord-Ouest	John McClelland	807-627-1264	john.mcclelland@ontario.ca

***Loi sur l'aménagement des voies publiques et des transports en commun* L.R.O. 1990, CHAPITRE P.50**

Voies de jonction

21. (1) Le ministre peut désigner une voie publique ou une section de voie publique comme étant une **voie de jonction** entre des sections de la route principale ou un prolongement de celle-ci devant être construite et entretenue par l'office de la voirie dans la compétence duquel est située la voie publique ou la section de voie publique. 1996, chap. 1, annexe M, art. 49.

Compétence inchangée

- (2) Une voie publique ou une section de voie publique ne devient pas la propriété de la Couronne du seul fait d'être désignée en vertu du paragraphe (1). Elle demeure sous la compétence de l'office de la voirie. 1996, chap. 1, annexe M, art. 49.

Code de la route L.R.O. 1990, chap. H.8

Règlement limitant le poids d'un véhicule sur un pont

123. (1) Le ministre peut, par règlement, limiter le poids brut d'un véhicule ou d'une catégorie de véhicules qui circulent sur un pont faisant partie de la route principale ou d'une voie publique située sur un territoire non érigé en municipalité. Un avis, en caractères d'imprimerie lisibles, indiquant la limite du poids fixé par ce règlement est affiché à un endroit visible à chaque extrémité du pont. L.R.O. 1990, chap. H.8, par. 123 (1)

Règlements municipaux limitant le poids d'un véhicule sur un pont

- (2) La municipalité ou une autre administration qui exerce sa compétence sur un pont, peut, par règlement municipal, limiter le poids brut d'un véhicule ou d'une catégorie de véhicules qui circulent sur ce pont. Les exigences visées au paragraphe (1) relatives à l'affichage d'un avis s'appliquent dans ce cas. L.R.O. 1990, chap. H.8, par. 123 (2); 1996, chap. 33, par. 13 (1); 2002, chap. 17, annexe F, tableau.

Idem, voies de jonction

- (3) Malgré le paragraphe (2), lorsque le pont fait partie d'une voie publique désignée comme étant une **voie de jonction** en vertu du paragraphe 21 (1) de la *Loi sur l'aménagement des voies publiques et des transports en commun*, le règlement municipal n'entre en vigueur que lorsqu'il est approuvé par le ministère. 1996, chap. 33, par. 13 (2).

Règlements

- (4) Le ministre peut, par règlement, établir des normes permettant de fixer le poids brut admis pour tout véhicule ou toute catégorie de véhicules pour l'application du paragraphe (2). 1996, chap. 33, par. 13 (2).

Signalisations de la circulation et signaux pour piétons

144. (1) La définition qui suit s'applique au présent article :

Mise en place de signalisations de la circulation et de systèmes de panneaux de signalisation

- (31) Sous réserve du paragraphe (31.1), aucun système de panneaux de signalisation ni aucune signalisation de la circulation utilisée conjointement avec un système de panneaux de signalisation ne doit être mis en place ou installé, si ce n'est conformément à l'approbation d'une personne désignée pour donner de telles approbations par la municipalité ou par l'autre autorité de qui relève la voie publique ou l'intersection. 1996, chap. 33, art. 14.

Idem, voies de jonction

- (31.1) Aucun système de panneaux de signalisation ni aucune signalisation de la circulation utilisée conjointement avec un système de panneaux de signalisation ne doit être mis en place ou installé sur une voie publique désignée comme étant une **voie de jonction** en vertu du paragraphe 21 (1) de la *Loi sur l'aménagement des voies publiques et des transports en commun*, si ce n'est conformément à l'approbation du ministre ou d'un représentant du ministère que le ministre autorise à ce faire. 1996, chap. 33, art. 14.

Effet des règlements municipaux

Règlements municipaux incompatibles réputés abrogés

195. (1) Si une disposition d'un règlement municipal adopté par le conseil d'une municipalité ou par une commission de services policiers dans l'un des buts suivants :

- (a) réglementer la circulation sur les voies publiques;
- (b) réglementer le bruit, les émanations ou la fumée produits par l'utilisation de véhicules automobiles sur les voies publiques;
- (c) interdire ou réglementer l'utilisation de véhicules automobiles ou un type ou une catégorie de ceux-ci sur les voies publiques,

est incompatible avec la présente loi ou les règlements, la disposition du règlement municipal est réputée abrogée lorsque survient cette incompatibilité. L.R.O. 1990, chap. H.8, par. 195 (1); 1996, chap. 33, par. 15 (1); 2002, chap. 17, annexe F, tableau.

(2) Abrogé : 1996, chap. 33, par. 15 (2).

Approbation des règlements municipaux de circulation sur les voies de jonction

- (3) Si le conseil d'une municipalité adopte un règlement municipal à une fin mentionnée à l'alinéa (1) a) ou c), qui concerne la circulation sur une voie publique désignée comme étant une **voie de jonction** en vertu du paragraphe 21 (1) de la *Loi sur l'aménagement des voies publiques et des transports en commun*, le secrétaire de la municipalité dépose une copie du règlement municipal auprès du ministère dans les 30 jours de son adoption, et le règlement municipal n'entre en vigueur que lorsqu'il est approuvé par le ministère. 1996, chap. 33, par. 15 (2).

Approbation d'un règlement municipal

- (4) Le règlement municipal adopté pour régir la circulation sur les voies publiques et qui est présenté au ministère pour approbation peut être approuvé en tout ou en partie. Dans ce dernier cas, seule la partie approuvée entre en vigueur. L.R.O. 1990, chap. H.8, par. 195 (4)

Retrait de l'approbation/l'approbation par le ministère

- (5) Le ministère peut retirer son approbation au règlement municipal ou à une partie de celui-ci en envoyant un avis par courrier recommandé au secrétaire de la municipalité. Ce règlement municipal est réputé abrogé en tout ou en partie vingt et un jours après l'envoi de l'avis. L.R.O. 1990, chap. H.8, par. 195 (5).

Loi sur les ponts L.R.O. 1990, CHAPITRE B.12

Approbation du ministre

- 2. (1) Nul, sauf une municipalité ou une autre autorité de qui relèvent les voies publiques, ne doit construire, mettre en place, assembler, reconstruire, remplacer ou modifier un pont ou autre ouvrage au-dessus d'un cours d'eau ou d'une partie de celui-ci, sans l'approbation du ministre des Transports. 1996, chap. 33, art. 18.

Idem

- (1.1) Quiconque construit, met en place, assemble, reconstruit, remplace ou modifie un pont, un ponceau ou une chaussée conformément à un permis de travail ou à un acte accordé aux termes de la *Loi sur les terres publiques* ou à une approbation donnée aux termes de la *Loi sur l'aménagement des lacs et des rivières* n'est pas tenu d'obtenir l'approbation visée au paragraphe (1). 2006, chap. 19, Annexe T, art. 1.

