

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Programme d'aide aux passages à niveau municipaux (PAPNM)

Modalités d'application 2019-2022



FÉVRIER
2020



Cette publication a été réalisée conjointement par la Direction générale du transport maritime, aérien et ferroviaire et 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 des Transports à l'adresse suivante : www.transports.gouv.qc.ca.

Pour obtenir des renseignements :

- composer le 511 (au Québec) ou le 1 888 355-0511 (partout en Amérique du Nord)
- 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, boulevard René-Lévesque Ouest, bureau 4.010
Montréal (Québec) H2Z 1W7

© Gouvernement du Québec, ministère des Transports, 2020

ISBN 978-2-550-86365-6 (PDF)

Dépôt légal – 2020
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

CHAPITRE I – DESCRIPTION DU PROGRAMME	1
CHAPITRE II – OBJECTIF DU PROGRAMME.....	2
CHAPITRE III – VOLETS DU PROGRAMME	2
Volet 1 : Entretien de la signalisation.....	3
Volet 2 : Amélioration de la sécurité	5
CHAPITRE IV – ATTRIBUTION DE L'AIDE FINANCIÈRE ET VERSEMENTS	10
Niveau de participation financière du gouvernement du Québec	10
Versement de l'aide financière	10
CHAPITRE V – CONTRÔLE ET REDDITION DE COMPTES.....	11
CHAPITRE VI – AUTRES DISPOSITIONS	11
Date d'admissibilité des dépenses.....	11
Réalisation des travaux	12
Procédures administratives	12
Activités de communication	12
Transmission d'une demande.....	12

CHAPITRE I – DESCRIPTION DU PROGRAMME

La présence de passages à niveau, en particulier dans les zones habitées, peut impliquer des enjeux considérables relatifs à la fluidité de la circulation piétonne et automobile et à la sécurité du public en raison des risques d'accident. Le Québec compte 1 693 passages à niveau sur son territoire. D'après le Bureau de la sécurité des transports du Canada, il se situe au quatrième rang des provinces canadiennes qui enregistrent le plus d'accidents aux passages à niveau, derrière l'Ontario, l'Alberta et la Saskatchewan. Selon les données compilées de 2008 à 2018 uniquement auprès des compagnies ferroviaires de compétence fédérale, le Québec a enregistré 268 accidents à ses passages à niveau, dont 42 décès et 41 accidents graves¹.

Le gouvernement du Québec a l'obligation, en vertu de l'article 101 de la Loi sur les transports au Canada² (L.C. 1996, c. 10), de défrayer l'entretien régulier de la signalisation des passages à niveau sur les routes qui relèvent de son autorité de façon à assurer la sécurité. Il doit aussi payer une partie des coûts de l'amélioration de la sécurité aux passages à niveau qui croisent les routes qui relèvent de son autorité. À partir du 1^{er} avril 1993, le gouvernement du Québec a transféré aux municipalités³ l'ensemble de la gestion liée à l'entretien, à la réfection ainsi qu'à l'amélioration de certaines routes et d'autres infrastructures du réseau local. De façon à permettre aux municipalités d'assumer adéquatement ces nouvelles responsabilités, le gouvernement du Québec a mis sur pied, dès 1993, trois programmes d'aide financière à la voirie locale :

- le Programme d'aide à l'entretien du réseau routier local, dont l'un des volets finançait l'entretien de la signalisation aux passages à niveau;
- le Programme d'aide à l'amélioration du réseau municipal, dont l'un des volets finançait l'amélioration de la sécurité aux passages à niveau;
- le Programme d'aide à la réfection des ouvrages d'art municipaux, qui finançait la réfection d'infrastructures routières.

Par la suite, le Ministère a souhaité intégrer ces deux volets dans un seul programme d'aide financière, ce qui a été autorisé le 9 avril 2013, donnant ainsi naissance au Programme d'aide aux passages à niveau municipaux (ci-après le « programme »).

