

CANADA – QUÉBEC
NOUVEAU FONDS CHANTIERS CANADA – VOLET INFRASTRUCTURES
PROVINCIALES-TERRITORIALES - PROJETS NATIONAUX ET RÉGIONAUX

ENTENTE-PARAPLUIE POUR DES PROJETS DE TRANSPORT

L'Entente est conclue en date de la dernière signature

ENTRE : SA MAJESTÉ DU CHEF DU CANADA (ci-après « Canada »), représentée par le ministre de l'Infrastructure et des Collectivités,

ET : LE GOUVERNEMENT DU QUÉBEC (ci-après « Québec »), représenté par le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports et par le ministre responsable des Relations canadiennes et de la Francophonie canadienne.

Ci-après individuellement désigné comme une « Partie » et collectivement désignés comme les « Parties ».

PRÉAMBULE

ATTENDU QUE le gouvernement du Canada a établi le Nouveau Fonds Chantiers Canada (le « NFCC ») qui comprend une enveloppe de 14 milliards de dollars sur dix ans, dont 9 milliards de dollars à l'égard du financement pour les projets nationaux et régionaux, représentant une somme de 1 592 526 132 dollars pour le Québec;

ATTENDU QUE le ministre de l'Infrastructure et des Collectivités est responsable des Projets nationaux et régionaux du volet Infrastructures provinciales-territoriales (ci-après désigné « PNR-VIPT » ou « programme ») du NFCC;

ATTENDU QUE le Québec a l'intention de réaliser les Projets décrits à l'annexe B (ci-après « Projets ») et que le Canada accepte de contribuer à leur financement dans le cadre du PNR-VIPT;

ATTENDU QUE le Québec a annoncé le Plan québécois des infrastructures 2017-2027 dont les investissements atteignent 91,1 milliards de dollars sur dix ans afin d'améliorer et de moderniser les infrastructures;

ATTENDU QUE le Québec, en vertu du décret numéro 868-2018 en date du 20 juin 2018, a approuvé les modalités de l'Entente;

PAR CONSÉQUENT, conformément aux principes susmentionnés, les Parties conviennent de ce qui suit :

1. INTERPRÉTATION

1.1 DÉFINITIONS

En plus des termes définis dans les dispositions du préambule et ailleurs dans l'Entente, un terme débutant par une lettre majuscule a le sens qui lui est donné dans le présent article :

« **Aide financière totale** » désigne le total du financement alloué pour un Projet, toutes sources confondues, y compris le financement provenant de sources fédérales, provinciales, et le financement provenant de sources privées et les Contributions non financières.

« **Bien** » tout bien immeuble, acquis, construit, rénové ou amélioré, en tout ou en partie, avec des fonds fournis par le Canada en vertu des modalités de la présente Entente.

« **Comité** » le Comité de suivi de l'Entente établi conformément à l'article 4 (Comité de suivi de l'Entente).

« **Contrat** » un accord entre le Québec et un Tiers aux termes duquel ce dernier convient de fournir au Québec, contre rétribution financière, un produit ou un service dans le cadre du Projet.

« **Contribution non financière** » les biens et les services non monétaires auxquels on attribue une juste valeur, mais pour lesquels aucun paiement n'est effectué.

« **Date d'achèvement substantiel** » désigne la date figurant sur la Déclaration d'achèvement substantiel du Projet sous la forme prévue à l'annexe D (Déclaration d'achèvement substantiel).

« **Date de fin du Projet** » désigne la date à laquelle le Québec fait parvenir sa demande de remboursement finale pour un Projet.

« **Date d'entrée en vigueur** » désigne la date de la dernière signature de l'Entente.

« **Déclaration d'achèvement substantiel** » désigne une déclaration présentée essentiellement sous la forme prévue à l'annexe D (Déclaration d'achèvement substantiel) et qui désigne que le Projet peut servir aux fins prévues.

« **Dépenses admissibles** » désigne les dépenses du Projet engagées et payées et qui sont admissibles au remboursement conformément aux modalités de l'annexe A (Dépenses admissibles et non admissibles) de l'Entente.

« **Entente** » la présente Entente de contribution et l'ensemble de ses annexes, comme modifiées de temps à autre.

« **Exercice** » la période débutant le 1^{er} avril et se terminant le 31 mars de l'année suivante.

« **Période d'aliénation des biens** » désigne la période allant de la Date d'achèvement substantiel jusqu'à cinq (5) ans après celle-ci.

« **Projets** » désigne les Projets d'infrastructure décrits à l'annexe B (Description des Projets) et pouvant être utilisé au singulier même s'il représente plusieurs entités.

« **Tiers** » désigne toute personne ou entité légale, autre qu'une Partie à l'Entente, qui participe à la réalisation du Projet par l'entremise d'un Contrat.

1.2 INTÉGRALITÉ DE L'ENTENTE

Les documents, négociations, dispositions, engagements ou ententes antérieures relativement à l'objet de l'Entente deviennent nuls et non avenue à partir de la Date d'entrée en vigueur de l'Entente. Aucune déclaration ni garantie, explicite, implicite ou autre, n'est faite par le Canada au Québec, sauf ce qui est expressément prévu dans l'Entente.

1.3 DURÉE DE L'ENTENTE

L'Entente prendra effet à la Date d'entrée en vigueur et se terminera dix-huit (18) mois après la dernière Date de fin du Projet, sans dépasser le 31 mars 2024.

1.4 ANNEXES

Les annexes suivantes font partie intégrante de l'Entente :

Annexe A – Dépenses admissibles et non admissibles

Annexe B – Description des Projets

Annexe C – Protocole de communication

Annexe D – Déclaration d'achèvement substantiel

2. OBJET DE L'ENTENTE

L'objet de l'Entente vise à établir les modalités par lesquelles le Canada versera sa contribution au Québec pour les Projets.

3. OBLIGATIONS DES PARTIES

3.1 ENGAGEMENTS DU CANADA

- a) Le Canada convient de verser au Québec une contribution telle qu'établie aux sections 2 (Contribution du Canada) de l'annexe B (Description des Projets) pour les Projets.
- b) Le financement fédéral total à un Projet, de toutes les sources fédérales, ne doit pas dépasser un tiers (33,33 %) des Dépenses admissibles de ce Projet. Nonobstant ce qui précède, le financement fédéral maximal, de toutes les sources, pour des Projets d'autoroutes et de routes principales provinciales et pour des Projets de transport en commun ne doit pas dépasser la moitié (50 %) des Dépenses admissibles totales d'un Projet.
- c) La contribution du Canada sera payable conformément aux modalités de l'Entente.
- d) Les Parties conviennent que le rôle du Canada dans le cadre d'un Projet se limite à sa contribution financière et qu'il ne participera pas aux étapes de réalisation des Projets et de leur exploitation ultérieure. Le Canada n'est ni décideur ni conseiller dans le cadre d'un Projet.

3.2 ENGAGEMENTS DU QUÉBEC

- a) Le Québec s'engage à respecter les dispositions de l'Entente et à réaliser les Projets dans les délais et le cadre budgétaire prévus à l'Entente. Pour toute dépense non approuvée ou dépassement de coûts, le Canada ne sera pas responsable financièrement.
- b) Le Québec s'engage à entreprendre ou à faire entreprendre les travaux, conformément aux lignes directrices qui, en matière de circulation, de construction et d'ingénierie, sont reconnues au Québec.
- c) À moins que les infrastructures qui font l'objet d'un Projet soient vendues, louées ou disposées conformément à l'article 14 b) (Aliénation des Biens), le Québec sera responsable de l'exploitation, de l'entretien et de la réparation des infrastructures qui font l'objet d'un Projet pendant la Période d'aliénation des biens et conformément aux lignes directrices qui, en matière de circulation, de construction et d'ingénierie, sont reconnues au Québec.
- d) Le Québec s'engage à informer promptement le Canada s'il décide que le Projet ne sera pas complété ou s'il procède à des changements qui modifient la portée, l'emplacement, l'échéancier, ainsi que les retombées directes prévues du Projet, tels que décrits à l'annexe B (Description des Projets). Dans ces cas, le Québec fournira au Canada les informations disponibles à l'égard des effets de telles modifications sur les coûts de réalisation et de tout autre impact sur les Projets et leur financement. Le Québec convient que le coprésident provincial informera le Comité de suivi de telles modifications apportées à un Projet et que les Parties modifieront l'Entente lorsque nécessaire.
- e) Le Québec verra à l'acquisition, à ses frais, de tous les terrains, servitudes et droits afférents requis pour la réalisation des Projets.

3.3 CRÉDITS VOTÉS

- a) Les Parties reconnaissent que toute contribution aux Projets est tributaire des crédits votés par le Parlement du Canada et l'Assemblée nationale du Québec.
- b) Les Parties s'engagent à déployer les efforts nécessaires en vue de l'adoption par le Parlement du Canada et l'Assemblée nationale du Québec des crédits nécessaires à l'exécution de l'Entente.

3.4 ÉTABLISSEMENT DU BUDGET POUR L'EXERCICE

- a) Le montant maximal du financement payable par le Canada estimé pour chaque Exercice est indiqué à l'annexe B (Description des Projets).
- b) Si le montant dû par le Canada à l'égard d'un Exercice est inférieur au montant estimé à l'annexe B (Description des Projets), le Canada réaffectera la différence entre les deux montants à un Exercice subséquent, sous réserve de l'article 3.3 (Crédits votés).

3.5 HAUSSE DES COÛTS D'UN PROJET

- a) Si, pendant la durée de vie de l'Entente, le Québec n'est pas capable de mener à terme un Projet comme convenu initialement à l'annexe B (Description des Projets) à moins d'engager des dépenses dépassant le financement qui lui est accessible, le Québec en avisera immédiatement le Canada par écrit. Sur réception de cet avis, l'obligation du Canada de continuer à verser sa contribution prévue à l'Entente pour ce Projet sera suspendue jusqu'à ce que le Québec propose des mesures pour remédier à la situation. Les Dépenses admissibles de travaux exécutés et payés pour le Projet pendant la période de suspension, seront remboursables seulement si le Canada accepte les mesures proposées par le Québec pour remédier à la situation.
- b) Si le Québec n'a pas proposé de mesures acceptables pour le Canada dans un délai de soixante (60) jours suivant la date de l'avis du Québec mentionné au paragraphe précédent, le Canada pourra mettre fin à son obligation de continuer à verser sa contribution prévue dans l'Entente pour ce Projet. Dans ce cas, ne seront remboursables que les Dépenses admissibles de travaux exécutés et payés pour le Projet en question, avant la date de réception de l'avis mentionné au paragraphe précédent. La partie de la contribution prévue du Canada qui n'aura pas été versée pour le Projet sera disponible pour le Québec pour d'autres projets, sous réserve de l'article 3.3 (Crédits votés) de l'Entente.

