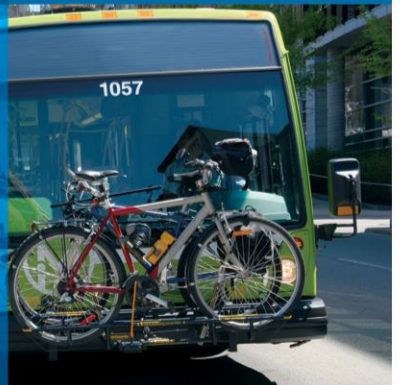



MINISTÈRE DES TRANSPORTS

PROGRAMME DE SOUTIEN AUX INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT FERROVIAIRE ET À L'INTÉGRATION MODALE

Modalités d'application (2019-2021)

OCTOBRE
2019





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

Le contenu de cette publication se trouve sur le [site Web du Ministère](http://www.transports.gouv.qc.ca) à l'adresse suivante : www.transports.gouv.qc.ca.

Pour obtenir des renseignements, on peut :

- composer le 511 (au Québec) ou le 1 888 355-0511
- consulter le [site Web du ministère des Transports](http://www.transports.gouv.qc.ca) au www.transports.gouv.qc.ca
- écrire à l'adresse suivante :
Direction des communications
Ministère des Transports
500, boul. René-Lévesque Ouest, bureau 4.010
Montréal (Québec) H2Z 1W7

© Gouvernement du Québec, ministère des Transports, 2019
ISBN 978-2-550-85280-3 (PDF)

Dépôt légal – 2019
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	4
Raison d'être du programme	4
Documents officiels desquels le programme découle.....	5
Politique de mobilité durable – 2030	5
Plan d'action 2018-2023	5
Cadre d'intervention en transport ferroviaire	5
2. DURÉE DU PROGRAMME	5
3. OBJECTIFS GÉNÉRAUX	6
4. VOLETS DU PROGRAMME	6
Volet 1 : Maintien et amélioration des infrastructures de transport ferroviaire	6
Objectifs spécifiques.....	6
Demandeurs admissibles et non admissibles	6
Projets et travaux admissibles et non admissibles	7
Sélection des demandes.....	7
Renseignements accompagnant une demande d'aide financière.....	7
Dépenses admissibles et non admissibles	8
Contribution financière.....	9
Conditions particulières	9
Volet 2 : Intégration modale	9
Objectifs spécifiques.....	9
Demandeurs admissibles et non admissibles	9
Projets et travaux admissibles et non admissibles	9
Sélection des demandes.....	10
Renseignements accompagnant une demande d'aide financière.....	10
Dépenses admissibles et non admissibles	11
Contribution financière.....	12
Conditions particulières	12
5. ATTRIBUTION DE L'AIDE FINANCIÈRE ET VERSEMENTS	12
Niveau de participation financière du gouvernement du Québec	12
Versement de l'aide financière.....	13
6. CONTRÔLE ET REDDITION DE COMPTES	13
7. AUTRES DISPOSITIONS	13
Période de validité de l'aide financière.....	13
Date d'admissibilité des dépenses.....	14
Réalisation des travaux.....	14
Procédures administratives.....	14
Activités de communication.....	14
Consultation du Ministère et transmission d'une demande.....	14

1. DESCRIPTION DU PROGRAMME

Raison d'être du programme

Les modifications législatives canadiennes apportées en 1987 et en 1996 aux lois 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 la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) et la compagnie de chemins de fer Canadien Pacifique (CP). À partir des années 1990, des chemins de fer d'intérêt local (CFIL¹) ont été créés sur certaines de ces voies ferrées. Cependant, puisque ces voies ferrées étaient vouées à un possible abandon de la part des grandes compagnies de chemin de fer, leur entretien a été différé. C'est pourquoi les CFIL ont généralement hérité d'infrastructures de transport ferroviaire détériorées nécessitant d'importantes et coûteuses interventions de réhabilitation.

Avant avril 2000, le ministère des Transports, ci-après le « Ministère », intervenait ponctuellement en transport ferroviaire pour soutenir financièrement la réparation d'infrastructures, la réalisation de travaux d'urgence ou encore la construction d'embranchements dans le but d'augmenter le trafic ferroviaire².

