

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Programme d'aide financière au développement des transports actifs dans les périmètres urbains (TAPU)

Modalités d'application



MAI
2019

Cette publication a été réalisée par la Direction générale des programmes d'aide et éditée par la Direction des communications du ministère des Transports.

Le contenu de cette publication se trouve sur le [site Web du Ministère](#) à l'adresse suivante : www.transports.gouv.qc.ca.

Pour obtenir des renseignements, on peut :

- composer le 511 (au Québec) ou le 1 888 355-0511
- consulter le [site Web du ministère des Transports](#) au www.transports.gouv.qc.ca
- écrire à l'adresse suivante :
Direction des communications
Ministère des Transports
500, boul. René-Lévesque Ouest, bureau 4.010
Montréal (Québec) H2Z 1W7

© Gouvernement du Québec, ministère des Transports, 2019
ISBN 978-2-550-84777-9 (PDF)

Dépôt légal – 2019
Bibliothèque et Archives nationales du Québec

Tous droits réservés. Reproduction à des fins commerciales par quelque procédé que ce soit et traduction, même partielles, interdites sans l'autorisation écrite des Publications du Québec.

TABLE DES MATIÈRES

Section A – DESCRIPTION DU PROGRAMME	4
Section B – OBJECTIFS DU PROGRAMME	4
Section C – ORGANISMES ADMISSIBLES	5
Section D – ADMISSIBILITÉ DES DEMANDES	5
Section E – FONCTIONNEMENT	7
Dépôt d’une demande	7
Dépenses admissibles.....	8
Dépenses non admissibles.....	8
Présentation d’une demande	9
Sélection des demandes	9
Annonce des projets sélectionnés	10
Aide financière.....	10
Versements	11
Section G – DISPOSITIONS GÉNÉRALES	11
Obligations légales et réglementaires	11
Réalisation des travaux	12
Gestion des infrastructures et des équipements	13
ANNEXE – LEXIQUE	15

Section A – DESCRIPTION DU PROGRAMME

Dans le cadre de la Politique de mobilité durable – 2030 (PMD 2030) et en lien avec les objectifs véhiculés par le Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques (PACC 2013-2020) du gouvernement du Québec, le ministère des Transports cherche à développer des modes de transport alternatifs à l'automobile, dont la bicyclette et la marche, afin d'encourager la population québécoise à opter pour ces moyens plus sains, économiques, écologiques et sécuritaires. Ce programme se veut un outil d'accompagnement aux municipalités et un incitatif pour les aider à prendre un virage marqué dans l'offre d'infrastructures de transport actif au Québec.

Le potentiel de réduction d'émissions de gaz à effet de serre (GES) pour le transport actif se démarque du fait que chaque déplacement à pied et à vélo est essentiellement sans rejet dans l'environnement. De plus, les enquêtes origine-destination les plus récentes, à Montréal comme à Québec, démontrent une hausse fulgurante des déplacements actifs, surtout à vélo, avec un taux de croissance supérieur à tout autre mode de transport, incluant le voiturage en solo (50 à 100 % d'augmentation en 10 ans). En offrant un environnement favorable à la marche et au vélo, les gouvernements locaux et régionaux peuvent tirer avantage du potentiel de réduction des émissions de GES de ces types de déplacements, incluant les portions de la chaîne des déplacements faites à pied ou à vélo, pour contribuer à l'atteinte de la cible du Québec de réduction de 37,5 %, sous le niveau de 1990, des émissions de GES d'ici 2030. Ce type de déplacement est également de nature à réduire la consommation de l'espace urbain (solution au surdimensionnement de la voirie urbaine et des stationnements incitatifs en couronne).

