

MINISTÈRE DES TRANSPORTS


# Programme d'aide aux infrastructures de transport actif (Véloce III)

Modalités d'application 2019-2022



**MAI  
2020**





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

Le contenu de cette publication se trouve sur le site Web du ministère des Transports : [www.transports.gouv.qc.ca](http://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 à l'adresse suivante : [www.transports.gouv.qc.ca](http://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 978-2-550-87032-6 (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

<b>CHAPITRE I – DESCRIPTION DU PROGRAMME</b> .....	<b>1</b>
<b>CHAPITRE II – OBJECTIFS DU PROGRAMME</b> .....	<b>2</b>
<b>CHAPITRE III – ORGANISMES ADMISSIBLES</b> .....	<b>2</b>
<b>CHAPITRE IV – AIDE FINANCIÈRE</b> .....	<b>3</b>
Volet 1 – Développement de la Route verte et de ses embranchements .....	3
Volet 2 – Amélioration des infrastructures de transport actif .....	5
Volet 3 – Entretien de la Route verte et de ses embranchements.....	8
<b>CHAPITRE V – FONCTIONNEMENT</b> .....	<b>10</b>
Dépôt d'une demande .....	10
<b>CHAPITRE VI – AIDE FINANCIÈRE ET CONDITIONS DE VERSEMENT</b> .	<b>15</b>
Aide financière.....	15
Versements .....	16
<b>CHAPITRE VII – DISPOSITIONS GÉNÉRALES</b> .....	<b>17</b>
Obligations légales et réglementaires.....	17
Réalisation des travaux .....	18
Gestion des infrastructures et des équipements.....	19
Processus de suivi et reddition de comptes des bénéficiaires.....	19
Autres obligations et exigences .....	20
<b>CHAPITRE VIII – REDDITION DE COMPTES DU PROGRAMME</b> .....	<b>21</b>
<b>ANNEXE I – NIVEAU D'ENTRETIEN DE LA ROUTE VERTE</b> .....	<b>22</b>
<b>ANNEXE II – LEXIQUE</b> .....	<b>24</b>

# CHAPITRE I – DESCRIPTION DU PROGRAMME

Le Québec se distingue en Amérique du Nord par l'attention apportée au développement des transports actifs, notamment grâce à la mise en place, dès 1995, d'un réseau cyclable national, soit la Route verte. Celle-ci compte aujourd'hui plus de 5 000 kilomètres et a contribué, dans toutes les régions du Québec, à mettre la population au rythme du transport actif. En effet, en 2015, au Québec, on comptait plus de 4,2 millions de cyclistes, dont 3,2 millions d'adultes, ce qui représente plus de la moitié de la population.

Le ministère des Transports (ci-après le « Ministère ») assume la responsabilité de la Route verte et plus globalement des déplacements actifs depuis 1995, avec l'adoption d'une politique sur le vélo. Cette politique a grandement influencé la nature de ses interventions routières en faveur du vélo, incluant la mise sur pied, dès 1999, d'un programme d'aide au développement de la Route verte. En plus des besoins de parachèvement et de développement du réseau de la Route verte et de ses embranchements, certaines portions des itinéraires cyclables et piétons du Québec ont été construites il y a 20 ou 30 ans et requièrent, dans bien des cas, des interventions correctives, des améliorations, des mises aux normes et des activités de maintien des actifs, le tout afin que ce patrimoine soit conservé.

De plus, comme la Route verte, y inclus les embranchements régionaux, est un itinéraire national traversant parfois sur de longues distances des régions rurales qui ont une richesse foncière limitée, le gouvernement du Québec soutient depuis 2001 les partenaires municipaux dans l'entretien des segments relevant de leur responsabilité.

Le cadre d'intervention en transport actif, découlant de la Politique de mobilité durable – 2030, s'inscrit dans la continuité de cette implication du Ministère et son but est de promouvoir le cyclotourisme et d'améliorer la sécurité et l'efficacité des infrastructures de transport actif au Québec. Plus particulièrement, le ministre des Transports (ci-après le « ministre ») soutient les partenaires municipaux afin de :

- favoriser le développement et la consolidation du réseau de la Route verte et des réseaux cyclables régionaux qui s'y greffent;
- les aider à conserver, à améliorer et à mettre aux normes ces infrastructures.

Le Programme d'aide aux infrastructures de transport actif (ci-après le « programme ») se veut un outil d'accompagnement aux municipalités. Il comprend trois volets :

- Volet 1 – Développement de la Route verte et de ses embranchements;
- Volet 2 – Amélioration des infrastructures de transport actif;
- Volet 3 – Entretien de la Route verte et de ses embranchements.

