



MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE

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

Modalités d'application 2023-2026

Août 2023

Cette publication a été réalisée par la Direction générale du transport maritime, aérien et ferroviaire et éditée par la Direction générale des communications du ministère des Transports et de la Mobilité durable.

Le contenu de cette publication se trouve sur le site Web du ministère des Transports et de la Mobilité durable à l'adresse suivante : www.transports.gouv.qc.ca.

Pour obtenir des renseignements :

- composer le 511 (au Québec) ou le 1 888 355-0511 (partout en Amérique du Nord)
- consulter le site Web du ministère des Transports et de la Mobilité durable à l'adresse suivante : www.transports.gouv.qc.ca
- écrire à l'adresse suivante :
Direction générale des communications
Ministère des Transports et de la Mobilité durable
500, boulevard René-Lévesque Ouest, bureau 4.010
Montréal (Québec) H2Z 1W7

© Gouvernement du Québec, ministère des Transports et de la Mobilité durable, 2023

ISBN 978-2-550-94209-2 (PDF)

Dépôt légal – 2023

Bibliothèque et Archives nationales du Québec

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

TABLE DES MATIÈRES

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

1. DESCRIPTION DU PROGRAMME

1.1. Raison d'être du programme

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

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

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

¹ CFIL : entreprise exploitant une ligne ferroviaire dite secondaire ou à faible densité dont les activités portent sur le transport de marchandises pour autrui ou de passagers et dont l'actionnariat est indépendant d'une compagnie de chemin de fer de catégorie ou de classe 1, soit, au Québec, le CN, le CP et VIA Rail Canada inc.

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

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

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

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

Enfin, le programme est cohérent avec la mission du Ministère, soit d'assurer, sur tout le territoire, la mobilité durable des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement du Québec.

1.2. Document officiel duquel le programme découle

1.2.1. Politique de mobilité durable – 2030

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

2. OBJECTIFS ET DURÉE DU PROGRAMME

2.1. Objectifs généraux

Les objectifs généraux du programme sont :

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

⁵ L'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) réitère son appel pour des programmes aidant les chemins de fer d'intérêt local à investir dans l'infrastructure, ACFC, communiqué de presse, 22 mai 2018 : <https://www.railcan.ca/fr/news/lacfc-reitere-son-appel-pour-des-programmes-aidant-les-chemins-de-fer-dinteret-local-a-investir-dans-linfrastructure/>.

⁶ Mémoire prébudgétaire 2022 pour la province de Québec : *Tirer profit du transport ferroviaire pour des retombées durables pour le Québec*, Recommandation 2 : « Accroître le potentiel de la chaîne d'approvisionnement par une politique fiscale souple et concurrentielle », ACFC, 11 février 2022, p. 5 : [ACFC-Memoire-prebudgetaire-Quebec-2022-02-11.pdf \(railcan.ca\)](https://www.railcan.ca/fr/news/lacfc-reitere-son-appel-pour-des-programmes-aidant-les-chemins-de-fer-dinteret-local-a-investir-dans-linfrastructure/).

- d'améliorer l'intégration du transport ferroviaire au transport routier ou maritime;
- d'améliorer et développer le transport ferroviaire par la réalisation d'études.

2.2. Volets du programme

Le programme compte trois volets :

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

2.3. Durée du programme

Le programme entre en vigueur à la date de son approbation par le Conseil du trésor et se termine le 31 mars 2026 ou à l'épuisement des fonds, selon la première des éventualités.

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

3.1. Objectifs spécifiques

Le volet 1 a les objectifs spécifiques suivants :

- Maintenir ou améliorer l'état des infrastructures de transport ferroviaire;
- Renforcer la sécurité du transport ferroviaire;
- Maintenir ou rétablir des services de transport ferroviaire pouvant être interrompus en raison de l'état des infrastructures ferroviaires;
- Maintenir, rétablir ou adapter des services de transport ferroviaire de passagers⁷ lors d'un sinistre majeur⁸.

