



MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE

Programme d'aide financière du Fonds de la sécurité routière (PAFFSR)

Modalités d'application 2025-2028

Mars 2025

Cette publication a été réalisée par la Direction générale de la sécurité et du camionnage et éditée par la Direction générale des communications du ministère des Transports et de la Mobilité durable.

Le contenu de cette publication se trouve à l'adresse suivante : www.quebec.ca/transports/aide-financiere.

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 et de la Mobilité durable à l'adresse suivante : www.transports.gouv.qc.ca
- écrire à l'adresse suivante :
Direction générale des communications
Ministère des Transports et de la Mobilité durable
500, boulevard René-Lévesque Ouest, bureau 4.010
Montréal (Québec) H2Z 1W7

© Gouvernement du Québec, ministère des Transports et de la Mobilité durable, 2025

ISBN 978-2-555-00949-3 (PDF)

Dépôt légal – 2025

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

1. DESCRIPTION DU PROGRAMME	3
1.1. Contexte et raison d'être du programme	3
1.2. Cadre législatif et réglementaire	3
2. OBJECTIFS ET DURÉE DU PROGRAMME	4
2.1. Objectifs	4
2.2. Domaines d'intervention prioritaire.....	5
2.3. Durée du programme.....	5
3. CRITÈRES D'ADMISSIBILITÉ DES DEMANDES	5
3.1. Organismes admissibles	5
3.2. Organismes non admissibles	6
3.3. Projets admissibles.....	6
3.4. Projets non admissibles	8
3.5. Dépenses admissibles.....	9
3.6. Dépenses non admissibles	10
4. FONCTIONNEMENT	10
4.1. Dépôt d'une demande	10
4.2. Présentation d'une demande	11
4.3. Critères de sélection des demandes	11
4.4. Sélection des demandes	12
5. AIDE FINANCIÈRE ET CONDITIONS DE VERSEMENT	13
5.1. Aide financière.....	13
5.2. Règles de cumul des aides financières	14
5.3. Calcul de la contribution minimale pour les travaux d'infrastructure réalisés par une municipalité ou une communauté autochtone	15
6. CONTRÔLE ET REDDITION DE COMPTES	15
7. DISPOSITIONS GÉNÉRALES	17
7.1. Obligations légales et réglementaires	17
7.2. Activités de communication.....	17
7.3. Refus, restrictions ou résiliation	17
ANNEXE : DÉFINITION DE SYSTÈME DE TRANSPORT INTELLIGENT	19

1. DESCRIPTION DU PROGRAMME

1.1. Contexte et raison d'être du programme

En 2009, à la suite d'une recommandation de la Table québécoise de la sécurité routière, le gouvernement du Québec démarrait un projet pilote de cinémomètres photographiques et de systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges, aussi appelés radars photo, pour en vérifier l'effet sur le bilan routier. Ces appareils permettent de surveiller les excès de vitesse ou le non-respect d'un feu rouge et d'émettre des constats d'infraction sans qu'un policier soit présent sur les lieux de l'infraction. Tous les frais et amendes découlant des infractions signifiées à la suite d'une photographie prise par un de ces appareils sont versés au Fonds de la sécurité routière (FSR).

En 2012, le ministre des Transports annonçait que les excédents du FSR pourraient servir à soutenir des initiatives d'organismes du milieu qui poursuivent les mêmes objectifs que le Fonds. Le Programme d'aide financière du Fonds de la sécurité routière (PAFFSR), ci-après nommé « le programme », a donc été créé. Sa raison d'être est de redistribuer les excédents du FSR afin de financer des projets dont les objectifs sont similaires à ceux du Fonds et, incidemment, de contribuer à l'amélioration de la sécurité routière, de soutenir les organismes qui viennent en aide aux victimes de la route et d'encadrer l'utilisation des sommes allouées.

Bien que cela soit un défi de combiner la réalisation d'un projet de sécurité routière avec l'amélioration du bilan routier, en soutenant financièrement des projets couvrant une multitude d'aspects liés à la sécurité routière ou à l'aide aux victimes de la route, ceux-ci s'inscrivent dans la perspective d'amélioration globale du bilan. Rappelons que le bilan routier 2022 du Québec fait état, comparativement à 2021, d'une augmentation de 13 % du nombre de décès sur les routes, de 4,4 % de blessés graves et de 2,7 % de blessés légers.

Par ailleurs, entre 2018 et 2022, on constate une dégradation du bilan routier où des piétons ont été impliqués dans des accidents mortels. Selon les données de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) de 2023, l'année la plus meurtrière a été 2022 où on déplore le décès de 79 piétons. Pour la même période 2018-2022, l'année 2020 est celle où on enregistre le moins de décès de piétons, soit 53. Toujours entre 2018 et 2022, les piétons âgés de 5 à 19 ans représentent 6,9 % des décès et les piétons âgés de 65 ans et plus comptent pour plus de 44 % des pertes de vie. Dans ce contexte, le gouvernement a demandé au PAFFSR de jouer un rôle accru pour le financement de projets visant à améliorer la sécurité des usagers en situation de vulnérabilité.

