

Plan pour une  
économie  
verte



MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE

## Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes

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](http://www.quebec.ca/transports/aide-financiere).

Pour obtenir des renseignements :

- composer le 511 (au Québec) ou le 1 888 355-0511 (partout en Amérique du Nord)
- consulter le site Web du ministère des Transports et de la Mobilité durable à l'adresse suivante : [www.transports.gouv.qc.ca](http://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 978-2-555-03513-3 (PDF)

Dépôt légal – 2026

Bibliothèque et Archives nationales du Québec

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

# TABLE DES MATIÈRES

<b>1. DESCRIPTION DU PROGRAMME</b>	<b>4</b>
1.1 Contexte	4
1.2 Raison d'être du programme	4
1.3 Cadre législatif et réglementaire	6
1.4 Autres programmes d'aide aux immobilisations en transport collectif	6
<b>2. OBJECTIFS, DURÉE ET VOLETS DU PROGRAMME</b>	<b>7</b>
2.1 Objectifs poursuivis	7
2.2 Durée du programme	8
2.3 Volets du programme	8
<b>3. ADMISSIBILITÉ DES DEMANDES</b>	<b>9</b>
3.1 Organismes admissibles au programme	9
3.2 Organismes non admissibles au programme	9
3.3 Projets admissibles	10
3.4 Conditions d'admissibilité des projets	11
3.5 Projets non admissibles	12
<b>4. AUTORISATION DES PROJETS</b>	<b>12</b>
4.1 Processus d'autorisation des projets	12
4.2 Présentation d'une demande d'aide financière	14
4.3 Conditions à respecter après l'autorisation du projet	16
4.4 Modification d'un projet autorisé	16
<b>5. OCTROI DE L'AIDE FINANCIÈRE</b>	<b>17</b>
5.1 Principes généraux	17
5.2 Taux d'aide financière	17
5.3 Règles de cumul	20
5.4 Dépenses admissibles	21
5.5 Admissibilité des dépenses en régie	24
5.6 Dépenses non admissibles	25
5.7 Conditions particulières d'octroi de l'aide financière	26
<b>6. RÈGLES PARTICULIÈRES PAR CATÉGORIE D'ACTIF</b>	<b>29</b>
6.1 Autobus	29
6.2 Véhicules de service	34
6.3 Systèmes ou applications nécessaires à l'exploitation des réseaux	35
6.4 Terrains	37
6.5 Mesures préférentielles pour les autobus	37
6.6 Stationnements d'incitation à l'utilisation du transport collectif	38
6.7 Garages et terminus	39
6.8 Abribus	40
6.9 Mesures de transport actif	41
6.10 Réseaux de métro et de trains de banlieue et tout autre système de transport terrestre guidé	43



6.11 Modifications visant à améliorer, pour les clientèles à mobilité réduite, l'accès au service régulier existant de transport collectif.....	45
6.12 Étude d'opportunité.....	46
<b>7. VERSEMENT DE L'AIDE FINANCIÈRE.....</b>	<b>47</b>
7.1 Projets dont l'aide financière accordée est égale ou inférieure à 500 000 \$.....	47
7.2 Projets dont l'aide financière accordée est supérieure à 500 000 \$.....	48
<b>8. CONTRÔLE ET REDDITION DE COMPTES.....</b>	<b>48</b>
8.1 Rapports ou renseignements à fournir par le bénéficiaire .....	48
8.2 Audit et évaluation .....	49
<b>9. AUTRES DISPOSITIONS.....</b>	<b>50</b>
9.1 Obligations légales et réglementaires.....	50
9.2 Dispositions générales.....	51
9.3 Droit de refus ou de résiliation .....	51
9.4 Responsabilité.....	51
9.5 Autres obligations et exigences.....	52
9.6 Mesures transitoires.....	52
9.7 Mesures d'exception .....	52
<b>10. SPÉCIFICITÉS POUR LES PROJETS D'ENVERGURE (VOLET B) .....</b>	<b>53</b>
10.1 Admissibilité des demandes .....	53
10.2 Dépenses admissibles.....	53
<b>11. SPÉCIFICITÉS POUR LES PROJETS MAJEURS (VOLET C) .....</b>	<b>54</b>
11.1 Autorisation des projets.....	54
11.2 Dépenses admissibles.....	54
<b>12. MESURES D'EXCEPTION POUR CERTAINS PROJETS DE MAINTIEN D'ACTIFS.....</b>	<b>55</b>
12.1 Métro, garages et centres d'entretien .....	55
12.2 Maintien urgent d'actifs .....	55
<b>ANNEXES.....</b>	<b>55</b>
Taux et admissibilité des aides financières par catégorie d'actif et d'organisme .....	56
Glossaire .....	57

## 1. DESCRIPTION DU PROGRAMME

### 1.1 Contexte

Le transport collectif est un élément déterminant de la mobilité durable des personnes et de la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES). Avec le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (PAGTCP), le gouvernement du Québec peut offrir une aide financière aux organismes de transport collectif en vue de les soutenir dans la réalisation de leurs projets d'immobilisation visant le maintien, l'amélioration ou le développement des réseaux de transport collectif et de transport adapté.

Le PAGTCP existe depuis la fin des années 1970 et a fait l'objet de plusieurs révisions au fil des ans. Depuis le début des années 1990, le volet « immobilisations » a été bonifié de façon importante et est devenu le principal volet du programme. En 2022, le PAGTCP est devenu un programme d'aide entièrement consacré au financement des immobilisations en transport collectif. Les volets « aide à l'exploitation » et « autres subventions », qui étaient auparavant inclus dans ce programme, ont été intégrés dans le Programme d'aide au développement du transport collectif.

Les dispositions du PAGTCP n'ont pas pour effet de modifier rétroactivement les autorisations déjà accordées ainsi que le montant des aides financières déjà versées ou à verser aux organismes bénéficiaires en vertu des anciennes dispositions du PAGTCP, sauf si cela est explicitement prévu aux modalités d'application du PAGTCP 2025-2028. De plus, dans le cadre des projets de réfection, de rénovation ou de remplacement d'actifs, les dispositions du présent PAGTCP qui déterminent les durées de vie utile de ces actifs prévalent sur celles établies lors de l'acquisition ou de la construction initiale de l'actif subventionné en vertu des dispositions d'une version antérieure du programme.

Les annexes jointes au PAGTCP en font partie intégrante. En cas de conflit entre une annexe et le PAGTCP, ce dernier prévaut. Les définitions d'expressions inscrites au PAGTCP se retrouvent au glossaire, en annexe.

### 1.2 Raison d'être du programme

Le transport collectif est un service essentiel au développement économique et social des agglomérations urbaines et des régions du Québec parce qu'il facilite les échanges, contribue à soulager la congestion routière et permet à toutes et à tous de participer à la vie de la communauté. Il contribue aussi à la lutte contre les changements climatiques et la pollution de l'air, à la promotion de la santé et à l'adaptation au vieillissement de la population. Le transport collectif joue un rôle primordial dans l'atteinte des objectifs gouvernementaux en matière de mobilité durable, de développement économique, d'électrification des transports, de transition climatique et de réduction des émissions de GES associées au transport des personnes.

Le gouvernement du Québec a fixé la cible de réduction des émissions de GES à 37,5 % sous les niveaux de 1990, à l'horizon 2035. Or, selon les données les plus récentes (2022)<sup>1</sup>, le Québec n'a réduit ses émissions

---

<sup>1</sup> [GES 1990-2022 : Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2022 et leur évolution depuis 1990](#), Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs, gouvernement du Québec, 2024.

de GES que de 7,2 % en comparaison de celles de 1990. Avec le Plan pour une économie verte 2030 (PEV 2030), dévoilé le 16 novembre 2020, le Québec vise notamment à atteindre sa cible de réduction des émissions de GES en maximisant les réductions réalisées sur son territoire. Dans ce contexte, le secteur des transports constitue un domaine d'intervention prioritaire, compte tenu de sa croissance soutenue et de son poids relatif dans le profil énergétique et le bilan des émissions de GES du Québec. En 2022, il était responsable de 43,3 % des émissions de GES. À lui seul, le transport routier représentait 74,6 % des émissions du secteur des transports. Entre 1990 et 2022, les émissions de GES produites par le secteur des transports ont connu un accroissement de 25,6 %, et la part du transport routier sur les émissions totales du Québec est passée de 24,3 % en 1990 à 32,3 % en 2022.

En soutenant financièrement la réalisation de projets de transport collectif et l'électrification du parc d'autobus urbains, le PAGTCP contribue à l'atteinte de deux objectifs du PEV 2030 en matière de transport collectif, soit :

- réduire l'empreinte carbone de chaque mode de transport;
- transférer les déplacements vers des modes plus sobres en carbone.

Le PAGTCP s'inscrit plus précisément dans le cadre de l'action R1-090 du Plan de mise en œuvre du PEV 2030, qui vise à soutenir l'électrification du parc d'autobus urbains. Les sommes en provenance du Fonds d'électrification et de changements climatiques contribuent au financement du surcoût que représente l'acquisition des autobus à propulsion entièrement électrique.

Le PAGTCP s'aligne aussi sur les orientations stratégiques de la Politique de mobilité durable – 2030 (PMD), 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 soutenant financièrement la réalisation des projets d'immobilisations visant le maintien, l'amélioration, le développement ou l'électrification des réseaux de transport collectif, le PAGTCP profite en premier lieu aux usagers du transport collectif ainsi qu'aux municipalités et organismes qui planifient et exploitent les services de transport collectif. Toutefois, l'amélioration des services de transport collectif et l'électrification du parc d'autobus, ainsi que l'ensemble des bienfaits pouvant en découler, notamment la diminution des émissions de GES, profitent à la population du Québec en général. Aussi, ultimement, la réalisation de certains projets d'immobilisations en transport collectif qui contribuent à l'augmentation de la mobilité, à la réduction des temps de déplacements ou à la réduction de la congestion routière peut bénéficier aux usagers de la route et aux entreprises.

### 1.3 Cadre législatif et réglementaire

Le pouvoir du ministre des Transports et de la Mobilité durable (« le ministre ») d'octroyer des aides financières, notamment pour le transport collectif, lui est conféré par l'article 4 de la Loi sur les transports (RLRQ, chapitre T-12).

Les responsabilités en transport collectif des organismes admissibles au PAGTCP 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 leur loi constitutive respective, soit :

- la Loi sur les sociétés de transport en commun (RLRQ, chapitre S-30.01);
- la Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain (RLRQ, chapitre A-33.3);
- la Loi sur le Réseau de transport métropolitain (RLRQ, chapitre R-25.01).

La Loi sur les infrastructures publiques (RLRQ, chapitre I-8.3) établit des règles de gouvernance en matière de planification des investissements publics, de même qu'en matière de gestion des infrastructures publiques. En vertu de cette loi, certains projets d'investissements en infrastructures publiques peuvent être considérés comme des projets majeurs et être soumis à la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique (« la Directive »), qui impose des exigences particulières relativement à l'autorisation et à la gestion de projets.

Cette loi institue le Plan québécois des infrastructures (PQI). Ce plan, présenté annuellement par le Conseil du trésor au gouvernement du Québec, regroupe tous les investissements publics en matière d'infrastructures prévus sur une période de 10 années.

### 1.4 Autres programmes d'aide aux immobilisations en transport collectif

Outre le PAGTCP, d'autres programmes d'aide financière permettent de soutenir des projets d'immobilisations en transport collectif, notamment :

- le Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun (PAITC) de la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL) et du ministère des Transports et de la Mobilité durable;
- le Programme d'aide gouvernementale aux infrastructures de transport collectif (PAGITC).

## 2. OBJECTIFS, DURÉE ET VOLETS DU PROGRAMME

### 2.1 Objectifs poursuivis

Le PAGTCP soutient financièrement les organismes de transport collectif dans la réalisation de leurs projets d'immobilisations. L'objectif général du PAGTCP est de préserver, d'améliorer et de développer les réseaux de transport collectif. Les objectifs spécifiques du PAGTCP sont les suivants :

- Améliorer l'état des actifs, par :
  - un rajeunissement de l'âge moyen du parc d'autobus urbains;
  - une amélioration de l'indice d'état gouvernemental des infrastructures des sociétés de transport en commun (une augmentation du pourcentage des actifs en bon état).
- Contribuer à l'électrification du transport collectif et à la réduction des émissions de GES en découlant, par :
  - une augmentation du nombre d'autobus à propulsion entièrement électrique dans le parc d'autobus des sociétés de transport en commun en activité au Québec;
  - une augmentation du nombre de kilomètres de réseaux de métro et de trains ou de tout autre système de transport terrestre guidé électrique.
- Contribuer à l'augmentation de l'offre de services de transport collectif, par :
  - une augmentation du nombre de voitures de métro et de trains de banlieue, ou de tout autre système de transport terrestre guidé, ainsi qu'une croissance du nombre de places qui leur sont réservées dans les centres d'entretien;
  - une augmentation du nombre de kilomètres couverts par les réseaux de transport collectif.
- Améliorer l'attractivité du transport collectif, par :
  - une augmentation du nombre de kilomètres de voies réservées aux autobus ou de toute autre mesure préférentielle pour les autobus;
  - une augmentation du nombre de projets visant l'implantation ou le développement de systèmes de transport intelligents, de systèmes ou applications nécessaires à l'exploitation des réseaux ou de toutes autres mesures destinées à faciliter l'utilisation du transport collectif par les usagers.

- Favoriser l'intermodalité, par :
  - une augmentation du nombre de stationnements d'incitation au transport collectif ou du nombre de places disponibles dans ces stationnements;
  - une augmentation du nombre de vélostations;
  - une augmentation du nombre de supports à vélos installés sur les autobus ou à proximité des services de transport collectif pour faciliter l'accès à ces services.
- Améliorer l'accessibilité des réseaux de transport collectif réguliers aux personnes handicapées et à mobilité réduite, par :
  - une augmentation du nombre de stations de métro et de trains de banlieue accessibles à ces clientèles;
  - une augmentation du nombre de véhicules accessibles à ces clientèles (autobus et voitures de métro ou de trains).

## 2.2 Durée du programme

Le PAGTCP entre en vigueur dès la date de son approbation par le Conseil du trésor et prend fin le 31 mars 2028. Toutefois, les dépenses admissibles au présent programme peuvent avoir été engagées à partir du 1<sup>er</sup> avril 2025 si les conditions énoncées à l'article 4 du présent document sont respectées. La réalisation des projets autorisés pendant la durée du PAGTCP peut se prolonger au-delà de la date de fin du programme.

## 2.3 Volets du programme

Le PAGTCP comprend trois volets, soit :

- **Volet A** : Projets réguliers dont le coût total<sup>2</sup> est inférieur à 50 000 000 \$ et projets d'acquisition d'autobus. Ces projets ne sont pas soumis à la Directive ni à aucune exigence particulière du Conseil du trésor. Les articles 1 à 9 du présent document et les annexes sont applicables à ce volet.
- **Volet B** : Projets d'envergure dont le coût total est égal ou supérieur à 50 000 000 \$ et qui ne sont pas des projets majeurs (voir le volet C) ni des projets d'acquisition d'autobus. Le cumul de projets indépendants totalisant 50 000 000 \$ et plus ne constitue pas un projet d'envergure. Les articles 1 à 10 du présent document et les annexes sont applicables à ce volet.

---

<sup>2</sup> Le coût total d'un projet correspond à l'ensemble des coûts nécessaires à sa planification et à sa réalisation, quel que soit le programme d'aide par lequel son financement est assuré.

- **Volet C** : Projets majeurs d'investissements en infrastructures publiques soumis à la Directive, ou à toutes autres exigences du Conseil du trésor. Les articles 1 à 11 du présent document et les annexes sont applicables à ce volet.

### 3. ADMISSIBILITÉ DES DEMANDES

#### 3.1 Organismes admissibles au programme

Les organismes admissibles à recevoir une aide financière dans le cadre des trois volets du PAGTCP sont :

- les sociétés de transport en commun instituées en vertu de la Loi sur les sociétés de transport en commun;
- l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM);
- le Réseau de transport métropolitain, désigné ci-après sous le nom « exo »;
- les organismes municipaux et intermunicipaux de transport (OMIT), qui incluent les municipalités et les municipalités régionales de comté (MRC)<sup>3</sup> ayant déclaré leur compétence en transport collectif des personnes, les régies municipales et intermunicipales de transport et les regroupements de municipalités qui organisent des services municipaux de transport collectif urbain ou régional et qui contribuent à leur financement.

L'ARTM, exo et les sociétés de transport en commun sont admissibles à toutes les catégories d'aide financière prévues au PAGTCP (voir l'article 3.3, « Projets admissibles »).

Pour leur part, les OMIT sont admissibles à certaines catégories d'actifs. Plus précisément, ces organismes ne sont pas admissibles aux catégories d'actifs suivantes : les autobus, les garages, les centres d'entretien, les mesures préférentielles pour les autobus ainsi que les réseaux de métro et de trains de banlieue, et tout autre système de transport terrestre guidé.

#### 3.2 Organismes non admissibles au programme

Un organisme cité ci-dessus n'est pas admissible au PAGTCP s'il a, au cours des deux années précédant la demande d'aide financière, fait défaut de respecter ses obligations après avoir été dûment mis en demeure en lien avec l'attribution d'une aide financière antérieure par le ministre.

---

<sup>3</sup> Les communautés autochtones représentées par leur conseil de bande au sens de la Loi sur les Indiens (L.R.C. 1985, chapitre I-5) ou de la Loi sur les Naskapis et la Commission crie-naskapie (S.C. 1984, chapitre 18), un village nordique et l'Administration régionale Kativik au sens de la Loi sur les villages nordiques et l'Administration régionale Kativik (RLRQ, chapitre V-6.1), de même que l'Association des corporations foncières du Nunavik, sont traités au même titre que les MRC aux fins du PAGTCP 2025-2028.

