



# LE GRAND SENTIER

UN LIEN QUI NOUS UNIT



Sentier Transcanadien  
Trans Canada Trail

## Le sentier Transcanadien

Lignes directrices de soutien au développement du Sentier

**Mission : Nous veillons à promouvoir et appuyer le développement et l'utilisation du Grand Sentier — conçu par le sentier Transcanadien et nos partenaires — en soutenant les réussites locales qui contribuent à l'amélioration continue de ce réseau national.**

## **1. Contexte**

Ces lignes directrices de soutien au développement du Sentier sont exclusives au sentier Transcanadien (STC) et s'appliquent à tous projets soutenus par l'organisme. Il s'agit de directives et à ce titre, le conseil d'administration du Sentier, ses comités et/ou ses employés peuvent choisir, en des circonstances exceptionnelles, de prendre des décisions en marge de celles-ci.

Les lignes directrices visent à :

- Définir les objectifs, priorités et orientations de maintien et de développement du Grand Sentier, approuvés par le conseil d'administration.
- Confirmer la continuité de la politique Corridors verts : Vision et principes fondamentaux. <https://thegreattrail.ca/fr/about-us/greenway-vision/>
- Définir le Plan d'Amélioration des Immobilisations du Sentier 2018 – 2022 (PAI).
- Établir et définir le cadre normatif pour le financement des projets pour STC par :
  - le processus de sélection, de planification et de réalisation de projet
  - les critères d'éligibilité
  - les documents à compléter et soumettre
  - les critères de financement et dépenses admissibles
  - les rapports et autres documents

Les lignes directrices sont évolutives et seront révisées périodiquement, de façon à être en lien avec les orientations du conseil d'administration. Elles sont un complément aux directives, lois et règlements des autorités provinciales, territoriales ou municipales et aux règlements propres à des activités (tel le cyclisme) ou à des organisations (tel un sentier particulier).

## **2. Plan d'amélioration des immobilisations du Sentier 2018-2022**

Le Plan d'amélioration des immobilisations du Sentier 2018-2022 est un document stratégique qui conjugue l'actualisation de la vision et des objectifs du sentier Transcanadien tels qu'énoncés par le Conseil d'administration par le choix de projets structurants et porteurs pour celui-ci.

Le plan comprend l'identification et la priorisation des projets d'amélioration sélectionnés, la justification de la sélection en fonction des priorités établies, le budget planifié, les dates de réalisation probable et le financement lié à chacun des projets.

La réalisation d'un tel plan permet l'étude et l'approbation de plusieurs demandes d'aide pour des projets potentiels en une seule étape. Il assure aussi une meilleure vision d'ensemble des priorités et des objectifs, une collaboration entre les directions administratives du STC et ses partenaires provinciaux et territoriaux. De plus, il permet une gestion rigoureuse et efficace des fonds disponibles.

Une fois approuvée, la responsabilité de la coordination et de la réalisation du Plan est attribuée au Vice-président, développement et gestion Sentier.

## **2.1 Durée du PAI et appel de proposition**

Périodiquement, STC lancera un appel de propositions. Les projets sélectionnés seront choisis pour un soutien financier chaque année. Les appels de proposition seront lancés en août de chaque année. Dans certaines provinces et certains territoires, STC se réserve le droit de lancer un second appel de proposition. La date officielle d'ouverture et la durée de chacun des appels de proposition seront diffusées par SCT et ses partenaires provinciaux dans les semaines qui précéderont celui-ci.

Les premiers projets intégrés au PAI pourront être réalisés à partir du 1<sup>er</sup> avril 2018. Tous projets intégrés au PAI devront être terminés au plus tard le 31 mars 2022.

## **3. Objectifs, priorités et directives opérationnels**

### **3.1 Les Objectifs**

Les objectifs définis ci-dessous sont la priorité du Sentier. Ceux-ci seront révisés périodiquement et de nouveaux objectifs peuvent s'ajouter, sans nécessairement figurer explicitement dans ces normes.

