INITIALES DU MAIRE

INITIALES DU SEC.-TRÉS.

PROVINCE DE QUÉBEC
COMTÉ DE GATINEAU

RÈGLEMENT NUMÉRO 764-15

POUR ABROGER ET REMPLACER LE RÈGLEMENT PORTANT LE NUMÉRO 748-13 CONCERNANT LES NORMES DE CONSTRUCTION ET DE MUNICIPALISATION DE CHEMINS, LES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES EXISTANTES ET LES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES NOUVELLES

ATTENDU QUE la Municipalité de Val-des-Monts a adopté, lors d'une session régulière de son Conseil municipal, tenue le 1er octobre 2013, le règlement portant le numéro 748-13 pour abroger et remplacer les règlements portant les numéros 678-10, 679-10, 689-11 et 690-11 concernant les normes de construction et de municipalisation de chemins, les infrastructures routières existantes et les infrastructures routières nouvelles;

ATTENDU QUE la Municipalité de Val-des-Monts a adopté, lors d'une session régulière de son Conseil municipal, tenue le 7 septembre 2010, le règlement portant le numéro 678-10 pour abroger et remplacer les règlements portant les numéros 567-05 et 670-10 concernant les normes de construction et de municipalisation de chemins et les infrastructures routières existantes;

ATTENDU QUE la Municipalité de Val-des-Monts a adopté, lors d'une session régulière de son Conseil municipal, tenue le 1er février 2011, le règlement portant le numéro 689-11 pour amender l'article 3.6 du règlement portant le numéro 678-10 concernant les normes de construction et de municipalisation de chemins et les infrastructures routières existantes;

ATTENDU QUE la Municipalité de Val-des-Monts a adopté, lors d'une session régulière de son Conseil municipal, tenue le 1er février 2011, le règlement portant le numéro 690-11 pour amender l'article 3.6 du règlement portant le numéro 679-10 concernant les normes de construction et de municipalisation de chemins et les infrastructures routières nouvelles;

ATTENDU QUE ce Conseil croit opportun et nécessaire d'abroger et remplacer le règlement portant le numéro 748-13 concernant les normes de construction et de municipalisation de chemins et les infrastructures routières pour y réglementer spécifiquement les infrastructures routières privées existantes et les infrastructures routières nouvelles qui a pour but d'établir les normes en matière de construction incluant les routes, les ouvrages d'art incluant les ponts, ainsi que les procédures dans la réalisation d'un projet de construction relatives à celles-ci et les critères qui s'appliquent en vue de leur municipalisation;

ATTENDU QUE ce règlement vise à définir la responsabilité des parties concernant l'entretien des chemins privés et à préciser les normes concernant les pentes longitudinales et les entrées privées;

ATTENDU QU'un avis de motion a été donné à une session régulière de son Conseil municipal, soit le 20 janvier 2015, à l'effet que le présent règlement serait soumis pour adoption;

À CES CAUSES, il est ordonné et statué par le Conseil municipal de la Municipalité de Val-des-Monts et ledit Conseil municipal ordonne et statue par le présent règlement ainsi qu'il suit, à savoir:

ARTICLE 1 – PRÉAMBULE

Le préambule du présent règlement fait partie intégrante de celui-ci.

ARTICLE 2 – DISPOSITIONS DÉCLARATOIRES ET INTERPRÉTATIVES

2.1 Application du règlement

a) Le présent règlement s'applique à la construction des infrastructures routières nouvelles et privées situées sur l'ensemble du territoire sous la juridiction de la Municipalité de Val-des-Monts. Il s'applique aussi à la municipalisation des infrastructures routières dont la construction a débuté avant l'entrée en vigueur du présent règlement.

b) Le ou les fonctionnaires mandatés pour l'administration et l'application du règlement concernant les normes de construction et de municipalisation de chemins et les infrastructures routières existantes ainsi que les infrastructures routières nouvelles, sont désignés par résolution du Conseil municipal.

2.2 Fonctions et pouvoirs du fonctionnaire désigné

Le fonctionnaire désigné a le devoir de veiller à l'application de toutes les dispositions du règlement concernant *les infrastructures routières nouvelles.* Par sa fonction, il effectue toutes les tâches requises à l'application du règlement. Celles-ci incluent, lorsque requis et sans s'y limiter, les activités suivantes :

a. Recevoir, effectuer la revue et préparer des recommandations et commentaires concernant les plans et devis de conception soumis en vue de l'autorisation de construction ou des plans « tels que construits », et au besoin, communiquer avec l'ingénieur mandaté par le promoteur.

b. Visiter, examiner et prendre des photographies, entre 7 h et 19 h, sur toute propriété, afin de constater si les dispositions du présent règlement sont observées. Les propriétaires, locataires ou occupants des lieux visités sont tenus de le recevoir et de répondre aux questions qui leur sont posées relativement à l'application du règlement.

c. Peut demander que des essais soient exécutés, aux frais du promoteur, sur les matériaux, les dispositifs, les méthodes de construction, les éléments fonctionnels et structuraux de construction ou sur la condition de l'infrastructure ou de la structure de chaussée, ou encore exiger qu'une preuve suffisante soit soumise, aux frais du promoteur, lorsqu'il est nécessaire de prouver que lesdits matériaux, les dispositifs, la construction ou la condition des éléments de l'infrastructure et de la structure de chaussée répondent aux dispositions du présent règlement.

d. Peut faire exécuter, avec l'approbation du Conseil municipal une contre-vérification des plans et devis de construction ou « tels que construits », de la qualité des travaux de construction exécutés et de la condition des sols en place, par un ingénieur. Cette contre-vérification sera aux frais du promoteur seulement lorsque les résultats démontrent qu'il y a effectivement non-respect du présent règlement.

e. Peut révoquer ou suspendre tout permis émis visant la réfection ou l'amélioration d'une infrastructure routière existante ou la construction d'une nouvelle infrastructure routière lorsque les travaux contreviennent au présent règlement ou lorsqu'il existe un danger non contrôlé en raison de leur exécution.

Formules Municipales No 5614-R-MST

f. Peut préparer, signer et émettre des avis et constats d'infraction, ordonner l'arrêt des travaux, représenter la Municipalité devant la Cour municipale ou toute Cour compétente et voir à l'application des jugements.

2.3 Remplacement des règlements antérieurs

Le présent règlement abroge et remplace le règlement portant le numéro 748-13 et toute disposition de règlement antérieur ayant trait aux normes de construction et de municipalisation des infrastructures routières, et ce, à toutes fins que de droits.

2.4 Terminologie

Les mots ou expressions qui suivent, à moins que le contexte n'indique un sens différent, ont le sens qui leur est attribué au présent article, à savoir :

1. **Acceptation finale :** Signifie une attestation émise lorsque la construction de toute infrastructure routière est complétée conformément aux normes et standards établis au présent règlement et que les conditions énoncées dans ce règlement sont rencontrées.

2. **Acceptation provisoire :** Signifie une attestation émise lorsque la construction de toute infrastructure routière est complétée conformément aux plans et devis déposés avec la requête de permis de construction d'infrastructure routière.

3. **Amélioration :** Travaux de construction ou d'aménagement visant l'amélioration d'une infrastructure routière. Ces travaux n'incluent pas les activités d'entretien généralement reconnues : nettoyage de fossés, émondage et abattage d'arbres, rechargement granulaire de la chaussée ni les travaux de réparation dont les coûts sont inférieurs à 10 000 $.

4. **Assiette :** Largeur de la route incluant la chaussée (deux voies de roulement) et les deux accotements.

5. **Bitume :** Produit viscoélastique provenant de la distillation du pétrole, constitué de molécules hydrocarbonées et utilisé comme liant dans la composition de matériaux routiers.

6. **Cautionnement d'entretien :** Garantie financière en argent comptant ou sous forme de cautionnement fourni par une compagnie d'assurances détenant un permis pour opérer une assurance de garantie ou une institution financière afin de préserver le droit de la Municipalité de procéder à l'entretien et à la réparation d'une infrastructure routière en cas de défaut du promoteur.

7. **Chaussée :** Surface de roulement des véhicules sur une route excluant les accotements.

8. **Construction de route :** Désigne de manière non limitative les travaux de drainage, d'excavation et de fondation nécessaires à la réalisation des travaux de construction d'une route.

9. **Concepteur :** Ingénieur mandaté par le promoteur afin de préparer les plans et devis visant des travaux d'amélioration, de construction ou de réfection d'une infrastructure routière.

10. **Dévers :** Pente transversale de la chaussée en présence d'une courbe.

11. **Enrobé bitumineux à chaud :** Mélange d'un ou plusieurs granulats et d'un liant bitumineux. Les bitumes utilisés pour les enrobés à chaud doivent être conformes à la norme 4101 *Bitume* du ministère des Transports du Québec (MTQ).

12. **Fondation granulaire :** Couche de matériaux granulaires destinée à supporter le revêtement et les couches de matériaux granulaires intermédiaires servant à limiter les contraintes transmises à la sous-fondation et à contribuer à la protection contre le gel.

13. **Fonctionnaire désigné :** La ou les personnes à l'emploi de la Municipalité désignée(s) par résolution du Conseil municipal pour voir à l'application du présent règlement.

14. **Frais contingents :** Ensemble des frais administratifs et des services professionnels reliés à la réalisation d'un projet nécessitant l'implantation d'infrastructures routières.

15. **Granulat :** C'est un matériau sans cohésion formé de particules dont les dimensions sont comprises entre 0 et 125 mm de diamètre, constitué de pierre ou de gravier concassé. Il est utilisé dans les fondations de chaussée et dans les enrobés bitumineux.

16. **Immeuble avec bâtiment :** Immeuble comprenant un bâtiment dont la construction est substantiellement terminée ou qui est substantiellement occupé aux fins de sa destination initiale ou d'une nouvelle destination selon la Loi sur la fiscalité municipale (L.R.Q., chapitre F-2.1).

17. **Ingénieur :** Toute personne qui est membre en règle de l'Ordre des ingénieurs du Québec.

18. **Infrastructure routière :** Comprends les routes et les ouvrages d'art de nature privée.

19. **Infrastructure routière existante :**

    Type d'infrastructure routière :

    a) Pour laquelle une demande d'avant-projet de lotissement a été déposée et approuvée par le service de l'Environnement et de l'Urbanisme de la Municipalité avant l'entrée en vigueur du présent règlement, ou

    b) Pour laquelle l'avant-projet de lotissement a reçu l'approbation finale du service de l'Environnement et de l'Urbanisme de la Municipalité et dont la construction n'a pas été débutée avant l'entrée en vigueur du présent règlement, ou

    c) Dont la construction, l'amélioration ou la réfection a été débutée avant l'entrée en vigueur du présent règlement, suivant l'approbation finale de l'avant-projet de lotissement par le service de l'Environnement et de l'Urbanisme de la Municipalité, ou

    d) Pour laquelle des permis de construction de bâtiments sur les lots adjacents ont été émis avant l'entrée en vigueur du présent règlement.

20. **Infrastructure routière nouvelle :** Type d'infrastructure routière pour laquelle aucun avant-projet de lotissement n'a été déposé au service de l'Environnement et de l'Urbanisme de la Municipalité avant l'entrée en vigueur du présent règlement.