1.2. Cadre législatif et réglementaire

La Loi sur le ministère des Transports (RLRQ, chapitre M-28) prévoit que les sommes versées au FSR sont affectées exclusivement au financement de mesures ou de programmes de sécurité routière et d'aide aux victimes de la route.

On entend par « victime de la route » toute personne qui a subi un préjudice corporel d'ordre physique ou psychique directement causé par un véhicule routier au sens du Code de la sécurité routière (RLRQ, chapitre C-24.2).

La Loi prévoit également la mise en place d'un comité consultatif composé de sept personnes sélectionnées parmi les membres de la Table québécoise de la sécurité routière, dont le mandat est de conseiller annuellement la ministre sur l'utilisation des sommes portées au crédit du Fonds. Des représentants du ministère des Transports et de la Mobilité durable (ci-après, nommé « le Ministère ») accompagnent et soutiennent les membres du comité consultatif dans leurs travaux.

2. OBJECTIFS ET DURÉE DU PROGRAMME

2.1. Objectifs

L'objectif général du programme est de soutenir financièrement des initiatives ou des projets de sécurité routière ou d'aide aux victimes de la route. Ces deux concepts sont intangibles et très difficilement mesurables. Il y a toutefois une présomption selon laquelle la promotion accrue ou la réalisation d'actions concrètes en sécurité routière, et la mise en œuvre de projets appuyant des victimes de la route, auront comme effet de contribuer à améliorer le bilan routier du Québec et d'améliorer le sentiment de sécurité de la population et la qualité de vie des victimes de la route. Ultimement, ce sont les Québécoises et les Québécois qui sont les bénéficiaires du programme.

En raison de ses sources de revenus et de l'impossibilité de prévoir s'il y aura des surplus financiers annuels au FSR, le programme soutient financièrement la réalisation de projets ponctuels et qui ne sont pas récurrents.

Le programme ne doit pas avoir pour effet de se substituer à d'autres mesures ou programmes existants. Dans le doute, la ministre des Transports et de la Mobilité durable (ci-après nommée « la ministre ») demande des avis auprès des ministères et organismes concernés. De plus, tous les projets soumis en vertu du programme qui sont admissibles à un autre programme du Ministère seront automatiquement considérés comme non admissibles et seront transférés au programme approprié.

À titre indicatif, la SAAQ indemnise individuellement les victimes d'accidents de la route, c'est le domaine exclusif de la Société. Cependant, le programme peut soutenir des initiatives complémentaires que voudrait offrir un organisme œuvrant auprès de victimes de la route qui peuvent avoir une incidence positive sur la qualité de vie de ces personnes, mais où n'intervient pas la Société, par exemple des infrastructures, certains aménagements des locaux ou l'acquisition d'équipements adaptés pour des séances de répit ou de formation en groupes. Dans le même ordre d'idées, les soins, la réadaptation, le suivi à domicile et la réintégration sociale des victimes de la route étant des services offerts par le ministère de la Santé et des Services sociaux et des organismes affiliés au réseau de la santé, le programme ne peut appuyer ces types de projets. Le programme vise l'atteinte des objectifs spécifiques suivants :

- Diminuer les risques de décès et de blessures de tous les usagers du réseau routier, notamment les individus en situation de vulnérabilité comme les piétons, les cyclistes, la clientèle scolaire y compris la petite enfance, les personnes âgées et les personnes handicapées.
- Soutenir des initiatives collectives complémentaires qui peuvent avoir une incidence positive sur la qualité de vie de victimes de la route en finançant des projets d'un organisme intervenant auprès de cette clientèle et qui ne sont pas subventionnés par d'autres ministères et organismes.
- Favoriser l'émergence de projets de sensibilisation, de prévention, d'éducation, de concertation et de formation concernant des enjeux de sécurité routière.
- Développer les connaissances et les techniques de pointe en matière de sécurité routière par la recherche et l'expérimentation.
- Favoriser l'utilisation des meilleures pratiques en matière de sécurité routière, qu'elles soient éprouvées ou qu'elles soient novatrices.
- Améliorer la sécurité des usagers de la route près de sites à risque élevé d'accident.

2.2. Domaines d'intervention prioritaire

Le Plan d'action en sécurité routière 2023-2028, dévoilé en août 2023, identifie deux catégories de projets prioritaires pour le programme, soit « les projets visant à améliorer la sécurité des zones et des corridors scolaires, y compris les centres de la petite enfance » (action 3.2), ainsi que « les projets visant la sécurité des usagers en situation de vulnérabilité, dont la sécurité des piétons âgés ou des personnes handicapées et les abords des établissements de santé et des établissements et commerces fréquentés par cette clientèle » (action 15.2). Les sections 4.3 et 4.4 décrivent les critères de sélection et comment les projets sont sélectionnés.

2.3. Durée du programme

Le programme entre en vigueur à la date de son approbation par le Conseil du trésor et se termine le 31 mars 2028.

