

# Plan pour une économie verte



MINISTÈRE DES TRANSPORTS



## **PROGRAMME D'AIDE FINANCIÈRE AU DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS ACTIFS DANS LES PÉRIMÈTRES URBAINS (TAPU)**

Modalités d'application 2022-2025

Avril 2022

Cette publication a été réalisée par la Direction générale du transport terrestre des personnes et éditée par la Direction générale des communications du ministère des Transports.

Le contenu de cette publication se trouve sur le [site Web du Ministère](http://www.transports.gouv.qc.ca) à l'adresse suivante :  
[www.transports.gouv.qc.ca](http://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](http://www.transports.gouv.qc.ca) au [www.transports.gouv.qc.ca](http://www.transports.gouv.qc.ca)
- écrire à l'adresse suivante :  
Direction générale des communications  
Ministère des Transports  
500, boul. René-Lévesque Ouest, bureau 4.010  
Montréal (Québec) H2Z 1W7

© Gouvernement du Québec, ministère des Transports, 2022  
ISBN 978-2-550-91617-8 (PDF)

Dépôt légal – 2022  
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

<b>1. Description du programme</b> .....	<b>1</b>
Durée du programme .....	2
<b>2. Objectifs du programme</b> .....	<b>2</b>
<b>3. Clientèles admissibles</b> .....	<b>2</b>
<b>4. Admissibilité des demandes</b> .....	<b>3</b>
Projets admissibles .....	3
Travaux admissibles .....	4
Mesures de réduction et d'apaisement de la circulation .....	6
<b>5. Fonctionnement</b> .....	<b>6</b>
Dépôt d'une demande .....	6
Dépenses admissibles .....	7
Dépenses non admissibles .....	7
Présentation d'une demande .....	8
Sélection des demandes .....	9
Annonce des projets sélectionnés .....	11
<b>6. Aide financière et conditions de versements</b> .....	<b>11</b>
Aide financière .....	11
Règle de cumul .....	11
Versements .....	12
<b>7. Dispositions générales</b> .....	<b>12</b>
Obligations légales et réglementaires .....	12
Réalisation des travaux .....	14
Gestion des infrastructures et des équipements .....	14
Processus de suivi et reddition de comptes des bénéficiaires .....	15
Autres obligations et exigences .....	16
<b>Annexe – Lexique</b> .....	<b>18</b>

## 1. 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 pour une économie verte 2030 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, la clientèle ultime du programme, à opter pour ces moyens plus sains, économiques, écologiques et sécuritaires. Ce programme se veut un outil d'accompagnement aux bénéficiaires du programme, les municipalités, et un incitatif pour les aider à prendre ou à poursuivre un virage marqué dans l'offre d'infrastructures de transport actif au Québec.

Le potentiel de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) pour le transport actif se démarque du fait que chaque déplacement à pied et à vélo se fait essentiellement sans rejet dans l'environnement. Les enquêtes origine-destination les plus récentes, à Montréal comme à Québec, démontrent une hausse fulgurante des déplacements à vélo (respectivement de 70 % à 156 % d'augmentation en 10 ans), avec un taux de croissance supérieur à tout autre mode de transport, y compris le voiturage en solo.

Malgré cette tendance observée, le transport actif demeure bien en deçà des taux observés ailleurs dans le monde, notamment dans le nord de l'Europe. Pour tendre vers un meilleur équilibre entre l'augmentation de la demande de la population pour les déplacements à pied et à vélo, d'une part, et l'offre en infrastructures efficaces et sécuritaires, d'autre part, il est essentiel de soutenir l'effort municipal afin de s'assurer d'un transfert modal efficace vers ces modes de déplacement. 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, y compris les portions de la chaîne de 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. Enfin, en plus de démocratiser l'accessibilité au territoire, l'offre de vélos en libre-service améliore la flexibilité dans les déplacements. Le succès de Bixi, à Montréal, avec presque 1 000 000 de déplacements par mois en haute saison pour 9 000 vélos répartis dans 680 stations, démontre l'efficacité d'un tel ajout à l'offre de services en transport. En rendant des vélos accessibles dans les parties les plus densément urbanisées d'une agglomération, on peut accommoder les usagers pour les courts déplacements rendus difficiles en automobile (congestion) ou pour des tracés non adéquatement desservis par le transport collectif (complémentarité). Ce type de service vient également soutenir la forte tendance à l'augmentation des déplacements à vélo en mettant des vélos publics à la disposition de la population qui n'en possède pas (inclusion sociale) ou n'ayant pas la place pour en stationner un chez elle (implicite à la densification de l'occupation du sol).

