



MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE

Programme de soutien aux infrastructures de transport ferroviaire et à l'intégration modale

Modalités d'application 2026-2027

Juin 2026

Cette publication a été réalisée par la Direction générale du transport ferroviaire 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 : 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, 2026

ISBN 978-2-555-04340-4 (PDF)

Dépôt légal – 2026

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. Raison d'être du programme.....	3
1.2. Document officiel duquel le programme découle	4
2. OBJECTIFS ET DURÉE DU PROGRAMME	5
2.1. Objectifs généraux.....	5
2.2. Volets du programme.....	5
2.3. Durée du programme.....	5
3. VOLET 1 : MAINTIEN ET AMÉLIORATION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT FERROVIAIRE	5
3.1. Objectifs spécifiques	5
3.2. Admissibilité des demandes.....	6
3.3. Sélection des demandes.....	7
3.4. Fonctionnement pour le dépôt d'une demande	8
3.5. Admissibilité des dépenses	9
3.6. Aide financière	10
4. VOLET 2 : INTÉGRATION MODALE.....	10
4.1. Objectifs spécifiques	10
4.2. Admissibilité des demandes.....	11
4.3. Sélection des demandes.....	12
4.4. Fonctionnement pour le dépôt d'une demande	13
4.5. Admissibilité des dépenses	13
4.6. Aide financière	14
5. VOLET 3 : ÉTUDES	14
5.1. Objectifs spécifiques	14
5.2. Admissibilité des demandes.....	15
5.3. Sélection des demandes.....	16
5.4. Fonctionnement pour le dépôt d'une demande	17
5.5. Admissibilité des dépenses	17
5.6. Aide financière	18
6. OCTROI DE L'AIDE FINANCIÈRE ET VERSEMENTS	18
6.1. Versement de l'aide financière.....	18
6.2. Date d'admissibilité des dépenses	19
6.3. Règles de cumul.....	19
7. CONTRÔLE ET REDDITION DE COMPTES	20
8. AUTRES DISPOSITIONS.....	21
8.1. Période de validité de l'aide financière.....	21
8.2. Réalisation des travaux.....	21
8.3. Procédures administratives.....	22
8.4. Activités de communication.....	22
8.5. Consultation du Ministère et transmission d'une demande	22
8.6. Droit de refus ou de résiliation.....	23
9. REDDITION DE COMPTES DU PROGRAMME	23
ANNEXE I ÉTATS FINANCIERS	24

1. DESCRIPTION DU PROGRAMME

1.1. Raison d'être du programme

Les modifications apportées en 1987 et en 1996 aux lois canadiennes encadrant notamment le transport ferroviaire ont facilité l'abandon de voies ferrées peu ou non rentables par les grandes compagnies de chemin de fer telles que la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) et le Canadien Pacifique Kansas City (CPKC), fruit d'une fusion comprenant l'entreprise anciennement connue sous le nom de Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique (CP). À partir des années 1990, des chemins de fer d'intérêt local (CFIL¹) ont été créés au Québec sur certaines de ces voies ferrées, dont l'entretien avait été différé puisqu'elles étaient vouées à un possible abandon de la part du CN ou du CP. C'est pourquoi les CFIL ont généralement hérité d'infrastructures de transport ferroviaire détériorées nécessitant d'importantes et coûteuses interventions de réhabilitation.

Avant le 4 avril 2000², le ministre des Transports et de la Mobilité durable (ci-après le « ministre ») intervenait parfois pour soutenir financièrement la réparation d'infrastructures, la réalisation de travaux d'urgence ou la construction d'embranchements dans le but d'augmenter le trafic ferroviaire³. Depuis, plusieurs mesures ont été mises en œuvre par le gouvernement du Québec, notamment le Programme d'aide à l'amélioration des infrastructures de transport ferroviaire, le Programme d'aide à l'intégration modale et le Programme d'aide transitoire aux infrastructures de transport ferroviaire. Une entente de principe est également intervenue entre le gouvernement du Québec et le gouvernement du Canada pour le financement de projets de réhabilitation des CFIL. Ces mesures visaient essentiellement à préserver l'intégrité du réseau ferroviaire québécois et à augmenter le trafic sur l'ensemble du réseau.

Malgré ces mesures⁴, maintenant échues, le vieillissement des infrastructures de transport ferroviaire des CFIL, la faible rentabilité financière des CFIL et les impacts des changements climatiques font en sorte que certaines de ces infrastructures nécessitent périodiquement des réparations majeures et des travaux de réhabilitation importants afin qu'elles puissent assurer les activités de transport ferroviaire et répondre à la demande croissante des échanges commerciaux. L'expérience tirée des programmes précédents ainsi que de ceux actuellement en place, dont l'objectif est la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre (GES), démontre que de nombreux projets peuvent entraîner des répercussions majeures et immédiates

¹ CFIL : entreprise exploitant une ligne ferroviaire dite secondaire ou à faible densité, dont elle est propriétaire ou locataire à long terme, dont les activités portent sur le transport de marchandises pour autrui ou de passagers et dont l'actionnariat est indépendant d'une compagnie de chemin de fer de catégorie ou de classe 1 (CN, CPKC, CSX Transportation, VIA Rail Canada inc. et Amtrak), ou d'un chemin de fer d'entreprise et qui n'est pas elle-même un chemin de fer de catégorie 1 ou un chemin de fer d'entreprise.

² Création du Programme d'aide à l'amélioration des infrastructures de transport ferroviaire.

³ Par exemple, en 1998, le ministre des Transports a accordé une aide financière de 1,5 M\$ sur cinq ans à la Corporation du chemin de fer de la Gaspésie (C.C.F.G.) inc. pour la réparation de ponts, de 232 525 \$ à la Compagnie de chemin de fer Québec Sud pour des travaux urgents sur un pont et de 377 000 \$ sur deux ans à la Municipalité de Larouche pour la construction d'un embranchement ferroviaire.