3. CRITÈRES D'ADMISSIBILITÉ DES DEMANDES

3.1. Organismes admissibles

Les organismes suivants sont admissibles au programme :

- Une personne morale de droit privé sans but lucratif;
- Une municipalité locale, une municipalité régionale de comté ou une communauté métropolitaine, de même qu'un organisme municipal ou intermunicipal relevant de celles-ci;

- Un établissement ou un organisme du réseau de l'éducation ou de la santé et des services sociaux;
- Une coopérative;
- Une communauté autochtone représentée par son conseil de bande au sens de la Loi sur les Indiens (Lois révisées du Canada, 1985, chapitre I-5) ou de la Loi sur les Naskapis et la Commission crié-naskapie (Lois du Canada, 1984, chapitre 18);
- Un village nordique et l'Administration régionale Kativik au sens de la Loi sur les villages nordiques et l'Administration régionale Kativik (L.R.Q., chapitre V-6.1) de même que l'Association des corporations foncières du Nunavik et les corporations foncières.

Note : Pour obtenir une subvention de recherche, une personne physique peut soumettre une demande selon certaines conditions, qui sont décrites dans le document Balises pour le traitement de certains projets soumis au programme.

3.2. Organismes non admissibles

Ne sont pas admissibles au programme :

- une personne morale de droit privé à but lucratif;
- les ministères et organismes des gouvernements provincial et fédéral;
- les organismes qui ne satisfont pas aux exigences élevées d'intégrité auxquelles le public est en droit de s'attendre d'un bénéficiaire d'une aide financière versée à même des fonds publics;
- les demandeurs qui :
 - sont inscrits au Registre des entreprises non admissibles aux contrats publics (RENA), y compris leurs sous-traitants inscrits au RENA;
 - ont fait défaut de respecter leurs obligations après avoir été dûment mis en demeure en lien avec l'attribution d'une aide financière antérieure par un ministère ou un organisme du gouvernement du Québec;
 - au cours des deux années précédant la demande d'aide financière, ont reçu un avis écrit du Ministère après avoir fait défaut de respecter leurs obligations en lien avec l'attribution d'une aide financière.

3.3. Projets admissibles

Un projet ayant bénéficié d'une aide financière d'un autre programme du Ministère n'est pas admissible au présent programme.

Les organismes qui soumettent des projets en vertu du programme, doivent prendre en considération que différentes clauses, exigences ou restrictions peuvent s'appliquer pour évaluer l'admissibilité d'un projet. Elles sont détaillées dans le document Balises pour le traitement de certains projets soumis au programme qui est accessible dans la section Documentation du site Web du Ministère

3.3.1. Projets de sécurité routière

Les projets doivent être réalisés au Québec, être liés à la sécurité routière et viser les domaines suivants :

- Sensibilisation, concertation, éducation et formation. Ces projets ciblent une clientèle précise et portent des messages qui visent à faire adopter des habitudes sécuritaires ou à modifier certains comportements des usagers du réseau routier.
- Prévention. Ces projets mettent en œuvre des actions qui permettent la diminution des risques d'accident pour tout type de clientèle ciblée. La fréquence ou les conséquences du problème pour la sécurité des usagers du réseau routier doivent être démontrées.
- Recherche et expérimentation. Ces projets visent l'acquisition de connaissances théoriques ou pratiques relatives à une situation problématique précise, présentant un enjeu de sécurité routière.
- Aménagement d'infrastructures, d'acquisition ou location d'équipements de sécurité routière. Ces projets visent la diminution des accidents ou des risques d'accident pour les usagers du réseau routier.

Les projets doivent débuter dans un délai de 12 mois suivant la date figurant sur la lettre d'annonce transmise par la ministre à chaque organisme retenu pour une aide financière et se terminer au plus tard deux ans suivant cette même date.

Les projets d'aménagement d'infrastructures de sécurité routière doivent prévoir l'accessibilité des personnes handicapées.

Les projets prévoyant l'installation de signalisation routière sont admissibles uniquement si la signalisation est prévue au Tome V – Signalisation routière de la collection Normes – Ouvrages routiers du Ministère.

Un organisme peut déposer plus d'un projet lors d'un même appel de projets. Toutefois, en vertu du programme, toutes les interventions proposées pour une même infrastructure ou un même projet, par exemple une rue ou une route, un corridor scolaire, un trottoir ou un passage piétonnier, sont considérées comme un seul projet et sont admissibles à une seule aide financière.

De façon générale, un projet prévoyant des aménagements ou des interventions sur le réseau routier du Ministère n'est pas admissible au programme. Il y a cependant trois exceptions (pour plus de détails, voir Balises pour le traitement de certains projets soumis au programme) :

- L'utilisation de radars pédagogiques en milieu municipal sur une route dont la gestion relève du Ministère;
- La réalisation de travaux d'infrastructures sur une route relevant du Ministère à une intersection avec le réseau municipal et où l'aménagement se fait principalement dans l'axe du chemin municipal dans un but de continuité et de sécurité;
- La construction d'un trottoir en milieu municipal dans l'emprise d'une route relevant du Ministère.

Pour chacune de ces trois exceptions, une permission de voirie délivrée par la Direction générale territoriale concernée doit obligatoirement accompagner le formulaire de demande d'aide financière.

Par ailleurs, des projets de systèmes de transport intelligents (STI)¹, y compris des projets qui impliquent des interactions du réseau routier municipal et de celui du Ministère, pourraient être admissibles s'ils ciblent la sécurité routière. Ces projets seront considérés à la catégorie Expérimentation. Les résultats devront être rendus publics et les organismes demandeurs sont limités à un projet par appel de projets. Les travaux découlant des projets qui requièrent des interactions du réseau routier municipal et de celui du Ministère devront être réalisés en partenariat avec la Direction générale territoriale concernée.