⁷ Aux fins du programme, le transport ferroviaire de passagers inclut les trains touristiques.

⁸ Selon la définition de *sinistre majeur* énoncée à l'article 2 de la Loi sur la sécurité civile (RLRQ, c. S -2.3), qui inclut notamment une inondation, une secousse sismique, un mouvement de sol, une explosion, une émission toxique ou une pandémie.

3.2. Admissibilité des demandes

3.2.1. Organismes admissibles

- Sont admissibles :
 - les CFIL situés sur le territoire du Québec⁹;
 - les chemins de fer d'entreprise, situés sur le territoire du Québec, qui font du transport pour autrui.

3.2.2. Organismes non admissibles

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

3.2.3. Projets et travaux admissibles

- Pour le transport de marchandises et de passagers, sont admissibles :
 - les travaux de réhabilitation, de remplacement et de reconstruction d'infrastructures de transport ferroviaire (voies ferrées, ponts, tunnels, ponceaux, murs de soutènement);

⁹ Aux fins du programme, un chemin de fer créé sur des voies ferrées qui appartenaient à un chemin de fer d'entreprise, dont l'actionnariat est différent, et qui n'est pas lui-même un chemin de fer d'entreprise ou un chemin de fer de catégorie 1, est considéré comme un CFIL.

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

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

3.2.4. Projets et travaux non admissibles

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

3.3. Sélection des demandes

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

- la contribution du projet au maintien ou à l'amélioration de l'état de l'infrastructure de transport ferroviaire considérée comme importante pour le système de transport au Québec et l'économie d'une région;
- la contribution du projet à l'amélioration de l'efficacité et de la compétitivité du réseau ferroviaire et du système de transport au Québec;
- la contribution du projet au renforcement de la sécurité du transport ferroviaire;
- la contribution du projet au maintien ou au rétablissement d'un service de transport considéré comme important pour le système de transport au Québec et l'économie d'une région;
- la contribution du projet au maintien, au rétablissement ou à l'adaptation, lors d'un sinistre majeur, d'un service de transport ferroviaire de passagers considéré comme important pour l'économie d'une région;
- les avantages et les intérêts du projet pour le ou les utilisateurs sur les plans économique, financier et logistique;

¹¹ Une ordonnance de l'Office des transports du Canada ou une entente établit le partage des responsabilités pour chaque passage à niveau.

- les disponibilités budgétaires du programme.

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

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

Les bénéficiaires des aides accordées et relatives aux projets retenus seront informés par une lettre signée par la ministre, le sous-ministre ou un fonctionnaire autorisé par règlement du gouvernement publié à la *Gazette officielle du Québec*.

3.4. Fonctionnement pour le dépôt d'une demande

Les demandes peuvent être déposées en tout temps pendant la durée du programme et sont analysées en continu.

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

- le formulaire de demande d'aide financière rempli par le demandeur;
- un document explicatif comportant :
 - l'identité du demandeur :
 - nom et adresse;
 - bref historique de l'entreprise;
 - description du réseau ferroviaire ou de la ligne;
 - carte du réseau ferroviaire ou de la ligne;
 - localisation des expéditeurs actuels, s'il y a lieu;
 - trafic de marchandises (tonnage, types de marchandises, origine, destination) pour chacune des subdivisions constituant le réseau ferroviaire ou la ligne, s'il y a lieu;
 - trafic de passagers pour chacune des subdivisions constituant le réseau ferroviaire ou la ligne, s'il y a lieu;
 - nom du responsable du projet;
 - une description du projet ainsi qu'une estimation détaillée des coûts et des diverses sources de financement qui y sont liés :
 - devis et budgets détaillés des travaux, que ceux-ci soient réalisés en régie ou à contrat;
 - calendrier de réalisation des travaux;
 - selon le projet soumis, un rapport détaillé de l'état géométrique des voies ferrées, un rapport de détection des défauts de rails, un rapport d'inspection détaillé des structures et de leur capacité portante ainsi que les restrictions de vitesse en vigueur sur le réseau, s'il y a lieu;
 - selon le projet soumis et sur demande du ministère, une présentation du programme d'entretien et de réhabilitation des voies et des structures, les montants des dépenses d'entretien et de

réhabilitation des trois dernières années ainsi qu'une démonstration prouvant que le projet pour lequel une aide financière est demandée s'inscrit à l'intérieur du programme;