Idem

- (2) Aucune municipalité ni autre autorité de qui relèvent les voies publiques ne doit, sans l'approbation du ministre des Transports, construire, mettre en place, assembler, reconstruire, remplacer ou modifier un pont ou autre ouvrage qui fait partie d'une voie publique qui a été désignée comme étant une **voie de jonction** en vertu du paragraphe 21 (1) de la *Loi sur l'aménagement des voies publiques et des transports en commun*, ou qui en fera partie dès l'achèvement des travaux. 1996, chap. 33, art. 18.

Conditions d'approbation

- (3) Le ministre des Transports peut donner son approbation en vertu du paragraphe (1) après avoir reçu ce qui suit :
 - (a) la preuve que le plan du pont, de l'ouvrage ou des modifications envisagés ainsi qu'un levé de l'emplacement actuel ou envisagé ont été déposés au bureau d'enregistrement immobilier compétent;
 - (b) la preuve qu'un avis de la demande a été publié pendant trois semaines consécutives dans la Gazette de l'Ontario et dans deux journaux généralement lus dans la localité où se trouve l'emplacement actuel ou envisagé du pont ou de l'ouvrage;
 - (c) tout autre renseignement ou document qu'exige le ministre. 1996, chap. 33, art. 18.

Idem

- (4) Le ministre des Transports peut donner son approbation en vertu du paragraphe (2) après avoir reçu les renseignements ou documents qu'il exige. 1996, chap. 33, art. 18.

Annexe 2 – Municipalités ayant des routes de raccordement

Région du MTO	Nom de la municipalité	Emplacement de la collectivité (s'il y a lieu)	Route provinciale	Routes de raccordement aux routes principales	Longueur en kilomètres
Centre	Ville de Halton Hills	Acton	7	Rue Queen, rue Young, rue Mill, rue Main	2,80
Centre	Ville de Halton Hills	Georgetown	7	Rue Guelph, rue Main	5,10
Centre	Région de Niagara	Niagara Falls	420	De l'avenue Stanley au pont Rainbow	1,50
Centre	Ville de Barrie		26	Rue Bayfield	2,40
Centre	Canton de Clearview	Stayner	26	Rue King, rue Main	2,00
Centre	Ville de Collingwood		26	Rue Lakeshore, rue Front, rue First, rue Huron, rue Hume, Pretty River Parkway	11,10
Centre	Ville d'Innisfil	Cookstown	89	Rue Queen, rue Church	1,30
Centre	Ville de New Tecumseth	Alliston	89	Rue Young, rue King, rue Victoria	5,30
Ouest	Ville de Brantford		24	King George Road	2,30
Ouest	Ville de Saugeen Shores	Port Elgin	21	Rue Goderich	4,25
Ouest	Ville de Saugeen Shores	Southampton	21	Rue Albert, rue Railway	5,55
Ouest	Municipalité de South Bruce	Mildmay	9	Rue Elora	1,85
Ouest	Ville de South Bruce Peninsula	Warton	6	Rue Berford	2,00
Ouest	Municipalité de Chatham-Kent	Chatham	40	Avenue Grand Est, rue St. Clair	7,60
Ouest	Municipalité de Chatham-Kent	Wallaceburg	40	Avenue Dufferin, avenue McNaughton, rue Murray	4,20
Ouest	Ville de Shelburne		10	Rue Owen Sound	1,20
Ouest	Ville de Shelburne		89	Rue Main	0,65
Ouest	Ville de Shelburne		10/89	Rue Main	0,95
Ouest	Ville d'Aylmer		3	Rue Talbot	2,25
Ouest	Ville de Windsor		3	Huron Church Road	3,75
Ouest	Municipalité de Grey Highlands	Markdale	10	Rue Toronto	1,45
Ouest	Municipalité de Grey Highlands	Flesherton	10	Rue Sydenham, rue Toronto	0,55
Ouest	Ville de Blue Mountains	Thornbury	26	Rue Arthur, rue King	2,40
Ouest	Canton de Chatsworth		6	Rue Garafraxa	0,55
Ouest	Municipalité de Meaford		26	Rue Sykes	3,45
Ouest	Ville d'Owen Sound		26	Route 26, 16e rue Est	2,90
Ouest	Ville d'Owen Sound		6/10	Routes 6/10, 9e avenue Est	1,20

Région du MTO	Nom de la municipalité	Emplacement de la collectivité (s'il y a lieu)	Route provinciale	Routes de raccordement aux routes principales	Longueur en kilomètres
Ouest	Ville d'Owen Sound		6/21	Routes 6/21, 10 ^e avenue Ouest	2,65
Ouest	Municipalité de West Grey	Durham	6	Rue Garafraxa	2,25
Ouest	Comté de Haldimand	Cayuga	3	Talbot Road	1,25
Ouest	Comté de Haldimand	Dunnville	3	Rue Broad, rue George, rue Main	4,65
Ouest	Comté de Haldimand	Hagersville	6	Rue Main	1,60
Ouest	Comté de Haldimand	Jarvis	3	Rue Talbot	1,65
Ouest	Comté de Haldimand	Jarvis	6	Rue Main	2,30
Ouest	Municipalité de Central Huron	Clinton	4	Rue Victoria	1,30
Ouest	Municipalité de Central Huron	Clinton	8	Rue Huron, rue Ontario	2,10
Ouest	Ville de Goderich		8	Rue Toronto, Huron Road, avenue Elgin	2,10
Ouest	Ville de Goderich		21	Rue Victoria, Bayfield Road, Britannia Road	2,55
Ouest	Municipalité de Huron East	Seaforth	8	Rue Goderich	1,45
Ouest	Municipalité de South Huron	Exeter	4	Rue Main	3,15
Ouest	Municipalité de Lambton Shores	Forest	21	Rue Main, rue King	3,55
Ouest	Municipalité de Lambton Shores	Grand Bend	21	Rue Ontario	3,00
Ouest	Canton de Lucan Biddulph	Lucan	4	Rue Main	2,00
Ouest	Comté de Norfolk	Delhi	3	Rue King, rue James	2,10
Ouest	Comté de Norfolk	Simcoe	3	Queensway Ouest et Est	4,00
Ouest	Comté de Norfolk	Simcoe	24	Rue Norfolk	2,55
Ouest	Ville de Tillsonburg		19	Rue Broadway, rue Oxford, rue Simcoe, rue Vienna	5,45
Ouest	Municipalité de North Perth	Listowel	23	Rue Main, avenue Wallace	2,45
Ouest	Ville de Stratford		7	Rue Erie	4,00
Ouest	Ville de Stratford		8	Rue Huron	2,55
Ouest	Ville de Stratford		7/8	Rue Ontario	3,25
Ouest	Municipalité de West Perth	Mitchell	8	Ontario Road, Huron Road	2,90
Ouest	Municipalité de West Perth	Mitchell	23	Blanshard Road, rue St. George	2,10
Ouest	Canton de Wellington Centre	Fergus	6	Rue St. David, rue Tower, rue Bridge	3,00
Ouest	Ville de Guelph		6	Rue Woolwich, route Woodlawn	2,55
Ouest	Ville de Guelph		7	Woodlawn Road, rue Wellington, rue Windham, York Road	10,00