4. COMITÉ DE SUIVI DE L'ENTENTE

4.1 ÉTABLISSEMENT

Les Parties établiront un Comité aux fins du suivi de l'Entente. Le Comité continuera d'exister tant que toutes les obligations de l'Entente n'auront pas été satisfaites. Le Comité :

- a) sera formé de deux représentants de chacune des Parties.
- b) sera présidé par deux coprésidents. Chaque Partie nommera un coprésident choisi parmi ses deux représentants. Si l'un des coprésidents est absent ou est incapable d'agir, l'autre représentant du Canada ou du Québec, selon le cas, le remplacera.

4.2 MANDAT

Le Comité a pour mandat de gérer l'Entente, de même que toute autre entente relative à un projet financé dans le cadre du PNR-VIPT et relevant de la responsabilité du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports du Québec.

Le Comité veillera particulièrement :

- a) au suivi administratif de l'Entente, entre autres, en suivant l'avancement des Projets ainsi que par la mise en place des règles, procédures internes et lignes directrices jugées nécessaires pour la mise en oeuvre de l'Entente;
- b) à fournir, sur une base semi-annuelle et en fonction des informations disponibles : l'état d'avancement des Projets, soit la date prévue et réelle du début de construction, ainsi que la date prévue et réelle d'achèvement substantiel des Projets et les informations pertinentes décrites à l'annexe B (Description des Projets);
- c) sous réserve de l'article 3.1 a) (Engagements du Canada), à mettre à jour l'annexe B (Descriptions des Projets) sur une base semi-annuelle en fonction des informations disponibles sur la prévision des mouvements de trésorerie des Projets;
- d) à l'examen de toute question et enjeu qui se pose ou de désaccord et le fera de bonne foi et tentera raisonnablement de résoudre les conflits potentiels;
- e) à communiquer les faits saillants concernant les activités de communication menées dans le cadre des Projets pour chaque Exercice ;
- f) à la mise en oeuvre du Protocole de communication prévu à l'annexe C (Protocole de communication); et
- g) à l'exercice de toute autre fonction précisée dans l'Entente ou faisant l'objet d'une directive commune des Parties.

4.3 RECOMMANDATIONS ET DÉCISIONS

Toutes les décisions et recommandations du Comité doivent être unanimes et consignées par écrit.

5. ATTRIBUTION DES CONTRATS

Le Québec s'assurera que les Contrats seront attribués conformément à la Loi sur les contrats des organismes publics (RLRQ, chapitre C65.1) et à toute autre loi connexe du Québec, en respect des accords de commerce en vigueur.

6. DEMANDES DE REMBOURSEMENT ET PAIEMENTS

6.1 MODALITÉS DE PAIEMENT

- a) Chaque demande de remboursement que le Québec fera parvenir au Canada fera état des dépenses admissibles engagées et payées, et sera certifiée et signée par le coprésident québécois du Comité.
- b) Le Canada, après examen et acceptation d'une demande de remboursement, fera au Québec un paiement pour les Dépenses admissibles réclamées, jusqu'à concurrence du montant déterminé à l'annexe B (Description des Projets) de l'Entente.

6.2 PROCÉDURE D'APPROBATION

- a) Chaque demande de remboursement présentée au Canada par le Québec sera spécifique à un Projet et inclura :
 - i. les pièces justificatives afférentes des dépenses et des paiements du Québec relatifs à la demande de remboursement, précisant la période durant laquelle s'étendent les dépenses réclamées;
 - ii. une ventilation des Dépenses admissibles réclamées par composante des coûts du Projet ainsi que les parts d'aide financière des Parties; et
 - iii. une description des travaux effectués et réclamés par composante du Projet.
- b) Le Canada n'aura pas l'obligation de verser son financement à moins que et jusqu'à ce que le Canada ait reçu à sa satisfaction toute information pertinente d'un Projet relative à l'état d'avancement visée à l'article 4.2 b) (Mandat) ainsi que toute information mentionnée ci-dessus à l'article 6.2 a).

6.3 DEMANDE DE REMBOURSEMENT FINALE

Le Québec présentera au Canada une demande de remboursement finale pour chacun des Projets tel que décrit à l'annexe B (Description des Projets) au plus tard dans les douze (12) mois suivant la Date d'achèvement substantiel du Projet et avant le 31 janvier 2024. Le Canada ne sera pas tenu de rembourser une demande présentée par la suite. Une réclamation finale couvrant les Dépenses admissibles qui ont été engagées et payées devra inclure toute l'information exigée à l'article 6.2 (Procédure d'approbation), une Déclaration d'achèvement substantiel dûment remplie conformément à l'article 6.5 (Déclaration d'achèvement substantiel), ainsi que le rapport final tel que présenté à l'article 7 (Présentation du rapport final).

6.4 AJUSTEMENTS FINAUX

Après réception d'une demande de remboursement finale, dans les dix-huit (18) mois suivant la Date de fin du Projet et avant le 31 mars 2024, le Comité mènera un rapprochement final de l'ensemble des demandes de remboursement et des paiements ayant trait à un Projet et effectuera tous les rajustements nécessaires.

6.5 DÉCLARATION D'ACHÈVEMENT SUBSTANTIEL

Le Québec soumettra au Canada une Déclaration d'achèvement substantiel pour chacun des Projets tel que prévu à l'annexe D (Déclaration d'achèvement substantiel), rédigée par un représentant autorisé du Québec.

7. PRÉSENTATION DU RAPPORT FINAL

Le Québec soumettra à la satisfaction du Canada un rapport final pour chacun des Projets tel que présenté à l'annexe B (Description des Projets), au plus tard au moment de sa demande de remboursement finale. Le rapport final d'un Projet comprendra les informations suivantes:

- a) Les faits saillants concernant les activités de communication menées dans le cadre du Projet;
- b) les retombées directes du Projet telles qu'énoncées à l'annexe B (Description des Projets);
- c) les dépenses totales pour le Projet;
- d) les Dépenses admissibles totales pour le Projet; et
- e) la confirmation de l'Aide financière totale.

8. VÉRIFICATION

- a) Le Québec soumettra une vérification annuelle indépendante effectuée par un vérificateur agréé indépendant conformément aux normes de vérification généralement reconnues, afin de confirmer que les dépenses réclamées aux fins de l'Entente étaient admissibles.
- b) Le Canada peut effectuer, à tout moment, à ses frais et après un avis au Québec dans un délai de trente (30) jours, toute vérification relative à tout élément de l'Entente pour laquelle le Québec convient de fournir les données et les informations nécessaires.
- c) Le Québec s'engage à prendre promptement toute action corrective, convenue par les Parties, rendue nécessaire en réponse aux conclusions et recommandations de toute vérification effectuée en vertu des articles 8 a) et b) de l'Entente dont les rapports seront déposés au Comité de suivi de l'Entente.
- d) Le Canada convient de consulter le Québec sur les résultats de toute vérification avant qu'ils ne soient rendus publics.
- e) Le Québec convient de tenir des comptes et registres financiers adéquats et exacts, y compris mais non limité aux Contrats, factures, états, reçus et justificatifs liés aux Projets, pour au moins six (6) ans après la Date de fin du Projet.

9. ÉVALUATION

Le Canada effectuera à ses frais des évaluations périodiques complètes du programme. À cet effet, le Québec fournira au Canada toute l'information disponible relative aux Projets et pourrait être invité à participer au processus d'évaluation. Les résultats de l'évaluation seront rendus publics.

10. ACCÈS

Le Québec permettra que les représentants qu'il désignera puissent, en tout temps convenable et comme ils le jugent utile, à la suite d'un préavis raisonnable, examiner les lieux des travaux.

11. COMMUNICATIONS

Les Parties conviennent de respecter intégralement les modalités du protocole de communication présenté à l'annexe C (Protocole de communication).

12. RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

- a) Les Parties veilleront à se tenir informées de toute question qui pourrait être litigieuse.
- b) S'il survient une question litigieuse, le Comité l'examinera et s'efforcera de résoudre de bonne foi tout différend potentiel au sein du Comité dès que possible et dans tous les cas dans les trente (30) jours ouvrables suivant la réception de l'information reçue en vertu de l'article 12 a).

- c) Dans le cas où le Comité ne s'entend pas sur un règlement, la question sera transmise aux Parties pour sa résolution. Les Parties rendront une décision dans les quatre-vingt-dix (90) jours ouvrables.
- d) Si les Parties ne peuvent s'entendre sur un règlement, les Parties pourront explorer les alternatives à leur disposition pour résoudre le différend.
- e) Les paiements liés à tout différend soulevé par l'une ou l'autre des Parties peuvent être suspendus par le Canada ainsi que les obligations liées à ce différend, en attendant le règlement.

13. INDEMNITÉ

En tout temps, le Québec indemnifiera et dégage le Canada, ses cadres, fonctionnaires, employés, sous-traitants ou agents, contre toutes les actions, qu'elle soit de nature contractuelle, délictuelle ou autre, réclamations et demandes, pertes, coûts, dommages, poursuites ou autres procédures intentées par quiconque ou contre toutes les actions occasionnées par une blessure, dommage ou perte ou la destruction de biens, une perte économique ou une atteinte aux droits dus, en relation avec ou découlant directement ou indirectement de l'Entente, ou d'un Projet, sauf dans la mesure où de tels actions, réclamations, demandes, pertes, coûts, dommages, poursuites ou autres procédures ont trait à la négligence ou à la contravention de l'Entente par un agent, serviteur, employé du Canada dans l'exercice de ses fonctions.

14. ALIÉNATION DES BIENS

- a) Le Québec conservera le titre et la propriété du Bien pendant la Période d'aliénation des biens.
- b) Si, à tout moment au cours de la Période d'aliénation des biens, le Québec vend, loue, ou dispose, directement ou indirectement, tout Bien acheté, acquis, construit, réhabilité ou rénové, en tout ou en partie, en vertu de l'Entente, en faveur d'un Tiers autre que le Canada, le Québec ou une municipalité, le Québec pourrait être tenu de rembourser au Canada en tout ou en partie les fonds fédéraux reçus pour le Projet.

15. GÉNÉRALITÉS

15.1 SURVIE

Les droits et les obligations des Parties qui, de par leur nature, vont au-delà de la fin de l'Entente, survivront à l'expiration ou à la résiliation de l'Entente.