⁴ D'autres programmes d'aide en transport ferroviaire ont été créés relativement à la réduction ou à l'évitement des émissions de gaz à effet de serre, soit le Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire et le Programme visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre par le développement du transport intermodal. Ce dernier a pris fin le 31 mars 2021.

sur les activités de transport ferroviaire au Québec sans que la réduction ou l'évitement des émissions de GES en soient des effets clairement identifiables.

La mise sur pied du Programme de soutien aux infrastructures de transport ferroviaire et à l'intégration modale (PSITFIM) (ci-après « le programme ») fait suite aux demandes qu'ont formulées l'industrie ferroviaire^{5, 6, 7} et les expéditeurs du Québec depuis la fin des mesures citées précédemment. Le programme vise, entre autres, à favoriser le maintien et l'amélioration de l'état des infrastructures de transport ferroviaire, à renforcer la sécurité du transport ferroviaire et à accroître les activités de transport ferroviaire, notamment par l'intégration d'un segment ferroviaire aux chaînes de transport de marchandises. En définitive, le programme a pour but d'encourager le développement économique et la création d'emplois, en particulier dans les régions du Québec, en permettant aux utilisateurs de bénéficier d'un réseau ferroviaire plus performant et plus accessible.

Enfin, le programme est cohérent avec la mission du ministère des Transports et de la Mobilité durable (ci-après le « Ministère »), soit d'assurer, sur tout le territoire, la mobilité durable des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement du Québec.

1.2. Document officiel duquel le programme découle

1.2.1. Politique de mobilité durable – 2030

Le 17 avril 2018, le gouvernement du Québec a dévoilé la Politique de mobilité durable – 2030 : *Transporter le Québec vers la modernité* (PMD). Elle couvre tous les modes de transport, dont le transport ferroviaire, l'ensemble des déplacements des personnes et des marchandises et toutes les régions du Québec. Le programme est lié à la dimension 3 du point 5 de la PMD, intitulée « Mettre en place des infrastructures de transport favorisant la mobilité durable ». La PMD précise que le gouvernement du Québec compte prendre les mesures nécessaires pour assurer la pérennité et la sécurité des infrastructures de transport ferroviaire qui relèvent de la responsabilité du Québec, notamment dans une perspective d'adaptation aux impacts des changements climatiques. La concrétisation de la PMD se poursuit par l'élaboration et l'adoption de plans d'action.

⁵ ASSOCIATION DES CHEMINS DE FER DU CANADA. *L'ACFC réitère son appel pour des programmes aidant les chemins de fer d'intérêt local à investir dans l'infrastructure*, communiqué de presse, 22 mai 2018 : <https://www.railcan.ca/fr/news/lacfc-reitere-son-appel-pour-des-programmes-aidant-les-chemins-de-fer-dinteret-local-a-investir-dans-linfrastructure/>.

⁶ ASSOCIATION DES CHEMINS DE FER DU CANADA. *Tirer profit du transport ferroviaire pour des retombées durables pour le Québec*, mémoire prébudgétaire 2022 pour la province de Québec, recommandation 2 : « Accroître le potentiel de la chaîne d'approvisionnement par une politique fiscale souple et concurrentielle », 11 février 2022, p. 5 : [ACFC-Memoire-prebudgetaire-Quebec-2022-02-11.pdf \(railcan.ca\)](#).

⁷ ASSOCIATION DES CHEMINS DE FER DU CANADA. *Le transport ferroviaire : Un pilier important dans des moments d'incertitudes économiques*, consultations prébudgétaires 2023-2024, recommandation 1 : « Miser sur le transport ferroviaire pour stimuler la mobilité des personnes et des marchandises », 16 février 2023, p. 2 : [ACFC-SOUMISSION-PRE_BUDGETAIRE_QC-2023-FINALE.pdf](#).

2. OBJECTIFS ET DURÉE DU PROGRAMME

2.1. Objectifs généraux

Les objectifs généraux du programme sont :

- de préserver l'intégrité du réseau ferroviaire et du système de transport au Québec, notamment en lien avec les impacts des changements climatiques;
- d'améliorer l'efficacité et la compétitivité du réseau ferroviaire au sein de la chaîne d'approvisionnement et du système de transport au Québec;
- d'accroître l'offre et la disponibilité d'infrastructures de transport ferroviaire;
- d'améliorer l'intégration du transport ferroviaire au transport routier ou maritime;
- d'améliorer et de développer le transport ferroviaire par la réalisation d'études.

2.2. Volets du programme

Le programme compte trois volets :

- Volet 1 : Maintien et amélioration des infrastructures de transport ferroviaire;
- Volet 2 : Intégration modale;
- Volet 3 : Études.

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 2027.

3. VOLET 1 : MAINTIEN ET AMÉLIORATION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT FERROVIAIRE

3.1. Objectifs spécifiques

Les objectifs spécifiques du volet 1 sont les suivants :

- Maintenir ou améliorer l'état des infrastructures de transport ferroviaire;
- Renforcer la sécurité du transport ferroviaire;
- Maintenir ou rétablir des services de transport ferroviaire pouvant être interrompus en raison de l'état des infrastructures ferroviaires;

- Maintenir, rétablir ou adapter des services de transport ferroviaire de marchandises ou de passagers⁸ lors d'un sinistre⁹.

3.2. Admissibilité des demandes

3.2.1. Organismes admissibles

- Sont admissibles :
 - les CFIL situés sur le territoire du Québec;
 - les chemins de fer d'entreprise, situés sur le territoire du Québec, qui font du transport pour autrui.