3.3.2. Projets d'aide aux victimes de la route

Les projets de ce type doivent être réalisés au Québec, comporter des objectifs liés à l'aide aux victimes de la route et viser les domaines suivants :

- Aménagement d'infrastructures permettant un accès sécuritaire aux locaux de l'organisme pour les victimes de la route;
- Aménagement sécuritaire et fonctionnel des locaux de l'organisme où des activités, notamment de répit ou de rencontre, se déroulent sur une base régulière;
- Acquisition ou location d'équipements permettant la tenue des activités, notamment de répit ou de rencontre, qui s'y déroulent sur une base régulière;
- Tout autre aménagement d'infrastructure, d'acquisition ou de location d'équipement respectant les modalités du programme.

Toutes les interventions proposées pour une même infrastructure ou pour un même projet, par exemple dans un même local, sur un même bâtiment, sur un accès au bâtiment, sont considérées comme un seul projet et sont admissibles à une seule aide financière.

3.4. Projets non admissibles

Les projets ou catégories de projets suivants ne sont pas admissibles à une aide financière du programme :

- Tout projet qui est admissible en totalité à un autre programme d'un ministère ou d'un organisme gouvernemental;
- Un projet récurrent qui a déjà été soutenu par le passé par le programme;
- Un projet qui induit une récurrence, par exemple un service offert à une clientèle;
- Les projets ne répondant pas aux descriptions exposées dans le document Balises pour le traitement de certains projets soumis au programme;
- De façon générale, tout projet prévoyant des aménagements ou des interventions sur le réseau routier du Ministère.

¹ Le système de transport intelligent est défini à l'annexe du présent document.

3.5. Dépenses admissibles

À la demande de la ministre, l'organisme pourrait devoir préciser ou justifier certaines dépenses prévues au montage financier du projet soumis.

Les dépenses admissibles en vertu du programme sont celles qui seront engagées expressément pour la réalisation du projet et pour mesurer l'atteinte des objectifs poursuivis, soit :

- Les salaires au taux horaire régulier et les charges sociales des employés engagés par contrat ou en sous-traitance travaillant directement et uniquement à la réalisation du projet.
- Les honoraires professionnels liés à la sous-traitance, y compris les frais de génie-conseil engagés préalablement pour la préparation des plans et devis accompagnant le formulaire de demande d'aide financière, ainsi que les frais de surveillance en sous-traitance des travaux d'infrastructures admissibles.
- L'acquisition ou la location d'équipements.
- L'achat de matériaux.
- La signalisation admissible (consulter le document Balises pour le traitement de certains projets soumis au programme).
- Les coûts de production liés à des projets où il y a une remise de documents à la clientèle visée à des fins de sensibilisation, de formation, d'éducation, de prévention, par exemple un dépliant.
- La publicité.
- La taxe sur les produits et services et la taxe de vente du Québec, non remboursables.
- Les frais de déplacement et d'hébergement, sans excéder les barèmes en vigueur dans la fonction publique du Québec. Ces frais ne peuvent excéder un maximum de 10 % des dépenses admissibles totales pour la réalisation du projet.

La Loi sur le développement durable (chapitre D-8.1.1) place le développement durable au cœur de l'action gouvernementale. La politique-cadre d'électrification et de lutte contre les changements climatiques, soit le Plan pour une économie verte 2030 et son Plan de mise en œuvre (PMO), indique que les objectifs de la transition climatique doivent être pris en compte dans les politiques, lois, règlements et programmes (PMO, mesure 4.3.1). Afin d'encourager les organismes qui soumettent des projets au programme à adhérer à ces principes, bien que ce ne soit pas une exigence du programme ou un critère de sélection des projets, les dépenses associées à des actions écoresponsables ou à une démarche d'écoconception dans des proportions raisonnables sont considérées comme admissibles en vertu du programme. Ces dépenses doivent faire partie d'un projet global admissible et ne peuvent excéder 25 % des dépenses admissibles mentionnées plus haut.

3.6. Dépenses non admissibles

Les dépenses non admissibles aux fins du calcul de l'aide financière incluent :

- toute dépense qui n'a pas de lien direct avec la sécurité routière ou l'aide aux victimes de la route;
- les salaires des employés-cadres, les honoraires professionnels effectués en régie, y compris les frais de génie-conseil, pour la préparation des plans et devis, ainsi que les frais de surveillance effectués en régie des travaux d'infrastructures admissibles;
- le financement d'une dette, le remboursement d'un emprunt, le financement d'un projet déjà réalisé;
- le paiement de toute dépense engagée avant la lettre d'annonce de la ministre à l'exception des frais liés à la réalisation des plans et devis;
- les dépenses de fonctionnement prévues dans le cadre des activités régulières d'un organisme, par exemple les équipements et les frais de télécommunications, le loyer, le chauffage;
- les fournitures de bureau et les équipements informatiques;
- les contributions en biens et services d'organismes autres que le demandeur; elles ne sont pas considérées pour déterminer la contribution minimale que doit fournir l'organisme demandeur;
- les dépenses administratives engagées pour préparer la demande d'aide financière ainsi que les frais associés au montage financier du projet;
- la portion remboursable de la taxe de vente du Québec (TVQ) et de la taxe sur les produits et services/taxe de vente harmonisée (TPS/TVH);
- les dépenses découlant de l'achat de biens ou de la prestation de services en provenance d'une entreprise inscrite au RENA.