Le nombre de passages à niveau concernés par l'entretien de la signalisation du programme est présentement de 426. Ce nombre peut varier en fonction de la création ou de la fermeture de passages à niveau et du transfert ou de la reprise de sections de route (du gouvernement du Québec à une municipalité ou vice-versa) depuis le 1^{er} avril 1993. Dans le cadre du programme, 748 passages à niveau sont concernés par l'amélioration de la sécurité.

¹ <https://www.tsb.gc.ca/fra/stats/rail/2018/sser-ssro-2018.html#1.0>

² S'il n'y a pas entente entre les parties sur le partage des frais d'entretien régulier d'un passage à niveau, l'article 16 de la Loi sur la sécurité ferroviaire (LSF) du Canada s'applique.

³ Dans le présent texte, aux fins des règles de cumul des aides financières publiques, le terme *municipalité* signifie « entité municipale », ce qui comprend les organismes municipaux au sens de 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).

Chapitre V-9, Loi sur la voirie

La Loi sur la voirie (LSV) s'applique aux routes dont la gestion incombe au ministre des Transports (ci-après le « ministre »). La LSV détermine les routes qui relèvent du ministre (liste des décrets à l'article 2) et précise que toute autre route qui ne relève pas du gouvernement, d'un de ses ministères ou d'un de ses organismes est gérée conformément au chapitre I et à la section I du chapitre IX du titre II de la Loi sur les compétences municipales (RLRQ, c. C-47.1). L'article 3 de la LSV indique que la gestion d'une route peut changer et passer du ministre à une municipalité ou l'inverse. L'article 32 de la LSV mentionne que le ministre peut conclure des ententes avec une municipalité locale pour qu'elle effectue des travaux de construction, de réfection ou d'entretien d'une route. L'article 35 de la LSV souligne que le ministre peut conclure une entente avec une société ferroviaire, entente portant sur la construction, la réfection, la suppression ou l'entretien d'un passage à niveau situé dans l'emprise d'une route. Enfin, l'article 53 de la LSV précise qu'à compter du 1^{er} avril 1993, une municipalité assume, sur une route dont elle a la gestion, les droits et obligations du ministre pour tout passage à niveau ou pour tout viaduc de voie ferrée passant au-dessus ou en dessous de la route.

Autorisation de renouvellement du 16 août 2016

Le 16 août 2016, le renouvellement des modalités du programme a été autorisé par le Conseil du trésor pour trois ans, soit jusqu'au 31 mars 2019. Les présentes modalités sont, pour l'essentiel, les mêmes que celles des versions précédentes du programme.

Le programme entre en vigueur dès la date de son adoption par le Conseil du trésor et se termine le 31 mars 2022.

CHAPITRE II – OBJECTIF DU PROGRAMME

Le programme vise à soutenir les municipalités dans le cadre des travaux d'entretien de la signalisation et d'amélioration de la sécurité aux passages à niveau, le tout afin de réduire, pour le public, les risques de collisions, de pertes en vies humaines et de blessures aux passages à niveau.

CHAPITRE III – VOLETS DU PROGRAMME

Le programme comporte deux volets, soit le volet 1 : Entretien de la signalisation et le volet 2 : Amélioration de la sécurité. Le premier vise l'entretien de la signalisation aux passages à niveau, alors que le second vise l'amélioration de la sécurité aux passages à niveau et la fermeture de passages à niveau publics.

Volet 1 : Entretien de la signalisation

Objectif spécifique

Entretien de la signalisation aux passages à niveau situés sur le réseau routier qui a été transféré, depuis le 1^{er} avril 1993, aux municipalités et aux municipalités régionales de comté (MRC) responsables de territoires non organisés (TNO) en les aidant financièrement.

Organismes admissibles et non admissibles

Seules sont admissibles les municipalités et les MRC responsables de TNO possédant sur leur territoire un passage à niveau croisant une route transférée depuis le 1^{er} avril 1993 dont elles sont l'autorité routière.

Sont non admissibles toutes les autres municipalités et MRC responsables de TNO.