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 (PAAITF), le Programme d'aide à l'intégration modale (PAIM), le Programme d'aide transitoire aux infrastructures de transport ferroviaire (PAT) ainsi qu'une entente de principe intervenue avec 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 mesures, maintenant échues³, le vieillissement des infrastructures de transport ferroviaire des CFIL, la faible rentabilité financière de ces dernières 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 avoir des répercussions majeures et immédiates sur les activités de transport ferroviaire au Québec sans que la réduction ou l'évitement des émissions de GES y soient 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 de l'industrie ferroviaire⁴ et des expéditeurs du Québec formulées

¹ CFIL : Entreprise exploitant une ligne ferroviaire dite secondaire ou à faible densité, généralement liée à une ligne de chemin de fer de classe 1, dont les activités portent sur le transport de marchandises ou de passagers.

² Par exemple, en 1998, le ministre des Transports a accordé 1,5 M\$ sur cinq ans à la Corporation du chemin de fer de la Gaspésie pour la réparation de ponts, 232 525 \$ à la Compagnie de chemin de fer Québec-Sud pour des travaux urgents sur un pont et 377 000 \$ sur deux ans à la Municipalité de Larouche pour la construction d'un embranchement ferroviaire.

³ D'autres programmes d'aide en transport ferroviaire ont été créés en lien avec l'environnement et sont présentement en renouvellement, soit le Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire (PETMAF) et le Programme visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre par le développement du transport intermodal (PREGTI).

⁴ Association des chemins de fer du Canada (ACFC). (22 mai 2018). *L'ACFC réitère son appel pour des programmes aidant les chemins de fer d'intérêt local à investir dans l'infrastructure.*

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 de compétence québécoise, 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 des marchandises. Ultimement, 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, qui est 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.

Documents officiels desquels le programme découle

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). La PMD 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 poursuivra par l'intermédiaire de plans d'action.

Plan d'action 2018-2023

Lors du dévoilement de la PMD, le gouvernement du Québec a fait part du Plan d'action 2018-2023 destiné à la mettre en œuvre. Dans le but d'assurer la pérennité des infrastructures de transport ferroviaire, le gouvernement a décidé, comme mesure, de renouveler et de bonifier l'ancien PAIM qui a pris fin en 2011, d'où le présent programme.

Cadre d'intervention en transport ferroviaire

Afin d'appuyer le déploiement de la PMD sur l'ensemble du territoire, 11 cadres d'intervention sectoriels ont été produits, dont le cadre d'intervention en transport ferroviaire. Celui-ci reprend les grandes lignes de la PMD et du Plan d'action 2018-2023 et propose des axes d'intervention liés aux enjeux identifiés, appuyés de plusieurs mesures. Ainsi, en lien avec l'enjeu 1 du cadre d'intervention en transport ferroviaire, soit « La pérennité des infrastructures de transport ferroviaire », l'axe d'intervention 1.1 vise à mettre à niveau les infrastructures de transport ferroviaire et à assurer leur viabilité par trois mesures, dont la première est de renouveler et de bonifier le PAIM.

2. DURÉE DU PROGRAMME

Le programme est en vigueur jusqu'au 31 mars 2021.

En ligne : <https://www.railcan.ca/fr/news/lacfc-reitere-son-appel-pour-des-programmes-aidant-les-chemins-de-fer-dinteret-local-a-investir-dans-linfrastructure/>

3. OBJECTIFS GÉNÉRAUX

Le programme est administré par le ministre des Transports, ci-après le « ministre », et vise à :

- préserver l'intégrité du réseau ferroviaire et du système de transport au Québec, notamment en lien avec les impacts des changements climatiques;
- améliorer l'efficacité et la compétitivité du réseau ferroviaire et du système de transport au Québec;
- améliorer l'offre d'infrastructures de transport ferroviaire des marchandises;
- améliorer l'intégration du transport ferroviaire au transport routier ou maritime.

4. VOLETS DU PROGRAMME

Le programme est composé de deux volets complémentaires. Le premier vise entre autres à maintenir et à améliorer l'état des infrastructures de transport ferroviaire de compétence québécoise. En supplément à ce volet, le deuxième vise à accroître les activités de transport ferroviaire des marchandises, notamment par l'intégration d'un segment ferroviaire aux chaînes de transport des marchandises.