15.2 PRINCIPES COMPTABLES

À moins que le contexte ne dicte un sens différent, tous les termes comptables et financiers utilisés dans l'Entente sont interprétés et appliqués en conformité avec les principes comptables généralement reconnus au Québec.

15.3 CRÉANCES

Tout montant dû à une Partie par l'autre aux termes de l'Entente constituera une dette qui sera remboursée sur demande de la Partie à qui le montant est dû.

15.4 AUCUN AVANTAGE

Aucun membre de la Chambre des communes ou du Sénat du Canada ni député de l'Assemblée nationale du Québec ne sera admis à prendre part, en tout ou en partie, à un quelconque Contrat découlant de l'Entente ou à en tirer un quelconque avantage.

15.5 CODE DE VALEURS ET D'ÉTHIQUE

Les Parties s'entendent sur le fait qu'aucune personne soumise au Code de valeurs et d'éthique de la fonction publique du Canada ou au Règlement sur l'éthique et la discipline dans la fonction publique du Québec ne tirera un avantage direct de l'Entente, à moins de se conformer aux dispositions applicables.

15.6 PAS DE CONTRAT DE MANDATAIRE OU DE SOCIÉTÉ

Aucune disposition de l'Entente ni aucune mesure prise par les Parties n'établiront ni ne sont censées établir, de quelque façon ou à quelque fin, un contrat de partenariat, de coentreprise, d'entente mandant-mandataire ou de relations employeur-employé entre le Canada et le Québec ou entre le Canada, le Québec et un Tiers.

15.7 AUCUN REPRÉSENTANT

L'Entente n'a pas pour effet d'autoriser un Tiers à contracter ou à assumer une obligation au nom d'une Partie ni à agir comme mandataire d'une Partie.

15.8 SIGNATURE EN CONTREPARTIE

L'Entente peut être signée en contrepartie, et les exemplaires ainsi signés, lorsqu'ils sont réunis, constituent une entente originale.

15.9 AUTONOMIE

Si pour une raison quelconque une disposition de l'Entente est jugée invalide ou inapplicable, en totalité ou en partie, et si les deux Parties sont en accord, cette disposition sera considérée comme étant dissociable et rayée de l'Entente, mais toutes les autres modalités de l'Entente continueront d'être valides et exécutoires.

15.10 RÉMUNÉRATION DES LOBBYISTES ET DES REPRÉSENTANTS

Les Parties garantissent que toute personne qui exerce ou a exercé des représentations en leur nom en vue d'obtenir les contributions prévues à l'Entente, ou un avantage en résultant, est dûment enregistrée en conformité avec les lois en vigueur notamment la *Loi sur le lobbying* (Canada) et la *Loi sur la transparence et l'éthique en matière de lobbyisme* (Québec). De plus, le Québec garantit qu'aucune rémunération ou aucun avantage basé sur un pourcentage de la contribution du Canada ne sera versé ou octroyé à un lobbyiste.

15.11 MODIFICATIONS

L'Entente ne peut être modifiée que par écrit et avec l'accord des deux Parties, à l'exception des sections 4 (Coûts et échancier) et 5 (Répartition théorique de la contribution du Canada par Exercice) de l'annexe B (Description des Projets) comme prévu à l'article 4.2 c).

15.12 RENONCIATION

Chacune des Parties peut renoncer par écrit seulement à ses droits en vertu de l'Entente. La tolérance ou l'indulgence manifestée par la Partie ne constitue pas une renonciation.

15.13 AVIS

Tout avis donné aux termes de l'Entente doit être remis en personne ou envoyé par courrier électronique, par télécopieur ou par la poste à :

pour le Canada :

Sous-ministre adjoint
Direction générale des opérations des programmes
Infrastructure Canada
1100 - 180, rue Kent
Ottawa (Ontario) K1P 0B6

ou à toute autre adresse, tout autre numéro de télécopieur ou au soin de toute autre personne que le Canada peut désigner de temps à autre par écrit au Québec; et

pour le Québec :

Directeur
Direction de la planification et de la veille stratégique
900, boulevard René-Lévesque Est, 3e étage, Bureau 325
Québec (Québec) G1R 5H1

ou à toute autre adresse, tout autre numéro de télécopieur ou au soin de toute autre personne que le Québec peut désigner de temps à autre par écrit au Canada.

Un tel avis sera réputé reçu : s'il est envoyé par la poste, quand l'autre Partie accuse réception de l'avis; s'il est envoyé par télécopieur, lorsque la transmission et la réception ont été confirmées; et s'il est remis en personne, lorsqu'il est remis en main propre.

15.14 LOIS APPLICABLES ET DROIT EN VIGUEUR

- a) Les Parties se conformeront aux lois et règlements applicables, notamment les lois en matière environnementale et au droit applicable en matière de consultations autochtones.
- b) L'Entente est régie par les lois et les règlements applicables au Québec.

15.15 PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE

Toute propriété intellectuelle découlant des Projets appartiendra au Québec.

16. SIGNATURES

- a) Les Parties déclarent que leur signature de l'Entente a été dûment autorisée et que celle-ci constitue une obligation légale et valide les liant conformément aux modalités de l'Entente.
- b) L'Entente a été signée au nom de Sa Majesté du chef du Canada par le ministre de l'Infrastructure et des Collectivités, et au Québec par le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports et par le ministre responsable des Relations canadiennes et de la Francophonie canadienne.

SA MAJESTÉ DU CHEF DU CANADA

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

François-Philippe Champagne
Ministre de l'Infrastructure et des
Collectivités

André Fortin
Ministre des Transports, de la Mobilité
durable et de l'Électrification des transports

Date

Date

Jean-Marc Fournier
Ministre responsable des Relations
canadiennes et de la Francophonie
canadienne

Date

ANNEXE A – DÉPENSES ADMISSIBLES ET NON ADMISSIBLES

A.1 DÉPENSES ADMISSIBLES

Sous réserve des dispositions de la section A.2 (Dépenses non admissibles), les Dépenses admissibles comprendront uniquement ce qui suit :

- a) Les dépenses directes liées à l'acquisition, à la construction ou à la rénovation d'une immobilisation corporelle, telles que définies et déterminées conformément aux principes comptables généralement reconnus au Québec;
- b) Les dépenses directement liées aux activités de communication menées conjointement avec le gouvernement fédéral (communiqués de presse, conférences de presse, etc.) et à l'affichage des Projets, conformément à l'annexe C (Protocole de communication);
- c) Toutes les dépenses de planification (y compris les plans et les spécifications) et d'évaluation énoncées dans l'Entente, comme les coûts de planification environnementale, d'arpentage, d'ingénierie, de supervision des travaux d'architecture et d'essai, et les coûts liés aux services de consultation en gestion.
- d) Les coûts des examens d'ingénierie et des examens environnementaux, y compris les évaluations environnementales et les programmes de suivi, ainsi que les coûts liés aux activités de remise en bon état, aux mesures correctives d'atténuation, et aux suivis définis dans toute évaluation environnementale;
- e) Les coûts de l'affichage, de l'éclairage, de l'image de marque d'un Projet et des rajustements aux services publics liés au Projet;
- f) Les coûts liés à la consultation auprès des Autochtones;
- g) Les coûts liés à la vérification et à l'évaluation d'un Projet, tels que définis dans l'Entente;
- h) Les frais supplémentaires liés aux employés du Québec ou à la location d'équipements peuvent être inclus à titre de Dépenses admissibles si les conditions suivantes sont remplies:
 - Le Québec est en mesure de démontrer qu'il n'est pas rentable de lancer un appel d'offres;
 - Le personnel ou l'équipement est directement visé par le travail qui aurait fait l'objet du Contrat; et
 - L'arrangement est approuvé au préalable par écrit par le Comité de suivi de l'Entente.
- i) Les coûts liés à la location d'équipement pour la construction d'un Projet; et
- j) Les autres coûts qui, selon le Comité de suivi de l'Entente, sont des coûts directs et nécessaires à la bonne mise en œuvre des Projets et qui ont été approuvés par écrit avant d'être engagés.

Les Dépenses admissibles deviennent admissibles à partir de la Date d'approbation de principe du Projet telle que spécifiée à l'annexe B (Description des Projets), section 1 (Date d'approbation de principe du Projet). Cependant, toutes les Dépenses admissibles susmentionnées peuvent être remboursées au Québec seulement à la suite de la signature de l'Entente.

A.2 DÉPENSES NON ADMISSIBLES

Les dépenses suivantes ne sont pas admissibles :

- a) Les dépenses liées aux Contrats signés et les dépenses engagées avant la Date d'approbation de principe du Projet telle que spécifiée à l'annexe B (Description des Projets), section 1 (Date d'approbation de principe du Projet) à moins d'approbation contraire du Canada dans le cadre des communications menées conjointement par le Québec et le Canada;
- b) Les dépenses engagées après la Date de fin du Projet, à l'exception des dépenses liées aux exigences en matière de vérification et d'évaluation, conformément à l'Entente;
- c) Les dépenses liées à l'élaboration du plan d'affaires ou d'une proposition de financement;
- d) Les dépenses liées à l'achat de terrains, de bâtiments, et les frais immobiliers et autres coûts connexes;

- e) Les frais de financement et les paiements d'intérêts sur les prêts;
- f) Les frais de location d'un terrain, de bâtiments, d'équipement et d'autres installations, à l'exception de ceux spécifiés au paragraphe A.1 (i);
- g) Les coûts liés au mobilier et aux biens non immobilisés qui ne sont pas considérés comme essentiels pour l'exploitation de l'actif ou du Projet;
- h) Les coûts de réparation générale et d'entretien d'un Projet et des structures connexes, sauf s'ils font partie d'un plus grand projet d'expansion des immobilisations ou de réhabilitation majeure;
- i) Les services ou les travaux habituellement fournis par le Québec, engagés au cours de la mise en œuvre d'un Projet, sauf ceux qui constituent des Dépenses admissibles;
- j) Les dépenses liées à tout Bien ou service reçu à titre de don ou de Contribution non financière;
- k) Les frais généraux, y compris les salaires et les avantages sociaux des employés du Québec, ses frais de fonctionnement ou ses frais administratifs directs ou indirects, et plus précisément les dépenses liées à la planification, à l'ingénierie, à l'architecture, à la supervision, à la gestion et aux autres activités normalement exécutées par son personnel, exception faite des paragraphes A.1 c) et h) ci-dessus;
- l) Les taxes pour lesquelles le Québec est admissible à un remboursement ou toute autre dépense admissible à un remboursement; et
- m) Les frais juridiques.

ANNEXE B – DESCRIPTION DES PROJETS

Projet No 1 : Construction d'un nouveau pont au-dessus de la rivière Mistassini à Dolbeau-Mistassini.