Ce programme fait écho aux mesures 5, « Extension du réseau des vélos en libre-service dans les agglomérations du Québec », et 9, « Soutenir les municipalités dans l'adaptation des infrastructures de transport en milieu urbanisé au profit des transports actifs » du *Cadre d'intervention en transport actif*, lequel découle de la PMD 2030. Il est en partie financé par le Fonds d'électrification et de changements climatiques puisqu'il s'inscrit également dans la mesure 1.2.1 du plan de mise en œuvre du Plan pour une économie verte 2030, soit « Augmenter l'offre et promouvoir l'usage des transports collectif, actif et partagé et des transports ferroviaire et maritime ».

## Durée du programme

Le programme entre en vigueur à compter de la date de son approbation par le Conseil du trésor et se termine le 31 mars 2025.

Ce programme met fin au Programme d'aide financière au développement de l'offre de vélos en libre-service, qui était en vigueur depuis le 26 janvier 2021, et ce, à compter de la date d'entrée en vigueur du présent programme.

## 2. Objectifs du programme

Le TAPU vise à intensifier la mise en place d'infrastructures et de services 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, notamment pour compenser une incapacité ou une limitation physiques (bicyclette assistée, fauteuil roulant, quadriporteur et autre équipement d'aide à la mobilité).

Ce programme vise donc à soutenir un transfert modal vers les transports actifs, y compris pour les portions de déplacements impliquant un autre mode de transport. En ce sens, par l'entremise de la transformation des tissus urbains et des infrastructures de transport, les objectifs du programme sont d'accroître la part modale des déplacements actifs en milieu urbain et de réduire les émissions de GES associées aux déplacements des personnes.

Plus précisément, ce programme vise :

- à développer des réseaux piétonniers et cyclables efficaces, concurrentiels et complémentaires par rapport aux autres modes de transport en milieu urbain;
- à améliorer la sécurité et la quiétude des piétons et des cyclistes en développant des infrastructures conformes aux normes de conception et de signalisation en vigueur;
- à développer l'offre de vélos en libre-service dans les milieux urbanisés, y compris les services offrant des vélos à assistance au pédalage.

## 3. Clientèles admissibles

Sont admissibles à ce programme :

- une municipalité ou une municipalité régionale de comté (MRC);
- la Communauté métropolitaine de Montréal;
- la Communauté métropolitaine de Québec;
- un conseil d'arrondissement ou un conseil d'agglomération, sous réserve du partage des compétences établies par les lois applicables;

- une communauté autochtone représentée par son conseil de bande au sens de la Loi sur les Indiens (L.R.C. 1985, chapitre I-5) ou de la Loi sur les Naskapis et la Commission crié-naskapie (S.C. 1984, chapitre 18);
- un organisme à but non lucratif mandaté par résolution du conseil d'une municipalité, d'une MRC ou d'un conseil susmentionné pour la gestion de l'infrastructure faisant l'objet d'une demande;
- un organisme responsable du transport collectif (uniquement pour les vélos en libre-service)<sup>1</sup>.

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

Nonobstant ce qui précède, un organisme admissible ayant fait défaut, au cours des deux années précédant la demande d'aide financière, de respecter ses obligations en lien avec l'octroi d'une aide financière antérieure accordée par le ministre, après en avoir été dûment mis en demeure, n'est pas admissible au présent programme.

## 4. Admissibilité des demandes

### Projets admissibles

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 (RLRQ, chapitre A-19.1) et apparaissant au plan d'urbanisme, au schéma d'aménagement et de développement ou au plan métropolitain, ou ce projet 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 municipalité<sup>2</sup>; s'il est réalisé sur un chemin public, ce dernier doit avoir été construit avant le 1<sup>er</sup> janvier 2007;
- ne doit pas avoir reçu une aide dans le cadre d'un autre programme d'aide financière administré par le ministre.