#### **3.1.1 Le renforcement du Sentier**

Cet objectif vise la mise-en-œuvre de projets qui permettront d'augmenter et d'améliorer la qualité, la valeur et l'expérience du tracé actuel du Sentier. Les projets d'entretien courants requis pour maintenir un sentier opérationnel ne sont pas admissibles.

##### Exemples de projets

- Étude de pré faisabilité, ingénierie ou évaluation environnementales pour un projet.
- Élargissement d'un tronçon du Sentier pour accommoder le nombre d'utilisateurs.
- Ajout de services (toilettes, abreuvoirs, bancs, stationnement...)
- Ajout de points de vue ou de haltes pour des points d'intérêts.
- Construction de nouvelle section de sentier et ajout d'infrastructures.

### **3.1.2 Conversion de sentier routier ou partagé en corridor vert et préservation des corridors verts**

Cet objectif vise la mise-en-œuvre de projets qui permettront de convertir des tronçons actuels du Sentier en corridor vert ou le transfert de section du Sentier existant vers des corridors verts. De plus, STC accorde une grande importance aux corridors verts existants et à la préservation de ceux-ci. Les projets permettant de mettre en œuvre des mesures de contrôles et de préservation des corridors verts sont aussi acceptés.

#### Exemples de projets

- Création de sentiers dédiés aux activités non motorisées
- nouveau sentier de type corridor vert remplaçant une section sur route existante
- Développement de nouvelles sections de sentiers terrestres longeant les tronçons navigables

### **3.1.3 Augmenter l'accessibilité au Sentier**

Cet objectif vise la mise-en-œuvre de projets qui permettront d'augmenter et d'améliorer l'accès au Sentier à tous les Canadiens.

#### Exemples de projets

- Ajout d'infrastructures permettant l'accès au Sentier. (par exemple garde-corps, rampe)
- Analyse d'impact de l'usage de sentier afin de fournir des informations pertinentes favorisant le respect de leurs limites.
- Réaménagement des sections du sentier pour les rendre accessibles (par exemple pente plus graduelle)
- Débarcadères
- Toilettes et salles d'eau universelles
- Suppression des obstacles aux déplacements et à l'utilisation des sentiers (par exemple, durcissement des surfaces, réacheminement des pentes abruptes ou remplacement des escaliers)

### **3.1.4 Augmenter l'utilisation du Sentier et promouvoir le transport actif**

Cet objectif vise la mise-en-œuvre de projets qui permettront d'augmenter le nombre d'utilisateurs du Sentier, d'améliorer leur expérience sur celui-ci et qui permettront le développement de transport actif au sein d'une communauté.

#### Exemples de projets

- Ajout d'une activité à un sentier, sans limiter l'usage aux activités existantes.
- Raccordement du Sentier à des centres urbains.
- Raccordement du Sentier aux écoles et aux pôles commerciaux

### **3.1.5 Projets de développement réalisés par les Premières Nations ou les Inuits**

Cet objectif vise la mise-en-œuvre de projets qui permettront aux Premières Nations et aux Inuits de développer et de réaliser des projets porteurs pour leurs communautés relativement au Grand Sentier.

#### Exemples de projets

- Ajout d'un tronçon pour permettre le développement d'un site touristique.
- Installation de services à proximité d'un sentier.
- Installation favorisant l'apprentissage et de partage de la culture et de l'histoire de la communauté.
- Point de rassemblement et kiosque d'informations.

### **3.1.6 Projets de maintien de l'intégrité Sentier**

Cet objectif vise la conservation de l'intégrité du Sentier. Aucun projet d'entretien courant et usuellement requis pour un sentier ne sera accepté. Cependant, certains projets de mise à niveau jugés primordiaux et d'envergure pourraient être acceptés.

## **3.2 La différence entre Entretien et Maintien**

Il est important pour STC que l'ensemble des intervenants soit informé et ait une compréhension adéquate des termes Entretien et Maintien.