Travaux admissibles et non admissibles

Seuls sont admissibles :

- les travaux d'entretien de la signalisation aux passages à niveau sur des routes transférées aux municipalités ou aux MRC responsables de TNO par le gouvernement du Québec depuis le 1^{er} avril 1993.

Les passages à niveau admissibles sont ceux ayant des systèmes d'avertissement avec ou sans barrière.

Sont non admissibles :

- tous les travaux qui ne sont pas des travaux d'entretien de la signalisation aux passages à niveau sur des routes transférées aux municipalités ou aux MRC responsables de TNO par le gouvernement du Québec depuis le 1^{er} avril 1993.

Traitement des dossiers

Les différents chemins de fer réalisent les travaux d'entretien régulier de la signalisation pour tous les passages à niveau et envoient les factures aux municipalités pour les passages à niveau qui se trouvent sur les routes que le gouvernement du Québec leur a transférées depuis le 1^{er} avril 1993. Les municipalités transmettent les factures à la Direction générale territoriale (DGT) du Ministère concernée, qui les vérifie à partir d'une liste de tous les passages à niveau et de leurs caractéristiques propres. À la suite de la vérification, la DGT concernée émet le paiement calculé en fonction du partage des coûts établis dans les ordonnances de l'Office des transports du Canada (OTC) ou en fonction d'une entente établissant le partage des responsabilités pour chaque passage à niveau, les coûts découlant alors de ce partage de responsabilités.

Dépenses admissibles et non admissibles

Sont admissibles les frais mensuels de janvier à décembre inclusivement, qui concernent les travaux liés à l'entretien des dispositifs d'avertissement automatiques aux passages à niveau effectués couramment ou ponctuellement, soit :

- les frais de main-d'œuvre des agents d'entretien des signaux;
- les frais de main-d'œuvre des équipes affectées à la voie et à la chaussée;
- les frais liés à l'achat des matériaux;
- les frais liés à l'utilisation de véhicules (équipement ferroviaire).

Sont non admissibles :

- les taxes de vente appliquées sur les dépenses admissibles;
- les dépenses d'entretien de la ligne de visibilité et le marquage de la chaussée;
- les travaux d'entretien du revêtement des passages à niveau, assimilés aux travaux courants d'entretien d'une route;
- la signalisation hors service (chaque mois complet où la signalisation est hors service est soustrait du calcul de l'aide financière à verser);
- les dépenses sans pièces justificatives;
- 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).

Contribution financière

Le montant de l'aide financière est déterminé à partir des taux d'entretien normalisés établis par l'OTC dans le *Guide des frais ferroviaires pour l'entretien et la construction des franchissements* et à partir des caractéristiques réglementaires et physiques des passages à niveau. En ce qui concerne les caractéristiques réglementaires, l'aide financière est déterminée par une ordonnance de l'OTC ou une entente établissant le partage des responsabilités pour chaque passage à niveau, les coûts découlant alors de ce partage de responsabilités. En ce qui concerne les caractéristiques physiques, l'aide financière est déterminée notamment par la présence de lumières et de sonnerie avec ou sans barrière aux passages à niveau. Le ministre couvre entre 25 % et 100 % des dépenses réelles admissibles liées à l'entretien de la signalisation engagées par les organismes admissibles en fonction du partage des coûts établi dans les ordonnances de l'OTC ou par une entente établissant le partage des responsabilités pour chaque passage à niveau.

Volet 2 : Amélioration de la sécurité

Objectifs spécifiques

Améliorer la sécurité en aidant financièrement les municipalités de moins de 10 000 habitants et les MRC responsables de TNO qui sont désignées comme étant l'autorité routière sur des routes locales de type 1, 2 ou 3⁴ où se trouve un passage à niveau construit il y a trois ans ou plus⁵ et nécessitant des travaux d'amélioration de la sécurité.