### 3.3 Projets admissibles

Les projets admissibles à une aide financière dans le cadre du PAGTCP portent sur les différentes immobilisations nécessaires à l'exploitation des réseaux de transport collectif et de transport adapté. Plus précisément, ils se rattachent aux différentes catégories d'actifs suivantes :

- Les études d'opportunité et leur mise à jour, dans le cas des projets réguliers dont les coûts sont estimés à 20 000 000 \$ et plus (volet A) et des projets d'envergure (volet B), à l'exception des projets de maintien d'actifs existants tels que décrits à l'article 4.2.
- Le matériel roulant, les équipements et les infrastructures de métro, de trains de banlieue ou de tout autre système de transport terrestre guidé.
- Les autobus hybrides ainsi que les autobus à propulsion entièrement électrique.
- Les véhicules de service.
- Les garages et les centres d'entretien.
- Les terminus et les aires d'attente ou de recharge.
- Les stationnements d'incitation.
- Les abribus.
- Les supports à vélos, les vélostations et les infrastructures de transport actif améliorant l'accès aux réseaux de transport collectif.
- Les mesures préférentielles pour les autobus.
- Les systèmes ou les applications nécessaires à l'exploitation des réseaux.
- Les terrains requis pour la réalisation des projets admissibles.
- Les mesures permettant d'améliorer l'accessibilité des clientèles à mobilité réduite aux actifs de transport collectif existants. Pour que les projets des sociétés de transport en commun et d'exo soient admissibles, ceux-ci doivent démontrer qu'ils ont consulté leurs organismes partenaires représentant les différentes clientèles en situation de handicap en amont du dépôt de leur demande d'aide financière.
- Les minibus accessibles aux passagers en fauteuil roulant.
- Le cahier des charges et les plans et devis, si requis pour l'analyse du projet (voir l'article 4.2).

L'acquisition de terrains en vue de la réalisation d'un projet admissible, y compris les démarches relatives aux droits superficiaires, aux droits d'accès, aux emprises ou aux servitudes et, le cas échéant, les travaux de préparation du site, peut constituer un projet indépendant admissible pouvant faire l'objet d'une demande d'aide financière distincte. Lorsque l'acquisition d'un terrain est un projet indépendant, un projet de transport collectif sur ce terrain doit être déposé au Ministère dans les sept années suivant son acquisition, et la phase de construction doit être prévue au cours de l'année suivant le dépôt du projet, sans quoi le ministre peut exiger le remboursement de l'aide financière accordée. Le remboursement correspond au taux de l'aide financière qui a été versée au moment de l'achat du terrain, multiplié par la juste valeur marchande du terrain au moment de la récupération de l'aide financière.

De même, si un projet financé par plus d'un programme d'aide aux immobilisations prévoit que les études ou d'autres dépenses (par exemple les frais de gestion liés à un achat groupé d'autobus) sont couvertes par le PAGTCP, ces dépenses peuvent constituer un projet admissible pouvant faire l'objet d'une demande d'aide financière distincte.

### 3.4 Conditions d'admissibilité des projets

Chaque projet soumis par un organisme admissible doit aussi satisfaire à toutes les conditions suivantes :

- La demande d'aide financière doit avoir été soumise au ministre au plus tard le 30 septembre 2027.
- Être utilisé pour exploiter un service de transport collectif ou de transport adapté.
- Prévoir des mesures d'accessibilité universelle et sans obstacle pour les personnes handicapées et à mobilité réduite, sauf s'il est démontré de façon probante que les conditions d'exploitation ne le permettent pas ou ne le justifient pas.
- Être inscrit au plan d'immobilisations de l'organisme ou, pour les organismes qui n'élaborent pas de tel plan, être approuvé par une résolution du conseil d'administration qui confirme la participation financière de l'organisme en vue de sa réalisation.
- Être inscrit au PQI dûment approuvé par le Conseil des ministres. Si aucune demande d'aide financière n'a été reçue dans les 12 mois suivant la confirmation à l'organisme de cette inscription, le ministre peut supprimer le projet du PQI. Pour être admissible à nouveau, le projet devra faire l'objet d'une nouvelle demande d'inscription à un PQI ultérieur approuvé par le Conseil des ministres.
- Pour un projet situé dans la région métropolitaine de Montréal, il devra avoir fait l'objet d'une analyse de cohérence de l'ARTM.
- Pour les projets en lien avec la mobilité intégrée, ils devront être compatibles avec les solutions déjà implantées ou en cours d'implantation au Québec.

Dans le cas des projets d'acquisition d'autobus (volet A), de locomotives ou de voitures de métro ou de trains, l'appel d'offres doit exiger un minimum de 25 % de contenu canadien, incluant l'assemblage final au Canada.

Le gouvernement peut, aux conditions qu'il détermine, dispenser un organisme de ces obligations, si ce dernier fait une démonstration probante qu'elles entraînent un risque réel d'absence de soumission.

L'organisme admissible doit également confirmer que le projet soumis est conforme aux plans de mobilité et à la réglementation en matière d'aménagement en vigueur sur son territoire de desserte. Si ce n'est pas le cas au moment du dépôt de la demande d'aide financière, il doit indiquer les démarches prévues pour s'assurer que le projet sera conforme à ces exigences une fois qu'il sera terminé.

### 3.5 Projets non admissibles

Les projets suivants ne sont pas admissibles à recevoir une aide financière dans le cadre du PAGTCP :

- Les projets visant l'entretien courant et périodique du matériel roulant, des équipements et des infrastructures de transport collectif et de transport adapté;
- Les projets d'acquisition d'autobus à moteur thermique;
- Les projets d'acquisition de véhicules de service à moteur thermique, sauf si une démonstration probante d'absence de marché pour des véhicules à propulsion entièrement électrique ou hybride est déposée;
- Les projets visant le transport interurbain.

## 4. AUTORISATION DES PROJETS

### 4.1 Processus d'autorisation des projets

Pour bénéficier d'une aide financière dans le cadre du PAGTCP, tous les projets doivent être autorisés par le ministre. Le processus d'autorisation d'un projet<sup>4</sup> s'effectue selon les étapes décrites ci-après.

#### Inscription au PQI

1. L'organisme admissible doit d'abord acheminer une demande d'inscription de son projet au PQI pour planification afin de s'assurer que les sommes nécessaires à sa réalisation seront disponibles. Pour ce faire, il doit accompagner sa demande de la fiche de projet requise, disponible sur le site Web du gouvernement du Québec (quebec.ca), présentant une justification du projet, une description du projet et des travaux envisagés, une répartition annuelle des coûts et un échéancier de réalisation. Pour un projet situé dans la région métropolitaine de Montréal, l'organisme admissible doit aussi inclure la recommandation de l'ARTM, issue de son analyse de cohérence préliminaire.

---

<sup>4</sup> Il est à noter que, pour les projets d'acquisition d'autobus et de matériel roulant (locomotives et voitures de trains ou de métro), des dispositions particulières sont établies aux articles 6.1 « Autobus » et 6.10 « Réseaux de métro et de trains de banlieue et tout autre système de transport terrestre guidé ».

- Dans le cas des projets réguliers dont les coûts sont estimés à 20 000 000 \$ et plus (volet A) et des projets d'envergure (volet B), une étude d'opportunité<sup>5</sup> doit être réalisée préalablement à l'inscription au PQI du projet. Cette étude, qui peut constituer un projet indépendant admissible au PAGTCP, doit être déposée au Ministère au même moment que la fiche de justification du projet.
  - Si le projet n'est pas admissible, l'organisme sera informé que son projet ne sera pas recommandé pour inscription au PQI à moins qu'il le modifie ou qu'il ajoute l'information requise pour le rendre admissible au PAGTCP.
2. À la suite de l'approbation du PQI par le Conseil des ministres, le ministre informe par écrit l'organisme de l'inscription du projet au PQI. Cette inscription confirme la réservation des sommes qui contribueront à son financement. Elle ne constitue pas une autorisation à commencer le projet. Aucune dépense n'est admissible à cette étape, et aucun versement ne peut être effectué.

## **Autorisation du projet**

3. L'organisme admissible dépose une demande d'aide financière pour chaque projet inscrit au PQI. Il doit utiliser le formulaire de demande d'aide financière prévu à cet effet, disponible sur le site Web du gouvernement du Québec (quebec.ca).
- Les demandes doivent être accompagnées de tous les documents de soutien requis pour leur analyse complète et pour la détermination, le cas échéant, du montant maximal des dépenses admissibles à l'aide financière.
  - L'article 4.2, « Présentation d'une demande d'aide financière », énumère les différents types de documents requis.
  - Les demandes doivent être transmises par courriel à l'adresse indiquée sur le site Web du gouvernement du Québec (quebec.ca).
4. La demande d'aide financière est analysée par le ministre en fonction des modalités du PAGTCP et des orientations du Ministère. Tous les projets doivent satisfaire aux diverses conditions énoncées à l'article 3.4, « Conditions d'admissibilité des projets ». Le cas échéant, les projets doivent également respecter toute décision du Conseil des ministres ou du Conseil du trésor.
- Si l'analyse est concluante et que le projet est autorisé, le ministre informe par écrit l'organisme admissible et lui indique le montant maximal de l'aide financière accordé pour sa réalisation. La date inscrite sur cette lettre constitue la date de début de l'admissibilité des dépenses, à l'exception des dépenses inscrites au deuxième paragraphe de l'article 5.4.
  - Dans le cas des projets majeurs, les différentes étapes du projet sont autorisées par le Conseil des ministres ou par le Conseil du trésor. À la suite de chacune de ces autorisations, une lettre est émise

---

<sup>5</sup> Dans le cas des projets de maintien d'actifs existants tels que décrits à l'article 4.2, il n'est pas obligatoire d'effectuer cette analyse.

par le ministre afin d'indiquer le montant maximal de l'aide financière qui est accordée à l'organisme admissible (« le bénéficiaire »). La date de début de l'admissibilité des dépenses correspond à la date de la décision rendue par le Conseil du trésor ou par le Conseil des ministres sur l'étape du projet en vertu de la Directive ou de la Loi sur les infrastructures publiques. Le bénéficiaire doit cependant avoir déposé une demande d'aide financière pour chacune des étapes du projet au ministre dans les trois mois suivant la date de décision du Conseil du trésor ou du Conseil des ministres, sans quoi la date inscrite sur la lettre d'autorisation de chacune des étapes du projet par le ministre constituera la date de début de l'admissibilité des dépenses.

- Si le projet est refusé, l'organisme en est informé.
5. Le bénéficiaire doit prendre l'engagement envers le ministre, selon la forme demandée par ce dernier, de respecter les conditions du PAGTCP et les obligations en découlant.
  6. Le versement de l'aide financière s'effectue à la suite de l'autorisation du projet et de la signature de l'engagement conformément aux dispositions du PAGTCP établies à l'article 7, « Versement de l'aide financière ».
  7. Le suivi du projet et la reddition de comptes s'effectuent conformément aux exigences du PAGTCP exposées à l'article 8, « Contrôle et reddition de comptes », ou, s'il y a lieu, conformément aux exigences prévues à l'engagement et, le cas échéant, en conformité avec la Directive ou avec toutes autres exigences gouvernementales.

## 4.2 Présentation d'une demande d'aide financière

Les demandes d'aide financière doivent être transmises par courriel à l'aide du formulaire requis, disponible sur le site Web du gouvernement du Québec (quebec.ca). Elles doivent être accompagnées de documents justificatifs regroupant les informations pertinentes pour l'analyse du projet et démontrant que le projet est conforme aux conditions énoncées à l'article 3.4, « Conditions d'admissibilité des projets ».

La liste des documents justificatifs à transmettre varie en fonction de la nature et de l'ampleur du projet. Outre les documents énumérés dans la liste qui suit, le ministre peut exiger tout autre document justificatif ou toutes études ou analyses supplémentaires qu'il juge nécessaires pour l'analyse du projet.

La liste des documents justificatifs à transmettre comprend les renseignements suivants :

1. Un extrait du plan d'immobilisations de l'organisme confirmant l'inscription du projet ou, pour les organismes qui n'ont pas de plan d'immobilisations, une résolution du Conseil d'administration de l'organisme admissible autorisant le projet et son financement.
2. Une analyse de cohérence préparée par l'ARTM (pour les projets réalisés dans la région métropolitaine de Montréal).
3. Une mise en contexte et une justification à l'appui du projet envisagé.

4. Une analyse des besoins actuels et futurs.
5. La portée et les objectifs du projet.
6. Une description et une analyse des différents scénarios possibles pour répondre aux besoins, y compris :
  - une présentation de la méthodologie d'évaluation des scénarios;
  - une analyse des avantages et des inconvénients des différents scénarios envisagés;
  - une description détaillée du scénario retenu, de la portée du projet et des travaux à réaliser.

Dans le cas d'un projet en lien avec la mobilité intégrée, 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 doit avoir été étudié.

7. Un plan conceptuel ou un dessin illustrant le projet.
8. Le cahier des charges et les plans et devis, si requis pour l'analyse du projet.
9. Un échéancier de l'appel d'offres et de la réalisation des travaux et, s'il y a lieu, les résultats de l'appel d'offres.
10. Le mode envisagé pour la réalisation et la surveillance des travaux.
11. Une ventilation détaillée des coûts qui permet de statuer sur l'admissibilité des dépenses.
12. La stratégie de financement envisagée.
13. La structure de gouvernance.
14. Une analyse des risques du projet.
15. Une analyse de rentabilité financière pour les projets suivants :
  - Le remplacement, la réfection ou les réparations majeures effectuées en vue de prolonger la durée de vie utile des locomotives et des voitures de métro et de trains de banlieue;
  - Le remplacement de batteries d'un autobus urbain hybride ou électrique;
  - L'achat et l'installation de systèmes ou d'applications nécessaires à l'exploitation des réseaux dont le montant des dépenses totales est inférieur à 20 000 000 \$, mais supérieur à 1 000 000 \$;
  - L'implantation, l'amélioration et le prolongement des mesures préférentielles pour les autobus dont le montant des dépenses totales est inférieur à 20 000 000 \$, mais supérieur à 1 000 000 \$;

16. Une analyse démontrant que le projet du bénéficiaire est optimal d'un point de vue financier dans le cas d'un projet de maintien d'actifs existants, tels que les réfections ou les réparations effectuées en vue de prolonger la durée de vie utile des infrastructures du réseau de métro, de trains de banlieue et de centres de transport dont le montant des dépenses totales est inférieur au seuil des projets d'envergure ou des projets majeurs, mais supérieur à 1 000 000 \$.

Dans le cas des études d'opportunité, la demande d'aide financière doit couvrir les renseignements demandés aux points 1, 2, 3, 5, 11. De plus, l'organisme devra remettre le devis de l'étude, incluant notamment l'analyse des besoins et une description des scénarios qui seront analysés, son montage financier, une liste préliminaire des risques associés au projet d'étude d'opportunité ainsi qu'un échéancier de réalisation de l'étude. Le ministre peut exiger tout autre document justificatif supplémentaire qu'il juge nécessaire pour l'analyse du projet.

### 4.3 Conditions à respecter après l'autorisation du projet

Les différentes conditions à respecter à la suite de l'autorisation d'un projet sont les suivantes :

- Pour obtenir le versement de l'aide financière prévue au PAGTCP, le 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 PAGTCP et des obligations qui en découlent, dont la forme sera déterminée par le ministre.
- Au moment de la réalisation d'un projet bénéficiant d'une aide financière dans le cadre du PAGTCP, 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.
- Lorsque la réalisation du projet est terminée (et avant la préparation de l'audit final des dépenses admissibles), le bénéficiaire doit remplir le certificat de conformité des travaux selon le gabarit du Ministère et le faire signer par le chargé de projet ou le surveillant des travaux. Ce certificat atteste que le projet réalisé est conforme au projet autorisé par le ministre en fonction, le cas échéant, des modifications au projet qui ont été autorisées. Dans le cas des projets concernant plus précisément des acquisitions de biens, le certificat de conformité devra faire état des quantités réellement acquises par rapport aux quantités autorisées et, le cas échéant, du produit de la disposition des biens remplacés.
- Le bénéficiaire doit procéder à toutes les redditions de comptes et à tous les suivis exigés à l'article 8, « Contrôle et reddition de comptes », ou, le cas échéant, à l'engagement.

### 4.4 Modification d'un projet autorisé

Le bénéficiaire doit informer promptement le ministre de tout changement ayant une incidence sur un projet déjà autorisé, que ce soit par rapport à sa portée, à son emplacement, à ses coûts, à son échéancier ou à tout autre paramètre mentionné dans sa description, tel qu'il a été autorisé.

Afin que les modifications apportées à un projet autorisé soient admissibles à l'aide financière, une nouvelle autorisation du ministre est requise lorsque les changements :

- entraînent une augmentation du coût total du projet ou du montant maximal de l'aide financière accordée;
- n'entraînent pas d'augmentation des coûts, mais modifient de façon importante les paramètres du projet autorisé (réduction significative de l'envergure, des quantités ou de la capacité, ou modifications majeures au concept du projet).

D'autres modifications requièrent l'acceptation de l'unité administrative du Ministère qui est responsable de l'autorisation du projet pour être admissibles à l'aide financière. C'est notamment le cas lorsque les changements :

- n'entraînent pas d'augmentation des coûts ni du montant maximal de l'aide financière accordée et n'ont pas de répercussions significatives sur le concept ou la portée du projet;
- permettent une augmentation des quantités autorisées sans entraîner la hausse des coûts du projet ou du montant maximal de l'aide financière accordée.

Le cas échéant, une modification à l'engagement pris en vertu du point 6 de l'article 4.1, « Processus d'autorisation des projets », devra être effectuée.

## 5. OCTROI DE L'AIDE FINANCIÈRE

### 5.1 Principes généraux

L'aide financière accordée est versée au bénéficiaire sous réserve des sommes disponibles. Tout engagement financier dans le cadre du PAGTCP est conditionnel à la disponibilité des fonds affectés à sa mise en œuvre, conformément à la Loi sur l'administration financière (RLRQ, chapitre A-6.001).