Les modalités du programme s'appliquent à partir du 29 juin 2020 et se terminent le 31 mars 2022. Toutefois, les dépenses admissibles réalisées entre le 1<sup>er</sup> avril 2020 et la date d'approbation par le Conseil du trésor sont admissibles à l'aide financière.

Ces modalités remplacent les dispositions correspondantes des volets 2 et 3 du Programme d'aide financière aux infrastructures cyclables et piétonnes (Véloce II), qui s'appliquaient du 24 octobre 2013 au 31 mars 2016, et celles du Programme d'aide financière à l'entretien de la Route verte, qui s'appliquaient du 8 novembre 2016 au 31 mars 2019.

## CHAPITRE II – OBJECTIFS DU PROGRAMME

Ce programme a pour objectif général de soutenir le développement, l'amélioration et l'entretien d'infrastructures de transport actif, en appui à des modes de transport susceptibles de réduire les émissions de gaz à effet de serre causées par les déplacements des personnes, tout en favorisant un transfert modal vers les transports actifs et en soutenant un tourisme durable.

Plus spécifiquement, le programme vise les objectifs ci-après.

Objectif spécifique	Volet		
	1	2	3
Assurer le développement et le parachèvement de la Route verte	x		
Assurer le développement et l'interconnexion de réseaux cyclables régionaux gravitant autour de la Route verte	x		
Soutenir l'effort municipal d'amélioration de la qualité des infrastructures favorisant des déplacements actifs efficaces et sécuritaires		x	
Assurer la pérennité et la qualité de la Route verte et des embranchements régionaux qui s'y greffent			x

## CHAPITRE III – ORGANISMES ADMISSIBLES

Sont admissibles à ce programme :

- les municipalités (y inclus les villages nordiques, cris et naskapis ainsi que les établissements et les 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 du projet faisant l'objet de la demande.

La désignation de « bénéficiaire » dans le 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 liées à l'octroi d'une aide financière antérieure accordée par le ministre, après en avoir été dûment mis en demeure, ne sont pas admissibles au programme.

## CHAPITRE IV – AIDE FINANCIÈRE

### Volet 1 – Développement de la Route verte et de ses embranchements

#### Rappel des objectifs spécifiques

Le volet 1 vise à :

- assurer le développement et le parachèvement de la Route verte;
- assurer le développement et l'interconnexion de réseaux cyclables régionaux gravitant autour de la Route verte.

En ce sens, il vise à augmenter l'offre d'infrastructures récréotouristiques liée au transport actif au Québec. Ce volet touche autant la Route verte que ses embranchements régionaux, notamment afin d'améliorer l'expérience récréotouristique des visiteurs en diversifiant les tracés et les destinations desservies à l'échelle régionale.

#### Admissibilité des demandes

Ce volet couvre les projets de construction de nouvelles voies cyclables et de nouveaux sentiers polyvalents répondant à l'une ou l'autre des conditions suivantes :

- être situés sur l'itinéraire de la Route verte;
- être situés sur un itinéraire cyclable se raccordant à la Route verte à au moins une de ses extrémités, directement ou par l'entremise d'une voie cyclable existante ou projetée, et couvrant le territoire d'au moins deux municipalités ou reliant deux périmètres d'urbanisation distincts ou un attrait touristique majeur d'une même municipalité.

Pour être admissible à une aide financière, le projet doit s'inscrire dans le schéma officiel de la Route verte, dans un plan de développement du réseau cyclable ou dans tout schéma ou plan de développement, de transport, d'urbanisme ou de mobilité active adopté par la municipalité.

Un projet ayant reçu une aide dans le cadre du Programme d'aide financière au développement des transports actifs dans les périmètres urbains ne peut pas être admissible au présent volet.

Plus particulièrement, les travaux admissibles au regard des aménagements répondant aux conditions précédentes sont exclusivement les suivants :

<b>Travaux admissibles</b>	<b>Coûts maximaux admissibles<sup>1</sup></b>	<b>Aide financière maximale</b>
Construction de pistes cyclables et de sentiers polyvalents en site propre ou sur un site séparé des voies de circulation automobile	2 000 000 \$/km	1 000 000 \$/km
Aménagement de chaussées désignées sur des routes existantes, y compris les modifications aux intersections, telles que l'introduction de phases cyclistes aux feux, les corrections géométriques favorisant les déplacements des vélos au détriment de la circulation automobile de transit, etc.	100 000 \$/km	50 000 \$/km
Construction de bandes cyclables et d'accotements asphaltés pour cyclistes sur des routes existantes	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 existant pour y ajouter une voie cyclable ou polyvalente	1 000 000 \$/structure plus 20 000 \$/m linéaire entre les culées	500 000 \$/structure plus 10 000 \$/m linéaire entre les culées