Ce volet vise également à favoriser la fermeture de passages à niveau publics en aidant financièrement les municipalités de moins de 10 000 habitants et les MRC responsables de TNO qui désirent fermer un chemin public qui croise une voie ferrée de compétence québécoise.

Organismes admissibles et non admissibles

Sont admissibles :

- les municipalités de moins de 10 000 habitants et les MRC responsables de TNO.

Sont non admissibles :

- pour l'amélioration de la sécurité à un passage à niveau, toutes les municipalités de 10 000 habitants et plus de même que les MRC responsables de TNO et les municipalités qui n'ont pas de passage à niveau situé sur des routes locales de type 1, 2 ou 3;
- pour la fermeture d'un passage à niveau, une compagnie de chemin de fer et toute autre entité privée.

Projets et travaux admissibles et non admissibles

Sont admissibles :

- les travaux d'amélioration à un passage à niveau public, plus spécifiquement :
 - l'installation de feux clignotants, d'une sonnerie et d'une ou de plusieurs barrières;
 - le remplacement d'ampoules à incandescence par des diodes électroluminescentes;
 - l'installation de panneaux « Préparez-vous à arrêter »;
 - l'installation de technologies de détection (système de détection acoustique de trains);
 - l'amélioration du tracé ou de la ou des déclivités d'une route;
- la fermeture d'un passage à niveau public de compétence québécoise.

⁴ La classification fonctionnelle est une hiérarchisation des routes à partir de leurs fonctions respectives établie d'après des critères démographiques et socioéconomiques. Au Québec, les routes locales sont divisées en trois classes, soit type 1, type 2 et type 3. Cette classification des routes permet d'uniformiser et de rationaliser les interventions à faire sur le réseau (construction, entretien, etc.) en tenant compte de la classe de la route, donc de l'importance de celle-ci dans l'ensemble du réseau routier.

⁵ L'exigence de trois ans et plus permet de s'assurer de la qualité de la construction originale du passage à niveau.

Sont non admissibles :

- les travaux d'amélioration de la sécurité envisagés à un passage à niveau public construit il y a moins de trois ans;
- la fermeture d'un passage à niveau public construit il y a moins de trois ans;
- la fermeture d'un passage à niveau privé;
- la fermeture d'un passage à niveau de compétence fédérale.

Priorisation des projets

Pour un projet d'amélioration de la sécurité à un passage à niveau de compétence québécoise, une analyse est réalisée lors du dépôt du projet selon les critères d'évaluation suivants, placés en ordre de priorité :

- la présence de lignes de visibilité réduites;
- la présence d'approches courbes ou angulaires et d'une intersection à proximité;
- l'historique des accidents;
- la fréquence et la vitesse du trafic routier et ferroviaire;
- la présence de passages à niveau à voies multiples;
- l'âge de conception du passage à niveau et des installations présentes.

Au terme de l'analyse, un avis est rédigé et précise les éléments du projet qui seront financés par le ministre en ce qui a trait à la sécurité.

Pour un projet d'amélioration de la sécurité à un passage à niveau de compétence fédérale et financé dans le cadre du Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire (PASF) de Transports Canada (TC), le ministre consulte l'avis formulé par TC et formule, si nécessaire, ses interrogations. Sauf exception, le ministre appuiera la recommandation de TC pour un projet visant l'amélioration de la sécurité ferroviaire à un passage à niveau de compétence fédérale.

En raison des limites imposées au budget du programme chaque année, le financement est attribué prioritairement en fonction de l'évaluation du risque et des questions de sécurité en jeu ainsi que du potentiel de réduction des collisions (décès, blessures et dommages matériels) présenté par le projet. Toutes les demandes reçues qui ne sont pas financées une année donnée sont réévaluées et à nouveau classées par ordre de priorité par rapport aux projets présentés l'année suivante.