B1.1 Date d'approbation de principe du Projet

La date d'approbation de principe pour le Projet de construction d'un pont au-dessus de la rivière Mistassini à Dolbeau-Mistassini est le 8 septembre 2016.

B1.2 Contribution du Canada

Le Canada convient de verser au Québec une contribution totale équivalant à cinquante pour cent (50 %) du total des Dépenses admissibles du Projet de construction d'un nouveau pont au-dessus de la rivière Mistassini à Dolbeau-Mistassini, jusqu'à concurrence de treize millions sept cent soixante-cinq mille quatre cent cinquante dollars (13 765 450 \$), dans le cadre du programme VIPT-PNR du Nouveau Fonds Chantiers Canada.

B1.3 Description du Projet

Objectifs du Projet

- Assurer aux usagers des infrastructures routières sécuritaires;
- Améliorer la sécurité routière;
- Assurer la fluidité de la circulation.

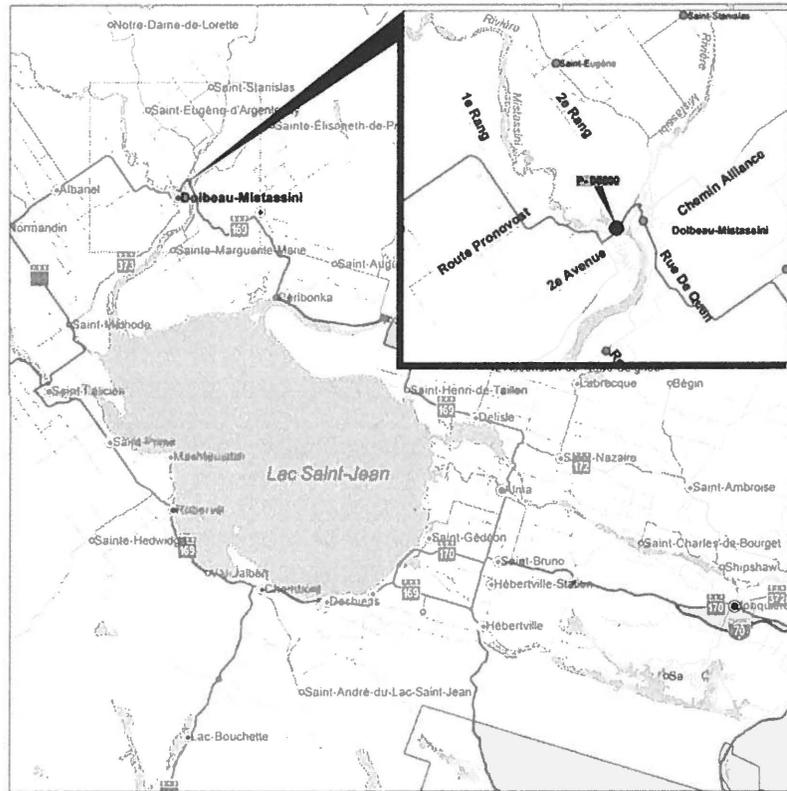
Description du produit final par rapport à ses objectifs

Le Projet de construction d'un nouveau pont sur la rivière Mistassini à Dolbeau-Mistassini consiste à remplacer le pont P-06600 par la construction d'un nouvel ouvrage routier d'une longueur de 262 mètres et d'une largeur hors-tout de 18,1 mètres qui comprendra :

- Trois voies : deux voies en direction sud (Dolbeau) et une voie en direction nord (Mistassini);
- Des travaux routiers incluant, sans si limiter, les éléments suivants : excavation pour la construction de la fondation et de la structure de chaussée, drainage sur la route et sur le tablier du pont, remplacement de la chaussée dans la limite des travaux sur la route 169, remplacement de l'éclairage existant, réaménagement du carrefour au croisement de la route 169 et de la rue des Érables, améliorations à la piste cyclable et démolition du pont actuel.

Emplacement du Projet :

Le Projet se situe à l'intersection de la route 169 et de la rivière Mistassini, à Dolbeau-Mistassini, comme le montre le plan de localisation du Projet de construction du nouveau pont ci-dessous :



- Longitude du Projet : 72 deg 13 min 39 s Ouest
- Latitude du Projet : 48 deg 53 min 6 s Nord

Échéancier du Projet

Les années budgétaires visées pour le Projet s'échelonnent de 2016-2017 à 2019-2020.

Stratégie ou plan officiel de transport du Québec

Le Projet est inscrit au Plan québécois des infrastructures (PQI) 2017-2027 dans la catégorie des projets « en réalisation ». La contribution du gouvernement du Québec proviendra du Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT).

Description des retombées directes et mesurables du Projet prévues :

Le Projet soutiendra les résultats relatifs à l'augmentation de l'efficacité et de la mobilité en supportant les efforts visant à réduire la congestion de cet axe, à gérer efficacement le volume de trafic et à réduire le temps de voyage :

- La construction de deux voies en direction sud viendra améliorer le niveau de service au feu de circulation du carrefour rue des Érables/route 169 et permettra une gestion efficace de la circulation lors d'interventions sur le pont.
- La largeur hors-tout du pont pourrait permettre l'aménagement futur de quatre voies de circulation contiguës de 3,5 mètres (accotements et trottoir séparé ajustés), si le débit de circulation le justifie.

Le Projet soutiendra également les résultats relatifs à l'amélioration de la sécurité routière :

- Les accotements actuels sont très étroits, ce qui exige qu'une voie soit fermée lors des opérations d'inspection et d'entretien de la structure actuelle. L'élargissement des accotements ainsi que la mise en place d'un terre-plein central permettront d'éviter les files d'attente et d'empêcher la déneigeuse de traverser la ligne médiane lors des travaux d'entretien, améliorant ainsi la sécurité routière des véhicules.
- La courbe trop serrée à l'approche du pont entraîne des accidents du type « perte de contrôle » avec une proportion de 57 pour cent comparativement au référentiel établi de 37 pour cent. La correction de cette courbe permettra d'augmenter le niveau de sécurité routière et réduira les pertes de contrôle qui sont une des sources de nombreuses collisions frontales.

En conclusion, le Projet soutiendra les résultats relatifs à l'amélioration de la convivialité et l'accessibilité des routes pour tous les utilisateurs et de promouvoir l'habitabilité :

- Des améliorations seront apportées à la piste cyclable de la Véloroute des Bleuets, laquelle longe la route 169. L'aménagement d'une piste cyclable sur la rive Mistassini traversant sous le pont, permettra d'assurer la sécurité des cyclistes puisque celle-ci sera complètement distincte de la route.

B1.4 Coûts et échéancier

Composantes	Coût total	Coûts admissibles (taxes nettes)	Éléments des coûts admissibles par exercice financier gouvernemental				Part par gouvernement	
			2016-2017	2017-2018	2018-2019	2019-2020		
Coûts de planification	2 425 000 \$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$	Canada	- \$
							Québec	- \$
Coûts de construction	33 019 200 \$	27 530 900 \$	- \$	15 512 700 \$	11 307 700 \$	710 500 \$	Canada	13 765 450 \$
							Québec	13 765 450 \$
Total	35 444 200 \$	27 530 900 \$	- \$	15 512 700 \$	11 307 700 \$	710 500 \$	Canada	13 765 450 \$
							Québec	13 765 450 \$

B1.5 Répartition théorique de la contribution du Canada par Exercice

À titre indicatif, la contribution du Canada se répartit comme suit par Exercice :

Exercices	Contribution du Canada
2016-2017	0 \$
2017-2018	0 \$
2018-2019	13 410 200 \$
2019-2020	355 250 \$
TOTAL	13 765 450 \$

B1.6 Le financement

Le financement du Projet est comme suit :

- Gouvernement du Canada 13 765 450 \$
- Gouvernement du Québec 21 678 750 \$

Total : 35 444 200 \$

Projet No 2 : Projet de contournement de l'agglomération de Sherbrooke par le prolongement de l'autoroute 410 – Phase II (le Projet)

B2.1 Date d'approbation de principe du Projet

La date d'approbation de principe pour le Projet de contournement de l'agglomération de Sherbrooke par le prolongement de l'autoroute 410 – Phase II est le 14 juin 2017.

B2.2 Contribution du Canada

Le Canada convient de verser au Québec une contribution totale équivalant à cinquante pour cent (50 %) du total des Dépenses admissibles du Projet de contournement de l'agglomération de Sherbrooke par le prolongement de l'autoroute 410 – Phase II, jusqu'à concurrence de trente sept millions deux cent soixante-trois mille deux cent dollars (37 263 200 \$), dans le cadre du programme VIPT-PNR du Nouveau Fonds Chantiers Canada.

B2.3 Description du Projet

Emplacement du Projet

Le centre-ville de Sherbrooke et, particulièrement, le noyau urbain de l'arrondissement de Lennoxville (Lennoxville), présente une problématique de sécurité et de fluidité de la circulation routière, ainsi que de nuisances pour les riverains, liées notamment au volume des véhicules lourds. Dans ce contexte, le Québec a planifié la mise en place d'une voie de contournement au sud de la ville, à savoir le prolongement de l'autoroute 410, situé entre le boulevard de l'Université à l'ouest et la route 108 à l'est. Le prolongement débute à l'intersection de l'autoroute 410 et de la route 108-143 où l'autoroute traverse la rivière Massawippi, la voie ferrée du St-Laurent & Atlantique Railroad (SL&A) et la rue Winder. Son tracé se poursuit à travers une partie des terrains de l'Université Bishop's et passe au-dessus de la voie ferrée Central Maine & Québec Railway (CMQ) pour aboutir à l'intersection avec la route 108, à la hauteur du chemin Glenday juste à l'ouest du Centre de recherche et de développement d'Agriculture et Agroalimentaire Canada (AAC).

Le projet a été planifié en deux phases, dont la phase I a été complétée et mise en service par tronçon entre 2010 et 2015.