<sup>1</sup> 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 <sup>1</sup>	Aide financière maximale
Toute autre intervention ponctuelle requise pour assurer la sécurité et la circulation des piétons et des cyclistes (aménagement d'un passage ou d'une intersection, correction géométrique, etc.)	100 000 \$	50 000 \$
Aménagement paysager sur une piste cyclable en site propre dans un corridor n'excédant pas 5 m de part et d'autre d'une piste cyclable, pourvu que le coût de ces aménagements n'entraîne pas un excédent des montants maximaux admissibles au kilomètre pour les éléments susmentionnés	Inclus dans le projet	Inclus dans le projet
Aménagement de haltes exclusives pour cyclistes et piétons (mobilier, affichage, abri, stationnement pour vélos), pourvu que le coût de ces équipements n'entraîne pas un excédent des montants maximaux admissibles au kilomètre pour les éléments susmentionnés	Inclus dans le projet	Inclus dans le projet

## Volet 2 – Amélioration des infrastructures de transport actif

### Rappel de l'objectif spécifique

- Soutenir l'effort municipal d'amélioration de la qualité des infrastructures favorisant des déplacements actifs efficaces et sécuritaires.

Ce volet vise donc à soutenir les organismes admissibles dans l'amélioration, la mise aux normes et la réalisation d'interventions majeures afin d'assurer la pérennité des infrastructures de transport actif existantes, d'en augmenter l'attractivité et de favoriser un transfert des déplacements motorisés vers les déplacements à pied et à vélo.

## Admissibilité des demandes

Pour être admissible à une aide financière, le projet doit se réaliser sur une voie cyclable ou multifonctionnelle existante et viser l'une ou l'autre des interventions suivantes<sup>2</sup> :

- le réaménagement d'une voie cyclable ou polyvalente existante, incluant :
  - un changement de tracé ou de type d'infrastructure;
  - une correction liée à la sécurité;
  - une réfection majeure de la chaussée;
  - l'asphaltage d'une piste en poussière de pierre, etc.;
- la mise aux normes d'une voie cyclable ou polyvalente existante, incluant :
  - la modification d'une bande cyclable bidirectionnelle en bandes unidirectionnelles ou en piste cyclable protégée;
  - l'élargissement d'une voie cyclable non conforme;
  - le traitement d'une intersection de la voie cyclable avec le réseau routier (feux de signalisation, déplacement ou redressement d'un croisement, etc.);
- les réfections majeures (correctives ou préventives) découlant d'événements fortuits et non récurrents, incluant :
  - une dégradation majeure liée à des intempéries;
  - une dégradation attribuable à un défaut de conception ou d'exécution;
- une intervention majeure sur une structure (incluant le remplacement d'éléments non structuraux comme la surface de roulement, l'éclairage et les garde-corps, le cas échéant) et le remplacement de ponceaux.

---

<sup>2</sup> Dans tous les cas, une signalisation doit indiquer la voie de détour ou le cheminement pour les cyclistes et les piétons durant les travaux.

Les travaux admissibles au regard des interventions répondant aux conditions précédentes sont exclusivement les suivants :

Travaux admissibles	Coûts maximaux admissibles <sup>3</sup>	Aide financière maximale
Reconstruction de pistes cyclables et de sentiers polyvalents en site propre ou sur un site séparé des voies de circulation automobile	2 000 000 \$/km	1 000 000 \$/km
Réaménagement de chaussées désignées sur des routes existantes, y compris les modifications aux intersections, telles que l'introduction de phases cyclistes aux feux, les corrections géométriques favorisant les déplacements des vélos au détriment de la circulation automobile de transit, etc.	100 000 \$/km	50 000 \$/km
Reconstruction de bandes cyclables et d'accotements asphaltés pour cyclistes sur des routes existantes	200 000 \$/km	100 000 \$/km
Reconstruction 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 tel pont existant pour y corriger ou améliorer une voie cyclable ou polyvalente	1 000 000 \$/structure plus 20 000 \$/m linéaire entre les culées	500 000 \$/structure plus 10 000 \$/m linéaire entre les culées
Toute autre intervention ponctuelle requise pour assurer la sécurité et la circulation des piétons et des cyclistes sur une voie cyclable ou polyvalente existante (aménagement d'un passage ou d'une intersection, correction géométrique, etc.)	100 000 \$	50 000 \$