- selon le projet soumis, l'ordonnance de l'Office des transports du Canada confirmant l'unique responsabilité au demandeur admissible;
- selon le projet soumis, quelques photos du passage à niveau avant la réalisation des travaux;
- une démonstration par un argumentaire attestant que le projet répond à chacun des critères de sélection pertinents énoncés au point 3.3 du présent programme;
- une démonstration du fait que l'entreprise présente des perspectives de croissance et de viabilité financière et que le projet aura un effet favorable sur ses activités :
 - localisation des expéditeurs potentiels, s'il y a lieu;
 - états financiers (voir annexe I);
 - répercussions sur les activités.

3.5. Admissibilité des dépenses

3.5.1. Dépenses admissibles

- Sont admissibles :
 - l'achat de matériaux (p. ex. : rails, traverses, branchements);
 - l'acquisition et la location d'équipements;
 - le transport de personnel, de matériel, de matériaux et de machinerie;
 - l'installation d'équipements;
 - les assurances souscrites à des fins de réalisation du projet;
 - les frais, les salaires et les charges sociales versés aux professionnels, au personnel technique, aux experts-conseils et aux entrepreneurs travaillant directement à la réalisation du projet;
 - les plans de signalisation;
 - les études environnementales et d'ingénierie;
 - les plans et devis;
 - les honoraires;
 - la surveillance de chantier;
 - la vérification et l'évaluation;
 - les contingences (maximum de 15 % du coût du projet)¹².
- Pour le transport de passagers, en plus de ce qui précède, sont admissibles, lors d'un sinistre majeur :

¹² Contingences : provision financière pour faire face à la concrétisation de certains risques susceptibles de se produire aux étapes de conception et de construction, qui présentent une très grande probabilité d'occurrence, qui sont généralement d'ordre technique et qui relèvent de la microgestion.

- l'entretien et l'inspection courants ou spécialisés des infrastructures afférentes au maintien ou au rétablissement du service;
- l'adaptation de matériel roulant ou d'infrastructures.

3.5.2. Dépenses non admissibles

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

3.6. Aide financière

- La contribution financière du programme est établie à un maximum de 66,67 % des dépenses admissibles liées au projet, jusqu'à concurrence de 4,5 M\$ par projet pour un maximum de deux projets différents par année par organisme pouvant être déposés respectivement à deux périodes dans l'année.
 - Pour que deux projets soient considérés comme différents, ceux-ci doivent être réalisés dans un ou plusieurs points miliars non immédiatement adjacents aux travaux précédents, ou être de nature différente en termes de travaux ou d'acquisition et d'installation d'équipement.
- La contribution financière du demandeur doit correspondre à un minimum de 33,33 % des dépenses admissibles liées au projet.
- D'autres sources de financement peuvent figurer au montage financier.

Les demandes d'aide financière pour ce volet sont limitées à 9,0 M\$ par organisme, soit 4,5 M\$ pour un projet par organisme déposé entre le 1^{er} avril et le 14 octobre de l'année financière en cours et 4,5 M\$ par organisme pour un second projet déposé entre le 15 octobre et le 31 mars de l'année financière en cours.

