Cantley

RÈGLEMENT NUMÉRO 498-16 CONCERNANT LES NORMES RELATIVES À LA CONSTRUCTION D'INFRASTRUCTURES ET AUX ÉQUIPEMENTS MUNICIPAUX

RÈGLEMENT	DATE D'ADOPTION	NUMÉRO DE RÉSOLUTION
498-16	9 août 2016	2016-MC-R394
591-19	10 septembre 2019	2019-MC-359

Ceci constitue une version révisée en date du 10 septembre 2019

Stéphane Parent
Directeur général et secrétaire-trésorier
Municipalité de Cantley

CANADA
PROVINCE DU QUÉBEC
MUNICIPALITÉ DE CANTLEY

RÈGLEMENT NUMÉRO 498-16

CONCERNANT LES NORMES RELATIVES À LA CONSTRUCTION D'INFRASTRUCTURES ET AUX ÉQUIPEMENTS MUNICIPAUX

CHAPITRE 1
DISPOSITIONS DÉCLARATOIRES ET INTERPRÉTATIVES

1. OBJET DU RÈGLEMENT

Le présent règlement a pour but d'établir les normes minimales de construction pour les infrastructures routières et les équipements municipaux sur le territoire de la municipalité de Cantley.

2. DOMAINE D'APPLICATION

Le présent règlement s'applique à la construction des infrastructures routières et des équipements municipaux situés sur l'ensemble du territoire de la municipalité de Cantley.

3. REMPLACEMENT DES DISPOSITIONS ANTÉRIEURES

Le présent règlement remplace le chapitre III du règlement n° 348-09 relatif à la mise en place des services publics, et toute disposition de règlements antérieurs concernant les normes de construction des infrastructures routières.

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 :

Acceptation finale : Résolution adoptée par le conseil municipal suite à la recommandation du fonctionnaire désigné, lorsque la construction ou l'amélioration d'une infrastructure routière ou d'un équipement municipal est complétée conformément aux normes et standards établis au présent règlement et que les conditions prescrites par la réglementation municipale sont remplies.

Acceptation provisoire : Résolution adoptée par le conseil municipal suite à la recommandation du fonctionnaire désigné, lorsque la construction ou l'amélioration d'une infrastructure routière ou d'un équipement municipal est complétée conformément aux plans et devis déposés avec la requête de permis de construction d'infrastructure ou d'équipement, et que les conditions prescrites par la réglementation municipales sont remplies.

Amélioration : Travaux de construction ou d'aménagement visant à améliorer une infrastructure routière ou un équipement municipal. Ces travaux n'incluent pas les activités d'entretien généralement reconnues (ex. : nettoyage de fossés, émondage et abattage d'arbres, rechargement granulaire de la chaussée, etc.), ni les travaux de réparation dont les coûts sont inférieurs à 10 000 $.

Toute amélioration comprend aussi la mise à niveau ou la réfection d'une infrastructure routière ou d'un équipement municipal, dont la valeur des travaux dépasse 10 000 $.

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

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

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

Construction d'infrastructure routière ou d'équipement : Désigne de manière non limitative les travaux de drainage, d'excavation et de fondation nécessaires à la réalisation des travaux de construction d'une infrastructure routière ou d'un équipement municipal dans l'emprise.

Concepteur : Ingénieur mandaté par le promoteur afin de préparer les plans et devis visant des travaux de construction ou d'amélioration d'une infrastructure routière ou d'un équipement municipal.

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

DJMA : Débit journalier moyen annuel.

Entrée charretière : Accès principal ou secondaire d'une propriété privée ou publique à une infrastructure routière ou un droit de passage.

Emprise : Largeur d'un espace cadastré affecté ou destiné à être affecté à une voie de circulation (incluant l'accotement, les trottoirs, une piste cyclable et la lisière de terrain qui leur est parallèle) ou au passage des divers réseaux de services publics. Le terme « lignes d'emprise » désigne les limites d'un tel espace.

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

Examen des titres de propriété : Opération par laquelle un juriste évalue les charges ou les droits réels susceptibles d'affecter, de limiter ou de dévaluer le droit de propriété d'un immeuble, tels qu'un droit de passage, une hypothèque ou une servitude.

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.

Fonctionnaire désigné : Le directeur général et secrétaire-trésorier et les personnes désignées par lui pour l'application du présent règlement.

591-19
(2019-09-10)

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

Infrastructures et équipements municipaux : Ensemble des infrastructures et équipements publics, ou destinés à le devenir, nécessaires à l'aménagement et à la desserte d'un nouveau projet ou d'un nouveau secteur ou d'un projet ou d'un secteur déjà construit. De façon non limitative, ceci inclut : les voies de circulation (fondation, pavage, bordures, signalisation, ponts, trottoirs, sentiers, pistes, systèmes d'éclairage, glissières de sécurité, clôtures), le réseau d'aqueduc, le réseau d'égout domestique et le réseau pluvial, ainsi que leurs accessoires, les usines de traitement des eaux usées ou potables.

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

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

Liant bitumineux : 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.

Mise à niveau : Travaux de construction ou d'aménagement visant à rendre conforme ou à actualiser une infrastructure routière ou un équipement municipal, en vertu des normes de construction énoncées dans le présent règlement.

MTQ : Ministère provincial responsable des transports sur le territoire du Québec.

Municipalisation : Action par une personne morale ou physique désignée comme étant propriétaire ou mandatée par le propriétaire de céder le titre de propriété d'une infrastructure routière ou d'un équipement à la Municipalité.

Municipalité : La Municipalité de Cantley.

Normes du MTQ : Toutes les normes élaborées par le MTQ ou toute norme pouvant les remplacer ou les modifier, de temps à autre. Elles incluent notamment, sans s'y limiter :

- Normes – Ouvrages routiers – Tomes 1 à 7 du MTQ;
- Cahiers des charges et devis généraux (CCDG) du MTQ;
- Manuel de conception de structures du MTQ;
- Manuel de conception de ponceaux du MTQ;
- Guide technique de mise en place des enrobés bitumineux du MTQ.

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 et requise pour effectuer l'aménagement d'une route ou du réseau routier. Sont notamment inclus les ponts, les ponceaux, les murs de soutènement, les structures de signalisation et les lampadaires.

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

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

Phasage : Subdivision prédéterminée des travaux de construction d'une route en sections.

Piste multifonctionnelle : Voie aménagée afin de permettre la circulation de certaines catégories d'usagers, comme une voie cyclable ou un sentier pour piétons.

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.

Promoteur : Toute personne physique ou morale qui fait une requête à la Municipalité visant à effectuer des travaux de construction ou d'amélioration. Cette personne peut être le propriétaire de l'infrastructure ou de l'équipement, ou une personne mandatée par celui-ci afin de gérer les travaux et les processus.

Route : Désigne les voies de circulation, les chemins, les rues ou les routes sous toutes leurs formes, utilisés pour la circulation de véhicules routiers, sauf ceux pour des fins exclusives d'exploitation forestière ou

agricole. Cette définition n'inclut pas 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.