<sup>1</sup> Les autorités organisatrices de transport collectif sont admissibles à une aide financière pour plusieurs types d'aménagements de transport actif à proximité des stations et des arrêts d'autobus dans le cadre du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes.

<sup>2</sup> 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.

## Travaux admissibles

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

Travaux admissibles	Coûts maximaux admissibles <sup>1</sup>	Aide financière maximale
Construction d'un nouveau lien de transport actif <sup>2</sup> constitué d'une piste cyclable et d'un sentier pédestre ou d'un trottoir, ou d'un sentier polyvalent, qu'il soit en site propre ou dans l'emprise d'une route, mais séparé des voies de circulation automobile par une bordure, un terre-plein, une zone tampon ou un système de retenu pour les véhicules routiers.	2 000 000 \$/km	1 000 000 \$/km
Aménagement d'une chaussée désignée, d'une rue partagée ou d'une vélorue <sup>2</sup> , y compris les mesures de réduction et d'apaisement de la circulation (voir les précisions à la section suivante) pour y favoriser les déplacements des vélos et des piétons. L'aménagement de ce type de voie peut inclure l'ajout, le déplacement ou l'élargissement de trottoirs afin d'améliorer les conditions de partage de la rue.	1 000 000 \$/km	500 000 \$/km
Construction de bandes cyclables unidirectionnelles ou d'accotements revêtus pour cyclistes <sup>2</sup> . L'aménagement de ce type de voie peut inclure les déplacements de services publics, le déplacement, l'ajout et l'élargissement de bordures et de trottoirs, de même que les mesures de réduction et d'apaisement de la circulation (voir les précisions à la section suivante).	1 000 000 \$/km	500 000 \$/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 existant pour y ajouter une voie cyclable et piétonne.	4 000 000 \$, soit 2 000 000 \$ par structure plus 40 000 \$/m linéaire	2 000 000 \$, soit 1 000 000 \$ par structure plus 20 000 \$/m linéaire
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
Installation ou déploiement d'un système de vélos en libre-service, ordinaires ou assistés, y compris les vélos <sup>3</sup> et leur adaptation aux fins du service, les stations d'ancrage <sup>4</sup> et les systèmes électroniques installés sur les vélos ou les	8 000 \$ par vélo mis en service, y compris tous les travaux admissibles inhérents	4 000 \$ par vélo mis en service, y compris tous les travaux admissibles inhérents

stations d'ancrage (communications, localisation, réservation, transaction). Le service doit être totalement compatible (technologie, tarification) avec un service similaire déjà en place sur le territoire, le cas échéant.		
--	--	--

1. 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.

2. Un tel lien comprend également l'implantation d'un corridor scolaire aménagé et signalisé pourvu qu'il s'agisse d'un aménagement linéaire répondant aux travaux admissibles au programme.

3. Les vélos assistés doivent répondre aux exigences du Code de la sécurité routière (RLRQ, chapitre C-24.2) et doivent avoir un moteur activé uniquement par l'action du pédalage de l'utilisateur. Le vélo électrique mû par une commande manuelle ne nécessitant pas le pédalage est non admissible. Le vélo doit, par ailleurs, être conforme aux règlements adoptés sous la Loi sur la sécurité automobile (LC 1993, chapitre 16) ou à tout autre règlement adopté à cet effet par les gouvernements.

4. Les travaux initiaux d'installation et de branchement d'une station ou d'une borne sont inclus. Les systèmes de vélos en libre-service sans station d'ancrage ne sont pas admissibles au présent programme. Toutefois, les systèmes de type locatif développés dans les municipalités de moins de 5 000 habitants, où les vélos sont prêtés à partir d'un port d'attache unique et équipés d'un cadenas, sont admissibles.



## Mesures de réduction et d'apaisement de la circulation

Sont considérées comme des mesures de réduction et d'apaisement de la circulation associées aux travaux admissibles mentionnés ci-dessus<sup>3</sup>, de manière non exhaustive :

- la fermeture de rues ou la déviation de véhicules à des intersections;
- la construction ou l'élargissement de trottoirs;
- toute modification à la chaussée susceptible d'entraîner une réduction de la vitesse pratiquée (rétrécissement, déformation verticale, contrôle de la circulation), y compris :
  - les élargissements de trottoirs aux intersections ou aux passages pour piétons (saillies de trottoir),
  - les dos d'âne allongés,
  - les terre-pleins centraux et les îlots de refuge,
  - les intersections surélevées,
  - les passages piétons, cyclistes ou polyvalents surélevés,
  - les sens uniques et les interdictions de virage pour les véhicules,
  - la plantation d'arbres et la création d'îlots végétalisés;
- toute autre forme reconnue de reconfiguration aux fins d'apaisement de la circulation.