4. VOLET 2 : INTÉGRATION MODALE

4.1. Objectifs spécifiques

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

4.2. Admissibilité des demandes

4.2.1. Organismes admissibles

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

4.2.2. Organismes non admissibles

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

4.2.3. Projets et travaux admissibles

- Sont admissibles :
 - les travaux de construction, d'aménagement ou d'amélioration d'infrastructures, de terminaux ferroviaires, de bâtiments, d'aires ou de réservoirs consacrés au groupage, à l'entreposage et au transbordement de marchandises destinées au transport ferroviaire;
 - les travaux de construction ou de réaménagement d'une voie d'évitement;
 - les travaux de construction ou de réaménagement d'un embranchement ferroviaire visant à desservir un expéditeur, un parc industriel, un centre de transbordement, une gare intermodale, un terminal;

- l'acquisition et l'installation d'équipements de manutention fixes et mobiles (p. ex. : chariots élévateurs, tracteurs spécialisés y compris les locotracteurs, les *rotators* et les *revolvers* (rotateurs de conteneur) nécessaires à l'exploitation d'un terminal ferroviaire ou facilitant les activités de transbordement en lien avec le transport ferroviaire.

4.2.4. Projets et travaux non admissibles

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

4.3. Sélection des demandes

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

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

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

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

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

Les bénéficiaires des aides accordées et relatives aux projets retenus seront informés par une lettre signée par la ministre, le sous-ministre ou un fonctionnaire autorisé par règlement du gouvernement publié à la *Gazette officielle du Québec*.

4.4. Fonctionnement pour le dépôt d'une demande

Les demandes peuvent être déposées en tout temps pendant la durée du programme et sont analysées en continu.

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

- le formulaire de demande d'aide financière rempli par le demandeur;
- un document explicatif comportant :
 - l'identité du demandeur :
 - nom et adresse;
 - activités du demandeur et bref historique;
 - nom du responsable du projet;
 - une description explicite du projet ainsi qu'une estimation détaillée des coûts et des diverses sources de financement qui y sont liés :
 - devis et budget détaillés des travaux ou du projet;
 - description de la ligne ferroviaire visée par le projet;
 - carte du site et du réseau de transport qui le dessert;
 - calendrier de réalisation des travaux ou du projet et date de mise en service des activités;
 - un plan d'affaires :
 - états financiers et pro forma;
 - montage financier du projet et montant demandé;
 - contexte du marché;
 - marchés visés : types de marchandises, clients visés, origines et destinations;
 - plan de marketing;
 - une démonstration par un argumentaire attestant que le projet répond à chacun des critères de sélection pertinents énoncés au point 4.3 du présent programme;
 - une démonstration du fait que l'entreprise présente des perspectives de croissance et de viabilité financière et que le projet aura un effet favorable sur ses activités :

- états financiers (voir annexe I);
- répercussions sur les activités;
- un bail à long terme (durée d'au moins cinq ans) dans l'éventualité où le demandeur n'est pas propriétaire du terrain concerné par le projet.

4.5. Admissibilité des dépenses

4.5.1. Dépenses admissibles

- Sont admissibles :
 - l'achat de matériaux;
 - l'acquisition et la location d'équipements;
 - le transport de matériel, de matériaux et de machinerie;
 - l'installation d'équipements;
 - les assurances souscrites à des fins de réalisation du projet;
 - les frais, les salaires et les charges sociales versés aux professionnels, au personnel technique, aux experts-conseils et aux entrepreneurs travaillant directement à la réalisation du projet;
 - l'aménagement de terrains;
 - les études environnementales et d'ingénierie;
 - les plans et devis;
 - les honoraires;
 - la surveillance de chantier;
 - la vérification et l'évaluation;
 - les contingences (maximum de 15 % du coût du projet).

4.5.2. Dépenses non admissibles

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

4.6. Aide financière

- La contribution financière du programme est établie à un maximum de 50 % des dépenses admissibles liées au projet, jusqu'à concurrence de 2,5 M\$. Un organisme peut soumettre un maximum de deux projets différents par année financière (1^{er} avril au 31 mars).
- La contribution financière du demandeur doit correspondre à au moins 33,33 % des dépenses admissibles liées au projet.
- D'autres sources de financement peuvent figurer au montage financier.