21. **Installations :** Comprennent tous les bâtiments, les ouvrages et les aménagements paysagers.

22. **Intersection ou carrefour :** Zone où deux ou plusieurs routes se rencontrent ou se croisent au même niveau.

INITIALES DU MAIRE
INITIALES DU SEC.-TRÉS.

Formules Municipales No 5614-R-MST

23. **Liant bitumineux :** Ce sont les bitumes et produits dérivés utilisés pour lier des granulats en vue de constituer un matériau routier dont les propriétés mécaniques et la résistance à l'eau sont améliorées.

24. **Municipalisation :** Action de céder le titre de propriété d'une infrastructure routière, par une personne morale ou physique désignée comme étant propriétaire en la faveur de la Municipalité.

25. **Municipalité :** Identifiée comme étant la Municipalité de Val-des-Monts.

26. **Normes du MTQ :** Toutes les normes élaborées par le MTQ. Elles incluent notamment, sans s'y limiter :

    a) Normes – Ouvrages routiers – Tomes 1 à 7 du MTQ.

    b) Cahiers des charges et devis généraux (CCDG) du MTQ.

    c) Manuel de conception de structures du MTQ.

    d) Manuel de conception de ponceaux du MTQ.

    e) Guide technique de mise en place des enrobés bitumineux du MTQ.

27. **Ouvrages d'art :** Toute construction constituée de béton de ciment, de bois, de matières polymères ou d'acier sous toutes ses formes, érigée de manière temporaire ou permanente, qui est requise pour effectuer l'aménagement d'une route ou du réseau routier. Inclus notamment les ponts, les ponceaux, les murs de soutènement, les structures de signalisation et les lampadaires.

28. **Phase de construction :** Subdivision prédéterminée des travaux de construction d'une route par sections. La longueur minimale d'une section de route par phase de construction est de 150 mètres à moins qu'il s'agisse d'une route de type locale ou privée et que celle-ci fasse partie d'un projet de développement domiciliaire et qu'elle connecte à des routes aux deux extrémités ou à un rond-point permanent.

29. **Pente longitudinale :** Pente mesurée longitudinalement au tracé de la route entre deux points précis.

30. **Pente transversale :** Pente mesurée perpendiculairement au tracé de la route entre deux points précis.

31. **Piste multifonctionnelle :** Voie aménagée afin de permettre la circulation des piétons et des vélos dans deux directions en toute sécurité.

32. **Ponceau :** Conduit installé sous les entrées privées ou sous une route, qui sert à canaliser les eaux de ruissellement provenant des fossés ou des cours d'eau.

33. **Projet de développement domiciliaire :** Projet de développement comprenant des lots et des infrastructures routières organisé par un promoteur tel qu'approuvé en vertu du règlement relatif aux permis et certificats portant le numéro 439-99, ses abrogations et amendements.

34. **Projet de développement domiciliaire orphelin :** Projet domiciliaire dont le promoteur a déclaré faillite ou dont le promoteur n'est plus actif depuis plus de quinze années, soit aucune vente de lot dont il est propriétaire n'a été réalisée, ou dont les propriétaires de lots ne sont plus desservis par le promoteur. Dans ce dernier cas, une pétition signée par plus de 75 % des propriétaires du projet domiciliaire déclarant ne plus recevoir aucun service de la part du promoteur doit être présentée au Conseil municipal. Tous les projets domiciliaires orphelins doivent être reconnus par résolution du Conseil municipal.

35. **Promoteur :** Toute personne physique ou morale qui fait une requête à la Municipalité visant à effectuer des travaux de construction, d'amélioration ou de réfection, ou à la municipalisation d'une infrastructure routière. Cette personne peut être le propriétaire de l'infrastructure, du terrain qui l'abrite ou une personne mandatée par l'un d'eux, par écrit, afin de gérer les travaux et les processus.

36. **Route :** Représente les voies de circulation, les chemins, les rues ou les routes sous toutes leurs formes utilisées pour la circulation de véhicules routiers, sauf ceux pour des fins exclusives d'exploitation routière ou agricole.

    Exception : Les voies d'accès desservant au plus trois résidences, ayant au plus cent (100) mètres de long et dont une aire de demi-tour n'est pas aménagée ne sont pas considérées comme étant une route.

37. **Réfection :** Travaux de construction ou d'aménagement visant la réparation, en tout ou en partie, d'une infrastructure routière dont la valeur des travaux dépasse 10 000 $.

38. **Réseau d'égout sanitaire :** Signifie le système de conduits incluant les pièces de raccordement du branchement du réseau qui contient et achemine les eaux sanitaires usées et qui comprend les regards et les postes de pompage.

39. **Section hors chaussée :** Partie de terrain, située entre la chaussée de la route et la limite frontale d'une propriété, contenant l'accotement et les fossés.

40. **Servitude pour fins de drainage :** Servitude réelle et perpétuelle demandée ou consentie en faveur d'un fonds dominant, afin de permettre l'accès, la réalisation et l'entretien de fossés de drainage, d'ouvrage de capture des eaux, d'ouvrage de rétention des eaux, le tout ayant pour objet la régularisation de l'écoulement des eaux de ruissellement.

41. **Signalisation :** Ensemble des éléments de la route, incluant les panneaux et leurs supports, le marquage annonçant des dangers ou des prescriptions visant à assurer la sécurité des utilisateurs et d'identifier les voies de circulation conformément aux normes édictées en vertu du Code de la sécurité routière et de la réglementation municipale.

42. **Surveillant :** Ingénieur mandaté par le promoteur afin d'effectuer la surveillance des travaux d'amélioration, de construction ou de réfection d'une infrastructure routière.

43. **Utilités publiques :** Services publics tels que le gaz naturel, l'électricité, le téléphone, le câble, etc., fournis par des compagnies ou des sociétés.

Formules Municipales No 5614-R-MST

ARTICLE 3 – PROCÉDURES RELATIVES À LA CONSTRUCTION DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

3.1 Généralités

a) Tous les travaux de construction des infrastructures routières nouvelles et privées sur le territoire de la Municipalité s'effectuent par un promoteur, selon les modalités prévues au présent règlement et celles prévues au règlement relatif aux permis et certificats portant le numéro 439-99, ses abrogations et amendements. Ces travaux sont effectués suite à la préparation de plans et devis par un ingénieur et sont sous sa surveillance.

b) Avant le début les travaux, les plans et devis doivent être présentés au fonctionnaire désigné afin d'obtenir un permis de construction d'infrastructure routière.

c) Le promoteur est responsable d'obtenir tous les permis et certificats requis auprès des instances municipales, provinciales et fédérales et d'en fournir une copie au fonctionnaire désigné. De plus, il est responsable de la gestion complète de ses travaux, et des entrepreneurs, ingénieurs, arpenteurs et autres professionnels qu'il doit mandater.

3.2 Permis de construction d'infrastructure routière

Aucun travail de déboisement ou de construction d'infrastructure routière ne peut débuter avant d'avoir obtenu l'autorisation écrite du fonctionnaire désigné pour l'administration du présent règlement, signifiée par l'émission d'un *Permis de construction d'infrastructure routière*. Ce permis sera transmis au promoteur une fois que les dispositions du présent règlement auront été rencontrées, et que l'avant-projet de lotissement aura été approuvé par le service de l'Environnement et de l'Urbanisme, conformément au règlement portant le numéro 439-99, ses abrogations et amendements. Le permis de construction d'infrastructure routière sera émis à l'intérieur d'un délai de 30 jours calendrier suivant la réception de tous les documents conformes auxdites dispositions. (Exception faite du déboisement nécessaire aux travaux d'arpentage et aux travaux d'études géotechniques nécessaires à la préparation du projet de lotissement, largeur maximale accepté de 4 mètres).

A- Les étapes visant l'obtention d'un permis sont les suivantes :

Étape	Description	Nouveau chemin		Chemin existant
		En vigueur à partir du présent règlement	Avant-projet approuvé antérieurement au présent règlement	Avant-projet approuvé antérieurement au présent règlement
1	Dans un premier temps, les plans et devis devront être approuvés :	X	X	
2	Fournir au fonctionnaire désigné les plans et devis, signés et scellés par un ingénieur, comprenant au minimum les éléments suivants, en trois exemplaires en format papier et en deux exemplaires en format électronique Acrobat ADOBE et DWG :	X	X	
3	Un plan de subdivision démontrant les limites de l'emprise de la route et le tracé de la route à l'intérieur de celle-ci, avec les numéros de lots	X	X	X

Étape	Description	Nouveau chemin		Chemin existant
		En vigueur à partir du présent règlement	Avant-projet approuvé antérieurement au présent règlement	Avant-projet approuvé antérieurement au présent règlement
4	Le relief du sol exprimé par des courbes topographiques à intervalles de deux (2) mètres minimum.	X	X	
5	Rapport d'étude géotechnique des sols en place.	X	X	X
6	Les constructions existantes dans l'emprise de la route et à moins de cinq (5) mètres de celle-ci.	X	X	X
7	Les élévations du terrain naturel ainsi que les élévations projetées du profil longitudinal et transversal avec les pourcentages des pentes de la route.	X	X	
8	Une vérification et confirmation que les pentes longitudinales respectent le présent règlement.	X	X	X
9	Le rayon et la longueur des courbes horizontales en vertu des normes du MTQ.	X	X	
10	Le drainage prévu/exécuté pour les eaux de surface avec directions et pentes : fossés latéraux, transversaux et de décharge proposée ainsi que les conduits d'égouts pluviaux et/ou sanitaires lorsqu'applicable, les cours d'eau et la ligne naturelle des hautes eaux.	X	X	
11	Fournir les servitudes de drainage nécessaires au bon drainage du projet.	X	X	X
12	La délimitation de la marge riveraine de quinze (15) mètres de la ligne naturelle des hautes eaux.	X	X	X
13	L'emplacement, le diamètre, le type des ponceaux et les détails de mise en place.	X	X	X
14	L'emplacement, le diamètre, la capacité et les détails de mise en place des conduits d'égouts ou d'aqueducs.	X	X	
15	L'emplacement, les détails et la longueur des dispositifs de retenue (ex. : glissières de sécurité) proposés.	X	X	X
16	La vitesse de conception de la route.	X	X	X
17	La signalisation requise ou installée : panneaux et marquage.	X	X	X
18	L'emplacement et les détails des services d'utilités publiques devant se retrouver sur ou sous l'emprise de la route, ainsi que les servitudes requises, s'il y a lieu.	X	X	X
19	Les matériaux de construction à utiliser et leurs normes de fabrication et de qualité, et les méthodes de mise en place applicables.	X	X	
20	Les matériaux de construction utilisés et leurs équivalences aux normes de fabrication et de qualité.	X	X	X
21	Pour un pont ou un ouvrage d'art : les détails de conception complets de l'ouvrage et la capacité de charge.	X	X	
22	L'espace réservé pour les sentiers piétonniers, s'il y a lieu en concordance avec l'avant-projet de lotissement approuvé.	X	X	

INITIALES DU MAIRE
INITIALES DU SEC.-TRÉS.