Région du MTO	Nom de la municipalité	Emplacement de la collectivité (s'il y a lieu)	Route provinciale	Routes de raccordement aux routes principales	Longueur en kilomètres
Ouest	Ville de Minto	Clifford	9	Rue Elora	1,75
Ouest	Ville de Minto	Harriston	9	Rue Elora	0,80
Ouest	Ville de Minto	Harriston	89	Rue Arthur	0,50
Ouest	Ville de Minto	Harriston	23	Rue Arthur	0,65
Ouest	Canton de Wellington North	Arthur	6	Rue Smith, rue George	1,90
Ouest	Canton de Wellington North	Mount Forest	6	Rue Main, rue Market	2,65
Ouest	Canton de Wellington North	Mount Forest	89	Rue Queen	3,15
Est	Ville de Bancroft		28	Monck Road, rue Bridge	3,85
Est	Ville de Bancroft		62	Rue Mill, rue Hastings	7,25
Est	Ville de Belleville		62	Rue North Front	2,80
Est	Municipalité de Centre Hastings	Madoc	62	Rue Russell, rue St. Lawrence, rue Durham	2,00
Est	Municipalité de Mamora et Lake		7	Rue Matthew	1,30
Est	Municipalité de Tweed	Tweed	37	Bridgewater Road, rue Victoria, rue Georgetown	2,10
Est	Ville séparée de Smiths Falls		15	Rue Lombard, rue Beckwith, rue Elmsley, rue Cornelia, rue Union	4,65
Est	Canton de Loyalist	Bath	33	Rue Main	2,75
Est	Canton de Havelock-Belmont-Methuen	Havelock	7	Rue Ottawa	1,90
Est	Canton de Champlain	Vankleek Hill	34	Rue High, rue Queen	1,30
Est	Ville de Hawkesbury		34	Rue McGill, rue Main Est, rue John	2,25
Est	Comté de Prince Edward	Bloomfield	62	Rue Stanley, rue Main	2,80
Est	Comté de Prince Edward	Picton	33	Rue Main, rue Bridge	2,70
Est	Canton de Bonnechère Valley	Eganville	60	Bonnechere Street, Cobden Road	1,30
Est	Canton de Bonnechère Valley	Eganville	41	Rue Bridge, rue Queen, rue Patrick, rue Alice	1,20
Est	Canton de Bonnechère Valley	Eganville	41/60	Rue Bonnechere	0,80
Est	Canton de Madawaska Valley	Barry's Bay	60	Opeongo Road	1,40
Est	Ville de Pembroke		41/148	Rue Pembroke Est, rue McKay, River Road, Muskrat Drive, Olympic Drive	6,15
Est	Ville de Renfrew		60/132	Rue O'Brien, rue Coumbes, rue Raglan; route 60 - rue Stewart; route 132 - avenue Lisgar, avenue Munro	6,80
Est	Ville de Cornwall		138	Avenue Brookdale	0,95

Région du MTO	Nom de la municipalité	Emplacement de la collectivité (s'il y a lieu)	Route provinciale	Routes de raccordement aux routes principales	Longueur en kilomètres
Est	Ville de Cornwall		138	Route vers le Pont international de la Voie maritime	3,80
Est	Ville de Kawartha Lakes	Omeme	7	Rue King	2,35
Nord-Est	Ville de Blind River		17	Rue Causley à partir du lot 11/12, concession 1, canton de Stricker vers l'ouest	4,35
Nord-Est	Ville d'Elliot Lake		108	Du sud de la jonction d'Esten Drive South jusqu'au nord de la jonction de Timber Road North	5,80
Nord-Est	Canton de Hornepayne		631	À partir de la jonction de la rue Second et de l'avenue Leslie vers l'est	0,80
Nord-Est	Municipalité de Wawa	Michipicoten	101	Des limites du sud-ouest de la ville jusqu'aux limites de l'est de la ville	1,30
Nord-Est	Ville de Sault Ste. Marie		550	Second Line West à partir de Great Northern Road vers l'ouest	2,21
Nord-Est	Ville de Sault Ste. Marie		550B	Carmen's Way à partir de Second Line West jusqu'à la rue Queen et un tronçon de la rue Queen	2,88
Nord-Est	Ville de Sault Ste. Marie		17	Tronçon de Trunk Road, Black Road, Second Line East et Great Northern Road	19,40
Nord-Est	Ville de Thessalon		129	Wharncliffe Road, à partir de la jonction avec la route 17 vers le nord	0,87
Nord-Est	Canton de Black River-Matheson		10	À partir de la jonction de la route vers l'est	0,65
Nord-Est	Ville de Hearst		11	Rue Front à partir de la route du canton et de la route Kendall vers l'est, jusqu'aux limites est de la 6 ^e rue	1,75
Nord-Est	Ville de Kapuskasing		11	Government Road à partir des limites ouest de Clear Lake Road vers l'ouest jusqu'aux limites est de Bonnieview Road	6,80
Nord-Est	Ville de Smooth Rock Falls		634	Voie de contournement de la route 634, à partir de sa jonction avec la route 11 et vers le nord jusqu'à Cloutierville Road East	3,40
Nord-Est	Ville de Timmins	Porcupine	101	De l'ancien passage à niveau à Porcupine vers l'ouest, jusqu'aux limites est de Kamiskotia Road	21,35
Nord-Est	Canton de Dysart et al		118	Tronçons des rues Sunnyside, Maple, Mountain et Pine jusqu'aux limites sud de la ville	1,15

Région du MTO	Nom de la municipalité	Emplacement de la collectivité (s'il y a lieu)	Route provinciale	Routes de raccordement aux routes principales	Longueur en kilomètres
Nord-Est	Canton de Northeastern Manitoulin and the Islands	Little Current	6	De la jonction avec la route 540 vers le sud, sur 0,7 kilomètre et de la jonction avec la route 540 vers le nord	1,60
Nord-Est	Canton de Northeastern Manitoulin and the Islands	Little Current	540	De la jonction avec la route 6 vers l'ouest sur la rue Meredith, puis vers le sud sur la rue Worthington	0,95
Nord-Est	Ville de Mattawa		533	Rue First et rue Main à partir de la jonction avec la route 17 vers l'est	0,95
Nord-Est	Ville de North Bay		63	Trout Lake Road, à partir de la jonction avec les routes 11/17 vers l'est, jusqu'à Lee's Road	3,35
Nord-Est	Municipalité de Nipissing Ouest	Sturgeon Falls	64	À partir de la jonction avec la route 17, vers le nord	1,70
Nord-Est	Municipalité de Nipissing Ouest	Sturgeon Falls	17	Rue Front à partir de la jonction avec Coursol Road, vers l'ouest	2,40
Nord-Est	Village de Burk's Falls		520	À partir de la limite sud de Burk's Falls jusqu'à Ryerson Crescent	1,05
Nord-Est	Municipalité de Powassan	Trout Creek	522	À partir de la jonction avec la route 522B vers le sud jusqu'à la rue Barrett	0,55
Nord-Est	Ville d'Espanola		6	Avenue Centre à partir des limites est de la ville, vers le nord	4,10
Nord-Est	Ville de Kirkland Lake		66	Government Road à partir de Goldthorpe Drive, vers l'est jusqu'aux limites est de la ville	3,70
Nord-Ouest	Ville de Dryden		17	Government Road, avenue Grand Trunk	4,70
Nord-Ouest	Ville de Dryden		594	Rue Duke, West River Road, Aubrey Road	3,90
Nord-Ouest	Ville de Fort Frances		11	Rue Scott, Colonization Road de Rainy River, Mill Road	4,75
Nord-Ouest	Ville de Fort Frances		71/11	Route principale, Colonization Road de Rainy River, 3 ^e avenue, avenue Central, rue Church	4,30
Nord-Ouest	Ville de Rainy River		11	Avenue Atwood	2,70