<sup>3</sup> 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 <sup>3</sup>	Aide financière maximale
Aménagement paysager sur une piste cyclable ou polyvalente existante ou reconstruite en site propre dans un corridor n'excédant pas 5 m de part et d'autre d'une piste cyclable, pourvu que le coût de ces aménagements n'entraîne pas un excédent des montants maximaux admissibles au kilomètre pour les éléments susmentionnés	Inclus dans le projet	Inclus dans le projet
Aménagement de haltes exclusives pour cyclistes et piétons (mobiliers, affichage, abri, stationnement pour vélos) sur une piste cyclable ou polyvalente existante ou reconstruite, pourvu que le coût de ces équipements n'entraîne pas un excédent des montants maximaux admissibles au kilomètre pour les éléments susmentionnés	Inclus dans le projet	Inclus dans le projet

## Volet 3 – Entretien de la Route verte et de ses embranchements

### Rappel de l'objectif spécifique

- Assurer la pérennité et la qualité de la Route verte et des embranchements régionaux qui s'y greffent.

Ce volet vise donc à soutenir les organismes admissibles dans la prise en charge de l'entretien du réseau cyclable national de la Route verte et de certains de ses embranchements régionaux dont ils ont la responsabilité. Il doit permettre d'assurer la pérennité du réseau et de maintenir un niveau de qualité promouvant le développement du tourisme durable et incitant à des déplacements actifs efficaces et sécuritaires.

### Admissibilité des demandes

Pour satisfaire aux conditions d'admissibilité, les voies cyclables doivent être :

- situées sur l'itinéraire de la Route verte, comme il est présenté sur le site Web [www.routeverte.com](http://www.routeverte.com), et être balisées au moyen des panneaux de la Route verte; ou
- situées sur un itinéraire cyclable régional reconnu par le ministre et entérinées par le Comité interministériel de la Route verte.

Les tronçons qui peuvent faire l'objet d'une aide financière sont les suivants :

- les pistes cyclables et les sentiers polyvalents;
- les bandes cyclables;
- les accotements revêtus;
- les chaussées désignées.

Ce volet vise toutes les activités liées à l'exploitation et au maintien des actifs des aménagements cyclables et des équipements connexes sur l'itinéraire de la Route verte et de ses embranchements reconnus, y compris l'administration et l'inspection du réseau, à l'exception des activités de promotion et d'animation.

Plus particulièrement, les travaux admissibles au regard des aménagements répondant aux conditions précédentes sont exclusivement les suivants :

<b>Travaux admissibles</b>	<b>Coûts maximaux admissibles<sup>4</sup></b>	<b>Aide financière maximale</b>
<p>Entretien des pistes cyclables et des sentiers polyvalents, y inclus :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ l'entretien saisonnier de la chaussée, qui comprend notamment le nettoyage, la réparation et la réfection de la surface, de l'infrastructure et du système de drainage des pistes et des sentiers;</li> <li>▪ l'entretien et le remplacement de la signalisation, qui comprennent les travaux effectués sur les panneaux et leurs supports, de même que les travaux de marquage;</li> <li>▪ l'entretien des équipements connexes, qui comprend les travaux effectués sur les ouvrages d'art (ponts et tunnels cyclables), les barrières, les clôtures, le mobilier, les haltes cyclistes, l'éclairage, les traverses, etc.;</li> <li>▪ l'entretien paysager, qui comprend la collecte des déchets de même que tous les travaux de contrôle de la végétation en bordure des pistes et des sentiers, y compris les haltes cyclistes.</li> </ul>	3 500 \$/km	1 750 \$/km

<sup>4</sup> 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 <sup>4</sup>	Aide financière maximale
Entretien des bandes cyclables et des accotements revêtus, y compris : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ l'entretien de la signalisation, du marquage, du balisage et des équipements connexes (barrières, bordures, clôtures, délinéateurs);</li> <li>▪ les travaux de nettoyage et de réparation de la surface de roulement.</li> </ul>	1 750 \$/km	875 \$/km
Entretien des chaussées désignées, y compris l'entretien de la signalisation, du marquage et du balisage	120 \$/km	60 \$/km

## CHAPITRE V – FONCTIONNEMENT

### Dépôt d'une demande

Toute demande d'aide financière doit être faite au plus tard à la date d'échéance fixée pour 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. Sinon, il appartiendra au demandeur d'en corriger les lacunes dans le délai accordé par le ministre.

### Intervention d'urgence – Volet 2 seulement

Hormis ce qui précède, un organisme admissible défini au chapitre III peut déposer une demande dans le cadre du programme en tout temps (c'est-à-dire sans égard aux dates susmentionnées) pour obtenir une aide d'urgence à la suite d'un événement fortuit (orage, inondation, effondrement d'un pont ou d'une structure) entraînant la fermeture d'une infrastructure visée au présent programme.