Réfection : Travaux de construction ou d'aménagement visant la réparation d'une infrastructure routière ou d'un équipement municipal.

Réseau d'égout sanitaire : 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.

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

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.

Signalisation : Ensemble des éléments de la route visant à identifier les voies de circulation conformément aux normes édictées en vertu du Code de la sécurité routière et de la réglementation municipale, provinciale et fédérale, dans le but d'assurer la sécurité des usagers. Sont notamment inclus les panneaux et leurs supports, le marquage annonçant des dangers ou des prescriptions

Soulèvement différentiel : Écart de soulèvement entre deux sections adjacentes d'une chaussée. Cet écart peut être causé par le gel ou des tassements des matériaux de remblayage

Surveillant : Ingénieur mandaté par le promoteur afin d'effectuer la surveillance des travaux de construction ou d'amélioration d'une infrastructure routière ou d'un équipement municipal.

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

5. FONCTIONS ET POUVOIRS

591-19
(2019-09-10)

La Municipalité de Cantley délègue au directeur général et secrétaire-trésorier l'application du présent règlement et lui délègue les pouvoirs nécessaires à son application.

Dans le cadre de cette délégation, il peut entre autres désigner les personnes pouvant exercer les pouvoirs énumérés à cet article. »

Le fonctionnaire désigné a l'autorité et les pouvoirs requis pour appliquer le présent règlement. Sans limiter la portée générale de ce qui précède, il a particulièrement l'autorité d'effectuer les tâches suivantes :

a) Il reçoit et analyse les plans et devis de conception soumis, puis prépare des recommandations et des commentaires en vue de les présenter au conseil municipal. Au besoin, il peut communiquer avec l'ingénieur ou le concepteur mandaté par le promoteur;

b) Lors du refus de délivrer un permis, il informe par écrit le promoteur des raisons qui justifient ce refus;

c) À tout moment, il peut visiter, examiner et prendre des photographies de toute propriété pour constater si les dispositions des règlements municipaux 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 des règlements municipaux;

d) Il peut exiger que des essais soient effectués, 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, dispositifs, construction ou condition des éléments de l'infrastructure et de la structure de chaussée répondent aux dispositions des règlements municipaux;

e) Il peut demander, avec l'approbation du conseil municipal, la vérification des plans ou des travaux par un professionnel, dans le doute raisonnable de la conformité des plans ou travaux aux dispositions des règlements municipaux. Cette contre-vérification est aux frais du promoteur;

f) Il peut révoquer ou suspendre tout permis lorsque les travaux prévus à l'entente contreviennent aux règlements municipaux, lorsque les résultats des essais ne correspondent pas aux normes municipales, provinciales ou fédérales ou lorsqu'il juge que la construction est dangereuse en vertu des lois, des règlements et des normes municipales, provinciales ou fédérales. Dans ce cas, il peut exiger des correctifs sur les éléments déficients, aux frais du promoteur;

g) Il peut préparer, signer et émettre des avis et des 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 décisions de la Cour, à la suite d'un jugement relativement au présent règlement;

h) Il tient un registre des permis délivrés ou refusés et tout document accompagnant la demande;

i) Il demande une attestation par l'ingénieur mentionnant que les plans et les travaux sont effectués en conformité avec les lois et règlements des autorités municipales, provinciales et fédérales compétentes;

j) Il peut demander au promoteur de fournir tout type d'analyses ou d'expertises nécessaires à la vérification des normes municipales, provinciales ou fédérales compétentes.

6. INTERPRÉTATION

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. Le genre masculin comprend le genre féminin, à moins que le contexte n'indique le contraire.

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

7. DISCRÉTION DU CONSEIL MUNICIPAL

Rien au présent règlement ne doit être interprété comme diminuant ou restreignant la discrétion du conseil municipal d'adopter des règlements ayant pour objet de décréter la réalisation de travaux de nature municipale et de pourvoir au fonctionnement de ces travaux.

CHAPITRE 2
PROCÉDURES RELATIVES À LA CONSTRUCTION D'INFRASTRUCTURES ET D'ÉQUIPEMENTS MUNICIPAUX

8. GÉNÉRALITÉS

Les travaux de construction ou d'amélioration d'infrastructures routières et d'équipements municipaux sur le territoire de la Municipalité s'effectuent par la Municipalité ou par un promoteur, selon les modalités prévues au présent règlement et les dispositions prévues aux règlements municipaux. Les travaux d'un promoteur sont effectués suite à la préparation de plans et devis par un ingénieur et relèvent de la surveillance de ce dernier.

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

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, de la supervision et du paiement des entrepreneurs, ingénieurs, arpenteurs et autres professionnels qu'il mandate.

9. PERMIS DE CONSTRUCTION D'INFRASTRUCTURE OU D'ÉQUIPEMENT

Aucun travail de déboisement ou de construction d'infrastructure ou d'équipement municipal ne peut débuter avant la délivrance d'un permis de construction d'infrastructure ou d'équipement, pour les infrastructures ou les équipements municipaux nouveaux ou existants nécessitant une amélioration. Ce permis est transmis au promoteur une fois que les conditions du présent règlement sont respectées.

9.1 APPROBATION DES PLANS ET DEVIS ET DÉLIVRANCE DU PERMIS

Pour qu'un permis soit délivré et que les travaux puissent débuter, le promoteur doit soumettre les documents et informations suivants lorsqu'il présente ses plans et devis, pour que le fonctionnaire désigné les approuve :

a) Les coordonnées du promoteur ou de son représentant;

b) La description du projet : le phasage de développement, les dates correspondantes et les types d'infrastructures ou d'équipements municipaux requis;

c) Les éléments faisant l'objet de financement par le promoteur;

d) Le cas échéant, les numéros de cadastre des lots existants pour lesquels les services sont demandés;

e) Le nom de l'ingénieur ou de la firme d'ingénieurs-conseils proposé par le promoteur pour la préparation des plans et devis et pour la surveillance des travaux;

f) L'estimation du coût des travaux fournie par l'ingénieur ou une firme d'ingénieurs-conseils;

g) Le cas échéant, le nom du laboratoire proposé pour le contrôle qualitatif des matériaux et/ou l'évaluation de la structure en place;

h) Le cas échéant, le plan de drainage et le nom de la firme proposée pour faire ou vérifier le plan de drainage;

i) Le cas échéant, un plan de drainage intégrant le projet au drainage des secteurs environnants en identifiant au minimum les bassins versants de 1 km2 et selon les normes de la MRC des Collines-de-l'Outaouais;

j) Le nom de l'institution financière ou de la compagnie d'assurances garantissant la caution d'exécution et d'entretien;

k) Le certificat d'assurance responsabilité civile de chacun des professionnels impliqués de deux millions

l) de dollars (2 000 000 $) pour la durée des travaux;

m) Le certificat d'assurance responsabilité automobile pour chacun des véhicules impliqués et un engagement à maintenir celle-ci en vigueur pour la durée des travaux;

n) Le cas échéant, toute substitution par le promoteur dans l'attribution de contrats, de plans et devis, de construction et de surveillance des travaux;

o) La signature du promoteur ou de son représentant;

p) Le nom de l'entrepreneur qui effectuera les travaux;

q) Le cas échéant, la requête de développement, le rapport de faisabilité technique de construction des infrastructures et des équipements, les études géotechniques, les plans de signalisation et les relevés topographiques.