Pour un projet de fermeture d'un passage à niveau public de compétence québécoise, une analyse axée sur le risque est réalisée par le ministre lors du dépôt du projet, et ce, selon les critères d'évaluation suivants :

- le passage à niveau présente un problème ou un danger du point de vue de la sécurité;
- la fermeture du passage à niveau détournera les usagers vers un passage à niveau adjacent offrant un niveau de sécurité plus élevé;

- la fermeture du passage à niveau n'entraînera pas de problèmes d'intrusion ou ne créera pas de problèmes de sécurité à d'autres passages à niveau.

Le passage à niveau peut faire également l'objet d'une inspection *in situ* et de demandes de renseignements additionnels. Si, après analyse, le projet de fermeture du passage à niveau est approuvé, la municipalité doit signer une entente dans laquelle elle confirme la cession de son droit de passage et s'engage à respecter toutes les modalités pour sa fermeture.

S'il y a plusieurs fermetures de passages à niveau dans la même année, un classement par ordre de priorité est fait à partir des facteurs suivants :

- les facteurs d'exposition élevée (prenant en compte le nombre journalier annuel moyen de trains et le nombre journalier annuel moyen de véhicules routiers);
- la vitesse élevée des trains ou des véhicules routiers;
- la présence de passages à niveau à voies multiples;
- la présence de lignes de visibilité extrêmement réduites;
- les approches courbes ou angulaires ou les intersections avoisinantes qui distraient les automobilistes ou les empêchent de voir les trains qui approchent;
- les données historiques d'accidents.

Renseignements accompagnant une demande d'aide financière

Pour un projet d'amélioration de la sécurité

Toute demande d'aide financière liée à l'amélioration de la sécurité à un passage à niveau doit être accompagnée des renseignements suivants :

- une lettre de la municipalité où se situe le passage à niveau en question, à laquelle est jointe une résolution stipulant que la municipalité demande une aide financière dans le cadre du programme;
- une description du passage à niveau (municipalité, voie ferrée, subdivision, point milliaire et route où est situé le passage à niveau);
- une description détaillée du projet d'amélioration visant à régulariser la problématique de la sécurité à un passage à niveau;
- une estimation détaillée des coûts des travaux d'amélioration de la sécurité;
- un échéancier de la réalisation des travaux;
- l'ordonnance de l'OTC, si elle existe, ou une entente, afin de déterminer le partage des coûts entre la municipalité et la compagnie de chemin de fer;
- quelques photos du passage à niveau avant la réalisation des travaux.

Pour un projet de fermeture d'un passage à niveau public

Toute demande d'aide financière liée à la fermeture d'un passage à niveau public doit être accompagnée des renseignements suivants :

- une lettre de la municipalité où se situe le passage à niveau en question, à laquelle est jointe une résolution stipulant que la municipalité demande une aide financière dans le cadre du programme et renonce à son droit de passage;
- l'emplacement du passage à niveau et le nom du chemin de fer concerné;
- les caractéristiques du trafic ferroviaire et routier (véhicules et piétons) utilisant le passage à niveau (décomptes officiels et vitesses);
- la description du danger pour la sécurité qui sera éliminé;
- les solutions de rechange;
- toute autre information nécessaire à l'appui de la demande.

Dépenses admissibles et non admissibles

Sont admissibles :

- les coûts de tous les travaux réalisés pour l'amélioration de la sécurité aux passages à niveau construits il y a trois ans ou plus, coûts qui incluent notamment :
 - l'achat de matériaux;
 - l'acquisition et la location d'équipements;
 - le transport du personnel, de matériel, de matériaux et de machinerie;
 - l'installation d'équipements;
 - les assurances souscrites à des fins de réalisation du projet;
 - les frais, salaires et charges sociales versés aux professionnels, au personnel technique, aux experts-conseils et aux entrepreneurs travaillant directement à la réalisation du projet;
 - l'aménagement de la géométrie routière;
 - les études;
 - les plans et devis;
 - les honoraires professionnels;
 - la surveillance de chantier;
 - la vérification et l'évaluation.