Volet 1 : Maintien et amélioration des infrastructures de transport ferroviaire

Objectifs spécifiques

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

Demands admissibles et non admissibles

- Sont admissibles :
 - les CFIL de compétence québécoise ou leur exploitant;
 - les chemins de fer d'entreprises de compétence québécoise qui font du transport pour autrui ou leur exploitant.
- Sont non admissibles :
 - les firmes de consultants et autres organisations similaires;
 - les demandeurs inscrits au Registre des entreprises non admissibles aux contrats publics (RENA) et ceux ayant, au cours des deux années précédant la demande d'aide financière, fait défaut de respecter leurs obligations après avoir été dûment mis en demeure par le ministre, en lien avec l'attribution d'une aide financière antérieure;
 - les entreprises suivantes et leurs filiales : les compagnies de chemin de fer de catégorie ou de classe 1 (CN, CP, Transport CSX inc., VIA Rail Canada inc.), les CFIL et les chemins de fer d'entreprises de compétence fédérale, les chemins de fer d'entreprises de compétence québécoise qui ne font pas de transport pour autrui, les exploitants de trains de banlieue, les chemins de fer appartenant au gouvernement du Québec (chemin de fer de la Gaspésie, chemin de fer de Québec Central et Compagnie de chemin de fer Arnaud (Québec)), les chemins de fer appartenant au gouvernement du Canada, aux gouvernements des provinces et à leurs agences ainsi qu'aux municipalités situées hors du Québec et à leurs agences.

Projets et travaux admissibles et non admissibles

- Sont admissibles :
 - les travaux de réhabilitation, de remplacement et de reconstruction d'infrastructures de transport ferroviaire (voies ferrées, ponts, 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.
- Sont non admissibles :
 - l'acquisition de terrains;
 - les travaux de décontamination;
 - le déplacement de gares de triage.

Sélection des demandes

Les demandes sont recevables en tout temps, comparées entre elles et analysées en continu selon les critères d'évaluation 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;
- la contribution du projet au maintien ou au rétablissement d'un service de transport ferroviaire de marchandises considéré comme important pour le système de transport au Québec et l'économie d'une région;
- les avantages et intérêts du projet pour le ou les utilisateurs sur les plans économique, financier et logistique.

Les demandeurs doivent démontrer qu'ils possèdent l'expertise et la capacité financière requises pour mener le projet à bien, notamment en mettant en lumière le succès de leurs initiatives antérieures.

La crédibilité générale du projet et l'appui du milieu sont également appréciés.

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

Les décisions relatives à la sélection sont communiquées aux demandeurs admissibles.

Renseignements accompagnant une demande d'aide financière

Toute demande d'aide financière doit être accompagnée des renseignements suivants :

- le formulaire de demande d'aide financière rempli par le demandeur;
- un document explicatif comportant :
 - l'identité du demandeur :
 - nom et adresse;
 - bref historique de l'entreprise;
 - description du réseau ferroviaire ou de la ligne;
 - carte du réseau ferroviaire ou de la ligne;
 - localisation des expéditeurs actuels;

- trafic de marchandises (tonnage, types de marchandises, origine, destination) pour chacune des subdivisions constituant le réseau ferroviaire ou la ligne;
- nom du responsable du projet;
- une description du projet d'investissement et une estimation détaillée des coûts qui y sont liés :
 - devis détaillé des travaux, qu'ils soient réalisés en régie ou à contrat;
 - calendrier de réalisation des travaux;
- selon le projet soumis, un rapport détaillé de l'état géométrique des voies ferrées, un rapport de détection des défauts de rail, un rapport d'inspection détaillé des structures et de leur capacité portante ainsi que les restrictions de vitesse en vigueur sur le réseau, s'il y a lieu;
- une présentation du programme d'entretien et de réhabilitation des voies et des structures, s'il en existe un, des montants des dépenses d'entretien et de réhabilitation des deux dernières années ainsi qu'une démonstration que le projet d'investissement pour lequel une aide financière est demandée s'inscrit à l'intérieur du programme;
- une démonstration du fait que le projet répond aux critères d'évaluation du programme;
- une démonstration du fait que l'entreprise présente de bonnes perspectives de croissance et de rentabilité et que le projet aura un effet favorable sur ses activités :
 - localisation des expéditeurs potentiels, s'il y a lieu;
 - états financiers (état des résultats, bilan, évolution de la situation financière).