Formules Municipales No 5614-R-MST

		Nouveau chemin		Chemin existant
		En vigueur à partir du présent règlement	Avant-projet approuvé antérieurement au présent règlement	Avant-projet approuvé antérieurement au présent règlement
23	L'espace réservé pour les pistes cyclables, s'il y a lieu, en concordance avec l'avant-projet de lotissement approuvé.	X	X	
24	Les phases de développement, s'il y a lieu.	X	X	
25	L'orientation géographique et l'emplacement des bornes de références « géoréférencées ».	X	X	
26	Lorsque l'infrastructure routière concerne un terrain situé en bordure d'une route provinciale, il est nécessaire que la demande soit accompagnée de l'autorisation ou du permis d'accès émis par le MTQ, lorsque requise.	X	X	
27	Une lettre du concepteur attestant que les travaux sont planifiés/réalisés selon les normes prévues au présent règlement et que l'infrastructure routière sera sécuritaire.	X	X	X
28	Certificats d'autorisation ou autres autorisations requises.	X	X	X
29	Toutes mesures temporaires de construction : déviation de route, pont temporaire, etc.	X	X	
30	Tout autre renseignement concernant les normes de construction de l'infrastructure routière prévues au présent règlement et tout autre renseignement que le fonctionnaire désigné jugera utile pour avoir une parfaite compréhension du projet.	X	X	X

B- Avec la présentation des plans et devis, le promoteur devra soumettre les éléments suivants :

1. Les coordonnées du promoteur et du propriétaire.
2. Le nom de l'ingénieur ou de la firme d'ingénieurs-conseils proposé par le requérant pour la préparation des plans et devis et pour la surveillance des travaux ou l'évaluation du ou des chemins existants.
3. L'estimation du coût de construction fournie par l'ingénieur ou une firme d'ingénieurs-conseils.
4. Le nom du laboratoire proposé pour le contrôle qualitatif des matériaux et/ou l'évaluation de la structure en place.
5. Le nom de la firme proposée pour faire ou vérifier le plan de drainage.
6. Les certificats d'assurance responsabilité civile de chacun des professionnels impliqués.

C- Dans un second temps, un permis de construction d'infrastructure routière sera émis pour les nouveaux chemins ou les chemins existants nécessitant de l'amélioration :

Une fois les plans et devis approuvés, les éléments suivants devront être transmis et approuvés par le fonctionnaire désigné avant que le permis ne soit délivré et que tous travaux de construction ne soient débutés :

1. Plans et devis émis pour construction.
2. Le nom de l'entrepreneur qui effectuera les travaux.
3. Assurance responsabilité civile de l'entrepreneur : 2 millions de dollars pour la durée des travaux.
4. Assurance responsabilité automobile de l'entrepreneur : 2 millions de dollars pour la durée des travaux.
5. Assurance responsabilité parapluie de l'entrepreneur : 2 millions de dollars pour la durée des travaux.
6. Enregistrement à la Régie du bâtiment du Québec (RBQ) de l'entrepreneur qui exécutera les travaux.
7. Calendrier des travaux.

Les certificats d'assurances de l'entrepreneur ne sont requis que lorsque des travaux doivent être exécutés dans l'emprise municipale ou qu'ils nécessitent des entraves à la circulation.

3.2.1 Période de validité du permis

Tout permis de construction d'infrastructure routière sera valide pour une période de deux années par phase de construction. Conséquemment, les travaux de construction doivent être complétés à l'intérieur de ce délai, à défaut de quoi, une nouvelle requête devra être présentée par le promoteur pour obtenir un renouvellement de permis.

3.2.2 Frais relatifs à l'émission du permis

Des frais sont applicables aux nouvelles demandes et au renouvellement des demandes de permis de construction d'infrastructure routière. Ces frais sont décrits au règlement municipal sur la *Tarification applicable pour des biens et services ou activités offerts par la Municipalité de Val-des-Monts* portant le numéro 733-12, ses abrogations et amendements. Les demandes de permis devront être présentées avec un chèque libellé au nom de la Municipalité ou un paiement comptant selon les montants non-remboursables prévus. À l'entrée en vigueur du présent règlement, les frais sont établis comme suit :

- Construction/Réfection/Amélioration d'une route : 250 $
- Construction/Réfection/Amélioration d'un pont ou d'un ouvrage d'art : 250 $
- Renouvellement de permis : 100 $

Aucune demande ne sera considérée sans avoir obtenu le paiement en totalité.

Formules Municipales no 5614-R-MST

INITIALES DU MAIRE

INITIALES DU SEC.-TRÉS.

3.3 Construction

3.3.1 Avis de début des travaux

Au moins cinq (5) jours avant de débuter les travaux, le promoteur doit aviser le fonctionnaire désigné par écrit de la date où il entend débuter les travaux.

3.3.2 Accès au site des travaux

Le promoteur doit permettre au fonctionnaire désigné d'avoir accès en tout temps aux travaux en voie de préparation ou d'exécution, et ce, dans le but d'observer la réalisation des travaux d'infrastructures routières.

3.3.3 Surveillance et contrôle qualité des travaux

La surveillance des travaux et le contrôle qualitatif des matériaux et de leur mise en œuvre doivent être effectués par un ingénieur mandaté par le promoteur (surveillant). Il doit préparer des rapports d'inspection par étapes, conformément à l'article 4.16.4 *Surveillance et contrôle de la qualité des travaux*, ci-après.

3.4 Acceptation provisoire

a) Une fois les travaux de construction complétés, le surveillant doit effectuer une inspection en vue de procéder à l'acceptation provisoire des travaux. Il devra produire un rapport attestant que l'infrastructure routière est construite selon les plans et devis émis pour construction, incluant tous les correctifs mineurs à réaliser avant l'acceptation finale s'il y a lieu, et incluant une copie des résultats d'essais exécutés en chantier et en laboratoire, pour l'ensemble des travaux, et ce, pour chacune des étapes décrites à l'article 4.*16.4 Surveillance et contrôle de la qualité des travaux,* ci-après.

b) Le promoteur devra remettre au fonctionnaire désigné une copie de ce rapport signé par le surveillant. Une fois ce rapport revu et approuvé par le fonctionnaire désigné, celui-ci transmettra au service de l'Environnement et de l'Urbanisme, la recommandation d'autorisation de construction d'habitations sur les propriétés adjacentes à l'infrastructure routière visée par lesdits travaux.

   Il est permis au promoteur de construire la fondation supérieure avec une épaisseur inférieure de 50 mm à ce qui est prévu au présent règlement. Par contre, ce dernier devra apposer la fondation supérieure selon les exigences du présent règlement afin d'obtenir l'acceptation finale du projet.

3.5 Acceptation finale

a) L'inspection finale en vue de procéder à l'acceptation finale des travaux s'effectue douze (12) mois suivant l'acceptation provisoire des travaux par le surveillant. Le surveillant fait un rapport écrit mentionnant que l'infrastructure est conforme au présent règlement et aux plans et devis émis pour construction. Il doit ensuite préparer et approuver des plans « tels que construits ».

b) Pour un nouveau chemin, le promoteur doit transmettre ce rapport final ainsi que trois copies papier et deux copies informatisées (formats PDF et AUTOCAD requis) de tous les plans « tels que construits » à la Municipalité. Ces plans devront incorporer tous les changements survenus lors de la construction. Une liste écrite des changements et la localisation par triangulation de tous les accessoires (vannes principales, vannes de service, entrées de

service d'égout, regards, puisards, etc.) devront accompagner les plans « tels que construits ». Ils devront aussi inclure un plan d'arpenteur-géomètre attestant que l'infrastructure routière est construite à l'intérieur de l'emprise prévue et la localisation des servitudes requises selon l'article *4.11 Servitudes,* ci-après. Une copie de l'enregistrement des servitudes au Bureau de la publicité des Droits du Québec doit être aussi transmise de même que le cautionnement d'entretien.

Pour un chemin existant, le promoteur doit transmettre ce rapport final ainsi que trois copies papier et deux copies informatisées (formats PDF et AUTOCAD requis) de tous les plans « tels que construits » à la Municipalité. Le fonctionnaire désigné effectuera une visite du site des travaux et fera la revue du rapport final, des plans « tels que construits » et procédera à l'acceptation finale des travaux.

3.6 Période de garantie

Une garantie est exigée lorsque l'infrastructure routière est cédée à la Municipalité (municipalisée). Une période de garantie de douze (12) mois mesurée à partir de la date d'acceptation de la cession de l'infrastructure routière par résolution du Conseil municipal est applicable. Durant cette période, le promoteur devra garantir le bon état et fonctionnement de l'infrastructure routière conformément aux exigences prévues aux plans et devis. Lorsqu'une non-conformité sera observée, il devra procéder aux travaux correctifs, à ses frais, à l'intérieur d'un délai de soixante (60) jours suivant la notification par écrit du surveillant ou du fonctionnaire désigné, et ce, en conformité avec les dispositions du CCDG concernant les conditions climatiques appropriées pour l'exécution de travaux.

Cependant, lorsque plus de deux années se sont écoulées depuis la construction originale du chemin qui se définit par l'acceptation provisoire du chemin (ou pour les anciens projets dont une autorisation de construction d'habitation a été émise), la garantie n'est pas requise.

3.6.1 Cautionnement d'entretien

Pour une nouvelle route :

Afin d'honorer la période de garantie, le promoteur devra fournir un cautionnement d'entretien en la faveur de la Municipalité représentant 5 % de la valeur de l'infrastructure routière, et au minimum 10 000 $. Ledit cautionnement doit garantir le maintien en bon état des infrastructures routières et devra être maintenu en vigueur tout au long de la période de garantie.

3.7 Frais de services professionnels et de construction

Le promoteur doit acquitter tous les honoraires et frais relatifs aux travaux d'arpentage, à la préparation des plans et devis pour soumission, pour construction et « tels que construits », aux travaux de construction en entier et à leur surveillance, même si ceux-ci ont lieu à l'extérieur de l'emprise de l'infrastructure routière ou à l'intérieur de l'emprise municipale.

3.8 Entretien des infrastructures routières privées

a) L'entretien estival et hivernal des infrastructures routières privées est à la charge complète et totale du propriétaire, des riverains ou des bénéficiaires d'une servitude de passage. Lors de l'exécution de travaux de construction ou de réfection, le rôle de la Municipalité se limite à vérifier la conformité aux exigences du présent règlement et de ses amendements.

Formules Municipales No 5814-R-MST

ARTICLE 4 – NORMES DE CONSTRUCTION ET DE PLANIFICATION DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

4.1 Généralités

a) La conception de tout projet de construction nouvelle, d'amélioration ou de réfection d'infrastructures routières privées sur le territoire de la Municipalité sera confiée à un ingénieur. La planification devra être conforme aux normes et standards présentés dans ce chapitre, aux prescriptions de la règlementation municipale ainsi qu'à toute autre loi ou directive applicable.