La valeur admissible des travaux est incluse dans le maximum admissible des travaux dans lesquels ces mesures s'insèrent.

## 5. 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 exactes<sup>4</sup>.

<sup>3</sup> Toute intervention ponctuelle de réduction ou d'apaisement de la circulation non associée à la mise en place d'une voie cyclable, piétonne ou polyvalente doit être présentée dans le cadre du Programme d'aide financière du Fonds de la sécurité routière.

<sup>4</sup> À cette étape, des frais de contingence peuvent être considérés à un taux maximal de 15 % des coûts admissibles du projet.

## Dépenses admissibles

Les dépenses admissibles sont celles qui sont inhérentes et directement liées à la réalisation des travaux admissibles prévus à la section 4. Plus précisément, les dépenses admissibles liées à ces travaux comprennent les dépenses suivantes :

Dépenses admissibles
L'acquisition de terrains ou de servitudes réelles, y compris les frais juridiques et les frais d'évaluation.
Les frais d'arpentage.
Les frais de compensation financière, y compris le coût des travaux de restauration palliatifs, le cas échéant, versés en vertu du Règlement sur la compensation pour l'atteinte aux milieux humides et hydriques (RLRQ, chapitre Q-2, r. 9.1) et liés directement à la réalisation du projet.
La préparation du terrain, y compris le déboisement, le terrassement, les frais de déplacement d'équipements de services publics et les branchements au réseau électrique (dans le cas des bornes et des stations de vélos en libre-service).
Les coûts d'acquisition du matériel roulant (vélos), statique (stations) et électronique (incorporé aux vélos et aux stations) dans le cas des parcs de vélos en libre-service.
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, y compris 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 2021</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 présent 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 saisonniers des délinéateurs, etc.) et les coûts d'exploitation des parcs de vélos en libre-service (gestion et administration, entretien, remplacement et transport des vélos, installation saisonnière des stations, électricité et carburant).

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 au bénéficiaire.
Les salaires et les avantages sociaux touchant les employés permanents du bénéficiaire affectés à un projet ou à une activité.
Les frais administratifs, tels que les coûts de transport, de restauration ou d'hébergement des employés permanents du bénéficiaire 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.

## Présentation d'une demande

Sur la base des modalités de fonctionnement décrites dans les trois sous-sections précédentes, un formulaire de demande d'aide doit être déposé pour chacun des projets admissibles. Les éléments spécifiques à inscrire sur le formulaire de demande sont les suivants :

<b>Informations requises</b>
Le nom et les coordonnées du demandeur.
La description générale du projet, démontrant les solutions apportées par celui-ci dans la poursuite des objectifs du programme (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.) <sup>5</sup> .
La description détaillée : <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ plan illustrant les implantations prévues;</li> <li>❖ type d'aménagement, y compris les caractéristiques techniques des voies cyclables ou polyvalentes projetées par type de voie (longueur, largeur, dégagement latéral, etc.);</li> <li>❖ profil en travers pour chaque implantation différente;</li> <li>❖ nombre de places dans le cas des stationnements pour vélos;</li> <li>❖ nombre de vélos et de stations d'ancrage, par type, dans le cas des vélos en libre-service;</li> <li>❖ plan de localisation incluant les limites du périmètre d'urbanisation.</li> </ul>

<sup>5</sup> 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.

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 ministre 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 de mise en service.
Le plan de financement, y compris la contribution des autres partenaires financiers du projet, le cas échéant.
Le montant de l'aide financière demandée, sans dépasser 50 % des dépenses admissibles.
Tout autre document et argument permettant d'analyser le projet déposé sur la base des critères d'appréciation présentés à la section « Sélection des demandes ».