Dépenses admissibles et non admissibles

- Sont admissibles :
 - l'achat de matériaux (p. ex., rails, traverses, branchements);
 - l'acquisition et la location d'équipements;
 - le 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;
 - les études environnementales;
 - les plans et devis;
 - les honoraires professionnels;
 - la surveillance de chantier;
 - les contingences (maximum de 15 % du coût du projet)⁵.
- Sont non admissibles :
 - les honoraires professionnels 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;

⁵ Contingence : Provision monétaire pour faire face à la concrétisation de certains risques susceptibles de se produire aux étapes de conception et de construction, qui présentent une très grande probabilité d'occurrence, qui sont généralement d'ordre technique et qui relèvent de la microgestion.

- les dépenses courantes d'entretien des infrastructures;
- les dépenses de fonctionnement prévues dans le cadre des activités courantes d'un organisme, incluant 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.

Contribution financière

- La contribution financière du programme est établie à un maximum de 66,66 % des dépenses réelles admissibles liées au projet, jusqu'à un maximum de 2 M\$.
- La contribution financière du demandeur doit correspondre à un minimum de 33,33 % des dépenses réelles admissibles liées au projet.
- D'autres sources de financement peuvent compléter le montage financier.

Conditions particulières

- Le demandeur ne peut pas déplacer ou aliéner (vendre, abandonner ou démanteler) les actifs acquis avec l'aide financière pour une période de cinq ans après la date d'engagement du ministre. Dans l'éventualité du non-respect de cette condition, le ministre pourra exiger le remboursement de l'aide financière versée.

Volet 2 : Intégration modale

Objectifs spécifiques

- 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 des marchandises.
- Intégrer un segment ferroviaire dans les chaînes de transport de marchandises.
- Accroître les activités de transport ferroviaire des marchandises.

Demands admissibles et non admissibles

- Sont admissibles :
 - les entreprises industrielles, les entreprises de manutention, les expéditeurs et les transporteurs légalement constitués au Québec de même que les organismes municipaux.
- Sont non admissibles :
 - les firmes de consultants et autres organisations similaires;
 - les demandeurs inscrits au RENA et ceux ayant, au cours des deux années précédant la demande d'aide financière, fait défaut de respecter leurs obligations après avoir été dûment mis en demeure par le ministre, en lien avec l'attribution d'une aide financière antérieure;
 - la Société du chemin de fer de la Gaspésie, au regard de la Convention d'exploitation, d'entretien et de développement du chemin de fer de la Gaspésie.

Projets et travaux admissibles et non 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 un expéditeur, un parc industriel, un centre de transbordement, une gare intermodale, un terminal;
- l'acquisition et l'installation d'équipements de manutention nécessaires à la mise en service d'un terminal ferroviaire.
- Sont non admissibles :
 - l'acquisition de terrains;
 - les travaux de décontamination;
 - les systèmes de transport intelligents;
 - le déplacement de gares de triage.

Sélection des demandes

Les demandes sont recevables en tout temps, comparées entre elles et sont analysées en continu selon les critères d'évaluation 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 des 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 des marchandises;
- la contribution du projet à l'amélioration de l'offre d'infrastructures de transport ferroviaire des marchandises;
- les avantages et intérêts du projet pour 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 et de l'entretien et de la conservation du réseau routier;
- la contribution du projet à l'exploitation sécuritaire des installations et des équipements de manutention;
- l'absence d'effet du projet sur le déplacement d'une activité entre différents terminaux ou centres de transbordement du Québec, 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.

Les demandeurs doivent démontrer qu'ils possèdent l'expertise et la capacité financière requises pour mener le projet à bien, notamment en mettant en lumière le succès de leurs initiatives antérieures.

La crédibilité générale du projet et l'appui du milieu sont également appréciés.

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

Les décisions relatives à la sélection sont communiquées aux demandeurs admissibles.

