



MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE

Programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC)

Modalités d'application 2025-2028

Mars 2026

Cette publication a été réalisée par la Direction générale des politiques et des programmes en transport collectif 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, on peut :

- composer le 511 (au Québec) ou le 1 888 355-0511 (partout en Amérique du Nord)
- consulter le site Web du Ministère au 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 : 978-2-555-03514-0 (PDF)

Dépôt légal – 2026

Bibliothèque et Archives nationales du Québec

Tous droits réservés. La reproduction à des fins commerciales par quelque procédé que ce soit et la traduction, même partielles, sont interdites sans l'autorisation écrite des Publications du Québec.

TABLE DES MATIÈRES

DESCRIPTION DU PROGRAMME	3
Contexte	3
Cadre législatif et réglementaire	4
Durée du programme.....	4
Mesure transitoire	4
Volets du programme.....	4
Objectifs du programme	5
Dispositions générales d'application du programme.....	6
Règles de cumul des mesures d'aide financière.....	8
Présentation d'une demande d'aide financière	9
1. VOLET I : AIDE FINANCIÈRE AU TRANSPORT EN COMMUN URBAIN	9
1.1. Admissibilité.....	9
1.2. Dépôt d'une demande d'aide financière.....	10
1.3. Aide financière et versements	11
1.4. Reddition de comptes.....	17
2. VOLET II : AIDE FINANCIÈRE AU TRANSPORT COLLECTIF RÉGIONAL	17
2.1. Organisation et exploitation des services de transport collectif régional	18
2.2. Création de tables de concertation régionale	26
3. VOLET III : AIDE FINANCIÈRE AU TRANSPORT INTERURBAIN PAR AUTOBUS	30
3.1. Maintien et amélioration des services existants de transport interurbain par autobus	31
3.2. Développement de services de transport interurbain par autobus	35
3.3. Aide pour contrer l'abandon imminent de services.....	38
3.4. Aide pour pallier l'abandon de services	40
3.5. Mise en service d'outils technologiques permettant de réduire les émissions de GES	44
4. VOLET IV : AIDE FINANCIÈRE POUR LA GESTION DES DÉPLACEMENTS ET LES ÉTUDES	46
4.1. Fonctionnement des centres de gestion des déplacements	46
4.2. Élaboration d'un plan de gestion des déplacements.....	50
4.3. Implantation de mesures prévues dans un plan de gestion des déplacements	55
4.4. Réalisation d'études sur le transport collectif	59
5. VOLET V : AIDE FINANCIÈRE POUR L'INTERCONNEXION ET L'INTÉGRATION DES SERVICES.....	62
5.1. Réalisation d'études de faisabilité préalable à l'implantation d'un outil technologique favorisant la mobilité en tant que service.....	63
5.2. Mise en place d'outils technologiques favorisant la mobilité en tant que service (MaaS)	66
5.3. Réduction tarifaire consentie sur des laissez-passer régionaux.....	72
6. MESURE TRANSITOIRE.....	73
ANNEXE I :.....	75
ORGANISMES MUNICIPAUX ADMISSIBLES AUX AIDES FINANCIÈRES POUR LE VOLET II, les sections 3.1, 3.2 et 3.4 du volet III, la section 4.4 du volet IV et le volet V	75
ANNEXE II :	79
DÉFINITION DES MODES DE TRANSPORT POUVANT ÊTRE INTÉGRÉS DANS LES PROJETS ASSOCIÉS AUX VOLETS 5.1 ET 5.2	79

DESCRIPTION DU PROGRAMME

Contexte

Le transport collectif est un service nécessaire au développement économique et social des agglomérations urbaines et des régions du Québec. Il facilite les échanges, soulage la congestion routière, permet à toutes et à tous de participer à la vie de la communauté et contribue à l'amélioration de la qualité de vie, à la mobilité des personnes et à l'essor économique du Québec.

En adéquation avec les objectifs du gouvernement du Québec, principalement en matière de mobilité durable, de transition climatique et de réduction des émissions de gaz à effet de serre (ci-après « GES ») associées au transport des personnes, le transport collectif doit continuer de jouer un rôle primordial au cours des prochaines années.

Dans ce contexte, le gouvernement du Québec accompagne les organismes municipaux dans leurs efforts pour mettre en place et améliorer les services de transport collectif sur leur territoire dans le cadre du Programme d'aide au développement du transport collectif (ci-après le « PADTC »). La part modale des trajets domicile-travail en transport en commun en 2021 était de 9 %, en décroissance par rapport à l'ère prépandémique dont la proportion était plutôt de 13,7 %. Ce programme vise à garantir la continuité et le développement des services de transport collectif offerts à la population, à favoriser l'utilisation de ces services et ainsi à contribuer à la vitalité économique du Québec.

Le PADTC est financé par le Fonds des réseaux de transport terrestre et le Fonds d'électrification et de changements climatiques dont les sommes s'inscrivent en partie dans le cadre de l'action R1-170 du Plan de mise en œuvre du Plan pour une économie verte 2030 (ci-après le « PEV 2030 »). Il répond à trois orientations stratégiques de la Politique de mobilité durable – 2030 (ci-après la « PMD 2030 »), qui consistent à développer une mobilité au service de la population, à plus faible empreinte carbone et à l'appui d'une économie plus forte. En incitant les personnes à changer leurs comportements, à faire des choix plus durables et à accomplir un transfert modal de l'automobile vers d'autres modes de transport qui émettent moins de GES, le PADTC vise à contribuer à la réduction des émissions de GES et à la lutte contre les changements climatiques.

Aujourd'hui, en plus de la lutte contre les changements climatiques et la pollution de l'air, plusieurs autres raisons justifient un financement gouvernemental des services de transport collectif. Parmi celles-ci se trouvent la promotion de la santé publique, l'adaptation au vieillissement de la population et la maîtrise des coûts du transport, le transport étant le second poste budgétaire en importance pour les ménages, après l'habitation et avant l'alimentation.

Cadre législatif et réglementaire

Le premier alinéa de l'article 4 de la *Loi sur les transports* (RLRQ, c. T-12) prévoit que le ministre des Transports et de la Mobilité durable (ci-après le « ministre ») peut accorder des subventions pour fins de transports.

Les responsabilités en transport collectif des organismes municipaux admissibles au PADTC leur sont conférées par la section V.3 Service municipal de transport en commun (articles 48.18 à 48.38) de la *Loi sur les transports* ou par leurs lois constitutives respectives, soit :

- la *Loi sur les sociétés de transport en commun* (RLRQ, c. S-30.01);
- la *Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain* (RLRQ, c. A-33.3).

Pour exercer des responsabilités relatives au transport collectif, les municipalités régionales de comté (ci-après « MRC ») doivent déclarer leur compétence en matière de transport collectif, comme précisé à l'article 678.0.2.1 du *Code municipal du Québec* (RLRQ, c. C-27.1).

La *Loi sur les transports* établit également un régime de permis de transport interurbain par autobus et en confie la délivrance à la Commission des transports du Québec (ci-après la « Commission »). Les services de transport interurbain par autobus sont offerts par des transporteurs privés détenant un permis de catégorie « interurbain » délivré par la Commission en vertu du *Règlement sur le transport par autobus* (RLRQ, c. T-12, r. 16). En vertu de divers règlements découlant de la *Loi sur les transports*, la Commission contrôle les conditions d'exploitation, notamment la durée du permis, les tarifs, les parcours, les points de desserte, les horaires et la fréquence des voyages.

Les services de transport collectif peuvent aussi être fournis par un propriétaire d'automobile autorisée au sens du paragraphe 1° de l'article 9 de la *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile* (RLRQ, c. T-11.2), un répondant d'un système de transport autorisé en vertu de cette loi ou une association de services regroupant de tels propriétaires.

Durée du programme

Le PADTC est en vigueur à compter de la date de son approbation par le Conseil du trésor et se termine le 31 mars 2028. Ce programme couvre les dépenses admissibles à compter du 1^{er} janvier 2025.

Mesure transitoire

Les dépenses admissibles du PADTC 2025-2028 ne peuvent chevaucher celles du précédent PADTC.

Volets du programme

Le PADTC se divise en cinq volets :

- Volet I : Aide financière au transport en commun urbain.

- Volet II : Aide financière au transport collectif régional.
- Volet III : Aide financière au transport interurbain par autobus.
- Volet IV : Aide financière pour la gestion des déplacements et les études.
- Volet V : Aide financière pour l'interconnexion et l'intégration des services.

Objectifs du programme

Afin de stimuler la relance du transport collectif et de contribuer à l'atteinte des objectifs et des cibles du PEV 2030 et de la PMD 2030, le ministère des Transports et de la Mobilité durable (ci-après le « Ministère ») a fixé comme objectif général du PADTC d'accroître l'utilisation du transport collectif sur l'ensemble du territoire québécois par l'amélioration des services et par la promotion des modes de transport autres que l'automobile.

Chacun des cinq volets du PADTC comporte des objectifs spécifiques.

Volet I : Aide financière au transport en commun urbain :

- Maintenir, développer et optimiser l'offre de services de transport en commun en milieu urbain pour en favoriser l'usage et en améliorer la performance.
- Éviter ou réduire les émissions de GES associées au transport terrestre des personnes.

Volet II : Aide financière au transport collectif régional :

- Maintenir, développer ou améliorer les services de transport collectif régional pour en favoriser l'usage en augmentant le nombre de déplacements.

Volet III : Aide financière au transport interurbain par autobus :

- Maintenir, accroître ou améliorer l'offre de services de transport interurbain par autobus pour en favoriser l'usage.

Volet IV : Aide financière pour la gestion des déplacements et les études :

- Favoriser l'utilisation des modes de transport autres que le voiturage en solo en appuyant les centres de gestion des déplacements dans leur rôle de promotion et de conseil en mobilité durable auprès des principaux générateurs de déplacements.
- Favoriser la mobilité durable des travailleuses et des travailleurs et des étudiantes et des étudiants en appuyant les organisations dans l'élaboration et la mise en œuvre de plans de gestion des déplacements.
- Planifier le développement ou l'amélioration des services de transport collectif par la réalisation d'études de besoins, de faisabilité et de planification des services de transport collectif.

Volet V : Aide financière pour l'interconnexion et l'intégration des services :

- Planifier le développement ou l'amélioration d'outils technologiques de mobilité intégrée par la réalisation d'études de faisabilité et d'implantation.
- Développer la mobilité intégrée en soutenant l'implantation d'outils technologiques favorisant la mobilité en tant que service (MaaS)¹.
- Faciliter les déplacements inter-réseaux de transport collectif en allégeant la charge tarifaire pour les usagers de plus d'un de ces réseaux.

Dispositions générales d'application du programme**Respect des lois et des règlements**

Pour bénéficier d'une aide financière, un organisme admissible doit respecter les lois, les règlements, les décrets et les arrêtés ministériels en vigueur ainsi que les normes applicables, y compris sa loi constitutive et ses règlements intérieurs, notamment en matière d'octroi des contrats.

Engagement du bénéficiaire

Pour recevoir l'aide financière, l'organisme bénéficiaire, par l'entremise de son représentant autorisé, devra préalablement conclure avec le ministre, qui pourrait être représenté par un fonctionnaire autorisé du Ministère, un engagement portant sur le respect des conditions du programme et des obligations qui en découlent (ci-après « l'engagement »), dont la forme est déterminée par le ministre.

Aucun versement de l'aide financière ne sera effectué avant la signature de l'engagement.

Vérification, accès et conservation des documents

Le Vérificateur général du Québec, le Contrôleur des finances et le ministre ou son mandataire peuvent, en tout temps, s'assurer qu'une aide financière versée a été utilisée aux fins pour lesquelles elle a été autorisée et que la contribution du milieu local respecte l'engagement de l'organisme.

Ainsi, tout organisme admissible qui respecte les conditions d'octroi de l'aide financière (ci-après le « bénéficiaire ») du PADTC doit fournir, sur demande, tout document ou renseignement pertinent à l'obtention ou à l'utilisation de l'aide financière qui lui a été octroyée. De plus, il doit conserver tous les documents, comptes et registres relatifs à l'aide financière accordée pendant une période de cinq (5) ans à compter de la date de réception du dernier versement de cette aide financière.

¹ Mobilité en tant que service (en anglais *Mobility as a service*).

Disponibilité budgétaire

L'aide financière accordée est versée à l'organisme admissible sous réserve des sommes disponibles. Tout engagement financier dans le cadre du PADTC est conditionnel à la disponibilité des fonds affectés à sa mise en œuvre.

L'admissibilité d'un organisme au PADTC n'accorde aucune garantie de financement par le ministre ni aucune obligation pour celui-ci.

Droit de refus ou de résiliation

Le ministre se réserve le droit de refuser d'accorder une aide financière à un demandeur ou un bénéficiaire ou de cesser de lui verser cette aide financière si ce dernier 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.

Admissibilité des demandeurs

Malgré les conditions d'admissibilité énumérées aux différents volets, n'est pas admissible à participer au PADTC l'entreprise ou l'organisme qui, au cours des deux (2) années précédant la demande d'aide financière, n'a pas respecté ses obligations en lien avec l'attribution d'une aide financière antérieure accordée par le ministre, après avoir été dûment mis en demeure.

De plus, les organismes inscrits au Registre des entreprises non admissibles aux contrats publics (ci-après le « RENA ») sont non admissibles.

Le ministre se réserve le droit de diminuer sa contribution aux projets soumis dans le cadre du programme en fonction des dépenses admissibles réellement engagées.

Communications publiques

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.

Règles de cumul des mesures d'aide financière

Règles générales

L'aide financière varie selon les diverses mesures prévues dans chacun des volets du PADTC. À cet effet, le calcul du cumul des aides financières directes ou indirectes reçues des ministères, des organismes et des sociétés d'État des gouvernements du Québec et du Canada, y compris les crédits d'impôt ainsi que des contributions des entités municipales qui ne sont pas directement bénéficiaires du programme, ne doit pas dépasser les taux indiqués au tableau 1. Ce seuil peut être moins élevé et varier en fonction des volets et des sections.

Un organisme admissible aux volets I et II du PADTC ne peut bénéficier simultanément des mesures d'aide financière prévues à ces deux volets.

Tableau 1. Règles de cumul applicables pour chacun des volets et des sections du programme

Volet	Section(s)	Règles de cumul applicables
I	--	Aucun cumul n'est autorisé. Un organisme admissible aux volets I et II du PADTC ne peut bénéficier simultanément des mesures d'aide financière prévues à ces deux volets.
II	2.1	Maximum de 85 % des dépenses admissibles. Un organisme admissible aux volets I et à la section 2.1 du volet II du PADTC ne peut bénéficier simultanément des mesures d'aide financière prévues à ces deux volets.
	2.2	Maximum de 75 % des dépenses admissibles.
III	3.1 et 3.2	Le cumul des aides financières publiques est égal au taux d'aide financière.
	3.3 et 3.4	Aucun cumul n'est autorisé.
	3.5	Maximum de 50 % des dépenses admissibles.
IV	4.1	Maximum de 75 % des dépenses admissibles.
	4.2 et 4.3	Aucun cumul n'est autorisé.
	4.4	Maximum de 75 % des dépenses admissibles.
V	5.1 et 5.2	Aucun cumul n'est autorisé.
	5.3	Maximum de 75 % des dépenses admissibles.

Aux fins des règles de calcul du taux de cumul des aides financières publiques, le terme « entités municipales » réfère aux organismes municipaux compris à l'article 5 de la *Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels* (RLRQ, c. A-2.1).

L'actif visé au paragraphe 1° du premier alinéa de l'article 89 de la *Loi instituant le Gouvernement régional d'Eeyou Istchee Baie-James* (RLRQ, c. G-1.04) n'est pas considéré dans la règle de cumul des présentes modalités d'application.

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, de Financement agricole Canada et de La Financière agricole du Québec sont à considérer comme des contributions privées si elles n'offrent aucun avantage conféré, en ce sens qu'elles sont convenues aux conditions du marché.

Présentation d'une demande d'aide financière

Toute demande d'aide financière doit être acheminée à l'adresse suivante :

ExploitationTC@transportsgouv.qc.ca.

L'objet du message électronique doit préciser le nom du PADTC, le volet et la section dans le cadre desquels la demande est présentée.

Les dates limites pour le dépôt des demandes d'aide financière sont communiquées par l'entremise du calendrier de gestion du PADTC, disponible sur le [site Web](#) du gouvernement du Québec.

Le ministre se réserve le droit de demander des ajustements aux documents transmis par un demandeur et de refuser tout document incomplet.

Pour des renseignements additionnels concernant le PADTC, il faut communiquer avec le Ministère par courriel ou par téléphone.

- Courriel : ExploitationTC@transportsgouv.qc.ca
- Téléphone, région de Québec : 418 266-6647, option 2
- Téléphone, sans frais au Québec et en Amérique du Nord : 1 888 717-8082, option 2

1. VOLET I : AIDE FINANCIÈRE AU TRANSPORT EN COMMUN URBAIN

Une aide financière peut être octroyée pour l'exploitation des services de transport en commun en milieu urbain afin de maintenir, de développer ou d'optimiser les services offerts à la population.

1.1. Admissibilité

1.1.1. Organismes admissibles

Les autorités organisatrices de transport (AOT) suivantes sont admissibles à recevoir une aide financière pour l'exploitation des services de transport en commun urbain :

- L'Autorité régionale de transport métropolitain (ci-après l'« ARTM »).

- Les sociétés de transport en commun (ci-après les « STC ») constituées en vertu de la *Loi sur les sociétés de transport en commun*, à l'exception de celles qui sont situées sur le territoire de l'ARTM.
- Les municipalités locales qui organisent un service de transport en commun sur leur territoire et qui contribuent à son financement.

1.1.2. Services admissibles à l'aide financière

Pour être admissibles à l'aide financière, les services de transport en commun doivent être réalisés sur le territoire de l'organisme admissible. Des liaisons avec des points de service situés à l'extérieur du territoire peuvent également être incluses dans les services de transport collectif admissibles.

Dans le cas de l'ARTM et des STC, les services de transport collectif admissibles à l'aide financière sont ceux effectués par le personnel de l'organisme (services en régie) ou par un transporteur² (services sous contrat). Pour ce qui est des municipalités locales, seuls les services de transport en commun effectués par un transporteur sont admissibles à l'aide financière.

Les services de transport en commun admissibles à l'aide financière peuvent être offerts par l'entremise de différents modes de transport, soit les autobus, le métro, les trains de banlieue et les taxibus³ ou les véhicules de transport à la demande assurant du transport en commun.

1.1.3. Services non admissibles à l'aide financière

Les services effectués par autobus ou par taxi dans le cadre de la mise en commun de places disponibles avec le transport adapté, le transport scolaire ou le transport interurbain ne sont pas admissibles à l'aide financière dans le cadre du volet I du PADTC.

1.2. Dépôt d'une demande d'aide financière

Pour se prévaloir d'une aide financière dans le cadre du volet I du PADTC, un organisme admissible doit soumettre une demande d'aide financière triennale avant la date établie par le ministre dans le calendrier de gestion du PADTC disponible sur le [site Web](#) du gouvernement du Québec.