Annexe 3 – Politique à L'égard des Routes de Raccordement

Le tableau suivant décrit en détail les lots de travaux qui pourraient être admissibles au financement en vertu du Programme des routes de raccordement aux routes principales. Il contient des références aux addendas qui présentent des exigences précises quant aux conditions de financement des coûts.

Types de travaux	Portée des travaux
Travaux de voirie	– Préparation du sol de fondation; – Construction de la couche de base et de la couche de fondation; – Surfçage et resurfçage; – Bordures et caniveaux, couvercles d'égouts et puisards; – Remplacement d'éléments comme les trottoirs, les rampes, les clôtures, les entrées, les murs de soutènement, les bateaux de trottoirs pour les fauteuils roulants à la suite d'un changement dans le dénivelé ou l'alignement; – Modification des entrées limitée au retour de l'entrée à la limite de la propriété; – Glissières de sécurité et finition, y compris les glissières de sécurité à poutres d'acier et les glissières de sécurité de plus de 150 mètres de longueur. Les tronçons plus courts font partie de l'« entretien » et ne sont pas admissibles au financement; – Travaux dans les voies de virage et les terre-pleins centraux; – Pavés à emboîtement tenant lieu d'accotement ou ensemencement en guise de protection contre l'érosion; – Murs de soutènement supportant ou protégeant les chaussées; – Ouvrages antibruit; – Déplacement ou modification d'autres services municipaux comme les parcmètres; – Construction de détours et d'accès temporaires, y compris les coûts de servitude temporaire, au besoin; – Mesures de signalisation de la circulation relative aux travaux de construction; – Coût des panneaux de signalisation pour la construction.
Appareils et ouvrages	– Déplacement ou modification d'appareils et d'ouvrages tels que définis dans la <i>Loi sur les travaux d'aménagement des voies publiques</i>. L.R.O. 1990, c. P.49. – Veuillez consulter les détails à l'addenda A.
Dispositifs de signalisation de la circulation	– Installation de nouveaux dispositifs de signalisation de la circulation ou mise à niveau de dispositifs existants justifiés en vertu du <i>Code de la route</i>, L.R.O. 1990, chap. H.8, du Règlement 626 pris en application du <i>Code de la route</i> et du livre 12 de l'<i>Ontario Traffic Manual</i> ou des normes d'accessibilité définies dans le Règlement de l'Ontario 191/11 pris en application de la <i>Loi sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario</i>. Veuillez consulter les détails à l'addenda B.
Signaux pour piétons	– Installation de signaux pour piétons et de passages pour piétons en section courante justifiés en vertu des règlements en vigueur pris en application du <i>Code de la route</i>.
Éclairage	– Installation de dispositifs d'éclairage aux intersections ayant des dispositifs de signalisation justifiés ou dépourvus de signalisation, complètement séparées ou rurales, ou à des passages à niveau non protégés, assujettis à l'ordonnance de l'Office des transports du Canada. Veuillez consulter les détails à l'addenda C.
Drainage	– Installation de drains profonds, creusement de fossés ouverts, y compris les saignées et les coûts de servitude jusqu'à l'émissaire municipal le plus près s'y rapportant, si ces derniers sont inclus à titre de travaux secondaires dans un contrat de construction (c.-à-d. moins de 25 % du coût total). Tout autre travail de drainage considéré comme faisant partie de l'« entretien » n'est pas inclus dans le financement; – Les bordures de béton, d'asphalte et de granite jusqu'à concurrence de la valeur de bordures de béton ou d'asphalte;

Types de travaux	Portée des travaux
	– Installation d'égout pluvial, y compris les stations de pompage, au besoin, détaillée à l'addenda D; – Évaluation initiale des travaux de construction pour les dispositifs de drainage des routes. L'entretien subséquent de ces installations est considéré comme de l'« entretien » et n'est pas admissible au financement; – Amélioration de l'écoulement, au besoin, jusqu'à un maximum de 150 mètres d'une structure; – Ponceaux de moins de 400 mm de diamètre, s'ils sont inclus au contrat de construction. Dans d'autres circonstances, de tels ponceaux sont considérés comme de l'« entretien » et ne sont donc pas admissibles au financement. De plus, les émissaires pour les passages inférieurs, y compris les stations de pompage, au besoin, sous réserve de certaines restrictions, détaillées à l'addenda D.
Gestion des eaux pluviales	– Portion des coûts du système de rétention des eaux pluviales, bac/bassins, ainsi que des tuyaux d'égouts surdimensionnés, selon les détails fournis à l'addenda E.
Ponts, ponceaux et sauts-de-mouton	– Coûts de construction des nouvelles structures, de remplacement des tabliers, d'élargissement des ponts, y compris ceux comportant des trottoirs, des travaux importants de peinture ou de réfection des structures existantes, de remplacement des éléments principaux de ponts comme les poutres ou les pieux, d'installation ou de retrait de ponts modulaires ou de murs de soutènement. Lorsque les ponceaux sont installés individuellement et non dans le cadre d'un contrat de construction, ils sont considérés comme étant de l'« entretien » et ils ne sont pas admissibles au financement, sauf dans le cas de l'installation de ponceaux mesurant plus de 400 millimètres de diamètre. L'installation de ponceaux de plus de 400 millimètres est toujours considérée comme étant de la « construction » et peut être admissible au financement, qu'elle soit effectuée individuellement ou dans le cadre d'un contrat de construction; – Émissaires municipaux, y compris les stations de pompage, au besoin, sous réserve de restrictions détaillées à l'addenda D; – Éclairage : remplacement des installations existantes par des équipements équivalents, uniquement lorsque rendu nécessaire en raison de la construction (veuillez consulter l'addenda C pour les détails); – Amélioration de l'écoulement, au besoin, sans dépasser une structure de plus de 150 mètres; – Détournement de l'écoulement en remplacement de structures, si cela est approuvé comme il se doit; – Construction et entretien de détours aux environs immédiats de passages temporaires; – Tous les éléments qui se trouvent à moins de 30 mètres de l'approche des extrémités extérieures de tout pont ou ponceau dont la surface mesure 4,5 mètres carrés ou plus, à l'exception des sauts-de-mouton des voies ferrées.
Passages à niveau	– Amélioration des passages commandés par l'Office des transports du Canada.
Gestion de la conservation	– Les mesures correctives à court terme ou à long terme qui suivent en matière d'immobilisations, qui prolongent la durée utile d'une infrastructure municipale au moyen d'un processus de réfection, peuvent être admissibles au financement : • surface de la route : revêtement continu et sélectif, fraisage et étanchéisation, traitement contre le soulèvement par le gel; • services routiers : réfection d'intersections, échangeurs; • drainage : réfection de structures importantes, ponceaux en bois, ponceaux en béton, ponceaux en tôle, drainage de la chaussée; • structures : réfection de tabliers de ponts, de piliers de structures, de murs antibruit et remplacement des paliers et des joints de tablier; • dispositifs de sécurité, p. ex., éclairage, glissières.