L'admissibilité d'un organisme aux modalités d'application du PAGTCP n'accorde aucune garantie de financement par le ministre ni aucune obligation pour celui-ci.

### 5.2 Taux d'aide financière

Les taux d'aide financière indiqués dans cette section sont les taux applicables aux sociétés de transport, à l'ARTM et à exo. Les taux d'aide financière applicables aux OMIT sont indiqués en annexe du présent document.

Les taux d'aide financière sont de :

- **95 %** des dépenses admissibles pour les projets suivants :
  - Aménagement ou développement des réseaux de métro et de trains de banlieue ou de tout autre mode de transport terrestre guidé, comprenant l'ajout de nouvelles stations ou de nouvelles lignes, le prolongement des systèmes existants ou l'électrification d'une ligne de train de banlieue. Les coûts de ces projets concernent l'ajout d'infrastructures, d'équipements et de matériel roulant sur rail.
  - Aménagement ou prolongement de systèmes rapides par bus (SRB) en site propre. Les coûts de ces projets concernent l'ajout d'infrastructures et d'équipements, mais excluent les dépenses associées au matériel roulant.
- **90 %** des dépenses admissibles pour l'acquisition (ajout ou remplacement) d'autobus à propulsion entièrement électrique ou d'autobus hybrides.
- **85 %** des dépenses admissibles pour les projets :
  - d'acquisition (ajout ou remplacement) de véhicules de service à propulsion entièrement électrique;
  - de modifications aux terminus, aux stationnements d'incitation ainsi qu'aux stations, aux gares et aux voitures de métro ou de trains de banlieue en vue d'améliorer l'accès des clientèles à mobilité réduite aux réseaux de transport collectif;
  - de maintien, d'amélioration ou de remplacement des actifs existants des réseaux de métro et de trains de banlieue (matériel roulant, équipements et infrastructures);
  - de maintien ou d'amélioration des actifs existants des SRB (équipements et infrastructures);
  - de maintien ou d'amélioration des infrastructures et équipements requis pour l'exploitation des stationnements d'incitation, des terminus et des aires d'attente;
- **75 %** des dépenses admissibles pour les projets concernant les éléments suivants :
  - Des systèmes ou des applications nécessaires à l'exploitation des réseaux ou des systèmes de transports intelligents.
  - L'aménagement ou l'agrandissement de stationnements d'incitation, de terminus, d'aires d'attente, de garages ou de centres d'entretien existants et qui ne sont pas liés à l'électrification des réseaux de transport. Dans le cas des garages et des centres d'entretien existants, ils comprennent aussi les projets de maintien ou d'amélioration des infrastructures et équipements requis pour leur exploitation.
  - L'électrification des réseaux d'autobus nécessaires à l'exploitation des services de transport collectif ou de transport adapté. Ces projets comprennent la construction de nouveaux garages ou centres

d'entretien accueillant des autobus à propulsion électrique ainsi que les adaptations ou modifications requises aux infrastructures et équipements existants. Ils comprennent aussi les projets de maintien ou d'amélioration des infrastructures et équipements requis pour leur exploitation. Dans le cas où le projet est également financé par un programme du gouvernement du Canada, le taux d'aide est augmenté à 85 %, et ce, malgré l'article 5.3.

- Le remplacement ou ajout d'équipements de garage requis pour l'exploitation des garages et des centres d'entretien.
  - L'acquisition (ajout ou remplacement) de véhicules de service hybrides rechargeables. Une démonstration probante de la non-disponibilité ou de l'absence de marché pour des véhicules à propulsion entièrement électrique devra être déposée par le bénéficiaire et acceptée par le ministre pour que le projet soit admissible.
  - L'aménagement de mesures préférentielles pour les autobus lorsque le projet est effectué en site propre.
  - Les abribus, les supports à vélos, les vélostations et les autres infrastructures de transport actif favorisant l'accès aux réseaux de transport collectif.
- **50 %** des dépenses admissibles pour les projets suivants :
- Acquisition (ajout ou remplacement), à l'état neuf, de minibus accessibles aux passagers en fauteuil roulant, d'une capacité maximale de 10 places assises et munis de 2 ou 3 dispositifs d'ancrage pour fauteuils roulants. Cette aide peut être demandée par l'ensemble des organismes admissibles, incluant une municipalité, une régie municipale ou intermunicipale de transport, un regroupement de municipalités ou une MRC qui mandate un organisme de transport adapté afin d'opérer des véhicules dont elle ou il est propriétaire. Cette aide est accordée jusqu'à concurrence des montants autorisés, et elle augmente à 85 % des dépenses admissibles lorsque le minibus est entièrement électrique.
  - Réparations majeures visant à prolonger la durée de vie utile des autobus non électriques.
  - Remplacement à mi-vie (généralement au bout de huit ans) des batteries des autobus hybrides ou électriques, ou de leurs modules. Ce même taux d'aide s'applique lors d'un ou de plusieurs remplacements de modules de batteries, et ce, jusqu'à concurrence de la valeur totale de remplacement de la batterie.
  - Études d'opportunité, dans le cas des projets réguliers dont les coûts sont estimés à 20 000 000 \$ et plus (volet A) et des projets d'envergure (volet B).
- **25 %** des dépenses admissibles pour les projets visant :
- l'aménagement de mesures préférentielles pour les autobus lorsqu'ils ne sont pas effectués en site propre;

- l'acquisition (ajout ou remplacement) de véhicules de service à moteur thermique. Une démonstration probante de la non-disponibilité ou de l'absence de marché pour des véhicules à propulsion entièrement électrique et des véhicules hybrides rechargeables devra être déposée par le bénéficiaire et acceptée par le ministre pour que le projet soit admissible.

Un seul taux d'aide financière est applicable pour un projet donné. Le taux est déterminé selon la principale composante du projet. Aussi, lorsqu'un projet vise uniquement l'acquisition de terrains ou la réalisation d'études, à l'exception des études d'opportunité nécessaires aux volets A et B, le taux d'aide financière applicable est le même que celui déterminé pour l'actif auquel il renvoie. L'annexe présente une synthèse des taux d'aide financière par catégorie d'actif et par catégorie d'organisme.

### 5.3 Règles de cumul

Différents programmes d'aide aux immobilisations sont notamment administrés par le ministre<sup>6</sup>. Lorsqu'un projet est financé par plus d'un programme, le montant total des dépenses financées par les autres programmes est déduit des dépenses totales, et le solde résiduel devient le montant maximal pris en compte pour l'établissement des dépenses admissibles à l'aide financière en vertu du PAGTCP. Le cumul des aides financières reçues directement ou indirectement des ministères et organismes des gouvernements du Canada ou du Québec, ainsi que des entités municipales<sup>7</sup> qui ne sont pas directement bénéficiaires du PAGTCP, ne peut pas excéder 100 % du total des dépenses admissibles directement liées au projet.

Dans le cas où le projet est financé par un programme du gouvernement du Canada, le gouvernement du Québec complète le financement pour que le taux d'aide financière devant s'appliquer au projet, selon ce qui est défini à l'article 5.2, « Taux d'aide financière », soit atteint.

Par ailleurs, si d'autres partenaires privés participent au financement d'un projet, le montant de leur contribution est également déduit des dépenses totales, et le solde résiduel devient le montant maximal pris en compte pour l'établissement des dépenses admissibles à l'aide financière.

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

Aux fins des règles de calcul du taux de cumul, toutes les formes d'aide financière accordées par un organisme public doivent être calculées à 100 % de leur valeur, qu'elles soient remboursables ou non.

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

<sup>6</sup> Voir l'article 1.4, « Autres programmes d'aide aux immobilisations en transport collectif ».

<sup>7</sup> Aux fins des règles de cumul des aides financières publiques, l'expression « entités municipales » renvoie aux organismes municipaux compris à l'article 5 de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels (RLRQ, chapitre A-2.1).

Pour certains actifs, dont les véhicules de service, des règles de cumul particulières s'appliquent<sup>8</sup>.

## 5.4 Dépenses admissibles

Sur la base des dépenses admissibles au PAGTCP qui sont listées ci-après, le ministre établit, lors de l'autorisation du projet, un montant maximal admissible à l'aide financière pour chaque projet autorisé. Les coûts détaillés admissibles par poste budgétaire peuvent varier entre les coûts planifiés au moment de l'autorisation du projet et les coûts finaux établis après sa réalisation, pourvu que le montant maximal autorisé et, le cas échéant, les différents plafonds prévus au PAGTCP soient respectés.

Les dépenses admissibles nécessaires à la réalisation d'activités de planification et de préparation d'un projet, celles requises pour la préparation des documents justificatifs exigés à l'article 4.2, « Présentation d'une demande d'aide financière », ainsi que celles liées à l'acquisition de terrains, qui font partie d'un projet autorisé par la suite par le ministre, sont admissibles à l'aide financière à compter de la date inscrite sur la lettre d'autorisation du projet du ministre, sans égard à la date à laquelle elles ont été engagées ou payées par le bénéficiaire.

Les dépenses engagées et autorisées dans le cadre d'un projet d'immobilisation doivent être comptabilisées selon les normes comptables canadiennes pour le secteur public. Toutefois, une dépense prévue au PAGTCP, qui est non capitalisable en vertu des normes de comptabilisation applicables à l'organisme, peut tout de même être reconnue admissible à l'aide financière.

Le montant de la dépense admissible à l'aide financière ne peut excéder le montant net payé par le bénéficiaire. Ainsi, ce montant correspond aux dépenses totales après déduction des remboursements de taxes et, s'il y a lieu, du produit de la disposition d'un actif remplacé. Si ces montants ne sont pas connus au moment de l'autorisation du projet, ils seront considérés au moment de l'audit.

Lorsqu'un organisme bénéficie d'une aide financière pour la réalisation d'un projet et qu'il confie la réalisation de celui-ci à un autre organisme, les dépenses engagées, réalisées et payées par le bénéficiaire et par l'organisme mandaté peuvent être admissibles à l'aide financière. Le bénéficiaire doit par ailleurs s'assurer que son mandataire, dans le cadre de la réalisation du projet, s'engage à respecter les diverses conditions et obligations prévues au PAGTCP, notamment celles relatives à la conservation des documents.

Aucune dépense admissible ne peut dépasser le coût d'un actif équivalent tel qu'il est établi par le ministre.

Les dépenses admissibles comprennent tous les coûts nécessaires à la planification, à la réalisation et à la mise en œuvre d'un projet admissible, à l'exception de ceux décrits à l'article 5.6, « Dépenses non admissibles ».

---

<sup>8</sup> Voir l'article 6, « Règles particulières par catégorie d'actif ».

Plus précisément, les dépenses admissibles à l'aide financière sont les suivantes :

- a) Les coûts liés à la réalisation d'études nécessaires à la planification et à la réalisation d'un projet admissible.
- b) Les honoraires professionnels et les frais juridiques, à l'exclusion de ceux engendrés dans le cadre de toute action, réclamation ou demande en justice pouvant découler directement ou indirectement de la réalisation du projet.
- c) Les dépenses associées à la préparation des plans et devis, à l'ingénierie et à la surveillance des travaux.
- d) Les coûts de construction et d'approvisionnement nécessaires à la réalisation d'un projet admissible, y compris ceux requis pour satisfaire les exigences générales de chantier et pour réaliser la préparation des sites ainsi que les frais connexes.
- e) Les dépenses nécessaires à l'électrification des réseaux, comprenant l'acquisition du matériel roulant, le remplacement de batteries au cours de la durée de vie utile d'un autobus hybride ou électrique, l'achat ou la fabrication d'outillage spécialisé ainsi que les acquisitions, les modifications et les ajouts nécessaires aux installations et aux infrastructures, à l'exclusion des bornes de recharge destinées à l'usage de la clientèle ou du personnel.
- f) Les coûts liés à l'achat et à l'installation ou au remplacement d'équipements, de systèmes et de dispositifs requis pour la réalisation et la mise en œuvre d'un projet admissible.
- g) Les coûts d'achat de pièces de rechange lors de l'acquisition d'un actif subventionné en vue d'établir un stock minimal de pièces pour assurer le maintien des activités lors d'un bris d'équipement. Le stock minimal de pièces se détermine en fonction des temps de livraison, de la disponibilité du matériel sur le marché ainsi que du parc de rechange du réseau existant.
- h) Les coûts d'acquisition d'outils manuels ou portatifs qui sont requis pour la réalisation du projet et qui ne sont pas utilisés pour l'entretien courant et périodique.
- i) Les frais d'acquisition et d'installation du mobilier urbain ainsi que les coûts des aménagements paysagers intégrés dans un projet admissible, à l'exception des projets de garage et de centre d'entretien.
- j) Les dépenses relatives à la location de terrains ou aux permissions d'occupation, à la location d'immeubles et à la location de véhicules, d'équipements ou d'autres installations, si elles sont requises pendant la réalisation des travaux.
- k) Les dépenses nécessaires aux travaux de réfection ou de construction d'infrastructures routières et requises aux seules fins d'exploitation d'un projet admissible (par exemple : l'aménagement d'une voie réservée ou de mesures préférentielles pour les autobus).
- l) Les coûts pour les mesures de compensation requises en vertu du Règlement sur la compensation pour l'atteinte aux milieux humides et hydriques (RLRQ, chapitre Q-2, r. 9.1).

- m) Les dépenses associées à la mise en place de mesures d'atténuation pour limiter les répercussions causées par la réalisation des travaux sur l'exploitation des services.
- n) Les frais d'acquisition et d'installation de l'éclairage et de la signalisation requise dans le cadre d'un projet admissible, s'il y a lieu.
- o) Les dépenses liées à l'achat de terrains, y compris, le cas échéant, les coûts liés à l'expropriation, aux droits d'accès, aux emprises, aux droits superficiaires et aux servitudes. Lorsque le coût d'acquisition du terrain excède la valeur de l'évaluation municipale, l'organisme doit présenter une estimation faite par un évaluateur agréé pour justifier le dépassement.
- p) Les dépenses associées à l'achat, à la réfection et à l'agrandissement de bâtiments qui sont directement en lien avec l'exploitation des services de transport collectif ou de transport adapté.
- q) Les coûts des travaux, des dispositifs et des équipements requis pour faciliter l'accès et la sortie des véhicules et du matériel roulant.
- r) Les coûts liés aux activités de communication directement associées au projet et, le cas échéant, prévus à l'engagement.
- s) Les coûts d'acquisition d'œuvres d'art installées dans un terminus et reconnues admissibles par la Politique d'intégration des arts à l'architecture et à l'environnement des bâtiments et des sites gouvernementaux et publics (décret n° 955-96 du 7 août 1996). Le calcul des montants admissibles affectés aux œuvres d'art est le même que celui établi dans cette politique.
- t) Les dépenses en régie détaillées à l'article 5.5, « Admissibilité des dépenses en régie ».
- u) Les frais pour les déplacements du personnel effectués à l'extérieur du territoire de l'organisme, ou du territoire de l'ARTM pour les organismes de la région de Montréal, qui sont nécessaires au suivi d'un contrat et qui sont, le cas échéant, clairement indiqués dans l'engagement. Ces frais doivent respecter les barèmes en vigueur au gouvernement du Québec.
- v) Les coûts de l'audit des dépenses admissibles et d'évaluation lorsqu'ils sont exigés par le ministre.
- w) Les frais de contingence et une provision pour risques, lorsque nécessaires<sup>9</sup>, jusqu'à un maximum de 15 % des dépenses admissibles du projet.
- x) Les taxes applicables, moins les remboursements auxquels l'organisme de transport a droit (taxes nettes).

---

<sup>9</sup> Les montants des frais de contingence et de provision pour risques diffèrent d'un projet à l'autre. Un maximum de 15 % des dépenses admissibles du projet pourra être prévu dans le montage financier pour faire face à la concrétisation de certains risques qui sont susceptibles de se produire aux étapes de conception et de construction, qui présentent une très grande probabilité d'occurrence et qui sont généralement d'ordre technique. Ces frais devront être détaillés, concerner des dépenses précises et être autorisés. Les coûts détaillés admissibles par poste budgétaire peuvent varier entre les coûts planifiés au moment de l'autorisation du projet et les coûts finaux établis après sa réalisation.

- y) Les dépenses liées aux liens piétonniers entre deux actifs admissibles, tels un stationnement d'incitation, une voie réservée au transport collectif, une gare ou un terminus. Cependant, les dépenses relatives à un lien piétonnier vers un centre commercial ou vers une entreprise privée ne sont pas admissibles à une aide financière.

## 5.5 Admissibilité des dépenses en régie

Aux fins de l'application des modalités du PAGTCP, les dépenses en régie correspondent aux coûts de la main-d'œuvre du personnel à l'emploi du bénéficiaire, d'un organisme spécifié à l'article 3.1, « Organismes admissibles au programme », ou de tout autre organisme municipal mandaté par un bénéficiaire pour effectuer certains travaux ou activités admissibles à l'aide financière.

Les dépenses admissibles sont limitées au coût d'emploi du personnel qui réalise les activités ou travaux admissibles et, dans le cas des travaux de construction ou d'installation d'équipements, à celui affecté à sa supervision immédiate. Ces dépenses correspondent aux taux horaires moyens de base, à taux simple, prévus dans les conventions collectives ou les conditions d'emploi, auxquels s'ajoute une majoration pour les divers frais assumés par l'employeur (par exemple les avantages sociaux et les cotisations aux régimes étatiques). Les taux horaires peuvent être pondérés par catégorie d'emploi et en fonction de l'ancienneté du personnel de l'organisme.

L'utilisation de taux moyens d'ordre interne établis par le bénéficiaire et validés annuellement par ses auditeurs est acceptée pour la détermination des dépenses admissibles. À défaut de pouvoir déterminer de tels taux moyens d'ordre interne, la majoration maximale applicable est de 75 %. Les dépenses admissibles ne doivent pas excéder les montants réels déboursés par l'organisme qui réalise les travaux ou les activités.