## Dépenses admissibles

Les dépenses admissibles sont celles directement liées à la réalisation des travaux admissibles nécessaires à la réalisation du projet.

Dépenses admissibles	Volet 1	Volet 2	Volet 3
Acquisition de terrains ou de servitudes réelles, y compris les honoraires juridiques et les frais d'évaluation	x	x	
Frais d'arpentage	x	x	
Frais de déplacement d'équipements de services publics	x	x	x
Coûts des contrats octroyés aux entreprises pour la réalisation du projet, incluant la confection des plans et devis	x	x	
Coûts des contrats octroyés aux entreprises ou à des particuliers pour effectuer les travaux d'entretien, d'exploitation et de réfection des tronçons admissibles, y compris la conception des plans et devis			x
Coûts pour les matériaux et les fournitures spécifiés aux plans et devis	x	x	x
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	x	x	x
Coûts des équipements de signalisation associés à ces aménagements, y compris le marquage et les feux de circulation	x	x	x
Coûts reliés aux dispositifs de surveillance et de communication, s'il y a lieu	x	x	x
Frais de contrôle de la qualité	x	x	x

Coûts du mobilier et du matériel de bureau pour le personnel permanent ou saisonnier à l'emploi du bénéficiaire et directement affecté à ces travaux <sup>5</sup>			X
Coûts des outils manuels ou portatifs			X
Salaires et avantages sociaux touchant les employés permanents ou saisonniers du bénéficiaire affectés à un projet ou à une activité, pourvu que ces coûts 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			X

### Dépenses non admissibles

Dépenses non admissibles	Volet 1	Volet 2	Volet 3
Aménagement de stationnements automobiles	X	X	X
Achat ou entretien du mobilier urbain et des services connexes qui ne sont pas exclusivement destinés aux usagers de la voie cyclable, à l'exception des supports pour vélos	X	X	X
Coûts d'entretien et d'exploitation des aménagements (balayage, entretien hivernal, rafraîchissement du marquage, pose et enlèvement saisonnier des délinéateurs, etc.)	X	X	
Dépenses ne respectant pas les lois et règlements en vigueur	X	X	X
Mobilier et matériel de bureau	X	X	
Outils manuels ou portatifs	X	X	
Frais juridiques, sauf dans le cas des acquisitions et des servitudes admissibles	X	X	X
Taxes remboursées autrement au bénéficiaire	X	X	X

<sup>5</sup> Ce type de dépenses est admissible uniquement pour les organismes à but non lucratif qui respectent les conditions décrites au chapitre III. Le cas échéant, le total des dépenses admissibles de cette nature ne pourra pas dépasser, annuellement, 10 % des dépenses admissibles.

Salaires et avantages sociaux touchant les employés permanents du bénéficiaire affectés à un projet ou à une activité	X	X	
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	X	X	X
Activités de promotion et d'animation	X	X	X
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)	X	X	X

## Présentation d'une demande

Outre ce que prescrivent les modalités de fonctionnement décrites dans les deux sous-sections précédentes et les éléments spécifiques à inscrire sur le formulaire de demande, une demande d'aide financière doit comprendre les éléments suivants :

Élément	Volet 1	Volet 2	Volet 3
Identification du bénéficiaire	X	X	X
Répercussion du projet proposé sur le réseau cyclable existant <sup>6</sup>	X	X	
Description du projet avec un plan illustrant les implantations prévues et un plan de localisation	X	X	
Caractéristiques techniques des voies cyclables ou polyvalentes projetées, par type de voie : longueur, largeur, dégagement latéral, etc.	X	X	X
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	X	X	X
Description des dépenses en vue de déterminer leur admissibilité	X	X	

<sup>6</sup> Joindre le plan de mobilité durable ou un extrait permettant de documenter cette question, le cas échéant.

Échéancier de réalisation	x	x	
Plan de financement, y compris la contribution des autres partenaires financiers au projet, le cas échéant	x	x	x
Montant de l'aide financière demandée	x	x	x

## Sélection des demandes

Les projets soumis dans le cadre des volets 1 et 2 (à l'exception des interventions d'urgence) 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. Pour chacun des volets, les critères déterminés, pour lesquels il appartient au demandeur de déposer un argumentaire lié à son projet, sont les suivants :

Critère	Volet 1	Volet 2
<u>Continuité</u> Possibilité de développer le réseau cyclable actuellement en place et d'assurer sa continuité	x	
<u>Sécurité</u> Appréciation du niveau d'amélioration de la sécurité des cyclistes par rapport à la situation qui avait cours avant la réalisation du projet	x	x
<u>Efficacité des coûts</u> Coût total admissible par rapport au bassin de population touché dans un rayon de 5 km du projet	x	x
<u>Coordination</u> Occasion à saisir du fait que le projet peut entraîner des économies en raison d'autres travaux à effectuer ou d'autres interventions à réaliser sur la route où il doit être implanté	x	x
<u>Importance stratégique</u> Effet stratégique sur le parachèvement ou l'interconnexion de réseaux cyclables existants ou l'implantation d'embranchements vers des secteurs stratégiques	x	x