5. VOLET 3 : ÉTUDES

5.1. Objectifs spécifiques

- Identifier des sites permettant de favoriser l'intégration modale sur le territoire québécois.
- Accroître l'offre de services de transport ferroviaire de marchandises ou de passagers.
- Accélérer la réalisation et accroître le nombre de projets ferroviaires.
- Mettre au point ou améliorer des techniques et des technologies permettant d'accroître la compétitivité du transport ferroviaire.

5.2. Admissibilité des demandes

5.2.1. Demandeurs admissibles

- Sont admissibles :
 - les organismes de développement économique, les chambres de commerce, les corporations de développement, les compagnies de chemin de fer, les entreprises légalement constituées au Québec et les organismes municipaux.

5.2.2. Demandeurs non admissibles

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

5.2.3. Projets et travaux admissibles

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

5.2.4. Projets et travaux non admissibles

- Sont non admissibles :
 - les études portant sur des travaux non admissibles (p. ex. : l'acquisition ou la décontamination de terrains, le déplacement de gares de triage).

5.3. Sélection des demandes

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

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

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

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

Les bénéficiaires des aides accordées et relatives aux projets retenus seront informés par une lettre signée par la ministre, le sous-ministre ou un fonctionnaire autorisé par règlement du gouvernement publié à la *Gazette officielle du Québec*.

5.4. Fonctionnement pour le dépôt d'une demande

Les demandes peuvent être déposées en tout temps pendant la durée du programme et sont analysées en continu.

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

- le formulaire de demande d'aide financière rempli par le demandeur;
- un document explicatif comportant :
 - l'identité du demandeur :
 - nom et adresse;
 - bref historique de l'entreprise ou de l'organisme;
 - description du réseau ferroviaire ou de la ligne, s'il y a lieu;
 - carte du réseau ferroviaire ou de la ligne, s'il y a lieu;
 - localisation des expéditeurs actuels, s'il y a lieu;
 - trafic de marchandises (tonnage, types de marchandises, origine, destination) pour chacune des subdivisions constituant le réseau ferroviaire ou la ligne, s'il y a lieu;
 - trafic de passagers pour chacune des subdivisions constituant le réseau ferroviaire ou la ligne, s'il y a lieu;
 - nom du responsable du projet;
 - une description du projet d'étude et une estimation des coûts et des diverses sources de financement qui y sont liés :
 - devis détaillé de l'étude;
 - calendrier de réalisation de l'étude;
 - une démonstration par un argumentaire attestant que le projet répond à chacun des critères de sélection pertinents énoncés au point 5.3 du présent programme;
 - une démonstration du fait que la compagnie de chemin de fer ou l'entreprise présente des perspectives de croissance et de viabilité financière et que le projet aura un effet favorable sur ses activités :
 - localisation des expéditeurs potentiels;
 - états financiers (état des résultats, bilan, évolution de la situation financière);
 - répercussions sur les activités.

5.5. Admissibilité des dépenses

5.5.1. Dépenses admissibles et non admissibles

- Sont admissibles :
 - les honoraires;
 - l'achat de données nécessaires à la réalisation de l'étude;
 - l'achat ou la location d'équipement spécialisé spécifique au projet;
 - les contingences (maximum de 15 % du coût de l'étude).

5.5.2. Dépenses non admissibles

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

5.6. Aide financière

- La contribution financière du programme ne peut pas être supérieure à 250 000 \$ par année financière (1^{er} avril au 31 mars) par organisme. Le montant total maximum dont peut bénéficier un organisme est de 750 000 \$ sur la durée du programme.
- La contribution financière du demandeur peut varier de la façon suivante :
 - lorsque la diffusion du rapport d'étude demeure sous le contrôle du demandeur, la contribution financière du programme peut atteindre un maximum de 33,33 % des dépenses admissibles reliées au projet, et la contribution du demandeur doit alors atteindre au moins 50 % des dépenses admissibles;
 - lorsque le rapport d'étude est rendu public au terme du projet, la contribution financière du programme peut atteindre un maximum de 66,67 % des dépenses admissibles reliées au projet, et la contribution du demandeur doit alors atteindre au moins 25 % des dépenses admissibles.
- D'autres sources de financement peuvent figurer au montage financier.