Sont non admissibles :

- les taxes de vente appliquées sur les dépenses admissibles;
- les dépenses d'entretien du revêtement des passages à niveau, assimilées aux travaux courants d'entretien d'une route;
- les dépenses courantes d'entretien des infrastructures;

- les dépenses d'entretien de la ligne de visibilité et le marquage de la chaussée;
- les dépenses visant à éliminer le sifflement des trains;
- les dépenses visant l'entretien d'une route (p. ex. : approche d'un passage à niveau);
- les dépenses remboursées à même d'autres sources de financement, en vertu de lois fédérales ou dans le cadre de programmes de financement;
- les dépenses sans pièces justificatives ou les dépenses jugées inadéquates par le ministre;
- les dépenses découlant de l'achat de biens ou de la prestation de services en provenance d'une entreprise inscrite au RENA.

Contribution financière

Pour l'amélioration de la sécurité à un passage à niveau, la contribution financière du programme est établie de la façon suivante :

- à un passage à niveau de compétence fédérale :
 - TC : 50 %;
 - la compagnie de chemin de fer propriétaire de la voie ferrée où se trouve le passage à niveau : 37,5 %;
 - l'autorité routière, habituellement la municipalité : 12,5 % des dépenses réelles admissibles liées au projet, lesquelles sont remboursées par le ministre;
- à un passage à niveau de compétence québécoise :
 - l'autorité routière, habituellement la municipalité : 100 % des dépenses réelles admissibles liées au projet, lesquelles sont remboursées par le ministre.

Les projets d'installation de panneaux « Préparez-vous à arrêter » et les projets d'amélioration du tracé ou de déclivité d'une route n'impliquent pas la contribution financière de la compagnie de chemin de fer puisque les travaux sont situés sur le réseau routier. Pour ces projets, les contributions financières de TC et de l'autorité routière sont majorées respectivement à 80 % et à 20 %.

Pour la fermeture d'un passage à niveau public, la contribution financière du programme est établie de la façon suivante :

- à un montant forfaitaire de 25 000 \$ versé à titre de compensation à l'organisme admissible qui cède son droit de passage pour la fermeture d'un passage à niveau public.

CHAPITRE IV – ATTRIBUTION DE L'AIDE FINANCIÈRE ET VERSEMENTS

Niveau de participation financière du gouvernement du Québec

Le ministre tient compte d'ordonnances de l'OTC ou d'ententes concernant les passages à niveau pour fixer sa contribution. Il tient également compte des aides directes et indirectes des autres ministères, organismes et sociétés d'État des gouvernements du Canada et du Québec ainsi que des entités municipales qui ne sont pas directement bénéficiaires du programme pour fixer sa contribution. Les calculs de cumul des aides sont basés sur les dépenses admissibles du projet au présent programme.

Pour le volet 1, le cumul des aides financières reçues de la part d'autres ministères ou d'organismes des gouvernements du Canada ou du Québec et des entités municipales qui ne sont pas directement bénéficiaires du programme n'est pas permis.

Pour le volet 2, le cumul des aides gouvernementales pour l'amélioration de la sécurité à un passage à niveau de compétence fédérale est de 62,5 % ou de 100 % selon le type de projet, et de 100 % pour un passage à niveau de compétence québécoise. Dans ce dernier cas, le gouvernement du Québec paye la totalité des coûts en fonction de la Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé (RLRQ, c. S-3.3). Cette règle de cumul ne s'applique pas au montant forfaitaire de 25 000 \$ attribué aux municipalités pour la fermeture d'un passage à niveau public.

Pour la durée du programme, le nombre d'aides financières qu'un organisme admissible peut recevoir dans le cadre du volet 1 est limité à une seule par année. Cette aide financière couvre l'ensemble des réclamations liées aux dépenses réelles admissibles pour tous les passages à niveau recevables situés dans une municipalité ou une MRC responsable de TNO. Le nombre d'aides financières qu'un demandeur peut recevoir dans le cadre du volet 2, incluant la fermeture d'un passage à niveau public, n'est limité que par la quantité de passages à niveau situés sur une route de type 1, 2 ou 3 relevant de son autorité. Ainsi, chaque projet indépendant qu'un demandeur soumet dans le cadre du volet 2 est évalué selon les critères du programme.