Cette liste constitue une énumération non exhaustive des informations et des documents à fournir. Il relève du pouvoir du fonctionnaire désigné de demander tout autre type de documents relativement au projet proposé.

9.2 PÉRIODE DE VALIDITÉ DU PERMIS

Un permis de construction d'infrastructure ou d'équipement est valide pour une période de deux (2) années par phase de construction. Conséquemment, les travaux de construction doivent être exécutés 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.

9.3 FRAIS RELATIFS À LA DÉLIVRANCE DU PERMIS

Des frais sont applicables aux nouvelles demandes et au renouvellement des demandes de permis de construction d'infrastructure ou d'équipement. Ces frais sont décrits au Règlement établissant les taux de taxes et la tarification des différents services de la Municipalité.

Aucune demande ne sera considérée par la Municipalité sans qu'elle ait obtenu le paiement en totalité.

9.4 FRAIS D'ADMINISTRATION

Le promoteur doit acquitter toutes les taxes et redevances qu'il doit à la Municipalité et tous autres frais administratifs concernant la propriété qui fait l'objet de la requête. Il doit payer à la Municipalité, avant le début des travaux de construction, des frais d'administration et d'inspection, non remboursables, représentant 3,5 % des coûts des travaux et des équipements municipaux avant taxes, et qui incluent notamment :

- Les frais d'ouverture de dossier, payables lors du dépôt de la requête de construction;
- Le traitement et l'analyse de la requête;
- Les examens des titres de propriété;

- Les frais de délivrance de permis;
- Les visites de chantier d'une personne déléguée par la Municipalité.

Ces frais d'administration ne s'appliquent pas si une requête de développement a été déposée pour les infrastructures ou les équipements visés en vertu du Règlement no 496-16 concernant les ententes relatives à des travaux municipaux.

10. PROCÉDURES RELATIVES À LA CONSTRUCTION D'INFRASTRUCTURES ET D'ÉQUIPEMENTS MUNICIPAUX

10.1 AVIS DE DÉBUT DES TRAVAUX

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

10.2 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, afin de lui permettre d'observer la réalisation des travaux d'infrastructures ou d'équipements municipaux.

10.3 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 surveillant, qui doit préparer des rapports d'inspection par étapes.

11. ACCEPTATION PROVISOIRE

Une fois les travaux de construction complétés, le surveillant doit effectuer une inspection en vue de procéder à l'acceptation provisoire des travaux. Il produit un rapport attestant que l'infrastructure ou l'équipement municipal est conforme à la réglementation municipale, qu'il est construit selon les plans et devis émis pour construction et qu'il est exempt de toute déficience. Avec ce rapport, il inclut 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 30.3 du présent règlement.

Le surveillant prépare et approuve ensuite les plans « tel que construit », qui doivent incorporer tous les changements survenus lors de la construction. Les documents suivants doivent accompagner les plans :

- Une liste écrite des changements;
- La localisation par triangulation de tous les accessoires (vannes principales, vannes de service, entrées de service d'égout, regards, puisards, etc.);
- Un plan d'arpenteur-géomètre attestant que l'infrastructure ou l'équipement est construit à l'intérieur de l'emprise prévue et indiquant la localisation des servitudes requises selon l'article 25 du présent règlement;
- Une copie de l'enregistrement des servitudes au Registre foncier du Québec;
- Une copie du cautionnement d'entretien;

Le promoteur doit remettre au fonctionnaire désigné une copie de ce rapport signé par le surveillant, ainsi que trois copies papier et deux copies informatisées (formats .PDF et .DWG requis) de tous les plans « tel que construit » à la Municipalité. Le fonctionnaire désigné dépose ensuite ses recommandations au conseil municipal en vue de l'acceptation provisoire des travaux.

12. ACCEPTATION FINALE

L'inspection finale en vue de procéder à l'acceptation finale des travaux s'effectue au moins 12 mois après l'acceptation provisoire des travaux par le fonctionnaire désigné, qui doit s'assurer de l'absence de déficience. Si des déficiences sont détectées, le promoteur doit effectuer les corrections nécessaires selon les demandes du fonctionnaire désigné. Une autre inspection devra alors être effectuée, suite à la correction des déficiences. Le fonctionnaire désigné dépose ensuite le rapport et fait ses recommandations au conseil en vue de l'acceptation finale et de la cession de l'infrastructure ou de l'équipement à la Municipalité.

13. PÉRIODE DE GARANTIE

13.1 CAUTIONNEMENT D'EXÉCUTION

Avant d'entreprendre la construction, le promoteur doit fournir à la Municipalité une caution d'exécution relativement aux travaux municipaux. Celle-ci doit demeurer en vigueur jusqu'à l'acceptation provisoire. Dès le moment où le promoteur est en défaut de respecter ses obligations en vertu du présent règlement ou que la Municipalité a de bonnes raisons de croire que le promoteur ne pourra terminer les travaux, par exemple s'il y a abandon du chantier, cession, faillite, interruption des travaux ou si l'entrepreneur n'a plus le matériel nécessaire à la poursuite effective des travaux, la Municipalité peut utiliser le cautionnement afin de faire terminer les travaux en remplacement du promoteur.

Advenant la réception d'un avis de la Municipalité à l'effet que les travaux relatifs aux infrastructures et aux équipements municipaux sont non-conformes au contrat ou nécessitent des modifications, ajustements ou réparations, le promoteur doit, dans les quarante-huit (48) heures de la réception de cet avis, convenir d'un échéancier acceptable pour exécuter les modifications, réparations ou ajustements requis, conformément aux exigences de la Municipalité et ce, pendant toute la période en vigueur du cautionnement d'exécution.

13.2 CAUTIONNEMENT D'ENTRETIEN

Afin d'honorer la période de garantie, le promoteur doit, lors de l'acceptation provisoire, transférer son cautionnement d'exécution en cautionnement d'entretien en faveur de la Municipalité, représentant 10 % de la valeur de l'infrastructure ou de l'équipement et au minimum 10 000 $. Ce cautionnement doit garantir le maintien en bon état de l'infrastructure ou de l'équipement et doit être maintenu en vigueur jusqu'à la cession de l'infrastructure ou de l'équipement à la Municipalité, tant que tous les frais relatifs aux travaux n'auront pas été acquittés.

14. FRAIS DES 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 « tel que construit », 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 ou de l'équipement, ou à l'intérieur de l'emprise municipale.