Pour les dépenses effectuées en régie, l'organisme doit tenir une comptabilité séparée permettant d'établir les dépenses qui sont admissibles. Il devra aussi fournir la liste et les mandats de travail du personnel affecté à la réalisation du projet admissible et fournir la ventilation des heures, des corps d'emploi et des taux salariaux moyens utilisés.

Les catégories de dépenses en régie admissibles sont limitées à celles requises pour la réalisation des activités ou travaux mentionnés ci-dessous et leur supervision immédiate :

- L'installation d'équipements et de dispositifs sur des biens admissibles appartenant à l'organisme;
- Les activités liées à la programmation, aux tests et à l'implantation de systèmes ou d'applications nécessaires à l'exploitation des réseaux admissibles;
- La réalisation des plans et devis pour des projets concernant le réseau de métro;
- Les travaux réalisés dans le réseau de métro.

Les dépenses effectuées en régie pour l'installation d'équipements et de dispositifs sur des biens admissibles appartenant à l'organisme ou pour les activités liées à la programmation, aux tests et à l'implantation de systèmes ou d'applications nécessaires à l'exploitation des réseaux sont admissibles à l'aide financière seulement lorsque :

- les travaux ou activités ne peuvent être réalisés à l'externe pour des raisons d'obligation imposée par une loi, telle la Loi sur les relations de travail, la formation professionnelle et la gestion de la main-d'œuvre dans l'industrie de la construction (RLRQ, chapitre R-20);
- la réalisation des travaux ou activités nécessite une expertise spécialisée que l'on ne trouve pas à l'externe;
- la réalisation des travaux ou activités ne peut être confiée à l'externe pour des raisons de sécurité et de confidentialité;
- les contraintes d'exploitation rendent difficile le recours à des ressources externes, entraînant ainsi des problèmes de coordination majeurs.

## 5.6 Dépenses non admissibles

L'aide gouvernementale ne couvre pas les dépenses suivantes :

- a) Les dépenses liées à la construction et à l'installation de biens admissibles réalisées avant l'obtention de l'autorisation du projet.
- b) Les dépenses qui ne sont pas directement destinées à l'exploitation des services de transport collectif ou de transport adapté au moment de l'achat, de la réfection ou de l'agrandissement de bâtiments. Ces dépenses incluent, sans s'y limiter, les douches, les gymnases, les aires de divertissement et les cafétérias (à l'exception des aires de repas) et les aires de stationnement qui ne sont pas réservés exclusivement aux usagers du transport collectif.
- c) Dans le cas des projets de garages et de centres d'entretien, les dépenses relatives aux aménagements paysagers et au mobilier de bureau.
- d) Les dépenses assimilables à l'entretien normal pour assurer la bonne conservation des actifs jusqu'à la fin de leur durée de vie utile, telle qu'elle est définie à l'article 6, « Règles particulières par catégorie d'actif ».
- e) Les coûts de décontamination découlant de l'exploitation des services de transport collectif.
- f) Les frais engagés pour les garanties prolongées.
- g) Les coûts d'emploi de main-d'œuvre en régie pour la formation du personnel.

- h) Les dépenses engagées pour des projets qui ont été annulés par le bénéficiaire.
- i) Les dépenses engagées par un soumissionnaire pour la réalisation et le dépôt d'une soumission.
- j) Les dépenses relatives à l'acquisition de biens ou à la construction d'infrastructures qui ne sont pas destinées à l'usage des services de transport collectif ou de transport adapté, tels les locaux à vocation commerciale ou les infrastructures routières servant au transport routier.
- k) Les dépenses précisées aux articles 10.2 et 11.2, « Dépenses admissibles », qui sont admissibles seulement pour les projets d'envergure et les projets majeurs.
- l) Les dépenses découlant de l'achat d'un bien ou de la prestation de services fournis par des entreprises inscrites au Registre des entreprises non admissibles aux contrats publics (RENA), incluant leurs sous-traitants inscrits au RENA.
- m) Les dépenses découlant d'un projet soumis par un organisme ayant fait défaut de respecter ses obligations après avoir été dûment mis en demeure en lien avec l'octroi d'une aide financière antérieure par le Ministère.
- n) Les dépenses associées à la mise aux normes ou au remplacement d'infrastructures municipales ou de biens en fin de durée de vie utile appartenant à la municipalité.
- o) Les dépenses associées à la mise en place d'un centre administratif pour le personnel du bénéficiaire.
- p) Les intérêts à court terme engagés auprès du ministère des Finances du Québec ou auprès de l'institution financière de l'organisme pour des projets admissibles.
- q) Les dépenses découlant d'activités de marketing, d'activités promotionnelles ou de démarches de développement d'une image de marque.
- r) Les dépenses visant à réparer ou à mettre à niveau une chaussée municipale existante (asphalte) dans le cadre de projets de mesures préférentielles pour les autobus lorsque le projet n'est pas en site propre.
- s) Les dépenses visant à répondre à des obligations contractuelles ou syndicales d'un organisme admissible envers son personnel.

## 5.7 Conditions particulières d'octroi de l'aide financière

Dans le cas des projets d'acquisition d'autobus ayant une durée de vie utile de 16 ans, seules les dispositions particulières concernant la vente ou l'aliénation d'un actif subventionné, l'achat ou le transfert d'un actif subventionné entre organismes admissibles et le remplacement d'un actif sinistré s'appliquent.

## **Vente ou aliénation d'un actif subventionné**

Le bénéficiaire doit informer le ministre de l'aliénation de tout bien subventionné. Si la valeur du bien subventionné au moment de l'aliénation est de 25 000 \$ ou plus, l'aliénation du bien doit être autorisée par le ministre.

Lorsqu'un actif subventionné en vertu du PAGTCP est vendu ou autrement aliéné sans être remplacé, le ministre procède à la récupération des aides financières versées selon le montant le plus élevé entre la valeur résiduelle et le prix de vente de l'actif, ajusté au taux d'aide financière appliqué lors de l'autorisation de l'aide financière.

## **Achat ou transfert d'un actif subventionné entre organismes admissibles**

Aucune aide financière n'est récupérée lorsqu'un bénéficiaire cède un actif subventionné à un autre organisme admissible au PAGTCP. De plus, un organisme admissible qui prend possession ou qui acquiert un actif subventionné d'un autre organisme admissible ne peut pas recevoir d'aide financière additionnelle dans le cadre du PAGTCP pour cet actif. Cependant, si l'aide financière pour cet actif est versée sous forme de service de la dette, les versements qu'il reste à effectuer avant l'échéance du service de la dette pourront être remis à l'organisme qui acquiert l'actif, à la date convenue entre les deux organismes, sous réserve de l'accord du ministre à la cession de l'engagement en lien avec cet actif.

L'organisme qui acquiert le bien subventionné doit s'assurer du respect des dispositions concernant la durée de vie utile de l'actif qui sont prévues au PAGTCP, par lequel le bien a été subventionné initialement.

Dans le cas des autobus urbains ayant une durée de vie utile de 16 ans, le transfert des autobus entre les organismes admissibles est permis seulement lorsque l'autobus a été mis en service pendant une durée minimale de 5 ans.

## **Remplacement d'un actif sinistré**

Lorsqu'un actif sinistré a été subventionné en vertu du PAGTCP et que cet actif n'est pas remplacé (qu'il soit vendu, mis au rebut ou autrement aliéné), le ministre procède à la récupération des aides financières versées. Le montant récupéré correspond au plus élevé entre le prix de vente de l'actif sinistré et le montant d'aide financière accordé, calculé au prorata de la durée de vie utile non atteinte et ajusté au taux d'aide financière appliqué lors de l'autorisation de l'aide financière.

Lorsqu'un actif sinistré subventionné est remplacé par un actif neuf similaire dans le cadre du PAGTCP, aucune des sommes versées pour l'actif sinistré n'est récupérée, mais le montant des dépenses admissibles pour le nouvel actif est ajusté au prorata de la durée de vie utile atteinte de l'actif sinistré.

Toutefois, lorsque le sinistre concerne un autobus urbain d'au moins 12 ans, l'organisme a la possibilité de considérer le véhicule comme mis au rancart aux fins du calcul des dépenses admissibles à l'aide financière. Dans ce cas, les règles relatives au remplacement des autobus urbains prévues à l'article 6.1, « Autobus », s'appliquent.

## Réfection ou remplacement d'un actif

Lorsque la réfection ou le remplacement d'un actif subventionné survient avant la fin de sa durée de vie utile, l'aide financière autorisée pour ce projet est réduite en fonction de la durée de vie utile non atteinte de l'actif. Si l'actif :

- a atteint 75 % de sa durée de vie utile, la réduction est calculée en proportion de la durée de vie utile non atteinte;
- n'a pas atteint 75 % de sa durée de vie utile, la réduction de l'aide financière est égale à deux fois la durée de vie utile non atteinte de l'actif.

Cependant, aucune réduction de l'aide financière n'est applicable avant la fin de la durée de vie utile d'un actif lorsque sa réfection ou son remplacement :

- soutient l'électrification des réseaux de transport collectif;
- est rendu nécessaire à la suite d'une décision gouvernementale ou d'une modification législative ou réglementaire;
- répond à une norme gouvernementale, à une loi, à une réglementation ou à une ordonnance judiciaire qui détermine un délai ou une date limite pour sa réalisation;
- est rendu nécessaire du fait que les pièces requises pour assurer son entretien ou sa réfection ne sont plus disponibles ou que les fournisseurs n'assurent plus la mise à jour des systèmes informatiques;
- concerne les infrastructures et les équipements d'un réseau de métro et qu'il est démontré de manière probante par l'organisme que ces actifs ont atteint leur durée maximale d'utilisation et qu'une réfection ou un remplacement doit être effectué.

## Utilisation d'un actif à d'autres fins

Avant la fin de sa durée de vie utile, lorsque l'actif acquis, construit ou aménagé grâce à une aide financière gouvernementale n'est pas utilisé exclusivement ou principalement pour l'exploitation d'un réseau de transport collectif ou de transport adapté, l'aide financière est réduite au prorata de son utilisation à d'autres fins. Cependant, aucune réduction de l'aide financière à l'égard de l'utilisation de l'actif n'est applicable si cette situation est rendue nécessaire en raison d'une décision gouvernementale ou d'une modification législative ou réglementaire.

Si un bénéficiaire loue un terrain qui a été financé par le PAGTCP, les revenus de location sont remboursables au Ministère au prorata du taux d'aide financière qui a été accordé pour l'acquisition du terrain.

## Abandon d'un actif

Avant la fin de la durée de vie utile d'un actif, lorsqu'un organisme renonce à utiliser cet actif aux fins prévues lors de l'autorisation de l'aide financière, le ministre procède à la récupération des aides financières versées selon la durée de vie utile non atteinte. Toutefois, aucune récupération d'aide financière à l'égard de la durée de vie utile non atteinte de l'actif abandonné n'est applicable si cet abandon est rendu nécessaire en raison d'une décision gouvernementale ou d'une modification législative ou réglementaire.

## Projets d'immobilisations réalisés dans les emprises du Ministère

Lorsqu'un projet d'immobilisation admissible au PAGTCP est réalisé dans les emprises du Ministère, la gestion du projet peut être assurée par le ministre ou par l'organisme de transport collectif concerné par le projet.

Si la gestion du projet est assurée par l'organisme de transport collectif qui demande la réalisation du projet, ce dernier doit obtenir une permission de voirie ou signer une entente qui prend en compte les intérêts du ministre. Les coûts du projet sont entièrement imputables à l'organisme de transport collectif et ils peuvent être admissibles à une aide financière selon les modalités du PAGTCP.

Lorsque le ministre met en œuvre lui-même un projet de transport collectif sur son réseau ou lorsque les travaux effectués pour le transport collectif ne représentent qu'une partie d'un projet, le ministre conserve la gestion du projet. Le financement du projet peut être assumé totalement par le ministre ou partagé entre le ministre et l'organisme de transport collectif concerné. Dans ce dernier cas, une entente établissant clairement le partage des responsabilités et des coûts doit être ratifiée entre les partenaires. La part de l'organisme de transport collectif peut bénéficier d'une aide financière si l'ensemble des modalités d'application du PAGTCP sont respectées.

Dans le cas où le Ministère reprend unilatéralement l'occupation de l'emprise et que l'actif subventionné n'a pas atteint la fin de sa durée de vie utile, aucun remboursement d'aide financière ne sera exigé de l'organisme.

## 6. RÈGLES PARTICULIÈRES PAR CATÉGORIE D'ACTIF

Les modalités prévues dans les articles qui suivent définissent la durée de vie utile et les dispositions particulières s'appliquant à chaque catégorie d'actif.

### 6.1 Autobus

#### Règles particulières

Seuls les projets d'acquisition d'autobus neufs à propulsion entièrement électrique et d'autobus hybrides sont admissibles à une aide financière dans le cadre du volet A du PAGTCP. L'acquisition d'autobus à moteur

thermique et d'autobus usagés de même que la location d'autobus ne sont pas admissibles à une aide financière.

L'aide pour l'achat de minibus accessibles aux passagers en fauteuil roulant réservée aux municipalités, aux régies municipales et intermunicipales de transport, aux regroupements de municipalités ou aux MRC ainsi qu'à l'Administration régionale Kativik (voir l'article 5.2) est exclue du processus d'acquisition prévu dans le présent article.

À compter du 1<sup>er</sup> avril 2026, aucune aide financière ne sera accordée pour l'acquisition d'autobus si le taux de réserve est supérieur à 30 % pour les organismes admissibles qui exploitent un réseau de métro, un réseau de trains de banlieue ou tout autre système de transport terrestre guidé, ou supérieur à 25 % pour les autres organismes admissibles.

À compter du 1<sup>er</sup> avril 2027, aucune aide financière ne sera accordée pour l'acquisition d'autobus si le taux de réserve est supérieur à 25 % pour les organismes admissibles qui exploitent un réseau de métro, un réseau de trains de banlieue ou tout autre système de transport terrestre guidé, ou supérieur à 20 % pour les autres organismes admissibles.

Malgré ce qui précède, le ministre peut accorder une aide financière si le bénéficiaire démontre, à la satisfaction de ce dernier, la nécessité d'un taux de réserve supérieur.

Au cours de la durée de vie utile d'un autobus urbain de type hybride ou électrique, un seul projet de remplacement de batterie peut être reconnu admissible à l'aide financière. Néanmoins, il est possible de remplacer des modules de batterie au cours de la durée de vie utile de l'autobus, et ce, jusqu'à concurrence de la valeur totale d'un remplacement de batterie. Le montant maximal admissible à l'aide financière est déterminé en fonction des documents justificatifs transmis par l'organisme, lesquels comprennent une analyse de rentabilité financière des différents scénarios possibles. L'organisme devra également préciser le mode de disposition prévu pour les batteries ou les modules de batterie à la fin de leur durée de vie utile.

## **Spécificités pour l'autorisation des commandes d'acquisition d'autobus**

Dans le cas des projets concernant des commandes d'acquisition d'autobus, dont le financement peut provenir de différentes sources, le processus d'autorisation des projets s'effectue selon les étapes suivantes :

1. Le ministre accorde une autorisation de principe avant le lancement de l'appel d'offres public en vue de s'assurer que les véhicules à acquérir sont conformes aux exigences ministérielles et gouvernementales.
2. Une autorisation finale est accordée par le ministre à la suite de l'analyse des résultats de l'appel d'offres.
  - Lorsqu'il s'agit d'un achat groupé, une autorisation finale est adressée à l'organisme mandataire, cette autorisation établissant le coût unitaire maximal et les quantités totales de véhicules qui sont admissibles à l'aide financière gouvernementale pour la période couverte par la commande d'autobus.

- Le ministre accorde également une autorisation finale à chacun des organismes concernés pour leur confirmer les quantités d'autobus et le montant maximal de l'aide financière qui leur est autorisée dans le cadre du PAGTCP, et ce, en conformité avec les paramètres établis dans l'autorisation finale de l'achat groupé.
3. Chaque organisme bénéficiaire de l'aide financière signe un engagement à respecter les conditions de chacun des programmes d'aide visés par l'autorisation finale et les obligations en découlant.
  4. Le versement de l'aide financière s'effectue ensuite conformément aux dispositions prévues au PAGTCP et en fonction des dépenses réalisées et des livraisons d'autobus effectuées.

### **Spécificités pour les dépenses admissibles**

Les dépenses admissibles à l'aide financière sont celles prévues au contrat d'acquisition d'une commande d'autobus pour lequel une autorisation finale a été accordée par le ministre. L'acquisition et l'installation de supports à vélos, d'équipements, de systèmes ou d'applications nécessaires à l'exploitation des réseaux à bord des autobus, qui sont des actifs admissibles au PAGTCP et qui peuvent constituer un projet autonome, doivent faire l'objet d'une autorisation ministérielle distincte.

Un montant maximal admissible à l'aide financière est prévu pour tous les types d'autobus composant le parc des organismes de transport. Le coût d'acquisition maximal admissible, taxes nettes en sus, est de :

- 1 650 000 \$ pour un autobus électrique régulier;
- 900 000 \$ pour un autobus hybride régulier;
- 2 500 000 \$ pour un autobus électrique articulé;
- 1 700 000 \$ pour un autobus hybride articulé;
- 1 200 000 \$ pour un midibus électrique;
- 750 000 \$ pour un midibus hybride;
- 300 000 \$ pour un minibus accessible aux passagers en fauteuil roulant.

Le ministre favorise le groupement des achats d'autobus au sein d'une société de transport en commun, étant donné qu'il permet de réaliser des économies, tant au chapitre du coût d'acquisition qu'à celui des dépenses de gestion et de suivi de contrat. Ainsi, uniquement dans le cadre d'un achat groupé d'autobus, les dépenses de gestion et de suivi de contrat sont admissibles à une aide financière dans le cadre du PAGTCP.