6. OCTROI DE L'AIDE FINANCIÈRE ET VERSEMENTS

6.1. Versement de l'aide financière

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

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

- le premier versement, représentant 66,67 % de l'aide financière accordée, a lieu à la signature de l'engagement portant sur le respect et les obligations en découlant;
- le solde, représentant 33,33 % de l'aide financière accordée, est versé après l'achèvement des travaux, l'achat d'équipement de manutention ou l'achèvement de l'étude, selon le cas, la vérification des factures et des preuves de paiement, ainsi que la vérification, s'il y a lieu, de la réalisation des travaux à l'endroit ou aux endroits prévus.

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

Tout engagement financier de la ministre n'est valide que s'il existe, sur un crédit, un solde disponible suffisant pour imputer la dépense découlant de cet engagement, conformément aux dispositions de l'article 21 de la Loi sur l'administration financière (RLRQ, c. A-6.001). L'engagement financier de la ministre est aussi sujet à la disponibilité des fonds alloués au programme.

6.2. Date d'admissibilité des dépenses

Les dépenses admissibles à une aide financière sont celles effectuées à partir de la date de dépôt de la demande d'aide financière dûment remplie. À cet effet, toute dépense engagée à partir de la date du dépôt de la demande d'aide financière, mais avant acceptation de la demande, est au risque du demandeur et sera considérée comme dépense admissible uniquement :

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

Si un demandeur désire se prévaloir d'une demande de devancement des travaux en raison de travaux urgents (respect des échéanciers, fin des soumissions induisant des surcoûts, sécurité des usagers, études) ou en raison d'un sinistre majeur, il doit en faire part préalablement à la ministre par avis écrit exposant les circonstances justifiant cette situation. Il est à noter que la transmission de cet avis ne garantit en rien l'attribution future de l'aide financière. Pour se prévaloir de ce devancement, le demandeur doit avoir fourni l'ensemble de l'information exigée.

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

6.3. Règles de cumul

Le calcul du cumul des aides financières directes ou indirectes reçues des ministères, organismes et sociétés d'État des gouvernements du Québec et du Canada, incluant les crédits d'impôt ainsi que des entités municipales qui ne sont pas directement bénéficiaires du programme, ne doit pas dépasser :

- Volet 1 (Maintenance et amélioration des infrastructures de transport ferroviaire) : 66,67 % des dépenses admissibles;
- Volet 2 (Intégration modale) : 50 % des dépenses admissibles;
- Volet 3 (Études) :
 - 33,33 % des dépenses admissibles, lorsque la diffusion du rapport d'étude demeure sous le contrôle du demandeur;
 - 66,67 % des dépenses admissibles lorsque le rapport d'étude est rendu public au terme du projet.

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

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

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

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

7. CONTRÔLE ET REDDITION DE COMPTES

Le solde, représentant 33,33 % de l'aide financière accordée et décrit à la section 6.1, est versé à la suite de la transmission des factures détaillées, des preuves de paiement associées et de la valeur des diverses sources de financement du projet par le demandeur, sous réserve de vérifications. En fonction des projets, d'autres documents peuvent être exigés à des fins de contrôle (p. ex. : des photos prises avant et après les travaux).

À la suite de l'annonce de l'octroi de l'aide financière par la ministre, pour les projets dont la réalisation n'est pas terminée au 31 janvier de chaque année, le bénéficiaire doit transmettre au ministère un rapport d'avancement de projet réalisé.