Une demande d'aide financière doit comprendre les documents suivants :

- Un plan triennal d'amélioration des services, selon le formulaire prescrit, disponible sur le [site Web](#) du gouvernement du Québec. Ce plan illustre les prévisions de l'offre de services sur une base annuelle et les compare à celles de l'année précédant la demande d'aide financière.

² Conformément à l'article 48.19 de la *Loi sur les transports*, un transporteur est un organisme public de transport en commun, un titulaire de permis de transport par autobus, un transporteur scolaire lié par contrat avec la municipalité, un propriétaire d'automobile autorisée au sens du paragraphe 1 de l'article 9 de la *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*, un répondant d'un système de transport autorisé en vertu de cette loi ou une association de services regroupant de tels propriétaires.

³ Dans le cadre du PADTC, les services de taxibus sont définis comme des services de transport en commun offerts par un propriétaire d'automobile autorisée au sens du paragraphe 1 de l'article 9 de la *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile* ou par un répondant d'un système de transport autorisé en vertu de cette loi ou une association de services regroupant de tels propriétaires, et qui sont soumis à un horaire fixe et à des arrêts prédéterminés.

- Un document détaillant les coûts d'exploitation par poste budgétaire, selon les états financiers de 2024.

Un organisme admissible qui souhaite se prévaloir de l'aide financière à l'optimisation des services prévue à la section 1.3.3 « Optimisation des services » doit aussi soumettre un plan triennal d'optimisation de ses services. Ce plan doit comprendre l'ensemble de l'information requise dans le formulaire prescrit à cet effet et disponible sur le [site Web](#) du gouvernement du Québec.

Les organismes qui présentent une demande d'aide financière pour la première fois dans le cadre du volet I du PADTC doivent également envoyer les documents suivants au ministre afin de compléter leur demande d'aide financière pour chacun des types de services concernés :

- Un historique des services offerts annuellement.
- Le contrat de service attestant les coûts unitaires des services et l'offre de services projetée.

1.3. Aide financière et versements

L'aide financière au transport en commun urbain se décline en trois enveloppes distinctes, mais interreliées :

- Le maintien de l'offre de services (enveloppe de base).
- Le développement de l'offre de services (enveloppe supplémentaire).
- L'optimisation de l'offre de services (enveloppe supplémentaire).

Les bénéficiaires sont admissibles uniquement à la section 1.3.1 « Maintien de l'offre de services » lors de leur première année d'activité. À compter de leur deuxième année d'activité, les bénéficiaires deviennent admissibles à recevoir une aide financière pour le développement et l'optimisation des services.

Le cumul des trois enveloppes constitue la somme maximale qui pourra être versée annuellement à chaque bénéficiaire. Au moment de la reddition de comptes annuelle, les montants établis pour chacune de ces enveloppes seront révisés et pourront être transférables entre celles-ci, mais sans excéder le montant maximal autorisé par le ministre.

Pour chaque bénéficiaire et pour chacune des années durant lesquelles le PADTC est en vigueur, le ministre détermine les réductions d'émissions annuelles de GES projetées, ainsi que les améliorations de la performance prévues, et établit un montant annuel pour les trois enveloppes. L'importance de l'aide financière est modulée en fonction des réductions d'émissions de GES projetées par les bénéficiaires du volet I du PADTC de même que par l'amélioration prévue de la performance individuelle de leurs services.

La somme des enveloppes « maintien », « développement » et « optimisation » ne doit pas avoir pour effet de générer de surplus annuel. Le cas échéant, le montant du surplus annuel attribuable à l'aide financière versée par le ministre et non réinvesti sera déduit de l'enveloppe « maintien ».

1.3.1. Maintien de l'offre de services

Une aide financière de base est accordée à chaque bénéficiaire pour assurer le maintien de ses services de transport en commun. Cette enveloppe vise à préserver son offre de services au même niveau que celui de l'année précédente. Elle peut lui être accordée tant qu'il maintient ce niveau plancher d'offre de services. S'il diminue son offre de services, l'enveloppe « maintien » sera ajustée à la baisse en fonction des niveaux de services réellement atteints durant l'année en cours comparativement à l'année précédente. L'ajustement sera effectué en fonction de la méthode de calcul décrite à la section 1.3.2. Cet ajustement s'applique non seulement à l'année en cours, mais aussi à l'année suivante.

En 2025, l'enveloppe « maintien » d'un bénéficiaire est égale à la somme des montants de l'aide financière qui lui ont été versés en 2024 pour le maintien et le développement de ses services, s'il y a lieu.

Pour un organisme résultant de la fusion d'organismes qui, en 2024, recevaient des aides financières pour l'exploitation des services dans le cadre des volets I et II du PADTC, les aides financières seront cumulées dans l'enveloppe « maintien ». Pour un nouveau bénéficiaire à compter de 2025, le ministre détermine, pour sa première année d'activité, une enveloppe de base calculée en fonction de ses prévisions d'offre de services et de ses coûts d'exploitation. Cette enveloppe couvre une part des coûts directs d'exploitation admissibles de ses services, tels que définis à la section 1.3.2 « Développement de l'offre de services ». Seule cette enveloppe de base, qui constitue son enveloppe « maintien », est disponible au nouveau bénéficiaire durant sa première année d'admissibilité au programme.

Pour les années 2026 et 2027, l'enveloppe « maintien » d'un bénéficiaire correspondra au montant de son enveloppe « maintien » de l'année précédente plus une augmentation correspondant au montant le moins élevé entre celui correspondant à son enveloppe « développement » de l'année précédente et 4 % de son enveloppe « maintien » de l'année précédente.

1.3.2. Développement de l'offre de services

Une aide financière peut être offerte à un bénéficiaire qui souhaite augmenter, durant l'année courante, son offre de services au-delà de celle de l'année précédente.

Le développement de l'offre de services d'un bénéficiaire se mesure en fonction de l'augmentation du nombre de places-kilomètres par rapport à l'année précédente, et ce, en fonction des différents types de véhicules utilisés pour assurer son service de transport en commun. Pour un type de véhicules donné, les places-kilomètres se définissent comme le produit du kilométrage annuel total⁴ parcouru par la capacité moyenne de charge (places assises et debout). Dans le cas précis des taxibus et des autres véhicules automobiles servant au transport en commun, l'augmentation de l'offre de services se mesure plutôt en fonction de l'accroissement du nombre de courses.

Ainsi, l'augmentation de l'offre de services planifiée se traduit en une hausse de l'achalandage projetée par l'entremise d'un transfert modal de l'automobile vers le transport en commun. Sur la base de l'augmentation de l'offre de services et de l'achalandage prévus, le ministre établira, pour chaque bénéficiaire, un potentiel d'évitement et de réduction des émissions de GES (ci-après appelé « potentiel ») selon une méthodologie de

⁴ Le kilométrage total fait référence au nombre de kilomètres parcourus par un véhicule en service commercial ou hors service commercial.

calcul développée par le Ministère. Plus l'augmentation de l'offre de services planifiée par un bénéficiaire est élevée, plus le potentiel sera important.

À partir des données financières et statistiques de 2024, les dépenses admissibles seront déterminées et des potentiels seront calculés pour cette même année. Ainsi, le ministre pourra établir un coût admissible par tonne de GES évitée ou réduite pour chacun des bénéficiaires. Ce coût unitaire, propre à chaque organisme, sera le même pour toute la durée du programme. Pour les organismes nouvellement admissibles au PADTC, ce coût sera déterminé dès leur deuxième année complète d'activité.

L'aide financière au développement des services couvre une proportion des coûts directs d'exploitation admissibles et est calculée comme suit :

Enveloppe « développement » = coût unitaire × potentiel × taux d'aide financière.

Le taux d'aide financière est alors d'un maximum de 65 % des coûts d'exploitation admissibles pour les autobus et les taxibus entièrement électriques, et de 50 % des coûts d'exploitation admissibles pour les autres modes de transport et types de motorisation. Le calcul de l'aide financière sera pondéré au prorata du potentiel attribuable à chaque type de motorisation.

Le montant final sera ajusté pour qu'il n'excède pas 4 % de l'enveloppe « maintien » de l'organisme bénéficiaire pour l'année en cours.

Dépenses admissibles

Les dépenses d'exploitation admissibles à une aide financière pour le développement des services sont les suivantes :

Pour les services en régie :

- Les coûts variables de l'organisme liés à la possession d'un véhicule admissible. Ces coûts comprennent les frais d'immatriculation et d'assurance de ce véhicule, ainsi que les frais associés à l'entretien de la place de garage destinée à l'accueillir.
- Les coûts variables de l'organisme liés à la conduite d'un véhicule admissible. Ces coûts comprennent la rémunération (salaire et avantages sociaux) du conducteur ou de la conductrice.
- Les coûts variables liés aux déplacements d'un véhicule admissible. Ces coûts comprennent les frais en énergie et en entretien de ce véhicule (rémunération de la main-d'œuvre, pièces, fournitures et contrats de services pour l'entretien du véhicule).
- Les coûts associés à l'infonuagique et les autres coûts informatiques récurrents nécessaires à l'exploitation des services dont les bénéficiaires ne sont pas propriétaires (à l'exception de ceux associés à l'exploitation d'une plateforme intégrée admissible au [volet 5.2](#)) comme des logiciels et du matériel qui auraient autrement pu être financés par les programmes d'aide aux immobilisations du transport collectif administrés par le Ministère.

- Les dépenses engagées pour la formation du personnel en prévision de l'électrification du parc d'autobus de l'ensemble des sociétés de transport en commun (STC), y incluant exo.
- Les coûts d'exploitation des véhicules de service assurant la relève des chauffeuses et chauffeurs d'autobus.

Pour les services sous contrat :

- Les coûts de contrat du bénéficiaire avec ses fournisseurs de services de transport en commun.
- Les frais relatifs à l'utilisation de logiciels d'exploitation s'ils ne sont pas intégrés dans les coûts de contrat.
- Les frais relatifs à la répartition s'ils ne sont pas intégrés dans les coûts de contrat.
- Les dépenses associées à l'infonuagique si elles ne sont pas intégrées dans les coûts de contrat.

Dépenses non admissibles

Les dépenses suivantes ne sont pas admissibles à l'aide financière :

- Toute dépense qui a trait au financement d'une dette ou au remboursement d'emprunts.
- Les dépenses liées à des infrastructures et à des immobilisations.
- Les frais de déplacement engagés par le bénéficiaire ou son mandataire.
- Pour les services exploités en régie, les frais de fonctionnement directs liés à l'organisation des activités de services de transport collectif, comme les frais relatifs à la coordination des services et les frais de promotion du transport en commun.
- Pour les services exploités en régie, les salaires du personnel autres que ceux des personnels assignés à la conduite et à l'entretien des véhicules admissibles et ceux des personnes assurant la formation du personnel assigné à l'électrification du parc d'autobus.
- Les dépenses liées à des services de transport sous contrat qui ne sont pas organisés conformément à l'article 48.19 de la *Loi sur les transports*.
- Les frais d'administration (p. ex. frais de gestion financière, papeterie, services postaux).
- Les coûts engendrés par la réalisation d'études.
- Les dépenses d'accroissement de services qui sont financées autrement par le ministre, dans le cadre de mesures d'atténuation pendant la réalisation de travaux routiers.
- Les dépenses liées à la mise en commun du transport en commun et du transport adapté.
- Les coûts associés à l'exploitation du Réseau express métropolitain.

- Les dépenses découlant de l'achat de biens ou de la prestation de services en provenance d'une entreprise inscrite au RENA.
- Toute autre dépense que le ministre juge non admissible ou qui n'est pas incluse dans les dépenses admissibles.

1.3.3. Optimisation de l'offre de services

Cette aide financière est basée sur une approche de type prime pour favoriser l'optimisation des services de transport en commun. Tout bénéficiaire du volet I du PADTC y est admissible dès sa seconde année complète d'activité.

Cette aide est offerte annuellement aux bénéficiaires qui souhaitent augmenter, durant l'année courante, leur performance au-delà de celle de l'année précédente, en fonction de certains indicateurs préétablis par le ministre.

L'aide financière à l'optimisation des services n'est pas récurrente et elle est versée lorsque le bénéficiaire a fait la preuve qu'il a amélioré en cours d'année sa propre performance par rapport à l'année précédente.

Trois indicateurs de performance sont considérés :

- Indicateur 1 : Efficacité socio-économique, mesurée en fonction de l'achalandage annuel par personne.
- Indicateur 2 : Efficacité des services, mesurée en fonction de la vitesse commerciale des autobus, cette dernière étant définie comme le rapport entre le kilométrage commercial annuel et les heures de service commercial annuelles⁵. Cet indicateur n'est admissible que si l'organisme a maintenu ou augmenté son achalandage par rapport à l'année précédente.
- Indicateur 3 : Efficience commerciale, mesurée par l'entremise du ratio de recouvrement, ce dernier élément étant défini comme le rapport entre les revenus annuels d'exploitation et les coûts annuels d'exploitation.

L'aide financière à l'optimisation des services est déterminée sur la base de la somme autorisée à chaque bénéficiaire pour le maintien de ses services et du pourcentage d'amélioration de ses performances individuelles. La prime à l'amélioration de la performance se calcule comme suit :

$$\text{Prime} = (p1 + p2 + p3) \times \text{enveloppe « maintien »}.$$

Les variables p1, p2 et p3 représentent alors les pourcentages d'amélioration des indicateurs 1, 2 et 3, respectivement. Cette prime peut atteindre un montant maximal équivalant à 5 % de l'enveloppe « maintien » pour l'ARTM, à 10 % de celle des STC situées à l'extérieur de la région de Montréal et à 20 % de celle des municipalités locales.

⁵ Le kilométrage commercial exclut le kilométrage haut le pied, le kilométrage pour les sorties et rentrées de dépôt et les autres kilométrages non effectués pour desservir la clientèle. Il en va de même pour les heures de service commercial.

1.3.4. Versement de l'aide financière

L'aide financière accordée est versée annuellement en un maximum de trois paiements au comptant, sous réserve de la conformité des documents justificatifs transmis par le bénéficiaire (voir la section 1.4 « Reddition de comptes ») :

- Le premier versement, d'un montant maximal de 45 % du montant de l'aide financière annuelle au maintien des services, est effectué après la signature de l'engagement et le dépôt d'un rapport de l'auditeur externe, dont il est question à la section 1.4 « Reddition de comptes », attestant l'offre de services qu'il a mise en place deux (2) années auparavant, s'il y a lieu.
- Le deuxième versement, d'un montant maximal de 45 % du montant de l'aide financière annuelle relative au maintien des services, est effectué après le dépôt du rapport de l'auditeur externe pour l'année précédente, s'il y a lieu.
- À l'égard des premier et deuxième versements, un seul versement, d'un montant maximal de 90 % du montant de l'aide financière annuelle au maintien des services, est possible si les conditions précédentes sont satisfaites au même moment.
- Le troisième versement, d'un montant maximal correspondant au solde non versé de l'aide financière accordée, est effectué lorsque les conditions suivantes applicables au bénéficiaire sont satisfaites :
 - le bénéficiaire a déposé un rapport d'un auditeur externe attestant le niveau d'offre de services de l'année en cours par rapport à celui de l'année précédente, et son analyse permet d'établir, s'il y a lieu, le solde de son enveloppe « maintien » annuelle finale ainsi que le montant de son enveloppe « développement » annuelle finale;
 - s'il y a lieu, le bénéficiaire a déposé les documents attestant l'amélioration de la performance de ses services réalisée en cours d'année par rapport à celle de l'année précédente, et l'analyse de ces documents permet d'établir le montant total de son enveloppe « optimisation » annuelle finale.

Pour les nouveaux bénéficiaires, admissibles uniquement à la section 1.3.1 « Maintien de l'offre de services », l'aide financière est versée de la façon suivante au cours de leur première année d'admissibilité :

- Le premier versement, d'un montant maximal de 45 % du montant de l'aide financière annuelle au maintien des services, est effectué après la signature de l'engagement.
- Le solde, correspondant à un maximum de 55 % de l'aide financière annuelle autorisée, est versé, s'il y a lieu, après l'analyse du rapport d'un auditeur externe du bénéficiaire comparant son niveau d'offre de services réel par rapport à celui de l'année précédente.

Par la suite, les versements de l'aide financière à ces bénéficiaires suivront les mêmes règles que celles s'appliquant aux autres bénéficiaires.

Les trois enveloppes sont ajustées annuellement en fonction des données réelles auditées. La somme des versements annuels ne peut excéder le montant annuel maximal autorisé par le ministre.

1.4. Reddition de comptes

Pour toute la durée de son admissibilité au PADTC, le bénéficiaire de l'aide financière doit communiquer annuellement au ministre, au plus tard à la date inscrite au calendrier de gestion du PADTC, le rapport d'un auditeur externe attestant l'offre de services réalisée en cours d'année, comparativement à celle de l'année précédente. Les renseignements suivants, relatifs à l'offre de services, doivent être fournis au ministre, selon le formulaire prescrit, qui est disponible sur le [site Web](#) du gouvernement du Québec, pour chaque type de véhicule admissible utilisé :

- Le nombre de véhicules utilisés durant les heures de pointe.
- Le nombre total de véhicules immatriculés.
- Le nombre de véhicules-heures en service commercial.
- Le nombre total de véhicules-heures.
- Le nombre de véhicules-kilomètres parcourus en service commercial.
- Le nombre total de véhicules-kilomètres.
- Le nombre de courses pour les services offerts par taxi ou de transport à la demande.
- Le nombre de déplacements totaux pour les services offerts par taxi ou de transport à la demande.

Le cas échéant, le rapport de l'auditeur externe doit répartir ces renseignements entre les mesures d'atténuation⁶ et l'offre de services financée dans le cadre du présent programme.

De plus, les bénéficiaires d'une prime à l'amélioration de la performance doivent transmettre au ministre les renseignements relatifs à l'optimisation des services, selon le formulaire prescrit disponible sur le [site Web](#) du gouvernement du Québec, pour l'année en cours de même que pour l'année précédente. Ces renseignements doivent également faire l'objet d'un audit externe et être transmis au ministre au plus tard à la date inscrite au calendrier de gestion du PADTC.

Tous les bénéficiaires doivent également envoyer annuellement au ministre leurs états financiers audités, ainsi qu'un rapport d'exploitation, comprenant des données statistiques et financières. Le rapport d'exploitation devra être présenté au ministre dans un format déterminé par celui-ci.

2. VOLET II : AIDE FINANCIÈRE AU TRANSPORT COLLECTIF RÉGIONAL

Les aides financières disponibles pour le transport collectif régional concernent les éléments suivants :

- L'organisation et l'exploitation des services de transport collectif régional.

⁶ Les mesures d'atténuation ont été implantées par le ministre pour pallier les problèmes de congestion routière dus à ses propres travaux. Elles sont financées par cette dernière et ne sont donc pas admissibles au PADTC.

- La création de tables de concertation régionale.