Les projets d'intervention d'urgence déposés dans le cadre du volet 2 devront respecter les modalités de ce volet et seront analysés sur la base des critères suivants :

- l'événement occasionne une rupture de la circulation sur la voie cyclable ou polyvalente;
- il n'existe pas d'autre option sécuritaire et fonctionnelle pour dévier la circulation des cyclistes et des piétons;
- la sécurité publique peut être compromise.

Pour les volets 1 et 2, le ministre 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;
- de la nécessité de respecter l'enveloppe budgétaire et les montants disponibles.

Pour le volet 3, tous les projets sont présélectionnés dès qu'ils répondent aux critères d'admissibilité définis au chapitre IV et qu'ils respectent les exigences définies au chapitre VII. L'aide financière à accorder par kilomètre peut être réduite afin de respecter l'enveloppe budgétaire pour ce volet.

## Annnonce des projets sélectionnés

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

# CHAPITRE VI – AIDE FINANCIÈRE ET CONDITIONS DE VERSEMENT

## Aide financière

L'aide financière versée dans le cadre d'un volet 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 en question, telle qu'elle est spécifiée dans chacun des volets.

Pour un projet, le cumul des aides financières reçues de la part d'autres ministères ou organismes du gouvernement du Québec ou du gouvernement du Canada 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 programme.

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.

## Versements

L'enveloppe budgétaire du 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. Elles sont 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);
- la seconde tranche, d'un montant correspondant au solde des dépenses admissibles effectivement engagées (sans excéder le montant total de l'aide financière consentie), est généralement versée en un versement, une fois que le rapport des travaux effectués par le bénéficiaire a été reçu, analysé et accepté par le ministre.

L'octroi de la deuxième tranche peut également se faire en plusieurs versements, selon une séquence à définir avec le bénéficiaire, le cas échéant, afin de tenir compte du calendrier des travaux et sous réserve du dépôt d'un rapport d'avancement des travaux.

Dans le cas du volet 3, lorsque l'aide financière totale est de 5 000 \$ et moins, la totalité de cette aide financière est versée en un seul versement au moment de l'autorisation du projet.

Tout engagement financier dans le cadre du présent programme est conditionnel à la disponibilité des fonds affectés à sa mise en œuvre.

## CHAPITRE VII – 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 contrat des organismes municipaux.

Pour les 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 de 100 000 \$ ou plus.

Dans le cas des pistes et sentiers en site propre :

- le bénéficiaire ou son mandataire doit détenir les titres, les baux ou les servitudes<sup>8</sup> 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 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 l'omission du dépôt d'un rapport ou la remise d'un rapport incomplet, par des 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.

---

<sup>7</sup> Pour toute partie d'un aménagement projetée 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 Ministère.

<sup>8</sup> Pour le volet 3, une entente à long terme (minimum 10 ans) avec le propriétaire est reconnue suffisante pour donner droit à une aide financière.

## Exigences spécifiques du volet 3

Pour assurer l'entretien adéquat de la Route verte et de ses embranchements reconnus, le bénéficiaire doit inspecter les aménagements et prendre les mesures afin de s'assurer d'un niveau d'entretien équivalant à celui qui est prescrit à l'annexe I.

À défaut pour le bénéficiaire de satisfaire à ces exigences, le ministre peut suspendre, en tout ou en partie, le versement de l'aide financière jusqu'à ce que la situation soit corrigée.

## Réalisation des travaux

Pour les volets 1 et 2, les dépenses effectuées avant la date de la lettre d'octroi de l'aide financière ne sont pas admissibles, à l'exception des dépenses liées aux travaux préparatoires visant à accélérer la réalisation du projet, soit celles concernant :

- la réalisation des plans et devis<sup>9</sup>;
- l'acquisition de terrain;
- le déboisement;
- le terrassement;
- le déplacement de services publics.

Pour l'année financière 2020-2021, l'ensemble des dépenses admissibles prévues au chapitre V effectuées entre le 1<sup>er</sup> avril et la date de la lettre d'octroi sont considérées dans le calcul de l'aide financière.

Puisqu'elles sont associées à des travaux d'entretien courant et périodique, les dépenses effectuées dans le cadre du volet 3 sont admissibles à condition que les travaux aient été effectués, en tout ou en partie, avant la date de la lettre d'octroi.