Objectifs du projet (Phase II)

Les objectifs poursuivis par l'ensemble du projet (phases I et II) sont :

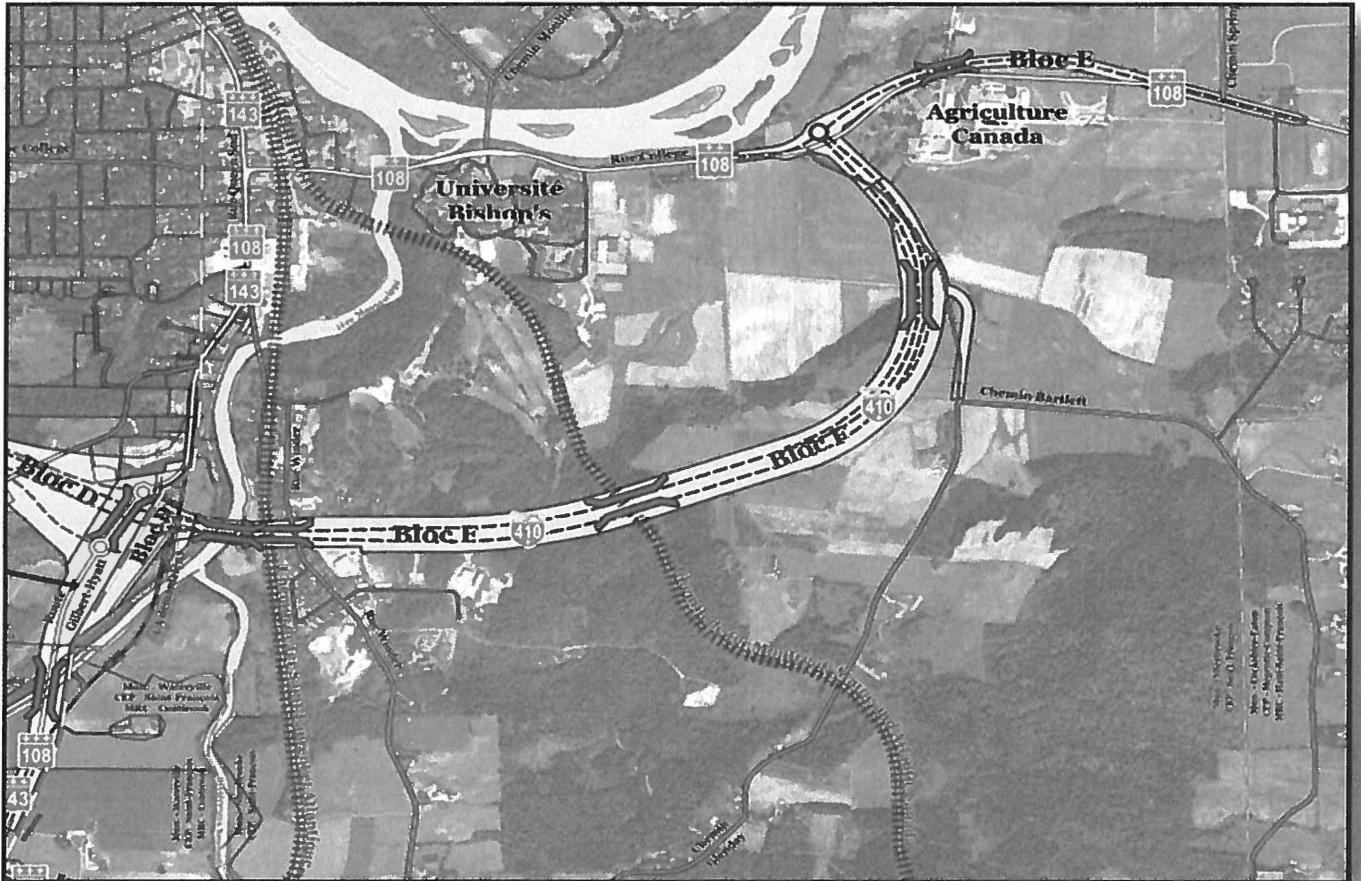
- offrir un accès direct dans un axe est-ouest aux autoroutes 10 et 55 pour la circulation provenant ou à destination de la portion sud de la région de Sherbrooke;
- améliorer le confort et les niveaux de services offerts aux usagers, principalement à l'intersection des routes 108 et 143 et la rue College;
- offrir au camionnage un chemin de transit évitant les zones urbanisées situées au sud de l'agglomération de Sherbrooke;
- diminuer les nuisances sonores importantes subies par les citoyens de Lennoxville à cause du trafic de transit et confirmer l'orientation favorable au milieu institutionnel dont l'arrondissement s'est doté;
- améliorer les conditions de circulation en limitant les délais sur les parcours actuels est-ouest;
- préserver les infrastructures existantes des collectivités locales.

Description du produit final par rapport à ses objectifs

La phase II du projet est planifiée en deux blocs distincts (figure 1). La réalisation de la phase II consiste en une nouvelle autoroute à quatre voies en milieu rural. Les intersections avec la route 108-143 et le chemin Glenday sont toutes deux de type échangeur avec bretelles d'entrée et de sortie. L'autoroute se termine par un carrefour giratoire à l'intersection avec la route 108. La longueur de la nouvelle autoroute est de 3,8 kilomètres, incluant les bretelles des échangeurs 108-143 et Glenday. Le projet inclut également le réaménagement de la route 108 entre les chemins Spring et Glenday, d'une longueur de 1,6 kilomètre.

La réalisation de la phase II du projet implique l'empiétement sur des milieux humides et sur l'habitat du poisson. Des mesures compensatoires à cet effet ont déjà été prises lors de la réalisation de la phase I du projet de prolongement de l'autoroute 410.

Figure 1 : Tracé détaillé de la phase II



Le Bloc E comprend toutes les activités de conception pour la relocalisation de la route 108, la construction d'un pont enjambant l'accès de la propriété du Centre de recherche et de développement d'AAC et la construction d'un carrefour giratoire à l'intersection de la route 108 et de la fin de l'autoroute 410.

Le Bloc F comprend toutes les activités de conception pour la construction de l'autoroute 410 entre les routes 108-143 et 108. Cela inclut, d'une part, la construction de deux structures enjambant la rivière Massawippi, le chemin de fer du SL&A et la rue Winder et, d'autre part, deux autres structures au-dessus du chemin de fer du CMQ et du chemin Glenday.

Échéancier du Projet

Les années budgétaires visées pour le Projet s'échelonnent de 2017-2018 à 2020-2021.

Stratégie ou plan officiel de transport du Québec

Le Projet est inscrit au Plan québécois des infrastructures (PQI) 2017-2027 dans la catégorie des projets « en planification ». La contribution du gouvernement du Québec proviendra du Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT).

Description des retombées directes et mesurables du Projet prévues

La réalisation de la phase II du prolongement de l'autoroute 410 représente l'aboutissement d'un projet structurant, contribuant à la mobilité durable et au développement local et régional. L'autoroute constitue un élément majeur qui relie et renforce deux pôles stratégiques, soit l'Université de Sherbrooke et le Pôle Innovation, à l'ouest, et l'Université Bishop's, le Collège régional Champlain et le Centre de recherche et de développement d'AAC, à l'est.

Ainsi, le projet procure les avantages suivants :

- efficacité et mobilité accrues en soutenant des efforts pour réduire la congestion, gérer efficacement le volume de la circulation et réduire le temps de déplacement;
- facilitation de l'utilisation et de l'accessibilité des routes pour tous les usagers;
- prolongation de la durée de vie des infrastructures existantes.

En conclusion, le Projet soutiendra les résultats relatifs à l'amélioration de la convivialité et à l'accessibilité des routes pour tous les utilisateurs :

- Le Projet améliorera grandement la circulation est-ouest dans l'agglomération. L'artère périurbaine diminuera considérablement, voire éliminera, le transport lourd de transit dans les zones urbaines de Sherbrooke et de Lennoxville.
- La réalisation de la phase II du projet contribuera à l'amélioration du taux d'accident dans les intersections, notamment dans cinq d'entre elles qui dépassent actuellement le seuil critique, dont celle des rues Queen (108-143) et College au centre de Lennoxville.
- Le Projet permettra de simplifier l'accès au pôle commercial de Sherbrooke, tout en améliorant la qualité de vie des riverains, des piétons et des cyclistes. Ainsi, notamment pour le noyau urbain de Lennoxville, le volume des véhicules lourds représente l'une des causes principales de nuisances pour les riverains. La diminution considérable de la circulation du camionnage diminuera les nuisances sonores importantes subies par les citoyens et favorisera la revitalisation du cœur de Lennoxville.
- La mise en service de l'ensemble de l'autoroute 410 permettra de préserver non seulement le réseau environnant appartenant au Québec, mais aussi les infrastructures routières existantes des collectivités locales.

B2.4 Coûts et échéancier

Composantes	Coût total	Coûts admissibles (taxes nettes)	Éléments des coûts admissibles par exercice financier gouvernemental					Part par gouvernement	
			Ann. Ant.	2017-2018	2018-2019	2019-2020	2020-2021		
Coûts de planification	2 749 812 \$	682 802 \$	- \$	559 506 \$	123 296 \$	- \$	- \$	Canada	341 401 \$
								Québec	341 401 \$
Coûts de construction	74 020 774 \$	73 843 598 \$	- \$	279 232 \$	20 189 338 \$	40 743 510 \$	12 631 518 \$	Canada	36 921 799 \$
								Québec	36 921 799 \$
Autres	8 444 764 \$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$	Canada	- \$
								Québec	- \$
Total	85 215 350 \$	74 526 400 \$	- \$	838 738 \$	20 312 634 \$	40 743 510 \$	12 631 518 \$	Canada	37 263 200 \$
								Québec	37 263 200 \$

B2.5 Répartition théorique de la contribution du Canada par Exercice

À titre indicatif, la contribution du Canada se répartit comme suit par Exercice :

Exercice	Contribution du Canada
2017-2018	0 \$
2018-2019	10 575 686 \$
2019-2020	20 371 755 \$
2020-2021	6 315 759 \$
TOTAL	37 263 200 \$

B2.6 Le financement

Le financement du Projet est comme suit :

• Gouvernement du Canada	37 263 200 \$
• Gouvernement du Québec	47 952 150 \$
TOTAL	85 215 350 \$

Projet No 3 : Projet d'élargissement de l'autoroute Henri-IV – Phase II (le Projet)

B3.1 Date d'approbation de principe du Projet

La date d'approbation de principe pour le Projet d'élargissement de l'autoroute Henri-IV – Phase II est le 22 juin 2017.

B3.2 Contribution du Canada

Le Canada convient de verser au Québec une contribution totale équivalant à cinquante pour cent (50 %) du total des Dépenses admissibles du Projet d'élargissement de l'autoroute Henri-IV – Phase II, jusqu'à concurrence de cent vingt sept millions huit cent quatre-vingt neuf mille dollars (127 889 000 \$), dans le cadre du programme VIPT-PNR du Nouveau Fonds Chantiers Canada.