Ce programme est en partie financé par le Fonds vert (PACC 2013-2020) grâce à un transfert au Fonds des réseaux de transport terrestre et s'inscrit à l'intérieur de l'action 13.4 du PACC 2013-2020. Il est également financé par le Fonds des réseaux de transport terrestre, comme prévu par la mesure 9 du Cadre d'intervention en transport actif, qui découle de la PMD 2030. Les modalités de ce programme s'appliquent dès la date de son approbation par le Conseil du trésor et se terminent le 31 mars 2022. Ces modalités remplacent les dispositions correspondantes du Programme d'aide financière au développement des transports actifs dans les périmètres urbains (TAPU) qui s'appliquaient du 27 février 2016 au 31 mars 2019.

Le Programme d'aide financière au développement des transports actifs dans les périmètres urbains vise à intensifier la mise en place d'infrastructures de transport qui favorisent les déplacements actifs en milieu urbain. On entend par « déplacement actif » la marche, le vélo et tout autre mode de déplacement nécessitant l'effort humain, y compris les modes impliquant l'assistance d'un moteur électrique qui compense une incapacité ou une limitation physique (bicyclette assistée, fauteuil roulant, quadriporteur et autre équipement d'aide à la mobilité).

Section B – OBJECTIFS DU PROGRAMME

Ce programme vise à favoriser la mise en place d'infrastructures et de mesures concrètes qui sont de nature à soutenir un transfert modal vers les transports actifs, incluant les déplacements actifs en tant qu'élément d'un déplacement impliquant un autre mode de transport. En ce sens, par l'entremise de la transformation des tissus urbains et des infrastructures de transport, l'objectif du programme est d'accroître la part modale des déplacements actifs en milieu

urbain et de réduire les émissions de GES associées aux déplacements des personnes.

Plus spécifiquement, ce programme vise à :

- développer et à améliorer des réseaux piétonniers et cyclables afin qu'ils soient efficaces, sécuritaires, concurrentiels et complémentaires par rapport aux autres modes de transport en milieu urbain;
- améliorer la sécurité et la quiétude des piétons et des cyclistes afin de favoriser la marche et le vélo.

Section C – ORGANISMES ADMISSIBLES

Sont admissibles à ce programme :

- les municipalités (y compris les villages nordiques, cris et naskapis ainsi que les établissements indiens et réserves indiennes);
- les municipalités régionales de comté (MRC);
- les conseils d'arrondissement ou les conseils d'agglomération, sous réserve du partage des compétences établies par les lois applicables;
- les organismes à but non lucratif dûment mandatés par les municipalités, les MRC ou les conseils susmentionnés pour la gestion de l'infrastructure faisant l'objet d'une demande.

La désignation de « bénéficiaire », dans le présent programme, englobe généralement l'ensemble de ces organismes admissibles.

Nonobstant ce qui précède, les organismes admissibles ayant fait défaut, au cours des deux années précédant la demande d'aide financière, de respecter leurs obligations en lien avec l'octroi d'une aide financière antérieure accordée par le Ministère, après en avoir été dûment mis en demeure, ne sont pas admissibles au présent programme.

Section D – ADMISSIBILITÉ DES DEMANDES

Pour être admissible à ce programme, le projet doit être entièrement situé à l'intérieur d'un périmètre d'urbanisation défini conformément à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et apparaissant au plan d'urbanisme, au schéma d'aménagement et de développement ou au plan métropolitain, ou il doit permettre de relier entre eux deux périmètres d'urbanisation, de telle sorte qu'il constitue un lien direct favorisant les déplacements actifs à l'intérieur du territoire d'une même municipalité¹.

¹. Cette définition inclut les territoires habités en Jamésie et le territoire de l'Administration régionale Kativik, qui n'ont pas de schéma d'aménagement, mais comprennent des zones urbanisées admissibles.