### **3.2.1 L'Entretien du Sentier**

Depuis la fondation du Sentier, l'entretien a toujours été sous la responsabilité des gestionnaires des tronçons faisant partie du Grand Sentier. Il s'agit d'un engagement de la collectivité à préserver en état de fonctionnement leur sentier. Ainsi, STC a toujours accepté l'ajout de tronçon à son tracé sous condition d'un engagement par le gestionnaire à assurer l'entretien de celui-ci et la recherche du financement nécessaire à son entretien.

STC considère toujours que l'entretien courant d'un sentier et son financement sont et demeure de la responsabilité du gestionnaire du sentier. L'entretien comprend les tâches suivantes : émondage, réparation de trous, ravivage, érosion, drainage, changement de signalisation, barrière, clôture, réparation de la surface de roulement.

### **3.2.2 Le maintien du Sentier**

Un bon plan d'entretien assure de maintenir un niveau de service optimal pour les usagers pendant une période de 5 ans à 10 ans, pour graduellement être réduit sur la durée de vie prévue du tronçon (30 ans). Il comprend aussi une analyse détaillée des besoins réels en fonction des usages. Ainsi, un sentier pédestre très difficile et demandant une bonne expertise de la part des usagers ne requiert pas le même niveau d'entretien qu'une piste cyclable

familiale en milieu urbain. Un plan d'entretien complet expliquant les choix faits et les niveaux de services visés est primordial dans la planification d'un projet de construction de sentier.

Cependant, après 20 à 30 années d'usage, et malgré des entretiens courants et soutenus, STC convient que certains tronçons ne peuvent pas conserver le même niveau de qualité que lors de leur mise en service. Certains ont aussi atteint leur durée de vie utile ou leur limite de capacité. STC convient aussi que les activités, la démographie et l'usage de certains tronçons évoluent et change au fil du temps.

Ainsi, STC désire investir dans le maintien du Grand Sentier. Il est donc important de distinguer l'entretien et le maintien. Le maintien sous-entend que l'entretien a été réalisé de façon adéquate pour l'usage prévu du sentier, mais que des investissements importants sont requis pour assurer la conservation et la viabilité du tronçon.

### **Investissements dont la portée dépasse le simple entretien**

Le Sentier désire encourager les gestionnaires ayant démontré par le passé une saine gestion de l'entretien de leurs sentiers et infrastructures. Ainsi, un groupe désirant recevoir le soutien de STC pour le maintien d'un tronçon du Sentier devra démontrer les efforts et investissements qu'il a réalisés en entretien.

## **3.3 Les Orientations**

Les orientations prises pour permettre la réalisation de ces objectifs sont définies ci-dessous celles-ci. Celles-ci seront révisées périodiquement. De nouvelles orientations ou initiatives peuvent s'ajouter, sans nécessairement figurer dans ces lignes directrices.

### **3.3.1 Financement de projets**

Le Sentier désire supporter financièrement les projets répondant aux objectifs précédemment identifiés. Le cadre normatif définit clairement les détails liés à l'aide financière pouvant être octroyée à un projet.

### **3.3.2 Établissement et maintien de partenariats stratégiques**

Certains partenariats stratégiques seront nécessaires pour assurer l'atteinte des objectifs du STC. STC travaille depuis plusieurs années avec ses partenaires provinciaux et territoriaux de façon à assurer un développement optimal du Sentier. D'autres partenariats avec des organismes touristiques, les Premières Nations ou leurs représentants et des sociétés de transports collectifs seront à négocier et mis en œuvre.

### **3.3.3 Aide d'urgence en cas de catastrophes naturelles**

Le Sentier désire pouvoir répondre aux besoins des gestionnaires de sentiers locaux lors de catastrophes naturelles (inondations, feux de forêt...). Ainsi, STC accepte les demandes d'urgence à l'année. Celles-ci sont analysées au cas par cas. STC ne peut garantir un appui financier, mais tentera d'aider les groupes en fonction de la disponibilité de ses ressources.

## 4 Cadre normatif

Le cadre normatif décrit l'ensemble du processus et des critères de sélection, de financement, de planification, de réalisation et de gestion de projet figurant au PAI. Il établit aussi clairement les responsabilités de chacun dans ce processus.