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*.

Versement de l'aide financière

Le financement prend la forme d'une aide financière payée au comptant.

Dans le cadre du volet 1, l'aide financière est versée à l'organisme admissible après la réception et la vérification des factures.

Dans le cadre du volet 2, pour un projet d'amélioration de la sécurité, après la complétion des travaux, la vérification des factures et des preuves de paiement ainsi que la vérification, s'il y a lieu, de la réalisation des travaux prévus, le versement de l'aide financière est effectué. Pour la fermeture d'un passage à niveau public, l'aide financière est versée à la suite de la signature du demandeur d'une entente dans laquelle il confirme la cession de son droit de passage et de son engagement à respecter toutes les modalités relatives à la fermeture.

CHAPITRE V – CONTRÔLE ET REDDITION DE COMPTES

Les paiements sont effectués à la suite de la transmission, par l'organisme admissible, des factures détaillées et des preuves de paiement associées, sous réserve de vérifications. En fonction des projets, d'autres documents peuvent être exigés à des fins de contrôle, par exemple une entente de cession d'un droit de passage ainsi que des photos prises avant et après les travaux.

En tout temps, une représentante ou un représentant du gouvernement ou sa ou son mandataire pourra vérifier sur place toute information relative à une demande d'aide financière et à son versement en vertu du présent programme. À la demande du ministre, le bénéficiaire doit transmettre toute autre donnée opérationnelle et financière.

Le Ministère transmettra au Secrétariat du Conseil du trésor un bilan du programme qui devra rendre minimalement compte des indicateurs de résultats suivants :

- le nombre de passages à niveau ayant fait l'objet de travaux d'entretien de la signalisation;
- le nombre de passages à niveau ayant fait l'objet de travaux d'amélioration de la sécurité;
- le nombre de passages à niveau fermés;
- la variation du nombre d'accidents, de décès et de blessures aux passages à niveau.

CHAPITRE VI – AUTRES DISPOSITIONS

Date d'admissibilité des dépenses

Dans le cadre du volet 1, les dépenses admissibles sont celles engagées dans l'année civile concernée par le traitement des demandes d'aide financière.

Dans le cadre du volet 2, pour un projet d'amélioration de la sécurité, les dépenses admissibles sont celles effectuées après la date de la lettre d'octroi du ministre ou de son représentant confirmant l'attribution de l'aide financière.

Réalisation des travaux

Seul un projet d'amélioration de la sécurité réalisé en vertu du volet 2 nécessite la réalisation de travaux spécifiques. Dans le cadre de ces travaux, les bénéficiaires du programme doivent respecter les lois, les règlements et les normes en vigueur et obtenir les autorisations requises avant l'exécution du projet. Le ministre peut renoncer à son engagement, réduire sa participation ou exiger le remboursement des sommes versées en cas de non-respect, par le bénéficiaire, des conditions du programme.

Procédures administratives

Les procédures administratives ainsi que les modalités spécifiques de calcul et de versement de l'aide financière sont déterminées par le ministre, en conformité avec les modalités du programme, à l'exception des montants décidés par l'OTC et des ententes applicables aux passages à niveau.

Activités de communication

Le bénéficiaire s'engage à se conformer aux exigences de visibilité qui seront transmises avec la lettre d'octroi de l'aide financière.

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 en fonction du programme, notamment la nature du projet, son emplacement, son coût estimé, le montant de l'aide financière et les autres 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.

Transmission d'une demande

Les demandeurs ont avantage à consulter le Ministère avant de déposer un ou des projets dans le cadre du volet 2. Un demandeur souhaitant déposer un projet dans le cadre de ce volet, incluant la fermeture d'un passage à niveau public, doit transmettre les informations ou documents exigés au point « Renseignements accompagnant une demande d'aide financière » du présent document à l'adresse indiquée sur le site Web du Ministère.