3.2.2. Organismes non admissibles

- Sont non admissibles :
 - les firmes de consultants et autres organisations similaires;
 - les demandeurs qui sont dans une des situations suivantes :
 - ils sont inscrits au Registre des entreprises non admissibles aux contrats publics (RENA), incluant leurs sous-traitants inscrits au RENA;
 - ils ont fait défaut de respecter leurs obligations après avoir été dûment mis en demeure en lien avec l'octroi d'une aide financière antérieure par un ministère ou un organisme du gouvernement du Québec;
 - les entreprises suivantes et leurs filiales :
 - les compagnies de chemin de fer de catégorie ou de classe 1 (notamment CN, CPKC, CSX Transportation, VIA Rail Canada inc., Amtrak);
 - les chemins de fer d'entreprise qui ne font pas de transport pour autrui;
 - les exploitants publics de métros, de trains de banlieue, de trains légers et de tramways, y compris les filiales directes et indirectes de la Caisse de dépôt et placement du Québec¹⁰;
 - les exploitants publics ou privés ou publics-privés de trains rapides (train à grande fréquence ou à grande vitesse);
 - les exploitants de chemins de fer appartenant au gouvernement du Canada, du Québec [Chemin de fer de la Gaspésie, Chemin de fer Québec Central et Compagnie de chemin de fer Arnaud (Québec)] ou d'une autre province, à l'une de leurs agences ou encore à une municipalité située hors du Québec et à une de ses agences.

⁸ Aux fins du programme, le transport ferroviaire de passagers inclut les trains touristiques.

⁹ Selon la définition de *sinistre* énoncée à l'article 2 de la Loi sur la sécurité civile visant à favoriser la résilience aux sinistres (RLRQ, chapitre S-2.4).

¹⁰ Aux fins du programme, la Caisse de dépôt et placement du Québec et ses filiales, directes ou indirectes, sont considérées comme des transporteurs publics.

3.2.3. Projets et travaux admissibles

- Pour le transport de marchandises ou de passagers, sont admissibles :
 - les travaux de réhabilitation, de remplacement et de reconstruction d'infrastructures de transport ferroviaire (voies ferrées, ponts, viaducs, tunnels, ponceaux, murs de soutènement);
 - les travaux de nivellement des voies ferrées, de ballastage et d'enrochement ne constituant pas de l'entretien courant des infrastructures;
 - les travaux de réfection et de reconstruction de la surface de croisement à un passage à niveau public dont le demandeur est l'unique responsable¹¹;
 - lors d'un sinistre, les travaux d'entretien et d'inspection courants ou spécialisés nécessaires au maintien ou au rétablissement des services de transport ferroviaire, soit, entre autres, l'auscultation des rails, la géométrie de la structure du sol, l'inspection de ponts (et la détermination de leur capacité portante), de tunnels et de murs de soutènement ainsi que les travaux liés au contrôle de la végétation.
- Pour le transport de passagers uniquement, sont admissibles :
 - lors d'un sinistre, les travaux d'adaptation de matériel roulant (wagon, locomotive ou autre) ou d'infrastructures (p. ex. : gare, garage, kiosque, distributrice de billets) nécessaires au maintien ou au rétablissement des services de transport ferroviaire.

3.2.4. Projets et travaux non admissibles

- Pour le transport de marchandises ou de passagers, sont non admissibles :
 - l'acquisition de terrains;
 - les travaux de décontamination;
 - le déplacement de gares de triage.

3.3. Sélection des demandes

Les projets soumis dans le cadre de ce volet sont analysés selon les critères de sélection suivants :

- la contribution du projet au maintien ou à l'amélioration de l'état de l'infrastructure de transport ferroviaire considérée comme importante pour le système de transport au Québec et l'économie d'une région;
- la contribution du projet à l'amélioration de l'efficacité et de la compétitivité du réseau ferroviaire et du système de transport au Québec;
- la contribution du projet au renforcement de la sécurité du transport ferroviaire;

¹¹ Une ordonnance de l'Office des transports du Canada ou une entente établit le partage des responsabilités pour chaque passage à niveau. S'il n'y a pas d'ordonnance, le demandeur doit conclure avec la municipalité, préalablement au dépôt d'un projet, une entente qui reconnaît l'entière responsabilité du demandeur au(x) passage(s) à niveau en question. Un exemplaire-type d'une entente est disponible sur demande.

- la contribution du projet au maintien ou au rétablissement d'un service de transport considéré comme important pour le système de transport au Québec et l'économie d'une région;
- la contribution du projet au maintien, au rétablissement ou à l'adaptation, lors d'un sinistre, d'un service de transport ferroviaire de passagers ou de marchandises considéré comme important pour l'économie d'une région;
- les avantages et les intérêts du projet pour le ou les utilisateurs sur les plans économique, financier et logistique;
- les disponibilités budgétaires du programme.

Les demandeurs doivent démontrer qu'ils possèdent l'expertise et la capacité financière requises pour mener le projet à bien.

Une analyse est effectuée afin de confirmer le caractère indispensable de l'aide financière pour la réalisation du projet ainsi que sa rentabilité financière. La crédibilité générale du projet est également appréciée.

Les bénéficiaires d'aides financières accordées pour les projets retenus seront informés par une lettre signée par le ministre.

3.4. Fonctionnement pour le dépôt d'une demande

Les demandes doivent être déposées lors de deux périodes distinctes, soit entre le 1^{er} avril et le 14 septembre et entre le 15 septembre et le 15 novembre de l'année financière du gouvernement du Québec en cours pendant la durée du programme. Une seule demande peut être déposée par période.

Toute demande d'aide financière doit être accompagnée du formulaire de demande d'aide financière rempli par le demandeur ou son mandataire et elle doit inclure les renseignements et documents qui y sont indiqués. Le formulaire est disponible sur le site [Web du gouvernement du Québec \(quebec.ca\)](http://web.du.gouvernement.du.quebec.ca).

Pour être soumis à l'analyse, 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, sans quoi la demande sera automatiquement rejetée.

Par la suite, le ministre communique au demandeur par écrit un numéro de confirmation pour le projet. Ce numéro de confirmation ne constitue pas une approbation ni une garantie de financement.

Les demandes sont analysées en continu en fonction de la date d'attribution des numéros de confirmation.

En cas de sinistre interrompant le transport ferroviaire, un demandeur peut déposer un projet en urgence entre le 1^{er} avril et le 15 novembre de l'année financière en cours. La limite de deux projets par année financière s'applique et le demandeur doit, le cas échéant, établir la priorité entre ses demandes. Le projet est soumis selon les mêmes étapes qu'un projet standard.