- Une aide financière forfaitaire d'un montant de 2 200 \$ par autobus peut être accordée pour compenser les frais de gestion et de suivi d'une commande d'achat groupé d'autobus. Ce montant est fixe pour toutes les commandes et pour toutes les catégories d'autobus.

- Les dépenses de gestion et de suivi de contrats ne sont pas admissibles à l'aide financière dans les autres programmes d'aide aux immobilisations de transport collectif administrés par le ministre. Ainsi, les dépenses admissibles relatives à la gestion et au suivi de contrats en vertu du PAGTCP couvrent la quantité totale d'autobus autorisée dans le cadre d'une commande d'achat groupé, quel que soit le programme par lequel l'acquisition d'autobus est financée.
- Les frais de gestion d'une commande d'achat groupé font l'objet d'un projet distinct pour chacun des organismes concernés par la commande.

## **Durée de vie utile et conditions de remplacement des autobus**

Aux fins de l'application du PAGTCP, la durée de vie utile d'un autobus urbain est de 16 ans. Celle d'un minibus de type scolaire (construit sur châssis) est de 5 ans ou de 350 000 kilomètres, selon la première des éventualités. À cette fin, l'âge d'un véhicule se détermine en nombre de mois à partir de la date où le véhicule a été immatriculé pour la première fois jusqu'à ce qu'il cesse d'être en service au bénéfice de l'organisme. La date de fin d'utilisation d'un autobus est établie selon la première des deux dates suivantes : la date de fin d'immatriculation ou le délai prévu après le dernier entretien préventif effectué sur l'autobus conformément au programme d'entretien préventif.

Les autobus doivent être maintenus en service ou disponibles à l'utilisation pour les services réguliers de transport collectif ou de transport adapté. À cette fin, l'organisme doit les immatriculer et les maintenir en état de rouler comme le prévoit le Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers (RLRQ, chapitre C-24.2, r. 32). Aux fins de l'application des présentes modalités, un autobus en état d'offrir un service ne peut être déclaré inactif et doit être inclus dans le parc de véhicule non remisé. Un autobus inactif (remisé) n'est pas disponible à l'utilisation pour les services réguliers de transport collectif ou de transport adapté et est considéré comme mis au rancart, à l'exception des situations où le bénéficiaire remise provisoirement un autobus pendant la période où des réparations majeures sont effectuées sur celui-ci.

Le cas échéant, le prix de vente des autobus remplacés est déduit des dépenses admissibles à l'aide financière pour l'acquisition d'autobus. S'il n'y a pas de vente, le produit de la disposition est considéré comme nul.

Lorsque tous les autobus urbains remplacés ou mis au rancart au cours de l'année ont 12 ans et plus et que l'âge moyen de ces véhicules est égal ou supérieur à 16 ans, aucune pénalité n'est appliquée au montant de l'aide financière.

Lorsque des autobus urbains remplacés ou mis au rancart au cours de l'année ont moins de 12 ans, l'aide financière est réduite, pour chacun de ces autobus, d'un montant égal à celui qui aurait été consenti pour l'acquisition d'un autobus neuf.

Lorsque des autobus urbains de plus de 12 ans sont remplacés ou mis au rancart au cours de l'année et que l'âge moyen de ces autobus est inférieur à 16 ans, l'aide financière est réduite du montant qui aurait été consenti pour l'acquisition d'un autobus neuf pour chaque autobus remplacé ou mis au rancart au cours de

l'année ayant fait descendre la moyenne en bas du seuil de 16 ans. Aux fins de l'identification des autobus ayant fait descendre la moyenne en bas du seuil de 16 ans, il faut considérer en premier lieu l'autobus le moins vieux, puis le deuxième en âge, et ainsi de suite jusqu'à ce que le seuil de 16 ans soit atteint.

Les minibus de type scolaire ainsi que les autobus acquis sans subvention par un organisme, y compris les autobus achetés d'une autre société de transport en commun, ne sont pas considérés aux fins du calcul de l'âge moyen de 16 ans.

Le remplacement d'un minibus de type scolaire est admissible sans pénalité s'il a respecté l'une ou l'autre des conditions suivantes : le véhicule a au moins 5 ans ou le véhicule a parcouru au moins 350 000 kilomètres. Si aucune des deux conditions n'est satisfaite, l'aide financière est réduite en proportion de la durée de vie utile non atteinte ou du nombre de kilomètres non parcourus, selon l'échéance la plus brève.

Enfin, dans le cadre de l'électrification d'un parc d'autobus, lorsqu'un organisme intègre à son parc d'autobus une nouvelle catégorie de véhicules dont la technologie n'est pas éprouvée, l'aide financière pourra être versée en totalité si l'expérience ne s'avère pas concluante et que les autobus doivent être mis prématurément au rancart. Le cas échéant, ces autobus ne seront pas considérés dans le calcul de l'âge moyen des autobus mis au rancart.

## **Réparations pour prolonger la durée de vie utile**

Les réparations effectuées en vue d'atteindre les durées de vie établies aux fins de l'application du PAGTCP ne sont pas admissibles à une aide financière.

Les réparations majeures réalisées en vue de prolonger la durée de vie utile d'un autobus, y compris celle des minibus de type scolaire, peuvent être admissibles à l'aide financière seulement si le bénéficiaire démontre qu'il ne peut pas remplacer l'autobus concerné par un autobus à propulsion entièrement électrique ou par un autobus hybride.

L'aide financière couvre 50 % des dépenses admissibles, jusqu'à concurrence du montant maximal autorisé par le ministre.

Le montant maximal des dépenses admissibles ne peut excéder le coût d'acquisition d'un autobus neuf similaire ajusté au prorata de la période de prolongation par rapport à la durée de vie utile de l'autobus.

Dans le cas où l'autobus ayant fait l'objet d'une aide financière en vue de la prolongation de sa durée de vie utile cesse d'être utilisé, est remplacé, est mis au rancart ou est autrement aliéné avant la fin de la période de prolongation prévue lors de l'autorisation de l'aide financière, le ministre procède à la récupération de l'aide financière au prorata de la durée de vie utile prolongée non atteinte.

## 6.2 Véhicules de service

### Règles particulières

Les véhicules de service neufs nécessaires à l'exploitation des réseaux d'autobus pour le transport collectif et le transport adapté et à l'exploitation des réseaux de trains et de métro sont admissibles à l'aide financière.

L'achat de véhicules de service à propulsion entièrement électrique est privilégié. Cependant, si l'organisme fait la démonstration qu'il y a absence de marché pour les véhicules entièrement électriques dans la catégorie de véhicules qu'il souhaite acquérir, à la satisfaction du ministre, l'achat de véhicules de service hybrides rechargeables est admissible. L'achat de véhicules à moteur thermique est lui aussi permis, mais uniquement si l'organisme fait la démonstration, à la satisfaction du ministre, qu'il y a absence de marché pour les véhicules entièrement électriques et les véhicules hybrides rechargeables.

Un montant maximal admissible à l'aide financière est prévu pour les petits véhicules routiers composant en majeure partie le parc de véhicules de service des organismes de transport. Le coût d'acquisition maximal admissible, taxes nettes en sus, est de :

- 34 322 \$ pour une berline;
- 30 363 \$ pour une minifourgonnette;
- 39 603 \$ pour un véhicule utilitaire sport;
- 44 880 \$ pour une fourgonnette;
- 50 161 \$ pour une camionnette (benne ouverte).

Pour les autres types de véhicules de service routiers (camions, camions-atelier, camions spécialisés, véhicules-outils, remorques et semi-remorques), le montant unitaire admissible à une aide financière sera déterminé en fonction des justifications transmises par l'organisme jusqu'à concurrence d'un montant maximal de 434 209 \$. Il est à noter qu'un véhicule ayant un poids nominal brut égal ou supérieur à 4 500 kg est considéré comme un camion.

Le montant maximal admissible par véhicule inclut les divers coûts liés à son acquisition qui sont facturés au moment de l'achat, par exemple : les options du fabricant ou du concessionnaire, les taxes autres que les taxes de vente et les pneus d'hiver.

Aux montants prévus pour l'acquisition des véhicules s'ajoutent, s'il y a lieu, les dépenses associées à l'identification des véhicules au nom de l'organisme, aux modifications devant être apportées aux véhicules aux fins d'exploitation ainsi qu'à l'achat et à l'installation d'équipements fixes dans les véhicules, comme les tablettes, les cabinets pour mettre les outils, les supports pour les ordinateurs portables, les gyrophares, les nacelles, l'équipement de déneigement ou l'équipement de bascule pour les bennes.

Le cas échéant, le montant maximal admissible tient compte des rabais à l'achat ou des remboursements effectués par les différents gouvernements pour l'acquisition de certaines catégories de véhicules. Le coût admissible à l'aide financière se calcule alors en déduisant les rabais et les remboursements reçus du coût total du véhicule. Le montant net qui en résulte ne peut excéder le montant maximal établi pour chaque catégorie de véhicules.

De plus, le cumul des aides financières reçues directement ou indirectement des ministères et organismes des gouvernements du Canada ou du Québec, ainsi que des entités municipales qui ne sont pas directement bénéficiaires du PAGTCP, ne peut pas excéder 85 % (ou 90 % si le bénéficiaire est un OMIT) du coût d'acquisition d'un véhicule de service à propulsion entièrement électrique, ou 75 % du coût d'acquisition d'un véhicule de service hybride rechargeable, ou 25 % du coût d'acquisition d'un véhicule de service à moteur thermique.

## **Durée de vie utile**

La durée de vie utile des petits véhicules routiers est de 10 ans ou de 200 000 kilomètres, selon la première échéance atteinte. À cette fin, l'âge d'un véhicule se détermine en nombre de mois à partir de la date où le véhicule a été immatriculé la première fois par l'organisme, jusqu'à ce qu'il soit remplacé (date d'immatriculation du nouveau véhicule) ou qu'il cesse d'être en service au bénéfice de l'organisme. Dans ce dernier cas, la date de fin d'immatriculation doit être considérée lorsqu'il n'est pas possible de déterminer la date où le véhicule n'était plus en service.

Pour les autres types de véhicules, la durée de vie utile est déterminée en fonction des justifications transmises par l'organisme admissible.

Si un véhicule remplacé n'a pas atteint la durée de vie utile requise au moment de l'immatriculation du véhicule neuf qui le remplace, l'aide financière sera réduite conformément aux dispositions relatives au remplacement d'actif prévues à l'article 5.7, « Conditions particulières d'octroi de l'aide financière ».

Pour être considéré comme remplacé, un véhicule doit être vendu, mis au rancart ou autrement aliéné. Le cas échéant, le prix de vente du véhicule remplacé est déduit des dépenses admissibles à l'aide financière pour l'acquisition du véhicule. S'il n'y a pas de vente ou si la vente du véhicule s'effectue plus d'un an après son remplacement, au moment de la vérification des pièces justificatives, le produit de la disposition sera estimé selon une évaluation basée sur des valeurs reconnues, qui devra être fournie par l'organisme.

## **6.3 Systèmes ou applications nécessaires à l'exploitation des réseaux**

### **Biens visés**

Les biens visés au présent article sont les différents systèmes ou applications nécessaires à l'exploitation des réseaux de transport collectif et de transport adapté, dont ceux servant au repérage des véhicules, à l'information de la clientèle, à la priorisation des véhicules de transport collectif ou de transport adapté dans la circulation automobile, à l'aide à l'exploitation, à l'émission des titres de transport et à la perception des recettes ainsi qu'aux réservations de déplacements.

La gamme des technologies comprend toutes les applications liées au domaine du transport et utilisant notamment l'électronique embarquée ou fixe (capteurs, moyens de calcul), les télécommunications, les bases de données et d'information et les systèmes de régulation. Elle inclut aussi toutes les applications qui permettent d'améliorer la qualité de l'environnement, tels les équipements qui contribuent à réduire la consommation d'énergie et à minimiser l'émission de polluants.

Les applications et systèmes suivants sont admissibles :

- Les systèmes d'aide à l'exploitation (par exemple : équipements de géolocalisation, logiciels d'affectation des chauffeurs, systèmes dynamiques de feux de circulation, systèmes de comptage des voyageurs, systèmes d'indication de demande de service, systèmes de communication par radio, vidéosurveillance, contrôles d'accès).
- Les systèmes de maintenance des véhicules de transport collectif (par exemple : logiciels de gestion du parc de véhicules, automatisation de la collecte de données sur les véhicules).
- Les systèmes servant à informer les usagers (par exemple : affichage dynamique; information sonore aux arrêts d'autobus, sur les quais et dans les véhicules et les voitures; systèmes informatisés d'information de la clientèle par téléphone et de gestion des plaintes; Internet, site Web ou applications mobiles).
- Les systèmes de gestion des stationnements d'incitation et des voies réservées au transport collectif (par exemple : systèmes de comptage automatisé des automobiles; information transmise aux automobilistes sur la capacité résiduelle des stationnements d'incitation; détection des contrevenants dans les voies réservées au transport collectif; caméras et relais vidéo).
- Les systèmes d'information géographique (par exemple : calculateur d'itinéraire).
- Les systèmes automatisés de vente et de perception (par exemple : distributrices de titres, boîtes de perception, valideurs de titres de transport, système central de gestion de l'information, tourniquets). Il est à noter toutefois que l'acquisition de cartes à puce pour l'émission des titres de transport et la perception des recettes n'est pas admissible à une aide financière.
- Les systèmes pour l'amélioration de la qualité de l'environnement (par exemple : anti-déversement de carburant, détection des gaz d'échappement, éclairage solaire dans les abribus).
- Les systèmes d'aide à la réservation et à la répartition des déplacements dans le réseau de transport adapté ou pour le taxibus.

## **Durée de vie utile**

La durée de vie utile des systèmes ou applications nécessaires à l'exploitation des réseaux est de 10 ans. Elle se calcule à partir de la date de mise en service du système de base.

La réalisation d'un projet visant la mise à niveau, l'amélioration ou l'ajout de fonctionnalités ou de nouvelles applications est admissible, sans pénalité, une seule fois au cours de la durée de vie des systèmes ou applications nécessaires à l'exploitation des réseaux. Le montant maximal des dépenses admissibles ne peut toutefois excéder 50 % du coût autorisé pour le projet initial.

Le remplacement avant la fin de la durée de vie utile d'un système ou d'une application nécessaire à l'exploitation des réseaux est admissible à l'aide financière selon les pénalités prévues au PAGTCP.

Aucune récupération de l'aide financière n'est applicable si le remplacement survient au terme de la durée de vie utile. Il en est de même lorsque l'organisme procède à ses frais au remplacement ou à la mise à niveau des systèmes ou applications au cours de leur durée de vie utile.

## 6.4 Terrains

### Règles particulières

Lorsqu'il existe une possibilité que le terrain visé par un projet admissible soit contaminé, l'organisme doit réaliser ou faire réaliser une étude de caractérisation des sols conforme aux directives du ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs. L'étude doit aussi être accompagnée d'une estimation des coûts de décontamination ou de restauration, le cas échéant.

Les coûts de décontamination peuvent être admissibles à l'aide financière, mais l'organisme devra démontrer qu'il s'agit de la meilleure (ou de la seule) option possible pour la réalisation de son projet.

### Durée de vie utile

La durée de vie utile d'un terrain est illimitée.

## 6.5 Mesures préférentielles pour les autobus

### Biens visés

Les différentes mesures suivantes sont admissibles à une aide financière dans le cadre du PAGTCP :

- Les mesures favorisant la circulation des autobus, telles que les voies réservées au transport collectif, les feux de priorité aux autobus et les SRB;
- Les mesures améliorant la sécurité pour l'embarquement ou le débarquement des usagers, par exemple l'aménagement d'une baie de refuge.

## Durée de vie utile

La durée de vie utile des infrastructures et des équipements requis en vue de l'implantation de mesures préférentielles pour les autobus, y compris les SRB, est de 20 ans, sauf pour les systèmes ou applications nécessaires à l'exploitation de ces mesures. Dans de tels cas, elle est de 10 ans, comme indiqué à l'article 6.3, « Systèmes ou applications nécessaires à l'exploitation des réseaux ».

## 6.6 Stationnements d'incitation à l'utilisation du transport collectif

### Règles particulières

De façon générale, l'accès à un stationnement d'incitation qui a fait l'objet d'une aide financière est gratuit. Toutefois, si un organisme souhaite tarifier l'utilisation d'un stationnement d'incitation dont l'aménagement, la réfection ou l'agrandissement ont fait l'objet d'une aide financière gouvernementale, le premier tarif et tout autre tarif ultérieur exigé pour l'utilisation de ce stationnement d'incitation doivent être autorisés par le ministre.

L'aménagement de stationnements écologiques intégrant des mesures pour réduire la formation d'îlots de chaleur est privilégié.

### Durée de vie utile

La durée de vie utile d'un stationnement extérieur aménagé à la surface du sol est de 20 ans. Celle d'un stationnement en structure (étagé ou souterrain) est de 40 ans.

### Dépenses admissibles

Les dépenses admissibles à l'aide financière pour les stationnements aménagés à la surface du sol sont plafonnées à 5 511 \$ par place de stationnement, taxes nettes en sus, en excluant les coûts liés à l'acquisition du terrain.

Ce montant est haussé à 11 328 \$ par place, taxes nettes en sus, pour l'aménagement de stationnements écologiques.

Les plafonds ne s'appliquent pas lorsque l'aménagement du stationnement fait partie d'un projet dont la portée est plus large, par exemple s'il est inclus dans le cadre de l'aménagement d'une gare de trains. Les dépenses admissibles sont alors celles prévues aux dispositions applicables à ce type de projet.

Dans le cas des stationnements en structure (étagés ou souterrains), le montant maximal des dépenses admissibles est déterminé selon l'évaluation des coûts de construction et les documents justificatifs transmis par l'organisme, qui incluent une analyse des bénéfices et des coûts.