CHAPITRE 3
NORMES DE CONCEPTION, DE PLANIFICATION ET DE CONSTRUCTION DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES ET DES ÉQUIPEMENTS MUNICIPAUX

15. GÉNÉRALITÉS

La conception de tout projet de construction de nouvelles infrastructures routières municipales ou de nouveaux équipements

municipaux, ainsi que d'amélioration d'infrastructures routières ou d'équipements municipaux existants sur le territoire de la Municipalité est confiée à un ingénieur compétent en la matière, de même que la validation de la conformité aux règlements municipaux de tout équipement ou infrastructure routière pour des fins de municipalisation. La planification doit être conforme aux normes et standards présentés dans ce chapitre, aux prescriptions de la réglementation municipale ainsi qu'à toute autre loi ou directive applicable.

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. Advenant une interprétation différente d'une disposition du présent règlement par le promoteur et la Municipalité, le promoteur doit transmettre à la Municipalité l'avis d'un ingénieur qu'il aura mandaté à ses frais. Cet avis doit être fondé sur les normes de construction et de conception décrites au présent règlement.

La conception d'une infrastructure routière doit être effectuée selon les normes du MTQ et être conforme aux exigences des normes suivantes et ce, sans s'y limiter :

- Les normes du Bureau de normalisation du Québec (BNQ) 1809-300/2004 Travaux de construction - Clauses techniques générales - Conduites d'eau potable et d'égouts;
- Le Code de la Sécurité routière du Québec, L.R.Q. c. C-24.2;
- Les lois et directives du ministère responsable des normes environnementales du Québec;
- Les règles de l'art.

16. CLASSIFICATION DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

La classification des routes sur le territoire de la Municipalité est de type rural. Conformément au tableau 1 ci-après, elle est définie en fonction des trois critères suivants : la circulation (débit journalier moyen annuel « DJMA »), les types de véhicules y circulant et les types de routes auxquelles elles sont raccordées. À ce titre, la classification doit toujours être sélectionnée en fonction du critère amenant la conception la plus conservatrice. Par exemple, il est possible qu'une route possède un DJMA inférieur à 500, mais comme celle-ci relie des routes locales à une artère principale, elle sera identifiée en tant que route collectrice.

La classification des routes est aussi effectuée en prévision de futurs projets 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 présent règlement évalue chaque route afin de déterminer sa classification selon les informations et les outils disponibles au moment de l'analyse.

TABLEAU 1

CLASSIFICATION DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

Classification de la route	Caractéristiques
Route régionale	Route sous juridiction du MTQ. Route utilisée par tous les types de véhicules sur le territoire de la Municipalité. La route principale (route 307) est une route régionale.
Artère principale	Route qui lie les routes collectrices aux routes régionales, dont 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 aux artères principales, dont 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 locale	Toutes routes à caractère privé ou local donnant accès à des lots privés, dont 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, ou à des chantiers hydroélectriques. Route utilisée principalement par des véhicules poids lourds (plus de 10 %).

17. ÉLÉMENTS GÉOMÉTRIQUES DES ROUTES

La géométrie des routes doit être conforme aux normes du MTQ, à moins d'indication contraire dans le présent règlement. Par géométrie, on entend 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.

17.1 ASSIETTE DES ROUTES

La largeur de la chaussée et la largeur des accotements requises pour chacune des classifications de routes sur le territoire sont définies aux tableaux 2 et 3, ci-après. Nonobstant ces distances, certaines dimensions peuvent être modifiées pour éviter la non-conformité d'une propriété adjacente à la rue.

TABLEAU 2

ASSIETTE MINIMALES DES NOUVELLES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

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

TABLEAU 3

ASSIETTE MINIMALES DES NOUVELLES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES EXISTANTES

Classification	Dimensions - Largeur (mètres)
	Chaussée et accotement
Artère principale	8
Route collectrice	8
Route locale	7
Route pour zone d'exploitation	7

17.1.1 Pente longitudinale

La pente longitudinale minimale des nouvelles routes avec fossés doit être au minimum de 0,5 %. La pente maximale des chemins est de 5 % pour une artère principale, 8 % pour une route collectrice et 10 % pour une route locale.

Pour une route locale, la pente longitudinale maximale peut être augmentée à 15 % sur une distance maximale de 60 mètres. Une longueur de pente supérieure à 60 mètres peut être réalisée lorsqu'un rapport d'un ingénieur démontre que la situation est sécuritaire.

Le cas échéant, les pentes longitudinales doivent être corrigées afin de respecter les distances de visibilité minimales établies dans le Règlement de lotissement de la Municipalité et les normes du MTQ.

Dans la mesure où le pourcentage de pente exigé n'est pas compatible avec la topographie d'un projet, l'ingénieur peut proposer une alternative au fonctionnaire désigné, sans toutefois que cette alternative mette à risque la sécurité des usagers de la route.

17.2 INTERSECTIONS

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.

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

Dans la mesure où le pourcentage de pente exigé n'est pas compatible avec la topographie d'un projet, l'ingénieur peut proposer une

alternative au fonctionnaire désigné, sans toutefois que cette alternative mette à risque la sécurité des usagers de la route.

17.3 CUL-DE-SAC

Le cul-de-sac est aménagé pour permettre le demi-tour des véhicules selon les normes du MTQ en milieu rural, soit de forme circulaire ou en forme de tête de pipe. Le rayon de la chaussée du cul-de-sac est au minimum de 13,5 mètres.

17.4 ENTRÉE PRIVÉE

Le concepteur doit effectuer le dimensionnement, 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 de zonage de la Municipalité, 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 MTQ. 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) Les talus de part et d'autre de l'entrée doivent posséder une pente de 2H:1V;

d) 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 0,5% et 2 % à partir du bord de l'accotement de la route vers le terrain à desservir;

e) 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;

f) Pour d) et e), 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;

g) 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.

17.5 VITESSE DE CONCEPTION

Concernant la construction de nouvelles infrastructures routières municipales, la conception doit 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 doit être effectuée en fonction d'une vitesse minimale affichée de 40 km/h. De plus, la vitesse peut être réduite jusqu'à un minimum de 25 km/h dans les courbes prononcées des routes locales, privées et en zone d'exploitation forestière ou agricole. La vitesse minimale de conception doit être recommandée par le concepteur.

18. STRUCTURE DE CHAUSSÉE

18.1 ÉTUDE DE SOLS PRÉALABLE

Pour tout projet de construction d'infrastructures routières et d'équipements municipaux, une étude de sols doit être effectuée afin de caractériser le ou les matériaux constituant l'infrastructure ou l'équipement. Des analyses doivent être effectuées par un laboratoire agréé et un rapport doit être préparé à cet effet par un ingénieur. Cette étude permettra d'identifier la structure de chaussée à mettre en forme et de déterminer les problématiques potentielles liées au drainage (ex. : nappe phréatique élevée) ou à des sols instables ou de faible portance. Les essais sont 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 minimalement un échantillon par site.

Si des travaux de déboisement sont nécessaires pour la réalisation d'une étude de sols, le promoteur peut demander l'autorisation au fonctionnaire désigné d'entreprendre certains travaux de déboisement avant l'émission d'un permis de construction d'infrastructure ou d'équipement. L'envergure des travaux de déboisement doit alors se limiter à assurer l'accès aux divers équipements en lien avec l'étude de sols.