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). Pour les volets 1 et 2, si les travaux ne peuvent pas être terminés avant cette échéance, le bénéficiaire doit en informer le ministre au moins deux mois avant la fin de l'année financière gouvernementale (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 ministre, des budgets de parachèvement requis pour l'année financière suivante. Pour le volet 3, les travaux doivent nécessairement avoir été effectués au cours de l'année financière pour laquelle l'aide a été octroyée.

---

<sup>9</sup> 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.

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 Ministère<sup>10</sup>.

Les aménagements cyclables doivent être conformes aux normes de conception présentées au chapitre 15 du *Tome I – Conception routière* ainsi qu'aux normes de signalisation du chapitre 7 du *Tome V – Signalisation routière*, telles qu'elles sont publiées dans la collection Normes – Ouvrages routiers du Ministère. Pour le volet 3, un aménagement ne répondant pas à ces normes, mais ne présentant pas de problème de sécurité pour les usagers, peut être admis pour assurer le maintien des actifs jusqu'à ce que l'aménagement puisse être mis aux normes.

## 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 ministre peut retarder, réduire ou annuler, sans payer d'intérêts, 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 équipements 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.). Outre les aménagements à même le réseau routier, les infrastructures visées par le 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.). Enfin, les pistes cyclables et les sentiers polyvalents situés hors des périmètres d'urbanisation peuvent faire l'objet d'un autre usage en période hivernale (ski de fond, vélo, motoneige, par exemple).

## 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. Il doit comprendre :

- le détail des dépenses effectuées;

---

<sup>10</sup> En l'absence de telles normes, l'aménagement doit être conforme aux règles de l'art en la matière.

- la mention de tout autre remboursement obtenu pour les travaux faisant l'objet de l'aide financière (remboursements de taxes, autres aides financières, etc.);
- les résultats quant aux indicateurs suivants :
  - le nombre de kilomètres de voies cyclables réalisés (volet 1);
  - le nombre de kilomètres de voies cyclables et polyvalentes améliorées ou mises aux normes (volet 2);
  - le nombre de kilomètres de routes entretenus (volet 3).

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.

En outre de l'approbation par le ministre du rapport des travaux, le dernier versement de l'aide financière sera conditionnel à la transmission, par le bénéficiaire, de l'ensemble des données nécessaires à l'appréciation des indicateurs présentés précédemment ainsi que de ceux contenus dans le cadre de suivi et d'évaluation préliminaire du programme. Les lettres d'octroi de l'aide financière précisent les modalités à cet égard.

Le bénéficiaire doit s'engager à transmettre au ministre, à la demande de celui-ci, les données nécessaires au processus d'évaluation du programme. Ces données peuvent comprendre, aux frais du bénéficiaire, un comptage de l'achalandage ou de l'utilisation de l'infrastructure ou de l'équipement ayant fait l'objet de l'aide financière.

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 tous les documents et toutes les pièces justificatives relatifs à son projet. Il doit s'engager à fournir ces documents et pièces justificatives à tout représentant dûment autorisé qui lui en fait la demande.

À la demande du ministre, le bénéficiaire doit transmettre toute autre donnée opérationnelle et financière.

## Autres obligations et exigences

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 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.

## CHAPITRE VIII – REDDITION DE COMPTES DU PROGRAMME

Le ministre transmettra sur une base annuelle, à la demande du Secrétariat du Conseil du trésor, un état de situation des données financières du programme (sommes engagées et dépenses) ainsi que ses résultats par rapport aux indicateurs suivants :

- pour le volet 1 – Développement de la Route verte et de ses embranchements :
  - le pourcentage d'avancement de la Route verte au 31 octobre de chaque année (donnée disponible en décembre);
  - le nombre de kilomètres de voies cyclables financés;
- pour le volet 2 – Amélioration des infrastructures de transport actif :
  - le nombre de kilomètres de voies cyclables et polyvalentes financés afin que celles-ci soient améliorées ou mises aux normes;
  - la progression de la part modale des déplacements faits à pied et à vélo dans les enquêtes Origine-Destination réalisées sur le territoire québécois;
- pour le volet 3 – Entretien de la Route verte et de ses embranchements :
  - le nombre de kilomètres de routes entretenus;
  - le nombre de signalements d'anomalies;
  - le nombre d'usagers de la Route verte.