Plus particulièrement, les travaux admissibles au regard des divers types d'aménagements et les maximums admissibles sont exclusivement les suivants :

Travaux admissibles	Coûts maximaux admissibles ²	Aide financière maximale
Construction d'une piste cyclable ou d'un sentier polyvalent en site propre ou dans l'emprise d'une route si cette route a été construite avant le 1 ^{er} janvier 2007.	2 000 000 \$/km	1 000 000 \$/km
Aménagement d'une chaussée désignée sur une route construite avant le 1 ^{er} janvier 2007, y compris les modifications aux intersections, telles l'introduction de feux pour cyclistes et les corrections géométriques pour favoriser les déplacements des vélos et apaiser la circulation automobile de transit.	100 000 \$/km	50 000 \$/km
Construction d'un accotement asphalté ou d'une bande cyclable réservée contiguë à la chaussée d'une rue construite avant le 1 ^{er} janvier 2007.	200 000 \$/km	100 000 \$/km
Construction d'un ouvrage d'art ou d'une structure permettant aux cyclistes et aux piétons de franchir des portions du territoire actuellement séparées par une barrière naturelle ou anthropique (cours d'eau, autoroute, route achalandée, chemin de fer, etc.) ou modification d'un pont routier construit avant le 1 ^{er} janvier 2007 pour y ajouter une voie cyclable ou polyvalente.	4 000 000 \$, soit 2 000 000 \$ par structure plus 40 000 \$/m linéaire entre les culées	2 000 000 \$, soit 1 000 000 \$ par structure plus 20 000 \$/m linéaire entre les culées
Stationnement pour vélos sur un terrain de tenure publique, dans l'emprise d'une rue ou sur un terrain privé destiné à l'usage d'une station de transport collectif ou d'une gare de train, y compris l'aménagement du site, la construction d'abris et l'achat de supports à vélos.	500 \$/vélo selon les spécifications des supports utilisés	250 \$/vélo selon les spécifications des supports utilisés

². Les longueurs de voies cyclables données dans ce programme sont les longueurs itinéraires, comprenant généralement une voie dans chaque direction. Pour tout aménagement unidirectionnel, les maximums, par direction, équivalent à la moitié des montants inscrits.

Travaux admissibles	Coûts maximaux admissibles ²	Aide financière maximale
<p>Construction et aménagement, dans des parcours scolaires (au maximum à 500 m de l'établissement scolaire) dont les rues ont été construites avant le 1^{er} janvier 2007, d'un ensemble de mesures cohérentes (infrastructures et équipements) visant à ralentir la circulation automobile et à améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes, par exemple :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la fermeture de rues; • tout rétrécissement de la plateforme routière ou toute déformation verticale de la chaussée susceptible d'entraîner une réduction de la vitesse pratiquée, par exemple : <ul style="list-style-type: none"> – des élargissements de trottoirs³ aux intersections ou aux passages pour piétons; – l'installation de dos d'âne allongés; – l'installation de terre-pleins centraux; – l'aménagement d'intersections surélevées; – l'aménagement de passages pour piétons, pour bicyclettes ou cyclopédestres surélevés; – l'insertion de sens uniques ou d'interdictions de virage; – toute autre forme reconnue de reconfiguration aux fins d'apaisement de la circulation. 	500 000 \$/projet	250 000 \$/projet

Section E – FONCTIONNEMENT

Dépôt d'une demande

Toute demande d'aide financière doit être faite au plus tard à la date d'échéance fixée par l'appel de projets et indiquée sur le site Web du Ministère.

Advenant une disponibilité budgétaire résiduelle, un deuxième appel de projets peut être lancé dans une même année financière.

La demande doit être transmise à l'adresse indiquée sur le site Web du Ministère et doit contenir les renseignements nécessaires à son analyse (voir la sous-section « Présentation d'une demande »). Pour être soumis à l'évaluation, les dossiers doivent être complets, compréhensibles et fondés sur des données

³ L'implantation d'un trottoir inexistant est admissible uniquement s'il contribue à réduire la largeur de la chaussée.

exactes⁴. Sinon, il appartiendra au bénéficiaire d'en corriger les lacunes dans le délai accordé par le Ministère.