La validation de la conformité au présent règlement de toute infrastructure routière privée, pour des fins de municipalisation, doit être faite par un ingénieur compétent en la matière.

b) Ce chapitre a pour but d'établir les normes minimales de conception, de planification et de construction d'infrastructures routières privées sur le territoire de la Municipalité.

c) Les spécifications et normes énumérées dans le présent chapitre ne dégagent d'aucune façon le concepteur de la responsabilité d'effectuer les calculs nécessaires afin de s'assurer de la performance adéquate des ouvrages à construire. En cas de contradiction entre les normes et spécifications du présent règlement et toute loi ou directive applicable, la norme la plus sévère ou sécuritaire prédomine. Advenant un litige entre un promoteur et la Municipalité quant à l'interprétation du présent règlement, le promoteur devra transmettre l'avis d'un ingénieur à la Municipalité qu'il aura mandaté à ses frais. Cet avis devra être fondé sur les normes de construction et de conception décrites au présent règlement.

d) La conception de toute infrastructure routière devra être effectuée selon les **normes du MTQ** et devra être conforme aux exigences des normes suivantes, et ce, sans s'y limiter :

- Règlement municipal sur les infrastructures routières nouvelles.
- Norme BNQ 1809-300/2004 Travaux de construction - Clauses techniques générales - Conduites d'eau potable et d'égouts.
- Code de la Sécurité routière du Québec, L.R.Q. c. C-24.2.
- Lois et Directives du ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs du Québec (MDDEFP).
- Les règles de l'art.

e) Toute référence à des règlements, normes, directives ou lois, à l'intérieur du présent règlement, réfère obligatoirement à la version la plus récente.

f) Les travaux devant être effectués à l'intérieur de l'emprise municipale sont aux frais du promoteur et doivent être préalablement approuvés par résolution du Conseil municipal. Il est de la responsabilité du promoteur de procéder aux travaux requis dans l'emprise municipale pour rendre son infrastructure routière conforme.

INITIALES DU MAIRE

INITIALES DU SEC.-TRÉS.

4.2 Classification des routes

a) La classification des routes sur le territoire de la Municipalité est de type rural et est définie en fonction des trois critères suivants : la circulation (débit journalier moyen annuel « DJMA »), le type de véhicules circulant et les types de routes auxquelles elles sont raccordées. À ce titre, la classification doit toujours être sélectionnée en fonction du critère amenant une conception la plus conservatrice. Par exemple, il est possible qu'une route possède un débit journalier moyen annuel (DJMA) inférieur à 500, mais puisque celle-ci relie des routes locales à une artère principale, elle sera identifiée comme route collectrice.

b) La classification des routes est effectuée aussi en prévision de projets futurs et du potentiel de développement, de l'augmentation de la densité urbaine et de la taille de la population. Le fonctionnaire désigné dans l'application du règlement relatif aux permis et certificats du service de l'Environnement et de l'Urbanisme évalue, en collaboration avec le fonctionnaire désigné du service des Travaux publics pour l'application du présent règlement, chaque route afin de déterminer sa classification selon les informations et les outils disponibles au moment de l'analyse.

Route régionale :	Route sous juridiction du MTQ. Route utilisée par tous les types de véhicules. Sur le territoire de la Municipalité, la route du Carrefour (route 366) et la route Principale (route 307) sont des routes régionales.
Artère principale :	Route qui lie les routes collectrices aux routes régionales. Le DJMA se situe entre 1 000 et 2 000. Route utilisée par tous les types de véhicules.
Route collectrice :	Route qui lie les routes locales et privées aux artères principales. Le DJMA se situe entre 500 et 1 000. Route utilisée principalement par des véhicules automobiles, petits et moyens camions, poids lourds occasionnels (moins de 10 %) et véhicules de ferme.
Route privée et locale :	Toutes routes à caractère privé ou local donnant accès à des lots privés. Le DJMA est inférieur à 500. Route utilisée principalement par des véhicules automobiles, petits et moyens camions, poids lourds occasionnels (moins de 10 %) et véhicules de ferme.
Route pour zone d'exploitation :	Route qui mène à des zones d'exploitation forestière ou minière et à des chantiers hydroélectriques. Route utilisée principalement par des véhicules poids lourds (plus de 10 %).

Formules Municipales No 5614-R-MST

INITIALES DU MAIRE

INITIALES DU SEC.-TRÉS.

4.3 Éléments géométriques des routes

a) La géométrie des routes sera conforme aux normes du MTQ à moins d'indication contraire dans le présent règlement. On entend par géométrie, les éléments suivants sans s'y limiter :

- Emprise et largeur des routes.
- Tracé, profil de la route et distances de visibilité.
- Pentes transversales et dévers : chaussée et accotements.
- Pentes longitudinales.
- Intersections et cul-de-sac.

b) Toute nouvelle phase de construction doit absolument être contiguë à une route publique (municipale ou provinciale) ou à une route privée qui respecte les critères de municipalisation décrits aux articles de la section IV du présent règlement, à moins d'une disposition particulière à la règlementation d'urbanisme.

Pour les nouvelles infrastructures routières

Tableau 4.3 a) : Largeur et assiette minimales des routes applicables en fonction des dates suivantes – nouveau chemin et demande de municipalisation :

En vigueur depuis le 7 septembre 2010

Classification	Dimensions - Largeur (mètres)			
	Chaussée	Accotement	Total	Emprise
Artère principale (municipale)	6,6	2	10,6	30
Route collectrice	6,0	1,5	9	25
Route privée et locale	6,0	1	8	20
Route pour zone d'exploitation	6,0	1	8	20

Pour les demandes de municipalisation

Les dates présentées au tableau suivant correspondent aux dates d'approbation de l'avant-projet de lotissement relatif au chemin visé par une demande de municipalisation potentielle.

Tableau 4.3 b) : Largeur et assiette minimales des routes applicables en fonction des dates suivantes – demande de municipalisation

Du 25 septembre 1990 et avant le 20 janvier 1993

Classification		
	Chaussée et accotement	Emprise
Artère principale (municipale)	8	17
Route collectrice	N/S	17
Route privée et locale	7	15
Route pour zone d'exploitation	7	20

N/S : non spécifié.

Du 21 janvier 1993 et avant le 2 juillet 2002

Classification	Chaussée et accotement	Emprise
Artère municipale	7	20
Collectrices municipales	N/S	20
Route privée et locale	7	15
Route pour zone d'exploitation	7	20

N/S : non spécifié.

Du 3 juillet 2002 et avant le 7 septembre 2010

Classification	Chaussée et accotement	Emprise
Artère municipale	7	17
Collectrices municipales	N/S	17
Route privée et locale	7	15
Route pour zone d'exploitation	7	20

N/S : non spécifié.

4.3.1 Emprise et assiette des routes

a) Les largeurs de la chaussée et des accotements et l'emprise minimale requise pour chacune des classifications de routes sur le territoire sont définies aux tableaux 4.3 a) et 4.3 b) Largeur et assiettes minimales des routes, ci-avant.

b) Les emprises minimales requises pour chacune des classifications de routes doivent être respectées lors des phases de conception et de construction. Lorsque des sections de routes sont situées en dehors de l'emprise, il incombe au promoteur de faire modifier le plan de cadastre officiel en conséquence ou d'effectuer les travaux afin de déplacer la route à l'intérieur de l'emprise.

c) Les emprises des chemins doivent respecter les dimensions inscrites au tableau 4.3 a) et 4.3 b) ainsi qu'aux dimensions spécifiées dans le cadre d'une dérogation mineure accordée par le Conseil municipal.

4.3.1.1 Pente longitudinale

Projet subséquent au présent règlement

a) La pente longitudinale minimale des nouvelles routes avec fossés doit être au minimum de 0,5 %. La pente maximale des chemins est :

1) Artère principale : 8 %
2) Route collectrice : 10 %
3) Route privée et locale : 12 %

La pente longitudinale maximale peut être augmentée de 3 % maximum sur une distance maximale de 100 mètres pourvu que cette pente soit immédiatement précédée d'une pente maximale de 8 %.

Une longueur supérieure au maximum de 100 mètres de pente maximale peut être réalisée lorsqu'un rapport d'un ingénieur démontre que la situation est sécuritaire.

Formules Municipales No 5614-R-MST

b) Les pentes longitudinales doivent être, au besoin, corrigées afin de respecter les distances de visibilité minimales.

4.3.2 Intersections

a) Les rayons de courbure aux intersections doivent être aménagés en fonction du type de véhicules empruntant la route, mais au minimum en considérant l'usage par des autobus scolaires, des camions munis de trois essieux de type douze (12) roues avec équipements à déneigement, équipements à ordures ou équipements d'incendies, et des automobiles et des véhicules de tourisme.

b) Lors de l'aménagement d'une intersection existante ou nouvelle avec une route régionale, un permis doit être obtenu préalablement auprès du MTQ. Une copie de ce permis doit être remise avant de pouvoir débuter les travaux de construction.

4.3.3 Cul-de-sac

Toute nouvelle construction de route devra avoir issue aux deux extrémités sur des routes existantes et le tracé devra être élaboré afin d'assurer la continuité du réseau routier, à moins que la topographie ne se prête pas à des constructions futures de bâtiment ou de routes continues, alors un cul-de-sac est permis selon les spécifications comprises lors d'une dérogation mineure.

a) Pour tout nouveau projet de développement domiciliaire, le concepteur devra prévoir une route collectrice ou une artère principale. Celles-ci devront avoir issue aux deux extrémités sur des routes existantes, à moins que le terrain adjacent ne soit pas développable. Les routes locales et privées devront aussi avoir issue sur des routes existantes, à moins que la topographie ne se prête pas à des constructions futures de bâtiment ou de routes continues.

b) L'approbation pour la mise en place d'un cul-de-sac est obtenue à l'étape de l'avant-projet de lotissement ou lors d'une dérogation mineure approuvée par le Conseil municipal.

c) En aucun cas, des bâtiments ne pourront être érigés sur les lots situés en périphérie du cul-de-sac sur lesquels l'emprise de la route à construire dans la phase suivante est localisée.

d) Le cul-de-sac sera aménagé pour permettre le demi-tour des véhicules selon les normes du MTQ en milieu rural, soit de forme circulaire ou en « T ». Lorsque de forme circulaire, le rayon de la chaussée du cul-de-sac est au minimum de 13,5 mètres. L'emprise minimale requise d'un cul-de-sac est de 33,5 mètres.

4.3.4 Entrée privée

Le concepteur doit effectuer le dimensionnement et spécifier les types de ponceaux d'entrées privées prévus et les inscrire aux plans et devis. Ce dimensionnement doit être effectué en tenant compte des surfaces de drainage qui convergent vers les fossés municipaux. Le concepteur doit se référer aux dispositions prévues dans le règlement concernant les entrées privées portant le numéro 618-07, ses abrogations et amendements, en ce qui a trait aux normes minimales à respecter.

La conception des entrées privées doit être réalisée conformément aux exigences du chapitre 10 – Accès du « Tome 1 – Conception routière » des ouvrages routiers du ministère des Transports du Québec. Sans s'y limiter, le concepteur doit prendre en considération les exigences suivantes :

a) L'aménagement de l'entrée en milieu rural ne doit pas permettre à l'eau de ruissellement provenant de celle-ci de s'écouler sur la chaussée.

b) La pente transversale vers le fossé doit être de 3 % de part et d'autre du centre ligne de l'entrée.

c) La largeur de l'entrée doit être en conformité avec l'exigence du règlement portant le 618-07 au niveau des longueurs maximales et minimales des ponceaux.

d) Les talus de part et d'autre de l'entrée doivent posséder une pente de 2H:1V.

e) Lorsque l'entrée privée est plus haute que le chemin, on doit retrouver un plateau d'une longueur minimale de 3 mètres avec une pente comprise entre 2 % et 0,5 % à partir du bord de l'accotement de la route vers le terrain à desservir.

f) Lorsque l'entrée privée est plus basse que le chemin, on doit retrouver un plateau d'une longueur minimale de 3 mètres avec une pente de 3 % à partir du bord de l'accotement de la route vers le terrain à desservir.

g) Pour e) et f), un arrondi d'une longueur de 3 mètres doit être prévu pour assurer une transition entre la fin du plateau et la pente de l'entrée.

h) L'angle de raccordement à la route, mesuré entre l'entrée et l'axe de la route, doit idéalement être de 90 degrés et d'un minimum de 70 degrés.