3.5. Admissibilité des dépenses

3.5.1. Dépenses admissibles

- Sont admissibles :
 - l'achat de matériaux (p. ex. : rails, traverses, branchements);
 - l'acquisition et la location d'équipements;
 - les frais de transport de personnel, de matériel, de matériaux et de machinerie;
 - l'installation d'équipements;
 - les assurances souscrites à des fins de réalisation du projet;
 - les frais, les salaires et les charges sociales versés aux professionnels, au personnel technique, aux experts-conseils et aux entrepreneurs travaillant directement à la réalisation du projet;
 - les plans de signalisation;
 - les études environnementales et d'ingénierie;
 - les plans et devis;
 - les honoraires;
 - les salaires des employés municipaux affectés à la réalisation du projet pour les travaux réalisés en régie interne;
 - la surveillance de chantier;
 - la vérification et l'évaluation.
- En plus de ce qui précède, sont admissibles, lors d'un sinistre :
 - l'inspection et l'entretien courants ou spécialisés des infrastructures servant au maintien ou au rétablissement du service;
 - pour le transport de passagers uniquement, l'adaptation de matériel roulant ou d'infrastructures.

3.5.2. Frais de contingence

Des provisions financières allant jusqu'à un maximum de 15 % des dépenses admissibles du projet pourront être prévues dans le montage financier. Celles-ci seraient utilisées pour faire face à la concrétisation de certains risques, généralement d'ordre technique, qui sont susceptibles de se produire aux étapes de conception et de construction et qui présentent une très grande probabilité d'occurrence.

3.5.3. Dépenses non admissibles

- Sont non admissibles :
 - les honoraires relatifs au démarchage et à l'élaboration de la demande d'aide financière;
 - les taxes de vente appliquées sur les dépenses admissibles;
 - les frais de financement et les intérêts sur les emprunts ou les prêts;

- les dépenses courantes d'entretien et d'inspection des infrastructures, à l'exception de celles afférentes au maintien ou au rétablissement, lors d'un sinistre, des services de transport ferroviaire de passagers ou de marchandises;
- les dépenses de fonctionnement prévues dans le cadre des activités courantes d'un organisme, dont les salaires et les contributions en biens et en services ne se rapportant pas directement au projet;
- les coûts découlant de l'achat ou de la prestation de services en provenance d'une entreprise inscrite au RENA.

3.6. Aide financière

- L'aide financière versée est établie à un maximum de 66,67 % des dépenses admissibles liées au projet, jusqu'à concurrence de 3,0 M\$ par projet pour un maximum de deux projets différents par année et par organisme, pouvant être déposés respectivement à deux périodes dans l'année financière.
 - Pour que deux projets soient considérés comme différents, ceux-ci doivent être réalisés dans un ou plusieurs points miliars non immédiatement adjacents aux travaux précédents, ou être de nature différente en matière de travaux ou d'acquisition et d'installation d'équipement.
- La contribution financière du demandeur doit correspondre à un minimum de 33,33 % des dépenses admissibles liées au projet.
- D'autres sources de financement peuvent figurer au montage financier.

Les demandes d'aide financière pour ce volet sont limitées à 6,0 M\$ par organisme, soit 3,0 M\$ pour un projet par organisme déposé entre le 1^{er} avril et le 14 septembre de l'année financière du gouvernement du Québec en cours et 3,0 M\$ par organisme pour un second projet déposé entre le 15 septembre et le 15 novembre de cette même année financière.

4. VOLET 2 : INTÉGRATION MODALE

4.1. Objectifs spécifiques

Les objectifs spécifiques du volet 2 sont les suivants :

- Mettre en place des interfaces entre les réseaux de transport ferroviaire et routier ou maritime qui permettront une meilleure complémentarité entre les modes pour le transport de marchandises;
- Intégrer un segment ferroviaire dans les chaînes de transport de marchandises;
- Maintenir et accroître les activités de transport ferroviaire de marchandises.

4.2. Admissibilité des demandes

4.2.1. Organismes admissibles

- Sont admissibles :
 - les entreprises industrielles, les entreprises de manutention, les expéditeurs et les transporteurs légalement constitués au Québec;
 - les organismes municipaux.

4.2.2. Organismes non admissibles

- Sont non admissibles :
 - les firmes de consultants et autres organisations similaires;
 - les demandeurs qui sont dans une des situations suivantes :
 - ils sont inscrits au Registre des entreprises non admissibles aux contrats publics (RENA), incluant leurs sous-traitants inscrits au RENA;
 - ils ont fait défaut de respecter leurs obligations après avoir été dûment mis en demeure en lien avec l'octroi d'une aide financière antérieure par un ministère ou un organisme du gouvernement du Québec;
 - la Société du chemin de fer de la Gaspésie.

4.2.3. Projets et travaux admissibles

- Sont admissibles :
 - les travaux de construction, d'aménagement ou d'amélioration d'infrastructures, de terminaux ferroviaires, de bâtiments, d'aires ou de réservoirs consacrés au groupage, à l'entreposage et au transbordement de marchandises destinées au transport ferroviaire;
 - les travaux de construction ou de réaménagement d'une voie d'évitement;
 - les travaux de construction ou de réaménagement d'un embranchement ferroviaire visant à desservir les installations d'un expéditeur, un parc industriel, un centre de transbordement, une gare intermodale, un terminal;
 - l'acquisition et l'installation d'équipements de manutention fixes et mobiles (p. ex. : chariots élévateurs, tracteurs spécialisés y compris les locotracteurs, les gerbeurs à tablier porte-fourche rétractable, les rotateurs de conteneurs) nécessaires à l'exploitation d'un terminal ferroviaire ou facilitant les activités de transbordement en lien avec le transport ferroviaire.