Dépenses admissibles

Les dépenses admissibles sont celles qui sont inhérentes et directement liées à la réalisation des travaux admissibles prévus à la section D. Plus spécifiquement, les dépenses admissibles liées à ces travaux comprennent :

DÉPENSES ADMISSIBLES
L'acquisition de terrains ou de servitudes réelles, y compris les honoraires juridiques et les frais d'évaluation.
Les frais d'arpentage.
La préparation du terrain, incluant le déboisement, le terrassement et les frais de déplacement d'équipements de services publics.
Les coûts des contrats octroyés aux entreprises pour la réalisation du projet, y compris la confection des plans et devis.
Les coûts des matériaux et des fournitures spécifiés aux plans et devis, incluant leur transport.
Les frais de location d'outils, d'équipements et de machinerie, y compris la machinerie municipale, pourvu que ces frais ne dépassent pas les taux prévus au document <i>Taux de location de machinerie lourde avec opérateur et équipements divers 2019</i> ou sa plus récente version.
Les coûts d'équipements de signalisation associés à ces aménagements, y compris le marquage et les feux de circulation.
Les coûts liés aux dispositifs de surveillance et de communication, s'il y a lieu.
Les frais de contrôle de la qualité.

Dépenses non admissibles

Ne sont pas admissibles au programme les dépenses suivantes :

DÉPENSES NON ADMISSIBLES
L'aménagement de stationnements automobiles.
Les coûts du mobilier urbain et des services connexes, à l'exception des supports pour vélos.
Les coûts d'entretien et d'exploitation des aménagements (balayage, entretien hivernal, rafraîchissement du marquage, pose et enlèvement saisonnier des délinéateurs, etc.).
Les dépenses ne respectant pas les lois et règlements en vigueur.
Le mobilier et le matériel de bureau.
Les outils manuels ou portatifs.
Les frais juridiques, sauf dans le cas des acquisitions et des servitudes admissibles.
Les taxes remboursées autrement à la Municipalité.
Les salaires et les avantages sociaux touchant les employés permanents de la Municipalité affectés à un projet ou à une activité.

⁴ À cette étape, des frais de contingence peuvent être considérés à un taux maximum de 15 % des coûts admissibles du projet.

Les frais administratifs, tels que les coûts de transport, de restauration ou d'hébergement des employés permanents de la Municipalité affectés à un projet ou à une activité, de même que les frais de financement.
Les activités de promotion et d'animation.
Les dépenses découlant de l'achat de biens ou de la prestation de services en provenance d'une entreprise inscrite au Registre des entreprises non admissibles aux contrats publics (RENA).

Présentation d'une demande

Outre les modalités de fonctionnement décrites dans les trois sous-sections précédentes et les éléments spécifiques à inscrire sur le formulaire de demande, une demande d'aide financière doit comprendre les éléments ci-après :

INFORMATIONS REQUISES
L'information sur le demandeur.
Les solutions apportées par le projet soumis (franchissement de barrières naturelles ou anthropiques, insécurité, absence de voies pédestres ou cyclables, problèmes d'interconnexion des réseaux, baisse d'achalandage à pied ou à vélo, etc.) ⁵ .
La description du projet avec un plan illustrant les implantations prévues et un plan de localisation.
Les caractéristiques techniques des voies cyclables ou polyvalentes projetées par type de voie : longueur, largeur, dégagement latéral, etc.
L'entente notariée conclue ou à conclure avec le propriétaire pour assurer la pérennité de la piste ou du sentier, lorsque l'aménagement se fait sur une propriété privée, ou la permission du Ministère lorsque l'aménagement touche une route, une emprise ou un terrain relevant de sa gestion.
Une description des dépenses en vue d'en déterminer l'admissibilité (des frais de contingence d'un maximum de 15 % peuvent être considérés à cette étape).
Un échéancier.
Le plan de financement, y compris la contribution des autres partenaires financiers du projet, le cas échéant.
Le montant de l'aide financière demandée.