Types de travaux	Portée des travaux
Conception détaillée/études techniques	– Frais de consultant pour la conception du projet, la préparation du dossier d'appel d'offres et l'administration du processus de soumission; – Les projets de revêtement ne se qualifient pas à moins que l'on puisse démontrer que le projet requiert une part importante d'ingénierie, selon l'opinion du ministère; – Calcul de débit de la circulation; – Inspections du sol et de la fondation; – Levés et cartographie, y compris les levés aériens; – Veuillez consulter l'addenda F pour la portée des travaux détaillée.
Administration des contrats	– Frais de consultant pour l'administration des contrats pendant les travaux de construction; – Supervision et inspections; – Essai des matériaux; – Location de bureau sur le terrain; – Veuillez consulter l'addenda G pour les tâches et les services détaillés.

Addenda A : Appareils et ouvrages

Lorsque la construction ou l'amélioration d'une route de raccordement aux routes principales rend nécessaire la modification ou le déplacement d'appareils et d'ouvrages d'un exploitant, le coût pouvant être partagé en vertu des modalités d'un contrat applicable doit être établi en fonction du groupe auquel appartiennent lesdits appareils et ouvrages.

Groupe 1

Le groupe 1 fait référence aux appareils et ouvrages définis dans la *Loi sur les travaux d'aménagement des voies publiques*, L.R.O. 1990, chap. 19, art. 1, c.-à-d. poteaux, fils, conduites, transformateurs, tuyaux, canalisations ou autres ouvrages, constructions ou appareils à l'exception des conduites d'eau principales et des égouts appartenant au **groupe 3** installés par un exploitant sur ou sous une voie publique. Aux fins de la loi susmentionnée, un exploitant se définit comme étant une municipalité, une commission, une compagnie ou un particulier exploitant ou utilisant un service téléphonique ou télégraphique, ou transmettant, distribuant ou fournissant de l'électricité, du gaz artificiel ou naturel notamment pour l'éclairage ou le chauffage.

Groupe 2

Le groupe 2 fait référence aux appareils et ouvrages définis dans la *Loi sur les travaux d'aménagement des voies publiques*, L.R.O. 1990, chap. 19, par. 1, poteaux, fils, conduites, transformateurs, tuyaux, canalisations ou autres ouvrages, constructions ou appareils à l'exception des conduites d'eau principales et des égouts appartenant au **groupe 3** installés sur ou sous une voie publique par Ontario Hydro, la Compagnie de Téléphone Bell, les compagnies de gazoducs exploitées en vertu d'une charte canadienne.

Groupe 3

Le groupe 3 fait référence aux conduites d'eau principales et aux égouts sanitaires, autres que les égouts pluviaux, installés sur ou sous une voie publique (voir l'**addenda D**) et exploités par une municipalité, une compagnie, une commission ou un particulier.

Addenda B : Dispositifs de signalisation de la circulation

Les coûts d'installation et d'amélioration, sur des routes de raccordement, des dispositifs de signalisation de la circulation justifiés et d'autres dispositifs de signalisation de la circulation approuvés, détaillés dans le manuel OTM, peuvent être admissibles au financement.

Feux de circulation

1. Afin d'être admissible au financement, toute installation de feux de circulation doit se conformer au livre 12 du manuel OTM et répondre aux exigences de la section 4 du manuel.
2. La signalisation de la circulation doit également être conforme aux exigences du *Code de la route*, L.R.O. 1990, chap. H.8, plus particulièrement le Règlement 626.
3. L'installation doit répondre aux exigences techniques du ministère décrites dans l'*Ontario Provincial Standards and Specifications*.
4. Le ministère doit approuver la conception de tous des dispositifs de signalisation de la circulation installés sur une route désignée comme étant une route de raccordement aux routes principales en vertu du paragraphe 144 (31.1) du *Code de la route*.
5. La modernisation des dispositifs de signalisation de la circulation qui n'étaient pas admissibles au moment de l'installation peut être admissible au financement par le ministère si les conditions figurant aux points 1 à 3 ci-dessus sont respectées.
6. L'installation de dispositifs de signalisation de la circulation n'est pas admissible au financement au moment de la construction ou de la reconstruction d'une entrée ou pendant les cinq années subséquentes, même si les exigences sont respectées. Il est estimé que la municipalité pourra recouvrer les coûts d'installation de tels dispositifs de signalisation de la circulation auprès du propriétaire ou du promoteur desservi par l'entrée en question.
7. L'installation de dispositifs de signalisation de la circulation justifiés à une entrée existante plus de cinq ans après la construction ou la reconstruction de l'entrée est admissible au financement, à condition que tous les autres critères soient respectés.
8. La municipalité accepte d'assurer l'entretien de tels autres dispositifs de signalisation (p. ex., restrictions de stationnement) qui pourrait, selon le ministère, s'avérer nécessaire afin d'assurer le fonctionnement efficace des dispositifs de signalisation de la circulation, et confirmera ce fait par écrit.

9. Une portion du coût des immobilisations associé à un système informatique de gestion de la circulation peut être admissible au financement. La nécessité d'un système de gestion de la circulation évalué en fonction de sa relation avec la route de raccordement déterminera le montant du financement. La municipalité devra justifier sa demande auprès du ministère. Le ministère passera en revue chaque cas et approuvera le financement, selon le cas, au mérite.
10. L'installation de nouveaux dispositifs de signalisation de la circulation ou le remplacement de dispositifs existants, de même que les ouvrages annexes, doivent respecter les normes d'accessibilité définies dans le Règlement 191/11 pris en application de la *Loi sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario*.

Les autres dispositifs de signalisation de la circulation pouvant être admissibles au financement incluent les suivants:

1. tous les panneaux de signalisation définis dans les livres 5 et 6 du manuel OTM, y compris leur traduction française;
2. les panneaux illuminés, à condition qu'ils soient admissibles en vertu des livres 5 et 6 du manuel OTM et conformes au panneau, à la forme et à la couleur standard;
3. tous les dispositifs divers définis dans le livre 12 du manuel OTM;
4. tous les dangers et les délimitations de la chaussée définie dans le livre 11;
5. les panneaux de signalisation suspendus approuvés par le ministère;
6. tous les panneaux et toutes les marques définis dans le Règlement 615 pris en application du *Code de la route*.