Ces critères ne constituent que des conditions préalables, basées sur des notions de conformité, dont le respect ne garantit pas le versement d'une aide financière.

4. FONCTIONNEMENT

4.1. 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 indiquée sur le site Web du Ministère.

La demande doit être transmise comme indiqué sur le site Web du Ministère et doit contenir les renseignements nécessaires à son analyse (voir section 4.2). 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 représentant de la ministre.

4.2. Présentation d'une demande

Pour présenter une demande d'aide financière, l'organisme doit :

- remplir et transmettre le « Formulaire de demande d'aide financière » du programme, disponible sur le site Web du Ministère.
- joindre une résolution adoptée en conseil autorisant le dépôt de la demande d'aide financière et identifiant la personne désignée pour le représenter et pour signer l'engagement.
- attacher une permission de voirie (si applicable).
- joindre les plans et devis (si applicable). Un délai maximal de trois (3) mois après la signature de la lettre d'annonce de la ministre est accordé à l'organisme pour transmettre ces documents. Le premier versement de l'aide financière est dû après la production et l'acceptation par la ministre de ces documents. Le non-respect du délai pourrait entraîner l'annulation de l'aide financière.
- annexer une estimation détaillée des coûts.
- ajouter tout autre document qu'il juge approprié pour étayer son projet.

4.3. Critères de sélection des demandes

Les projets sont évalués en fonction de leur pertinence, de la capacité de l'organisme de le mener à terme, ainsi qu'à la capacité de l'organisme d'en évaluer les résultats. Dans sa demande d'aide financière, l'organisme doit proposer des objectifs à atteindre et les indicateurs de performance qu'il entend utiliser pour le faire.

Pour être retenu en vertu du programme, un projet doit satisfaire chacun des trois critères indiqués ci-dessous :

4.3.1. Pertinence

- Viser l'obtention de bénéfices tangibles dans un court laps de temps;
- Avoir une portée collective, soit toucher un certain nombre de personnes;
- Cibler une clientèle ou un enjeu soulevé dans les trois rapports de la Table québécoise de la sécurité routière autres que celles mentionnées à la section 4.3.4;
- Concerner un endroit ou une situation reconnue comme accidentogène;
- Proposer des outils ou des méthodes tenant compte des meilleures pratiques en matière de sécurité routière ou au contraire, faire état de son aspect innovateur.

4.3.2. Capacité de l'organisme

- Démontrer la capacité de l'organisme à mener à terme le projet;
- Démontrer que l'organisme est en mesure d'assurer la pérennité du projet.

4.3.3. Évaluation des résultats

- Démontrer que l'organisme est en mesure d'évaluer les résultats du projet et d'attester l'atteinte des objectifs établis.

4.3.4. Plan d'action en sécurité routière 2023-2028²

Pour être considéré comme projet ciblant spécifiquement la réalisation des mesures 3.2 et 15.2 du Plan d'action en sécurité routière 2023-2028 et ainsi pouvoir être sélectionné en vertu du quota de 40 % identifié au bas de la section 4.4, un projet doit rencontrer au moins un des deux critères suivants :

- Viser l'amélioration de la sécurité des clientèles en situation de vulnérabilité dans une zone scolaire, un corridor scolaire, un centre de la petite enfance (en lien avec l'action 3.2 du Plan d'action en sécurité routière 2023-2028);
- Cibler l'amélioration de la sécurité des piétons âgés, des personnes handicapées, ainsi que les abords des établissements de santé et des établissements et commerces fréquentés par cette clientèle (en lien avec l'action 15.2 du Plan d'action en sécurité routière 2023-2028).

4.4. Sélection des demandes

À la suite de chaque appel de projets, la ministre analyse les demandes et s'assure de leur conformité aux modalités énoncées dans le programme. La ministre peut solliciter l'avis d'autres ministères et organismes concernés pour évaluer l'admissibilité et la pertinence des projets ou de parties de ceux-ci.

Chaque projet est analysé selon les critères de sélection décrits à la section 4.3. Pour être admissible, un projet doit obtenir minimalement 60 points sur 100. Les projets admissibles sont notés par le comité consultatif. Un membre du comité consultatif ne peut pas se prononcer sur les projets présentés par son organisme. La sélection des projets se fait en fonction du pointage obtenu en commençant par le plus élevé.

Pour chaque appel de projets, une somme de 380 000 \$ est allouée à chacune des 17 régions administratives. La somme résiduelle est répartie entre les régions proportionnellement au nombre d'accidents corporels (mortels ou avec blessés), comme établi annuellement par le Bilan routier de la SAAQ.

Les régions présentant moins de 3 % des accidents ne sont pas considérées pour cette formule de répartition.