Sélection des demandes

Les projets soumis sont analysés selon les critères décrits ci-après, puis sont placés en ordre de priorité par un comité de sélection sur la base des cotes octroyées pour ces mêmes critères lors de l'analyse. Les critères déterminés, et pour lesquels il appartient au demandeur de déposer un argumentaire pour son projet, sont présentés dans le tableau suivant :

CRITÈRES D'ANALYSE
<p>Transfert modal</p> <p>Nombre potentiel de personnes pouvant effectuer un transfert modal, des modes de transport motorisés aux modes de transport actifs.</p>

⁵. Joindre un extrait du plan d'urbanisme, du plan de mobilité durable ou de tout autre plan concernant le déplacement des personnes sur le territoire, le cas échéant.

<p>Caractère multimodal</p> <p>Possibilité d'interconnexion avec d'autres réseaux de transport alternatifs à l'automobile : métro, train, autobus, etc.</p>
<p>Continuité</p> <p>Possibilité de développer et d'assurer la continuité du réseau piétonnier et cyclable actuel.</p>
<p>Sécurité</p> <p>Appréciation du niveau d'amélioration de la sécurité des piétons et des cyclistes par rapport à la situation avant la réalisation.</p>
<p>Engagement du milieu</p> <p>Hauteur du financement assumé par le milieu, Municipalité inscrite dans une démarche favorisant un mode de vie actif de sa population, notamment l'accréditation Vélosympathique, Mon école à pied, à vélo ou Municipalité amie des aînés, existence d'un plan de mobilité durable ou d'un plan de transport incluant les transports actifs, d'une politique familiale, etc.</p>
<p>Coordination</p> <p>Occasion à saisir du fait que le projet peut générer des économies en raison d'autres travaux à effectuer ou d'autres interventions à réaliser.</p>
<p>Importance stratégique</p> <p>Répercussion stratégique sur le parachèvement ou l'interconnexion de réseaux cyclables existants ou l'implantation d'embranchements vers des secteurs stratégiques.</p>

Le Ministère déterminera les projets effectivement sélectionnés sur la base :

- des analyses susmentionnées;
- de la volonté de favoriser une distribution régionale des aides financières, au prorata de la population pour les projets d'une valeur de moins de 100 000 \$;
- de la nécessité de respecter l'enveloppe budgétaire et les montants disponibles.

Annnonce des projets sélectionnés

Les bénéficiaires des aides accordées pour les projets retenus seront informés par une lettre signée par la ou le ministre, la ou le sous-ministre ou une ou un fonctionnaire autorisé par règlement du gouvernement du Québec publié à la *Gazette officielle du Québec*.

Section F – AIDE FINANCIÈRE ET CONDITIONS DE VERSEMENTS

Aide financière

L'aide financière versée dans le cadre du programme ne pourra pas excéder le montant calculé comme étant :

- pour chaque type de travaux admissibles composant le projet, le plus petit des deux montants suivants :
 - 50 % des dépenses admissibles effectivement engagées;

- l'aide financière maximale prévue pour le type de travaux admissibles.

L'aide financière maximale accordée conformément à ce programme est de 1 000 000 \$ par projet au cours d'une même année financière, à l'exception des structures pour lesquelles l'aide maximale est de 2 000 000 \$ par projet.

Le cumul des aides financières reçues directement ou indirectement des ministères et organismes des gouvernements du Canada ou du Québec ainsi que des entités municipales qui ne sont pas directement bénéficiaires du programme ne peut pas excéder 80 % du total des dépenses admissibles directement liées au projet. Tout montant supérieur à cette règle de cumul sera déduit de l'aide accordée dans le cadre du présent programme d'aide financière.

Le solde du financement du projet (soit un minimum de 20 % du total des dépenses admissibles directement liées au projet) doit être assumé par le bénéficiaire ou des contributions privées.

Aux fins des règles de cumul des aides financières publiques, le terme *entités municipales* réfère aux organismes municipaux compris à l'article 5 de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels (RLRQ, chapitre A-2.1).