Remarque :

- Tous les panneaux et toutes les marques pour les passages pour piétons passeront du Règlement 615 à un nouveau règlement du ministre qui inclura également les panneaux et les marques pour les nouveaux dispositifs de passage pour piétons destinés aux routes à vitesse et à volume réduits.
- Il est estimé que ce processus sera terminé vers le milieu de 2016, à la condition que le projet de loi 85 *Loi de 2015 sur le renforcement et l'amélioration de la gestion publique* soit adopté en 2015.
- Les lignes directrices touchant les dispositifs de traitement des passages pour piétons seront disponibles dans le livre 15 du manuel OTM lorsque le nouveau règlement entrera en vigueur.

Addenda C : Éclairage

Le coût des immobilisations pour l'installation de l'éclairage aux intersections des routes de raccordement peut être admissible au financement sous réserve d'une des conditions ci-dessous.

1. Les intersections comportent des dispositifs de signalisation justifiés.
2. Les intersections n'ont pas de signalisation, sont complètement séparées et classées comme étant des intersections rurales.
3. La route croise un passage à niveau non protégé assujéti à une ordonnance de l'Office des transports du Canada.

Il existe une justification d'éclairage partiel pour les nouvelles installations municipales dans les situations suivantes :

1. les intersections dans des agglomérations (consulter le *Code de la route*, L.R.O. 1990, chap. H.8, pour obtenir la définition d'« agglomération ») qui comportent des terre-pleins centraux surélevés à toutes les approches, des voies de virage à droite et à gauche séparées et quatre voies ou plus pour chaque approche;
2. les intersections dans des zones rurales (une « zone rurale » est une zone qui n'est pas classée comme « agglomération ») qui comportent des dispositifs de signalisation justifiés ou deux routes dotées de quatre voies non divisées qui se rencontrent et où la présence justifiée des dispositifs de signalisation est obtenue à au moins 80 % ou dont la circulation est séparée par au moins un îlot;
3. un passage à niveau sur une route municipale non protégée où l'Office des transports du Canada (volet transport ferroviaire) a autorisé l'installation de luminaires. La part du gouvernement fédéral sera déduite du coût total avant de calculer le financement;
4. les tunnels routiers dans des agglomérations où le tunnel a plus de 25 mètres de longueur;
5. les niveaux nominaux d'éclairage, y compris les types de matériaux et les luminaires choisis, ne doivent pas excéder la limite prescrite par la politique d'éclairage du ministère des Transports;
6. l'éclairage que requiert l'aménagement adjacent ainsi que celui des entrées privées et commerciales relèvent du propriétaire. Le financement ne s'applique pas à la conception, à la construction ou à l'électricité nécessaire pour éclairer ces zones.

Addenda D : Drainage

Le coût des immobilisations pour l'installation d'égouts pluviaux sur des routes de raccordement peut être admissible au financement de la manière énoncée ci-dessous.

1. L'égout pluvial doit être une solution de rechange économique à l'entretien d'un fossé ouvert comptant de nombreux ponceaux d'entrée.
2. L'égout pluvial doit être nécessaire pour accroître l'utilisation d'une emprise existante pour les besoins de la chaussée.
3. L'égout pluvial doit être nécessaire pour accroître la capacité d'une route existante en permettant de stationner hors de la chaussée.
4. Le remplacement d'un égout pluvial existant doit être effectué pour cause de détérioration ou dans le but d'accroître sa capacité si le diamètre de l'égout pluvial existant est inférieur à 700 millimètres.
5. Seules les installations visées par le drainage associé à la route sont admissibles au financement.
6. Lorsque le diamètre d'un égout pluvial à installer est supérieur à 700 millimètres, seule la part du coût que représentent les 700 millimètres, par rapport au diamètre d'un cercle d'une superficie équivalente mesurée en millimètres, de l'égout pluvial installé peut être admissible au financement.
7. Lorsqu'il est nécessaire d'installer un égout pluvial ou un fossé ouvert pour l'écoulement vers une sortie appropriée, ces travaux peuvent être admissibles au financement sous réserve des conditions suivantes :
 - 7.1. lorsque le diamètre de la conduite de l'égout pluvial est supérieur à 700 millimètres, les critères du paragraphe 6 ci-dessus s'appliquent;
 - 7.2. lorsqu'un fossé ouvert est utilisé, le coût admissible au financement devrait être établi en fonction du même pourcentage que celui appliqué à la dernière section de la conduite de l'égout pluvial menant au fossé ouvert.
8. Lorsqu'un égout pluvial existant jugé adéquat est transformé pour s'adapter à un drainage qui n'est pas admissible, cette modification n'est pas admissible au financement.
9. Lorsque l'égout pluvial d'une voie publique relevant de la compétence de la province est conçu pour répondre aux besoins de drainage de la route provinciale et à ceux de la route de raccordement admissible en vertu du Programme des routes de raccordement aux routes principales, seule la part la moins élevée du coût de construction de la municipalité ou du montant calculé conformément au paragraphe 6 ci-dessus peut être admissible au financement.
10. Lorsque la municipalité construit un égout pluvial admissible au financement et fournit une capacité supplémentaire pour répondre aux besoins d'une autre municipalité qui sont également admissibles au financement, seul le montant calculé au paragraphe 6 ci-dessus peut être admissible au financement.
11. Les couvercles d'égout associés aux réseaux d'égouts pluviaux peuvent être admissibles au financement. Lorsque le diamètre des sorties du couvercle d'égout est supérieur à 700 millimètres, seule la part du coût que représentent les 700 millimètres par rapport au diamètre du tuyau de sortie calculé en millimètres peut être admissible au financement.
12. Lorsqu'un égout pluvial est installé en vertu des dispositions de la *Loi sur le drainage*, L.R.O. 1990, chap. D.17, l'évaluation effectuée à l'égard de la municipalité sera admissible au financement, sous réserve des restrictions énoncées au paragraphe 11 ci-dessus.

Addenda E : Gestion des eaux pluviales

Le coût des immobilisations pour l'installation de systèmes de rétention des eaux pluviales sur des routes de raccordement peut être admissible au financement de la manière énoncée ci-dessous.