# ANNEXE I – NIVEAU D'ENTRETIEN DE LA ROUTE VERTE

## Chaussée

Effectuer les travaux requis pour assurer le maintien d'une surface dure et uniforme, appropriée à la circulation à bicyclette, notamment en ce qui concerne les points suivants :

- la chaussée doit être exempte de branches cassées et de gros débris;
- la chaussée revêtue (asphalte ou béton bitumineux) doit être exempte de sable, de poussière ou de gravier; les fissures doivent être scellées et les trous, rapiécés;
- la chaussée en criblure de pierre doit être bien nivelée et compactée sur sa largeur, de façon à ce qu'un vélo de route puisse y circuler confortablement et en sécurité, et les surfaces revêtues (les intersections de routes, les pentes et les ponts) doivent être exemptes de sable et de criblure de pierre.

## Drainage

Effectuer les travaux requis pour assurer l'écoulement de l'eau hors de la chaussée et l'égouttement de la fondation pour maintenir sa capacité portante et éviter les dommages dus aux cycles de gel-dégel, notamment en ce qui concerne les points suivants :

- les fossés doivent être dégagés pour permettre un bon drainage de la chaussée et de sa fondation;
- les bassins de sédimentation doivent être creusés pour maintenir leur efficacité;
- les ponceaux doivent être en bon état, dégagés et remplacés au besoin;
- les obstructions au drainage (barrage de castor, par exemple) doivent être enlevées.

## Ponts, passerelles et tunnels

Effectuer les travaux requis pour assurer la pérennité et la sécurité des structures, notamment en ce qui concerne les points suivants :

- les ponts, les passerelles et les tunnels doivent être régulièrement inspectés pour y déceler des avaries;
- les éléments de structure doivent être réparés pour éviter des dégradations ou des pertes de capacité (pontages, piliers, culées, voûtes de tunnels, etc.);
- les structures ou les éléments de structure en bois (garde-corps, tabliers) doivent être sains, peints lorsque cela est requis et remplacés lorsqu'ils sont dégradés;

- l'éclairage dans les tunnels doit être fonctionnel et les ampoules doivent être remplacées sans délai.

## Signalisation

Effectuer les travaux requis pour assurer la sécurité des cyclistes et la présence des indications auxquelles ils sont en droit de s'attendre, notamment en ce qui concerne les points suivants :

- les panneaux de signalisation, dont, entre autres, les balises de la Route verte, doivent être installés conformément aux normes du Ministère et aux ententes de balisage;
- les panneaux saisonniers et les délinéateurs doivent être enlevés ou posés à temps pour l'ouverture saisonnière de l'aménagement;
- les panneaux endommagés, volés ou vandalisés doivent être remplacés sans délai;
- le marquage doit être bien visible, notamment aux passages sur une route.


## Aménagements paysagers

Effectuer les travaux requis pour assurer la sécurité des cyclistes ainsi que le bon état et la propreté des équipements mis à leur disposition, notamment en ce qui concerne les points suivants :

- la végétation aux abords des pistes et aux endroits fréquentés par le public doit être contrôlée, entre autres pour assurer le dégagement requis et l'accès aux équipements;
- les arbres et les arbustes doivent être émondés de façon préventive ou curative pour éviter l'envahissement de la piste, surtout après l'hiver ou un vent violent;
- les pentes et les berges doivent être stabilisées par des plantations;
- les points d'eau, les toilettes et les poubelles doivent faire l'objet d'un nettoyage régulier;
- le mobilier, y inclus les barrières, les clôtures, les bancs, les tables et les supports à vélos, doit être maintenu en bon état et remisé, le cas échéant, en période hivernale.

## ANNEXE II – LEXIQUE

<b>Accessibilité universelle :</b>	Aménagement accessible à l'ensemble des usagers se déplaçant par des modes 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.
<b>Accotement asphalté :</b>	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.
<b>Aménagement cyclable :</b>	Ensemble des interventions physiques destinées principalement aux cyclistes, y compris les voies, les stationnements et les espaces publics.
<b>Apaisement de la circulation :</b>	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.
<b>Bande cyclable :</b>	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.
<b>Chaussée désignée :</b>	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.
<b>Piste cyclable :</b>	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.
<b>Route verte :</b>	Itinéraire cyclable national du Québec décrit dans les schémas élaborés par les comités régionaux mandatés par Vélo Québec, approuvés par le Comité interministériel de la Route verte et apparaissant au schéma officiel de la Route verte inclus dans l'état d'avancement déposé par Vélo Québec Association le 31 octobre de chaque année.



<b>Sas vélo :</b>	Espace aménagé à l'avant de la ligne d'arrêt des véhicules à une intersection contrôlée afin de donner la priorité aux cyclistes lors de l'engagement dans l'intersection au feu vert.
<b>Sentier à usage polyvalent :</b>	Voie cyclable ouverte à la circulation d'autres modes de déplacement actif.
<b>Voie cyclable :</b>	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.