B3.3 Description du Projet

Emplacement du Projet

L'autoroute Henri-IV (A-73) fait partie du réseau routier stratégique sous la responsabilité du Québec. Ce réseau est l'épine dorsale du système de transport de la province et assure, dans la région de Québec, les déplacements entre les régions de l'est de la province (Côte-Nord, Charlevoix, Saguenay-Lac-Saint-Jean) et de la grande région de Montréal, ainsi que les échanges avec les États américains limitrophes. Localement, l'autoroute Henri-IV constitue un axe structurant assurant les déplacements métropolitains quotidiens pour une part importante de la population qui se déplace vers les pôles d'emploi et de services de la région.

L'autoroute Henri-IV (A-73) est située sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ) et aux limites des villes de Québec et de L'Ancienne-Lorette (figure 2). Le Projet, d'une longueur de 6,1 kilomètres, est majoritairement localisé sur l'autoroute Henri-IV et compris entre la rivière Saint-Charles à l'est, l'échangeur Henri-IV/Chauveau au nord (excluant l'échangeur) et le boulevard du Versant-Nord, au sud.

Construit en remblais, ce segment est composé de deux voies dans chacune des directions nord et sud, et comprend :

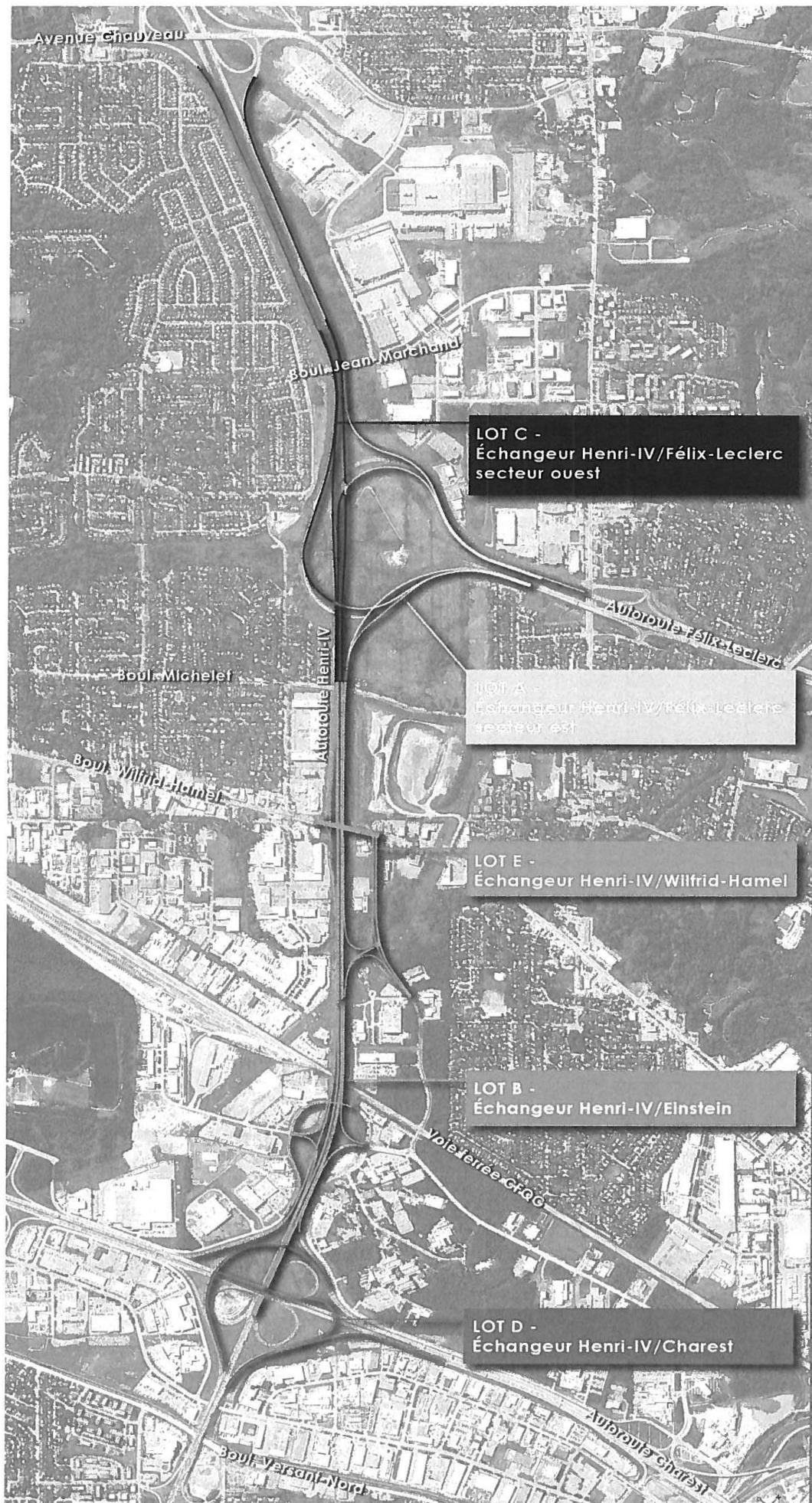
- 17 structures;
- des bretelles donnant accès au réseau routier local est-ouest afin de desservir le boulevard Wilfrid-Hamel, la rue Einstein et l'autoroute Charest;
- deux échangeurs majeurs, soit les échangeurs Henri-IV/Charest (A-73/A-440) et Henri-IV ouest/Félix-Leclerc (A-573/A-40).

Objectifs du Projet

Les objectifs suivants ont été retenus afin de répondre aux besoins identifiés :

- assurer le maintien des infrastructures existantes et améliorer leur conformité au regard des normes en vigueur;
- améliorer la fonctionnalité de l'axe de façon durable pour tous les usagers de la route et réduire les temps de parcours à l'échelle locale et interrégionale;
- améliorer la sécurité des zones accidentogènes majeures sur le tronçon;
- limiter les entraves à la circulation tant pendant les travaux que pour les 25 années suivant la mise en œuvre du projet dans le secteur;
- réaliser une meilleure gestion des eaux pluviales et réduire les risques de débordement de la rivière Lorette;
- améliorer les qualités intrinsèques du milieu récepteur, notamment limiter les nuisances induites à la proximité d'une infrastructure routière majeure (bruit routier, détérioration du paysage et de la qualité de l'air, etc.), conserver l'accessibilité aux quartiers et aux secteurs d'emploi et de services, améliorer la qualité du milieu naturel et du paysage autoroutier;
- limiter le développement des infrastructures routières et réduire les coûts d'exploitation à long terme tout en répondant au besoin en transport actuel et futur.

Figure 2 : Localisation du projet et découpage des principaux lots de construction



Description du produit final par rapport à ses objectifs

Les grandes interventions pour répondre aux besoins et exigences identifiés visent principalement la capacité, les structures, la géométrie et le drainage (figure 3).

La solution retenue prévoit de remettre en état l'ensemble des infrastructures en respectant les critères, les normes de conception et les règles de bonne pratique afin de répondre à l'objectif du maintien et de l'amélioration des infrastructures routières de l'axe stratégique du projet. Ainsi, les chaussées seront reconstruites en béton de ciment afin de prolonger la durée de vie de l'infrastructure, à l'exception des bretelles qui seront en enrobé bitumineux.

Les modifications au niveau de la capacité routière incluent principalement l'élargissement de l'autoroute Henri-IV entre les échangeurs Henri-IV/Charest et Henri-IV/Félix-Leclerc dans les deux directions sur 2,2 kilomètres, et entre les échangeurs Henri IV/Félix-Leclerc et Henri-IV/Chauveau en direction nord sur un kilomètre. La majorité des composantes au nord de l'échangeur Henri-IV/Charest sera mise aux normes géométriques dans la mesure où l'espace disponible et la géométrie le permettent. De plus, plusieurs secteurs seront reconfigurés pour améliorer la sécurité et la fluidité de la circulation.

Le système d'éclairage sera entièrement reconstruit, de même que la supersignalisation et le réseau de drainage. Un bassin de rétention sera également ajouté au projet dans l'échangeur Henri IV/Félix-Leclerc pour améliorer la gestion des eaux pluviales et pour pallier la perte de milieux humides.

Échéancier du Projet

Les années budgétaires visées pour le Projet s'échelonnent de 2017-2018 à 2023-2024.

Stratégie ou plan officiel de transport du Québec

Le Projet est inscrit au Plan québécois des infrastructures (PQI) 2017-2027 dans la catégorie des projets « en planification ». La contribution du gouvernement du Québec proviendra du Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT).

Description des retombées directes et mesurables du Projet prévues

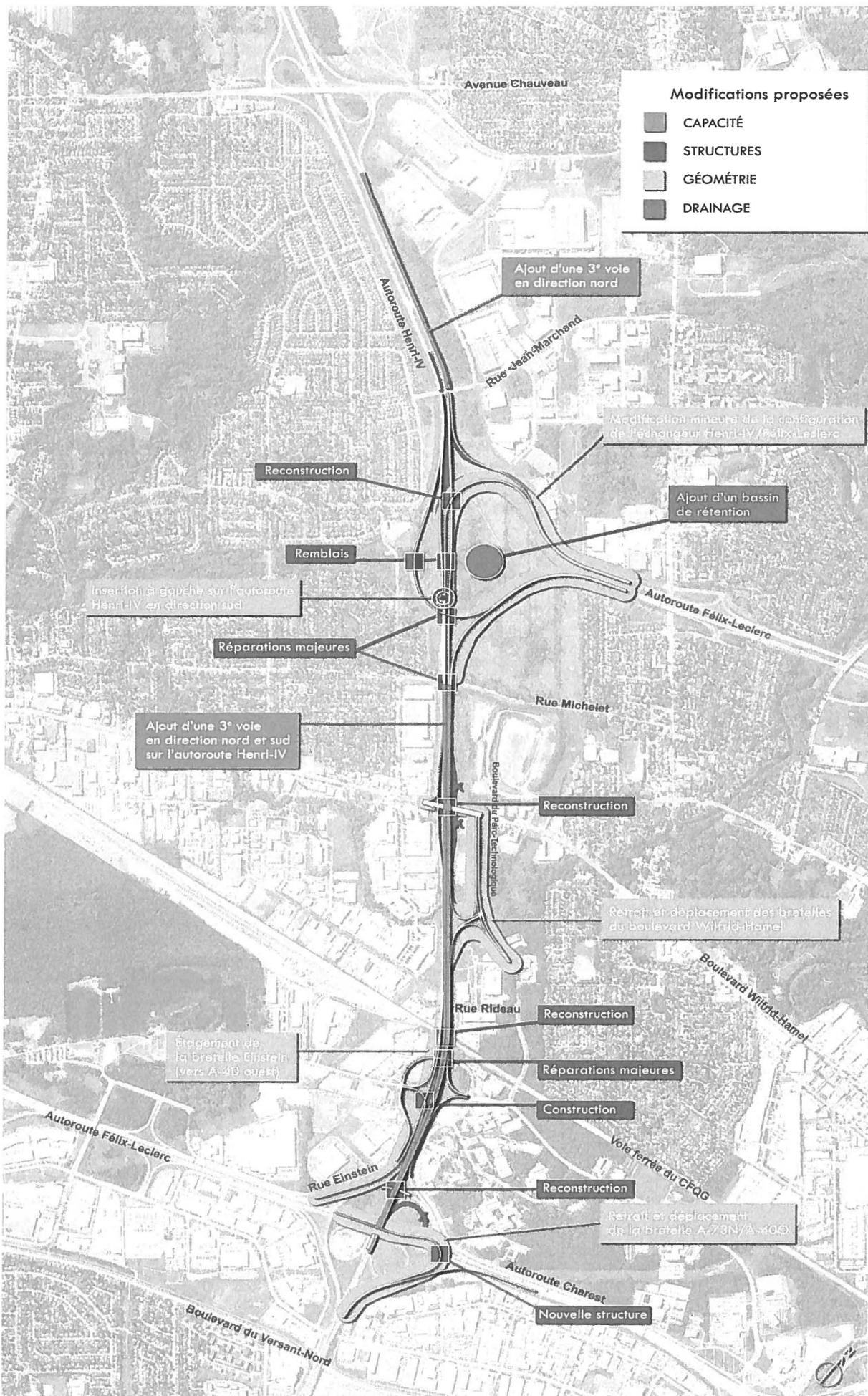
Afin de mesurer les impacts du projet sur l'ensemble de la société, une analyse avantages-coûts a été réalisée par le Québec sur un horizon de 30 ans. Les principaux indicateurs utilisés sont les gains de temps, la réduction des accidents, la réduction du coût d'utilisation des véhicules et les gains environnementaux.