2.1. Organisation et exploitation des services de transport collectif régional

Une aide financière peut être octroyée pour l'organisation et l'exploitation des services de transport collectif régional afin de maintenir, d'améliorer et de développer l'offre de services de transport collectif en dehors des grands centres urbains.

2.1.1. Admissibilité

Organismes admissibles

Les organismes admissibles⁷ à recevoir une aide financière pour l'exploitation des services de transport collectif régional sont les autorités municipales indiquées à l'[annexe I](#).

Services admissibles à l'aide financière

Pour être admissibles à l'aide financière, les services de transport collectif doivent être réalisés sur le territoire de l'organisme admissible. Des liaisons avec des points de service situés à l'extérieur du territoire peuvent également être incluses dans les services de transport collectif admissibles.

Les services de transport collectif admissibles à l'aide financière sont ceux effectués par un transporteur tel que défini dans la *Loi sur les transports*. Ils peuvent être offerts avec des arrêts réguliers ou sur demande par autobus, minibus ou taxibus⁸. Les services effectués par autobus ou par taxi dans le cadre de la mise en commun des places disponibles avec le transport adapté ou le transport scolaire sont également considérés comme admissibles.

Conditions d'admissibilité

Pour être admissible à l'aide financière, un organisme doit produire un plan de développement du transport collectif (ci-après le « plan ») visant l'amélioration des services et une planification intégrée du transport collectif qui prend en considération les modes de transport disponibles sur son territoire, notamment le transport adapté et le transport interurbain par autobus, le cas échéant. Le plan doit être adopté par le conseil municipal de l'organisme et doit démontrer que l'ensemble des intervenants en transport collectif sur le territoire visé a été consulté aux fins de l'organisation du service.

⁷ Les organismes admissibles sont responsables de la planification, de l'organisation et de la tarification des services de transport collectif sur leur territoire. Ils sont également responsables de l'adjudication des contrats et de tous les liens contractuels nécessaires à l'organisation et à l'exploitation des services. Ils peuvent cependant, par résolution, conclure une entente ou un contrat de service avec un organisme municipal, un organisme à but non lucratif ou une firme privée pour assurer la gestion, le fonctionnement et l'exploitation des services de transport collectif sur leur territoire.

⁸ Dans le cadre du PADTC, les services de taxibus sont définis comme des services de transport en commun offerts par un propriétaire d'automobile autorisée au sens du paragraphe 1 de l'article 9 de la *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile* ou par un répondant d'un système de transport autorisé en vertu de cette loi ou une association de services regroupant de tels propriétaires, et qui sont soumis à un horaire fixe et à des arrêts prédéterminés.

Le plan doit contenir au minimum les éléments suivants :

- Les services de transport déjà existants sur le territoire de la MRC, incluant le transport collectif, le transport adapté, le transport interurbain, le transport par taxi, le covoiturage et le transport bénévole.
- L'achalandage par type de services.
- La grille tarifaire.
- Les revenus et les dépenses.
- Les principaux générateurs de déplacements.
- Une vision régionale et structurée du développement des services.
- Le rabattement des services locaux vers des lignes interurbaines.
- La définition des besoins de mobilité des aînés et les mesures prises pour y répondre.
- Un bilan des consultations effectuées auprès des différents intervenants en transport présents sur le territoire.
- Le cas échéant, une prévision du nombre moyen de places et du kilométrage commercial annuel effectué en mode autobus, minibus et taxi afin d'être admissible à l'enveloppe de bonification de l'aide financière selon les places-kilomètres (voir section 2.1.3).
- Le cas échéant, une stratégie de réinvestissement⁹ des surplus attribuables à l'aide financière versée par le ministre qui ont été accumulés au cours des années précédentes par l'entremise de l'application de versions antérieures du PADTC. Cette stratégie doit préciser comment l'organisme compte réinvestir annuellement ces surplus à l'intérieur de son plan, et ce, d'ici le 31 décembre 2027.

Ces surplus peuvent être utilisés aux fins suivantes :

- Augmenter l'offre de services de transport collectif.
- Diminuer la contribution attendue du ministre pour une année subséquente.
- Couvrir une part ou la totalité de la contribution municipale.

Les surplus accumulés attribuables à l'aide financière versée par le ministre qui ne seront pas utilisés au 31 décembre 2027 devront lui être remboursés.

Il est recommandé que le plan tienne compte de l'objectif de l'accessibilité universelle des services ainsi que des besoins des clientèles à mobilité réduite.

⁹ La stratégie de réinvestissement de surplus n'est pas requise pour tout organisme ayant accumulé un surplus inférieur à 15 % de la contribution annuelle de base du Ministère.

Dans le cas de services effectués par autobus ou par taxi dans le cadre de la mise en commun des places disponibles avec le transport adapté ou le transport scolaire, les prévisions budgétaires et d'achalandage inscrites au plan de développement doivent inclure uniquement les montants et les données qui concernent le transport collectif.

2.1.2. Dépôt d'une demande d'aide financière

Pour se prévaloir d'une aide financière pour l'organisation et l'exploitation de services de transport collectif, un organisme admissible doit soumettre une demande d'aide financière triennale avant la date établie par le ministre dans le calendrier de gestion du programme disponible sur le [site Web](#) du gouvernement du Québec. La demande comprend, sans s'y limiter, les éléments suivants :

- Une planification triennale des revenus et dépenses annuels.
- Une projection triennale de l'achalandage annuel.
- Une projection triennale du nombre moyen de places assises¹⁰ offertes pour chacune des catégories suivantes :
 - autobus (véhicules de 25 places et plus);
 - minibus (véhicules de 10 à 24 places);
 - taxi (véhicules de moins de 10 places).
- Une projection triennale du kilométrage commercial pour chacune des catégories suivantes :
 - autobus (véhicules de 25 places et plus);
 - minibus (véhicules de 10 à 24 places);
 - taxi (véhicules de moins de 10 places).
- Une résolution de l'organisme admissible indiquant, pour chacune des années, le nombre annuel de déplacements prévus, ainsi que les prévisions de revenus et de dépenses.
- Le cas échéant, le rapport d'exploitation de l'année d'activité précédente.
- Une copie ou une mise à jour du plan.

¹⁰ Cela inclut également les places réservées aux fauteuils roulants.

2.1.3. Aide financière et versements

Nature de l'aide financière

L'aide financière à l'organisation et à l'exploitation des services de transport collectif régional est basée sur une projection triennale des services et elle comporte trois éléments, soit :

- une enveloppe « maintien » qui constitue la contribution de base établie pour chacun des organismes admissibles;
- une enveloppe « développement » qui permet de verser des allocations supplémentaires si l'organisme augmente son achalandage;
- une bonification du montant de base calculée en fonction du nombre de places-kilomètres offertes par l'organisme.

Sur la base des prévisions de chaque bénéficiaire, le ministre détermine un montant annuel pour les trois enveloppes, et ce, pour chacune des années durant lesquelles le PADTC est en vigueur.¹¹ Au moment de la reddition de comptes annuelle, les montants établis pour chacune de ces enveloppes seront révisés, mais leur somme ne pourra excéder le montant maximal autorisé par le ministre.

Le montant total de l'aide financière (incluant les enveloppes « maintien », « développement » et « bonification selon les places-kilomètres ») ne doit pas avoir pour effet de générer de surplus annuel. Le cas échéant, le montant du surplus annuel attribuable à l'aide financière versée par le ministre et non réinvesti sera déduit de l'enveloppe « maintien ».

Enveloppe « maintien »

Le montant de l'enveloppe « maintien » de 2025 est calculé selon l'un des deux cas suivants :

- 1- Le nombre de kilomètres commerciaux parcouru en 2024 est inférieur ou égal à celui de 2019. Dans ce cas, l'enveloppe « maintien » de 2025 est égale à celle de 2024.
- 2- Le bénéficiaire a augmenté son nombre de kilomètres commerciaux par rapport à 2019. Dans ce cas, l'enveloppe « maintien » de 2025 est calculée selon la formule suivante :

$$\text{Enveloppe « maintien » 2025} = \text{enveloppe « maintien » 2024} + \text{enveloppe « maintien » 2024} \times \text{la variation en pourcentage du nombre de kilomètres commerciaux.}$$

Le montant de l'enveloppe « maintien » de 2025 ne doit pas excéder 75 % des dépenses admissibles.

Pour les années 2026 et 2027, l'enveloppe « maintien » d'un organisme bénéficiaire sera ajustée au prorata des kilomètres commerciaux parcourus entre l'année en cours et 2019. La valeur de l'enveloppe « maintien » ne pourra cependant pas dépasser le montant de 2025. Le montant de l'enveloppe « maintien » ne doit pas

¹¹ Pour le calcul de l'aide financière en 2025, se référer plutôt à la section 6 des modalités (Mesure transitoire)

avoir pour effet de générer de surplus annuel. Le cas échéant, le montant du surplus annuel attribuable à l'aide financière versée par le ministre et non réinvesti sera déduit de l'enveloppe « maintien ».

Enveloppe « développement »

L'enveloppe « développement » est une contribution annuelle supplémentaire qui peut être versée à un organisme admissible qui augmente son achalandage par rapport à l'année précédente. Cette enveloppe est déterminée par le Ministère, de la manière suivante :

Enveloppe « développement » = coût moyen par déplacement × nombre additionnel de déplacements × taux d'aide financière.

Le coût moyen par déplacement est alors déterminé par le Ministère sur la base des prévisions budgétaires et de déplacements de chaque bénéficiaire, en tenant compte des dépenses admissibles. Ce coût moyen par déplacement ne peut excéder 15 \$ lorsque la densité moyenne du territoire de desserte d'un organisme est égale ou supérieure à 35 habitants par kilomètre carré, ou 18 \$ lorsque la densité moyenne du territoire est inférieure à 35 habitants par kilomètre carré.

Le nombre additionnel de déplacements se calcule par rapport à l'année précédente.

Le taux d'aide financière est d'un maximum de 85 % des dépenses admissibles pour les véhicules à propulsion entièrement électrique et de 75 % des dépenses pour les autres types de motorisation. Le calcul de l'aide financière sera pondéré au prorata des déplacements effectués pour chaque type de motorisation. Aux fins de ce calcul, les déplacements effectués par des véhicules à propulsion entièrement électrique correspondent à des contrats établis pour ce type de véhicules.

Le montant final sera ajusté pour qu'il n'excède pas 5 % de l'enveloppe « maintien » de l'organisme bénéficiaire pour l'année en cours.

Le montant de l'enveloppe « développement » ne doit pas avoir pour effet de générer de surplus annuel. Le cas échéant, le montant du surplus annuel attribuable à l'aide financière versée par le ministre et non réinvesti sera déduit de l'enveloppe « développement ».

Enveloppe « bonification selon les places-kilomètres »

L'enveloppe « maintien » peut faire l'objet d'une bonification en fonction de la projection triennale du nombre de places-kilomètres effectuée par l'organisme. Le montant de la bonification est déterminé par le ministre, de la manière suivante :

Bonification = (n^{bre} de places-kilomètres en autobus + n^{bre} de places-kilomètres en minibus + n^{bre} de places-kilomètres en taxi) × 0,01 \$.

Le nombre de places-kilomètres en autobus représente alors le nombre moyen de places offertes en catégorie autobus (véhicules de 25 places et plus) multiplié par le kilométrage annuel commercial effectué par ce mode de transport.

Le nombre de places-kilomètres en minibus représente le nombre moyen de places offertes en catégorie minibus (véhicules de 10 à 24 places) multiplié par le kilométrage annuel commercial effectué par ce mode de transport.

Le nombre de places-kilomètres en taxi représente le nombre moyen de places offertes en catégorie taxi (véhicules de moins de 10 places) multiplié par le kilométrage annuel commercial effectué par ce mode de transport.

Le taux de 0,01 \$ représente 1 \$ pour chaque tranche de 100 places-kilomètres.

Au besoin, le montant final sera ajusté pour qu'il n'excède pas 4 % de l'enveloppe « maintien » de base.

Le montant de la bonification selon les places-kilomètres ne doit pas avoir pour effet de générer de surplus annuel. Le cas échéant, le montant du surplus annuel attribuable à l'aide financière versée par le ministre et non réinvesti sera déduit de l'enveloppe « bonification selon les places-kilomètres ».

Nouveaux organismes

Pour les nouveaux organismes créés pendant la durée du PADTC, l'aide financière correspond à 75 % des dépenses admissibles durant leur première année d'activité. À partir de la deuxième année complète d'activité, une contribution de base est établie et l'aide peut être bonifiée si l'achalandage augmente ou en fonction du nombre de places-kilomètres.

Dépenses admissibles

Les dépenses admissibles sont les suivantes :

- Les frais liés à l'exploitation de l'offre de services de transport collectif, comme les coûts des contrats de transport et les coûts des panneaux d'arrêt de transport collectif, ainsi que les frais relatifs à l'utilisation de logiciels de répartition et d'organisation du service.
- Les frais de fonctionnement directs liés à l'organisation des activités de services de transport collectif et au service à la clientèle, comme les salaires, les frais relatifs à la coordination des services, les dépenses liées à l'utilisation des places disponibles dans d'autres services de transport collectif et les frais de promotion.
- Les frais d'administration (frais de gestion financière, papeterie, services postaux, etc.), qui ne peuvent pas dépasser 15 % de la somme des deux éléments précédents. Les sommes qui dépassent ce taux sont laissées à la charge du bénéficiaire.

Dépenses non admissibles

Les dépenses suivantes ne sont pas admissibles à l'aide financière :

- Toute dépense qui a trait au financement d'une dette ou au remboursement d'emprunts à venir.
- Les dépenses liées à des infrastructures et à des immobilisations, outre celles autorisées (panneaux d'arrêt de transport collectif).

- Les frais de déplacement engagés par le bénéficiaire ou son mandataire, autres que ceux liés à l'exploitation du service de transport collectif (p. ex. transport nolisé, transport scolaire, transport adapté¹²).
- Les dépenses liées à des services de transport sous contrat qui ne sont pas organisés conformément à l'article 48.19 de la *Loi sur les transports*.
- Les dépenses liées aux déplacements faits en transport bénévole, sauf celles des bénéficiaires qui recevaient déjà au 31 décembre 2017¹³ une aide financière pour ce type de service.
- Les dépenses découlant de l'achat de biens ou de la prestation de services en provenance d'une entreprise inscrite au RENA.
- Toute autre dépense que le ministre juge non admissible ou qui n'est pas incluse dans les dépenses admissibles.

Modalités de versement

Pour la première année, l'aide financière accordée est versée en deux paiements au comptant selon les enveloppes suivantes :

	« Maintien »	« Développement »	« Bonification selon les places-kilomètres »
Premier versement	Maximum de 85 % de l'enveloppe annuelle à la suite de la signature de l'engagement.	Maximum de 50 % de l'enveloppe à la suite de la signature de l'engagement.	Maximum de 50 % de l'enveloppe à la suite de la signature de l'engagement
Deuxième versement	Jusqu'à concurrence de l'enveloppe annuelle restante à la suite de la reddition de comptes pour l'année en question.	Jusqu'à concurrence de l'enveloppe annuelle restante réajustée au réel à la suite de la reddition de comptes annuelle.	Jusqu'à concurrence de l'enveloppe annuelle restante réajustée au réel à la suite de la reddition de comptes annuelle.

Pour les années subséquentes, l'aide financière accordée fait l'objet de deux paiements annuels au comptant selon les enveloppes suivantes :

¹² Seuls les frais pour l'optimisation des places disponibles pour les utilisateurs du transport collectif sont admissibles.

¹³ Les bénéficiaires qui utilisaient en 2017 l'aide financière reçue afin de couvrir une partie des frais de déplacement et d'organisation liés au transport réalisé par des bénévoles peuvent continuer de l'utiliser à cette fin. Les bénéficiaires qui n'utilisent pas l'aide financière aux fins du transport bénévole ne peuvent pas s'en servir pour développer une offre de services de cette nature dans le cadre de ce programme.

	« Maintien »	« Développement »	« Bonification selon les places- kilomètres »
Premier versement	85 % de l'enveloppe au premier trimestre de l'année en cours.	50 % de l'enveloppe au premier trimestre de l'année en cours.	50 % de l'enveloppe au premier trimestre de l'année en cours.
Deuxième versement	Jusqu'à concurrence de l'enveloppe annuelle restante à la suite de la reddition de comptes.	Jusqu'à concurrence de l'enveloppe annuelle restante réajustée au réel à la suite de la reddition de comptes.	Jusqu'à concurrence de l'enveloppe annuelle restante réajustée au réel à la suite de la reddition de comptes.

2.1.4. Reddition de comptes

Au plus tard à la date déterminée par le ministre dans le calendrier de gestion du programme disponible sur le [site Web](#) du gouvernement du Québec, le bénéficiaire doit fournir un rapport d'exploitation annuel, dont le format est déterminé par le ministre, comprenant les données financières qui ont minimalement fait l'objet d'un avis aux lecteurs par une firme spécialisée ou qui ont été approuvées par une résolution de l'organisme admissible.

Les renseignements requis dans le rapport d'exploitation couvrent la période d'une année civile, soit du 1^{er} janvier au 31 décembre, et portent sur :

- les clientèles et le type de services offerts;
- la méthode retenue pour le calcul de l'achalandage;
- les revenus et les dépenses présentés de manière ventilée et indiquant les dépenses couvertes par l'aide financière du programme et celles couvertes par le bénéficiaire;
- les indicateurs du transport collectif :
 - le nombre de déplacements faits annuellement par mode de transport ou fournisseur de services,
 - le nombre de véhicules utilisés annuellement (parc total de véhicules),
 - le nombre total de parcours réguliers locaux,
 - le nombre de parcours réguliers vers des destinations hors territoire,
 - le nombre moyen de places offertes par type de véhicule,

- les kilomètres commerciaux parcourus annuellement par type de véhicule pour l'ensemble du service régulier¹⁴,
- les kilomètres commerciaux parcourus annuellement par type de véhicule pour les liaisons vers des destinations hors territoire,
- la distance moyenne des parcours réguliers,
- la distance totale des parcours réguliers,
- les heures commerciales annuelles en service régulier,
- la population qui bénéficie des services,
- l'achat annuel d'énergie (quantité achetée et coût) par source d'énergie (essence, diesel, biodiesel, électricité ou autre).

Le bénéficiaire doit utiliser le formulaire V-3078 *Rapport d'exploitation – Organisation et exploitation de services en transport collectif*, qui est disponible sur le [site Web](#) du gouvernement du Québec. Un guide et un glossaire sont également fournis pour aider le bénéficiaire à remplir le rapport d'exploitation. Les bénéficiaires doivent aussi faire état annuellement d'une mise à jour de leurs surplus accumulés au 31 décembre de l'année précédente et de la part de ceux-ci attribuable à l'aide financière versée par le ministre. Les bénéficiaires concernés ont jusqu'au 31 décembre 2027 pour réinvestir les surplus accumulés attribuables au Ministère dans les services prévus à la section 2.1.1, sinon ces surplus devront lui être remboursés.