1. Il incombera à la municipalité d'analyser les différentes possibilités en matière de systèmes de drainage et d'en évaluer les coûts, ainsi que de justifier le choix final en fonction de la solution la plus économique et la plus respectueuse de l'environnement. À la demande de la municipalité, le ministère fournira des directives quant au degré de précision que requièrent les demandes.
2. Le coût maximal d'un système de gestion des eaux pluviales, doté d'éléments de rétention et (ou) d'égout unitaire, à envisager ne peut être supérieur de plus de 10 % au coût total d'un système traditionnel doté de tuyaux et (ou) de fossés continus, distincts et de dimension normale étant donné que les systèmes de rétention procurent des avantages plus grands pour l'environnement que les systèmes distincts. Les dispositions suivantes s'appliquent :
 - 2.1. le coût maximal d'un système de gestion des eaux pluviales est le coût total non rajusté pour la municipalité, et pas seulement la part du coût total admissible au financement des routes;
 - 2.2. le sous-système d'un système plus important peut être envisagé;

- 2.3. dans un réseau d'égouts unitaires, le coût associé à une capacité accrue de traitement des eaux d'égout en vue de tenir compte des flux excédentaires sera inclus dans le coût total aux fins de comparaison. Toutefois, ce coût n'est pas admissible au financement.
3. Les coûts admissibles au financement d'un système de gestion des eaux pluviales doivent être rajustés de manière à ne payer que pour l'eau associée à la route de raccordement.
 4. Dans le cas d'un système de rétention des eaux pluviales à évaluer aux fins de financement, le système de rétention doit être justifié par le fait qu'un écoulement d'eau contrôlé est requis pour empêcher l'eau de causer des dommages en aval.
 5. Dans le cas des bacs et des bassins de rétention dotés de tuyaux d'arrivée, le financement reposera sur la « règle du diamètre de 700 millimètres » (veuillez consulter l'**addenda D**, paragraphe 6) appliquée à l'entrée ou à la somme des diamètres des entrées. Si une entrée surdimensionnée est utilisée, il faut faire le calcul en fonction du diamètre du premier tuyau de dimension normale en amont.
 6. La « règle du diamètre de 700 millimètres » s'appliquera aux tuyaux surdimensionnés qui ne servent pas à la rétention.
 7. Lorsque du financement s'applique aux égouts unitaires, le coût des immobilisations est assujéti à la « règle du diamètre de 700 millimètres ».
 8. L'entrée contrôlée des eaux pluviales se fait en permettant aux eaux pluviales de former un bassin temporaire en amont des bassins versants ou d'autres sorties. Le niveau de l'eau baisse lentement lorsque l'orage se dissipe. Le contrôle de l'entrée d'eau à l'intérieur de la route est admissible au financement pourvu que la profondeur maximale de l'accumulation d'eau sur le bord de la chaussée ne soit pas supérieure à 75 millimètres (les concepteurs utilisent les crues de deux années pour effectuer ce calcul) et que l'eau accumulée ne présente aucun danger pour la sécurité ou la santé.

Addenda F : Conception détaillée/étude technique

Une municipalité peut présenter une demande de financement de conception détaillée/étude technique dans le cadre d'un projet de construction proposé. Une municipalité peut également présenter une demande de financement de conception détaillée/étude technique en tant que projet distinct avant la construction. Dans le deuxième cas, le ministère ne garantit pas l'attribution d'un financement pour le projet de construction prévu l'année subséquente. Le financement de la construction serait évalué au même titre que les autres projets présentés l'année suivante.

Le ministère se réserve le droit d'évaluer les éléments d'une conception détaillée et d'une étude technique proposée afin de déterminer la portée des travaux qui est admissible au financement en vertu du Programme des routes de raccordement aux routes principales.

Les candidats qui choisissent de présenter une demande de financement de conception détaillée/étude technique distincte devraient suivre les directives ci-dessous.

1. Inclure, le cas échéant, une copie du rapport préliminaire sur la conception préliminaire/l'étude technique du projet proposé rédigé par un ingénieur.
2. Inclure une copie de la proposition pour la conception détaillée et l'étude technique, y compris les montants demandés, rédigée par un ingénieur.
3. S'assurer que les conceptions des routes et des ponts sont conformes aux normes municipales, provinciales, fédérales ou toute autre norme applicables.
4. Inclure la portée des travaux appropriée pour la conception détaillée/étude technique. Les considérations liées aux éléments de conceptions peuvent notamment inclure ce qui suit :
 - plans du site;
 - données relatives aux canevas altimétrique et planimétrique;
 - plan géométrique;
 - tracés en élévation et en plan;
 - conception de la chaussée, y compris les coûts de la durée utile;
 - coupes transversales types;
 - coupes transversales nominales;
 - conception de nivellement;
 - nivellement;
 - drainage – qualité/quantité et conception d'égout pluvial;
 - emplacements et déplacements des installations, le cas échéant;
 - éclairage;
 - dispositifs de signalisation de la circulation;
 - conception électrique;

- conception hydrotechnique;
 - plans de disposition générale (structures);
 - étude de fondation;
 - études de la sous-structure;
 - études de la superstructure;
 - barrières, rambardes, joints de dilatation, appareils d'appui, systèmes de protection;
 - plan de contrôle de la circulation, échafaudage et détours;
 - signalisation routière et marques sur la chaussée;
 - approbation PH-M-125;
 - exigences en matière de terrains.
5. S'assurer que la conception détaillée/étude technique établira une estimation des coûts complète pour construire le projet.
6. Préparer un horaire précisant les échéances pour :
- la publication d'une DDP pour la conception détaillée/étude technique;
 - le début de la conception détaillée/étude technique;
 - l'achèvement de la conception détaillée/étude technique;
 - l'établissement du calendrier proposé pour la construction.

Addenda G : Administration des contrats

Les tâches d'administration des contrats exécutées pendant la construction du projet viseront à vérifier ce qui suit :

- a) les travaux effectués pendant la construction du projet;
- b) la qualité des travaux et des matériaux utilisés pendant la construction du projet;
- c) le coût d'achèvement de la construction du projet.

L'administrateur des contrats peut être la municipalité ou un conseiller embauché par la municipalité. Les honoraires du conseiller liés aux services d'administration des contrats sont admissibles au financement. Si la municipalité agit à titre d'administrateur des contrats, le montant maximal admissible pour l'administration des contrats ne peut pas dépasser 10% du total des coûts admissibles nets du projet.

L'administrateur des contrats sera responsable de surveiller et d'approuver les changements apportés à l'ampleur et aux coûts de la construction du projet. La municipalité est responsable de l'augmentation des coûts du projet découlant des modifications apportées aux travaux. Si des modifications sont admissibles au financement, le ministère peut, à sa discrétion et au cas par cas, envisager d'accorder du financement supplémentaire. La municipalité doit assumer tous les coûts non approuvés par le ministère et tous les coûts imprévus des travaux de construction.

Modification des travaux : s'entend de la suppression, du prolongement, de l'agrandissement, de la réduction ou de la modification de lignes, de catégories, de dimensions, de quantités, de méthodes, de dessins, de changements à la nature des travaux à effectuer ou de matériaux utilisés dans le cadre de ces travaux, conformément à la portée prévue du contrat.

Les tâches et services nécessaires à l'administration des contrats doivent comprendre les suivants, sans toutefois s'y limiter :

- convoquer une ou des réunions préalables aux travaux de construction et y participer;
- convoquer des réunions d'avancement des travaux de construction et y participer, comme prévu;
- préparer et distribuer les ordres du jour et les comptes rendus de toutes les réunions;
- répondre aux questions, aux propositions et aux demandes de renseignements de l'entrepreneur;
- préparer et publier l'ensemble des bons de travail, des directives de chantier et des ordres de modification;
- préparer et attester les certificats de paiement d'étape mensuel;
- coordonner et organiser les activités d'inspection et de mise à l'essai liées au contrôle et à l'assurance de la qualité en ce qui a trait aux travaux et aux matériaux de construction;
- communiquer en temps opportun tous les résultats des essais effectués sur le terrain et en laboratoire (p. ex., essais de compactage).

