

## **8. Infrastructure liée aux routes locales**

### **Objectifs**

Construire, améliorer ou remettre en état l'infrastructure des routes locales de manière à atteindre l'un ou plusieurs des objectifs suivants :

- améliorer la sécurité du système routier;
- accroître la mobilité;
- améliorer la durabilité;
- favoriser le développement de l'économie et des collectivités.

### **Sous-catégories**

- Capacité additionnelle et réfection des routes dans les limites d'une municipalité, voies réservées aux véhicules à fort taux d'occupation, carrefour à niveaux différents, échangeurs, ponts, tunnels, intersections et ronds-points. Ces types de projets sont admissibles lorsque la province détient la responsabilité locale ou s'il existe une entité administrative responsable mise en place par le gouvernement provincial.
- Infrastructure pour la mise en application des normes d'accessibilité, p. ex. des descentes pour fauteuils roulants.
- Systèmes de transport intelligents (STI).
- Projets de transport actif, tels des trottoirs, des pistes cyclables, des sentiers multi-usagers/piétonniers/cyclables intégrés à un projet plus vaste.
- Réfection de routes provinciales ne faisant pas partie du réseau routier national, mais uniquement en ce qui concerne les ponts et les ouvrages routiers surélevés ou en tranchée.

Nota : Les projets de réfection doivent être conformes à la définition établie en 2005 par le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière.

### **Veillez inclure les renseignements suivants dans votre analyse de rentabilisation :**

- S'il y a lieu, indiquez dans quelle mesure le projet :
  - améliore la sécurité du système routier et des piétons;
  - crée des avantages pour les activités touristiques, industrielles, de vente au détail ou commerciales, y compris les fermes commerciales (veuillez inclure une ou des cartes détaillées qui indiquent « clairement » l'endroit où la route sera construite, ainsi que l'emplacement des indicateurs économiques);
  - a un impact sur le débit routier.
- S'il y a lieu, expliquez comment le projet :
  - améliore la sécurité du réseau routier et répond à des enjeux ou préoccupations précis;
  - se situe en fonction du réseau routier existant;
  - améliore l'état actuel de la route – largeur, pentes de talus, pente forte, tracé en profil (distance de visibilité), tracé en plan (virages dangereux), revêtement abîmé/à base d'huile, sol de fondation de mauvaise qualité, ponts (limitations de poids),

intersections dangereuses, passages à niveau dangereux, nivellement inadéquat ou autres;

- remédie aux carences identifiées (susmentionnées);
  - améliore l'efficacité du système de transport, optimise l'usage de tous les modes de transport et décroît le nombre de véhicules à passer unique;
  - tient compte des mesures de conservation du secteur de la construction (p. ex., améliorations par la réduction des émissions de gaz à effet de serre, efforts visant à adopter des meilleures pratiques durant la construction par le recours à des sources d'énergie renouvelable ou autres mesures de conservation);
  - minimise les impacts environnementaux (p. ex., émissions, utilisation des sols);
  - soutient le développement communautaire;
  - est compatible avec les plans de développement et de transport officiels de la municipalité où le projet est réalisé ou avec les autres stratégies municipales mises en place pour promouvoir le développement durable.
- Veuillez aussi inclure les renseignements suivants :
    - les autres solutions envisagées et pourquoi ce projet représente la meilleure solution (norme utilisée pour les améliorations apportées à la route et la raison de ce choix);
    - l'aide financière accordée par d'autres municipalités ou partenaires privés pour ce projet;
    - votre état de préparation relativement à l'exécution du projet;
    - la conformité du projet aux normes techniques reconnues par l'Association des transports du Canada ou à des normes provinciales ou municipales équivalentes approuvées.

### **Informations additionnelles :**

- La réfection des ouvrages routiers est une priorité.
- Le projet intègre l'innovation aux solutions d'infrastructure de transport par l'adoption des meilleures pratiques, de nouvelles approches ou de technologies novatrices.
- Le projet inclut un système de transport intelligent (STI) ou un élément de STI conforme aux exigences énoncées dans l'annexe « Systèmes de transport intelligents »
- Le projet intègre des pratiques appropriées de gestion de la demande en transport (GDT) telles que définies dans l'annexe « Gestion de la demande en transport ».

## **Annexe – MESURES DE GESTION DE LA DEMANDE EN TRANSPORT**

*Les projets de gestion de la demande en transport (GDT) seront intégrés à de nouveaux projets d'amélioration de la capacité routière de grands centres urbains et viseront à maximiser les investissements dans l'infrastructure, à améliorer la qualité de vie et à optimiser les résultats pour l'environnement.*

Les projets de GDT doivent inclure au moins l'une des mesures décrites aux sections a) ou b) ci-dessous.

### **a) Mesures d'incitation ou de désincitation en matière de transport :**

- Des mesures visant à déterminer les coûts d'utilisation du système routier ou des véhicules motorisés en vue d'accroître ou de redistribuer les coûts d'utilisation des automobiles ou des véhicules commerciaux par l'intermédiaire de divers outils comme les redevances de stationnement, les péages routiers, des frais d'immatriculation fixés selon le kilométrage, des assurances proportionnelles à l'utilisation ou d'autres initiatives de redevances sur la congestion routière;
- Des mesures en milieu de travail visant à réduire les coûts et le stress associés au trajet quotidien telles que des stationnements préférentiels pour les groupes de covoiturage, des horaires de travail flexibles ou du télétravail;
- Des services de transport novateurs qui offrent de nouveaux choix en matière de transport tels que des groupes d'autopartage, des parco-trains ou des fourgonnettes collectives;
- Des modifications à l'infrastructure en vue de diversifier les options de transport, par exemple par l'amélioration des trottoirs ou autres réseaux piétonniers, la création de circuits cyclables sur route et hors route, de voies réservées pour le covoiturage durant les heures de pointe ou de voies réservées aux camions.

### **b) Mesures d'éducation, de promotion ou de sensibilisation :**

- Des initiatives de valorisation et de positionnement en vue d'influencer les perceptions sociales et individuelles quant aux différents modes de transport et de détruire les biais à l'encontre de solutions plus écologiques;
- Des initiatives d'information ou d'éducation visant à accroître la compréhension du public relativement aux différents choix en matière de transport et aux incidences positives et négatives de leurs choix;
- Des initiatives ciblées de marketing social axé sur une collectivité précise pour aider les particuliers ou les groupes à bien comprendre leurs options et les inciter, par diverses mesures, à adopter des modes de transport plus écologiques;
- Des événements spéciaux visant à sensibiliser davantage aux diverses options en matière de transport et à encourager les gens à les essayer;
- Un programme de prix et de reconnaissance visant à encourager le leadership et la réussite à long terme des employeurs, des institutions et des groupes d'intérêts en matière de GDT.

## **Annexe – SYSTÈMES DE TRANSPORT INTELLIGENTS (STI)**

### **EXIGENCES OBLIGATOIRES**

#### **Les projets intégrant des éléments de STI :**

- doivent être conformes à l'architecture des STI pour le Canada et à l'architecture des flux d'information frontaliers, ou développer de nouveaux domaines d'intérêt national.

### **Les projets consistant en un système de transport intelligent autonome :**

Doivent satisfaire, en plus des exigences susmentionnées, aux exigences obligatoires suivantes :

- inclure un plan d'évaluation qui énonce les résultats immédiats, intermédiaires et à long terme, ainsi que la méthode et le calendrier pour la collecte des données et l'établissement des rapports;
- utiliser le cadre d'évaluation des avantages en matière de STI.