2.2. Création de tables de concertation régionale

Le but de cette section est de soutenir la création ou le maintien des activités d'une table de concertation régionale regroupant les principaux intervenants en transport collectif présents sur le territoire d'une région administrative (ci-après la « RADM »)¹⁵.

La concertation régionale permet aux différents acteurs du transport collectif en région de se regrouper afin de trouver collectivement des solutions concrètes et adaptées au milieu rural en matière de transport des personnes.

Cette section vise à favoriser la concertation des intervenants, la coordination des services, l'amélioration du mode de gouvernance et l'intégration des services de transport collectif régional afin de bonifier et d'optimiser l'offre de services disponible pour la clientèle.

¹⁴ Cela inclut les liaisons hors territoire.

¹⁵ [Carte RADM](#).

2.2.1. Admissibilité

Organismes admissibles

Les organismes admissibles à recevoir une aide financière pour la création d'une table de concertation régionale sont les suivants :

- Un regroupement constitué d'organismes municipaux, indiqués à l'annexe I, et de territoires équivalents appartenant à une même RADM ou à deux RADM contiguës.
- Une table régionale composée d'élus municipaux représentant plus de 50 % de la population de la RADM.
- Une table de concertation ou une instance similaire existant déjà sur le territoire d'une RADM, sous condition de respecter les diverses dispositions prévues au programme.

Les organismes admissibles doivent désigner par résolution une MRC qui agira à titre de mandataire pour assurer le lien avec le ministre. Cette MRC désignée mandataire devra notamment présenter la demande d'aide financière et, si elle est acceptée par le ministre, en assurer le suivi et la reddition de comptes conformément aux dispositions du PADTC.

Projets admissibles

Les projets admissibles à l'aide financière concernent les activités et travaux réalisés par une table de concertation, ou par un comité technique désigné par cette table, en vue d'effectuer, sans s'y limiter, les mandats suivants :

- Un portrait régional de l'offre de services de transport collectif et de la demande prévisible (p. ex. la description du territoire, des services de transport collectif, des clientèles actuelles et des besoins potentiels, des particularités régionales et des enjeux propres à la région concernée).
- L'élaboration d'une stratégie de développement intégré des services de transport collectif qui tient compte des plans de développement de transport collectif régional adoptés par les MRC présentes sur le territoire.
- Le développement et l'établissement de nouveaux modèles de gestion, d'organisation ou de financement du transport collectif régional.
- La description du cadre de gouvernance du transport collectif régional et, le cas échéant, la proposition d'une révision de ce cadre.

Pour être admissible à une aide financière, le projet doit respecter les exigences suivantes :

- L'échéancier de réalisation des activités et travaux réalisés par une table de concertation doit s'étaler sur une période maximale de deux (2) années, qui débute à la suite de l'autorisation du projet par le ministre. Les dépenses effectuées au-delà de cette période sont à la charge complète des organismes admissibles.

- Les MRC et les municipalités hors MRC siégeant à la table doivent représenter au moins 50 % de la population de la RADM ou des RADM concernées.
- Les chefs de bande ou les représentants d'une réserve autochtone située sur le territoire de la RADM doivent être invités à participer aux travaux de la table.
- La table doit réunir les principaux intervenants en transport collectif présents sur le territoire de la RADM ou des RADM concernées. Elle peut également intégrer des acteurs du milieu organisant des services de transport adapté ou opérant des lignes de transport interurbain.

2.2.2. Dépôt d'une demande d'aide financière

Une demande d'aide financière peut être soumise au ministre à tout moment avant la date établie dans le calendrier de gestion du programme disponible sur le [site Web](#) du gouvernement du Québec.

L'aide financière pour la création de tables de concertation régionale n'est pas récurrente. De plus, une seule aide financière peut être accordée par table de concertation régionale en transport collectif dans le cadre des modalités actuelles du programme, ainsi que des versions antérieures et ultérieures.

La demande d'aide financière doit comprendre, sans s'y limiter, les éléments suivants :

- Une mise en contexte indiquant un justificatif pour la création de la table.
- Une description de la table projetée, incluant sa composition, son mode de gouvernance, son fonctionnement et sa structure organisationnelle.
- Un échéancier des travaux à réaliser.
- Une description des objectifs poursuivis et des livrables attendus.
- Les résolutions de l'ensemble des membres de la table.
- Une présentation des répercussions attendues des travaux de la table sur le transport collectif à l'échelle régionale, notamment en ce qui a trait à l'intégration des services et au nouveau modèle de gouvernance.
- Un montage financier prévisionnel du projet présentant les dépenses admissibles ainsi que la contribution financière de chacun des partenaires.

Si plus d'un projet admissible est déposé pour une même RADM, les demandeurs seront invités à se concerter et à se regrouper pour déposer une demande conjointe.

2.2.3. Aide financière et versements

Montant de l'aide financière

L'aide financière couvre 75 % des dépenses admissibles jusqu'à concurrence d'un montant maximal de 80 000 \$ par table.

Elle peut être bonifiée jusqu'à concurrence d'un montant maximal de 105 000 \$ si plus de la moitié des MRC de la RADM participent à la table et que cela couvre plus de 50 % de la population.

L'aide financière est payable à l'organisme désigné mandataire de la table.

Dépenses admissibles

Les dépenses admissibles correspondent aux dépenses qui sont nécessaires et directement liées à la planification et à la réalisation d'un projet admissible, soit :

- les honoraires professionnels versés à une personne ou à un organisme qui coordonne et réalise les travaux et les activités de la table;
- les frais de réunion, de location de salles, de repas, d'hébergement ou de déplacement afférents aux rencontres des membres de la table, selon les barèmes gouvernementaux en vigueur¹⁶, pour un maximum de deux réunions tenues en présentiel pendant la durée du projet;
- les frais d'administration (frais de gestion financière, papeterie, comptabilité, services postaux, etc.) directement liés aux activités et aux travaux de la table, jusqu'à concurrence de 15 % des dépenses admissibles.

Dépenses non admissibles

Les dépenses qui ne sont pas admissibles à l'aide financière sont :

- la rémunération des membres de la table;
- les indemnités de départ, discrétionnaires ou forfaitaires;
- les frais liés à la formation professionnelle ou au perfectionnement, par exemple le coût de cours en informatique;
- toute dépense qui a trait au financement d'une dette ou au remboursement d'emprunts à venir;
- les frais d'acquisition de biens meubles et immeubles;
- les coûts associés à des activités qui ne sont pas directement liées aux travaux de la table;
- les dépenses découlant de l'achat de biens ou de la prestation de services en provenance d'une entreprise inscrite au RENA;
- toute autre dépense que le ministre juge non admissible ou qui n'est pas incluse dans les dépenses admissibles.

¹⁶ CONSEIL DU TRÉSOR, *Directive sur les frais remboursables lors d'un déplacement et autres frais inhérents*.
https://www.tresor.gouv.qc.ca/fileadmin/PDF/secretariat/Directive_frais_rembourrables.pdf.

Modalités de versement

Un montant par année est autorisé pour le projet jusqu'à concurrence des montants maximaux prévus aux deux premiers paragraphes de la section 2.2.3. L'aide financière est versée pour chaque année de la manière suivante :

	Année 1	Année 2
Premier versement	50 % du montant autorisé à la suite de la signature de l'engagement.	50 % du montant autorisé au courant du premier trimestre de l'année en cours.
Deuxième versement	Enveloppe annuelle restante à la suite de l'analyse des documents exigés à la fin de la première année de concertation.	Enveloppe annuelle restante à la suite de l'analyse des documents exigés pour la reddition de comptes finale.

2.2.4. Reddition de comptes

Au terme de la première année du projet, le bénéficiaire doit déposer les documents suivants auprès du ministre :

- Un rapport de mi-projet contenant un sommaire des discussions et des activités effectuées dans le cadre de la table.
- Un rapport financier faisant état des dépenses admissibles et non admissibles de même que de la contribution réelle de chacun des membres de la table.

Au terme de la réalisation du projet, le bénéficiaire doit déposer les documents suivants auprès du ministre :

- Un rapport d'activités contenant les procès-verbaux de chacune des rencontres de la table de concertation ainsi qu'un sommaire des résultats des discussions.
- Un rapport financier détaillé faisant état des dépenses admissibles et non admissibles de même que de la contribution réelle de chacun des membres de la table.
- Les livrables, conformément aux activités autorisées de la table.

3. VOLET III : AIDE FINANCIÈRE AU TRANSPORT INTERURBAIN PAR AUTOBUS

Le transport interurbain par autobus est essentiel à l'occupation du territoire, ainsi qu'à la mobilité interrégionale des personnes pour la participation active à la vie de la communauté et à l'essor économique du Québec. Dans un contexte de déclin de l'industrie privée du transport interurbain par autobus, il apparaît important de soutenir le milieu en matière de mobilité interrégionale afin de contrer la dévitalisation des

territoires, d'éviter l'isolement des populations rurales, de répondre aux besoins des différentes clientèles et d'accroître la mobilité des personnes qui n'ont pas de véhicule motorisé, dont les aînés et les jeunes.

Au regard du transport interurbain par autobus, ce volet vise à :

- maintenir et améliorer des services existants de transport interurbain par autobus;
- développer des services de transport interurbain par autobus;
- contrer l'abandon imminent d'un service existant de transport interurbain par autobus;
- pallier l'abandon récent de services de transport interurbain par autobus;
- mettre en service des outils technologiques permettant de réduire les émissions de GES.

Définition d'un parcours interurbain par autobus

Est considéré comme un parcours interurbain par autobus, un parcours dont l'objectif est de transporter une clientèle générale :

- d'une région métropolitaine de recensement (ci-après la « RMR ») ou d'une agglomération de recensement (ci-après l'« AR ») vers une autre RMR ou une autre AR;
- d'une RMR ou d'une AR vers plus d'une municipalité située à l'extérieur de son territoire;
- sur une distance d'au moins 50 kilomètres entre deux ou plusieurs municipalités qui ne sont pas comprises à l'intérieur des limites d'une RMR ou d'une AR.

3.1. Maintien et amélioration des services existants de transport interurbain par autobus

Une aide financière peut être accordée pendant toute la durée du PADTC pour maintenir ou améliorer des parcours interurbains par autobus exploités en vertu d'un permis de transport interurbain par autobus délivré par la Commission, mais qui ne sont plus en mesure d'opérer à un niveau de service répondant aux besoins de la communauté.

3.1.1. Admissibilité

Organismes admissibles

Les organismes admissibles à recevoir une aide financière pour le maintien et l'amélioration des services existants de transport interurbain par autobus sont les autorités municipales indiquées à l'[annexe I](#).

Ces organismes peuvent se regrouper afin de présenter une demande commune.

Projets admissibles

Les projets admissibles à l'aide financière concernent l'un ou l'autre des aspects suivants :

- Assurer le maintien d'un parcours interurbain par autobus dont le niveau de services risque de diminuer sous le minimum requis pour assurer sa rentabilité.
- Améliorer ou bonifier l'offre de services d'un parcours interurbain par autobus lorsque le transporteur n'est plus en mesure d'opérer selon l'horaire inscrit sur son permis de transport.

La réalisation d'un projet admissible doit s'effectuer sur une période maximale de trois (3) ans.

3.1.2. Dépôt d'une demande d'aide financière

Les demandes d'aide financière doivent être soumises au ministre au plus tard à la date indiquée au calendrier de gestion du programme disponible sur le [site Web](#) du gouvernement du Québec.

La demande d'aide financière doit être accompagnée, sans s'y limiter, des éléments suivants :

- Une résolution de l'organisme admissible indiquant la forme et le montant de l'aide financière sollicitée ainsi que la période couverte par l'aide financière.
- La description des services soutenus financièrement, comprenant :
 - le nombre de déplacements prévus pour le projet de transport interurbain;
 - le détail des parcours prévus;
 - le montage financier du projet de transport interurbain, y compris les revenus et dépenses associés au transport de colis.

3.1.3. Aide financière et versement

Montant de l'aide financière

Pour chaque parcours de transport interurbain par autobus visé par une demande d'aide financière, un bénéficiaire peut recevoir une somme égale à 75 % des dépenses admissibles, jusqu'à concurrence d'un montant annuel de 125 000 \$ pour une période maximale de trois (3) ans.

Le solde, qui équivaut à 25 % des dépenses admissibles, ainsi que les dépenses non admissibles doivent être assumés par le bénéficiaire.

Le montant de l'aide ne doit pas avoir pour effet de générer de surplus au projet pour l'année en cours. Le cas échéant, le montant du surplus sera déduit de l'aide financière.

Dépenses admissibles

Les dépenses admissibles comprennent les frais d'audit des états financiers. Autrement, elles diffèrent selon la forme d'aide financière demandée, à savoir :

A. Soutenir le déficit d'exploitation annuel d'un parcours

Les dépenses admissibles correspondent au déficit d'exploitation jusqu'à concurrence du budget disponible.

B. Compenser une réduction tarifaire annuelle

Les dépenses admissibles correspondent à la perte assumée par un transporteur pour compenser l'application d'une réduction tarifaire accordée aux usagers par un bénéficiaire.

Le bénéficiaire doit détailler le résultat souhaité par l'application de la réduction tarifaire. Il doit présenter sa grille tarifaire et celle du transporteur de façon à préciser la réduction accordée et le nombre de laissez-passer ou de titres mis en circulation annuellement.

C. Bonifier l'offre annuelle de services

Les dépenses admissibles à l'aide financière pour bonifier l'offre de services sont les suivantes :

- Les dépenses d'exploitation des services additionnels requis.
- Les dépenses d'amortissement liées à l'acquisition d'autobus.
- Les frais d'administration (frais de gestion financière, papeterie, services postaux, etc.) qui ne peuvent pas dépasser 15 % des dépenses admissibles. Les sommes qui dépassent ce taux sont laissées à la charge du bénéficiaire.

Le bénéficiaire doit détailler l'offre de services qui sera ajoutée durant la période pour laquelle l'aide financière est sollicitée. Le montant maximal de l'aide financière accordée sera fondé sur un budget prévisionnel présenté dans une entente intervenue entre le transporteur et le bénéficiaire. Les coûts annuels doivent être estimés en considérant un coût moyen d'exploitation au kilomètre. Dans tous les cas, la contribution du ministre ne peut excéder 3,50 \$ par kilomètre parcouru.

Dépenses non admissibles

Les dépenses suivantes ne sont pas admissibles à l'aide financière :

- Les dépenses liées à des immobilisations autres que celles indiquées à la section « Dépenses admissibles » précédente.
- Le remboursement de prêts, à l'exception de ceux requis pour l'acquisition d'autobus.
- Les frais de déplacements et de formation.

- Les dépenses découlant de l'achat de biens ou de la prestation de services en provenance d'une entreprise inscrite au RENA.
- Les dépenses effectuées entre le 1^{er} janvier et le 31 mars 2025 ayant fait l'objet d'une aide financière dans le cadre du PADTC 2022-2025.
- Toute autre dépense que le ministre juge non admissible ou qui n'est pas incluse dans les dépenses admissibles.

Modalités de versement

Pour la première année, l'aide financière accordée est versée en un maximum de deux paiements au comptant :

- Le premier versement, correspondant à un maximum de 90 % du montant octroyé, est effectué à la suite de la signature de l'engagement.
- Le second versement, correspondant à l'aide financière annuelle restante, est effectué à la suite de l'analyse des documents exigés par le ministre pour la reddition de comptes annuelle.

Pour les années subséquentes, l'aide financière accordée est versée annuellement en deux paiements au comptant :

- Le premier versement, correspondant à un maximum de 90 % du montant octroyé, est effectué au cours du premier trimestre de l'année en cours.
- Le second versement, correspondant à l'aide financière annuelle restante, est effectué à la suite de l'analyse des documents exigés par le ministre pour la reddition de comptes annuelle.

3.1.4. Reddition de comptes

À la fin de chaque année financière, le bénéficiaire doit fournir un rapport d'exploitation attestant l'utilisation de l'aide financière et désignant clairement le montant de l'aide financière ajusté en fonction des données réelles. Ce rapport doit être approuvé par résolution adoptée en bonne et due forme par le conseil municipal du bénéficiaire.

Les renseignements requis dans le rapport d'exploitation couvrent la période d'une année civile, soit du 1^{er} janvier au 31 décembre, et doivent inclure, sans nécessairement s'y limiter :

- les états financiers audités;
- le détail des données financières liées au projet;
- les revenus et dépenses associés au transport de colis;
- les données opérationnelles suivantes :
 - le nombre de déplacements effectués annuellement,

- le kilométrage annuel par parcours,
- la consommation annuelle d'énergie (carburants et électricité) par source d'énergie.

3.2. Développement de services de transport interurbain par autobus

Une aide financière peut être accordée pendant toute la durée du PADTC pour établir ou développer des services de transport interurbain par autobus sur des parcours pour lesquels il n'y a pas de permis de transport délivré par la Commission.

3.2.1. Admissibilité

Organismes admissibles

Les autorités municipales indiquées à l'[annexe I](#) sont admissibles à recevoir une aide financière dans le cadre de la présente section.

Ces organismes peuvent se regrouper afin de présenter une demande commune.

Projets admissibles

Les projets admissibles doivent servir à développer un service de transport interurbain par autobus exploité en vertu d'un contrat de service pour le compte d'un organisme admissible.

Les projets admissibles concernent des services de transport interurbain par autobus offerts sur des trajets pour lesquels aucun permis n'a été délivré par la Commission et qui ne peuvent donc être financés en vertu de la section 3.1 « Maintien et amélioration de services existants de transport interurbain par autobus ».

Les projets admissibles couvrent une période maximale de trois (3) ans et ne doivent pas concurrencer un parcours interurbain existant¹⁷.

3.2.2. Dépôt d'une demande d'aide financière

Les demandes d'aide financière doivent être soumises au ministre au plus tard à la date indiquée au calendrier de gestion du programme disponible sur le [site Web](#) du gouvernement du Québec.

Une demande d'aide financière doit être accompagnée, sans s'y limiter, des éléments suivants :

- Une résolution de l'organisme admissible indiquant le montant de l'aide financière sollicitée et la période couverte par l'aide financière.
- La description des services de transport interurbain par autobus comprenant :

¹⁷ Un organisme admissible doit d'abord offrir aux transporteurs interurbains par autobus présents sur le territoire l'opportunité de fournir les services projetés. Si aucun transporteur interurbain ne souhaite fournir le service projeté ou si l'organisme évalue que les prix soumis par les transporteurs interurbains par autobus sont trop élevés en comparaison avec les prix courants, il pourra faire appel à un tiers transporteur par autobus.

- la justification de l'offre de services projetée;
- le nombre de déplacements prévus pour le projet de transport interurbain;
- le détail des parcours;
- les revenus et dépenses associés au transport de colis;
- le montage financier du projet de transport interurbain par autobus;
- un calendrier de réalisation;
- le cas échéant, une copie du contrat de service.