4.3.4 Vitesse maximale affichée

Concernant la construction de nouvelles infrastructures routières, la conception devra être effectuée en fonction d'une vitesse minimale affichée de 50 km/h et en tenant compte des critères du *Code de sécurité routière* du Québec servant à identifier les limites de vitesse permises en fonction de l'environnement et de la circulation. Pour une route locale, la conception devra être effectuée en fonction d'une vitesse minimale affichée de 40 km/h. De plus, la vitesse affichée pourra être réduite jusqu'à un minimum de 25 km/h dans les courbes prononcées des routes locales, privées et en zone d'exploitation. La vitesse à afficher devra être recommandée par le concepteur.

4.4 Structure de chaussée

4.4.1 Étude de sols préalable

Pour tout projet de construction d'infrastructures routières nouvelles, une étude de sols devra être effectuée afin de caractériser le ou les matériaux constituant l'infrastructure. Des analyses devront être effectuées par un laboratoire agréé et un rapport préparé à cet effet par un ingénieur. Cette étude permettra ensuite d'identifier la structure de chaussée à mettre en forme. Elle devra aussi permettre de déterminer les problématiques potentielles liées au drainage (ex. : nappe phréatique élevée), à des sols instables ou de faible portance. Les essais seront exécutés sur des échantillons prélevés en chantier à une cadence minimale de 1 par 200 mètres de longueur et aux endroits spécifiques lorsque des changements des sols en place sont perceptibles visuellement pour les constructions de routes. Pour les autres types de construction, la cadence d'échantillonnage est déterminée par le concepteur, avec un minimum d'un échantillon par site.

Formules Municipales No 5614-R-MST

Lorsqu'un chemin privé construit fait l'objet d'une demande de municipalisation, le cédant devra fournir un rapport produit par un laboratoire agréé en contrôle des matériaux et signé par un ingénieur décrivant les caractéristiques techniques et les épaisseurs des matériaux constituant la structure de la chaussée tels que la sous-fondation, la fondation et l'enrobé bitumineux, lorsqu'applicable. Ce rapport doit être appuyé par des résultats d'analyses granulométriques réalisés sur des matériaux de la sous-fondation et de la fondation échantillonné selon les règles de l'art et en quantité suffisante pour être représentatifs de l'ensemble de l'ouvrage. Le rapport doit également indiquer les épaisseurs des différentes couches d'enrobé bitumineux lorsqu'applicable.

4.4.1 Terrassement

a) L'excavation des sols organiques et matières végétales doit être effectuée jusqu'à l'atteinte des sols fermes et stables identifiés lors de l'étude de sols et sur le terrain par le surveillant. Le défrichage et l'essouchement doivent être effectués sur la largeur requise dans l'emprise pour assurer un entretien minimum requis par la suite. Tous les travaux de terrassement doivent être effectués conformément aux pratiques normalisées du MTQ.

b) Le tracé des routes doit éviter les zones problématiques : les tourbières, les terrains marécageux, instables, impropres au drainage ou sujets aux inondations, aux glissements de terrain, et les zones de mouvements de masse.

c) Lorsque le tracé d'une route traverse une zone où il y a un dépôt de terre végétale de grande épaisseur ou une zone problématique, une étude géotechnique spécifique, visant à déterminer le concept de construction requis, devra être réalisée par un ingénieur.

d) Lorsque des travaux de remblai sont requis, il incombe au concepteur de spécifier les matériaux appropriés à utiliser incluant leurs caractéristiques et les degrés de compacité à atteindre lors de leur mise en place. Les matériaux sélectionnés devront être compatibles avec les sols en place afin de réduire au maximum les soulèvements différentiels de la chaussée.

4.4.2 Structure de chaussée souple

a) La conception de la structure de chaussée est effectuée par l'ingénieur suite à la réception des conclusions de l'étude de sols en place. Au minimum, la structure de chaussée devra être conforme aux spécifications décrites dans le tableau 4.4.3.1 Structure minimale de chaussée (mm), ci-après. Elle devra permettre la circulation des différents types de véhicules et des DJMA décrits à l'article 4.2 *Classification des routes.* La protection au gel recommandée par le MTQ est exigée pour les infrastructures routières nouvelles.

Les paramètres de conception minimaux sont les suivants (selon MTQ) :

- Fondation supérieure : matériau granulaire concassé de calibre MG-20.
- Sous-fondation : matériau granulaire de calibre MG-112.
- Durée de vie ultime de conception : 15 années avec protection partielle contre le gel.
- Artère principale, routes collectrice, locale et privée : le pourcentage de véhicules lourds est de 10 %.
- Route en zone d'exploitation : le pourcentage de véhicules lourds est de 90 %.
- L'indice de gel utilisé est de 1281°C.jrs (station météorologique de Wakefield).

b) Chaque couche constituant la structure de chaussée doit être mise en forme afin d'assurer un drainage adéquat, selon les normes du MTQ et celles minimales prévues dans le présent règlement.

c) L'aménagement de transitions dans la structure de chaussée est requis aux endroits où le type de matériau constituant l'infrastructure varie. Elles doivent être conçues et construites conformément aux normes du MTQ.

4.4.3.1 Structures minimales de chaussée

a) NOUVEAU CHEMIN (applicable depuis le 7 septembre 2010)

Le dimensionnement de la chaussée est établi par un ingénieur, principalement à l'aide du logiciel « Chaussée » développé par le MTQ et à l'aide des résultats de l'étude géotechnique préalable.

Voici les principales données sur lesquelles l'ingénieur doit baser sa conception :

1- DJMA
2- % véhicule lourd, en l'absence de donnée, utilisé 10 %
3- Étude géotechnique
4- Durée de vie : 15 ans

Une surépaisseur de fondation supérieure est requise lors de la municipalisation seulement pour les routes collectrices, privées et locales lorsqu'il n'y a pas d'enrobé bitumineux. Pour les artères principales et les routes en zone d'exploitation, la surépaisseur de fondation supérieure est requise avant l'acceptation provisoire des travaux lorsqu'il n'y a pas d'enrobé bitumineux.

La sous-fondation agit comme une couche de transition. Cette couche est constituée de matériau granulaire de type MG-56.

Le MG-56 peut être remplacé par un MG-20. Dans ce cas, une membrane géotextile de type III (selon Tome VII MTQ) est requise entre la couche de roc brisé et le MG-20.

Le dernier 300 mm de roc doit être fracturé en 100-0 mm.

Toutes les conditions non couvertes par ce tableau doivent faire l'objet d'un dimensionnement par un ingénieur spécialisé dans ce type de recommandation.

Le choix de mettre en place une surépaisseur de fondation supérieure constituée de matériau granulaire de calibre MG-20 ou d'enrobés bitumineux à chaud selon les spécifications présentées par l'ingénieur.

Les matériaux granulaires entrant dans la construction de la structure de chaussée doivent respecter les caractéristiques et catégories conformément aux normes du MTQ.

Un granulat fabriqué à partir d'enrobé bitumineux, concassé et recyclé peut être utilisé comme sous-fondation en remplacement du gravier concassé ou de la pierre concassée à condition de respecter les mêmes exigences au niveau des caractéristiques et de la capacité portante, le tout en conformité avec les recommandations du MTQ à cet égard.

b) Pour les projets de municipalisation de chemin existant

Formules Municipales No 5614-R-MST

Tableau 4.4.3.1 b) : Structure minimale de chaussée (mm)

Classe de route	Structure de chaussée	Nature des sols support			
		Sols granulaires		Sols cohésifs	Roc
		Type gravier GC, GM	Type sable SM, SC, sauf SM fin	Ip>12; IL<0.9	
Artère principale	Fondation supérieure	150	150	150	150
	Sous-fondation	150	150	150	(1)150
Route collectrice	Membrane géotextile	Non	Non	Non	(1)
Route privée et locale **Route en zone d'exploitation**	Enrobé bitumineux Couche de base ESG-14 – PG 58-34 Couche d'usure ESG-10 – PG 58-34	Non requis ou selon les spécifications du concepteur			

(1) La sous-fondation agit comme une couche de transition. Cette couche est constituée de matériau granulaire de type MG-56. Le MG-56 peut être remplacé par un MG-20. Dans ce cas, une membrane géotextile de type III (selon Tome VII MTQ) est requise entre la couche de roc brisé et le MG-20.

a) Les matériaux granulaires entrant dans la construction de la structure de chaussée doivent respecter les caractéristiques et catégories conformément aux normes du MTQ.

b) Un granulat fabriqué à partir d'enrobé bitumineux, concassé et recyclé peut être utilisé comme sous-fondation en remplacement du gravier concassé ou de la pierre concassée à condition de respecter les mêmes exigences au niveau des caractéristiques et de la capacité portante, le tout en conformité avec les recommandations du MTQ à cet égard.

c) Une structure de chaussée dont la composition diffère de celles spécifiées (soit du MG-20, MG-56 et/ou MG112) peut faire l'objet d'une approbation. Par contre cette dernière doit être basée sur l'analyse des matériaux en place par un laboratoire géotechnique. Le rapport doit confirmer que les caractéristiques des matériaux en place équivalent en termes de capacité portante, de dureté de la pierre, du taux de particules fines à ceux des matériaux normés et mentionnés précédemment.

4.4.3.2 Enrobé bitumineux

a) Les enrobés bitumineux utilisés doivent être formulés et préparés en conformité avec les normes du MTQ selon les différents mélanges proposés suivants formulés selon la méthode du Laboratoire des Chaussées du Québec :

- Couche de base : ESG-14 (PG 58-34)
- Couche d'usure : ESG-10 (PG 58-34)

b) Aux endroits où des dispositifs de retenue sont installés, les travaux de pavage de chaussée doivent se prolonger sur l'accotement conformément aux spécifications contenues dans les normes du MTQ.

4.4.3.3 Marquage

a) Le marquage doit être effectué sur la chaussée revêtue d'enrobé bitumineux. La ligne axiale, les lignes d'arrêt où tous autres travaux de marquage requis pour assurer la sécurité des usagers de la route doivent être effectués conformément aux méthodes décrites aux normes du MTQ avec les matériaux y étant spécifiés. Le marquage de type courte durée est accepté.

b) Les travaux de pré-marquage sont requis avant le marquage de la ligne axiale, et ce, afin de créer deux voies de circulation de largeur égale, équivalent à la moitié de la largeur de la chaussée spécifiée aux tableaux 4.3 a), 4.3 b) et 4.3.1.1 – Pente longitudinale - Largeur et assiette minimales des routes, ci-avant.