Renseignements accompagnant une demande d'aide financière

Toute demande d'aide financière doit être accompagnée des renseignements suivants :

- le formulaire de demande d'aide financière rempli par le demandeur;
- un document explicatif comportant :
 - l'identité du demandeur :

- nom et adresse;
- activités du demandeur et bref historique;
- nom du responsable du projet;
- une description explicite du projet et une estimation détaillée des coûts :
 - devis et budget détaillés des travaux ou du projet;
 - description de la ligne ferroviaire visée par le projet;
 - carte du site et du réseau de transport qui le dessert;
 - calendrier de réalisation des travaux ou du projet et date de mise en service des activités;
- un plan d'affaires :
 - états financiers et pro forma;
 - montage financier du projet et montant demandé;
 - contexte du marché;
 - marchés visés : types de marchandises, clients visés, origines et destinations;
 - plan de marketing;
- une démonstration du fait que le projet répond aux critères d'évaluation du programme;
- une démonstration du fait que l'entreprise présente de bonnes perspectives de croissance et de rentabilité et que le projet aura un effet favorable sur ses activités.

Dépenses admissibles et non admissibles

- Sont admissibles :
 - l'achat de matériaux;
 - l'acquisition et la location d'équipements;
 - le 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;
 - les plans et devis;
 - les honoraires professionnels;
 - la surveillance de chantier;
 - la vérification et l'évaluation;
 - les contingences (maximum de 15 % du coût du projet).
- Sont non admissibles :
 - les honoraires professionnels 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, incluant 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.

Contribution financière

- La contribution financière du programme est établie à un maximum de 50 % des dépenses réelles admissibles liées au projet, jusqu'à un maximum de 1 M\$.
- La contribution financière du demandeur doit correspondre à au moins 33,33 % des dépenses réelles admissibles liées au projet.
- D'autres sources de financement peuvent compléter le montage financier.

Conditions particulières

- Le demandeur ne peut pas déplacer ou aliéner (vendre, abandonner ou démanteler) les actifs acquis avec l'aide financière pour une période de cinq ans après la date d'engagement du ministre et ne peut pas 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 de l'aide financière versée.
- Dans le cas où un projet répondrait à la fois aux objectifs spécifiques du volet 2 : Intégration modale et aux objectifs du Programme visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre par le développement du transport intermodal (PREGTI), projet dont la réalisation permettrait une réduction ou un évitement significatif des émissions de GES qui justifierait une aide financière dans le cadre du PREGTI, le demandeur devrait préalablement soumettre son projet au PREGTI si ce dernier est actif au moment de la demande d'aide financière.

5. ATTRIBUTION DE L'AIDE FINANCIÈRE ET VERSEMENTS

Niveau de participation financière du gouvernement du Québec

Le ministre tient compte des aides directes et indirectes des autres ministères, organismes et sociétés d'État des gouvernements du Canada et du Québec ainsi que des entités municipales⁶ qui ne sont pas directement bénéficiaires du programme pour fixer sa contribution. Les calculs de cumul des aides sont basés sur les dépenses admissibles du projet au présent programme.

Dans le cas où le demandeur bénéficierait d'aides financières relatives aux dépenses admissibles du projet provenant d'autres ministères, organismes ou sociétés d'État des gouvernements du Canada et du Québec ou d'entités municipales qui ne sont pas directement bénéficiaires du programme, le taux de cumul des aides financières publiques ne devrait pas dépasser respectivement :

- 66,66 % des dépenses réelles admissibles au volet 1 : Maintien et amélioration des infrastructures de transport ferroviaire;
- 50 % des dépenses réelles admissibles au volet 2 : Intégration modale.

⁶ Aux fins des règles de cumul des aides financières publiques, le terme *entité municipale* comprend les organismes municipaux au sens de l'article 5 de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels (RLRQ, chapitre A-2.1).

Pour la durée du programme, il n'y a pas de limite au nombre d'aides financières qu'un bénéficiaire peut recevoir, chaque projet indépendant soumis par le même bénéficiaire étant évalué selon les critères du programme. 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 (chapitre A-6.001). L'engagement financier du ministre est aussi sujet à la disponibilité des fonds alloués au programme.

Versement de l'aide financière

Le financement prend la forme d'une aide financière payée au comptant accordée en un seul versement. Une lettre précisant les conditions du versement de la contribution financière est transmise au bénéficiaire suivant la signature de la lettre d'engagement du ministre. Le bénéficiaire doit, dans les 30 jours suivant la date inscrite sur la lettre énonçant les conditions de versement de la contribution du ministre, transmettre, par lettre, à ce dernier son acceptation desdites conditions.