Versements

L'enveloppe budgétaire de ce programme est une enveloppe fermée. Les aides financières sont versées uniquement pour des projets sélectionnés et ne peuvent pas dépasser le budget alloué. En conséquence, le programme ne prévoit pas de majoration des aides financières en cours de travaux.

Les aides financières sont versées sous la forme d'un paiement au comptant et payables en deux tranches :

- la première tranche, d'un montant équivalant à 80 % de l'aide financière, est versée en un versement lors de l'autorisation du projet (lettre d'octroi de l'aide financière par la ou le ministre des Transports ou sa représentante ou son représentant);
- la seconde tranche, d'un montant correspondant au solde de l'aide financière, est versée en un versement, une fois que le rapport des travaux effectués par le bénéficiaire a été reçu, analysé et accepté par le Ministère.

L'autorisation et le versement des aides financières sont effectués selon la disponibilité des crédits.

Section G – DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Obligations légales et réglementaires

Le bénéficiaire s'engage à respecter les lois et règlements en vigueur et à obtenir les autorisations requises avant l'exécution du projet⁶.

⁶ Pour toute partie d'un aménagement projeté située sur une route sous la gestion du Ministère ou traversant une telle route, le promoteur du projet doit faire approuver ses plans et devis, préalablement à la réalisation des travaux, par la direction générale territoriale concernée du Ministère, et obtenir les permissions requises. Cette condition s'applique aussi à un terrain appartenant au Ministère.

Pour la réalisation de projets ou d'activités par des tiers, le bénéficiaire doit appliquer les obligations légales en matière de contrats des organismes municipaux.

Pour la réalisation de travaux de construction, à l'exception des travaux réalisés en régie interne :

- les organismes municipaux et les organismes publics assujettis à la Loi sur les contrats des organismes publics sont soumis aux règles en matière d'adjudication des contrats qui leur sont applicables;
- les autres organismes admissibles ont l'obligation de procéder par appel d'offres public pour tout contrat comportant une dépense égale ou supérieure au seuil minimal prévu à la Loi sur les contrats des organismes publics (RLRQ, chapitre C-65.1).

Dans le cas des pistes et sentiers en site propre :

- le bénéficiaire ou son mandataire doit détenir les titres, les baux ou les servitudes lui donnant le droit d'exploiter la piste cyclable;
- lorsque la piste est située sur un terrain privé et qu'elle est entretenue par le propriétaire ou par une organisation sans but lucratif dûment mandatée, le bénéficiaire ou son mandataire doit conclure une entente avec le propriétaire ou son mandataire afin de s'assurer du respect des conditions du programme, notamment en ce qui a trait au montage financier, à l'universalité d'accès et à l'obligation d'entretien.

Dans le cas où les conditions du programme ne sont pas respectées, le Ministère se réserve le droit de réduire, d'annuler ou, le cas échéant, d'exiger du bénéficiaire le remboursement des sommes versées en trop. Le non-respect des modalités du programme peut se traduire, entre autres, par le fait d'omettre le dépôt d'un rapport ou de remettre un rapport incomplet, par la réalisation de travaux qui ne sont pas conformes aux normes ou qui sont inachevés, ou encore par des dépenses injustifiées. Aucun intérêt n'est exigible sur les aides financières à verser ou versées en trop.

Réalisation des travaux

Les dépenses effectuées avant la date de la lettre d'acceptation relativement à l'aide financière ne sont pas admissibles, à l'exception des dépenses en lien avec des travaux préparatoires visant à accélérer la réalisation du projet, soit celles concernant :

- la réalisation des plans et devis⁷;
- l'acquisition de terrains;
- le déboisement;
- le terrassement;
- le déplacement de services publics.

Pour l'année financière 2019-2020, l'ensemble des dépenses admissibles prévues à la section E effectuées entre le 1^{er} avril et la date de la lettre d'acceptation sont considérées dans le calcul de l'aide financière.