Ce rapport doit être transmis au ministère le 31 janvier de chaque année suivant l'annonce de l'octroi de l'aide financière et doit contenir les informations suivantes :

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

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

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

8. AUTRES DISPOSITIONS

8.1. Période de validité de l'aide financière

Le bénéficiaire dispose d'une période de 12 mois suivant la signature de la lettre d'engagement de la ministre pour réaliser les travaux faisant l'objet de la demande d'aide.

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

Le demandeur ne peut pas déplacer ou aliéner (vendre, abandonner ou démanteler) les actifs acquis avec l'aide financière, et ce, pour une période de cinq ans après la date marquant la fin des travaux ou l'achat (p. ex. : de matériel roulant) selon le cas, et il ne peut pas utiliser ces actifs à d'autres fins que celles prévues

à la demande d'aide financière. Dans l'éventualité du non-respect de cette condition, la ministre pourra exiger le remboursement intégral de l'aide financière versée.

8.2. Réalisation des travaux

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

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

- les organismes municipaux et les organismes publics assujettis à la Loi sur les contrats des organismes publics sont soumis aux règles en matière d'adjudication des contrats qui leur sont applicables;
- les autres organismes et entreprises admissibles ont l'obligation de procéder par appel d'offres public, selon les exigences qui leur conviennent, en publiant un avis d'appel d'offres dans les journaux ou sur le système électronique d'appel d'offres du gouvernement du Québec (SEAO).

La ministre peut renoncer à son engagement, réduire sa participation ou exiger le remboursement des sommes versées en cas de non-respect par le demandeur des conditions du programme, de l'engagement convenu avec la ministre ou des lois et des règlements en vigueur. Le non-respect des modalités du programme peut se traduire, entre autres, par le fait d'omettre le dépôt d'un rapport ou de remettre un rapport incomplet, par la réalisation de travaux qui ne sont pas conformes aux normes gouvernementales ou sont inachevés ou encore par des dépenses injustifiées. Aucun intérêt n'est exigible sur les aides financières à verser ou versées en trop.

8.3. Procédures administratives

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

8.4. Activités de communication

Le bénéficiaire s'engage à se conformer au Protocole de visibilité pour les programmes d'aide disponible sur le site Web du Ministère : [Protocole de visibilité pour les programmes d'aide](#).

Le bénéficiaire accepte que la ministre puisse annoncer publiquement les éléments importants du projet et de l'aide financière versée en fonction du programme, notamment la nature du projet, son emplacement, son coût estimé, le montant de l'aide financière et les autres bénéfices escomptés à la suite de la réalisation du projet.

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

8.5. Consultation du Ministère et transmission d'une demande

Un demandeur a avantage à consulter le Ministère avant de déposer un projet afin de discuter de son admissibilité et de déterminer le volet le plus approprié.

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

8.6. Droit de refus ou de résiliation

La ministre se réserve le droit de refuser, de modifier, de réduire ou de résilier l'aide financière pour des motifs d'intérêt public ou 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 organisme admissible à une aide financière versée à même des fonds publics. L'exigence élevée d'intégrité d'un organisme admissible s'étend à ses administrateurs, associés, dirigeants ou ses actionnaires. Pour ce faire, la ministre adresse un avis écrit au demandeur en énonçant le motif de refus, de modification, de réduction ou de résiliation. La constatation du défaut par cet avis équivaut à une mise en demeure. Le demandeur ou le bénéficiaire aura alors l'occasion de présenter ses observations et, s'il y a lieu, de produire des documents pour compléter son dossier. La ministre pourra tenir compte de ces observations ou de ces documents pour prendre sa décision. Les observations du demandeur ou du bénéficiaire et, s'il y a lieu, les documents doivent être fournis à l'intérieur du délai prescrit dans l'avis, à défaut de quoi l'aide financière est automatiquement refusée, modifiée, réduite ou résiliée de plein droit à l'expiration de ce délai.

9. REDDITION DE COMPTES DU PROGRAMME

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

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

ANNEXE I

ÉTATS FINANCIERS

Pour les états financiers, l'information requise est la suivante :

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