Chacun des formulaires remplis doit être transmis dans un courriel distinct (un seul formulaire par courriel de transmission). Le courriel de transmission doit spécifier, dans l'objet :

« Objet : TAPU 202X 202X – Nom\_du\_demandeur – Nom\_du\_projet »

Si le ministère requiert auprès du demandeur des documents manquants, incomplets ou non conformes, le demandeur doit y donner suite dans les deux semaines suivant la requête, à la satisfaction du ministre, sans quoi la demande est rejetée.

### 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	Pondération
<p><b>Potentiel d'utilisation</b>                      Nombre potentiel de personnes pouvant effectuer un transfert modal, des modes de transport motorisés aux modes de transport actifs, en fonction de la densité de population dans l'aire couverte par le projet (habitants par kilomètre carré).</p>	<b>20 points</b>
<p><b>Sécurité</b>                      Appréciation de l'amélioration de la sécurité des piétons et des cyclistes par rapport à la situation avant la réalisation du projet, quel que soit l'âge ou l'habileté des usagers. Dans le cas des stationnements pour vélos et des vélos en libre-service, c'est la convivialité du milieu où ils s'insèrent qui détermine le niveau de sécurité des usagers (présence de voies cyclables, de rues paisibles).</p>	<b>20 points</b>
<p><b>Importance stratégique</b>                      Importance du projet sur la stratégie d'augmentation des déplacements en transport actif, sur la base des destinations desservies (établissements d'enseignement, pôles d'emploi, présence de</p>	<b>15 points</b>

commerces et de services, présence de clientèles plus vulnérables). L'importance stratégique du projet peut également être en lien avec d'autres travaux à effectuer ou d'autres interventions à réaliser au même endroit, représentant des possibilités d'économie d'échelle (combinaison des frais de mobilisation de la main-d'œuvre, du matériel et des matériaux).	
<p><b>Continuité</b></p> <p>Possibilité d'assurer une bonne continuité des cheminements piétons et cyclistes par le développement, le parachèvement et l'interconnexion du réseau piétonnier et cyclable actuel et prévu. Pour les implantations ponctuelles, comme les stationnements pour vélos ou les vélos en libre-service, cette continuité s'évaluera sur la distribution géographique de ces éléments et donc sur le niveau de service en continu (distance entre les stationnements ou stations d'ancrage sur le territoire).</p>	<b>15 points</b>
<p><b>Caractère multimodal</b></p> <p>Possibilité d'interconnexion avec d'autres réseaux de transport alternatifs à l'automobile : métro, train, autobus, stationnement incitatif, autocar interurbain, traversier, etc.</p>	<b>10 points</b>
<p><b>Engagement du milieu</b></p> <p>Démarche en place favorisant un mode de vie actif de sa population, notamment l'adhésion à des programmes comme la certification VÉLOSYPATHIQUE, le programme À pied, à vélo, ville active ou la démarche Municipalités amies des aînés, l'existence d'un plan de mobilité durable ou d'un plan de transport incluant les transports actifs, l'existence d'une politique familiale, etc. Lorsqu'applicable, la part du contenu québécois dans les matériaux, le matériel et la main-d'œuvre est à considérer.</p>	<b>10 points</b>
<p><b>Accessibilité</b></p> <p>Possibilité pour une plus grande part de la population, notamment pour les personnes ayant un handicap de mobilité ou de motricité, ou ayant des limitations cognitives ou sensorielles, d'utiliser l'infrastructure ou le service. Cette accessibilité se mesure également par la capacité du projet à favoriser l'universalité des clientèles (tout âge, genre ou origine ethnique et culturelle) et l'inclusion sociale (milieu défavorisé, coût d'utilisation abordable dans le cas des vélos en libre-service).</p>	<b>10 points</b>

Le ministre déterminera les projets effectivement sélectionnés, et en limitera le nombre, sur la base :

- de l'analyse des projets selon les critères susmentionnés;
- de la volonté de favoriser une distribution régionale des aides financières, pour les projets d'une valeur de moins de 200 000 \$<sup>6</sup>;
- de la nécessité de respecter l'enveloppe budgétaire et les montants disponibles à chaque année financière.

<sup>6</sup> Cette clause peut être utilisée pour favoriser les projets ayant obtenu la meilleure cote dans les régions hors communautés métropolitaines où aucun projet ne se qualifie en raison d'une faible population (potentiel d'utilisation) et de l'inexistence d'un transport collectif (caractère multimodal). Cette clause de régionalisation se limite à un maximum de deux projets par région.