² [Plan d'action en sécurité routière 2023-2028 | Gouvernement du Québec](#)

La sélection des projets s'effectue ainsi :

1. Une première ronde de sélection s'effectue en fonction de l'enveloppe budgétaire régionale attribuée et selon les notes accordées à chaque projet par le comité consultatif, en commençant par les meilleures. S'il n'y a pas de projets régionaux, l'enveloppe budgétaire régionale est transférée à la deuxième ronde.

Lorsque la somme régionale disponible ne permet pas de sélectionner le prochain projet admissible dans la liste, la somme résiduelle et tous les projets admissibles sont transférés à la deuxième ronde.

2. La deuxième ronde s'effectue à l'échelle provinciale, tous les projets et toutes les sommes restantes sont regroupés et la sélection des projets est réalisée sur la base des meilleures notes accordées aux projets par le comité consultatif. Lorsque la somme résiduelle ne permet pas de financer le prochain projet sur la liste, une procédure de repêchage s'amorce afin de sélectionner le prochain projet sur la liste qui correspond à la somme disponible. On poursuit ainsi jusqu'à l'épuisement de l'enveloppe budgétaire.

À terme, en concordance avec la priorisation des actions 3.2 et 15.2 du Plan d'action en sécurité routière 2023-2028, un minimum de 40 % de l'enveloppe budgétaire du programme devra être alloué à des projets qui visent ces clientèles. Si ce minimum n'est pas atteint, un réaménagement des derniers projets sélectionnés sera effectué afin de respecter cette condition.

Advenant qu'un projet ayant obtenu une aide financière conditionnelle au dépôt des plans et devis dans un délai maximal de trois (3) mois suivant la date de la lettre d'annonce de la ministre soit annulé, les sommes redevenues disponibles seront d'abord offertes aux meilleurs projets suivants sur la liste du même appel de projets, redistribuées lors d'un prochain appel de projets ou retournées au Fonds.

La ministre se réserve le droit de limiter le nombre de projets sélectionnés afin de respecter l'enveloppe budgétaire.

5. AIDE FINANCIÈRE ET CONDITIONS DE VERSEMENT

5.1. Aide financière

L'aide financière maximale pour un projet d'aménagement d'infrastructures de sécurité routière soumis par une municipalité ou une communauté autochtone, tel que cela est défini à l'article 3.1, est de 380 000 \$.

Pour toutes les autres catégories de projets, l'aide financière maximale par projet est de 350 000 \$.

Pour recevoir l'aide financière, l'organisme bénéficiaire, par l'entremise de son représentant autorisé, devra préalablement conclure avec la ministre, ou tout fonctionnaire autorisé par la ministre, un engagement portant sur le respect des conditions du programme et des obligations en découlant.

Tout engagement financier de la ministre n'est valide que s'il existe sur un crédit ou un solde disponible suffisant pour imputer la dépense découlant de cet engagement conformément aux dispositions de l'article 21 de la Loi sur l'administration financière (RLRQ, chapitre A-6.001).

L'aide financière est versée sous la forme d'un paiement au comptant au plus tôt le 1^{er} avril de l'année pour laquelle celle-ci est octroyée et payable en un ou deux versements :

- Lorsque l'aide financière globale est inférieure à 10 000 \$: l'aide financière est versée en un seul versement au moment de la réception de l'engagement signé par l'organisme bénéficiaire.
- Lorsque l'aide financière globale est de 10 000 \$ et plus :
 - Le premier versement, d'un montant équivalant à 70 % de l'aide financière, est versé suivant l'autorisation du projet (lettre d'octroi de l'aide financière) et la signature de l'engagement.
 - Le second versement, d'un montant correspondant au solde de l'aide financière, est versé une fois que le rapport final et la grille de reddition de comptes (voir section 6) effectués par l'organisme auront été reçus, analysés et acceptés par la ministre. Ce versement est établi par la ministre en tenant compte des revenus et des coûts réels du projet ainsi que du cumul de l'aide gouvernementale. Si la reddition de comptes fait état de dépenses inférieures aux montants ayant servi au calcul de l'aide déjà versée, l'organisme doit rembourser les sommes versées en trop.

5.2. Règles de cumul des aides financières

L'aide financière ne peut excéder 80 % des dépenses admissibles et le cumul de l'aide gouvernementale totale ne peut excéder 80 % des dépenses admissibles.

Aux fins du calcul du cumul de l'aide gouvernementale, le calcul du cumul des aides financières directes ou indirectes reçues des ministères, organismes et sociétés d'État des gouvernements du Québec et du Canada, incluant les crédits d'impôt ainsi que des entités municipales qui ne sont pas directement bénéficiaires du programme, ne doit pas dépasser 80 % des dépenses admissibles.

- Aux fins des règles de calcul du taux de cumul des aides financières publiques, le terme « entités municipales » réfère aux organismes municipaux compris à l'article 5 de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels (RLRQ, c. A -2.1).
- L'actif visé au paragraphe 1^o 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.
- Aux fins des règles de calcul du taux de cumul, toutes les formes d'aide financière accordées par un organisme public doivent être calculées à 100 % de leur valeur, qu'elles soient remboursables ou non.
- Également, lorsque le taux de cumul des aides financières publiques est inférieur à 100 % des dépenses admissibles, un apport minimal du bénéficiaire est ainsi exigé afin de s'assurer que les aides gouvernementales ne financent pas la totalité des dépenses admissibles du projet.