### 4.1 Critères d'admissibilité

L'admissibilité d'un projet sera évaluée en fonction des critères suivants :

- Le projet est étroitement lié aux objectifs et orientations définis à la section 2.
- Le projet respecte la politique Corridors verts : <https://thegreattrail.ca/fr/about-us/greenway-vision/>
- Le projet se situe ou se rattache au Grand Sentier existant. Les usages prévus au projet n'entrent pas en conflit avec les usages existants et déjà acceptés sur le tronçon où le projet est prévu.
- Le projet doit pouvoir se réaliser à l'intérieur de la durée du PAI définie en 1,1.
- Le projet soumis est réaliste et bien structuré.
- La distribution des projets, à l'échelle nationale, est équitable et représentative entre les provinces et territoires.
- Le demandeur est en mesure de faire la preuve qu'il peut obtenir le financement additionnel requis pour réaliser son projet.
- Le projet est appuyé par la communauté.

### 4.2 Financement

#### 4.2.1 Aide financière pour la conception, la planification et les études

Le Sentier pourra accorder une aide financière pour les travaux de conception, de planification ou d'études (ingénierie, évaluations environnementales...) **jusqu'à un maximum de 50 %** des dépenses admissibles. **La contribution maximale est limitée à 30 000 \$.**

Les travaux financés doivent pouvoir permettre la réalisation d'un projet de construction de sentier en phase subséquente. L'octroi d'une aide financière pour la conception, la planification ou les études ne garantit en aucun cas l'octroi d'une aide financière pour la construction d'un projet.

#### 4.2.2 Aide financière pour la construction

Le Sentier pourra accorder une aide financière pour la construction d'un projet **jusqu'à un maximum de 35 %** des dépenses admissibles.

Montants maximaux de la contribution :

- Nouveau sentier seulement (excluant les coûts des infrastructures) : 30 000 \$/km
- Passage à niveau et ponceau (diamètre : 900 mm et +) : 17 500 \$/unité
- Infrastructure majeure (pont, mur de soutènement) : 250 000 \$/unité
- Stationnement, point d'accès : 25 000 \$/unité
- Balisage pour le projet : balises fournies par STC, installée par le gestionnaire. Il est à noter d'autres programmes d'aide du STC sont dédiés exclusivement aux projets de balisage et signalisation et peuvent être utilisés par les gestionnaires désirant refaire leur balisage.

#### 4.2.3 Dépenses en espèces et en nature admissibles

STC reconnaît le travail effectué par les employés des groupes locaux pour le développement de leurs projets par conséquent, STC fournira un soutien financier pour certaines de ces dépenses engagées par le groupe. STC reconnaîtra les dépenses en nature à la juste valeur marchande de celle-ci. Pour guider les candidats et être justes et équitables envers tous les groupes, les limites suivantes sont fixées :

- **Salaire du gestionnaire de projet** : taux horaire réel lié au projet subventionné, plus contribution et déductions, sans avantages sociaux, jusqu'à concurrence de 45 \$/heure
- **Salaire de l'équipe technique interne** : taux horaire réel lié au projet soutenu, plus contribution et déductions, sans avantages sociaux, jusqu'à concurrence de 35 \$/heure
- **Ouvrier/ouvrier : taux horaire** réel lié au projet subventionné, plus contribution et déductions, sans avantages, jusqu'à concurrence de 25 \$/heure
- Frais de voyage : maximum de 50 km/jour de travail — tous véhicules confondus. Les taux de remboursement du kilométrage (en cents/km) sont établis selon le Conseil national mixte et sont rajustés tous les trois mois. (<http://www.njc-cnm.gc.ca/directive/fr>)
- Les salaires déjà payés et prévus au budget d'exploitation des municipalités et organismes publics ne sont pas admissibles.
- Les dons externes **d'équipement, de matériel et de fournitures** et le prêt d'équipement sont admissibles et peuvent être inclus dans le calcul du coût total du projet. Leur valeur doit être estimée en fonction de la juste valeur marchande. Par conséquent, les contributions externes en nature sont prises en compte lors du calcul de la contribution de STC. Malgré son importance, le temps de bénévolat n'est pas admissible et ne peut être ajouté au coût total d'un projet.