## 6.7 Garages et terminus

### Biens visés

Les projets visés au présent article concernent les infrastructures et les équipements nécessaires à l'exploitation d'un garage, d'un centre d'entretien, d'un terminus ou d'une aire d'attente ou de recharge.

Les différents projets d'immobilisations admissibles comprennent :

- l'acquisition, la construction, l'agrandissement, le remplacement ou la réfection d'un bien immeuble utilisé aux fins de l'exploitation de l'actif;
- l'adaptation ou l'acquisition (ajout ou remplacement) des différents équipements et dispositifs requis aux fins de l'exploitation de l'actif;
- la réfection ou le remplacement de la toiture d'un bien immeuble;
- les acquisitions, les adaptations et les améliorations requises pour les équipements, les dispositifs et les infrastructures en vue de soutenir l'électrification des réseaux de transport collectif et de transport adapté.

Tous les équipements et dispositifs nécessaires à l'exploitation des actifs visés au présent article sont admissibles à l'aide financière. Les équipements et dispositifs admissibles comprennent, sans s'y limiter :

- les systèmes de contrôle de protection contre les incendies (par exemple : système sous eau, système de mousse à air comprimé);
- les systèmes d'éclairage d'urgence, de climatisation, de chauffage, de ventilation et de détection des gaz;
- les portes donnant accès aux autobus seulement (par exemple : à enroulement rapide, à enroulement motorisé);
- les systèmes de distribution et de contrôle des carburants et d'autres liquides;
- les vérins, les laveurs et les compacteurs à déchets requis pour les garages et les équipements de levage attachés à l'édifice (par exemple : ponts roulants, treuils, palans);
- les balais mécaniques, les laveuses à plancher, les chariots élévateurs, les mules, les nacelles, les plates-formes élévatrices et les véhicules non immatriculés;
- les bancs d'essai et les dynamomètres;
- les systèmes de branchement des autobus et des véhicules de service.

À ces équipements et dispositifs s'ajoutent tous les biens technologiques dont les modalités d'application sont définies à l'article 6.3, « Systèmes ou applications nécessaires à l'exploitation des réseaux ».

### **Durée de vie utile**

La durée de vie utile d'un garage, d'un centre d'entretien, d'un entrepôt ou d'un terminus lourd est de 40 ans.

La durée de vie utile d'un terminus léger ou d'un entrepôt, ou de tout autre bâtiment ou équipement construit en structure légère, ainsi que celle d'une aire d'attente, d'une aire de recharge ou d'une toiture de bâtiment est de 20 ans.

La durée de vie utile des équipements et dispositifs est de 20 ans.

### **Dépenses admissibles**

Pour les projets de construction, d'agrandissement, de réfection ou de réaménagement de garages ou de centres d'entretien pour des autobus électriques, incluant les adaptations ou les modifications requises sur les infrastructures et équipements existants, le montant maximal des dépenses admissibles est déterminé selon l'évaluation des coûts de construction et les documents justificatifs transmis par l'organisme, à la satisfaction du ministre. Ces dépenses ne pourront cependant pas excéder le plafond de 21 000 \$ par mètre carré.

Dans le cas de la construction, de l'agrandissement, de la réfection ou du réaménagement de garages ou de centres d'entretien ne servant pas à électrifier le transport collectif, le montant maximal des dépenses admissibles est déterminé selon l'évaluation des coûts de construction et les documents justificatifs transmis par l'organisme, à la satisfaction du ministre. Ces dépenses ne pourront cependant pas excéder le plafond de 15 000 \$ par mètre carré.

## **6.8 Atribus**

### **Règles particulières**

Un organisme de transport qui souhaite installer un atribus dans une emprise du Ministère doit obtenir une permission de voirie.

Le déplacement d'atribus existants, incluant le transport et l'installation au nouvel emplacement, n'est pas admissible à une aide financière.

### **Durée de vie utile**

La durée de vie utile d'un atribus est de 20 ans.

Toutefois, le ministre peut autoriser un organisme admissible à remplacer annuellement jusqu'à 5 % de son parc d'abribus, sans égard à l'âge de ceux-ci, selon le suivi annuel de son parc d'abribus.

Les ajouts d'abribus sont admissibles selon les justifications transmises par un organisme admissible.

## Dépenses admissibles

Le coût unitaire maximal admissible pour l'acquisition et l'installation d'un abribus standard, soit un abribus réalisé en structure légère et ayant une superficie d'environ six mètres carrés, est fixé à 13 775 \$, taxes nettes en sus.

Pour un abribus de plus grande dimension, le montant admissible est établi en fonction de sa superficie. Le coût maximal admissible ne peut excéder 2 266 \$ par mètre carré.

Le montant maximal admissible est déterminé au moment de l'autorisation du projet selon la date prévue (ou la date réelle, si disponible) de l'installation de l'abribus.

À ces montants s'ajoutent, s'il y a lieu, les coûts nécessaires à l'installation ou l'aménagement de mesures particulières pour l'accessibilité aux clientèles handicapées et à mobilité réduite ainsi que les coûts pour les systèmes de chauffage, d'éclairage ou de sécurité lorsque leur nécessité est démontrée par l'organisme.

Les plafonds prévus par abribus s'appliquent seulement pour les projets visant uniquement l'acquisition et l'installation d'abribus. Ils ne s'appliquent pas lorsque l'acquisition et l'installation d'abribus font partie d'un projet dont la portée est plus large, par exemple si elles sont incluses dans le cadre de l'aménagement d'un terminus ou d'une station de métro. Les dépenses admissibles répondent alors aux dispositions prévues pour ce dernier projet.

Les dépenses liées aux infrastructures municipales (par exemple l'aménagement de trottoirs) ne sont pas admissibles à l'aide financière, sauf si elles concernent la réparation d'un bris causé par la réalisation des travaux dont les dépenses sont admissibles.

## 6.9 Mesures de transport actif

### Biens admissibles

Pour être admissibles à l'aide financière, les mesures de transport actif doivent donner accès à des équipements ou à des infrastructures de transport collectif, être installées sur des actifs appartenant aux organismes admissibles ou longer une voie réservée au transport collectif.

En revanche, les supports à vélos installés sur une rue ou à proximité des arrêts d'autobus ne sont pas admissibles à l'aide financière.

De plus, à l'exception des supports à vélos et des vélostations, les autres mesures de transport actif (par exemple une piste cyclable, un lien piétonnier ou multifonctionnel ou une passerelle), pour être admissibles

à l'aide financière, doivent être réalisées dans le cadre d'un projet de transport collectif admissible et favoriser l'intermodalité.

Les liens piétonniers ou multifonctionnels entre deux actifs admissibles, tels un stationnement d'incitation, une voie réservée au transport collectif, une gare ou un terminus, sont admissibles à l'aide financière. Cependant, un lien multifonctionnel vers un centre commercial ou vers une entreprise privée n'est pas admissible à une aide financière.

## Dépenses admissibles

Le montant maximal des dépenses admissibles par place, taxes nettes en sus, ne peut excéder :

- 1 981 \$ pour un support à vélos installé sur un autobus;
- 1 320 \$ pour les cases à vélos ou les supports à vélos superposés;
- 950 \$ pour un support à vélos installé dans un train;
- 660 \$ pour un support à vélos standard sous abris;
- 131 \$ pour un support non protégé.

Pour l'acquisition et l'installation d'une vélostation ou d'un abri à vélos, le montant admissible est établi en fonction de sa superficie. Le coût maximal admissible ne peut excéder 2 171 \$ par mètre carré. À ce montant s'ajoutent le coût des supports à vélos selon les plafonds indiqués ci-dessus et, s'il y a lieu, les coûts reliés aux systèmes de ventilation ou de climatisation, d'éclairage ou de sécurité lorsque leur nécessité est démontrée par l'organisme.

Le montant maximal admissible est établi au moment de l'autorisation du projet selon la date prévue (ou la date réelle si disponible) de l'installation des supports à vélos.

Ces plafonds ne s'appliquent pas lorsque l'acquisition et l'installation de supports à vélos, d'une vélostation ou d'un abri à vélos font partie d'un projet dont la portée est plus large, par exemple si ces mesures sont incluses dans le cadre de l'aménagement d'un terminus ou d'une station de métro. Les dépenses admissibles répondent alors aux dispositions prévues pour ce dernier projet.

## 6.10 Réseaux de métro et de trains de banlieue et tout autre système de transport terrestre guidé

### Spécificités pour les projets d'acquisition de matériel roulant

Dans le cas des projets concernant des commandes d'acquisition de locomotives et de voitures de trains de banlieue ou de métro, l'autorisation des projets s'effectue selon les étapes suivantes :

1. Le ministre accorde une autorisation de principe avant le lancement de l'appel d'offres public en vue de s'assurer que les véhicules sont conformes aux exigences ministérielles et gouvernementales.
2. Une autorisation ministérielle finale établit le coût unitaire maximal et les quantités totales admissibles à l'aide financière.
3. Un engagement est signé, confirmant que le bénéficiaire de l'aide financière s'engage à respecter les conditions du PAGTCP et les obligations en découlant.
4. Le versement de l'aide financière s'effectue conformément aux dispositions du PAGTCP établies à l'article 7, « Versement de l'aide financière ».

### Durée de vie utile

La durée de vie utile des actifs des réseaux de métro et de trains de banlieue et de tout autre système de transport guidé est définie selon les quatre catégories suivantes :

#### A. Tunnels, ponts, viaducs et systèmes porteurs de type monorail

Les parties qui composent les tunnels, les ponts, les viaducs et les systèmes porteurs de type monorail ont une durée de vie utile de 50 ans, sauf :

- le revêtement de béton des voûtes des tunnels, dont la durée de vie utile est de 25 ans;
- les systèmes d'éclairage, dont la durée de vie utile est de 30 ans;
- les structures auxiliaires, dont la durée de vie utile est de 40 ans.

#### B. Bâtiments

Les bâtiments (stations, gares, centres de contrôle, structures auxiliaires, ateliers d'entretien, garages) ont une durée de vie utile de 40 ans, sauf les édicules temporaires, les quais et les bâtiments conçus en structure légère, dont la durée de vie utile est de 20 ans. La durée de vie utile de la toiture des bâtiments est également de 20 ans.

### C. Matériel roulant

Le matériel roulant utilisé pour les réseaux de métro (voitures et véhicules de service sur rail) a une durée de vie utile de 40 ans, sauf les aspirateurs de voies et les équipements embarqués, tels que les grues et les équipements de lavage, dont la durée de vie utile est de 30 ans.

Le matériel roulant utilisé pour les réseaux de trains de banlieue ou pour tout autre système de transport terrestre guidé (locomotives, voitures et véhicules de service sur rail) a une durée de vie utile de 30 ans.

La durée de vie utile du matériel roulant acquis à l'état usagé ou faisant l'objet d'une rénovation est établie lors de l'autorisation de l'aide financière en fonction de l'âge du matériel et des travaux de rénovation effectués.

### D. Équipements fixes (sept sous-catégories)

#### 1. Installations motorisées : durée de vie utile de 25 ans.

Les installations motorisées comprennent les escaliers mécaniques, les tapis roulants, les postes de ventilation, les postes d'épuisement (pompes) et les équipements de transport vertical (ascenseurs, monte-charge, plates-formes ou quais hydrauliques).

#### 2. Centre de contrôle : durée de vie utile de 25 ans

Les équipements du centre de contrôle comprennent tous ceux qui sont nécessaires à l'exploitation sécuritaire du réseau ainsi que les logiciels spécialisés pour leur mise en exploitation. Ils incluent les équipements de télémessure, les tableaux de contrôle optique, les ordinateurs et les postes de commande.

#### 3. Télécommunications : durée de vie utile de 10 ans ou de 25 ans

Les télécommunications englobent les systèmes nécessaires au contrôle des procédés d'exploitation et aux communications opérationnelles, comme les systèmes suivants : radio, téléphonie d'exploitation privée, télétransmission, vidéosurveillance, sonorisation, affichage électronique, alarme d'intrusion, contrôle d'accès, alarme d'incendie et données de gestion. La durée de vie des biens admissibles à l'article 6.3, « Systèmes ou applications nécessaires à l'exploitation des réseaux », est de 10 ans et celle des autres actifs est de 25 ans.

#### 4. Contrôle de trains à cantons fixes : durée de vie utile de 25 ans

Le système de contrôle de trains à cantons fixes comprend les circuits de voies, les postes de signalisation, le câblage, les mécanismes d'aiguilles, les contrôleurs d'aiguilles, les zones-tests, les chargeurs de batteries, les coffrets de commande et les indicateurs, les divers détecteurs et les connexions inductives.

#### 5. Contrôle de train de type CBTC : durée de vie utile de 20 ans

Le contrôle de trains de type CBTC (système de contrôle des trains par communication) comprend un système d'enclenchement informatisé (SEI), un système de transmission de données incluant un réseau informatique au sol, un réseau radio et un équipement embarqué sur les trains.

#### 6. Équipements de voies : durée de vie utile de 40 ans

Les équipements de voies sont constitués des composants mécaniques servant au roulement et au guidage des trains de banlieue : les rails, les barres de guidage, les pièces de roulement, les appareils de voies et les isolateurs de barres de guidage.

#### 7. Système d'énergie d'exploitation : durée de vie utile de 40 ans

Le système d'énergie d'exploitation est formé des équipements d'alimentation, de conversion et de distribution électriques : les postes de district, les postes de redressement, les postes secondaires de distribution, les câbles à traction, les câbles à haute tension et les groupes électrogènes fixes et mobiles.

### **Réparations majeures pour prolonger la durée de vie utile**

Les réparations majeures effectuées en vue d'atteindre les durées de vie établies dans le PAGTCP ne sont pas admissibles à une aide financière.

Les réparations majeures effectuées en vue de prolonger la durée de vie utile du matériel roulant au-delà de celle établie dans le PAGTCP sont considérées dans les actions visant le maintien des actifs et sont admissibles à l'aide financière.

Le montant maximal des dépenses admissibles ne peut cependant pas excéder le coût d'acquisition de matériel roulant neuf similaire ajusté au prorata de la période de prolongation par rapport à la durée de vie utile de ce matériel roulant neuf. Le coût d'acquisition du matériel roulant neuf correspond au coût d'achat l'année où sont effectuées les réparations majeures.

Dans le cas où le matériel roulant ayant fait l'objet d'une aide financière pour la prolongation de sa durée de vie utile cesse d'être utilisé, est remplacé, est mis au rancart ou est autrement aliéné avant la fin de la période de prolongation prévue lors de l'autorisation de l'aide financière, le ministre procède à la récupération de l'aide financière au prorata de la durée de vie prolongée non atteinte.

### **6.11 Modifications visant à améliorer, pour les clientèles à mobilité réduite, l'accès au service régulier existant de transport collectif**

Les projets visant l'adaptation des voitures de métro ou de trains ou l'adaptation des différentes infrastructures de transport collectif pour les rendre accessibles aux clientèles à mobilité réduite sont admissibles en tout temps, et ce, sans pénalité à l'égard de la durée de vie utile des actifs sur lesquels ils sont réalisés.

## 6.12 Étude d'opportunité

Une étude d'opportunité est exigée préalablement à l'inscription au PQI des projets réguliers estimés à 20 000 000 \$ et plus (volet A) et des projets d'envergure (volet B), à l'exception des projets de maintien d'actifs. Elle doit comprendre, sans s'y limiter, les éléments présentés ci-dessous, répartis en deux sections distinctes, soit l'analyse des besoins et l'analyse des solutions.

### Analyse des besoins

L'analyse des besoins inclut les éléments suivants :

- Un état de la situation actuelle et projetée, devant comprendre un portrait du secteur d'étude, des infrastructures et services, des usagers et des problèmes recensés (statu quo).
- Une description des besoins actuels et projetés auxquels la situation actuelle ne répond pas. Cette description doit démontrer qu'une intervention est requise.
- Une priorisation des besoins retenus, qui doit être cohérente avec la planification du territoire (schémas et plans métropolitains d'aménagement et de développement) et, dans le cas de projets réalisés sur le territoire de l'ARTM, avec celle du Plan stratégique de développement.
- L'identification des exigences fonctionnelles, techniques et réglementaires auxquelles devra répondre le projet.

### Analyse des solutions

L'analyse des solutions inclut les éléments suivants :

- Une description détaillée de trois scénarios permettant de répondre aux besoins. Par exemple, ces scénarios peuvent présenter différentes options en termes de modes, de tracés, de localisation, d'envergure ou de solutions technologiques. Le statu quo ne peut pas être considéré comme un scénario puisqu'il ne permet pas de répondre aux besoins.
- Une évaluation comparative des trois scénarios et du statu quo basée sur des indicateurs permettant de mesurer la capacité des solutions à répondre aux besoins priorités et aux exigences, en fonction de l'estimation de leurs coûts. Ces estimations des coûts des scénarios envisagés doivent être de classe D. Les estimations des coûts d'exploitation et des mesures d'atténuation, si leur variation est significative d'un scénario à l'autre, ainsi que les coûts associés aux principaux risques pour chacun des scénarios doivent être inclus à l'évaluation comparative. Celle-ci peut être basée sur une analyse avantages-coûts ou multicritères.
- La justification du choix du scénario retenu et la présentation du ou des modes de réalisation envisagés.

Ces analyses doivent s'appuyer sur des données validées et sur des hypothèses prévisionnelles réalistes. Les méthodologies retenues aux fins de la réalisation de l'étude d'opportunité doivent être transmises au Ministère, à sa demande. Celui-ci peut exiger une révision des méthodologies retenues si elles ne permettent pas de représenter adéquatement les éléments analysés.