Comparé au statu quo où l'autoroute ne serait pas élargie et que seules les structures seraient remises en état (situation de référence), l'ajout de capacité prévu au projet procure un gain en temps de déplacement évalué à plusieurs millions de dollars pour une période d'analyse de 30 ans (2013 à 2042). En ce qui concerne l'amélioration des problèmes de sécurité routière présents dans le secteur, le Projet devrait entraîner, sur une base annuelle, une réduction importante du nombre d'accidents annuellement sur une période de 30 ans.

La réalisation du projet entraînerait une diminution du coût d'utilisation des véhicules par rapport à la situation de référence. Ainsi, le Projet permet d'augmenter la fluidité de la circulation sur le réseau en réduisant la congestion. Sur la base des caractéristiques de déplacements et des véhicules circulant dans le secteur, la réalisation du Projet contribuerait à la diminution des quantités d'émissions de polluants atmosphériques et de GES des véhicules par rapport au scénario de référence. Cette diminution est principalement due à l'augmentation de la vitesse de circulation des véhicules.

En conclusion, le Projet soutiendra les résultats relatifs à l'amélioration de la convivialité et de l'accessibilité des routes pour tous les utilisateurs.

Figure 3 : Présentation des principales composantes du projet



B3.4 Coûts et échéancier

Composantes	Coût total	Coûts admissibles (taxes nettes)	Éléments des coûts admissibles par exercice financier gouvernemental							Part par gouvernement	
			2017-2018	2018-2019	2019-2020	2020-2021	2021-2022	2022-2023	2023-2024		
Coûts de planification	15 761 000 \$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$	Canada	- \$
										Québec	- \$
Coûts de construction	257 487 000 \$	255 778 000 \$	808 000 \$	49 484 000 \$	70 636 000 \$	70 266 000 \$	41 234 000 \$	12 102 000 \$	11 248 000 \$	Canada	127 889 000 \$
										Québec	127 889 000 \$
Autres	17 934 000 \$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$	Canada	- \$
										Québec	- \$
Total	291 182 000 \$	255 778 000 \$	808 000 \$	49 484 000 \$	70 636 000 \$	70 266 000 \$	41 234 000 \$	12 102 000 \$	11 248 000 \$	Canada	127 889 000 \$
										Québec	127 889 000 \$

B3.5 Répartition théorique de la contribution du Canada par Exercice

À titre indicatif, la contribution du Canada se répartit comme suit par Exercice :

Exercice	Contribution du Canada
2017-2018	0 \$
2018-2019	25 146 000 \$
2019-2020	35 318 000 \$
2020-2021	35 133 000 \$
2021-2022	20 617 000 \$
2022-2023	6 051 000 \$
2023-2024	5 624 000 \$
TOTAL	127 889 000 \$

B3.6 Le financement

Le financement du Projet est comme suit :

• Gouvernement du Canada	127 889 000 \$
• Gouvernement du Québec	163 293 000 \$
TOTAL	291 182 000 \$

Projet N° 4 : Projet d'amélioration de la route 389.

B4.1 Date d'approbation de principe du Projet

La date d'approbation de principe pour le Projet d'amélioration de la route 389 est le 14 décembre 2017.

B4.2 Contribution du Canada

Le Canada convient de verser au Québec une contribution totale équivalant à cinquante pour cent (50 %) du total des Dépenses admissibles du Projet d'amélioration de la route 389, jusqu'à concurrence de cent quatre-vingt-trois millions trois-cent-soixante dollars (183 000 360 \$), dans le cadre du programme VIPT-PNR du Nouveau Fonds Chantiers Canada.

B4.3 Description du Projet

Objectifs du projet

- Assurer l'accessibilité aux ressources naturelles (énergétiques, forestières et minières) de la région de la Côte-Nord.
- Permettre l'amélioration des déplacements avec la province de Terre-Neuve-et-Labrador.
- Contribuer à l'accessibilité et à la vitalité des régions.
- Améliorer la sécurité des usagers.
- Assurer la fluidité de la circulation.

Description du produit final par rapport à ses objectifs

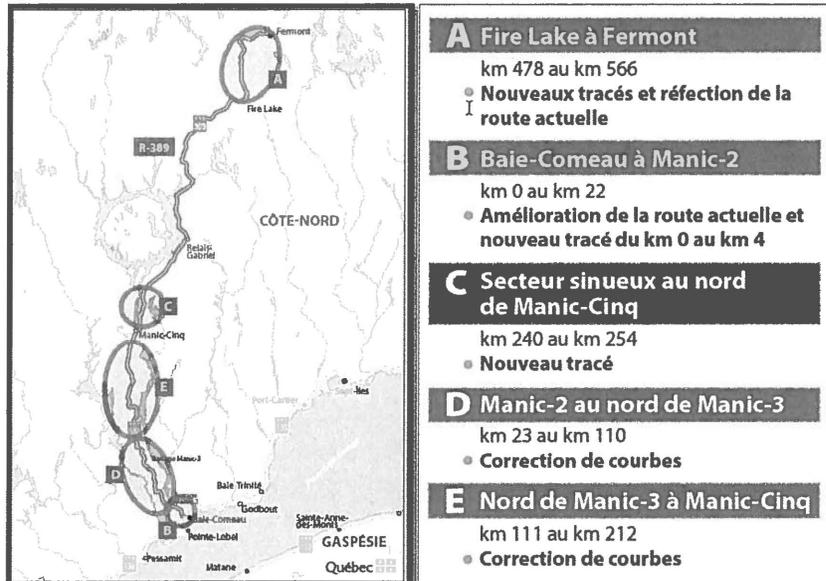
Le Projet d'amélioration de la route 389 comprend cinq projets d'intervention distincts, soit les projets A, B, C, D et E. Il consiste à intervenir à l'intérieur de ces cinq projets afin de corriger les déficiences de cette route interprovinciale et de la rendre conforme aux normes du Québec. Le Projet prévoit des travaux importants et des corrections géométriques, notamment :

- des adoucissements de courbes et de pentes;
- des dégagements latéraux;
- des ajouts de voies de dépassement et des élargissements du gabarit de la route au niveau des segments qui seront corrigés;
- des ajouts de glissière de sécurité ou mises aux normes en vigueur;
- la reconstruction de ponceaux et l'amélioration du drainage routier;
- l'élimination de plusieurs passages à niveau non sécuritaires et la mise aux normes des passages conservés (projet A);
- la construction de nouveaux ponts selon les normes; et,
- la construction, à certains endroits, de nouveaux tracés de route qui totalisent près de 100 kilomètres (projets A, B et C).

Emplacement du Projet

Située dans la région de la Côte-Nord, la route 389, relie les villes de Baie-Comeau et de Fermont. Elle prend son origine à l'intersection de la route 138 au sud et de la route 500 au nord de Fermont, à la frontière avec la province de Terre-Neuve-et-Labrador (voir figure 4).

Figure 4 : Localisation de la route 389



Échéancier du Projet

Les années budgétaires visées pour le Projet s'échelonnent de 2017-2018 à 2024-2025.

Stratégie ou plan officiel de transport du Québec

Le Projet d'amélioration de la route 389 est inscrit au Plan québécois des infrastructures (PQI) 2017-2027 dans la catégorie « projets en planification ». La contribution du gouvernement du Québec proviendra du Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT) pour une somme de 95,3 M\$ ainsi que du Fonds du Plan Nord (FPN) pour une somme de 189,7 M\$.

Description des retombées directes et mesurables du Projet

Le Projet soutiendra les résultats relatifs à l'augmentation de l'accessibilité aux ressources naturelles et à la vitalité de la région, et ce, en améliorant la cohabitation des transports lourds et des voitures. Il facilitera aussi les déplacements avec la province de Terre-Neuve-et-Labrador :

- La construction de voies de refuge et de voies auxiliaires ainsi que l'élargissement de la chaussée viendront améliorer le niveau de service de cette route interprovinciale;

Le Projet soutiendra également les résultats relatifs à l'amélioration de la sécurité routière :

- Les interventions visent à améliorer la géométrie de la route actuelle, à élargir la chaussée, à éloigner celle-ci des parois rocheuses, à adoucir les pentes de talus, à améliorer le drainage et à corriger des courbes trop serrées, ce qui permettra d'améliorer la visibilité et d'accroître les zones de dépassement.
- L'ensemble des interventions permettra de fournir une infrastructure de qualité aux usagers, ce qui devrait se traduire par une augmentation du niveau de sécurité routière et une réduction des pertes de contrôle qui sont une des sources de nombreux accidents.

En conclusion, le Projet soutiendra les résultats relatifs à l'amélioration de la sécurité et de l'accessibilité des routes pour tous les utilisateurs.