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

18.2 TERRASSEMENT

L'excavation des sols organiques et des 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.

Le tracé des routes doit éviter les zones de contraintes pouvant affecter la capacité portante de l'infrastructure ou de l'équipement, telles que les zones de mouvements de masse et les milieux humides, instables, impropres au drainage ou sujets aux inondations ou aux glissements de terrain.

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 doit être réalisée par un ingénieur.

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 doivent être compatibles avec les

sols en place afin de réduire au maximum les soulèvements différentiels de la chaussée.

18.3 STRUCTURE DE CHAUSSÉE SOUPLE

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 doit être conforme aux spécifications décrites dans le tableau 4, ci-après. Elle doit permettre la circulation des différents types de véhicules selon les DJMA décrits à l'article 16 du présent règlement. La protection au gel recommandée par le MTQ est exigée pour les infrastructures routières nouvelles.

Les paramètres de conception minimaux sont les suivants :

- Couche d'usure : enrobé bitumineux de type ESG-10 (Routes principales et collectrices)
- Couche de base : enrobé bitumineux de type ESG-14.
- Fondation supérieure : matériau granulaire concassé de calibre MG-20.
- Fondation inférieure : matériau granulaire de calibre MG-56 ou MG-112.
- Sous-fondation : remblai classe A
- Durée de vie ultime de conception : 15 ans 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).

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

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

18.3.1 Structures minimales de chaussée

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

TABLEAU 4

STRUCTURE MINIMALE DE CHAUSSÉE SOUPLE

		Index de groupe Aashto et CBR		
Selon la classe de route	Structure de la chaussée	Sol granulaire IG = 0 CBR ≥ 11	Sol silteux 0 < IG ≤ 9 11 > CBR 4,5	Sol argileux 9 < IG 4,5 ≥ CBR
Artère principale et route collectrice	BB[1]	100	100	100
	FS	300	300	300
	FI	450	450	450
	CA	225	225	300
	EG	600	675	750
Route privée et locale	BB[2]	60	60	60
	FS	200	200	200
	FI	300	300	300
	CA	150	150	225
	EG	535	610	610

BB[1] : Composé d'une couche de base d'enrobé bitumineux de type ESG-14 et une couche de roulement de type ESG-10.
BB[2] : Composé d'une couche d'enrobé bitumineux de type ESG-14
FS : Fondation supérieure, pierre concassée calibre MG-20
FI : Fondation inférieure, pierre concassée cal. MG-56 ou MG-112
CA : Couche anticontaminante, emprunt classe « A » ou membrane géotextile
EG : Equivalent granulaire (25 mm BB = 50 mm FI = 50 mm FS et CA = 0)
IG : Index de groupe
CBR : California bearing ratio

La structure doit être d'au minimum les épaisseurs ci-haut mentionnées. Elles peuvent être réduites ou adaptées selon les recommandations d'un ingénieur compétent en la matière, et ce, suite à une étude géotechnique. L'objectif est d'assurer la construction d'une structure capable de résister aux conditions de gel et dégel locales et aux conditions de charge véhiculaire anticipée sur ce type de chemin (incluant les véhicules publics et scolaires).

Les matériaux sont compactés afin d'obtenir les pourcentages suivants :

- Assise et enrobage des tuyaux : 90 % du Proctor modifié ;
- Remblai des tranchées : 95 % de Proctor modifié ;
- Remblai de sol : 90 % de Proctor modifié ;
- Infrastructure et emprunt classe « A » de la fondation inférieure : 95 % de Proctor modifié ;
- Gravier et pierre concassée de la fondation supérieure : 98 % de Proctor modifié.

A) Nouveaux chemins

Avant de mettre en place la première couche de matériaux granulaires sur l'infrastructure routière, celle-ci doit être libre de tous débris, matière végétale, eau ou 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.

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

- DJMA
- % véhicule lourd (en l'absence de donnée, utiliser 10 %)
- Étude géotechnique
- Durée de vie : 15 ans

Les nouvelles routes locales doivent avoir une couche en enrobé bitumineux de type ESG-14 avec une épaisseur minimale de 60 millimètres. Les nouvelles routes collectrices ou principales doivent avoir une couche de base en enrobé bitumineux de type ESG-14 avec une épaisseur minimale de 60 millimètres et une couche de roulement en enrobé bitumineux de type ESG-10 avec une épaisseur minimale de 40 millimètres.

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) Chemins existants

Avant de mettre en place la première couche de matériaux granulaires sur l'infrastructure routière, celle-ci doit être libre de tous débris, matière végétale, eau ou 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-haut.

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.

Une structure de chaussée dont la composition diffère de celles spécifiées (soit du MG-20, MG-56 et/ou MG-112) 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.

18.3.2 Enrobé bitumineux

Les enrobés bitumineux utilisés doivent être formulés et préparés en conformité avec les normes du MTQ et 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)

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.

18.3.3 Marquage

Le marquage doit être effectué sur la chaussée revêtue d'enrobé bitumineux. La ligne axiale, les lignes d'arrêt ou 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 qui y sont spécifiés. Le marquage de type « courte durée » est accepté.

Les travaux de prémarquage 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 2, 3 et 4, ci-haut.

19. DRAINAGE

Cet article s'applique pour le drainage des routes et la construction de fossés de drainage privés, effectués sur le territoire de la Municipalité. Les travaux de construction liés au drainage sont effectués selon les procédures et normes du MTQ.

Le plan de drainage préparé doit 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 aux travaux requis de surdimensionnement, par exemple d'un ponceau situé en aval du nouveau projet ou à des éléments de rétentions.

19.1 FOSSÉS

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.

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.

La conception de la hauteur des talus des fossés doit prendre en considération les travaux de fauchage des hautes herbes. Lorsque le terrain privé est plus bas que le niveau du fond du fossé proposé, un talus doit être aménagé afin de retenir l'eau à l'intérieur du fossé. Ce talus doit être stabilisé et doit 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.

19.2 PONCEAUX

Toutes les entrées charretières doivent être munies d'un ponceau qui permettra le sain écoulement des eaux d'un fossé existant ou projeté. Les ponceaux utilisés pour les entrées privées seront en tôle ondulée galvanisée, jauge 14 minimum ou en polyéthylène rainuré avec paroi lisse à l'intérieur. Le diamètre sera de 450 mm (18") minimum. Les extrémités devront être adéquatement protégées contre l'érosion et les affouillements.

19.2.1 Matériaux et conception

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

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

19.2.2 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. Le ponceau doit avoir un diamètre suffisant pour pouvoir véhiculer le débit d'eau à canaliser. Cependant, les diamètres minimums à respecter sont de 450 mm pour un ponceau d'entrée privée et de 600 mm pour un ponceau installé sous la rue.

19.2.3 Protection contre l'érosion

L'entrée et la sortie des ponceaux doivent être protégées à l'aide d'un empierrement conforme aux normes du MTQ, tandis que les tronçons de chemins pavés ayant une pente longitudinale de 6 % doivent être protégés contre l'érosion avec du matériel recyclé de pavage.