Les demandes d'aide financière sont analysées en considérant les éléments suivants :

- La qualité de la proposition en ce qui concerne l'efficacité et l'efficience de la mobilité interurbaine.
- La précision et le réalisme du montage financier, en particulier en comparaison avec d'autres propositions reçues.
- La concordance avec les objectifs du programme et la coexistence harmonieuse avec les parcours interurbains par autobus déjà établis.

3.2.3. Aide financière et versements

Montant de l'aide financière

Pour chaque parcours de transport interurbain par autobus visé par une demande d'aide financière, un bénéficiaire peut recevoir une somme égale à 80 % des dépenses admissibles, jusqu'à concurrence d'un montant annuel de 200 000 \$ pour une période maximale de trois (3) ans.

Le solde, qui équivaut à 20 % des dépenses admissibles, ainsi que les dépenses non admissibles doivent être assumés par le bénéficiaire.

Le montant de l'aide ne doit pas avoir pour effet de générer de surplus au projet pour l'année en cours. Le cas échéant, le montant du surplus sera déduit de l'aide financière.

Dépenses admissibles

Les dépenses admissibles à une aide financière en vue de développer des services de transport interurbain par autobus sont les suivantes :

- Les frais liés à l'exploitation de l'offre de services de transport collectif, comme les coûts du contrat de transport.
- Les frais de fonctionnement directs liés à l'organisation des activités du service de transport interurbain, comme les salaires, les frais relatifs à la coordination des services et les frais de promotion.

- Les dépenses d'amortissement liées à l'acquisition d'autobus.
- Les frais d'administration (frais de gestion financière, papeterie, services postaux, etc.), qui sont limités à 15 % des dépenses.

Dépenses non admissibles

Les dépenses suivantes ne sont pas admissibles à l'aide financière :

- Les dépenses liées à des immobilisations autres que celles indiquées à la section « Dépenses admissibles » précédente.
- Le remboursement de prêts à l'exception de ceux requis pour l'acquisition d'autobus.
- Les frais de déplacement et de formation.
- Les dépenses découlant de l'achat de biens ou de la prestation de services en provenance d'une entreprise inscrite au RENA.
- Toute autre dépense que le ministre juge non admissible ou qui n'est pas incluse dans les dépenses admissibles.

Modalités de versement

Pour la première année, l'aide financière accordée est versée en deux paiements au comptant :

- Le premier versement, correspondant à un maximum de 90 % du montant octroyé, est effectué à la suite de la signature de l'engagement.
- Le second versement, correspondant à l'aide financière annuelle restante, est effectué à la suite de l'analyse des documents exigés par le ministre pour la reddition de comptes annuelle.

Pour les années subséquentes, l'aide financière accordée est versée annuellement en deux paiements au comptant :

- Le premier versement, correspondant à un maximum de 90 % du montant octroyé, est effectué au cours du premier trimestre de l'année en cours.
- Le second versement, correspondant à l'aide financière annuelle restante, est effectué à la suite de l'analyse des documents exigés par le ministre pour la reddition de comptes annuelle.

3.2.4. Reddition de comptes

À la fin de chaque année financière, le bénéficiaire doit fournir un rapport d'exploitation attestant l'utilisation de l'aide financière et désignant clairement le montant de l'aide financière ajusté en fonction des données réelles.

Les renseignements requis dans le rapport d'exploitation couvrent la période d'une année civile, soit du 1^{er} janvier au 31 décembre, et doivent inclure, sans nécessairement s'y limiter :

- le détail des données financières liées au projet et de leur utilisation;
- les revenus et dépenses associés au transport de colis;
- les données opérationnelles suivantes :
 - le nombre de déplacements effectués annuellement,
 - le kilométrage commercial par parcours,
 - la consommation annuelle d'énergie (carburants et électricité) par source d'énergie.

3.3. Aide pour contrer l'abandon imminent de services

Une aide financière peut être accordée à un transporteur interurbain par autobus pour préserver l'accessibilité d'un parcours existant qui est en situation imminente d'abandon de services. Cette aide financière vise à permettre au milieu local de se concerter pour décider s'il souhaite maintenir les services et contribuer à leur financement.

3.3.1. Admissibilité

Organismes admissibles

Les organismes admissibles à recevoir une aide financière sont les transporteurs titulaires de permis de transport interurbain par autobus délivrés par la Commission.

Projets admissibles

Les projets admissibles à l'aide financière concernent les parcours interurbains par autobus exploités par un transporteur qui présentent une situation imminente d'abandon, démontrée par l'une ou l'autre des façons suivantes :

- Par le dépôt d'une requête en abandon de services auprès de la Commission.
- En démontrant que le milieu municipal et le transporteur ont entrepris des discussions afin de corriger la situation problématique. Cette démonstration doit être attestée par une résolution du conseil des maires de la ou des MRC concernées.

Projets non admissibles

Les projets suivants ne sont pas admissibles à l'aide financière :

- Un parcours qui, pour l'année en cours, fait déjà l'objet d'une aide financière de la part du ministre ou dans le cadre de tout autre programme gouvernemental.

- Un projet qui ne vise pas le maintien d'un parcours interurbain par autobus.
- Un parcours qui a déjà fait l'objet d'une aide financière similaire dans le cadre du PADTC.

Les projets admissibles couvrent une période maximale de 12 mois débutant après la date de la signature de la lettre d'octroi de l'aide financière par le ministre.

Advenant l'abandon du service avant la fin de la période de 12 mois, le remboursement de l'aide sera exigé proportionnellement aux mois pour lesquels les services ont été abandonnés.

Cette aide financière n'est disponible qu'une seule fois par parcours interurbain dans le cadre des modalités actuelles du programme, ainsi que des versions antérieures et ultérieures.

3.3.2. Dépôt d'une demande d'aide financière

Une demande d'aide financière peut être soumise au ministre à tout moment jusqu'à la date indiquée dans le calendrier de gestion du programme disponible sur le [site Web](#) du gouvernement du Québec.

3.3.3. Aide financière et versements

Montant de l'aide financière

L'aide financière correspond à 100 % du déficit d'exploitation, y compris les revenus et dépenses associés au transport des colis, de l'année financière de référence qui est déterminée par le transporteur lors de sa demande, jusqu'à concurrence d'un montant maximal pouvant atteindre 100 000 \$.

Dans le cas de l'abandon imminent de plus d'un parcours, les parcours abandonnés étant reliés, la somme maximale accordée par parcours peut être considérée de manière globale afin que le déficit de l'ensemble des parcours soit intégré.

Modalités de versement

L'aide financière accordée est versée en deux paiements au comptant :

- Le premier versement, correspondant à un maximum de 90 % du montant de l'aide financière, est effectué à la suite de la signature de l'engagement.
- Le deuxième versement, correspondant à l'aide financière restante, est effectué à la suite de l'analyse des documents exigés par le ministre à la section 3.3.4 « Reddition de comptes », qui attestent l'utilisation des sommes aux fins de la réalisation du projet.

3.3.4. Reddition de comptes

À la fin de la période pour laquelle une aide financière a été octroyée, le bénéficiaire de l'aide doit déposer un rapport d'activités indiquant les données financières qui attestent de l'utilisation de cette aide financière et qui permettent l'évaluation du projet. Ce rapport doit comprendre ou indiquer, sans nécessairement s'y limiter :

- le détail des données financières liées au projet et de leur utilisation;
- les revenus et dépenses associés au transport de colis;
- les données opérationnelles suivantes :
 - le nombre de déplacements effectués annuellement,
 - le kilométrage annuel par parcours,
 - la consommation annuelle d'énergie (carburants et électricité) par source d'énergie.

Le rapport d'activités doit également dresser un état de situation du parcours soutenu par l'aide financière. Il doit minimalement présenter les éléments suivants :

- Un bilan des efforts de concertation avec le milieu municipal.
- Une perspective des besoins financiers estimés pour maintenir le parcours durant une période de trois (3) ans, incluant le coût d'exploitation au kilomètre du parcours.
- L'achalandage du parcours durant une période de cinq (5) ans, incluant l'année de référence pour laquelle l'aide financière a été versée.

3.4. Aide pour pallier l'abandon de services

Lorsqu'un service de transport interurbain est abandonné à la suite d'une décision de la Commission, une aide financière peut être accordée pour permettre l'utilisation de parcours interurbains alternatifs en vue de pallier l'abandon de ce service. Cette aide financière vise à assurer temporairement la mobilité interurbaine des usagers, le temps que le milieu local se concerte pour trouver des solutions pérennes à la mobilité interurbaine.

3.4.1. Admissibilité

Organismes admissibles

Les organismes admissibles à recevoir une aide financière sont :

- les autorités municipales indiquées à l'[annexe I](#);

- un transporteur interurbain qui a obtenu un permis de transport interurbain par autobus délivré par la Commission, en remplacement du permis abandonné.

Projets admissibles

Les projets admissibles concernent l'utilisation de parcours interurbains alternatifs existants. Ces parcours alternatifs doivent rejoindre une autre desserte interurbaine permettant d'accéder aux points de débarquement anciennement disponibles sur le parcours abandonné.

La réalisation d'un projet admissible doit s'effectuer sur une période de 12 mois, avec une possibilité de renouvellement d'une année.

3.4.2. Dépôt d'une demande d'aide financière

Une demande d'aide financière peut être soumise au ministre à tout moment jusqu'à la date indiquée dans le calendrier de gestion du programme disponible sur le [site Web](#) du gouvernement du Québec. La demande d'aide financière doit être accompagnée d'un plan de transport comprenant ou indiquant, sans nécessairement s'y limiter, les éléments suivants :

- La démonstration que les autres services de transport disponibles sur le territoire ne peuvent pas pallier cet abandon de services.
- La description des services abandonnés, comprenant :
 - le nombre d'usagers touchés par l'abandon des services et le nombre de déplacements réalisés sur le parcours interurbain par autobus abandonné;
 - les revenus et dépenses associés au transport de colis;
 - l'étendue du territoire touché par l'abandon des services et la longueur (en kilomètres) des parcours (aller simple) abandonnés.
- La description des services qui seront mis en place :
 - le nombre de déplacements prévus par le projet;
 - le détail des parcours prévus;
 - le montage financier du projet, comprenant le montant de l'aide financière désirée, les tarifs et le montant estimé de la contribution des usagers, les coûts de transport, les frais d'administration, les revenus et dépenses associés au transport de colis et la période couverte par l'aide financière demandée. Dans le cas d'un organisme municipal admissible, ce montage financier doit être approuvé par une résolution.

3.4.3. Aide financière et versements

Montant de l'aide financière

L'aide financière couvre 100 % des dépenses admissibles jusqu'à concurrence d'un montant maximal pouvant atteindre l'équivalent de 15 416 \$ par mois pour une période maximale de 12 mois.

Dépenses admissibles

Pour chaque parcours interurbain par autobus, les dépenses admissibles à une aide financière sont les suivantes :

- Les frais supplémentaires engagés par les usagers pour l'utilisation de parcours interurbains alternatifs déjà présents sur le territoire.
- Si le bénéficiaire est un transporteur, les coûts d'exploitation du service de transport interurbain par autobus, déduction faite des revenus provenant des usagers.
- Si le bénéficiaire est un organisme municipal, les coûts du contrat conclu avec un transporteur, déduction faite des revenus provenant des usagers, afin d'établir une connexion avec la ligne interurbaine par autobus la plus proche.
- Les dépenses d'amortissement liées à l'acquisition d'autobus.

Les frais d'administration et de gestion du bénéficiaire, qui ne peuvent excéder 15 % du montant de l'aide financière.

Dépenses non admissibles

Les dépenses suivantes ne sont pas admissibles à l'aide financière :

- Les dépenses liées à des immobilisations autres que celles indiquées à la section « Dépenses admissibles » précédente.
- Le remboursement de prêts, à l'exception de ceux requis pour l'acquisition d'autobus.
- Les frais de déplacement et de formation.
- Les frais découlant de l'achat de biens ou de la prestation de services en provenance d'une entreprise inscrite au RENA.
- Toute autre dépense que le ministre juge non admissible ou qui n'est pas incluse dans les dépenses admissibles.

Modalités de versement

L'aide financière accordée est versée sous la forme de paiements au comptant. Elle est attribuée à un bénéficiaire en plusieurs versements :

- Le premier versement, correspondant à un maximum de 50 % du montant de l'aide financière, est effectué à la suite de la signature de l'engagement.
- Les versements subséquents, correspondant à l'aide financière restante, sont effectués à la demande du bénéficiaire à la suite de l'analyse des pièces justificatives exigées par le ministre pour la reddition de comptes.

3.4.4. Reddition de comptes

Les bénéficiaires sont tenus de produire une reddition de comptes provisoire avec chacune des demandes de paiement suivant le versement initial et une reddition de comptes finale au plus tard un mois après la fin du projet.

Les bénéficiaires doivent fournir les renseignements suivants à chacune des redditions de comptes :

- Les horaires des services offerts ainsi que les plages horaires pour les réservations.
- La liste des municipalités desservies.
- La grille tarifaire.
- Les types de transport utilisés (p. ex. minibus, taxi, autobus).
- L'achalandage en fonction des points de service.
- Les revenus selon chacune des sources.
- Les dépenses pour :
 - la masse salariale;
 - l'administration générale;
 - les frais de promotion;
 - le contrat avec les transporteurs, selon le type de véhicule;
 - le transport de colis;
 - les autres frais.
- Les données opérationnelles suivantes :
 - Le nombre de déplacements effectués;

- Le kilométrage par parcours;
- La consommation annuelle d'énergie (carburants et électricité) par source d'énergie.

3.5. Mise en service d'outils technologiques permettant de réduire les émissions de GES

Une aide financière peut être accordée aux transporteurs interurbains par autobus pour favoriser l'acquisition, le développement et la mise en service d'outils technologiques qui leur permettront d'établir un système de réservation et de billetterie en ligne, une tarification différenciée et éventuellement une interconnexion avec d'autres transporteurs pour accroître leur achalandage en joignant une plus vaste clientèle. L'implantation de tels outils permet d'offrir à la population québécoise des services de transport interurbain par autobus mieux intégrés et plus efficaces afin de favoriser une augmentation de leur achalandage et ainsi de contribuer à la réduction des émissions de GES.

3.5.1. Admissibilité

Organismes admissibles

Les organismes admissibles à recevoir une aide financière sont les titulaires de permis de transport interurbain par autobus délivrés par la Commission.

Projets admissibles

Les projets admissibles à l'aide financière concernent l'acquisition, le développement et la mise en service d'outils technologiques qui améliorent les services afin de favoriser un transfert modal et de contribuer à la réduction des émissions de GES.

Annuellement, un bénéficiaire ne peut recevoir qu'une seule aide financière pour l'acquisition, le développement et la mise en service d'outils technologiques, mais il peut cumuler des aides financières annuelles durant la période d'implantation de l'outil technologique si celle-ci excède une année.

Les projets technologiques qui reçoivent du financement pour la première fois doivent se conformer aux standards de l'architecture canadienne des systèmes de transport intelligents selon l'Association des transports du Canada.

3.5.2. Dépôt d'une demande d'aide financière

Pour bénéficier d'une aide financière, un organisme admissible doit soumettre une demande au ministre avant la date indiquée dans le calendrier de gestion du programme disponible sur le [site Web](#) du gouvernement du Québec. La demande d'aide financière doit indiquer, sans nécessairement s'y limiter :

- la présentation du demandeur (coordonnées, services offerts, couverture géographique, nombre d'employés, achalandage et chiffre d'affaires actuels);
- le contexte dans lequel s'inscrit la demande et la problématique soulevée;

- la description des solutions envisagées et la justification de la solution retenue;
- le calendrier de réalisation;
- les objectifs de progression de l'achalandage, exprimés par un équivalent en « passagers × kilomètres », de sorte que le ministre puisse en déduire le potentiel de réduction des émissions de GES résultantes à court terme (un an) et à moyen terme (trois ans);
- la répartition des dépenses engagées, à compter du 1^{er} janvier de l'année en cours, pour développer la solution technologique et, le cas échéant, les prévisions des dépenses annuelles des deux (2) années à venir pour mettre en œuvre la solution technologique.

Les demandes d'aide financière sont analysées en considérant :

- l'expertise et les champs d'activité du demandeur;
- la qualité de la proposition en ce qui concerne l'analyse technique et la pertinence de la solution proposée;
- la précision et le réalisme du montage financier;
- le potentiel d'augmentation de l'achalandage et de réduction des émissions de GES.

3.5.3. Aide financière et versements

Montant de l'aide financière

L'aide financière couvre jusqu'à 50 % des dépenses admissibles du projet de développement technologique, jusqu'à concurrence d'un montant maximal ne pouvant pas excéder 100 000 \$.

Dépenses admissibles

Les dépenses admissibles sont les coûts liés à l'acquisition ou au développement du logiciel, aux frais d'implantation de l'outil technologique et de son interconnexion avec les plateformes d'autres transporteurs, le cas échéant, de même que le coût de la quantification de la réduction des émissions de GES.

Dépenses non admissibles

Les dépenses suivantes ne sont pas admissibles à l'aide financière :

- Les coûts récurrents liés aux frais de fonctionnement de l'outil technologique.
- Les dépenses découlant de l'achat de biens ou de la prestation de services en provenance d'une entreprise inscrite au RENA.
- Les dépenses effectuées entre le 1^{er} janvier et le 31 mars 2025 ayant fait l'objet d'une aide financière dans le cadre du PADTC 2022-2025.

- Les frais d'administration.

Modalités de versement

L'aide financière accordée est versée en deux paiements au comptant :

- Le premier versement, correspondant à un maximum de 50 % du montant de l'aide financière, est effectué à la suite de la signature de l'engagement.
- Le deuxième versement, correspondant au montant de l'aide financière restante, est effectué, s'il y a lieu, à la suite de l'analyse des documents exigés pour la reddition de comptes.

3.5.4. Reddition de comptes

Au terme de la réalisation du projet, le bénéficiaire doit produire l'ensemble des factures attestant les coûts engagés pour le projet.

Un rapport démontrant la réduction ou l'évitement des émissions de GES résultant de la mise en application de l'outil technologique doit également être réalisé par un organisme externe certifié et détenant une formation relative à la norme ISO 14064.

4. VOLET IV : AIDE FINANCIÈRE POUR LA GESTION DES DÉPLACEMENTS ET LES ÉTUDES

Les aides financières disponibles pour le volet IV se divisent en quatre sections :

- Le fonctionnement des centres de gestion des déplacements (ci-après « CGD »).
- L'élaboration d'un plan de gestion des déplacements (ci-après « PGD »).
- L'implantation de mesures prévues dans le PGD.
- La réalisation d'études sur le transport collectif.

4.1. Fonctionnement des centres de gestion des déplacements

Les CGD sont des organismes à but non lucratif ayant comme mission de conseiller les employeurs, les institutions et les organisations municipales en matière de mobilité durable. Ils jouent un rôle essentiel dans la sensibilisation et l'adoption de modes de transport autres que le voiturage en solo aux niveaux local et régional.