## Annnonce des projets sélectionnés

Les bénéficiaires des aides accordées pour les projets retenus seront informés par une lettre signée par le ministre, le sous-ministre ou un fonctionnaire autorisé. Les demandeurs dont les projets ne sont pas retenus seront également avisés par écrit et seront invités à redéposer leur projet au cours d'un appel de projets ultérieur, le cas échéant.

## 6. Aide financière et conditions de versements

### Aide financière

L'aide financière accordée dans le cadre du programme ne pourra pas excéder, pour chaque type de travaux admissibles composant le projet, le plus petit des deux montants suivants :

- 50 % des dépenses admissibles;
- l'aide financière maximale prévue pour le type de travaux admissibles, sous réserve de la règle de cumul précisée dans la section ci-dessous.

L'aide financière maximale accordée est de 1 000 000 \$ par projet, à l'exception des structures et des systèmes de vélos en libre-service, pour lesquels l'aide maximale est de 2 000 000 \$ par projet.

### Règle de cumul

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, les entités municipales concernées par le projet ou des contributions privées.

Aux fins des règles de cumul des aides financières publiques, le terme « entités municipales » renvoie 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).

L'actif visé au paragraphe 1° du premier alinéa de l'article 89 de la Loi instituant le Gouvernement régional d'Eeyou Istchee Baie-James (RLRQ, c. G-1.04) n'est pas considéré dans la règle de cumul de la présente norme.

## 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.

Pour bénéficier de l'aide financière prévue au programme, l'organisme bénéficiaire, par l'entremise de son représentant autorisé, devra préalablement conclure avec le ministre qui pourrait être représenté par un fonctionnaire autorisé du Ministère, un engagement portant sur le respect des conditions du programme et des obligations qui en découlent, dont la forme est déterminée par le ministre.

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

- le premier versement, d'un montant équivalant à 80 % de l'aide financière, est versé suivant l'autorisation du projet (lettre d'octroi de l'aide financière) et la signature de l'engagement du bénéficiaire à respecter les conditions du programme et les obligations en découlant selon la forme prescrite par le ministre;
- le second versement, d'un montant correspondant au solde de l'aide financière, est versé une fois que le rapport des travaux effectués par le bénéficiaire et la résolution d'adoption dudit rapport ont été reçus, analysés et acceptés par le ministre. Si le rapport des travaux fait état de dépenses inférieures aux montants ayant servi au calcul de l'aide déjà versée, le bénéficiaire doit rembourser les sommes versées en trop.

L'aide financière accordée est versée sous réserve des sommes disponibles, conformément aux dispositions de l'article 21 de la Loi sur l'administration financière (RLRQ, chapitre A-6.001).

## 7. Dispositions générales

### Obligations légales et réglementaires

Le bénéficiaire s'engage à respecter les lois et règlements en vigueur durant la réalisation du projet et à obtenir les autorisations requises avant l'exécution de celui-ci<sup>7</sup>.

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 (RLRQ, chapitre C-65.1) sont soumis aux règles en matière d'adjudication des contrats qui leur sont applicables;

<sup>7</sup> Pour toute partie d'un aménagement projeté située sur une route sous la gestion du ministre 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 ministre.

- 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;
- sur une propriété privée, à défaut d'en faire l'acquisition, une servitude de droit réel doit être acquise pour la surface occupée par l'aménagement;
- lorsque la piste est située sur un terrain de tenure privée ou publique (ensemble industriel, emprise ferroviaire en exploitation, parc ou réserve), le bénéficiaire ou son mandataire doit conclure une entente avec le propriétaire ou son représentant 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 ministre se réserve le droit de réduire ou d'annuler l'aide financière 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.

Le bénéficiaire doit éviter toute situation mettant en conflit son propre intérêt et celui du ministre, ainsi que toute situation créant l'apparence d'un tel conflit. Si une telle situation se présente, le bénéficiaire doit immédiatement en informer le ministre, qui pourra, à sa discrétion, émettre une directive indiquant au bénéficiaire comment remédier à ce conflit d'intérêts ou résilier l'engagement portant sur le respect des conditions du programme et des obligations en découlant.