20. PONTS ET OUVRAGES D'ART

Une conception particulière est requise lorsque la construction nouvelle d'un pont ou d'un ouvrage d'art est prévue. Le promoteur doit alors présenter au fonctionnaire désigné des plans et devis complets de l'ouvrage, signés et scellés par un ingénieur. 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.

La conception de ces ouvrages et des ouvrages connexes à ceux-ci doit être conforme aux normes applicables du MTQ et du ministère responsable des normes environnementales du Québec. 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.

Les dimensions de l'ouvrage doivent permettre l'aménagement d'une largeur carrossable comprenant la chaussée et les accotements, et une piste multifonctionnelle s'il y a lieu.

Le promoteur doit fournir les capacités minimales de charge des ouvrages d'art, en tenant compte du type de véhicule susceptible d'y circuler. Les véhicules suivants doivent au moins être considérés : des autobus scolaires, des camions munis de trois essieux de type 12 roues avec équipements à déneigement, équipements à ordures ou équipements d'incendie, et des automobiles et des véhicules de tourisme.

21. ÉGOUTS ET AQUEDUCS

Si un promoteur désire construire un réseau d'égout pluvial, d'égout sanitaire ou d'aqueduc, la conception doit être effectuée par un ingénieur selon les normes applicables en vigueur, telles que, sans s'y limiter, les normes du Bureau de normalisation du Québec (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 ministère responsable des normes environnementales du Québec.

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

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

22. DISPOSITIFS DE RETENUE

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

Sauf indication contraire du concepteur, les glissières de sécurité utilisées sont 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.

23. CLÔTURES AUX ABORDS DES CHEMINS

Les clôtures situées en bordure des chemins doivent être érigées et maintenues en bon état conformément aux politiques et règlements municipaux.

24. UTILITÉS PUBLIQUES

24.1 GAZ NATUREL

Le choix des normes et la conception des réseaux relèvent de la responsabilité du distributeur de gaz naturel. Sur un terrain municipal, le plan d'installation doit être approuvé au préalable par le fonctionnaire désigné et par résolution du conseil municipal. Ce plan doit 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 » doit être remis à ce dernier à la fin des travaux.

Le distributeur de gaz naturel doit prendre tous les moyens requis pour assurer la protection du public lors de ses travaux et doit obtenir l'approbation du fonctionnaire désigné avant d'interrompre ou de modifier la circulation d'une route. Il doit aussi aviser le fonctionnaire désigné au moins deux (2) jours ouvrables avant le début des travaux pour permettre l'inspection de ses travaux par un représentant de la Municipalité.

Les conduites longitudinales sont 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.

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

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.

24.2 HYDRO-QUÉBEC

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

Les plans d'installation ou de modification des réseaux électriques doivent être soumis à l'approbation du fonctionnaire désigné par la Municipalité. Les travaux ne peuvent être entrepris que lorsque le fonctionnaire désigné a approuvé ces plans et que le conseil municipal les a approuvés par résolution.

Hydro-Québec doit prendre tous les moyens requis pour assurer la protection du public lors de ses travaux et doit obtenir l'approbation du fonctionnaire désigné avant d'interrompre ou de modifier la circulation d'une route. Il doit aussi aviser 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.

Les lignes d'alimentation électrique sont 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.

24.3 RÉSEAU DE DISTRIBUTION DU SERVICE TÉLÉPHONIQUE

Les normes et la conception des réseaux téléphoniques relèvent de la responsabilité du fournisseur (Bell Canada ou autre), qui doit coordonner ses installations avec Hydro-Québec. Ainsi, toutes les dispositions qui s'appliquent à Hydro-Québec s'appliquent également et intégralement au fournisseur de réseau téléphonique.

24.4 SERVICES D'INTERNET OU DE TÉLÉVISION PAR CÂBLE

Les normes et la conception du réseau de câblodistribution relèvent de la responsabilité du distributeur du service d'Internet ou de télévision par câble, qui doit coordonner ses installations avec Hydro-Québec et le fournisseur du réseau téléphonique, le cas échéant. Ainsi, toutes les dispositions qui s'appliquent à ces derniers s'appliquent également et intégralement au distributeur du service d'Internet ou de télévision par câble.

25. SERVITUDES

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.

Les servitudes aux fins de drainage doivent démontrer l'emplacement réel d'une infrastructure permettant de canaliser l'eau, tel qu'un fossé de décharge. Les fossés de décharge doivent être d'une largeur suffisante pour inclure un fossé et une zone de circulation accessible et sécuritaire de 3 mètres de largeur le long du fossé. La zone de circulation doit demeurer libre de toute installation et être accessible à l'aide d'une pelle mécanique. Ces servitudes doivent 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 submergée, si celle-ci n'est pas reconnue comme étant un plan d'eau ou un cours d'eau.

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

Toutes les servitudes doivent 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. L'emplacement des servitudes doit être déterminé par le concepteur et approuvé par le fonctionnaire désigné.

26. SIGNALISATION

Toute la conception et la réalisation de la signalisation doivent être conformes aux normes du MTQ et au Code de la sécurité routière du Québec. Elle doit comprendre des panneaux indiquant les limites de vitesse, la charge permise sur un pont, les courbes, les vitesses recommandées, les culs-de-sac, les éléments de danger, les indications et autres (ex. : « Attention à nos enfants »), les passages piétonniers, etc.

La conception et l'installation permanente des panneaux de signalisation relèvent de la responsabilité du promoteur, qui doit confier la charge de la conception de la signalisation à un professionnel (concepteur). Seule l'enseigne du nom de la route est fournie et installée par la Municipalité.

La signalisation doit être acceptée par résolution du conseil municipal lors de la municipalisation d'une infrastructure routière ou d'un équipement. Le conseil municipal se réserve le droit d'exiger la mise en place de certains panneaux de signalisation.

27. ÉCLAIRAGE

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 exiger la réduction du nombre de lampadaires dans la mesure où leur présence n'a pas suffisamment d'impact sur la sécurité des usagers. Les lampadaires sont installés sur des poteaux d'utilité publique. Il relève de la responsabilité du promoteur de faire installer les lampadaires et d'effectuer leur raccordement au réseau municipal, le cas échéant.

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

28. TROTTOIRS ET BORDURES

Le cas échéant, l'aménagement de trottoirs et de bordures doit être effectué en conformité avec les normes du MTQ. Chaque intersection et traverse pour piétons doivent être pourvue d'une descente ou rampe pour personnes à mobilité restreinte.

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 agréé doivent être signés par un ingénieur et remis à la Municipalité par la suite.

29. PISTE MULTIFONCTIONNELLE

29.1 BANDES MULTI-USAGE ET VOIE CYCLABLE

L'aménagement d'une bande multi-usage ou d'une voie cyclable doit être effectué en conformité avec les normes du MTQ. La largeur

minimale de la bande ou de la voie doit être de 1,5 mètre dans le cas d'une voie unidirectionnelle et de 2,75 mètres pour une bidirectionnelle. Dans le cas d'une bande multi-usage ou d'une voie cyclable bidirectionnelle, la largeur minimale d'emprise doit être de 4,5 mètres.