4.2.4. Projets et travaux non admissibles

- Sont non admissibles :

- l'acquisition de terrains;
- l'acquisition de conteneurs, de remorques et de wagons de tout type, y compris les plateformes;
- les travaux de décontamination;
- les systèmes de transport intelligents;
- le déplacement de gares de triage;
- les projets situés et les travaux faits hors du territoire du Québec.

4.3. Sélection des demandes

Les projets soumis dans le cadre de ce volet sont analysés selon les critères de sélection suivants :

- la contribution du projet à la mise en place d'une interface entre les réseaux de transport ferroviaire et routier ou maritime permettant une meilleure complémentarité entre les modes pour le transport de marchandises;
- la contribution du projet à l'intégration d'un segment ferroviaire dans les chaînes de transport de marchandises;
- l'accroissement à court terme des activités de transport ferroviaire de marchandises;
- la contribution du projet à l'amélioration de l'offre d'infrastructures de transport ferroviaire de marchandises;
- les avantages et les intérêts du projet pour le demandeur et le ou les expéditeurs sur les plans économique, financier et logistique;
- la contribution du projet à la réduction des coûts sociaux des activités de transport, notamment au regard de la sécurité routière ainsi que de l'entretien et de la conservation du réseau routier;
- l'absence d'effet du projet sur le déplacement d'une activité sur le même terminal, entre différents terminaux ou centres de transbordement du Québec, d'un propriétaire ou de propriétaires différents, à moins qu'il soit déterminé que ce déplacement est souhaitable au regard des objectifs de réduction des coûts environnementaux et sociaux des activités de transport;
- la contribution du projet à l'exploitation sécuritaire des installations et des équipements de manutention;
- les disponibilités budgétaires du programme.

Les demandeurs doivent démontrer qu'ils possèdent l'expertise et la capacité financière requises pour mener le projet à bien.

La crédibilité générale du projet et l'appui du milieu, par le biais de lettres ou de résolutions provenant d'une municipalité, d'une MRC, d'une entreprise, d'un expéditeur, d'un réceptionnaire, ou d'un réceptionnaire-expéditeur prévoyant utiliser les services, selon le cas, sont également appréciés.

Une analyse est effectuée afin de confirmer le caractère indispensable de l'aide financière pour la réalisation du projet ainsi que sa rentabilité financière.

Les bénéficiaires d'aides financières accordées pour les projets retenus seront informés par une lettre signée par le ministre.

4.4. Fonctionnement pour le dépôt d'une demande

Les demandes doivent être déposées entre le 1^{er} avril et le 31 janvier de chaque année financière du gouvernement du Québec en cours pendant la durée du programme. Un organisme peut soumettre un maximum de deux projets différents par année financière entre le 1^{er} avril et le 31 janvier.

Toute demande d'aide financière doit être accompagnée du formulaire de demande d'aide financière rempli par le demandeur ou son mandataire, ainsi que des renseignements et des documents qui y sont indiqués. Le formulaire est disponible sur le [site Web du gouvernement du Québec \(quebec.ca\)](http://site.Web.du.gouvernement.du.Quebec.quebec.ca).

Pour être soumis à l'analyse, 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, sans quoi la demande sera automatiquement rejetée.

Par la suite, le ministre communique au demandeur par écrit un numéro de confirmation pour le projet. Ce numéro de confirmation ne constitue pas une approbation ni une garantie de financement.

Les demandes sont analysées en continu en fonction de la date d'attribution des numéros de confirmation.

En cas de sinistre interrompant le transport ferroviaire donnant accès à un centre de transbordement ou à une usine, un demandeur peut déposer un projet en urgence entre le 1^{er} avril et le 15 novembre de l'année financière du gouvernement du Québec en cours. La limite de deux projets par année financière s'applique, et le demandeur doit, le cas échéant, établir la priorité entre ses demandes. Le projet est soumis selon les mêmes étapes qu'un projet standard.

4.5. Admissibilité des dépenses

4.5.1. Dépenses admissibles

- Sont admissibles :
 - l'achat de matériaux;
 - l'acquisition et la location d'équipements;
 - les frais de transport de matériel, de matériaux et de machinerie;
 - l'installation d'équipements;
 - les assurances souscrites à des fins de réalisation du projet;
 - les frais, les salaires et les charges sociales versés aux professionnels, au personnel technique, aux experts-conseils et aux entrepreneurs travaillant directement à la réalisation du projet;
 - l'aménagement de terrains;
 - les études environnementales et d'ingénierie;

- les plans et devis;
- les honoraires;
- les salaires des employés municipaux affectés à la réalisation du projet pour les travaux réalisés en régie interne;
- la surveillance de chantier;
- la vérification et l'évaluation.

4.5.2. Frais de contingence

Des provisions financières allant jusqu'à un maximum de 15 % des dépenses admissibles du projet pourront être prévues dans le montage financier. Celles-ci seraient utilisées pour faire face à la concrétisation de certains risques, généralement d'ordre technique, qui sont susceptibles de se produire aux étapes de conception et de construction et qui présentent une très grande probabilité d'occurrence.

4.5.3. Dépenses non admissibles

- Sont non admissibles :
 - les honoraires relatifs au démarchage et à l'élaboration de la demande d'aide financière;
 - les taxes de vente appliquées sur les dépenses admissibles;
 - les frais de financement et les intérêts sur les emprunts ou les prêts;
 - les dépenses courantes d'entretien des infrastructures;
 - les dépenses de fonctionnement prévues dans le cadre des activités courantes d'un organisme, dont les salaires et les contributions en biens et en services ne se rapportant pas directement au projet;
 - les coûts découlant de l'achat ou de la prestation de services en provenance d'une entreprise inscrite au RENA.

4.6. Aide financière

- L'aide financière versée est établie à un maximum de 50 % des dépenses admissibles liées au projet, jusqu'à concurrence de 1,5 M\$.
- La contribution financière du demandeur doit correspondre à au moins 33,33 % des dépenses admissibles liées au projet.
- D'autres sources de financement peuvent figurer au montage financier.