À moins d'indication contraire, les travaux doivent être réalisés au cours de l'année financière pour laquelle l'aide financière a été demandée (avant le 31 mars de chaque année). Si les travaux ne peuvent pas être terminés avant

⁷ Les dépenses liées à la réalisation des plans et devis sont admissibles même si celles-ci ont été réalisées antérieurement à l'année financière pour laquelle l'aide financière est octroyée.

cette échéance, le bénéficiaire doit en informer le Ministère au moins deux mois avant la fin de l'année financière gouvernementale (qui correspond au 31 mars, soit avant le 31 janvier) en indiquant le motif de ce retard et son intention de réaliser les travaux selon un nouvel échéancier. L'acceptation d'une telle prolongation de la période de réalisation des travaux est toutefois conditionnelle à l'obtention, par le Ministère, des budgets de parachèvement requis pour l'année financière suivante.

Les projets doivent être conçus et réalisés pour accorder une accessibilité universelle. Les aménagements doivent être conçus et réalisés selon les normes établies par le Ministère⁸.

Les aménagements cyclables doivent être conformes aux normes de conception du chapitre 15 du *Tome I* et aux normes de signalisation du chapitre 7 du *Tome V*, telles qu'elles sont publiées dans la collection Normes – Ouvrages routiers du Ministère.

Gestion des infrastructures et des équipements

Le bénéficiaire doit s'engager à rendre accessibles, gratuitement et universellement, ses équipements ou infrastructures piétonniers et cyclables ayant fait l'objet d'une aide financière sans faire de distinction en fonction du lieu de résidence des usagers. Le Ministère peut retarder, réduire ou annuler, sans payer d'intérêt, le versement d'une aide financière à un bénéficiaire lorsque celui-ci en tarifie l'usage ou en discrimine l'accès selon le lieu de résidence de l'utilisateur.

Les infrastructures et les équipements ayant fait l'objet d'une aide financière doivent être utilisés en tout temps uniquement aux fins auxquels ils ont été réalisés ou, en hiver, pour d'autres modes actifs (ski de fond, raquette, etc.). Outre les aménagements à même le réseau routier, les infrastructures visées par le présent programme ne doivent pas permettre la circulation des véhicules motorisés, y compris les motos, les quads et les motoneiges, autrement que pour les raisons d'entretien et d'inspection, de manière à ne pas nuire à la sécurité et à la quiétude des usagers les plus vulnérables (piétons et cyclistes). Cependant, la circulation sur les ponts et les structures peut faire dérogation à cette règle si la sécurité et le confort des cyclistes ne sont pas compromis (corridors parallèles, mesure d'atténuation, etc.).

Processus de suivi et reddition de comptes des bénéficiaires

Exigences auprès des bénéficiaires

Le rapport des travaux effectués doit être adopté par résolution de l'instance municipale concernée ou du conseil d'administration de l'organisme mandaté par celle-ci et doit comprendre le détail des dépenses effectuées. Une copie des factures, des bordereaux de matériaux, de matériel et de main-d'œuvre ou de tout autre document nécessaire pour établir les dépenses réellement effectuées doit être conservée et fournie par le bénéficiaire à la demande du Ministère. Ce rapport doit également faire mention de tout autre remboursement obtenu pour les travaux faisant l'objet de l'aide financière (remboursements de taxes, autres aides financières, etc.). Ce rapport doit être déposé avant le 31 janvier de l'année financière pour laquelle l'aide financière est octroyée, afin de permettre un paiement des dépenses avant la fin de l'année financière gouvernementale.

⁸ En l'absence de telles normes, l'aménagement doit être conforme aux règles de l'art en la matière.