Les tâches et les services liés à l'administration des contrats doivent satisfaire aux exigences de tous les aspects du processus contractuel, au moyen de la période de garantie et du certificat d'achèvement définitif.

Annexe 5 – Pratiques de Construction Durables

Le MTO invite les municipalités à considérer les pratiques de construction innovatrices et durables dans le cadre des projets de routes de raccordement.

Les pratiques d'approvisionnement du MTO permettent l'utilisation de matériaux recyclés et récupérés jusqu'aux limites imposées par les normes d'ingénierie afin de veiller à ce que ces matériaux ne soient pas utilisés de façon inappropriée et à ce qu'ils ne réduisent pas la durée utile des chaussées et des structures.

Une utilisation appropriée des matériaux recyclés et récupérés peut entraîner des économies par la conservation de ressources, l'élimination des coûts d'élimination des déchets ainsi que la réduction des besoins énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre.

Les spécifications du ministère permettent l'utilisation de matériaux recyclés/récupérés au lieu d'agrégats naturels. Parmi les exemples de matériaux récupérés, notons le [revêtement de sol en asphalte récupéré](#), le béton récupéré, le laitier de haut fourneau refroidi à l'air, le laitier granulé de haut-fourneau, la céramique et le verre pilés ainsi que les pattes de bardeau pour la toiture.

Par exemple, l'*Ontario Provincial Standard Specification* (OPSS) 1151 (asphalte mélangé à chaud) permet jusqu'à 40 % de revêtement de sol en asphalte récupéré dans les couches de liaison mélangées à chaud et jusqu'à 20 % de revêtement de sol en asphalte récupéré dans les couches de roulement de première qualité. Les agrégats servant aux couches de base et aux couches de fondation (OPSS.PROV 1010) peuvent comprendre un pourcentage de béton récupéré, de laitier de haut fourneau refroidi à l'air, de revêtement de sol en asphalte récupéré et de céramique et (ou) verre pilé pouvant atteindre jusqu'à 100 %, 100 %, 40 % et 15 % de leur composition, respectivement.

Tant le MTO que les municipalités participant au Programme des routes de raccordement aux routes principales ont intérêt à assurer la durabilité de l'asphalte appliqué sur les routes de raccordement. Ils peuvent s'en assurer en appliquant les spécifications du ministère relatives à la qualité des matériaux utilisés pour les routes provinciales.

Les exigences relatives aux propriétés des diverses catégories de béton bitumineux à rendement calibré sont énoncées dans l'OPSS 1101 du MTO, publiée en novembre 2014. Les municipalités participant au Programme des routes de raccordement aux routes principales doivent tenir compte de la clause spéciale n° 111F09M, publiée le 23 février 2015, qui ajoute des exigences d'analyse (y compris le test prolongé de rhéomètre de flexion de poutre) et des critères d'acceptation applicables à toutes les catégories de béton bitumineux à rendement calibré. Les fournisseurs de béton bitumineux à rendement calibré doivent être inscrits comme fournisseurs de ciment bitumineux dans la liste des sources désignées de matériaux (*Designated Sources for Materials*) du MTO.

Les autres coûts initiaux liés à des pratiques de construction durables seront amortis par le prolongement de la durée utile des chaussées et des structures des routes de raccordement. L'utilisation d'une catégorie supérieure de matériaux de construction, des essais de matériaux plus rigoureux, l'administration des contrats, etc., sont admissibles à une subvention.

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec le bureau du ministère des Transports de votre région indiqué dans la section 10.

Annexe 6 – Exigences Relatives à L'inventaire des Routes de Raccordement

Les demandeurs doivent présenter un fichier Excel ou un fichier de données équivalant que le ministère peut importer dans Excel, qui contient les renseignements suivants sur les structures et les tronçons de route (de trois mètres de longueur ou plus dans le sens de la circulation), pour toutes les routes de raccordement de la municipalité.

Ces renseignements serviront à déterminer l'état actuel de l'infrastructure des routes de raccordement et les besoins sur 10 ans en matière d'amélioration des immobilisations dans toute la province.

Il faut soumettre deux tableaux de données : le tableau 1 ci-dessous énumère les données des lots de travaux des routes, et le tableau 2, les données des lots de travaux des structures à inclure. Veuillez soumettre uniquement les données sur les routes et les ponts des routes de raccordement – aucune structure ou route municipale.

Tableau 1

Éléments de données relatifs aux routes

Numéro de la route

Nom de la rue

Propriétaire municipal

Municipalité (nom de la collectivité)

Numéro d'identification de section (code municipal)

Tronçon commençant à (rue transversale/repère)

Tronçon finissant à (rue transversale/repère)

Longueur (mètres)

Vitesse affichée

Catégorie (urbain, rural ou urbain/rural)

Nombre de voies (p. ex., 2 voies, 4 voies, 4 voies plus terre-plein central, ou 4 voies plus voie centrale)

Nombre de places de stationnement (le cas échéant)

Nombre de feux de circulation ou de passages pour piétons

Débit journalier moyen sur une année

Moyenne de la circulation quotidienne de camions

Lacunes géométriques (p. ex., horizontales, verticales, alignement des intersections, petits ponceaux)

Lacunes opérationnelles (p. ex., largeur de la route, voie de virage aux intersections, panneau de signalisation)

Défauts de la chaussée (p. ex, notation de l'état de la chaussée - consignation de la méthode requise)

Durée utile restante (en fonction de l'état actuel, pas de l'année de construction)

Date d'arpentage des routes

Échéancier de correction des lacunes (maintenant, 1 à 5 ans, ou 6 à 10 ans)

Propositions d'amélioration du projet visant à corriger les lacunes

Estimation des coûts du projet

Tableau 2

Éléments de données relatifs aux structures

Numéro de la route

Nom de la rue

Propriétaire municipal

Municipalité (nom de la collectivité)

Numéro d'identification de structure (code municipal)

Numéro de site du MTO (s'il est connu)

Longitude

Latitude

Catégorie de structure (pont ou ponceau)

Type de structure (p. ex., en treillis à tablier supérieur, à poutre triangulée à tablier inférieur, etc.)

Longueur totale (dans le sens de la circulation)

Largeur totale (perpendiculaire à la circulation)

Nombre de voies

Poids affiché

Année de construction

Année de la dernière remise en état

Structurelle (p. ex., plate-forme, joints, poutres, barrières, etc. de la structure)

Fonctionnelle (p. ex., nombre de voies, largeur des voies, etc.)

Indice de l'état du pont (le cas échéant)

État général de la structure (bon, correct, mauvais)

Durée utile restante (en fonction de l'état actuel, pas de l'âge de la structure)

Année de la dernière inspection (au moyen du Manuel d'inspection des structures de l'Ontario ou inspection équivalente)

Échéancier de correction des structures (maintenant, 1 à 5 ans, ou 6 à 10 ans)

Réduction de limite de poids potentielle (si la lacune n'est pas corrigée)

Propositions d'amélioration du projet visant à corriger les lacunes

Estimation des coûts du projet