5. VOLET 3 : ÉTUDES

5.1. Objectifs spécifiques

Les objectifs spécifiques du volet 3 sont de réaliser des études afin :

- d'identifier des sites permettant de favoriser l'intégration modale sur le territoire québécois;
- d'accroître l'offre de services de transport ferroviaire, pour les marchandises ou les passagers;
- d'accélérer la réalisation des projets ferroviaires et d'en accroître le nombre;
- de mettre au point ou d'améliorer des techniques et des technologies et d'analyser des aspects, notamment économiques, permettant d'accroître la compétitivité du transport ferroviaire, que ce soit l'industrie en général ou encore un transporteur ou un utilisateur en particulier (réceptionnaire et/ou expéditeur).

5.2. Admissibilité des demandes

5.2.1. Organismes admissibles

- Sont admissibles :
 - les organismes de développement économique, les chambres de commerce, les corporations de développement;
 - les compagnies de chemin de fer et les entreprises légalement constituées au Québec;
 - les organismes municipaux;
 - une communauté autochtone représentée par son conseil de bande au sens de la Loi sur les Indiens (L.R.C. (1985), chapitre I-5) ou de la Loi sur les Cris et les Naskapis du Québec (S.C. 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 (RLRQ, chapitre V-6.1), une corporation foncière au sens de la Loi sur le régime des terres dans les territoires de la Baie-James et du Nouveau-Québec et la Société Makivik au sens de la Loi sur la Société Makivik (RLRQ, chapitre S-18.1).

5.2.2. Organismes non admissibles

- Sont non admissibles :
 - les firmes de consultants et autres organisations similaires;
 - les demandeurs qui sont dans une des situations suivantes :
 - ils sont inscrits au Registre des entreprises non admissibles aux contrats publics (RENA), incluant leurs sous-traitants inscrits au RENA;
 - ils ont fait défaut de respecter leurs obligations après avoir été dûment mis en demeure en lien avec l'octroi d'une aide financière antérieure par un ministère ou un organisme du gouvernement du Québec.

5.2.3. Projets et travaux admissibles

- Sont admissibles :

- les études techniques;
- les études économiques;
- les études de faisabilité;
- les études de marché;
- les plans d'affaires;
- les plans directeurs ou d'aménagement;
- les plans stratégiques de développement;
- les études scientifiques ou les tests en laboratoire ou sur le terrain portant sur un aspect spécifique de l'industrie ferroviaire (p. ex. : le matériel ou l'infrastructure) pouvant avoir des effets financiers positifs sur celle-ci.

5.2.4. Projets et travaux non admissibles

- Sont non admissibles :
 - les études portant sur l'acquisition ou la décontamination de terrains ou le déplacement de gares de triage, ou celles qui ne permettent pas de répondre à au moins un des objectifs spécifiques identifiés à l'article 5.1.

5.3. Sélection des demandes

Les projets soumis dans le cadre de ce volet sont analysés selon les critères de sélection suivants :

- l'étude apporte des éléments nouveaux en ce qui a trait aux connaissances actuelles sur le réseau ferroviaire québécois ou dans un domaine de recherche en lien avec le développement du transport ferroviaire;
- l'étude propose des solutions pour améliorer l'efficacité et la compétitivité du réseau ferroviaire et du système de transport au Québec;
- l'étude répond, à court terme, aux besoins d'utilisateurs actuels ou potentiels;
- l'étude soutient la prise de décisions relatives à la réalisation d'un projet ferroviaire;
- l'étude apporte des solutions à l'établissement, au maintien, au rétablissement ou à l'amélioration d'un service de transport ferroviaire considéré comme important pour le système de transport au Québec et l'économie d'une région;
- les disponibilités budgétaires du programme.

Les demandeurs doivent démontrer qu'ils possèdent l'expertise et la capacité financière requises pour mener le projet à bien.

La crédibilité générale de l'étude et l'appui du milieu, par le biais de lettres ou de résolutions provenant d'une municipalité, d'une MRC, d'une entreprise ou d'expéditeurs, selon le cas, sont également appréciés.

Les bénéficiaires d'aides financières accordées pour les projets retenus seront informés par une lettre signée par le ministre.

5.4. Fonctionnement pour le dépôt d'une demande

Les demandes doivent être déposées entre le 1^{er} avril et le 31 janvier de chaque année financière du gouvernement du Québec en cours pendant la durée du programme.

Toute demande d'aide financière doit être accompagnée du formulaire de demande d'aide financière rempli par le demandeur ou son mandataire ainsi que des renseignements et documents qui y sont indiqués. Le formulaire est disponible sur le [site Web du gouvernement du Québec \(quebec.ca\)](http://quebec.ca).

Pour être soumis à l'analyse, 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, sans quoi la demande sera automatiquement rejetée.

Par la suite, le ministre communique au demandeur par écrit un numéro de confirmation pour le projet. Ce numéro de confirmation ne constitue pas une approbation ni une garantie de financement.

Les demandes sont analysées en continu en fonction de la date d'attribution des numéros de confirmation.

5.5. Admissibilité des dépenses

5.5.1. Dépenses admissibles

- Sont admissibles :
 - les honoraires;
 - l'achat de données nécessaires à la réalisation de l'étude;
 - l'achat ou la location d'équipement spécialisé spécifique au projet.

5.5.2. Frais de contingence

Des provisions financières allant jusqu'à un maximum de 15 % des dépenses admissibles du projet pourront être prévues dans le montage financier. Celles-ci seraient utilisées pour faire face à la concrétisation de certains risques, généralement d'ordre technique, qui sont susceptibles de se produire aux étapes de conception et de construction et qui présentent une très grande probabilité d'occurrence.

5.5.3. Dépenses non admissibles

- Sont non admissibles :
 - les honoraires relatifs au démarchage et à l'élaboration de la demande d'aide financière;
 - les taxes de vente appliquées sur les dépenses admissibles;

- les frais de financement et les intérêts sur les emprunts ou les prêts;
- les dépenses de fonctionnement prévues dans le cadre des activités courantes d'un organisme, dont les salaires et les contributions en biens et en services ne se rapportant pas directement au projet;
- les coûts découlant de l'achat ou de la prestation de services en provenance d'une entreprise inscrite au RENA.