Par ailleurs, les aides financières provenant de la Banque de développement du Canada, de Financement agricole Canada et de La Financière agricole du Québec sont à considérer comme des contributions privées si elles n'offrent aucun avantage conféré, soit qu'elles sont convenues aux conditions du marché.

L'aide financière octroyée est finale et non récurrente indépendamment du nombre de phases ou d'étapes de réalisation du projet. Aucun coût imprévu ou supplémentaire relatif à la réalisation d'un projet approuvé par la ministre ne peut faire l'objet d'une demande d'aide financière additionnelle en vertu du programme.

Aucune autre aide financière octroyée par la ministre des Transports et de la Mobilité durable ne peut être accordée aux projets bénéficiant d'une aide financière dans le cadre du présent programme. L'organisme a l'obligation de déclarer à la ministre toute aide financière, gouvernementale ou non, reçue dans le cadre de son projet.

5.3. Calcul de la contribution minimale pour les travaux d'infrastructure réalisés par une municipalité ou une communauté autochtone

Pour les travaux d'infrastructure réalisés en régie par une municipalité ou une communauté autochtone, les coûts de main-d'œuvre affectée directement à la réalisation du projet (salaire horaire au taux de base des employés à l'emploi de l'organisme avant l'attribution de l'aide financière seulement), et les coûts d'achat des matériaux et de location de machinerie pour réaliser les travaux, pourvu qu'ils ne dépassent pas les taux prévus dans la version la plus récente du document Taux de location de machinerie lourde avec opérateur et équipements divers, sont admissibles aux fins du calcul de la contribution minimale de 20 % que doit fournir l'organisme.

Toutefois, les frais d'administration courants tels les salaires du personnel-cadre, du personnel de coordination des travaux, du personnel professionnel, du personnel de soutien administratif ne peuvent pas être considérés comme une contribution financière de l'organisme au projet.

6. CONTRÔLE ET REDDITION DE COMPTES

L'organisme dont le projet a été retenu dans le cadre du programme devra produire annuellement, au 31 janvier de chaque année, un état d'avancement des travaux selon le format demandé par le Ministère.

L'organisme dont le projet a été retenu en vertu du programme doit, au terme du projet, effectuer une reddition de comptes. À cet effet, pour obtenir le dernier versement de l'aide financière, l'organisme s'engage à produire le rapport final et la grille de reddition de comptes disponible sur le site Web du Ministère, contenant l'information financière suivante :

- Une description détaillée des différentes étapes de réalisation du projet;
- Une section décrivant les dépenses et les revenus réels du projet, en indiquant séparément les revenus provenant de chaque ministère ou organisme gouvernemental, ainsi que de chaque municipalité, municipalité régionale de comté ou d'une communauté métropolitaine;
- Une liste des factures afférentes à la réalisation du projet ainsi que les copies des factures listées;
- La liste des partenaires financiers associés au projet ainsi que leur contribution respective en argent;

- La liste et la valeur des biens et services offerts par des partenaires autres que l'organisme ayant réalisé le projet.

De plus, pour obtenir le dernier versement ou dans le cas d'un seul versement, l'organisme devra remplir la section Indicateurs de résultats de la grille de reddition de comptes en indiquant tout indicateur de résultats s'appliquant à sa situation, par exemple :

- les effets attendus sur le nombre de décès, de blessés et d'accidents de la route;
- les effets attendus auprès des victimes de la route;
- le nombre d'actions ou d'éléments spécifiques visant la sensibilisation, la formation, la prévention des accidents de la route;
- le nombre de personnes à qui les actions ou documents ont été transmis ou présentés, comme des dépliants ou des manuels de formation;
- les résultats de sondages d'évaluation de l'efficacité ou des retombées du projet lors de campagnes de prévention, de promotion ou de sensibilisation à la sécurité routière;
- l'effet du projet sur la mobilisation et la concertation du milieu;
- tout autre indicateur, selon le type de projet, au choix de l'organisme ou à la demande de la ministre.

À la demande de la ministre, l'organisme pourrait devoir préciser ou justifier certaines dépenses prévues au montage financier du projet soumis.

L'organisme bénéficiaire s'engage à :

- garantir et faciliter en tout temps toute activité de vérification devant être effectuée conformément au programme par la ministre ou son mandataire ainsi que par toute autre personne ou tout organisme dans le cadre des fonctions qu'elle ou il exerce ou des mandats qui lui sont confiés;
- fournir à tout moment à la ministre ou à son mandataire, sur demande, tout document ou renseignement pertinent à l'obtention ou à l'utilisation de l'aide financière;
- conserver tous les documents, comptes et registres relatifs à l'aide financière accordée pendant une période de trois (3) ans après le règlement final des comptes afférents au projet;
- fournir, à la demande de la ministre, durant une période de trois (3) ans à compter de la date figurant sur la lettre d'annonce de l'aide financière de la ministre, toutes les données et informations requises aux fins du suivi et de l'évaluation du programme.