Le ministre se réserve le droit de refuser, de modifier, de réduire ou de résilier l'aide financière pour des motifs d'intérêt public. Pour ce faire, le ministre adresse un avis écrit au demandeur énonçant le motif de refus, de modification, de réduction ou de résiliation. Le demandeur aura alors l'occasion de présenter ses observations et, s'il y a lieu, de produire des documents pour compléter son dossier. Le ministre pourra tenir compte de ces observations ou de ces documents pour prendre sa décision.

Le bénéficiaire est responsable de tout dommage causé par lui, ses employés, ses agents, ses représentants ou ses sous-traitants dans le cours ou à l'occasion de l'exécution de son engagement, y compris le dommage résultant d'un manquement à une obligation prise en vertu de cet engagement. Le bénéficiaire s'engage à indemniser le ministre de tous les recours, les réclamations, les demandes et les poursuites pris en raison de dommages ainsi causés.

Il doit aussi garantir et faciliter en tout temps toute activité de vérification devant être effectuée dans le cadre du programme par le ministre ou son mandataire ainsi que par tout autre organisme ou personne dans le cadre des fonctions qu'il exerce ou des mandats qui lui sont confiés.



## Réalisation des travaux

Les travaux doivent être réalisés au cours de l'année financière pour laquelle l'aide financière a été demandée ou, le cas échéant, avant la fin de l'année financière spécifiée dans l'engagement. Si les travaux ne peuvent pas être terminés avant cette échéance, le bénéficiaire doit s'adresser au ministre avant le 31 janvier précédant la fin de l'année financière gouvernementale (31 mars) afin d'obtenir l'autorisation de prolonger la période de réalisation des travaux, 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 conditionnelle à l'obtention, par le ministre, des budgets de parachèvement requis pour l'année financière suivante.

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<sup>8</sup> visant à accélérer la réalisation du projet, soit celles concernant :

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

Pour l'année financière 2022-2023, l'ensemble des dépenses admissibles prévues à la section 5 effectuées entre le 1<sup>er</sup> avril 2022 et la date de la lettre d'acceptation sont considérées dans le calcul de l'aide financière.

Les projets doivent être conçus et réalisés pour accorder une accessibilité universelle. Les aménagements doivent être conçus et réalisés selon les normes de conception et de signalisation établies par le ministre<sup>9</sup>.

## Gestion des infrastructures et des équipements

Le bénéficiaire doit s'engager à rendre accessibles, gratuitement<sup>10</sup> 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 ministre peut retarder, réduire ou annuler 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 hors route ayant fait l'objet d'une aide financière doivent être utilisés en tout temps uniquement aux fins auxquelles ils ont été réalisés ou, en hiver, pour d'autres modes actifs (ski de fond, raquette, etc.). Ces aménagements ne doivent pas permettre la circulation des véhicules routiers et des véhicules hors route (motos, quads et motoneiges) autrement que pour des raisons d'entretien et d'inspection, de manière à ne pas nuire à la sécurité et à la quiétude des usagers les plus vulnérables. Cependant, la circulation sur les ponts

<sup>8</sup> Ces dépenses sont admissibles même si elles ont été réalisées au cours de l'année financière précédant celle pour laquelle l'aide financière est octroyée.

<sup>9</sup> En l'absence de telles normes, l'aménagement doit être conforme aux règles de l'art en la matière.

<sup>10</sup> À l'exception des tarifs d'utilisation des vélos en libre-service et des stationnements pour vélos de type vélo-station en enclos.

et les structures peut déroger à cette règle si la sécurité et le confort des cyclistes ne sont pas compromis (corridors parallèles, mesure d'atténuation, etc.).

Les voies cyclables à même la chaussée peuvent être saisonnières (fermées en hiver), mais devraient autant que possible être conçues en vue d'une utilisation permanente.

## Processus de suivi et reddition de comptes 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;
- la mention de tout autre remboursement obtenu pour les travaux faisant l'objet de l'aide financière (remboursements de taxes, autres aides financières, etc.);
- le résultat quant aux indicateurs suivants :
  - nombre de kilomètres de voies cyclables, piétonnes ou polyvalentes réalisées, par type d'aménagement,
  - nombre de kilomètres de rues aménagées pour les piétons et les cyclistes (rue partagée, vélorue, chaussée désignée),
  - nombre de vélos en libre-service et de stations d'ancrage implantés, par type (assisté ou non),
  - nombre de places de stationnement pour vélos ajoutées,
  - nombre de structures (pont, passerelle, passage sous-terrain) aménagées.