5.6. Aide financière

- L'aide financière versée ne peut pas être supérieure à 250 000 \$ par année financière (1^{er} avril au 31 mars) par organisme.
- La contribution financière du demandeur peut varier de la façon suivante :
 - lorsque la diffusion du rapport d'étude demeure sous le contrôle du demandeur, l'aide financière versée peut atteindre un maximum de 33,33 % des dépenses admissibles reliées au projet, et la contribution du demandeur doit alors atteindre au moins 50 % des dépenses admissibles;
 - lorsque le rapport d'étude est rendu public au terme du projet, l'aide financière versée peut atteindre un maximum de 66,67 % des dépenses admissibles reliées au projet, et la contribution du demandeur doit alors atteindre au moins 25 % des dépenses admissibles;
 - lorsque le demandeur est un organisme municipal, l'aide financière versée peut atteindre un maximum de 80 % des dépenses admissibles reliées au projet, et la contribution du demandeur doit alors atteindre au moins 10 % des dépenses admissibles.
- D'autres sources de financement peuvent figurer au montage financier.

6. OCTROI DE L'AIDE FINANCIÈRE ET VERSEMENTS

6.1. Versement de l'aide financière

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

Le financement prend la forme d'une aide financière payée au comptant en deux versements :

- le premier versement, représentant 80 % de l'aide financière octroyée, a lieu à la signature de l'engagement portant sur le respect et les obligations en découlant;
- le solde, représentant un maximum de 20 % de l'aide financière octroyée, est versé après l'achèvement des travaux, l'achat d'équipement de manutention ou l'achèvement de l'étude, selon le cas, la vérification des factures et des preuves de paiement, ainsi que la vérification, s'il y a lieu, de la réalisation des travaux à l'endroit ou aux endroits prévus.

Le ministre se réserve le droit de diminuer sa contribution au projet en fonction des dépenses admissibles engagées. Toute somme versée en trop ou utilisée à d'autres fins que celles prévues au programme doit être remboursée au ministre sans délai.

Tout engagement financier du ministre n'est valide que s'il existe, sur un crédit, 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'engagement financier du ministre est aussi sujet à la disponibilité des fonds alloués au programme.

6.2. Date d'admissibilité des dépenses

Les dépenses admissibles à une aide financière sont celles effectuées à partir de la date de la communication écrite par le ministre du numéro de confirmation tel que décrit aux articles 3.4, 4.4 et 5.4. À cet effet, toute dépense engagée à partir de l'obtention du numéro de confirmation, mais avant l'acceptation de la demande (lettre officielle d'engagement ministériel signée), est au risque du demandeur et sera considérée comme dépense admissible uniquement :

1. si la demande d'aide financière est acceptée (lettre officielle d'engagement ministériel signée) et;
2. à la suite de la signature de l'engagement portant sur le respect des conditions du programme et des obligations en découlant, comme prévu à l'article 6.1.

La partie des dépenses engagées avant l'obtention du numéro de confirmation pour la préparation des plans et devis, ainsi que pour l'achat de matériaux en lien avec l'infrastructure ferroviaire (p. ex. : rails, crampons, anticheminants et autres pièces en métal, traverses et ballast) ou en lien avec la construction d'un centre de transbordement (p. ex. : briques, bois, structures métalliques, portes, fenêtres), utilisés dans le cadre de projets admissibles aux volets 1 et 2, est admissible.

6.3. Règles de cumul

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, y compris les crédits d'impôt ainsi que des entités municipales qui ne sont pas directement bénéficiaires du programme, ne doit pas dépasser un certain seuil de dépenses admissibles, lequel est présenté au tableau ci-dessous.

Ce seuil constitue le maximum de dépenses admissibles déterminé en fonction du type d'organisme admissible et de certaines particularités propres au volet 3.

Toute somme supérieure à cette règle de cumul sera déduite de l'aide financière accordée dans le cadre du programme.

Volet	Type d'organisme	Aide financière maximale (%)	Contribution minimale du bénéficiaire (%)	Cumul maximal des aides financières publiques (%) ¹²
1	Tout organisme admissible	66,67 %	33,33 %	66,67 %
2	Tout organisme admissible	50 %	33,33 %	66,67 %
3	Organismes admissibles, autres que des organismes municipaux, qui ne rendent pas l'étude publique	33,33 %	50 %	50 %
	Organismes admissibles, autres que des organismes municipaux, qui rendent l'étude publique	66,67 %	25 %	75 %
	Organismes municipaux	80 %	10 %	90 %

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, chapitre A-2.1).

L'actif visé au paragraphe 1° du premier alinéa de l'article 89 de la Loi instituant le gouvernement régional d'Eeyou Istchee Baie-James (RLRQ, chapitre G-1.04) n'est pas considéré dans les règles 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.

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

7. CONTRÔLE ET REDDITION DE COMPTES

Le solde, représentant un maximum de 20 % de l'aide financière accordée et décrit à l'article 6.1, est versé à la suite de la transmission des factures détaillées, des preuves de paiement associées et de la valeur des diverses sources de financement du projet par le demandeur, sous réserve de vérifications. En fonction des projets, d'autres documents peuvent être exigés à des fins de contrôle (p. ex. : des photos prises avant et après les travaux).

¹² Comprends les contributions du gouvernement du Québec, des entités municipales et du gouvernement du Canada, telles que définies à l'article 6.3.

À la suite de l'annonce de l'octroi de l'aide financière par le ministre, pour les projets dont la réalisation n'est pas terminée au 31 août de l'année en cours ou au 31 janvier suivant, le bénéficiaire doit transmettre au ministre un rapport d'avancement du projet réalisé. Ce rapport doit être transmis au ministre au plus tard le 31 août de l'année en cours et le 31 janvier suivant l'annonce de l'octroi de l'aide financière. Il doit en outre contenir les informations suivantes :

- le détail des dépenses effectuées;
- les travaux réalisés;
- l'estimation du pourcentage des travaux réalisés au 31 août et au 31 mars, selon le cas;
- l'échéancier restant.