4.5 Drainage

4.5.1 Généralités

a) Cet article s'applique pour le drainage des routes et la construction de fossés de drainage privés, effectués sur le territoire de la Municipalité.

b) Les travaux de construction liés au drainage sont effectués selon les procédures et normes du MTQ.

c) Le plan de drainage préparé devra intégrer le drainage du nouveau projet de développement domiciliaire à celui des secteurs environnants susceptibles d'être affectés par la réalisation du projet. Il incombe au promoteur de procéder à des travaux requis de surdimensionnement d'un ponceau situé en aval du nouveau projet par exemple ou à des éléments de rétentions.

4.5.2 Fossés

a) Les fossés doivent avoir une section suffisante pour pouvoir véhiculer le débit d'eau anticipé. Les fossés doivent être de section transversale de type trapézoïdal. Le fond du fossé doit avoir une largeur minimale de 0,6 mètre. Les pentes latérales sont au minimum de 2H pour 1V ou moins abrupt selon le type de sol en place et les recommandations de l'ingénieur.

b) Les fossés doivent être creusés à l'aide d'un godet approprié de chaque côté d'une route sur les sections en bombement normal, avec une pente minimale de 0,5 % afin de permettre l'écoulement libre des eaux de surface. Le profil des fossés doit être tel qu'il n'y séjournera aucune eau stagnante. Les fossés doivent avoir une profondeur minimale de 300 mm sous la ligne d'infrastructure.

c) La conception de la hauteur des talus des fossés devra prendre en considération que des travaux de fauchage des hautes herbes seront exécutés à l'aide d'un tracteur muni d'un moulin à herbe.

d) Lorsque le terrain privé est plus bas que le niveau du fond du fossé proposé, un talus devra être aménagé afin de retenir l'eau à l'intérieur du fossé. Ce talus devra être stabilisé et devra résister à de fortes pluies.

Le concepteur doit prévoir le concept approprié aux caractéristiques des fossés : types de sols constituants, pentes longitudinales, débit d'eau, revêtement de protection, etc. afin de réduire au maximum l'érosion dans les fossés ou aux exutoires, et ce, conformément aux normes du MTQ.

Formules Municipales No 5614-R-MST

INITIALES DU MAIRE

INITIALES DU SEC.-TRÉS.

4.5.3 Ponceaux

4.5.3.1 Matériaux et conception

a) Les ponceaux peuvent être aménagés avec des tuyaux en tôle ondulée d'acier galvanisé (TTOG) sauf si l'eau ou les sols sont agressifs (acide ou basique), des tuyaux en béton armé (TBA) ou des tuyaux ondulés de polyéthylène haute densité (PEHD) et seront constitués de matériaux neufs et installés conformément aux normes et dessins normalisés du MTQ.

b) Pour les nouvelles constructions d'infrastructures routières, le radier du ponceau transversal sous chaussée doit être situé à la profondeur « P » recommandée par le MTQ pour offrir la protection au gel.

c) De plus, l'épaisseur minimale de remblai au-dessus des ponceaux devra être conforme aux spécifications du MTQ et du fabricant du ponceau.

4.5.3.2 Dimensionnement

Les ponceaux doivent faire l'objet d'un dimensionnement par un ingénieur afin de pouvoir drainer des pluies de récurrence (période de retour du débit de conception) de 10 ans pour les routes locales, en zone d'exploitation et collectrices, et de 25 ans pour les artères principales.

Ce dimensionnement doit être basé sur l'étude hydraulique des bassins versants.

Les ponceaux doivent avoir un diamètre suffisant pour pouvoir véhiculer le débit d'eau à canaliser, sans causer d'inondations ou de refoulement. Au minimum, les diamètres suivants doivent être respectés :

- Ponceau pour entrée privée : conforme aux dispositions prévues dans le règlement concernant les entrées privées portant le numéro 618-07, ses abrogations et amendements.
- Ponceau transversal sous chaussée : 450 mm de diamètre.

4.5.3.3 Protection contre l'érosion

L'entrée et la sortie des ponceaux devront être protégées à l'aide d'un empierrement conforme aux normes du MTQ.

Les tronçons de chemins pavés, ayant une pente longitudinale de 6 %, doivent être protégés contre l'érosion avec du matériel recyclé de pavage.

4.6 Ponts et ouvrages d'art

a) Dans la mesure où la construction nouvelle d'un pont ou d'un ouvrage d'art est prévue, une conception particulière est alors requise. Le promoteur devra présenter des plans et devis complets de l'ouvrage, signés et scellés par un ingénieur au fonctionnaire désigné. En ce qui a trait aux ponceaux, cette conception particulière ne s'applique que pour ceux dont le diamètre d'ouverture est supérieur à 3 mètres.

b) La conception de ces ouvrages et des ouvrages connexes à ceux-ci devra être conforme aux normes applicables du MDDEFP et du MTQ. Le promoteur doit obtenir tous les certificats d'autorisation requis auprès des différents ministères et instances gouvernementales avant de pouvoir recevoir l'autorisation du fonctionnaire désigné.

c) Les dimensions de l'ouvrage devront permettre l'aménagement d'une largeur carrossable comprenant la chaussée et les accotements et une piste multifonctionnelle.

d) Le promoteur devra fournir les capacités minimales de charge des ouvrages d'art, en tenant compte du type de véhicule susceptible de circuler par-dessus. Les véhicules suivants doivent être considérés au minimum : autobus scolaire, des camions munis de trois essieux de type douze (12) roues avec équipements à déneigement, équipements à ordures ou équipements d'incendies, et des automobiles et des véhicules de tourisme.

4.7 Égouts et aqueducs

a) Dans la mesure où un promoteur désire construire un réseau d'égout pluvial, d'égout sanitaire ou d'aqueduc, la conception devra être effectuée par un ingénieur selon les normes applicables en vigueur, telles que, sans s'y limiter, les normes du BNQ, dont la norme BNQ 1809-300/2004 Travaux de construction - Clauses techniques générales - Conduites d'eau potable et d'égout, et celles du MTQ et du MDDEFP.

b) Le dimensionnement des réseaux devra s'effectuer en tenant compte des possibilités futures de connexion par des nouveaux projets ou des projets existants.

c) Le promoteur devra en premier lieu présenter un plan d'avant-projet détaillé au fonctionnaire désigné de la Municipalité conformément au règlement relatif aux permis et certificats portant le numéro 439-99, ses abrogations et amendements afin d'obtenir l'approbation du Conseil municipal par résolution avant d'entamer les étapes suivantes de conception et d'obtention des permis et certificats requis. Il devra obtenir tous les certificats d'autorisation requis auprès des différents ministères et instances gouvernementales. Un échéancier d'entretien devra être remis à la Municipalité ainsi que les coûts anticipés.

d) Une fois les travaux de construction complétés, un rapport de surveillance des travaux incluant une inspection télévisée, signée par le surveillant devra être remis à la Municipalité, attestant la conformité des travaux.

4.8 Dispositifs de retenue

a) Le concepteur doit se référer aux normes du MTQ en ce qui concerne la justification, la conception et la construction d'un dispositif de retenue (ex. : glissières de sécurité).

b) Sauf indication contraire du concepteur, les glissières de sécurité utilisées seront du type semi-rigide en tôle ondulée sur poteau de bois. Le concepteur a la responsabilité de s'assurer que ce type de dispositif de retenue est adéquat pour l'utilisation prévue.

c) Devant les dispositifs de retenue, le concepteur devra prévoir une surlargeur de l'accotement tel que recommandé par le MTQ.

4.9 Clôtures agricoles

Lorsque les routes sont situées en zone agricole, des clôtures doivent être érigées et maintenues en bon état conformément au règlement municipal portant le numéro 624-07 concernant *Les Clôtures agricoles,* ses abrogations et amendements.

Formules Municipales No 5614-R-MST

4.10 Utilités publiques

4.10.1 Gaz naturel

a) Le choix des normes et la conception des réseaux sont de la responsabilité du distributeur du gaz. Sur un terrain municipal, le plan d'installation devra être approuvé au préalable par le fonctionnaire désigné, puis par résolution du Conseil municipal, avant d'entreprendre sa réalisation.

b) Ce plan devra montrer la position exacte de la conduite et des branchements proposés par rapport aux lignes cadastrales ou à des points de référence permanents acceptés par le fonctionnaire désigné. Un plan « tel que construit » devra être remis à ce dernier à la fin des travaux.

c) Le distributeur de gaz naturel doit prendre tous les moyens requis pour assurer la protection du public lors de ses travaux et devra obtenir l'approbation du fonctionnaire désigné avant d'interrompre ou de modifier la circulation d'une route.

d) Le distributeur de gaz naturel devra avertir le fonctionnaire désigné du début des travaux au moins deux (2) jours ouvrables à l'avance pour permettre l'inspection de ses travaux par un représentant de la Municipalité.

e) Les conduites longitudinales seront installées en dehors du pavage et dans l'accotement. La conduite maîtresse dans la route ne pourra être au-dessus ou au-dessous d'un service d'aqueduc ou d'égout sauf s'il y a croisement des services.

f) La réfection de la route ou des terrains devra être faite de façon à remettre les lieux dans l'état exact où ils étaient avant les travaux. Tout affaissement de la structure de chaussée résultant de l'installation d'un conduit de gaz devra être corrigé dans les quarante-huit (48) heures suivant un avis à cet effet par la Municipalité.

g) La Municipalité se réserve le droit d'effectuer les réparations requises aux frais du distributeur du gaz naturel en cas d'urgence ou lorsque ce dernier ne répare pas la route dans le délai prévu.

4.10.2 Hydro-Québec

a) Le choix des normes et de la conception des réseaux électriques est sous la responsabilité d'Hydro-Québec qui doit elle-même obtenir toutes les servitudes requises.

b) Les plans d'installation ou de modification des réseaux aériens devront être soumis à l'approbation du fonctionnaire désigné par la Municipalité. Les travaux ne pourront être entrepris que lorsque le fonctionnaire désigné aura approuvé ces plans et que le Conseil municipal les aura approuvés par résolution.

c) Hydro-Québec devra avertir le fonctionnaire désigné par la Municipalité du début des travaux au moins deux (2) jours ouvrables à l'avance pour permettre à un représentant de la Municipalité d'effectuer une inspection.

d) Les lignes aériennes d'alimentation électrique seront situées sur les lignes cadastrales des lots en bordure des routes publiques ou privées projetées, et ce, à la demande et aux frais du promoteur.

INITIALES DU MAIRE

INITIALES DU SEC.-TRÉS.

4.10.3 Réseau de distribution du service téléphonique

Les normes et la conception des réseaux téléphoniques sont de la responsabilité du fournisseur (Bell Canada ou autre), qui devra coordonner ses installations avec Hydro-Québec. Ainsi, toute disposition s'appliquant à Hydro-Québec s'applique intégralement au fournisseur de réseau téléphonique.

4.10.4 Services Internet ou de télévision par câble

Les normes et la conception du réseau de câblodistribution sont de la responsabilité du distributeur du service d'Internet ou de télévision par câble qui devra coordonner ses installations avec Hydro-Québec et le fournisseur du réseau téléphonique. Ainsi, toute disposition s'appliquant à ces derniers s'applique intégralement au distributeur du service Internet ou de télévision par câble.