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.

Le bénéficiaire doit s'engager à transmettre au ministre, 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 les résultats des indicateurs susmentionnés. Celles-ci comprennent 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<sup>11</sup>. Dans le cas des vélos en libre-service, cet achalandage se traduit par le nombre de déplacements effectués par les vélos en libre-service sur le territoire desservi au cours de la saison d'exploitation et le nombre d'abonnements annuels octroyés par le gestionnaire du service (fidélisation des usagers).

Dans le cas des vélos en libre-service, le bénéficiaire s'engage à assurer la confidentialité de toutes données sur les usagers de son service lors du traitement ou de la transmission des données d'utilisation pour des fins de suivi, de recherche, de développement ou d'étalonnage de son système. En aucun cas des données confidentielles sur les usagers ne peuvent être divulguées ou monnayées.

---

<sup>11</sup> Ne s'applique pas aux stationnements pour vélos et aux aménagements ponctuels.

Tous les projets ayant fait l'objet d'une aide financière dans le cadre du programme peuvent faire l'objet d'une vérification par le ministre ou son mandataire. Le bénéficiaire doit conserver toutes les pièces justificatives et tous les documents relatifs à son projet pendant une période de cinq ans suivant la date du dernier versement de l'aide financière. Il doit s'engager à fournir ces documents et pièces justificatives à tout représentant dûment autorisé qui lui en fait la demande.

Le ministre se réserve le droit d'exiger tout autre document ou renseignement qu'il juge nécessaire.

### **Autres obligations et exigences**

Le bénéficiaire s'engage à se conformer aux exigences de visibilité qui seront transmises avec la lettre d'octroi ou de l'engagement portant sur le respect des conditions du programme et des obligations en découlant.

Le bénéficiaire accepte que le ministre ou la personne qui le représente puisse annoncer publiquement les éléments importants du projet et de l'aide financière versée, notamment la nature du projet, son emplacement, son coût estimé, le montant de l'aide financière et les bénéfices escomptés à la suite de la réalisation du projet.

Le bénéficiaire consent à la publication, par le ministre, de toute information relative à l'octroi de son aide financière.



**LEXIQUE**

## 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 capacités physiques restreintes 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 pour vélos 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.
Bicyclette assistée	Aux fins du présent programme, bicyclette ou tricycle pour adulte muni d'un moteur électrique d'une puissance d'au plus 500 watts activé uniquement par le pédalage du conducteur, sans commande manuelle d'accélération au guidon.
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.

Ouvrage d'art	Toute structure permettant le franchissement d'un obstacle par les piétons et les cyclistes, y compris les ponts, les passerelles, les ponceaux, les tunnels et les murs, tels qu'ils sont définis dans le <i>Tome III – Ouvrages d'art</i> de la collection Normes – Ouvrages routiers (Publications du Québec).
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.
Rue partagée	Rue aménagée conformément au chapitre V.1 du Code de la sécurité routière (RLRQ, chapitre C-24.2) pour y prioriser les déplacements des piétons.
Sentier à usage polyvalent	Voie cyclable ouverte à la circulation d'autres modes de déplacement actifs, comme la marche.
Station d'ancrage	Borne à laquelle sont cadencés les vélos d'un système en libre-service et de laquelle ils peuvent être libérés à l'aide d'une carte, d'une clé ou d'un titre fourni par l'opérateur du système et détenu par l'utilisateur après paiement, le cas échéant.
Stationnement pour vélos	Tout dispositif, extérieur ou sous abri, destiné à y cadencés un vélo en sécurité afin de prévenir le vol tout en préservant le mobilier urbain.
Véhicule hors route	Véhicule auquel s'applique la Loi sur les véhicules hors route (RLRQ, chapitre V-1.3).
Véhicule routier	Véhicule motorisé pouvant circuler sur un chemin, à l'exclusion des bicyclettes assistées et des fauteuils roulants mus électriquement.
Vélorue	Rue aménagée conformément au chapitre V.1 du Code de la sécurité routière pour y favoriser les déplacements à vélo.
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.