## Exemple

Pour le sentier 123

- ABC Construction fait un don :
  - 200 tonnes de gravier pour la construction, juste valeur marchande : 4 000 \$.
  - 100 heures de temps d'équipement (Ex: rétro caveuse), juste valeur marchande : 7 500 \$.
- Gestionnaire 123 investi :
  - 200 heures — chef de projet à 32 \$ par heure = 6 400 \$.
  - 1000 heures de travail à 19 \$ par heure = 19 000 \$.
  
- Le total du projet est de **36 900 \$**
- La contribution maximum admissible au STC est de **12 915 \$ (35 %)**

### 4.2.4 Dépenses non admissibles (espèces et nature)

Ci-dessous une liste partielle des dépenses non admissibles à de l'aide financière.

- Frais d'administration généraux
- Salaire de la direction et de l'administration
- Le temps des volontaires et bénévoles
- Frais de bureau (loyer, téléphone, ordinateurs, photocopies, assurances...)
- Frais de montage de demandes d'aide financière
- Éclairage
- Pavage (des exceptions s'appliquent, par exemple pour assurer l'intégrité d'un sentier)
- Aires de jeux et parc
- Dédommagement pour droits d'usage de propriétés privées
- Coûts d'achat de terrain
- Les frais financiers (intérêts, frais bancaires...)
- Imprévus et contingences de projets
- Taxes de vente

#### 4.2.5 Montant maximal du soutien financier

La contribution totale sera basée sur les dépenses réelles effectuées lors de la réalisation du projet jusqu'à un montant de contribution maximum établi par STC. Le montant total de la subvention peut être inférieur au montant initialement prévu si les dépenses admissibles engagées par le groupe sont inférieures à celles indiquées dans le budget initial.

Le groupe doit immédiatement informer STC, par écrit, quand il reçoit une aide financière supplémentaire. L'aide financière cumulative — pour les coûts engagés par le projet ne peuvent pas dépasser 100 % des coûts totaux du projet. Si le financement total dépasse la limite, le trop payé doit être remboursé à STC.

#### 4.2.6 Dépenses admissibles (espèces et natures)

##### Aide financière pour la conception, la planification et les études

Si elles sont intégrées dans un projet de construction, les dépenses de planification, de conception et d'étude doivent être clairement identifiées et respecter les normes décrites dans le tableau ci-dessous. Une contribution maximale de 30 000 \$ sera accordée pour toutes les phases d'études combinées d'un même projet.

Type de dépenses	dépenses admissibles	Dépenses maximales admissibles
Études	<p>Les études admissibles sont les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Étude de faisabilité de projet</li><li>• Étude de planification du tracé</li><li>• Plans et devis d'ingénierie, documents et processus d'appel d'offres</li><li>• Évaluations environnementales</li><li>• Études géotechniques</li><li>• Études hydrauliques</li><li>• Autorisations gouvernementales</li><li>• permis</li><li>• Démarches pour l'obtention des droits de passages</li></ul>	<p><b>jusqu'à hauteur de 50 %</b> 30 000 \$ pour l'ensemble des études requises par un projet.</p>

**Exemple de calcul # 1 — Phase 1 — Planification du Sentier vert (le définir quelque part dans le document)— 15 km**

Un projet de sentier est en cours de planification. Les coûts estimés pour les études requises sont les suivants :

Étude de planification du tracé =	15 000 \$
Évaluation environnementale =	12 500 \$
Plans et devis =	17 500 \$
TOTAL =	44 500 \$

La dépense maximale admissible est de 44 500 \$. L'aide financière accordée par STC pourra être jusqu'à un maximum de 22 250 \$.

**Exemple de calcul # 2 — Phase 2 — Construction du Sentier vert — 15 km**

La planification du Sentier vert a coûté réellement 42 000 \$. STC a donc fourni un soutien financier pour la planification du projet de 21 000 \$.