L'organisme devra rendre compte des indicateurs suivants, lorsque pertinents au projet subventionné :

- Diminution du nombre de décès et de blessures des usagers du réseau routier;
- Nombre de personnes rejointes ou de victimes accompagnées, par type de service lorsqu'applicable;

- Nombre et types d'activités réalisées auprès des citoyens, par type de projet lorsqu'applicable (p. ex. sensibilisation, prévention, formation);
- Volume et types de connaissances et de pratiques novatrices développées et diffusées en matière de sécurité routière.

7. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

7.1. 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.

Pour bénéficier de l'aide financière prévue au programme, un organisme admissible, par l'entremise de sa représentante ou son représentant autorisé, devra préalablement conclure avec la ministre, qui pourrait être représentée par une ou un fonctionnaire autorisé du Ministère, un engagement portant sur le respect des conditions du programme et des obligations qui en découlent.

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

7.2. Activités de communication

L'organisme bénéficiaire s'engage à se conformer au Protocole de visibilité pour les programmes d'aide disponible sur le site Web du Ministère : [Protocole de visibilité pour les programmes d'aide](#).

L'organisme bénéficiaire accepte que la ministre 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.

L'organisme bénéficiaire consent à la publication par la ministre de toute information relative à l'attribution de l'aide financière.

7.3. Refus, restrictions ou résiliation

La ministre se réserve le droit de refuser d'accorder une aide financière ou de cesser de lui verser cette aide financière si le demandeur ou le bénéficiaire ne satisfait pas aux exigences élevées d'intégrité auxquelles le public est en droit de s'attendre d'un bénéficiaire d'une aide financière versée à même des fonds publics. Pour ce faire, la ministre adresse un avis écrit au bénéficiaire énonçant le motif de refus ou de résiliation. Le bénéficiaire aura alors l'occasion de présenter ses observations et, s'il y a lieu, de produire des documents

pour compléter son dossier. La ministre pourra tenir compte de ces observations ou de ces documents pour prendre sa décision.

La ministre se réserve le droit de refuser une demande, d'annuler une aide financière et le cas échéant, d'exiger de l'organisme le remboursement des sommes versées, dans les cas suivants si l'organisme demandeur ou bénéficiaire :

- présente de faux renseignements ou des renseignements trompeurs, fait de fausses représentations ou néglige de lui transmettre des informations requises;
- permet un changement à la nature des travaux sans que ceux-ci aient été approuvés par la ministre.

Dans le cas où les conditions du programme ne seraient pas respectées, la 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 gouvernementales ou sont inachevés ou par des dépenses injustifiées ou ne correspondant pas au montant d'aide financière versé. Aucun intérêt n'est exigible sur les aides financières à verser ou versées en trop.

L'organisme qui ne fournit pas d'état d'avancement des travaux au plus tard le 31 janvier de chaque année ne pourra pas déposer une nouvelle demande d'aide financière lors d'un prochain appel de projets. Il recevra un avis écrit du représentant de la ministre à cet effet.

L'organisme dont la réalisation d'un projet n'est pas débutée dans les 12 mois suivant la lettre d'annonce de la ministre ne pourra pas déposer de demande d'aide financière lors d'un prochain appel de projets. Il recevra un avis écrit du représentant de la ministre à cet effet.

L'organisme dont la réalisation d'un projet et la reddition de comptes ne sont pas terminées dans les 24 mois suivant la lettre d'annonce de la ministre ne pourra pas déposer de nouvelle demande d'aide financière relative à un autre appel de projets. Il recevra un avis écrit du représentant de la ministre à cet effet.

En cas de refus, de restriction ou de résiliation, l'organisme recevra un avis écrit du représentant de la ministre à cet effet dans les 20 jours civils précédant l'application de la mesure. Dans le cas où des contrats auraient été accordés ou que des travaux auraient débuté, l'organisme est seul responsable des dommages pouvant lui être réclamés par quiconque du fait que l'aide financière a été refusée ou résiliée.

Un organisme ayant fait défaut de respecter les obligations liées à l'attribution d'une aide financière antérieure après avoir été dûment mis en demeure, se verra retirer l'accès au programme.



ANNEXE :

DÉFINITION DE SYSTÈME DE TRANSPORT INTELLIGENT³

Système interactif de collecte, de traitement et de diffusion d'information appliqué aux transports, basé sur l'intégration des technologies de l'information et de la communication aux infrastructures et aux véhicules utilisés, de manière à améliorer la gestion et l'exploitation des réseaux de transport et des services aux utilisateurs qui y sont associés.

NOTE : Un système de transport intelligent crée des liens de communication entre ses divers éléments (l'infrastructure, le véhicule, le conducteur utilisateur) au moyen d'un centre de gestion qui les relie en temps réel, ou directement d'un véhicule à l'autre.

Il existe plusieurs types de systèmes de transport intelligents, classés notamment selon les genres de services qu'ils rendent et les technologies auxquelles ils ont recours. L'intégration de ces systèmes à l'intérieur d'une architecture de STI implique leur interopérabilité. En effet, en permettant aux différents éléments du système de communiquer entre eux, selon un processus et des éléments de communication normalisés, un STI peut ajuster en temps réel les interventions sur le réseau selon les informations échangées.

³ Office québécois de la langue française, la Vitrine linguistique.