B4.4 Coûts et échéancier

Composantes	Coût total	Coûts admissibles	Éléments des coûts admissibles par exercice financier gouvernemental								Part par gouvernement	
			2017-18	2018-19	2019-20	2020-21	2021-22	2022-23	2023-24	2024-25		
Coûts de planification	38 306 214 \$	2 200 731 \$	- \$	2 200 731 \$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$	Canada	1 100 365 \$
											Québec	1 100 366 \$
Coûts de construction	396 482 759 \$	382 659 302 \$	- \$	18 983 414 \$	50 539 226 \$	59 927 045 \$	130 925 279 \$	67 397 100 \$	47 801 022 \$	7 086 216 \$	Canada	181 899 995 \$
											Québec	200 759 307 \$
Frais	33 211 027 \$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$	Canada	- \$
											Québec	- \$
TOTAL	468 000 000 \$	384 860 033 \$	- \$	21 184 145 \$	50 539 226 \$	59 927 045 \$	130 925 279 \$	67 397 100 \$	47 801 022 \$	7 086 216 \$	Canada	183 000 360 \$
											Québec	201 859 673 \$

B4.5 Répartition théorique de la contribution du Canada par Exercice

À titre indicatif, la contribution du Canada se répartit comme suit par année financière :

Exercices	Contribution du Canada
2017-2018	0 \$
2018-2019	10 592 072 \$
2019-2020	25 269 613 \$
2020-2021	29 963 522 \$
2021-2022	65 462 639 \$
2022-2023	33 698 550 \$
2023-2024	18 013 964 \$
TOTAL	183 000 360 \$

B4.6 Le financement

Le financement du Projet est comme suit :

- Gouvernement du Canada 183 000 360 \$
- Gouvernement du Québec 284 999 640 \$

Total : 468 000 000 \$

ANNEXE C – PROTOCOLE DE COMMUNICATION

C.1 OBJECTIF

Ce protocole de communication décrit les rôles et les responsabilités de chacune des Parties à l'Entente relativement aux activités de communication liées aux Projets financés.

Ce protocole de communication guidera la planification, le développement et la mise en œuvre de toutes les activités de communication, dans le but d'assurer des communications efficaces, structurées, continues et coordonnées à l'intention du public canadien.

Les dispositions de ce protocole de communication s'appliquent à toutes les activités de communication relatives à tout financement au titre du NFCC y compris les allocations du Québec pour tout Projet admissible financé dans le cadre de l'Entente. Ces activités de communication peuvent entre autres comprendre des événements publics ou médiatiques, y compris les médias sociaux, des communiqués de presse, des rapports, des produits ou des messages destinés au web, des affiches de Projets, de l'affichage numérique, des publications, des vidéos, des campagnes publicitaires, des éditoriaux, des programmes de reconnaissance et des produits multimédias.

C.2 PRINCIPES DIRECTEURS

Les Parties reconnaissent l'importance de gérer la mise en œuvre d'activités de communication cohérentes en se fondant sur le principe de la collaboration et de la discussion transparente et ouverte.

Les activités de communication menées en vertu de ce protocole doivent faire en sorte que les Canadiens soient informés des investissements effectués dans les infrastructures pour aider à améliorer leur qualité de vie et qu'ils reçoivent de chaque Partie de l'information uniforme sur les Projets financés et leurs avantages.

Les activités entreprises par le Canada et le Québec doivent reconnaître le financement de tous les contributeurs aux Projets.

C.3 GOUVERNANCE

Le Comité sera chargé de surveiller la mise en œuvre de ce protocole de communication.

Le Québec est responsable de communiquer les exigences et responsabilités décrites dans ce protocole de communication aux Tiers et s'engage à exiger de ce Tiers qu'il veille à leur respect. Le Québec communiquera au Tiers les lacunes et/ou les actions correctives identifiées par le Canada ou par le Comité.

C.4 RÉOLUTION DE CONFLITS, SURVEILLANCE ET CONFORMITÉ

Le Comité veillera à ce que les Parties respectent la présente annexe et peut, à sa discrétion, aviser les Parties des problèmes et des ajustements nécessaires. En cas de désaccord ou de questions litigieuses à la présente annexe, l'article 12 de l'Entente (Règlement des différends) doit être suivi.

C.5 COMMUNICATIONS DANS LE CADRE DU PROGRAMME

Nonobstant l'article C.7 de ce protocole de communication (Événements médiatiques et annonces pour les Projets), le Canada conserve le droit de remplir ses obligations consistant à communiquer de l'information aux Canadiens sur le PNR-VIPT et l'utilisation des fonds au moyen de ses propres produits et activités de communication.

Le Canada et le Québec peuvent également inclure des messages généraux relatifs au programme et un aperçu du Projet à titre d'exemple dans leurs propres produits et activités de communication. La Partie qui organise ces activités reconnaîtra le financement de l'autre Partie.

Le Canada et le Québec peuvent concevoir et mettre en œuvre un plan de communication conjoint aux fins d'un Projet, conformément à la présente Annexe.

Une Partie n'empêchera pas de façon déraisonnable l'autre Partie d'utiliser, pour ses propres besoins, les produits de communication publique liés au NFCC qui ont été préparés par le Canada et le Québec, et, s'ils se trouvent sur le web, d'utiliser des hyperliens.

C.6 COMMUNICATIONS OPÉRATIONNELLES

Le Québec est l'unique responsable des communications opérationnelles liées aux Projets admissibles, ce qui comprend entre autres les appels d'offres, la construction et les avis de sécurité publique.

Le Canada et le Québec informeront rapidement l'autre Partie des demandes de renseignements importantes reçues des médias ou si des questions relatives aux médias ou aux intervenants sont soulevées relativement aux Projets.

C.7 ÉVÉNEMENTS MÉDIATIQUES ET ANNONCES POUR LES PROJETS

Les événements médiatiques incluent entre autres les conférences de presse, les annonces publiques, les événements ou cérémonies officiels et les communiqués de presse.

Le Canada et le Québec conviennent d'organiser régulièrement des événements médiatiques au sujet du financement et de l'état d'avancement des Projets. Les principaux jalons peuvent être soulignés au moyen d'événements publics, de communiqués de presse et/ou d'autres mécanismes.

Toute Partie à l'Entente peut demander la tenue d'un événement médiatique.

Les événements médiatiques relatifs à un Projet n'auront pas lieu avant que toutes les Parties en aient été informées et aient donné leur accord.

La Partie qui demande la tenue d'un événement médiatique donnera à l'autre Partie un préavis d'au moins 15 jours ouvrables pour les informer de son intention d'organiser un tel événement, qui aura lieu à un endroit et à une date dont les Parties auront convenu.

La Partie qui organise une activité donnera à l'autre Partie l'occasion d'y participer en y affectant un représentant désigné et elle reconnaîtra le financement de tous les contributeurs. Les Parties choisiront leurs propres représentants désignés.

Tous les événements médiatiques ainsi que les produits de communication conjoints suivront le Tableau de préséance pour le Canada.

Tout le matériel de communication conjoint lié aux événements médiatiques sera soumis au Canada et soulignera le financement alloué par les Parties (Canada, Québec et autres s'il y a lieu). Ainsi, le matériel de communication conjointe lié aux événements médiatiques sera produit par le gouvernement du Québec après échange avec le gouvernement du Canada pour finaliser les documents.

C.8 AFFICHAGE

À la demande du Canada, des écriteaux, des panneaux fixes ou des plaques permanentes indiquant la contribution financière des Parties au Projet financé seront mis en place sur les sites des Projets financés lorsque le contexte le permet et que:

- les Parties en conviennent ; et/ou
- le Projet représente un niveau d'intérêt particulier pour une des Parties.

Le Québec installera les affiches soulignant le financement alloué des contributeurs à chaque Projet. Les affiches seront conformes aux lignes directrices en vigueur concernant la conception, le contenu et l'installation d'affiches.

Québec accepte d'informer le Canada de l'installation des affiches.

Les affiches doivent être installées sur le(s) site(s) du Projet si possible 30 jours avant le début de la construction, être visibles durant toute la durée du Projet et demeurer en place au moins jusqu'à 30 jours suivant la Date d'achèvement substantiel.

Les affiches doivent être installées à un endroit marquant et visible, qui tient compte de la sécurité et de la visibilité des piétons et de la circulation routière.

C.9 COÛTS DES COMMUNICATIONS

L'admissibilité des coûts liés aux activités de communication sera assujettie à l'annexe A (Dépenses admissibles et non admissibles).

C.10 CAMPAGNES DE PUBLICITÉ

Puisque la publicité peut être un moyen efficace de communiquer avec le public, le Canada et le Québec peuvent, à leurs frais, organiser une campagne de publicité ou d'information publique concernant le NFCC ou des Projets admissibles. Toutefois, une telle campagne doit respecter les dispositions de l'Entente. Dans l'éventualité d'une telle campagne, la Partie organisateur accepte d'informer les autres Parties de son intention et de les informer au moins 21 jours ouvrables avant le lancement de la campagne.

ANNEXE D – DÉCLARATION D'ACHÈVEMENT SUBSTANTIEL

En ce qui concerne l'Entente entre Sa Majesté du chef du Canada, représentée par le ministre de l'Infrastructure et des Collectivités, et le gouvernement du Québec, représenté par le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports et par le ministre responsable des Relations canadiennes et de la Francophonie canadienne, conclue en date du [INSERER LA DATE D'ENTREE EN VIGUEUR DE L'ENTENTE], et modifiée le [INSERER LA DATE D'APPROBATION DE LA DERNIERE MODIFICATION A L'ENTENTE], le cas échéant, concernant le Projet [INSÉRER LE NOM DU PROJET].

Je soussigné, (NOM), (TITRE), représentant du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports du Québec, déclare ce qui suit :

1. Je suis le représentant du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports du Québec, et j'ai à ce titre pris connaissance des questions exposées dans cette Déclaration d'achèvement substantiel;
2. L'ensemble des travaux couverts par le Projet : [INSÉRER LE NOM DU PROJET] et décrits à l'annexe B [INSÉRER LE NUMÉRO DU PROJET] de l'Entente :
 - a. ont été effectués en grande partie entre le (DATE) et le (DATE);
 - b. ont été exécutés conformément aux exigences de conception et de construction et à toutes les autres normes et caractéristiques usuelles pour permettre au public l'utilisation sécuritaire, ininterrompue et sans obstruction de ces ouvrages;
 - c. ont été exécutés en respectant les mesures de mitigation et de suivis environnementaux prescrits et recommandés.

Attesté à (VILLE), Québec, ce (DATE).

Le représentant du Ministère

(NOM)