Le cas échéant, la Municipalité peut exiger que le revêtement de la bande multi-usage ou de la voie cyclable soit un enrobé bitumineux de type EC-10, d'une épaisseur minimale de 50 mm.

Les accès au sentier pour piétons doivent être munis d'un dispositif empêchant l'accès aux véhicules.

29.2 SENTIER POUR PIÉTONS ET VOIE DE SECOURS

L'aménagement d'un sentier pour piétons servant aussi de voie de secours doit être effectué en conformité avec les normes MTQ. La largeur minimale totale d'un tel sentier pour piétons doit être de 6 mètres et la surface de revêtement doit être de minimum 3,5 mètres.

Le cas échéant, la Municipalité peut exiger que le revêtement du sentier pour piétons soit un enrobé bitumineux de type EC-10, d'une épaisseur minimale de 50 mm.

Les accès au sentier pour piétons servant aussi de voie de secours doivent être munis de barrières pivotantes. L'aménagement de la barrière doit cependant permettre l'accès en tout temps au piéton.

30. CONSTRUCTION

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

30.1 MÉTHODOLOGIE

30.1.1 Piquetage de l'emprise

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 doit 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.

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

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

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

30.1.2 Mise en œuvre et compacité

A) Infrastructures et structure de chaussée

Avant de mettre en place la première couche de matériaux granulaires sur l'infrastructure, celle-ci doit être libre de tous débris, matière végétale, eau ou 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-haut.

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.

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.

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

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).

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.

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

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

Les soulèvements différentiels et autres déformations anormales doivent être identifiés et corrigés selon les méthodes proposées par le surveillant (ex. : surexcavation et confection de transitions) avant de procéder à l'acceptation finale des travaux.

Les travaux de pavage doivent être exécutés en conformité avec les indications du Guide technique sur la mise en place des enrobés bitumineux du MTQ et les normes du Cahier des charges et devis généraux du MTQ.

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

La mise en place de traitement de surface double, lorsqu'approuvée par le fonctionnaire désigné, doit respecter les spécifications présentées dans les documents suivants :

- MTQ, Traitement de surface avec garantie de résultats, Devis type, Direction du soutien à l'exploitation des infrastructures, 1998.
- Duchesne, C., Caractéristiques et usages des émulsions, Info DLC, vol. 7, no 12, Ministère des Transports du Québec, décembre 2002, 2 p.
- MTQ, Traitements de surface, Norme 4301, Collection Normes - Ouvrages routiers, Tome VII - Matériaux, décembre 2003, 3 p.

30.2 SIGNALISATION

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 (R.L.R.Q. c-24.2) et les normes de la Commission de la santé et de la sécurité au travail du Québec (CSST).

Si, quarante-huit (48) heures suivant un avis à l'effet que la signalisation s'avère inadéquate ou non conforme par le fonctionnaire désigné, la signalisation demeure inadéquate ou non-conforme, la Municipalité procède à l'installation de la signalisation nécessaire aux frais du promoteur, et ce, jusqu'à ce que la signalisation soit conforme.

Le promoteur doit assurer le maintien de la circulation et l'accès aux entrées des propriétés en tout temps. Il 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 de route peut être effectuée sans l'autorisation préalable du conseil municipal par résolution, ni sans l'approbation par celui-ci du plan de signalisation et des voies de contournement proposés.

30.3 SURVEILLANCE ET CONTRÔLE DE LA QUALITÉ DES TRAVAUX

La surveillance et le contrôle de la qualité des travaux doivent être confiés à un ingénieur, qui doit effectuer toutes les inspections et les analyses nécessaires afin de confirmer que les travaux ont été exécutés conformément aux plans et devis, normes et 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, doivent être effectués. La fréquence des prélèvements de ces échantillons doit être conforme aux standards prévus aux normes du MTQ. L'ensemble des matériaux mis en place doit être conforme aux exigences prévues aux plans et devis.

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

1) Évaluation de l'infrastructure routière ou de l'équipement existant, s'il y a lieu;

2) Déboisement et enlèvement du couvert végétal,

3) Terrassement, profilage, remblai/déblai;

4) Installation des ponceaux et des éléments de drainage;

5) Mise en place de la sous-fondation granulaire;

6) Mise en place de la fondation granulaire;

7) Mise en place des enrobés bitumineux ou de la couche finale de matériau granulaire, selon le cas;

8) Travaux de bétonnage;

9) Autres ouvrages d'art et ponts (ex. : armature);

10) Acceptation provisoire des travaux;

11) Suivi d'un cycle complet de gel-dégel.

31. PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Pendant toute la durée des travaux, le promoteur doit prendre et s'assurer que toute personne sous son autorité prenne les mesures

nécessaires afin de maintenir la protection de l'environnement, notamment en ce qui a trait aux situations suivantes :

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 municipaux, sous peine d'être contraint à réaliser des travaux de réaménagement (comme la plantation d'arbres, l'ensemencement, l'adoption de mesures compensatoires, etc.);

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

c) Les produits utilisés comme abat-poussière doivent être à base de sels chlorurés hygroscopiques, comme le chlorure de calcium ou le chlorure de magnésium. Ils doivent satisfaire aux exigences de la norme BNQ 2410-300 « Produits utilisés comme abat-poussières pour routes non asphaltées et autres surfaces similaires » et être certifiés par le Bureau de normalisation du Québec;

d) En tout temps, la circulation des machines-outils et des véhicules sur chenilles est interdite sur toutes les routes dont le recouvrement est composé d'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 est systématiquement soumis aux amendes prévues par le présent règlement. En outre, les travaux de réfection de la surface endommagée demeurent à la charge du promoteur;

e) 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 construire les installations nécessaires afin de limiter l'impact environnemental. Les mesures nécessaires décrites dans les normes du MTQ et du ministère responsable des normes environnementales du Québec sont applicables;

f) Après l'achèvement de chaque ouvrage, le promoteur doit retirer tous les décombres et résidus laissés sur le site des travaux ou dans l'emprise municipale et les déposer dans un endroit approuvé par le surveillant. Il doit nettoyer les lieux dans un délai raisonnable.

31.1 MATÉRIAUX

Les matériaux granulaires utilisés pour la construction des ouvrages ne doivent pas provenir du lit d'un plan d'eau ni de ses berges ni d'aucune source située à moins de 75 m du milieu aquatique (ruisseau, rivière, fleuve, lac ou mer).

31.2 TROUSSE DE RÉCUPÉRATION DE PRODUITS PÉTROLIERS

Le promoteur doit disposer en permanence d'une trousse d'urgence de récupération des produits pétroliers comprenant des boudins de confinement, des rouleaux absorbants, de la mousse de sphaigne, ainsi que les contenants et accessoires connexes (gants, etc.) essentiels pour parer aux déversements accidentels de faibles envergures et assurer la récupération, l'entreposage du matériel souillé et la gestion des sols et du matériel contaminé.