Cette section a pour objectif de soutenir financièrement les CGD et le regroupement national unique qui les représentent dans le fonctionnement annuel de leur organisation. Lors de la publication du programme, il s'agissait du Réseau des centres d'expertise en mobilité (ci-après « RCEM »).

4.1.1. Admissibilité

Organismes admissibles

Agissant à titre de promoteurs et de conseillers en mobilité durable auprès des employeurs et des générateurs de déplacements afin de favoriser l'utilisation des modes de transport autres que le voiturage en solo, les CGD sont admissibles à une aide financière annuelle couvrant une partie de leurs dépenses de fonctionnement.

Agissant à titre de représentant des CGD, jouant un rôle de premier plan dans la consolidation et le développement du réseau auprès de ces organismes et portant des projets nationaux en lien avec la mobilité durable, le RCEM est également admissible à une aide financière annuelle couvrant une partie de ses dépenses de fonctionnement.

À l'extérieur des régions métropolitaines de recensement de Montréal et de Québec, les municipalités et les sociétés de transport en commun agissant à titre de CGD sont également admissibles à cette aide.

Le CGD doit définir son territoire d'intervention principal. Pour les régions métropolitaines de recensement de Montréal et de Québec, ce territoire doit inclure un bassin de plus de 50 000 travailleuses et travailleurs. En région, le territoire doit comprendre un bassin de plus de 10 000 travailleuses et travailleurs.

À l'exception du RCEM dont le territoire d'intervention correspond à la province de Québec, un seul CGD peut être reconnu et subventionné sur un territoire d'intervention.

4.1.2. Dépôt d'une demande d'aide financière

Pour bénéficier d'une aide financière annuelle, un organisme admissible doit soumettre une demande au ministre avant la date déterminée dans le calendrier de gestion du programme disponible sur le [site Web](#) du gouvernement du Québec.

La demande d'aide financière doit être accompagnée d'un plan d'affaires pour l'année en cours qui comprend :

- une description de l'ensemble des activités projetées liées au démarchage auprès des entreprises et visant à favoriser, auprès du personnel, un changement de comportement et l'usage des modes de transport autres que le voiturage en solo;
- une description, par activité projetée, des ressources requises et des résultats attendus en ce qui concerne le changement de la part modale ou l'augmentation de l'utilisation des modes de transport autres que le voiturage en solo.

En plus de son plan d'affaires, le demandeur doit présenter :

- la composition de son conseil d'administration et la provenance de ses membres;
- le nombre de membres de l'organisme et leur répartition sur le territoire, le cas échéant;

- une description de sa structure organisationnelle;
- le nombre de personnes qu'il emploie et leur catégorie d'emploi (personnel de direction, de gestion, professionnel, technique ou de soutien);
- le territoire d'intervention et les clientèles actuelles et potentielles;
- le rapport annuel de l'année précédente;
- les états financiers de l'année précédente, accompagnés d'une résolution adoptée en bonne et due forme par le conseil d'administration, de même que les prévisions budgétaires pour l'année en cours;
- la résolution adoptée en bonne et due forme par le conseil d'administration autorisant le dépôt de la demande d'aide financière;
- tout autre document pertinent pour appuyer sa demande.

Si le demandeur est en relation d'affaires avec des entreprises ou des organismes contrôlés directement ou indirectement par les mêmes administrateurs que les siens, il doit en informer le ministre en identifiant chacun d'entre eux par son nom légal et son numéro d'entreprise du Québec.

4.1.3. Aide financière et versements

Montant de l'aide financière

Une aide financière, égale à 75 % des dépenses admissibles, est accordée jusqu'à concurrence d'un montant maximal de 200 000 \$ pour le fonctionnement annuel d'un CGD.

Dépenses admissibles

Les dépenses suivantes sont admissibles à une aide financière :

- Les salaires et les avantages sociaux reliés à la gestion des affaires courantes du CGD et la coordination.
- Le loyer et les assurances.
- L'ameublement.
- L'électricité et le téléphone.
- La location de salles.
- Les frais liés à la tenue de livres.
- Pour les municipalités et les sociétés de transport en commun agissant à titre de CGD, seuls les salaires et les avantages sociaux liés à un emploi créé pour les activités de fonctionnement du CGD.

- Les dépenses pour les activités de démarchage et de promotion auprès des entreprises ou des organisations dans le but de dénicher de nouveaux mandats.

Dépenses non admissibles

Les dépenses suivantes ne sont pas admissibles à l'aide financière :

- Les indemnités de départ discrétionnaires ou forfaitaires.
- Les frais de construction ou de rénovation des immeubles.
- Les frais d'adhésion aux associations professionnelles ou scientifiques.
- Les frais d'études, par exemple les frais liés à la préparation d'une thèse ou les droits de scolarité.
- Les frais liés à la formation professionnelle ou au perfectionnement, par exemple le coût de cours d'informatique et de cours d'apprentissage linguistique.
- Les frais liés à des activités de lobbying pour l'obtention d'une aide financière du programme.
- Les frais mensuels de stationnement pour les véhicules.
- Les dépenses effectuées entre le 1^{er} janvier et le 31 mars 2025 ayant fait l'objet d'une aide financière dans le cadre du PADTC 2022 -2025.
- Toute autre dépense jugée non admissible par le ministre ou qui n'est pas incluse dans les dépenses admissibles.

Modalités de versement

L'aide financière accordée est versée sous la forme de deux paiements au comptant :

- Le premier versement, correspondant à un maximum de 90 % du montant de l'aide financière autorisée dans la lettre d'octroi de l'aide financière par le ministre, est effectué à la suite de la signature de l'engagement.
- Le deuxième versement, correspondant à l'aide financière restante, est effectué à la suite de l'analyse et de l'approbation par le ministre des documents exigés à la section 4.1.4 pour la reddition de comptes.

4.1.4. Reddition de comptes

Le CGD, le RCEM ou l'organisme admissible agissant à titre de CGD doit produire annuellement les documents suivants :

- Le bilan des activités réalisées en fonction des objectifs poursuivis, notamment en ce qui concerne la réduction des déplacements effectués en voiturage en solo et l'amélioration de l'accessibilité.

- La description des résultats obtenus et leur évaluation au regard des objectifs établis en ce qui concerne le recrutement et la mobilisation des entreprises et des établissements.
- Les états financiers entérinés par résolution du conseil d'administration.
- Tout autre document jugé pertinent par le ministre.

4.2. Élaboration d'un plan de gestion des déplacements

Cette section vise à soutenir les employeurs admissibles dans l'élaboration d'un plan de gestion des déplacements pour leurs effectifs.

Les plans de gestion des déplacements (PGD) permettent :

- d'établir un diagnostic de mobilité propre à chaque organisation;
- de proposer aux organisations des solutions de mobilité durable cohérentes et adaptées aux besoins de leurs effectifs;
- de déterminer les aménagements incitant leurs employés à utiliser les modes de déplacement actifs et collectifs ainsi que le covoiturage.

4.2.1. Admissibilité

Organismes admissibles

Les organismes suivants sont admissibles et peuvent présenter une demande d'aide financière, à titre d'employeurs, pour les déplacements de leur personnel :

- Les entreprises privées.
- Les sociétés de développement commercial, les regroupements d'entreprises, les parcs industriels et les parcs technologiques.
- Les municipalités, les MRC et les organismes municipaux ou paramunicipaux (p. ex. habitation, parcs, sociétés de transport).
- Les organismes à but non lucratif (ci-après « OBNL »), les coopératives ainsi que les entreprises d'économie sociale.
- Les établissements d'enseignement et de recherche.
- Les établissements de santé et de services sociaux.

De plus, pour être admissible, l'organisme doit avoir son siège social ou un établissement au Québec.

Malgré ce qui précède, un organisme n'est pas admissible au présent programme s'il se retrouve dans l'une des situations suivantes :

- S'il est dans une situation de faillite ou d'insolvabilité au sens de la *Loi sur la faillite et l'insolvabilité* (L.R.C. [1985], chapitre B-3).
- S'il a fait défaut, au cours des deux (2) années précédant la demande d'aide financière, de respecter ses obligations en lien avec l'octroi d'une aide financière antérieure de la part du ministre, après en avoir été dûment mis en demeure.
- S'il est inscrit au RENA.

Ces critères ne constituent que des conditions préalables, basées sur des notions de conformité, dont le respect ne garantit pas le versement d'une aide financière. Les projets sont évalués à l'aide d'une grille dont les critères sont présentés à la section 4.2.2 dans la partie « Évaluation des demandes ».

Projets admissibles

Les projets admissibles sont les PGD élaborés par l'un des experts suivants :

- Un CGD reconnu par le Ministère.
- Un consultant titulaire d'un baccalauréat ou d'une maîtrise en aménagement du territoire ou en urbanisme.

Le PGD doit minimalement comprendre :

- une analyse des habitudes de mobilité des employés de l'organisation;
- une étude de l'offre en transport durable à proximité des lieux de travail;
- des recommandations adaptées aux besoins de l'organisation et une analyse de leur faisabilité technique et financière.

Un PGD doit être élaboré dans les 12 mois suivant la date inscrite sur la lettre d'octroi de l'aide financière par le ministre.

4.2.2. Dépôt d'une demande d'aide financière

Pour bénéficier d'une aide financière permettant d'élaborer un PGD, l'organisme doit soumettre une demande au ministre selon les délais prévus dans le calendrier de gestion du programme disponible sur le [site Web](#) du gouvernement du Québec.

L'organisme doit appuyer sa demande d'un document comprenant, sans s'y limiter, les éléments suivants :

- Le nom de l'organisme demandeur ainsi que l'adresse complète.
- Le nom de la personne-ressource de l'organisme affectée au projet et les coordonnées pour la joindre.

- Une présentation sommaire du PGD projeté et les objectifs.
- La méthodologie utilisée pour l'élaboration du PGD.
- La description des principaux livrables.
- Les moyens prévus pour le suivi du projet et la reddition de comptes.
- La démonstration de l'expertise et des compétences de l'expert responsable de la réalisation du PGD.
- Le calendrier de réalisation du projet.
- Un budget prévisionnel détaillé du projet.

Ce document peut être rédigé à l'interne ou prendre la forme d'une offre de service rédigée par l'expert responsable de la réalisation du projet.

L'organisme demandeur doit également soumettre les pièces justificatives suivantes :

- Une copie du règlement intérieur ou de la résolution du conseil du demandeur démontrant que la personne qui présente une demande d'aide financière a été autorisée par le demandeur à le faire en son nom et qu'elle est dûment autorisée à signer tout document ou toute entente à cet effet avec le ministre.
- Une copie confirmant que l'expert mandaté pour la réalisation du projet est titulaire d'un baccalauréat ou d'une maîtrise en aménagement du territoire ou en urbanisme (si l'expert ne travaille pas pour un CGD).

Évaluation des demandes

Afin que le projet soit admissible, le PGD doit être **obligatoirement** réalisé par l'un des experts-conseils mentionnés au début de la section 4.2.2.

Lorsque cette condition est respectée, les projets soumis dans le cadre de ce volet sont analysés selon les critères suivants :

Critère d'évaluation	Pondération
Qualité de la proposition de plan de gestion de déplacements (objectifs, livrable projeté)	50 %
Adéquation et robustesse des mécanismes de suivi du processus d'élaboration du PGD à l'interne	20 %
Qualité de la méthodologie utilisée	15 %
Montage financier et échéanciers (cohérence, faisabilité, pertinence, etc.)	15 %

Pour être admissible à une aide financière, un projet soumis au volet 4.2 doit obtenir une note d'au moins 65 %.

4.2.3. Aide financière et versements

Montant de l'aide financière

Une aide financière égale à 50 % des dépenses admissibles est accordée, jusqu'à concurrence d'un montant maximal de 20 000 \$, pour l'élaboration d'un PGD.

Dépenses admissibles

Les dépenses suivantes sont admissibles à une aide financière :

- Le salaire et les avantages sociaux, sans aucune majoration, du personnel interne de l'organisme demandeur et des partenaires travaillant directement sur le projet.
- Les honoraires pour les services professionnels, incluant les frais associés :
 - à l'expert-conseil (consultant ou CGD) mandaté pour réaliser le PGD;
 - aux services de validation et de vérification du projet;
 - aux services de vérification financière du projet.
- Les droits de propriété intellectuelle.
- Les coûts d'acquisition ou de location du matériel, de l'équipement et des fournitures nécessaires au projet.
- Les coûts de documentation, de publication et de diffusion des résultats de l'étude ou du projet.
- Les contributions en nature n'excédant pas 10 % des dépenses admissibles, à l'exception du bénévolat et des ressources n'ayant pas de valeur marchande.
- Les frais d'administration, sans excéder 15 % des dépenses admissibles.

Dépenses non admissibles

Les dépenses suivantes ne sont pas admissibles à l'aide financière :

- Toute dépense ayant trait au financement d'une dette ou au remboursement d'emprunts à venir.
- Les frais d'acquisition de biens meubles et immeubles (p. ex. ordinateurs, bureaux).
- Les coûts liés à des activités qui n'ont pas été prévues au devis de projet et toute autre dépense qui n'est pas directement associée au projet.
- Les frais liés à la formation professionnelle ou au perfectionnement.

- Les contributions en nature sous la forme de bénévolat, celles n'ayant pas de valeur marchande ainsi que celles excédant 10 % des dépenses admissibles.
- Les frais d'administration excédant 15 % des dépenses admissibles.
- Les pertes de production ou les autres pertes occasionnées par des activités liées à la réalisation du projet.
- Tous les types de taxes et d'impôts.
- Les dépenses non nécessaires et non justifiables au regard du projet, telles que le salaire des dirigeants ou des cadres, ou les dépenses qui ne constituent pas un coût additionnel pour le bénéficiaire.
- Les frais de déplacement liés à la présentation de documents et de résultats de recherche dans le cadre de conférences, de congrès, de journées d'étude ou de séminaires.
- Les dépenses effectuées avant la date de la lettre d'octroi de l'aide financière par le ministre.
- Les dépenses découlant de l'achat de biens ou la prestation de services en provenance d'une entreprise inscrite au RENA.
- Toute autre dépense qui n'est pas directement associée au projet, que le ministre juge non admissible ou qui n'est pas incluse dans les dépenses admissibles.

Modalités de versement

L'aide financière est répartie en deux paiements au comptant :

- Le premier versement, correspondant à un maximum de 80 % de l'aide financière, est effectué à la suite de la signature de l'engagement.
- Le deuxième versement, correspondant à l'aide financière annuelle restante, est effectué à la fin du projet, à la suite du dépôt et de l'acceptation, par le ministre, du rapport final et des données requises par le Ministère et indiquées dans l'engagement.

4.2.4. Reddition de comptes

Dans les 15 jours suivant la date de fin du projet, l'organisme demandeur doit soumettre au ministre :

- une copie du plan de gestion des déplacements (PGD) réalisé;
- un bilan financier faisant état des dépenses admissibles et non admissibles du projet.

4.3. Implantation de mesures prévues dans un plan de gestion des déplacements

Cette section vise à soutenir les employeurs admissibles dans la mise en place de mesures ayant comme objectif de favoriser des habitudes de mobilité durable au sein du personnel et émanant d'un plan de gestion des déplacements (PGD).

4.3.1. Admissibilité

Organismes admissibles

Les organismes suivants sont admissibles et peuvent présenter une demande d'aide financière, à titre d'employeurs, pour les déplacements de leurs effectifs :

- Les entreprises privées.
- Les sociétés de développement commercial, les regroupements d'entreprises, les parcs industriels et les parcs technologiques.
- Les municipalités, les MRC, les conseils d'arrondissement et les organismes municipaux ou paramunicipaux (p. ex. habitation, parcs).
- Les OBNL, les coopératives ainsi que les entreprises d'économie sociale.
- Les établissements d'enseignement et de recherche.
- Les établissements de santé et de services sociaux.

De plus, pour être admissible, l'organisme doit avoir son siège social ou un établissement au Québec.

Nonobstant ce qui précède, un organisme n'est pas admissible au présent programme s'il se retrouve dans l'une des situations suivantes :

- S'il est dans une situation de faillite ou d'insolvabilité au sens de la *Loi sur la faillite et l'insolvabilité* (L.R.C., chapitre B-3).
- S'il a fait défaut, au cours des deux (2) années précédant la demande d'aide financière, de respecter ses obligations en lien avec l'octroi d'une aide financière antérieure de la part du ministre, après en avoir été dûment mis en demeure.
- S'il est inscrit au RENA.

Ces critères ne constituent que des conditions préalables, basées sur des notions de conformité, dont le respect ne garantit pas le versement d'une aide financière. Les projets sont évalués à l'aide d'une grille dont les critères sont présentés à la section 4.3.2 dans la partie « Évaluation des demandes ».

Projets admissibles

Le financement de mesures d'un PGD est conditionnel à la réalisation préalable de celui-ci par un CGD ou par un professionnel possédant un baccalauréat ou une maîtrise en aménagement du territoire ou en urbanisme.

Il n'est pas obligatoire que le PGD, incluant les mesures à mettre en place, ait bénéficié d'une aide financière dans le cadre de la section 4.2 du volet IV du programme.

Les mesures pouvant être financées sont :

- la conception et le développement d'un site Web;
- l'organisation d'ateliers mécanique-vélo au sein de l'organisme admissible;
- l'acquisition de titres de transport en commun à l'essai dans l'organisme admissible pour une période de 12 mois.

Les mesures d'un PGD doivent être mises en place dans les 24 mois suivant la date inscrite sur la lettre d'octroi de l'aide financière par le ministre.

4.3.2. Dépôt d'une demande d'aide financière

Pour bénéficier d'une aide financière permettant d'implanter des mesures issues d'un PGD, l'organisme doit soumettre une demande au ministre selon les délais prévus dans le calendrier de gestion du programme disponible sur le [site Web](#) du gouvernement du Québec.

L'organisme doit appuyer sa demande d'un document comprenant, sans s'y limiter, les éléments suivants :

- Le nom de l'organisme demandeur ainsi que l'adresse complète.
- Le nom de la personne-ressource de l'organisme affectée au projet et les coordonnées pour la joindre.
- Une présentation sommaire des mesures inscrites au plan et de leur pertinence.
- Une démonstration de l'aspect structurant des mesures implantées.
- Le nombre d'employeurs et d'employés concernés.
- Les moyens prévus pour le suivi du processus d'implantation des mesures.
- Le calendrier de réalisation du projet.
- Le budget prévisionnel détaillé du projet.

L'organisme demandeur doit également soumettre les pièces justificatives suivantes :

- Une copie du règlement intérieur ou de la résolution du conseil du demandeur démontrant que la personne qui présente une demande d'aide financière a été autorisée par le demandeur à le faire en son nom et qu'elle est dûment autorisée à signer tout document ou toute entente à cet effet avec le ministre.
- Une copie du PGD contenant les mesures devant être implantées.
- Une copie confirmant que l'expert mandaté pour la réalisation du PGD est titulaire d'un baccalauréat ou d'une maîtrise en aménagement du territoire ou en urbanisme (si l'expert ne travaille pas pour un CGD).