Après l'achèvement des travaux ou l'achat d'équipement de manutention, la vérification des factures et des preuves de paiement, et la vérification, s'il y a lieu, de la réalisation des travaux à l'endroit ou aux endroits prévus, le versement de l'aide financière est effectué. Toute somme versée en trop ou utilisée à d'autres fins que celles prévues au programme doit être remboursée au ministre sans délai.

6. CONTRÔLE ET REDDITION DE COMPTES

Les paiements sont effectués à la suite de la transmission des factures détaillées et des preuves de paiement associées par le demandeur, sous réserve de vérifications. En fonction des projets, d'autres documents peuvent être exigés à des fins de contrôle, par exemple, des photos prises avant et après les travaux.

Les bénéficiaires de l'aide financière doivent, à la demande du ministre, transmettre toutes les données et informations nécessaires au suivi et à l'évaluation du programme et répondre à un questionnaire si une évaluation approfondie du programme est réalisée.

Le ministre, ou toute autre personne ou tout autre organisme, dans le cadre des fonctions qu'il exerce ou des mandats qui lui sont confiés, peut, en tout temps, vérifier sur place toute information relative à une demande d'aide financière et à son versement en vertu du présent programme.

7. AUTRES DISPOSITIONS

Période de validité de l'aide financière

Le bénéficiaire dispose d'une période de temps définie dans la lettre précisant les conditions du versement de la contribution financière pour réaliser les travaux faisant l'objet de la demande d'aide. Cette période est établie selon l'échéancier du projet et peut varier d'un projet à l'autre.

Advenant qu'un délai supplémentaire soit nécessaire, le demandeur doit en faire la demande au ministre, par écrit, en mentionnant les raisons du retard et en précisant le nouvel échéancier prévu. Le prolongement de la période de validité de l'aide financière doit obtenir l'autorisation du ministre.

Date d'admissibilité des dépenses

Les dépenses admissibles à une aide financière sont celles effectuées après la date de la lettre d'engagement du ministre confirmant l'attribution de l'aide financière, sauf lorsqu'en raison de travaux urgents, le ministre a préalablement approuvé la réalisation de travaux afin d'assurer la sécurité des usagers pouvant être compromise.

Le demandeur qui souhaite se prévaloir de ce devancement doit en faire la demande par écrit, en exposant bien les circonstances justifiant cette requête. Il est à noter qu'une réponse positive du ministre concernant le devancement de la date d'admissibilité ne garantit en rien l'attribution future de l'aide financière demandée.

Réalisation des travaux

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

Pour la réalisation de travaux de construction de 100 000 \$ ou plus, à l'exception des travaux réalisés en régie interne :

- les organismes municipaux et les organismes publics assujettis à la Loi sur les contrats des organismes publics sont soumis aux règles en matière d'adjudication des contrats qui leur sont applicables;
- les autres organismes et les 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 en recourant à une publication sur le système électronique d'appel d'offres du gouvernement du Québec (SEAO).

Le Ministère peut renoncer à son engagement, réduire sa participation ou exiger le remboursement des sommes versées en cas de non-respect par le demandeur des conditions du programme ou des lois et des règlements en vigueur.

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.

Activités de communication

L'organisme bénéficiant d'une aide financière en vertu du programme doit inviter le ministre à toutes les activités de communication et de relations publiques organisées en lien avec le projet. Il doit faire connaître la contribution financière du ministre, notamment en apposant la signature gouvernementale sur tous les outils de communication, conformément aux exigences du Programme d'identification visuelle du gouvernement du Québec.

Consultation du Ministère et transmission d'une demande

Les demandeurs ont avantage à consulter le Ministère avant de déposer un ou des projets afin de s'assurer de l'admissibilité de ces derniers et de déterminer le programme d'aide financière (ou le volet) le plus approprié.



Un demandeur souhaitant présenter un projet doit transmettre à l'adresse suivante le formulaire de demande d'aide financière spécifique au programme ainsi que le document explicatif exigé selon les paramètres établis précédemment :

Direction des programmes d'aide aux municipalités,
aux entreprises et aux individus
Ministère des Transports
700, boulevard René-Lévesque Est, 19^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1
Téléphone : 418 644-5607