La trousse doit comprendre suffisamment de rouleaux absorbants pour permettre d'intervenir sur la largeur du plan d'eau ou de confiner les produits pétroliers à l'intérieur du périmètre de la machinerie en cause. Elle doit être facilement accessible en tout temps pour une intervention rapide.

31.3 MISE EN ŒUVRE

Lors de l'exécution de travaux dans ou à proximité d'un milieu aquatique (ruisseau, rivière, fleuve, lac, mer) de même que dans ou à proximité d'un milieu humide (marécage, marais, étang ou tourbière), le promoteur doit, en fonction des caractéristiques des sols rencontrés, déterminer le mode et le type de construction des ouvrages provisoires de façon à minimiser son impact sur ces milieux. Le promoteur doit prendre les précautions nécessaires pour assurer en tout temps la qualité de l'eau et son libre écoulement. Tout ouvrage provisoire doit être stabilisé en amont et en aval afin d'éviter de causer de l'érosion.

À la fin des travaux, tous les ouvrages provisoires doivent être démolis et le site des travaux doit être remis dans son état naturel.

Les travaux sur une rive, sur le littoral ou dans la plaine inondable des lacs et des cours d'eau sont interdits, comme il est précisé dans la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables (RLRQ, chapitre Q-2, r. 35), à moins qu'ils aient fait l'objet d'une autorisation de la part des autorités municipales ou gouvernementales responsables. De même, toute intervention dans un milieu humide (étang, marais, marécage, tourbière) doit faire l'objet au préalable d'un certificat d'autorisation en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement. Si, par le seul choix de la méthode de Construction, le promoteur intervient sur une rive, un littoral, une plaine inondable ou dans un milieu humide, une autorisation de la part des autorités responsables doit être obtenue.

31.3.1 Protection des lacs, des cours d'eau et des milieux humides

Le déversement dans un lac, un cours d'eau ou un milieu humide de déchets, d'huile, de produits chimiques ou d'autres contaminants provenant d'un chantier de construction est interdit. Le promoteur doit éliminer ces déchets et ces contaminants selon les lois et règlements en vigueur en fonction de la nature du contaminant.

Le plein d'essence et la vérification mécanique du matériel roulant doivent être effectués à une distance d'au moins 15 mètres d'un lac, d'un cours d'eau ou d'un milieu humide. Le promoteur doit éviter toute contamination du milieu.

Durant les travaux, la libre circulation des eaux doit être assurée sans créer d'impact négatif des points de vue hydraulique et environnemental.

31.3.2 Ouvrages de rétention

A) Bermes filtrantes et trappes à sédiments

Les travaux exécutés par le promoteur ne doivent pas endommager les lacs et les cours d'eau situés à proximité, y compris les fossés publics et privés. Afin de limiter le transport de sédiments vers les lacs et les cours d'eau, le promoteur doit prévoir durant les travaux, aux endroits requis, la construction et l'entretien de bermes filtrantes et de trappes à sédiments en amont de ces milieux.

De plus, il doit construire et entretenir, dès le début des travaux, une berme filtrante et une trappe à sédiments dans un fossé drainant l'aire de travail, selon les exigences du chapitre 9 « Mesures d'atténuation environnementales temporaires » du Tome II - Construction routière de la collection Normes - Ouvrages routiers du ministère des Transports.

Les bermes filtrantes et les trappes à sédiments temporaires doivent être démantelées à la fin des travaux et la superficie qu'elles occupaient doit être réaménagée.

Au moment de l'exécution de travaux dans les forêts de l'État, les trappes doivent être situées à une distance d'au moins 20 mètres d'un plan d'eau.

B) Barrières à sédiments

Afin de limiter le transport de sédiments vers un plan d'eau, l'entrepreneur doit installer des barrières à sédiments constituées d'un géotextile, selon les stipulations du chapitre 9 « Mesures d'atténuation environnementales temporaires » du Tome II - Construction routière de la collection Normes - Ouvrages routiers du Ministère.

Le géotextile doit y être tendu. Sa base doit suivre la topographie du terrain et être bien retenue au sol.

Un entretien périodique des barrières doit être réalisé en procédant à l'enlèvement des sédiments qui s'accumulent contre la paroi de la membrane. Les barrières à sédiments sont enlevées et récupérées lorsque les surfaces décapées sont stabilisées de façon permanente.

Lors de l'enlèvement des barrières, les zones d'accumulation de sédiments doivent être nettoyées et également stabilisées de façon permanente.

C) Protection contre l'érosion

À tous les endroits du chantier où il y a risque d'érosion, le sol doit être stabilisé. Afin de prévenir l'érosion sur les chantiers, l'entrepreneur doit s'assurer que :

- les terrains déboisés, laissés à nu et exposés aux agents atmosphériques sont limités au strict minimum en ce qui a trait à la superficie et à la durée. Le déboisement doit être restreint au segment de route en voie de construction;
- les eaux de ruissellement provenant de l'extérieur du site de construction sont interceptées et acheminées hors du chantier vers des endroits stabilisés, et ce, durant toute la période de construction;
- les talus sont bien stabilisés selon les plans et devis.

Le promoteur doit préparer un croquis et une description des ouvrages provisoires et permanents qu'il entend exécuter pour prévenir l'érosion et les remettre à la Municipalité.

Si les travaux sont suspendus durant l'hiver, des travaux préventifs de stabilisation du sol doivent être effectués selon les exigences des plans et devis.

CHAPITRE 4
SANCTIONS

32. CONTRAVENTIONS À LA RÉGLEMENTATION

Pour s'assurer du respect des dispositions du présent règlement, la Municipalité peut exercer cumulativement ou alternativement, avec ceux prévus au présent règlement, tout recours approprié de nature civile ou pénale. De même, le conseil municipal peut exercer cumulativement ou alternativement, avec ceux prévus au règlement, tout autre recours prévu à la loi.

33. INFRACTIONS

Quiconque contrevient à l'une des dispositions du présent règlement commet une infraction. Toute infraction à une disposition du présent règlement rend le contrevenant passible d'une amende minimale de 500 $ et maximale de 2 000 $ pour une première infraction, et d'une amende minimale de 1 000 $ et maximale de 5 000 $ pour une récidive, peu importe si le contrevenant est une personne physique ou morale.

Toute infraction continue à l'une ou l'autre des dispositions du présent règlement constitue, pour chaque jour, une infraction distincte. Dans tous les cas, les frais de la poursuite sont en sus de l'amende.

CHAPITRE 5
DISPOSITIONS FINALES

34. DISPOSITIONS TRANSITOIRES

Les normes du présent règlement ne s'appliquent pas aux travaux de construction d'infrastructures routières ou d'équipements municipaux ayant débuté avec l'autorisation de la Municipalité, ayant fait l'objet d'une entente en vertu du Règlement n° 348-09 relatif à la mise en place des services publics ou dont le processus est substantiellement avancé à la date de l'entrée en vigueur du présent règlement.

35. ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent règlement entre en vigueur conformément à la loi et aux autres dispositions applicables.