4.11 Servitudes

a) Le concepteur doit préciser l'emplacement et les détails des servitudes pertinentes et requises dans l'emprise de la route :

- Utilités publiques : Gaz naturel, Hydro-Québec, téléphonie, câble, etc.
- Services souterrains municipaux ou privés : Égout pluvial, égout sanitaire et aqueduc.
- Cul-de-sac temporaire.
- Servitudes aux fins de drainage : fossés de décharge : écoulement des eaux de surface et accès pour l'entretien de fossés.

b) Les servitudes aux fins de drainage pour les fossés de décharge devront avoir une largeur suffisante pour inclure le fossé et une zone de circulation accessible et sécuritaire de 3,0 mètres de largeur le long du fossé. La zone de circulation devra demeurer libre de toute installation et être accessible à l'aide d'une pelle mécanique. Ces servitudes devront relier la route à un cours d'eau ou à un bassin d'accumulation d'eau. En présence d'un tel bassin, les dimensions de la servitude doivent être élargies afin de couvrir la surface qui sera submergée si celle-ci n'est pas reconnue comme étant un plan d'eau ou un cours d'eau.

c) Les servitudes requises pour les utilités publiques et les services souterrains devront être de largeur suffisante pour l'implantation des systèmes et réseaux et leur entretien avec l'équipement requis.

d) Toutes les servitudes devront être arpentées et enregistrées en bonne et due forme auprès du Bureau de la publicité et des Droits du Québec, en faveur des fournisseurs de services et de la Municipalité selon le cas échéant. L'emplacement des servitudes devra être déterminé par le concepteur et approuvé par le fonctionnaire désigné.

4.12 Signalisation

La conception et l'installation permanente des panneaux de signalisation sont de la responsabilité du promoteur. La signalisation devra comprendre des panneaux indiquant les limites de vitesse, la charge permise sur un pont, les courbes, les vitesses recommandées, les culs-de-sacs, les éléments de danger, les prescriptions et autres, « ex. : Attention à nos enfants », les passages piétonniers, etc. Seule l'enseigne du nom de la route sera fournie et installée par la Municipalité. Toute la signalisation devra être conforme aux normes du MTQ et au Code de la sécurité routière du Québec. La signalisation devra être conçue par le concepteur. Elle devra être acceptée par résolution du Conseil municipal lors d'une municipalisation. Le Conseil municipal se réserve le droit d'exiger la mise en place de certains panneaux de signalisation.

Formules Municipales No 5614-R-MST

4.13 Éclairage

a) Les lampadaires doivent être installés aux intersections de toutes les routes et aux endroits recommandés par le concepteur. Le fonctionnaire désigné peut exiger l'installation de lampadaires supplémentaires à des endroits stratégiques tels que des crêtes, courbes, ronds-points, boîtes postales communautaires et autres, et aussi exiger la réduction du nombre de lampadaires dans la mesure où cela n'a pas d'impact sur la sécurité des usagers. Les lampadaires sont installés sur des poteaux d'utilité publique. Il est de la responsabilité du promoteur de faire installer les lampadaires et d'effectuer leur raccordement au réseau municipal, le cas échéant.

b) Les standards et les normes utilisés par Hydro-Québec sont ceux applicables pour la conception et la construction des lampadaires.

4.14 Trottoirs et bordures

a) L'aménagement de trottoirs et de bordures doit être effectué en conformité avec les normes du MTQ.

b) Chaque intersection et traverse pour piétons doivent être pourvues d'une descente ou rampe pour personnes à mobilité restreinte.

c) Des rapports d'essais de résistance à la compression à 7 jours (1 essai) et 28 jours (2 essais) réalisés sur le béton de ciment à la cadence prévue par le MTQ par un laboratoire accrédité devront être signés par un ingénieur et remis à la Municipalité par la suite.

4.15 Piste multifonctionnelle

Sur les routes de type collectrices et artères municipales, le promoteur devra aménager une piste multifonctionnelle en bordure de la route. La conception de celle-ci devra être effectuée par le concepteur en prévision qu'elle sera recouverte d'enrobé bitumineux éventuellement. La conception sera soumise à l'approbation du fonctionnaire désigné en concordance avec le plan de lotissement déposé et approuvé.

4.16 Construction

L'ensemble des travaux de construction d'infrastructures routières devra être exécuté en conformité avec les plans et devis préparés par le concepteur, les méthodes décrites aux normes du MTQ et aux autres normes auxquelles fait référence le présent règlement.

4.16.1 Méthodologie

4.16.1.1 Piquetage de l'emprise

a) Avant de débuter les travaux de construction, le promoteur doit faire installer des repères métalliques permanents (bornes) par un arpenteur-géomètre de chaque côté de l'emprise de l'infrastructure routière visée à une distance maximale de 150 mètres d'intervalles, de même qu'à chaque début et fin de courbe, aux points de tangente et lorsque la ligne d'emprise est brisée. L'emplacement de ces bornes devra figurer sur le plan d'arpentage, avec géoréférences, localisant la route dans son emprise devant être remise à la Municipalité à la fin des travaux.

b) Lors d'une construction de route, des piquets de bois devront être installés le long de la limite des deux accotements à tous les 20 mètres. Ces piquets devront être maintenus en place pour la durée des travaux.

c) Toute borne d'arpentage arrachée devra être réinstallée par un arpenteur-géomètre, aux frais du promoteur.

d) Ces exigences s'appliquent aussi lors de la cession par le ou les propriétaires d'une route à la Municipalité.

4.16.1.2 Mise en œuvre et compacité

4.16.1.2.1 Infrastructure et structure de chaussée

a) Avant de mettre en place la première couche de matériaux granulaires sur l'infrastructure, celle-ci doit être libre de tous débris, de matière végétale, d'eau ou de neige et doit être mise en forme afin d'assurer un drainage adéquat, selon les normes minimales prévues dans le présent règlement et les normes du MTQ mentionnées ci-avant.

b) Le surveillant a la responsabilité de vérifier l'état du terrain et de démontrer au fonctionnaire désigné que l'infrastructure proposée est conforme aux normes pour le type de terrain sur lequel elle repose.

c) Les matériaux granulaires utilisés pour la construction de la structure de chaussée doivent être mis en place par couches uniformes successives de 300 mm au maximum et densifiés afin d'obtenir les degrés de compacité spécifiés aux plans et devis.

d) Avant la pose de la fondation granulaire, la surface de la sous-fondation doit être libre d'ornières ou autres dépressions et tout écart de plus de 30 mm de l'élévation requise doit être corrigé.

e) Les matériaux granulaires et autres matériaux de remblai doivent toujours être humidifiés ou asséchés jusqu'à leur taux d'humidité optimum déterminé par l'essai Proctor modifié avant le début des efforts de compactage. Aucun travail de compactage n'est accepté lorsque la température des matériaux granulaires descend sous zéro degré Celsius (0°C).

f) Une planche de référence peut être effectuée en chantier sur les matériaux granulaires possédant le taux optimum d'humidité déterminé par l'essai Proctor modifié, et ce, conformément aux procédures du MTQ.

g) Préalablement à des travaux de pavage, tout écart de plus de 10 mm des profils longitudinaux et transversaux requis, observés après le compactage de la fondation granulaire, doit être corrigé.

4.16.1.2.2 Revêtement de chaussée souple – Enrobé bitumineux à chaud – traitement de surface double - ou couche finale de matériau granulaire

a) Les travaux de pavage ou de mise en place de la couche supplémentaire de matériau granulaire de calibre MG-20, tel que décrit à la section 4.4.3 ne pourront pas être exécutés avant qu'un cycle complet de gel-dégel soit complété et que tous les correctifs requis soient effectués. Ainsi, suivant des travaux de mise en place de la fondation supérieure, le surveillant devra effectuer une inspection en période de gel et une autre en période de dégel, afin d'évaluer le comportement

Formules Municipales No 5614-R-MST

de la chaussée sous l'effet des contraintes climatiques hivernales. Les soulèvements différentiels et autres déformations anormales devront être identifiées et corrigées selon les méthodes proposées par le surveillant (ex. : sur-excavation et confection de transitions) avant de procéder aux travaux de mise en place de l'enrobé bitumineux à chaud ou de la couche supplémentaire de matériau granulaire de calibre MG-20.

b) Les travaux de pavage doivent être exécutés en conformité avec les prescriptions du Guide technique sur la mise en place des enrobés bitumineux du MTQ en plus des normes du CCDG du MTQ.

c) Les degrés de compacité à atteindre pour chaque couche d'enrobé bitumineux seront ceux prévus aux plans et devis.

d) La mise en place de traitement de surface double, lorsqu'approuvée par le fonctionnaire désigné, peut être mise en œuvre que sur les chemins locaux.

Sa mise en place doit respecter les spécifications présentées dans les documents suivants :

1- Ministère des Transports du Québec, Traitement de surface avec garantie de résultats, Devis type, Direction du soutien à l'exploitation des infrastructures, 1998.

2- Duchesne, C., Caractéristiques et usages des émulsions, Info DLC, vol. 7, no 12, Ministère des Transports du Québec, décembre 2002, 2 p.

3- MTQ, Traitements de surface, Norme 4301, Collection Normes - Ouvrages routiers, Tome VII - Matériaux, décembre 2003, 3 p.

4.16.2 Protection et maintien de l'environnement

Pendant toute la durée des travaux, le promoteur doit prendre, et s'assurer que toute personne sous sa juridiction prend toutes les mesures nécessaires afin de maintenir la protection de l'environnement, et plus particulièrement, mais sans s'y restreindre en ce qui a trait aux items suivants :

a) Toute végétation existante sur le site du projet doit être préservée, telle que buissons, arbres, pelouse et autres qui, de l'avis du surveillant, ne gêne pas les travaux, sous peine d'être contraint à réaliser des travaux de réaménagement (tels que plantation d'arbres, ensemencement, mesures compensatoires, etc.).

b) L'utilisation de pesticides, d'herbicides et d'insecticides est proscrite.

c) Le promoteur doit, pendant la durée des travaux, utiliser les méthodes industrielles de contrôle reconnues pour éviter ou enrayer la production de poussière, de bruit et de fumée ainsi que toute pollution atmosphérique sur le chantier.

d) À chaque fois que cela s'avérera nécessaire ou sur demande du surveillant ou du fonctionnaire désigné, le promoteur devra faire l'épandage d'abat poussière, faute de quoi ceux-ci pourront procéder à cet épandage aux frais du promoteur.

e) En tout temps, la circulation des machines-outils et des véhicules sur chenilles est interdite sur toutes les routes dont le recouvrement, est en enrobé bitumineux, à moins que des contreplaqués de bois d'une épaisseur minimale de 20 mm ou des tapis en caoutchouc d'une épaisseur minimale de 20 mm ne soient déposés au sol afin d'éviter que la surface ne soit endommagée. Tout contrevenant sera systématiquement soumis aux amendes prévues par le présent règlement. Aussi, les travaux de réfection de la surface endommagée seront à la charge du promoteur.

f) Pendant et suite aux travaux, toutes les mesures nécessaires doivent être prises afin d'assurer le drainage des eaux de surface, et ce, sans qu'il y ait d'érosion et d'emportement des particules fines. Ceci implique donc l'aménagement de bassins de sédimentation et de barrières à silt aux endroits appropriés. À cet effet, le promoteur doit prendre les dispositions et construire les installations nécessaires afin d'éviter que le matériel et les particules fines puissent polluer les cours d'eau ou constituer des substances ou matières nuisibles à la vie de la flore et de la faune aquatique. Les mesures nécessaires décrites dans les normes du MTQ et du MDDEFP sont applicables.

g) Après l'achèvement de chaque ouvrage, le promoteur devra enlever tous les décombres et résidus laissés sur le site des travaux ou dans l'emprise municipale et les porter vers un site approuvé par le surveillant et nettoyer les lieux dans un délai de sept (7) jours.