Le projet est maintenant prêt à être construit. Cependant, lors de la planification, les ingénieurs ont recommandé de tester les conditions du sol à certains endroits, car les affleurements rocheux sont visibles. Le groupe inclut donc le coût estimatif de l'étude manquante dans sa demande de financement de construction :

Étude géotechnique = 24 000 \$

Soutien financier du STC aux études (phase 1) : 21 000 \$

Demandé pour les études de la phase 2 : 24 000 \$ x 50 % = 12 000 \$

Total : 33 000 \$

Ce montant est supérieur à la contribution maximale de 30 000 \$ pour les études, de sorte que le soutien financier accordé pour les études par STC en phase 2 sera d'un maximum de 9 000\$.

## Aide financière pour la construction

Type de dépenses	dépenses admissibles	Dépenses maximales admissibles
Coûts de construction de sentier	<p>Les dépenses admissibles pour la construction de sentier incluent :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La préparation de chantier</li> <li>• La surveillance des travaux et essais de laboratoire</li> <li>• La location d'équipements nécessaires au chantier (bureau, toilettes portatives...)</li> <li>• Les heures de main-d'œuvre interne payée pour réaliser le projet de construction</li> <li>• Les entrepreneurs et les sous-traitants</li> <li>• La location d'équipements</li> <li>• La location d'équipements lourds</li> <li>• L'achat, le transport et la mise en place des matériaux (granulats, drain et petits ponceaux : 900 mm et moins, glissière de sécurité, clôture et barrières, enrochements...)</li> <li>• L'achat et la mise en place de la signalisation réglementaire et de sécurité</li> </ul>	<p>jusqu'à un maximum de 35 %</p> <p>Nouveau Sentier max. contribution 30 000 \$/km</p>
Infrastructures majeures	<p>Les dépenses admissibles pour la construction de sentier incluent :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La préparation de chantier</li> <li>• La surveillance des travaux et essais de laboratoire</li> </ul> <p>L'achat, le transport et l'installation</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stabilisation de talus</li> <li>• Traverses de chemins de fer</li> <li>• Mur de soutènement</li> <li>• Ponceau de plus de 900 mm</li> <li>• Promenade</li> <li>• Pont (nouveau et remise à neuf)</li> </ul> <p>Pour les infrastructures communes partagées avec des groupes motorisés estivaux, les coûts devront être proportionnellement répartis entre les usagers et financés de façon équitable.</p>	<p>Jusqu'à un maximum de 35 % du coût</p> <p>Passage à niveau et ponceau (diamètre : + 900 mm) : max de 17 500 \$/unité</p> <p>Infrastructure majeure (pont, mur de soutènement) : maximum de 250 000 \$/unité</p>

Balises STC	Les balises typiques Grand Sentier seront fournies et livrées gracieusement par STC. Le gestionnaire du sentier à l'obligation de les installer.	Fourni par STC, installé par le groupe
Point d'accès Stationnement	La construction de nouveaux stationnements ou l'agrandissement de ceux-ci	Jusqu'à un maximum de 35 % du coût Max. 25 000 \$
point d'accès corridors bleu	La construction de nouveau quai, point de débarquement d'embarcation, de lavage d'embarcation et du sentier reliant le stationnement aux points d'accès	Jusqu'à un maximum de 35 % du coût Max. 25 000 \$
Point de rassemblement important	Les points de rassemblement importants sont les lieux d'accueil au sentier, des points de services (toilettes, abreuvoir, zone repas)	Jusqu'à un maximum de 35 % du coût Max. 25 000 \$
Mobiliers urbains, barrières physiques (naturelles ou artificielles)	<p>Les dépenses admissibles sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• bancs</li> <li>• poubelles</li> <li>• clôtures</li> <li>• barrières</li> <li>• aménagement paysager (barrière physique)</li> <li>• jerseys de béton</li> </ul> <p>Le plan d'entretien et de remplacement doit être fourni.</p> <p><b>Pour obtenir du financement pour du mobilier urbain, celui-ci doit obligatoirement faire partie d'un projet d'ensemble. STC ne fournira pas d'aide pour un projet comprenant uniquement du mobilier urbain.</b></p>	Jusqu'à un maximum de 35 % du coût Max. 10 000 \$

#### 4.2.7 Rapports

Tout au long du projet, le gestionnaire doit démontrer une bonne maîtrise de son projet en fournissant des rapports de progrès, des suivis et une communication régulière avec STC ou son partenaire provincial/territorial.