Une étude d'opportunité est valide pour une durée de cinq années. Après cinq ans, si aucune demande d'aide financière n'a été déposée au Ministère pour la réalisation du projet découlant de l'étude d'opportunité, une mise à jour de cette dernière sera requise afin de permettre l'inscription du projet au PQI. En cas de changement significatif des situations actuelle et projetée, le ministre peut exiger une mise à jour avant cinq ans. Inversement, si les situations actuelle et projetée sont jugées inchangées, le ministre peut prolonger la durée de validité de l'étude d'opportunité. Les mises à jour d'études d'opportunité peuvent faire l'objet de nouvelles demandes d'aide.

## 7. VERSEMENT DE L'AIDE FINANCIÈRE

Pour les projets réguliers, aucun versement ne peut être effectué avant que l'organisme n'ait obtenu l'autorisation du projet et avant la signature de l'engagement, comme prévu au point 6 de l'article 4.1, « Processus d'autorisation des projets ».

Advenant le cas où des conditions particulières exigées par le ministre ne seraient pas satisfaites, les versements de l'aide financière pourront être retardés ou annulés.

Les aides financières versées en trop, le cas échéant, sont récupérées lors d'un versement d'aide financière subséquent prévu pour l'organisme. Lorsqu'aucun versement subséquent n'est prévu, l'organisme doit rembourser les sommes dans un délai maximal de 12 mois. Aucun intérêt n'est exigible sur les aides financières à verser ou à récupérer.

Les aides financières accordées sont versées sous réserve des disponibilités budgétaires.

### 7.1 Projets dont l'aide financière accordée est égale ou inférieure à 500 000 \$

Pour les projets dont l'aide financière maximale accordée est égale ou inférieure à 500 000 \$, les versements sont effectués comme suit :

- Un premier versement, d'un montant représentant 50 % de l'aide financière accordée, taxes nettes incluses, est effectué à la suite de l'autorisation du projet et de la signature de l'engagement.
- Le versement du solde est effectué après que l'organisme a transmis, à la satisfaction du ministre, toutes les pièces justificatives nécessaires à l'établissement du montant maximal final réel admissible à l'aide financière, jusqu'à concurrence du maximum autorisé par le ministre, ainsi que les données sur les résultats du projet.

## 7.2 Projets dont l'aide financière accordée est supérieure à 500 000 \$

Pour les projets autorisés dont l'aide financière maximale accordée est supérieure à 500 000 \$, les versements sont effectués comme suit, à la suite de l'autorisation du projet et de la signature de l'engagement :

- Des versements sont effectués deux fois par année, selon l'avancement des travaux admissibles réalisés. Le montant versé correspond au taux d'aide financière multiplié par le montant des dépenses admissibles réalisées durant la période visée, selon la reddition de comptes fournie (voir l'article 8.1), et ce, jusqu'à ce que le montant cumulatif des versements atteigne 90 % du montant maximal de l'aide financière accordée par le ministre pour ce projet.
- Le versement du solde est effectué après que le bénéficiaire a transmis au ministre un rapport d'audit final attestant le montant des dépenses totales et des dépenses admissibles, conformément à l'article 8.2, « Audit et évaluation ». Le bénéficiaire doit aussi fournir les données sur les résultats du projet et respecter la reddition de compte de l'article 8.1.

## 8. CONTRÔLE ET REDDITION DE COMPTES

### 8.1 Rapports ou renseignements à fournir par le bénéficiaire

Outre les documents requis pour l'autorisation, le suivi ou l'audit des projets, les bénéficiaires d'une aide financière dans le cadre du PAGTCP doivent faire parvenir au ministre les éléments suivants :

- Un plan d'immobilisation, ou une programmation, dûment approuvé et mis à jour annuellement de leurs immobilisations pour les 10 exercices financiers subséquents. Les organismes municipaux qui n'ont pas l'obligation de produire un tel programme peuvent présenter une résolution comprenant une liste des étapes de réalisation du projet et de ses coûts, répartis par année.
- Le suivi financier semestriel des projets financés et planifiés dans le cadre du PAGTCP.
- En date du 31 décembre et du 30 juin durant la période de réalisation des projets, un rapport d'avancement des travaux (voir la définition du glossaire en annexe) admissibles selon la forme requise par le ministre. Pour certains projets, les bénéficiaires pourraient devoir fournir un rapport d'avancement des travaux au 31 mars.
- Une liste annuelle des actifs financés par le PAGTCP qui ont été abandonnés, aliénés, vendus, sinistrés ou remplacés en cours d'année.
- Une copie de leur budget, de leurs états financiers et de leur rapport annuel, s'il y a lieu.

- Une copie du rapport annuel d'exploitation, dont la forme est déterminée par le ministre et qui regroupe des données opérationnelles et financières nécessaires au processus d'évaluation du PAGTCP.
- Les données énumérées à l'article 2.1, « Objectifs poursuivis », qui sont nécessaires au calcul des indicateurs de suivi des résultats relatifs aux investissements réalisés dans le cadre du PAGTCP.

De plus, les sociétés de transport en commun doivent fournir annuellement une mise à jour du plan quinquennal de gestion de leur parc d'autobus.

Le ministre se réserve le droit d'exiger tout autre document qu'il juge nécessaire, y compris les documents requis pour mesurer les réductions des émissions de GES attribuables au PAGTCP.

## 8.2 Audit et évaluation

Le Vérificateur général du Québec 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 bénéficiaire respecte son engagement, pris lors de l'autorisation de l'aide financière par le ministre.

Une personne représentant le gouvernement ou mandatée par celui-ci peut aussi aller auditer sur place, en tout temps convenable et comme elle le juge utile, toutes les données relatives aux demandes d'aide financière ou aux aides financières déjà versées.

- Le dépôt par le bénéficiaire d'un rapport d'audit, tel que spécifié dans les conditions de l'engagement, attestant les dépenses totales et les dépenses admissibles est obligatoire pour tous les projets dont l'aide financière accordée est supérieure à 500 000 \$. Ce rapport peut tout de même être exigé par le ministre pour certains projets dont l'aide financière est égale ou inférieure à 500 000 \$ et qui sont financés dans le cadre du PAGTCP.
- Pour les projets dont la réalisation s'effectue sur une période de moins d'un an, le bénéficiaire doit déposer le rapport d'audit final attestant les dépenses totales et les dépenses admissibles, le cas échéant, au plus tard un an après la fin des travaux ou la mise en service du bien subventionné.
- Dans le cas des projets dont la réalisation nécessite plus d'une année, des audits intérimaires attestant les dépenses totales réalisées et les dépenses admissibles doivent être effectués au moins tous les deux ans à la suite de l'autorisation du projet. Le rapport d'audit final, le cas échéant, doit être déposé au plus tard un an après la fin des travaux ou de la mise en service du bien subventionné.

Sauf en cas de stipulation contraire dans l'engagement, les activités liées à l'audit des dépenses admissibles sont réalisées par des auditeurs externes ou des vérificateurs généraux municipaux.

Le bénéficiaire doit respecter les démarches suivantes :

- Fournir les rapports d'audits sur l'admissibilité des dépenses qui sont exigés pour le versement de l'aide financière.

- Garantir et faciliter en tout temps toute activité d'audit devant être effectuée dans le cadre du PAGTCP par le ministre ou son mandataire ainsi que par toute autre personne ou tout autre organisme, y compris le Vérificateur général du Québec, dans le cadre de leurs fonctions ou des mandats qui leur sont confiés.
- Fournir à tout moment au ministre ou à son mandataire, à sa demande, tout document ou renseignement pertinent pour l'obtention ou l'utilisation de l'aide financière.
- Transmettre un rapport d'audit final attestant les dépenses totales et les dépenses admissibles à l'aide financière, et ce, au plus tard un an après la réalisation complète du projet ou la mise en service du bien subventionné. Selon les recommandations des auditeurs, le bénéficiaire rembourse au ministre les aides financières versées en trop, s'il en est.
- Conserver tous les documents, comptes et registres relatifs à l'aide financière accordée pendant une période de six ans après le dépôt de la reddition de comptes finale ou, le cas échéant, après le versement final de l'aide financière.
- Fournir, à la demande du ministre, toutes les données et informations requises aux fins du suivi et de l'évaluation du PAGTCP, et ce, pour une période allant jusqu'à six ans après le dépôt de la reddition de comptes finale ou après le versement final de l'aide financière.

## 9. AUTRES DISPOSITIONS

### 9.1 Obligations légales et réglementaires

Le bénéficiaire s'engage à respecter les mesures suivantes :

- Sa loi constitutive et ses règlements intérieurs, notamment en matière d'octroi de contrats.
- Les lois, les règlements, les normes et les ententes en vigueur, notamment en matière environnementale, commerciale, d'accessibilité ou d'aménagement du territoire.
- L'obligation de procéder par appel d'offres public pour l'adjudication de tout contrat ayant comme objet la réalisation de travaux de construction dont la valeur est égale ou supérieure au seuil en vigueur<sup>10</sup>. Les organismes déjà assujettis à une telle obligation en vertu des lois qui leur sont applicables doivent se conformer aux règles prévues par ces lois.
- Les dispositions du PAGTCP.

---

<sup>10</sup> [Conformité des contrats municipaux en matière de libéralisation des marchés publics | Gouvernement du Québec \(quebec.ca\)](https://www.gouvernement.qc.ca/fr/actualites/2019/04/2019-04-10-conformite-des-contrats-municipaux-en-matiere-de-liberalisation-des-marches-publics)

## 9.2 Dispositions générales

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

Dans le cas où les conditions du PAGTCP ne sont pas respectées ou à défaut de recevoir les documents demandés, le ministre peut retarder, réduire ou annuler toute aide financière, ou réclamer le remboursement total ou partiel de toute somme versée. Il en est de même lorsque les conditions du PAGTCP ne sont pas respectées.

Le non-respect des modalités du PAGTCP peut se traduire, entre autres, par le fait d'omettre le dépôt d'un rapport ou de remettre un rapport incomplet, par la réalisation de travaux qui ne sont pas conformes aux normes gouvernementales ou qui sont inachevés, ou encore par des dépenses injustifiées.

Les formulaires de demande d'aide financière, les procédures administratives ainsi que les modalités de calcul, de financement et de versement de l'aide financière relatives au PAGTCP sont déterminés par le ministre.

Les procédures et les exigences administratives relatives à l'octroi et au versement de l'aide financière peuvent varier selon la nature et l'envergure des projets ainsi qu'en fonction du budget disponible.

## 9.3 Droit de refus ou de résiliation

Le ministre se réserve le droit de refuser d'accorder une aide financière ou de cesser de lui verser cette aide financière si le demandeur ou le bénéficiaire ne satisfait pas aux exigences élevées d'intégrité auxquelles le public est en droit de s'attendre d'un bénéficiaire d'une aide financière versée à même des fonds publics. Pour ce faire, 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.

## 9.4 Responsabilité

Le bénéficiaire est responsable de tout dommage causé par lui, ses employés, ses agents, ses représentants ou ses sous-traitants dans le cours ou à l'occasion de l'exécution de l'engagement, y compris un dommage résultant d'un manquement à un engagement pris en vertu de ce dernier.

Le bénéficiaire s'engage à indemniser le ministre de tous recours et de toutes réclamations, demandes et poursuites découlant de dommages ainsi causés.

## 9.5 Autres obligations et exigences

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. Le bénéficiaire accepte que le ministre ou la personne qui le représente puisse annoncer publiquement les éléments importants du projet, comme : la nature du projet, son emplacement, son coût estimé, le montant de l'aide financière octroyée et versée par le ministre et les autres bénéfices escomptés à la suite de la réalisation du projet.

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

Pour les projets des volets B et C, le ministre peut exiger la signature d'un protocole de communication entre le ministre et le bénéficiaire.

## 9.6 Mesures transitoires

- A. Dans le cas des demandes d'aide financière complètes et déposées par des organismes admissibles au plus tard le 30 septembre 2024, les modalités d'application du PAGTCP sont celles qui étaient applicables au moment de la réception de la demande d'aide financière. Dans ce cas, la date d'admissibilité des dépenses est celle de l'inscription au PQI.
- B. Lorsqu'un projet est inscrit au PQI 2025-2035 ou un PQI antérieur et qu'aucune demande d'aide en lien avec ce projet n'a été déposée, ou si la demande d'aide déposée est incomplète, la date d'admissibilité des dépenses sera celle de l'inscription au PQI, et les modalités d'application du PAGTCP 2025-2028 s'appliqueront. Les bénéficiaires ont jusqu'au 1<sup>er</sup> octobre 2026 pour déposer ces demandes d'aide financière, sans quoi les projets seront reconnus comme n'étant pas admissibles.
- C. Pour les projets amorcés et inscrits au PQI 2025-2035 ou dans des PQI antérieurs, les intérêts à court terme engagés auprès du ministère des Finances du Québec ou d'une institution financière<sup>11</sup> pour des projets admissibles seront reconnus comme admissibles. Ils ne seront cependant plus admissibles à partir du 31 décembre 2026.
- D. Pour les financements octroyés antérieurement sous forme de service de la dette, les versements sont effectués selon l'échéancier de remboursement établi par le ministère des Finances. Cependant, lors d'un refinancement ou d'un ajustement à la suite d'un audit, le solde sera remboursé sous la forme d'un versement unique au comptant.

## 9.7 Mesures d'exception

- A. En ce qui concerne les demandes d'aide financière déposées par des organismes admissibles dans le cadre du PAGTCP pour des projets d'acquisition d'autobus articulés hybrides (diesel-électrique)

---

<sup>11</sup> Les organismes pour lesquels le financement n'est pas obligatoire auprès du ministère des Finances du Québec peuvent se faire rembourser les intérêts à court terme contractés auprès de leur institution financière.

approuvés par le ministre en 2021, les dépenses liées à ces projets sont admissibles à une aide financière au taux de 60 % des dépenses admissibles du projet.

- B. Malgré l'article 9.6 C, en ce qui concerne les projets du volet C ayant fait l'objet d'une décision du Conseil des ministres ou du Conseil du trésor et pour lesquels la contribution du Québec autorisée inclut les frais financiers à court terme, les intérêts à court terme engagés auprès du ministère des Finances du Québec ou de leur institution financière sur les dépenses admissibles sont reconnus comme étant admissibles.

## 10. SPÉCIFICITÉS POUR LES PROJETS D'ENVERGURE (VOLET B)

Les projets d'envergure sont ceux définis à l'article 2.3 du présent document.

### 10.1 Admissibilité des demandes

Les études préalables à la réalisation d'un projet d'envergure peuvent constituer un projet admissible à l'aide financière et faire l'objet d'une autorisation dans le cadre du PAGTCP.

Le taux d'aide financière applicable à ces projets d'études, à l'exception des études d'opportunité exigées aux volets A et B, est le même que celui déterminé pour le projet auquel il fait référence (voir l'article 5.2, « Taux d'aide financière »).

### 10.2 Dépenses admissibles

Dans le cas des projets d'envergure, des dépenses admissibles s'ajoutent à celles mentionnées à l'article 5.4, soit :

- les dépenses de location d'immeubles nécessaires à la mise en place d'un bureau de projet pour la planification et la réalisation du projet, si elles entraînent une dépense supplémentaire pour le bénéficiaire;
- les dépenses de gestion de projet et de contrôle financier (honoraires professionnels et coûts de main-d'œuvre en régie).

Le montant admissible pour les dépenses mentionnées ci-haut ne peut cependant pas excéder 15 % du coût admissible total du projet.

De plus, en ce qui a trait aux dépenses en régie effectuées par le bureau de projet, des catégories de dépenses s'ajoutent à celles indiquées à l'article 5.5, soit :

- les dépenses de gestion de projet et de contrôle financier;
- les dépenses liées aux études nécessaires à la planification et à la réalisation du projet;

- les dépenses associées à la préparation des plans et devis, à l'ingénierie et à la surveillance des travaux.

## 11. SPÉCIFICITÉS POUR LES PROJETS MAJEURS (VOLET C)

Les projets majeurs sont ceux définis à l'article 2.3 du présent document.

### 11.1 Autorisation des projets

Une demande d'aide financière peut être soumise dans le cadre du PAGTCP à chaque étape du processus d'autorisation d'un projet majeur. Le taux d'aide financière applicable est le même pour chacune de ces étapes et correspond à celui déterminé pour le projet auquel il renvoie (article 5.2, « Taux d'aide financière »).

La réalisation et les coûts totaux de chaque étape étant préalablement approuvés par le Conseil des ministres ou par le Conseil du trésor, les demandes d'aide financière déposées dans le cadre du PAGTCP à chacune des étapes et les documents fournis en appui à ces demandes visent uniquement à démontrer l'admissibilité du projet au PAGTCP et à statuer sur le montant admissible à l'aide financière. Le cas échéant, l'autorisation du projet confirmera le montant maximal de l'aide financière qui pourra être versé dans le cadre du PAGTCP pour chacune des étapes autorisées en vue de la réalisation du projet majeur.

L'engagement du bénéficiaire envers le ministre de respecter les conditions du PAGTCP et les obligations qui en découlent tiendra compte, le cas échéant, de tout autre engagement intervenu entre eux dans le cadre de la réalisation d'un projet majeur soumis à la Directive.

### 11.2 Dépenses admissibles

Les dépenses liées à l'acquisition de mobilier et de matériel de bureau nécessaires à la mise en place d'un bureau de projet pour la planification et la réalisation d'un projet majeur s'ajoutent à celles énumérées aux articles 5.4 et 10.2, « Dépenses admissibles ».

De plus, les dépenses suivantes, lorsqu'effectuées en régie, s'ajoutent aux dépenses admissibles :

- Les frais juridiques, à l'exclusion de ceux engendrés dans le cadre de toute action, réclamation ou demande en justice pouvant découler directement ou indirectement de la réalisation du projet;
- Les coûts liés aux activités de communication directement associées au projet.