4.16.3 Signalisation

a) Pendant toute la durée des travaux, le promoteur doit mettre en place et entretenir toute la signalisation nécessaire (barricades, panneaux descriptifs, signaux lumineux, signaleurs, balises, clôtures, etc.) à la sécurité sur le site ou aux accès du site, et ce, selon les normes du MTQ, le Code de la sécurité routière L.R.Q., c. C-2a.289, ainsi que les normes de la Commission de la santé et de la sécurité au travail du Québec.

b) Si la signalisation s'avère inadéquate ou non-conforme une journée suivant un avis émis par le fonctionnaire désigné, la Municipalité procédera à l'installation de toute la signalisation nécessaire aux frais du promoteur, et ce, aussi longtemps que la signalisation ne sera pas conforme. Le coût des équipements et du personnel seront augmentés de 10 % pour les frais de gestion.

c) Le promoteur doit assurer le maintien de la circulation et l'accès aux entrées des propriétés en tout temps. Le promoteur est responsable d'aviser par écrit tous les services d'urgence et autres usagers de la route (pompiers, policiers, autobus scolaire, transport en commun, chambre de commerce, enlèvement des ordures et recyclage, etc.) en cas de fermeture obligatoire d'une route. Aucune fermeture ne pourra être effectuée sans l'autorisation au préalable par résolution du Conseil municipal et approbation par celui-ci du plan de signalisation et des voies de contournement proposés.

Formules Municipales No 5614-R-MST

INITIALES DU MAIRE

INITIALES DU SEC.-TRÉS.

4.16.4 Surveillance et contrôle de la qualité des travaux

a) La surveillance et le contrôle qualité des travaux doivent être confiés à un ingénieur. Il devra effectuer toutes les inspections et les analyses nécessaires afin de confirmer que les travaux auront été exécutés conformément aux plans et devis et aux normes et aux dispositions contenues dans le présent règlement. Des échantillons et des analyses en laboratoire des matériaux utilisés, matériaux granulaires, béton de ciment, enrobé bitumineux et autres, devront être effectués. La cadence des prélèvements de ces échantillons devra être conforme aux standards prévus aux normes du MTQ. L'ensemble des matériaux mis en place devra être conforme aux exigences prévues aux plans et devis.

b) Les travaux de construction devront être réalisés par étapes. Avant de passer à une étape subséquente, le surveillant devra approuver la dernière étape réalisée et préparer un rapport. Les étapes identifiées sont les suivantes :

1. Déboisement et enlèvement du couvert végétal, évaluation de l'infrastructure.
2. Terrassement, profilage, remblai/déblai.
3. Installation des ponceaux et des éléments de drainage.
4. Mise en place de la sous-fondation granulaire.
5. Mise en place de la fondation granulaire.
6. Mise en place des enrobés bitumineux ou de la couche finale de matériau granulaire, selon le cas.
7. Travaux de bétonnage.
8. Autres ouvrages d'art et ponts (ex. : armature).
9. Acceptation provisoire des travaux.
10. Suivi d'un cycle complet de gel-dégel.
11. Acceptation finale des travaux.

ARTICLE 5 – CESSION ET MUNICIPALISATION D'INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

5.1 Demande de municipalisation

a) La municipalisation d'infrastructure routière s'effectue en regard d'une route. Aucun ouvrage d'art ni pont ne peut être municipalisé si la route sur laquelle il se situe n'est pas municipale.

b) Le propriétaire du fonds de terre doit déposer une offre de céder son infrastructure routière à la Municipalité par contrat notarié pour la somme nominale d'un dollar (1 $). Tous les frais relatifs à cette transaction sont à la charge du cédant.

c) Les documents suivants devront être fournis au fonctionnaire désigné avant la signature de l'acte notarié attestant de la municipalisation d'une route :

1. Certificat de localisation et description technique d'un arpenteur-géomètre démontrant que toutes les infrastructures sont à l'intérieure de l'emprise de la route et localisant l'emplacement des bornes géoréférencées, en 3 copies papier et format informatique (Autocad et ADOBE).

2. Plan « tel que construit » en 3 copies papier et format informatique (Autocad et ADOBE).

3. Rapports d'inspection du surveillant et d'acceptation finale des travaux pour un nouveau chemin ou rapport d'un ingénieur qui atteste que la qualité des infrastructures en place est équivalente aux critères de conception correspondant, et ce, pour un chemin existant.

4. Certificat attestant que l'infrastructure routière est conforme au présent règlement, dans le cas où l'acceptation finale des travaux remonte à plus de cinq années ou que la surépaisseur de fondation supérieure est requise.

5. Quittance finale de l'entrepreneur et de ses sous-traitants.

6. Plan de cadastre de la route.

7. Toutes les servitudes requises pour le drainage et les autres infrastructures.

8. Acte notarié.

5.2 Frais de la demande

a) Des frais sont applicables aux demandes de municipalisation. Ces frais sont décrits au règlement municipal sur la *Tarification applicable pour des biens et services ou activités offerts par la Municipalité de Val-des-Monts* portant le numéro 763-14, ses abrogations et amendements. Les demandes de municipalisation devront être présentées avec un chèque libellé au nom de la Municipalité ou un paiement comptant selon les montants non remboursables prévus. À l'entrée en vigueur du présent règlement, les frais sont établis comme suit :

   1. Le promoteur doit payer à la Municipalité, au moment de sa demande de municipalisation, un montant de 100 $ pour l'administration lorsque son infrastructure routière a été construite et a reçu l'acceptation finale de la part de la Municipalité.

   2. Tous les frais d'ingénieur, d'arpenteur, de notaire et d'entrepreneur et autres frais reliés à la conception, la construction, la surveillance et au transfert des titres de propriété, sont à la charge du propriétaire.

5.3 Critères de municipalisation d'une route

5.3.1 Normes de construction

Toutes les nouvelles infrastructures routières visées par le présent règlement devront respecter toutes les clauses applicables dudit règlement.

5.3.2 Autres critères de municipalisation d'une route

Afin qu'une municipalisation d'une route soit considérée, les dispositions suivantes sont aussi applicables.

5.3.2.1 Propriétés construites ou en construction

a) Trois critères visant à rendre favorable la municipalisation d'une route sont à considérer.

   1. On retrouve un minimum de 40 % d'immeubles avec bâtiments sur la route d'un projet de développement domiciliaire à municipaliser.

Formules Municipales No 5614-P-MST

2. La valeur foncière des immeubles avec bâtiments contigus à la route d'un projet de développement domiciliaire à municipaliser est supérieure à une moyenne de 3 865 000 $ par kilomètre de route

3. On retrouve un minimum de 35 % d'immeubles avec bâtiments sur la route à municipaliser dans un projet de développement domiciliaire orphelin.

b) L'un ou l'autre de ces critères peut être utilisé seul pour rendre éligible une route à une municipalisation.

c) Ils peuvent aussi être utilisés à l'intérieur de l'option décrite ci-après pour rendre éligible une route à une municipalisation :

- Dans le cas d'une route collectrice ou d'une artère principale d'un projet de développement domiciliaire, que l'un des critères soit atteint, mais mesuré sur la somme des lots faisant partie du projet domiciliaire, et rapporté à la route collectrice ou artère principale à municipaliser.

- Toutefois, par la suite, toute autre route située dans ce projet domiciliaire ne pourra être municipalisée que si la route collectrice ou artère principale désormais municipale atteint un des critères et que cette route à municipaliser rencontre aussi un des critères.

5.3.2.2. Contiguïté à une route à caractère public

La route à être municipalisée doit être contiguë à une route municipale ou provinciale.

5.4 Approbation de la demande

Le fonctionnaire désigné pour l'application du présent règlement formulera ses recommandations d'approbation de la requête au Conseil municipal une fois que le propriétaire se sera conformé à toutes les dispositions du présent règlement.

ARTICLE 6 – PROCÉDURES, RECOURS ET SANCTIONS

6.1 Contraventions à la réglementation

La Municipalité peut, pour faire respecter les dispositions du présent règlement, exercer cumulativement ou alternativement, avec ceux prévus au présent règlement, tous recours appropriés de nature civile ou pénale.

6.2 Procédures judiciaires et sanctions

a) Dans le cas de procédures judiciaires intentées devant la Cour municipale, les dispositions suivantes s'appliquent :

1ère : Toute personne physique qui contrevient à une disposition des articles 3.2, 3.8, 4.16.2 et 4.16.3 du règlement, commet une infraction et est passible d'une amende pouvant varier entre :

⇨ 500 $ à 1 000 $ pour une première infraction
⇨ 1 000 $ à 2 000 $ pour toute récidive subséquente

INITIALES DU MAIRE
INITIALES DU SEC.-TRÉS.

2e : Toute personne morale qui contrevient à une disposition des articles 3.2, 3.8, 4.16.2 et 4.16.3 du règlement, commet une infraction et est passible d'une amende pouvant varier entre :

⇨ 1 000 $ à 2 000 $ pour une première infraction
⇨ 2 000 $ à 4 000 $ pour toute récidive subséquente

b) Si une infraction se continue, elle constitue jour par jour, une infraction distincte et le contrevenant est passible de l'amende chaque jour durant lequel l'infraction se continue et qu'un constat en ce sens est émis.

c) Dans tous les cas, les frais de la poursuite sont en sus de l'amende.

6.3 Recours

a) Le Conseil municipal pourra, aux fins de faire respecter les dispositions du règlement, exercer cumulativement ou alternativement, avec ceux prévus au règlement, tout autre recours prévu à la loi.

b) Le Conseil municipal pourra, aux fins de faire respecter les dispositions du règlement, exercer ses recours cumulativement et solidairement sur tous les protocoles signés par un même promoteur avec la Municipalité.

ARTICLE 7 – DISPOSITIONS INTERPRÉTATIVES

a) Le masculin est utilisé dans le présent règlement sans discrimination et inclut le féminin afin d'éviter un texte trop lourd.

b) L'emploi du verbe « devoir » indique une obligation absolue. Le verbe « pouvoir » indique un sens facultatif. Le nom singulier s'étend à plusieurs personnes ou à plusieurs choses de même espèce, chaque fois que le contexte se prête à cette interprétation.

c) Aucun article du présent règlement ne peut avoir pour effet de soustraire toute personne physique ou morale à l'application d'une Loi ou d'un Règlement fédéral ou provincial, du Code municipal ou de la Loi sur les compétences municipales.

ARTICLE 8 – ENTRÉE EN VIGUEUR

a) À compter de l'entrée en vigueur du présent règlement, tous travaux de construction d'une infrastructure routière nouvelle devront être effectués selon les normes de construction et dispositions édictées par le présent règlement.

b) Le présent règlement entrera en vigueur après l'accomplissement des formalités édictées par la Loi.

Patricia Fillet
Secrétaire-trésorière et
Directrice générale

Jacques Laurin
Maire

Formules Municipales No 5614-R-MST

INITIALES DU MAIRE
INITIALES DU SEC.-TRÉS.