Évaluation des demandes

Afin que le projet soit admissible, les mesures projetées doivent être obligatoirement prévues dans le PGD produit pour l'organisation.

Lorsque cette condition est respectée, les projets soumis dans le cadre de ce volet sont analysés selon les critères suivants :

Critère d'évaluation	Pondération
Portée des mesures (nombre d'employeurs et d'employés concernés)	25 %
Pertinence des mesures en lien avec le développement d'habitudes de mobilité durable au sein du personnel de l'organisation	25 %
Pertinence et robustesse des mécanismes prévus afin de promouvoir et de faire connaître les mesures au sein du personnel	20 %
Pertinence et robustesse des mécanismes prévus afin d'assurer le suivi du processus d'implantation des mesures	15 %
Précision et réalisme du montage financier et du calendrier de réalisation	15 %

Pour être admissible à une aide financière, un projet soumis à la section 4.3 doit obtenir une note d'au moins 65 %.

4.3.3. Aide financière et versements

Montant de l'aide financière

Pour les entreprises privées, une aide financière égale à 50 % des dépenses admissibles peut être accordée.

Pour les autres organismes admissibles, une aide financière égale à 75 % des dépenses admissibles peut être accordée.

Le montant maximal de l'aide financière pour tous les organismes est de 75 000 \$.

Dépenses admissibles

Les dépenses suivantes sont admissibles à une aide financière :

- Le salaire et les avantages sociaux, sans aucune majoration, du personnel interne de l'organisme demandeur et des partenaires travaillant directement sur le projet.
- Les honoraires pour les services professionnels, incluant les frais associés aux services de validation ou de vérification financière du projet.
- L'implantation des mesures admissibles énumérées dans la section 4.3.1 incluant l'acquisition du matériel nécessaire en lien avec le projet.
- Les contributions en nature n'excédant pas 10 % des dépenses admissibles, à l'exception du bénévolat et des ressources n'ayant pas de valeur marchande.
- Les frais d'administration, sans excéder 15 % des dépenses admissibles.

Dépenses non admissibles

Les dépenses suivantes ne sont pas admissibles à l'aide financière :

- Toute dépense ayant trait au financement d'une dette ou au remboursement d'emprunts à venir.
- Les frais d'acquisition de biens meubles et immeubles (p. ex. ordinateurs, bureaux).
- Les coûts liés à des activités qui n'ont pas été prévues au devis de projet et toute autre dépense qui n'est pas directement associée au projet.
- Les frais liés à la formation professionnelle ou au perfectionnement.
- Les contributions en nature excédant 10 % des dépenses admissibles.
- Les frais d'administration excédant 15 % des dépenses admissibles.
- Les pertes de production ou les autres pertes occasionnées par des activités liées à la réalisation du projet.
- Tous les types de taxes et d'impôts.
- Les dépenses effectuées avant la date de la lettre d'octroi de l'aide financière par le ministre.
- Les dépenses découlant de l'achat de biens ou la prestation de services en provenance d'une entreprise inscrite au RENA.
- Toute autre dépense qui n'est pas directement associée au projet, que le ministre juge non admissible ou qui n'est pas incluse dans les dépenses admissibles.

Modalités de versement

L'aide financière est répartie en deux paiements au comptant :

- Le premier versement, correspondant à un maximum de 80 % de l'aide financière, est effectué à la suite de la signature de l'engagement.
- Le deuxième versement, correspondant à l'aide financière restante, est effectué à la fin du projet à la suite du dépôt et de l'acceptation, par le ministre, du rapport final et des données requises par le Ministère et indiquées dans l'engagement.

4.3.4. Reddition de comptes

Dans les 15 jours suivant la date de fin du projet, le bénéficiaire doit soumettre au ministre un rapport final de projet comprenant, sans s'y limiter, les éléments suivants :

- Un profil général de l'organisation.
- Un résumé du diagnostic et des mesures proposées par le PGD.
- Le nombre et les types de mesures implantées.
- Des statistiques préliminaires sur les taux d'utilisation des services (s'il y a lieu), notamment le nombre de personnes ayant eu recours aux mesures proposées par le PGD.
- Un bilan financier faisant état des dépenses admissibles et non admissibles du projet.

4.4. Réalisation d'études sur le transport collectif

Le but de cette section est de permettre la réalisation des études menées par des organismes municipaux de transport situés à l'extérieur des grands centres urbains en finançant :

- la planification, l'implantation ou l'amélioration des services de transport collectif sur leur territoire;
- les stratégies ou les mesures de réductions des émissions de GES associées au transport collectif et la quantification de ces réductions.

4.4.1. Admissibilité

Organismes admissibles

Les organismes admissibles à recevoir une aide financière pour la réalisation d'études sont :

- les autorités municipales indiquées à l'[annexe I](#);

- les municipalités, les régies municipales et intermunicipales de transport et les regroupements de municipalités ou de MRC qui organisent des services de transport collectif et qui contribuent à leur financement.

Dans le cas d'un regroupement d'organismes municipaux, les organismes admissibles doivent désigner par résolution un organisme qui agira à titre de mandataire pour assurer le lien avec le ministre. Cet organisme désigné mandataire devra notamment présenter la demande d'aide financière et, si elle est acceptée par le ministre, en assurer le suivi et la reddition de comptes conformément aux dispositions du PADTC.

Projets admissibles

Les projets admissibles comprennent les études dont le mandat porte sur les éléments suivants :

- Évaluer les besoins des citoyens en matière de transport collectif.
- Évaluer la faisabilité de l'établissement d'une nouvelle desserte ou de l'amélioration d'une desserte existante sur le territoire visé des organismes admissibles ou vers un point de desserte situé à l'extérieur de leur territoire.
- Explorer les possibilités d'offrir une plus grande diversité et une meilleure offre de services aux usagers.
- Explorer les possibilités d'intégration et d'optimisation entre les services de transport collectif et adapté.
- Évaluer des stratégies ou des mesures visant la réduction des émissions de GES dans le secteur du transport collectif des personnes.

Les projets d'études admissibles doivent concerner les services de transport collectif présents ou à venir sur le territoire du bénéficiaire. Ils peuvent également comprendre des liaisons avec des points de desserte à l'extérieur de ce territoire.

La réalisation de l'étude doit s'étaler sur une période maximale de 12 mois qui débute à la suite de l'approbation du projet confirmée par la réception de la lettre d'octroi de l'aide financière par le ministre.

Le bénéficiaire ne doit pas avoir reçu, au cours des trois (3) dernières années, une aide financière pour une étude sur le transport collectif dans le cadre du PADTC.

4.4.2. Dépôt d'une demande d'aide financière

Une demande d'aide financière peut être soumise au ministre à tout moment jusqu'à la date indiquée au calendrier de gestion du programme disponible sur le [site Web](#) du gouvernement du Québec.

La demande d'aide financière doit comprendre, sans s'y limiter, les éléments suivants :

- La résolution de l'organisme admissible mentionnant le montant de l'aide financière souhaitée.
- La description sommaire de l'étude envisagée mentionnant les activités et les travaux projetés.

- Les prévisions budgétaires.

Les demandes d'aide financière soumises par les demandeurs sont analysées en considération des éléments suivants :

- La description du contexte et de la problématique.
- Les objectifs de l'étude ainsi que la nature et la portée du mandat.
- Les exigences méthodologiques concernant l'étude.
- Les compétences, les connaissances et l'expertise exigées de l'équipe qui sera mandatée pour réaliser l'étude.
- Les répercussions potentielles qui pourraient découler des recommandations de l'étude.
- Les coûts de l'étude.

4.4.3. Aide financière et versement

Montant de l'aide financière

L'aide financière correspond à 75 % des dépenses admissibles, jusqu'à concurrence du plus élevé des deux montants suivants : 25 000 \$ ou un maximum de 1 \$ par habitant du territoire desservi par le demandeur.

Dépenses admissibles

Les dépenses admissibles à une aide financière sont :

- les honoraires professionnels (coûts de contrat) versés à une personne physique ou morale pour la réalisation de l'étude;
- les coûts de documentation, de publication et de diffusion des résultats de l'étude ou du projet.

Dépenses non admissibles

Les dépenses non admissibles à une aide financière sont :

- les dépenses effectuées avant la date de la lettre d'octroi de l'aide financière par le ministre;
- les dépenses découlant de l'achat de biens ou la prestation de services en provenance d'une entreprise inscrite au RENA;
- toute autre dépense qui n'est pas directement associée au projet, que le ministre juge non admissible ou qui n'est pas incluse dans les dépenses admissibles.

Modalités de versement

L'aide financière est versée sous la forme de deux paiements au comptant à la suite de la signature de l'engagement :

- Le premier versement, correspondant à un maximum de 90 % du montant de l'aide financière autorisée dans la lettre d'octroi de l'aide financière par le ministre, est effectué à la suite de la signature du contrat d'honoraires professionnels.
- Le deuxième versement, correspondant à l'aide financière annuelle restante, est effectué à la suite de l'analyse et de l'approbation, par le ministre, des documents exigés à la section 4.4.4 pour la reddition de comptes et attestant l'utilisation des sommes aux fins de l'étude.

4.4.4. Reddition de comptes

À la fin de l'étude, le bénéficiaire devra transmettre les éléments suivants au ministre :

- Un rapport présentant les résultats de l'étude réalisée.
- Le contrat d'honoraires professionnels octroyé, les factures et les preuves de paiement qui s'y rattachent.

5. VOLET V : AIDE FINANCIÈRE POUR L'INTERCONNEXION ET L'INTÉGRATION DES SERVICES

Le Ministère souhaite tirer profit de l'évolution récente et constante des technologies numériques et de communication afin de soutenir l'intégration de services de mobilité des personnes existants ou en développement pour qu'ils soient plus durables, connectés, accessibles et adaptés aux besoins de la population.

À cet effet, le volet V vise à soutenir l'acquisition, le développement et la mise en service d'outils technologiques permettant de favoriser la coordination, l'intégration, l'interconnexion et l'arrimage des services de transport collectif avec les différents services de mobilité locaux ou régionaux existants. Il vise également à faciliter les harmonisations tarifaires.

Les aides financières disponibles pour le volet V se divisent en trois sections :

- La réalisation d'études de faisabilité ou d'implantation d'un outil de mobilité intégrée.
- La mise en place d'outils technologiques favorisant la mobilité en tant que service (MaaS).
- La réduction tarifaire consentie sur des laissez-passer régionaux.

5.1. Réalisation d'études de faisabilité préalable à l'implantation d'un outil technologique favorisant la mobilité en tant que service

Une aide financière peut être accordée aux organismes municipaux pour la réalisation d'études préalable à l'implantation ou l'amélioration d'un outil technologique de mobilité intégrée pour le transport collectif.

5.1.1. Admissibilité

Organismes admissibles

Les organismes admissibles à recevoir une aide financière sont :

- l'ARTM;
- les STC instituées en vertu de la *Loi sur les sociétés de transport en commun* et exerçant leurs activités à l'extérieur de la région métropolitaine de Montréal;
- les municipalités, les MRC, les régies municipales et intermunicipales de transport et les regroupements de municipalités qui organisent des services de transport en commun urbain ou de transport collectif régional sur leur territoire et qui contribuent à leur financement, incluant les organismes indiqués à l'[annexe I](#).

Un seul projet d'étude par territoire est admissible pour la durée du programme.

Les projets impliquant plusieurs territoires sont admissibles et peuvent faire l'objet d'une demande commune.

Projets admissibles

Les projets admissibles doivent avoir comme mandat d'évaluer la faisabilité de la mise en service ou l'amélioration d'un outil technologique de mobilité intégrée au sein d'un organisme.

L'étude de faisabilité prévue devrait permettre de définir les modalités de déploiement de la plateforme, incluant, sans s'y limiter :

- l'analyse coûts-bénéfice;
- le territoire à couvrir;
- les acteurs impliqués;
- les services de mobilité à intégrer et leur maturité technologique;
- les partenariats nécessaires;
- les besoins de la communauté;
- les enjeux et les facteurs de réussite.

Durée des projets

Une étude de faisabilité doit être réalisée dans les 12 mois suivant la date inscrite sur la lettre d'octroi de l'aide financière par le ministre.

5.1.2. Dépôt d'une demande d'aide financière

Pour bénéficier d'une aide financière annuelle, un organisme admissible doit soumettre une demande au ministre avant la date déterminée dans le calendrier de gestion du programme disponible sur le [site Web](#) du gouvernement du Québec.

La demande d'aide financière doit comprendre, sans s'y limiter, les éléments suivants :

- La résolution de l'organisme admissible ou du mandataire mentionnant le montant de l'aide financière souhaitée.
- La liste des territoires concernés par l'étude si la demande implique plus d'un organisme.
- La description sommaire de l'étude envisagée mentionnant les activités et les travaux projetés ainsi que les objectifs.
- La liste des services et des infrastructures de transport concernés, incluant au moins un service de transport collectif.
- La description de la ou des plateformes ou outils technologiques à l'étude.
- Les devis et livrables projetés.
- Un calendrier de réalisation.
- Un montage financier du projet.

Analyse des demandes

Pour être admissible à la présente section, l'étude doit porter sur des solutions technologiques en mesure d'opérer à partir de standards de données d'information reconnues, utilisés dans le milieu du transport des personnes au Québec et en mesure d'échanger des données avec d'autres systèmes en Amérique du Nord.

La liste de ces standards est disponible sur le [site Web](#) du gouvernement du Québec et est susceptible d'être bonifiée à tout moment.

Lorsque cette condition est respectée, les projets sont analysés en fonction des éléments suivants :

Critère d'évaluation	Pondération
Pertinence des objectifs de l'étude ainsi que la nature et la portée du devis et des livrables	25 %
Qualité et fiabilité de la méthodologie utilisée pour la réalisation de l'étude	25 %
Compétences, connaissances et expertise exigées de l'équipe qui sera mandatée pour réaliser l'étude	25 %
Pertinence et robustesse des mécanismes prévus afin d'assurer le suivi de l'étude	15 %
Précision et réalisme du montage financier et du calendrier de réalisation	10 %

Pour être admissible à une aide financière, un projet soumis à la section 5.1 doit obtenir une note d'au moins 65 %.

5.1.3. Aide financière et versements

Calcul de l'aide financière

L'aide financière correspond à 75 % des dépenses admissibles, jusqu'à concurrence de 75 000 \$.

Dépenses admissibles

Les dépenses admissibles à une aide financière sont les honoraires professionnels (coûts de contrat) versés à une personne physique ou morale pour la réalisation de l'étude.

Dépenses non admissibles

Les dépenses non admissibles à une aide financière sont :

- les dépenses effectuées avant la date de la lettre d'octroi de l'aide financière par le ministre;
- les dépenses découlant de l'achat de biens ou la prestation de services en provenance d'une entreprise inscrite au RENA;
- toute autre dépense qui n'est pas directement associée au projet, que le ministre juge non admissible ou qui n'est pas incluse dans les dépenses admissibles.

Versement de l'aide financière

L'aide financière est répartie en deux paiements au comptant :

- Le premier versement, correspondant à un maximum de 80 % de l'aide financière, est effectué à la suite de la signature de l'engagement.

- Le deuxième versement, correspondant à l'aide financière restante, a lieu à la fin du projet, à la suite du dépôt et de l'acceptation par le ministre d'un rapport final et des données requises par le Ministère et indiquées dans l'engagement.

5.1.4. Reddition de comptes

À la fin de l'étude, le bénéficiaire devra transmettre au ministre :

- le rapport d'étude présentant les principaux résultats et les principales recommandations;
- le contrat d'honoraires professionnels octroyé, les factures et les preuves de paiement qui s'y rattachent;
- les pièces justificatives pertinentes pour déterminer si le processus d'adjudication du contrat a été respecté.

5.2. Mise en place d'outils technologiques favorisant la mobilité en tant que service (MaaS)

La section 5.2 vise à soutenir l'acquisition et la mise en service d'outils technologiques dans le but de favoriser la MaaS.

La MaaS est un concept qui se concrétise par un système intégrant une offre multimodale et permettant à l'utilisateur d'accéder à plusieurs services reliés à la mobilité, comme la planification, le paiement, la réservation et la validation de déplacements. Ces éléments sont regroupés sur une même plateforme numérique.

5.2.1. Admissibilité

Un outil technologique est admissible s'il permet l'intégration d'au moins deux (2) services ou infrastructures de mobilité durable parmi les suivants :

Mode obligatoire	Transport collectif organisé sur le ou les territoires du demandeur ¹⁸
Modes optionnels	Transport collectif organisé par d'autres autorités municipales ¹⁹ Autopartage Covoiturage Micromobilité partagée Transport adapté

¹⁸ Regroupe l'ensemble des services admissibles aux volets I et ceux indiqués à la section 2.1 offerts par le demandeur, soit les lignes fixes par autobus et le transport sur demande par minibus ou taxi.

¹⁹ *Idem.*

Mode obligatoire	Transport collectif organisé sur le ou les territoires du demandeur ¹⁸
	Transport par conducteur bénévole
	Transport pour les soins de santé (p. ex. hémodialyse)
	Transport interurbain (p. ex. train, autocar, covoiturage)
	Transport rémunéré de personnes par automobile (p. ex. taxi)
	Traversiers et navettes fluviales
	Vélo en libre-service
Incitatifs optionnels	Stationnements incitatifs à l'utilisation du transport collectif
	Stationnements réservés pour le covoiturage

Pour intégrer un service à la plateforme, il doit être existant sur le territoire ou sa mise en service doit être prévue pendant la durée du projet.

L'outil technologique doit viser à intégrer à une plateforme numérique un ou plusieurs des éléments suivants :

- Les trajets et les itinéraires.
- Les horaires de passage.
- La localisation des arrêts, des zones ou des véhicules disponibles en partage.
- Les infrastructures d'accessibilité.
- Les tarifs et les abonnements.
- La localisation des points de vente et de service.
- Les liens vers les sites Internet des fournisseurs de service.
- Le suivi des trajets et des véhicules en temps réel.
- Le système de billetterie et de paiement en ligne.

Il n'est pas requis que le projet proposé ait fait l'objet d'une étude préalablement financée par la section 5.1.

Durée des projets

La réalisation des projets admissibles doit s'effectuer sur une période maximale de deux (2) ans à la suite de l'approbation du projet confirmée par la réception de la lettre d'octroi de l'aide financière par le ministre.

Organismes admissibles

Les organismes admissibles à recevoir une aide financière sont :

- les STC instituées en vertu de la *Loi sur les sociétés de transport en commun*, exo et l'ARTM;
- les municipalités, les MRC, les régies municipales et intermunicipales de transport et les regroupements de municipalités qui organisent des services de transport en commun urbain ou régional sur leur territoire et qui contribuent à leur financement, incluant les organismes indiqués à l'[annexe I](#).

Un seul projet d'implantation par territoire est admissible pour la durée du programme.

Les projets impliquant plusieurs territoires sont admissibles et peuvent faire l'objet d'une demande commune.