Le gestionnaire doit démontrer qu'il supervise la progression du projet conformément au calendrier et au budget approuvés, et qu'il a la capacité d'achever la totalité du projet. Le site des travaux pourra faire l'objet de visites de chantiers par STC, les données financières du projet pourront être validées et des pièces justificatives pourront être demandées.

Un rapport de progrès mensuel sera exigé du promoteur — pour le mois précédent, avant le 20 de chaque mois. Le rapport doit inclure les informations suivantes :

- Changements au projet (une explication doit être fournie pour tout changement).
- Confirmation de l'échéancier du projet (une explication doit être fournie pour tout changement).
- Confirmation du budget (une explication doit être fournie pour tout changement).
- Les dépenses du mois précédent et le coût total à ce jour.
- Toute autre information ou tout document requis, conformément à l'accord de contribution.
- Des pièces justificatives pour les dépenses peuvent être exigées.

Un rapport final sera exigé du bénéficiaire dans les 30 jours suivant la fin du projet. Le rapport doit inclure les informations suivantes :

- Photos (avant et après le projet).
- Si applicable, preuve d'assurances responsabilité civile (désignant STC comme assuré additionnel).
- Rapport de balisage, comprenant les localisations SIG des balises.
- Reconnaissance de la contribution de STC par le groupe soutenu.
- Les dépenses du mois précédent et le coût final du projet.
- Dans le cas d'une étude, la conception finale, le rapport ou tout autre document produit au cours de l'étude.
- Toute autre information ou tout document requis, conformément à l'accord de contribution.
- Des pièces justificatives supplémentaires peuvent être requises.
- Plan d'entretien, si requis.

## Coordonnées

Si vous avez des questions concernant l'admissibilité d'un projet potentiel, veuillez communiquer avec un de nos partenaires provinciaux / territoriaux:

- **Colombie-Britannique:** Trisha Kaplan - [tkaplan@tctrail.ca](mailto:tkaplan@tctrail.ca)
- **Alberta:** Alberta TrailNet - [trailnet@telusplanet.net](mailto:trailnet@telusplanet.net)
- **Saskatchewan:** Kirsten Gabora - [kgabora@tctrail.ca](mailto:kgabora@tctrail.ca)
- **Manitoba:** Trails Manitoba - [executive\\_director@trailsmanitoba.ca](mailto:executive_director@trailsmanitoba.ca)
- **Ontario:** Trans Canada Trail Ontario – [shai@tctrail.ca](mailto:shai@tctrail.ca)
- **Québec:** Conseil québécois STC - [rsenecal@tctrail.ca](mailto:rsenecal@tctrail.ca)
- **Nouveau-Brunswick:** Sentier NB Trail - [pjorgensen@sentiernbtrail.com](mailto:pjorgensen@sentiernbtrail.com)
- **Nouvelle-Écosse:** Nova Scotia Trails - [vanda@novascotiatrails.com](mailto:vanda@novascotiatrails.com)
- **Île-du-Prince-Édouard:** Michael Goodyear- [mgoodyear@tctrail.ca](mailto:mgoodyear@tctrail.ca)
- **Terre-Neuve et Labrador:** Michael Goodyear- [mgoodyear@tctrail.ca](mailto:mgoodyear@tctrail.ca)
- **Yukon:** Klondike Snowmobile Association - [klonsnow@gmail.com](mailto:klonsnow@gmail.com)
- **Territoires du Nord-Ouest:** Trisha Kaplan - [tkaplan@tctrail.ca](mailto:tkaplan@tctrail.ca)
- **Nunavut:** Trisha Kaplan - [tkaplan@tctrail.ca](mailto:tkaplan@tctrail.ca)

Si vous avez des questions générales sur le sentier Transcanadien ou ces lignes directrices, veuillez envoyer un courriel à [project@tctrail.ca](mailto:project@tctrail.ca)