Le bénéficiaire doit s'engager à transmettre au Ministère, à sa demande et au plus tard 18 mois après le dernier versement de l'aide financière, les données nécessaires au processus de gestion et d'évaluation du programme, notamment celles relatives aux indicateurs spécifiés à la section H « Reddition de comptes du programme ». Celles-ci peuvent comprendre un comptage, aux frais du bénéficiaire, de l'achalandage ou de l'utilisation de l'infrastructure ou de l'équipement ayant fait l'objet de l'aide financière.

En tout temps, une représentante ou un représentant du gouvernement ou sa ou son mandataire pourra vérifier sur place toute l'information relative à une aide financière demandée ou déjà versée. Le Ministère se réserve le droit de faire toute vérification ultérieure des travaux réalisés pour lesquels des aides financières ont déjà été versées.

Autres obligations et exigences

Le bénéficiaire s'engage à mentionner la participation financière du Ministère et, le cas échéant, l'obtention de fonds en vertu du PACC 2013-2020, par l'intermédiaire du Fonds vert du gouvernement du Québec, et ce, dans toute communication publique au sujet du projet ayant fait l'objet d'une aide financière.

Le bénéficiaire consent à la publication, par le Ministère, de toute information relative à l'octroi de son aide financière, notamment le nom du bénéficiaire, le montant de l'aide financière, la description du projet, etc.

Section H – REDDITION DE COMPTES DU PROGRAMME

Le Ministère transmettra au Secrétariat du Conseil du trésor, sur une base annuelle, un état de situation des données financières du programme (sommes engagées et dépenses) ainsi qu'un état des résultats par rapport aux indicateurs suivants :

- le nombre de kilomètres de nouvelles voies cyclables et polyvalentes;
- le nombre de structures cyclopedestres (ponts, passerelles, tunnels);
- le nombre de projets visant la construction et l'aménagement de mesures touchant la sécurité dans des parcours scolaires;
- la progression de la part modale des déplacements faits à pied et à vélo dans les enquêtes origine-destination disponibles sur le territoire québécois.

Le Ministère s'assurera également de transmettre les données requises pour l'exercice de suivi bisannuel relativement à la reddition de comptes du Fonds vert au Conseil de gestion du Fonds vert.

ANNEXE – LEXIQUE

Accessibilité universelle	Aménagement accessible à l'ensemble des usagers se déplaçant par des modes de transport non motorisés, y compris les piétons, les cyclistes et les personnes à capacité physique restreinte devant faire usage d'un appareil d'aide à la mobilité, motorisé ou non, pour se déplacer.
Accotement asphalté	Accotement sur lequel se prolonge le revêtement de la chaussée, séparé de celle-ci par des marques au sol et aménagé spécifiquement pour améliorer la sécurité des cyclistes.
Aménagement cyclable	Ensemble des interventions physiques destinées principalement aux cyclistes, y compris les voies, les stationnements et les espaces publics.
Apaisement de la circulation	Tout aménagement routier destiné à créer un environnement favorable à la réduction de la vitesse et du débit des véhicules routiers ainsi qu'à des comportements moins agressifs des conducteurs.
Bande cyclable	Voie unidirectionnelle réservée à l'usage exclusif des cyclistes et délimitée par un marquage au sol ou par un revêtement distinct. Elle est généralement aménagée sur des routes où la vitesse affichée est inférieure ou égale à 50 km/h et située à la droite des autres voies de circulation.
Chaussée désignée	Chaussée officiellement reconnue comme voie cyclable (chaussée partagée avec la circulation automobile), recommandée aux cyclistes, et caractérisée par une signalisation simplifiée et l'absence de corridor réservé aux cyclistes.
Piste cyclable	Voie cyclable réservée exclusivement à la circulation cycliste, indépendante de toute voie de circulation (en site propre) ou séparée de celle-ci par une barrière physique continue.
Sentier à usage polyvalent	Voie cyclable ouverte à la circulation d'autres modes de déplacement actif.
Voie cyclable	Ensemble des différents types de voies aménagées en fonction de la circulation cycliste, qu'elles soient en site propre ou en partage de la voie publique.