## 12. MESURES D'EXCEPTION POUR CERTAINS PROJETS DE MAINTIEN D'ACTIFS

### 12.1 Métro, garages et centres d'entretien

Il est possible pour un organisme admissible de regrouper des projets de maintien d'actifs d'un réseau de métro, de garages et de centres d'entretien dans une seule demande d'aide financière. Cependant, les projets de 50 000 000 \$ et plus ne peuvent être inclus dans ce regroupement de projets et doivent être traités séparément. À partir du 1<sup>er</sup> avril 2026, les travaux inclus à cette demande d'aide financière porteront sur une période maximale de 12 mois. Dans le cadre de sa demande d'inscription de projets au PQI, l'organisme admissible devra tout de même déposer annuellement une planification sur un minimum de cinq ans de l'ensemble des projets de maintien d'actifs qu'il inscrit dans ce regroupement de projets.

Les projets inclus dans la demande d'aide financière sont soumis à l'ensemble des articles du PAGTCP en vigueur. Quant à l'organisme admissible, il doit lui aussi respecter l'ensemble des modalités présentées au PAGTCP.

### 12.2 Maintien urgent d'actifs

Lorsqu'un accident ou un bris majeur cause une rupture de service dans un réseau de métro ou de trains de banlieue ou dans tout autre système de transport terrestre guidé, ou lorsqu'un accident ou un bris majeur entraîne l'arrêt complet d'un service de transport en commun par autobus, un organisme admissible peut faire appel à cette mesure d'exception afin que l'autorisation de son projet soit accélérée. Cette mesure peut être appliquée uniquement sur la portion des travaux qui doivent être effectués d'urgence, et non sur l'ensemble d'un projet donné.

#### **Autorisation d'urgence**

L'autorisation d'urgence permet à l'organisme admissible d'effectuer des réparations en vue de rétablir le fonctionnement du système de transport. Pour obtenir cette autorisation, l'organisme admissible doit déposer une demande d'aide financière au moyen du formulaire requis, disponible sur le site Web du gouvernement du Québec (quebec.ca). La demande doit être transmise par courriel à l'adresse qui y est indiquée.

La demande d'aide financière soumise doit préciser clairement :

- la description du problème et l'objectif de l'intervention d'urgence;
- la description et l'évaluation des différents scénarios envisageables;
- la description détaillée du scénario retenu;

- l'évaluation et la ventilation des coûts du projet;
- l'échéancier de réalisation;
- l'évaluation des travaux résiduels à effectuer une fois que les travaux d'urgence auront été réalisés.

La demande d'aide financière est analysée par le ministre en fonction des modalités du PAGTCP. Tous les projets doivent respecter les diverses conditions énoncées aux articles 5, 6 et 9 du PAGTCP. Le cas échéant, les projets doivent également respecter toute décision du Conseil des ministres ou du Conseil du trésor.

Si l'analyse est concluante, le ministre informe par écrit l'organisme admissible de l'autorisation d'urgence et du montant maximal de l'aide financière qui lui est accordé pour sa réalisation. La date d'admissibilité des dépenses est celle de la réception de la demande d'aide financière par le ministre. La date inscrite sur la lettre du ministre détermine la version des modalités du PAGTCP qui seront applicables au projet. Dans le cas contraire, l'organisme est informé du refus de sa demande d'aide financière.

## **Autres conditions**

Lorsque l'autorisation d'une aide financière d'urgence est donnée par le ministre, le bénéficiaire doit prendre l'engagement envers le ministre, selon la forme que ce dernier requiert, de respecter les conditions du PAGTCP et les obligations en découlant.

Le versement de l'aide financière s'effectue à la suite de l'autorisation d'urgence et de la signature de l'engagement conformément aux dispositions du PAGTCP établies à l'article 7, « Versement de l'aide financière ».

Le suivi et la reddition de comptes s'effectuent conformément aux exigences du PAGTCP exposées à l'article 8, « Contrôle et reddition de comptes », ou, s'il y a lieu, conformément aux exigences prévues à l'engagement et, le cas échéant, en conformité avec la Directive ou avec toutes autres exigences gouvernementales.



# ANNEXES



### Taux<sup>1</sup> et admissibilité des aides financières par catégorie d'actif et d'organisme

Catégorie d'actif	Sociétés de transport, ARTM et exo		Organismes municipaux	
	Admissibilité	Taux	Admissibilité	Taux
Autobus <sup>2</sup> <ul style="list-style-type: none"> <li>À propulsion entièrement électrique</li> <li>Hybride</li> <li>Réparations pour prolonger la durée de vie utile</li> <li>Minibus entièrement électrique accessible aux passagers en fauteuil roulant</li> <li>Minibus à essence ou diesel accessible aux passagers en fauteuil roulant</li> </ul>	Oui	90 %	Non	
	Oui	90 %	Non	
	Oui	50 %	Non	
	Oui	85 %	Oui	85 %
	Oui	50 %	Oui	50 %
Véhicule de service <sup>2</sup> <ul style="list-style-type: none"> <li>À propulsion entièrement électrique</li> <li>Hybride rechargeable, si démonstration d'absence de marché</li> <li>Essence ou diesel, si démonstration d'absence de marché</li> </ul>	Oui	85 %	Oui	90 %
	Oui	75 %	Oui	75 %
	Oui	25 %	Oui	25 %
Systèmes ou applications nécessaires à l'exploitation des réseaux	Oui	75 %	Oui	90 %
Mesure préférentielle pour les autobus (MPB) <ul style="list-style-type: none"> <li>Système rapide par bus en site propre</li> <li>Autre MPB en site propre</li> <li>MPB qui n'est pas en site propre</li> </ul>	Oui	95 %	Non	
	Oui	75 %	Non	
	Oui	25 %	Non	
Stationnement d'incitation <sup>3</sup> , terminus, aire d'attente, garage et centre d'entretien (voir les détails à l'article 5.2) <ul style="list-style-type: none"> <li>Projet de développement des actifs<sup>4</sup></li> <li>Projet de maintien ou d'amélioration des actifs</li> <li>Projet de garage et de centre d'entretien</li> </ul>	Oui	75 %	Oui (à l'exclusion des garages et des centres d'entretien)	90 %
	Oui	85 %		
	Oui	75 %		
Abribus, support à vélos, vélostations et infrastructure de transport actif <sup>3</sup>	Oui	75 %	Oui	90 %
Réseau de métro ou de trains de banlieue ou tout autre système de transport terrestre guidé (matériel roulant, équipement et infrastructure) <ul style="list-style-type: none"> <li>Projet de maintien ou d'amélioration des actifs<sup>5</sup></li> <li>Projet de développement des actifs ou d'électrification d'une ligne de trains de banlieue<sup>4</sup></li> </ul>	Oui	85 %	Non	
	Oui	95 %	Non	
Améliorations favorisant l'accessibilité des clientèles à mobilité réduite aux services réguliers existants de transport collectif	Oui	85 %	Oui	90 %
Étude d'opportunité pour les volets A et B (20 M\$ et plus)	Oui	50 %	Oui	50 %

**Note 1 :** Pour un projet donné, un seul taux d'aide financière est applicable. Ce taux est déterminé selon la principale composante du projet. Par exemple, dans le cas de la réalisation d'un projet de prolongement d'une ligne de trains de banlieue, le taux applicable serait de 95 % pour toutes les composantes du projet y compris, s'il y a lieu, les stationnements d'incitation ou les abribus.

**Note 2 :** Les taux d'aide financière s'appliquent pour l'acquisition de véhicules neufs (remplacement ou ajout).

**Note 3 :** Le taux d'aide financière de 75 % s'applique pour les projets indépendants. Lorsque l'acquisition et l'installation de ces équipements sont une composante d'un projet, c'est le taux de ce projet qui s'applique.

**Note 4 :** Les projets de développement des actifs visent l'ajout d'équipements ou l'agrandissement d'infrastructures, l'implantation de nouveaux systèmes de transport terrestre guidé, l'ajout de stations ou le prolongement des réseaux existants de métro et de trains de banlieue ainsi que l'augmentation du parc de locomotives ou de voitures de métro ou de trains.

**Note 5 :** Les projets de maintien ou d'amélioration des actifs visent le remplacement, la réfection ou la rénovation des infrastructures et des équipements existants ainsi que le remplacement ou le prolongement de la durée de vie utile des locomotives et des voitures de trains et de métro.

## Glossaire

**Aire d'attente ou de recharge** : espace aménagé pour permettre le stationnement sécuritaire des véhicules de service ou des autobus entre deux circuits ou pour permettre la recharge des véhicules en cours ou au terme d'un parcours.

**Assemblage final d'un autobus** : aux fins de l'application du PAGTCP, assemblage comprenant l'installation du moteur, de la transmission, du système de refroidissement, du système de chauffage et de ventilation, des systèmes pneumatiques, hydrauliques et électriques, des sièges de passagers, des mains courantes, des colonnes d'appui et des poignées, de la girouette et de la rampe d'accès aux fauteuils roulants, l'inspection finale, les essais routiers, les réparations et la préparation avant livraison.

**Autobus** : dans les présentes modalités, autobus de toutes catégories, soit le minibus, le midibus, l'autobus, l'autobus articulé, l'autobus étagé, etc.

**Avancement des travaux** : proportion des dépenses admissibles réalisées sur le total des dépenses admissibles autorisées du projet.

**Bureau de projet** : structure de gestion temporaire, indépendante de l'organisme et consacrée à la réalisation d'un projet. Le personnel de cette structure de gestion est composé d'employés de l'organisme de transport et/ou de ressources venant de partenaires<sup>12</sup> ou de firmes externes de l'organisme de transport. Le personnel désigné par l'organisme au bureau de projet pour l'étude, la planification et la réalisation du projet est affecté au projet à temps plein ou à temps partiel pour toute la durée du projet, pour une période déterminée ou pour la réalisation d'une activité particulière. Il doit être mandaté par le bureau de projet. Les ressources composant le bureau de projet peuvent être appelées à varier selon les phases du projet.

**Capacité** : quantité, nombre, volume, superficie, poids, charge, puissance ou débit que peut contenir, déplacer, générer, parcourir, soulever, supporter, transmettre, transporter ou traiter un actif, par exemple le nombre de places dans un stationnement, la superficie d'un abribus ou le volume de stockage d'un équipement informatique.

**Concept** : manière dont est conçu un projet ou un produit regroupant un ensemble de paramètres.

**Déplacement interurbain par autobus** : déplacement réalisé par un titulaire de permis de transport par autobus délivré par la Commission des transports du Québec et offert entre deux municipalités généralement assez éloignées l'une de l'autre. Ce service n'est pas admissible à une aide financière dans le cadre du PAGTCP.

**Durée de vie utile** : âge de remplacement d'un actif établi aux fins du calcul de l'aide financière par le ministre et correspondant au nombre minimal d'années d'utilisation avant qu'un actif ne soit admissible au plein montant d'aide financière lors de son remplacement, de sa réfection ou de sa rénovation.

---

<sup>12</sup> Les partenaires sont une autre autorité organisatrice de transport ou une instance gouvernementale (ville, province ou gouvernement du Canada).

**Édicule temporaire** : petit édifice, ou construction utilitaire, élevé sur la voie publique et par lequel on accède à une station de métro. Ce type d'édicule, souvent doté d'un seul accès et d'une architecture peu élaborée, est considéré comme provisoire en attente d'une intégration à un bâtiment plus important tels un immeuble à bureaux, un immeuble à logements ou un centre commercial. Certains édicules de gabarit réduit sont toutefois permanents.

**Entretien** : dépense effectuée pour maintenir ou remettre en bon état de fonctionnement un actif afin qu'il puisse être utilisé conformément à son état initial. Une dépense faite pour réparer un actif en remplaçant une de ses parties est habituellement considérée comme une dépense d'entretien.

**Étude d'opportunité** : évaluation visant à démontrer la pertinence et la faisabilité d'un projet en y comparant différents scénarios. Elle sert de fondement à la décision quant à la réalisation du projet.

**Mesure préférentielle pour les autobus** : intervention visant à procurer aux autobus des dispositifs ou des aménagements routiers privilégiant leur circulation, permettant ainsi d'atténuer les effets de la congestion urbaine, de favoriser la ponctualité du service de transport collectif et de réduire le temps de déplacement des usagers en transport collectif.

**Mobilité intégrée** : système intégré proposant information, réservation, achat et validation, pour un panel de services de mobilité le plus étendu possible.

**Programme d'immobilisations** : outil de planification par lequel les organismes de transport collectif établissent annuellement leurs prévisions de dépenses en immobilisations pour une période déterminée.

**Projet en site propre** : un projet en site propre doit viser l'aménagement d'une nouvelle voie de circulation dédiée uniquement au transport collectif. L'ajout de cette nouvelle voie ne doit pas avoir pour effet de réduire la capacité de la route sur laquelle l'aménagement est réalisé.

**Projet en lien avec la mobilité intégrée** : projet qui inclut les systèmes de billettique, de relation client, d'application de mobilité multimodale et d'équipements de validation et de réservation.

**Projet indépendant** : projet de transport collectif qui est conçu pour être autonome et indépendant, ne nécessitant pas de soutien ni de ressources externes pour fonctionner ou atteindre ses objectifs. Ce projet doit contenir tous les éléments nécessaires pour être exécuté et livré sans dépendre d'autres projets.

**Service d'utilité publique** : service considéré comme essentiel par l'État, notamment la câblodistribution, la téléphonie, le gaz naturel, l'eau et l'électricité. Sont considérés comme des installations d'utilité publique un poteau, une tour, une canalisation ou un conduit souterrain et toute autre structure de support ou de soutien, et toute tranchée, de même que leurs accessoires.

**Service rapide par bus (SRB)** : service par autobus caractérisé par une haute fréquence de passage par le biais d'une voie réservée sur un site consacré à 100 % au transport collectif.

**Stationnement d'incitation à l'utilisation du transport collectif** : espace de stationnement aménagé en site propre ou partagé, situé à proximité d'un terminus d'autobus ou d'un service de transport collectif et permettant un transfert modal du véhicule personnel vers un mode de transport collectif. Deux types de

stationnements sont reconnus, soit le stationnement extérieur, qui est aménagé à la surface du sol, et le stationnement en structure, qui peut être étagé ou souterrain.

**Structure auxiliaire** : extension du tunnel du métro où sont concentrés les systèmes essentiels au fonctionnement optimal et sécuritaire du métro. La structure se compose de deux parties, soit la partie horizontale, qui part du tunnel du métro, et le puits vertical, qui permet de rejoindre la surface où se trouvent une partie ouverte (puits de ventilation) et une partie couverte. Comparativement au tunnel, la structure auxiliaire est plus soumise aux intempéries et aux changements brusques de température.

**Taux de réserve** : le taux de réserve est calculé en divisant le nombre de véhicules en réserve par le nombre total de véhicules. Les véhicules en réserve sont les véhicules non affectés aux dessertes et permettant le remplacement de véhicules non disponibles pour tous motifs (entretien périodique, pannes, accidents, réparations courantes, etc.). Les véhicules inactifs ne sont ni considérés comme des véhicules en réserve ni considérés comme étant des véhicules inclus dans le nombre total de véhicules aux fins du calcul. Le nombre total de véhicules est défini comme étant le nombre de véhicules en pointe, additionné du nombre de véhicules en réserve. Pour plus d'information concernant ce taux, voir le glossaire du rapport d'exploitation.

**Terminus** : lieu d'attente pour la clientèle utilisant le transport collectif, situé à un point de convergence de plusieurs lignes d'un réseau d'autobus, comportant un abri pour les usagers et permettant à la clientèle d'effectuer des correspondances entre ces lignes de réseau. Le site comporte un stationnement temporaire pour l'arrivée et le départ des véhicules ainsi que pour le transfert de la clientèle d'un véhicule à l'autre.

**Terminus léger** : terminus extérieur ne comportant que des abribus ou un bâtiment d'un type de construction temporaire ou réalisé en structure légère.

**Terminus lourd** : terminus intérieur ou extérieur comportant des bâtiments d'un type de construction permanente et certains éléments comme des fondations à l'épreuve du gel, un pare-vapeur, des isolants, un vitrage double, des finis intérieurs ou autres.

**Transport collectif** : transport collectif urbain et régional, incluant le transport adapté au transport des personnes handicapées.

**Transport terrestre guidé** : système de transport collectif utilisant une emprise exclusive et étant dans l'incapacité de circuler à l'extérieur de cette emprise.

**Valeur résiduelle de l'actif** : valeur égale au coût de remplacement de l'actif auquel est appliqué le pourcentage de la durée de vie utile non atteinte. Le coût de remplacement correspond au montant à déboursier pour construire ou acquérir un actif semblable au moment du remplacement ou de la construction, jusqu'à concurrence, s'il y a lieu, du montant maximal admissible déterminé en vertu des modalités d'application du PAGTCP. S'il n'existe plus d'actif comparable ou s'il n'est pas possible d'en établir la valeur de construction, le coût de remplacement correspond au coût initial d'acquisition ou de construction de l'actif remplacé, vendu ou abandonné, ajusté en fonction de l'augmentation de l'indice des prix à la consommation depuis sa date de livraison ou de fin de construction jusqu'à sa date de fin d'utilisation, et ce, jusqu'à concurrence, s'il y a lieu, du montant maximal admissible déterminé en vertu des modalités d'application du PAGTCP. Si un actif a atteint la fin de sa durée de vie utile, la valeur résiduelle est égale à zéro aux fins du calcul de l'aide financière.

---

**Vélostation** : abri à vélos fermé et à accès contrôlé.

**Voie réservée au transport collectif** : mesure préférentielle pour les autobus ayant pour objectif l'amélioration de la mobilité des usagers du transport collectif et dont la raison fondamentale est de rendre le transport collectif plus compétitif par rapport à l'automobile en procurant aux autobus un environnement d'exploitation à l'abri d'obstacles causés principalement par l'importante affluence de véhicules sur le réseau routier. Une voie de circulation peut être réservée à l'usage exclusif du transport collectif ou à certaines catégories de véhicules routiers transportant un minimum de personnes (par exemple le covoiturage).