Les bénéficiaires de l'aide financière s'engagent à transmettre au ministre, pour une période de cinq ans après la fin des travaux, toutes les données et informations nécessaires au suivi et à l'évaluation du programme, et à répondre à un questionnaire si une évaluation approfondie du programme est réalisée.

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

8. AUTRES DISPOSITIONS

8.1. Période de validité de l'aide financière

Les travaux devront être complétés au plus tard le 15 mars 2027.

Le demandeur ne peut pas déplacer ou aliéner (vendre, abandonner ou démanteler) les actifs acquis avec l'aide financière, et ce, pour une période de cinq ans après la date marquant la fin des travaux ou l'achat (p. ex. : matériel roulant) selon le cas. Il ne peut pas non plus utiliser ces actifs à d'autres fins que celles prévues à la demande d'aide financière. Dans l'éventualité du non-respect de cette condition, le ministre pourra exiger le remboursement intégral de l'aide financière versée.

8.2. Réalisation des travaux

Les bénéficiaires du programme doivent respecter les lois, les règlements, les décrets, les arrêtés ministériels et les normes en vigueur au Québec, et obtenir les autorisations requises avant l'exécution du projet.

Pour la réalisation de travaux de construction dont la valeur est égale ou supérieure au seuil en vigueur¹³, 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

¹³ [Règles entourant les modes de sollicitation et d'adjudication des contrats municipaux | Gouvernement du Québec.](#)

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

- les autres organismes et entreprises admissibles ont l'obligation de procéder par appel d'offres public, selon les exigences qui leur conviennent, en publiant un avis d'appel d'offres dans les journaux ou sur le système électronique d'appel d'offres du gouvernement du Québec (SEAO).

Le ministre peut renoncer à son engagement, réduire sa participation ou exiger le remboursement des sommes versées en cas de non-respect par le bénéficiaire des conditions du programme, de l'engagement convenu avec le ministre ou des lois, règlements, décrets ou arrêtés ministériels ou des normes en vigueur. 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 encore par des dépenses injustifiées.

8.3. Procédures administratives

Les formulaires de demande d'aide financière, les procédures administratives ainsi que les modalités spécifiques de calcul et de versement de l'aide financière sont déterminés par le ministre, en conformité avec les modalités du programme.

8.4. Activités de communication

Le bénéficiaire s'engage à se conformer au Protocole de visibilité pour les programmes d'aide disponible sur le site Web du gouvernement du Québec : [Protocole de visibilité pour les aides financières octroyées par le ministère des Transports et de la Mobilité durable](#).

Le bénéficiaire accepte que le 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.

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

8.5. Consultation du Ministère et transmission d'une demande

Un demandeur a avantage à consulter le Ministère avant de déposer un projet afin de discuter de son admissibilité et de déterminer le volet le plus approprié dans lequel la demande d'aide financière pourrait être présentée.

Un demandeur souhaitant présenter un projet doit transmettre à l'adresse courriel suivante le formulaire de demande d'aide financière spécifique au programme selon les paramètres établis précédemment : PSITFIM@transports.gouv.qc.ca.

8.6. Droit de refus ou de résiliation

Le ministre se réserve le droit de refuser d'accorder une aide financière ou de cesser le versement de 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, le ministre adresse un avis écrit au bénéficiaire énonçant le motif de refus, de modification, de réduction 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. Le ministre pourra tenir compte de ces observations ou de ces documents pour prendre sa décision.

À défaut de recevoir les documents exigés, le ministre peut retarder, réduire ou annuler toute aide financière, ou réclamer le remboursement de toute somme versée.

Toute somme versée en trop doit être remboursée sans délai par le bénéficiaire au ministre. Aucun intérêt n'est exigible sur l'aide financière à verser ou versée en trop.

9. REDDITION DE COMPTES DU PROGRAMME

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

- le nombre de projets dans les volets 1, 2 et 3, selon le type;
- les données sur le trafic de marchandises et de personnes (volet 1);
- le nombre de kilomètres de voies ferrées ayant fait l'objet de travaux de reconstruction ou de réhabilitation (volet 1);
- le nombre de centres de transbordement créés ou agrandis, ainsi que le nombre et la longueur totale en kilomètres d'embranchements construits ou réhabilités (volet 2);
- le nombre d'équipements acquis par type (volet 2);
- le nombre d'études réalisées par type (techniques, économiques, de faisabilité, de marché, plans d'affaires, etc.) (volet 3).

ANNEXE I

ÉTATS FINANCIERS

Quant aux états financiers, l'information requise est la suivante :

1. Les états des résultats prévisionnels annuels (flux financiers) du projet sur une période de cinq ans (les flux financiers du projet relativement à l'investissement de départ et aux revenus ou bénéfices, les économies annuelles) :
 - Pour les volets 1 et 2, présenter trois scénarios (pessimiste, réaliste et optimiste) de bénéfices ou d'économies inhérents au projet avec l'explication des hypothèses pour chacun;
 - Inclure, dans les flux financiers, les bénéfices nets avant amortissement et après impôts;
 - Présenter les flux financiers du projet seulement, soit les entrées et les sorties de fonds liées spécifiquement au projet;
 - Exclure les informations suivantes lors de la préparation des états des résultats prévisionnels annuels :
 - les flux financiers de l'entreprise;
 - l'impôt des bénéfices;
 - les investissements déjà réalisés;
 - le coût du financement et l'indexation dans les flux financiers (ils seront plutôt pris en compte dans le taux d'actualisation);
2. Le taux d'intérêt sur l'emprunt contracté pour le projet, ou le taux d'intérêt moyen sur les emprunts courants de l'entreprise;
3. Le ratio d'endettement de l'entreprise;
4. Le taux d'imposition de l'entreprise;
5. La valeur résiduelle marchande (non fiscale) des actifs liés au projet à l'an cinq.