5.2.2. Dépôt d'une demande d'aide financière

Pour bénéficier d'une aide financière d'une durée maximale de deux (2) ans, un organisme admissible doit soumettre une demande au ministre avant la date déterminée dans le calendrier de gestion du programme qui est disponible sur le [site Web](#) du gouvernement du Québec.

La demande d'aide financière doit comprendre, sans s'y limiter, les éléments suivants :

- Les coordonnées du demandeur et le nom de la personne autorisée à agir en son nom, le cas échéant.
- Une présentation de la justification du projet et de ses objectifs.
- La liste des services et des infrastructures de transport concernés, incluant au moins un service de transport collectif.
- La description de la plateforme ou de l'outil technologique retenu et les standards de données d'information reconnus avec lesquels il opère.
- Une analyse coûts-bénéfice du projet, incluant un scénario évaluant la possibilité d'utiliser une solution technologique déjà développée ou en cours de développement par un autre organisme de transport du Québec.
- Un calendrier de réalisation.
- Le montage financier détaillé du projet.

Évaluation des demandes

La solution technologique qui sera mise en place en appui aux services de mobilité doit, au minimum, être en mesure d'opérer à partir de standards de données d'information reconnus pour le mode de transport visé. Ces standards doivent être utilisés dans le milieu du transport des personnes au Québec et en mesure d'échanger des données avec d'autres systèmes en Amérique du Nord.

La liste de ces standards est disponible sur le [site Web](#) du gouvernement du Québec et est susceptible d'être bonifiée à tout moment.

En plus du respect de cette condition, la demande est analysée en fonction des critères suivants :

Critère d'évaluation	Pondération
La qualité de la proposition : – L'analyse technique – Le choix et la pertinence de la solution proposée – La flexibilité de l'outil	50 %
L'aspect structurant du projet et les retombées sociales, environnementales et économiques	25 %
La desserte des régions hors secteurs métropolitains	15 %
La précision et le réalisme du montage financier	10 %

Pour être admissible à une aide financière, un projet soumis à la section 5.2 doit obtenir une note d'au moins 65 %.

5.2.3. Aide financière et versements

Aide financière

L'aide financière pour la mise en place d'outils technologiques favorisant la mobilité intégrée se calcule de la manière suivante :

Mode obligatoire	• Transport collectif organisé par le demandeur
Modes intégrés	• Transport collectif organisé par d'autres autorités municipales • Transport adapté
Taux d'aide financière	• 75 % des dépenses admissibles

On augmente à 80 % des dépenses admissibles si au moins l'un des autres modes et incitatifs figurant dans le tableau de la section 5.2.1 est pris en compte.

Le montant maximal d'aide financière est de 1 500 000 \$.

Dépenses admissibles

Les dépenses suivantes sont admissibles à la présente section :

- Le salaire et les avantages sociaux, sans aucune majoration, du personnel interne du demandeur et des partenaires travaillant directement sur le projet.
- Les honoraires pour les services professionnels, incluant les frais associés :
 - aux services d'un consultant ou d'un expert-conseil pour accompagner le demandeur dans l'implantation du projet;
 - aux services de validation et de vérification du projet;
 - aux services de vérification financière de celui-ci.
- Les frais d'acquisition, d'amélioration ou d'adaptation de l'outil technologique permettant d'organiser la mobilité en tant que service.
- Les coûts d'acquisition et de location d'équipements embarqués dans les véhicules (p. ex. des tablettes).
- Les coûts informatiques récurrents nécessaires à l'exploitation de la plateforme de mobilité intégrée dont les bénéficiaires ne sont pas propriétaires (p. ex. les frais de licence annuels).
- Les contributions en nature n'excédant pas 10 % des dépenses admissibles, à l'exception du bénévolat et des ressources n'ayant pas de valeur marchande.
- Les frais d'administration, sans excéder 15 % des dépenses admissibles.

Dépenses non admissibles

Les dépenses suivantes ne sont pas admissibles à la présente section :

- Toute dépense ayant trait au financement d'une dette ou au remboursement d'emprunts à venir.
- Les frais d'acquisition de biens meubles et immeubles (p. ex. bureaux).
- Les coûts liés à des activités qui n'ont pas été prévues au devis de projet et toute autre dépense qui n'est pas directement associée au projet.
- Les frais liés à la formation professionnelle ou au perfectionnement.
- Les contributions en nature sous la forme de bénévolat, celles n'ayant pas de valeur marchande ainsi que celles excédant 10 % des dépenses admissibles.
- Les frais d'administration excédant 15 % des dépenses admissibles.
- Tous les types de taxes et d'impôts.

- L'achat de véhicules routiers (électriques ou non).
- Les dépenses découlant de l'achat de biens ou la prestation de services en provenance d'une entreprise inscrite au RENA.
- Toute autre dépense qui n'est pas directement associée au projet, que le ministre juge non admissible ou qui n'est pas incluse dans les dépenses admissibles.

Modalités de versement

L'aide financière octroyée est versée sous la forme de trois paiements au comptant :

- Le premier versement, correspondant à un maximum de 80 % de l'aide financière, est effectué à la suite de la signature de l'engagement.
- Un deuxième versement, correspondant à un maximum de 10 % de l'aide financière, est effectué à la suite de la réception du rapport financier annuel pour la première année du projet.
- Le troisième versement, correspondant à l'aide financière annuelle restante, a lieu à la fin du projet, à la suite du dépôt et de l'acceptation, par le ministre, de la reddition de comptes finale.

5.2.4. Reddition de comptes

Au terme de la première année du projet, le bénéficiaire doit fournir au ministre :

- un rapport financier faisant état des dépenses admissibles et non admissibles du projet;
- les pièces justificatives associées aux dépenses encourues durant l'année financière, incluant, sans s'y limiter, les factures et les contrats pour :
 - les honoraires professionnels,
 - les frais de licence pour la plateforme,
 - l'achat de l'équipement ou du matériel pour les conducteurs des véhicules (s'il y a lieu).

Au terme de la réalisation du projet, le bénéficiaire doit déposer, auprès du ministre, un rapport d'activité incluant :

- un rapport financier faisant état des dépenses admissibles et non admissibles du projet;
- la date de mise en service des biens ou outils technologiques financés par le projet;
- les modes de transport intégrés à la plateforme;
- un bilan des principales démarches effectuées pour la réalisation du projet;
- les perspectives et le potentiel de développement ou de bonification de l'outil mis en place.

Le bénéficiaire doit également, s'il y a lieu, fournir les pièces justificatives associées aux dépenses encourues durant la dernière année financière du projet.

5.3. Réduction tarifaire consentie sur des laissez-passer régionaux

Cette aide est accordée aux organismes qui ont convenu d'une entente en vue de mettre en place un laissez-passer régional permettant de consentir une réduction tarifaire aux usagers qui utilisent au moins deux réseaux de transport en commun.

5.3.1. Admissibilité

Les laissez-passer régionaux admissibles sont les laissez-passer mensuels et les livrets de 20 passages ou plus.

Organismes admissibles

Les organismes suivants sont admissibles à recevoir une aide financière pour compenser les réductions tarifaires consenties sur des laissez-passer régionaux :

- Les STC instituées en vertu de la *Loi sur les sociétés de transport en commun* et exerçant leurs activités à l'extérieur de la région métropolitaine de Montréal.
- Les municipalités, les MRC, les régies municipales et intermunicipales de transport et les regroupements de municipalités qui organisent des services de transport en commun urbain ou de transport collectif régional sur leur territoire et qui contribuent à leur financement, incluant les organismes indiqués à l'[annexe I](#).
- L'ARTM lorsqu'elle convient d'une entente pour l'intégration d'un laissez-passer régional avec un organisme municipal établi en périphérie de son territoire.

5.3.2. Dépôt d'une demande d'aide financière

Les demandes d'aide financière doivent être soumises au ministre au plus tard à la date indiquée au calendrier de gestion du programme disponible sur le [site Web](#) du gouvernement du Québec. Elles peuvent couvrir une période d'une à trois (3) années.

La demande d'aide financière doit être accompagnée d'une entente intervenue entre les organismes admissibles qui doit comprendre les renseignements suivants :

- L'identification des signataires, des personnes désignées pour les représenter et du mandataire désigné qui agit en leur nom pour déposer la demande d'aide financière.
- La durée de cette entente et ses modalités.
- Les contributions au financement des laissez-passer et les rabais consentis sur chacun d'entre eux aux usagers des réseaux concernés.

- Les résolutions des signataires.
- Tout autre renseignement jugé pertinent.

5.3.3. Aide financière et versements

L'aide financière octroyée équivaut à un maximum de 50 % de la réduction accordée aux usagers qui achètent ces laissez-passer régionaux. Cette aide financière ne peut pas excéder l'équivalent de 25 % du prix du laissez-passer local le moins élevé offert par l'un ou l'autre des signataires de l'entente.

L'aide financière accordée est versée sous la forme de paiements au comptant à la suite de la signature de l'engagement.

Les versements sont faits sur une base semestrielle à la suite de l'analyse et de l'approbation, par le ministre, des pièces justificatives transmises par le mandataire et prévues à la section 5.3.4 pour la reddition de comptes.

5.3.4. Reddition de comptes

Le mandataire désigné doit envoyer au ministre, sur une base semestrielle et dans le format prescrit par celui-ci, les pièces justifiant les rabais consentis mensuellement, soit :

- le nombre de laissez-passer vendus pour chaque réseau concerné;
- le prix des laissez-passer locaux et régionaux pour chacun des réseaux.

À la fin de la période couverte par l'aide financière, le mandataire désigné doit transmettre au ministre un rapport final comprenant les éléments susmentionnés accompagnés d'une résolution adoptée en bonne et due forme par son conseil d'administration.

6. MESURE TRANSITOIRE

Pour l'année 2025, dans le cadre de la section 2.1 du volet II, l'aide financière est déterminée, au choix du bénéficiaire, soit selon la méthode décrite à la section 2.1.3 du volet II, soit selon la méthode suivante :

- Une aide financière globale représentant l'addition de l'enveloppe « maintien » 2024 et d'une bonification calculée ainsi : coût moyen par déplacement × nombre additionnel de déplacements × facteur pour type de motorisation.

Le coût moyen par déplacement est alors déterminé par le Ministère sur la base des prévisions budgétaires et de déplacements de chaque bénéficiaire, en tenant compte des dépenses admissibles. Ce coût moyen par déplacement ne peut excéder 15 \$ lorsque la densité moyenne du territoire de desserte d'un organisme est égale ou supérieure à 35 habitants par kilomètre carré, ou 18 \$ lorsque la densité moyenne du territoire est inférieure à 35 habitants par kilomètre carré.

-
- Le nombre additionnel de déplacements représente l'achalandage supplémentaire généré en 2025 par rapport à 2021.
 - Le facteur pour type de motorisation est de 85 % pour les véhicules à propulsion entièrement électrique et de 75 % pour les autres types de motorisation. Le facteur sera pondéré au prorata des déplacements effectués pour chaque type de motorisation. Aux fins de ce calcul, les déplacements effectués par des véhicules à propulsion entièrement électrique correspondent à des contrats établis pour ce type de véhicules.

Peu importe la méthode de calcul de l'aide financière choisie par le bénéficiaire, les montants calculés pour 2025 selon la méthode décrite à la section 2.1.3 seront utilisés afin de déterminer l'aide financière pour les années 2026 et 2027, conformément à la section 2.1.3.

ANNEXE I :

ORGANISMES MUNICIPAUX ADMISSIBLES AUX AIDES FINANCIÈRES POUR LE VOLET II, LES SECTIONS 3.1, 3.2 ET 3.4 DU VOLET III, LA SECTION 4.4 DU VOLET IV ET LE VOLET V

Région administrative	MRC et municipalité hors MRC
01 – Bas-Saint-Laurent *Les MRC du Bas-Saint-Laurent (à l'exception de Kamouraska) ont délégué une partie de leur compétence à cette nouvelle entité afin d'organiser des services de transport collectif dans la région.	MRC : Kamouraska La Matanie La Matapédia La Mitis Les Basques Rimouski-Neigette Rivière-du-Loup Témiscouata Régie de transport du Bas-Saint-Laurent*
02 – Saguenay-Lac-Saint-Jean	MRC : Lac-Saint-Jean-Est Le Domaine-du-Roy Le Fjord-du-Saguenay Maria-Chapdelaine
03 – Capitale-Nationale	MRC : Charlevoix Charlevoix-Est La Côte-de-Beaupré La Jacques-Cartier L'Île-d'Orléans Portneuf
04 – Mauricie	MRC : Les Chenaux Maskinongé Mékinac Agglomération de La Tuque Ville de Shawinigan

Région administrative	MRC et municipalité hors MRC
05 – Estrie	MRC : Brome-Missisquoi Coaticook La Haute-Yamaska Le Granit Le Haut-Saint-François Le Val-Saint-François Les Sources Memphrémagog
07 – Outaouais	MRC : La Vallée-de-la-Gatineau Les Collines-de-l'Outaouais Papineau Pontiac
08 – Abitibi-Témiscamingue	MRC : Abitibi Abitibi-Ouest La Vallée-de-l'Or Témiscamingue Ville de Rouyn-Noranda
09 – Côte-Nord	MRC : Caniapiscau Le Golfe-du-Saint-Laurent La Haute-Côte-Nord Manicouagan Minganie Sept-Rivières

Région administrative	MRC et municipalité hors MRC
10 – Nord-du-Québec * Regroupe les localités de Radisson, Villebois et Valcanton ainsi que les hameaux de Desmaraisville et Miquelon	Administration régionale Kativik Gouvernement de la Nation crie Gouvernement régional d'Eeyou Istchee Baie-James Eeyou Istchee (communautés cries) : Chisasibi Wemindji Eastmain Waskaganish Nemaska Mistissini Oujé-Bougoumou Waswanipi Jamésie : Chapais Chibougamau Lebel-sur-Quévillon Matagami Eeyou Istchee Baie-James (municipalité)*
11 – Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine * La Régie intermunicipale de transport Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine est l'organisme admissible de cette région, à la demande des organismes qui auraient été en principe admissibles.	MRC : Avignon* Bonaventure* La Côte-de-Gaspé* La Haute-Gaspésie* Le Rocher-Percé* Agglomération des Îles-de-la-Madeleine*
12 – Chaudière-Appalaches	MRC : Beauce-Centre Beauce-Sartigan Bellechasse La Nouvelle-Beauce Les Appalaches Les Etchemins L'Islet Lotbinière Montmagny

Région administrative	MRC et municipalité hors MRC
14 – Lanaudière	MRC : D'Autray Joliette L'Assomption Matawinie Montcalm
15 – Laurentides	MRC : Antoine-Labelle Argenteuil Deux-Montagnes La Rivière-du-Nord Les Laurentides Les Pays-d'en-Haut
16 – Montérégie	MRC : Acton Beauharnois-Salaberry La Vallée-du-Richelieu Le Haut-Richelieu Le Haut-Saint-Laurent Les Jardins-de-Napierville Les Maskoutains Pierre-De Saurel Rouville Vaudreuil-Soulanges
17 – Centre-du-Québec	MRC : Arthabaska Bécancour Drummond L'Érable Nicolet-Yamaska

** En date du 1^{er} janvier 2022, les municipalités et MRC dévitalisées figurant dans les trois quintiles selon le classement de l'indice de vitalité économique des territoires de l'ISQ sont indiquées sur le site Web de l'ISQ, à l'adresse suivante :

<http://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/economie/indice-vitalite-economique/index.html>.

ANNEXE II :

DÉFINITION DES MODES DE TRANSPORT POUVANT ÊTRE INTÉGRÉS DANS LES PROJETS ASSOCIÉS AUX VOLETS 5.1 ET 5.2

Mode de transport	Définition
Transport collectif	Service municipal mis à la disposition du public et dont la tarification, les horaires, les trajets et les zones de service sont planifiés et connus à l'avance. Un service municipal de transport collectif est organisé par une autorité organisatrice de transport qui peut être : – une société de transport en commun ou un organisme public de transport en commun – une municipalité locale – une municipalité régionale de comté (MRC) ou un territoire équivalent <u>Types de services inclus dans la catégorie :</u> – Les services de transport en commun réguliers avec horaire et arrêts fixes – Les services de transport collectif à la demande (p. ex. taxibus, microtransit) – Les services d'optimisation des places disponibles dans le transport adapté ou le transport scolaire.
Transport adapté	Le transport adapté est un transport collectif ayant un caractère local ou régional qui répond aux besoins particuliers des personnes handicapées préalablement admises. Il peut être organisé par : – une autorité municipale – une société de transport en commun – une entreprise privée
Autopartage	L'autopartage est un service qui permet aux citoyens d'utiliser des véhicules en libre-service pour se déplacer plutôt que d'être propriétaires ou locataires d'un véhicule. Une plateforme numérique est employée pour gérer les réservations, les paiements et le déploiement des véhicules.
Covoiturage	Transport organisé et effectué par plusieurs personnes sur un même trajet et à bord du même véhicule de promenade lorsque seuls les frais de transport sont partagés et qu'aucune rémunération n'est requise.
Micromobilité partagée	Service de mobilité partagée impliquant des petits véhicules tels que des trottinettes, des planches à roulettes, des gyroroues ou tout autre mode de

Mode de transport	Définition
	transport équivalent. Une plateforme numérique est utilisée pour la gestion du service, qui est accessible par une application ou un site Web ²⁰ .
Transport par conducteur bénévole	Appelé également « accompagnement-transport bénévole », c'est un service de transport organisé par des organismes communautaires reconnus par le ministère de la Santé et des Services sociaux et qui vise à transporter et accompagner des personnes âgées pour l'accès à des services de santé ou des suivis médicaux.
Transport interurbain	Service de transport permettant de relier deux ou plusieurs RMR ou AR sur un trajet dont la distance est d'au moins 50 kilomètres. <u>Types de services inclus dans la catégorie :</u> - Les services privés ou municipaux (volet 3.2) de transport interurbain par autobus - Les trains de passagers - Les lignes aériennes régionales
Traversiers et navettes fluviales	Lignes de transport maritime de personnes permettant de desservir deux ou plusieurs arrêts prédéterminés et sur horaire. <u>Types de services inclus dans la catégorie :</u> - Les traversiers opérés par la Société des traversiers du Québec ou des entreprises privées - Les services de navettes fluviales
Transport rémunéré de personnes par automobile	Type de service sur demande organisé à partir de véhicules automobiles qualifiés et dans lesquelles les trajets sont pris en charge par des conducteurs rémunérés autorisés. <u>Types de services inclus dans la catégorie :</u> - Taxi - Services de voiturage (p. ex. Uber)
Vélos en libre-service	Parc de vélos mis en location de courte durée aux usagers d'une municipalité par le biais d'un réseau de stations. Les vélos peuvent être retournés à la même station ou à une autre station du réseau.

²⁰ Comme ces moyens de transport ne sont pas permis sur la voie publique par le *Code de la sécurité routière*, l'implantation d'un service de micromobilité ne peut se faire que par l'entremise d'un projet pilote sanctionné par le Ministère et la Société de l'assurance automobile du Québec.

