



MINISTÈRE DES TRANSPORTS



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

Modalités d'application 2021-2023

Mars 2021

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

Le contenu de cette publication se trouve sur le site Web du ministère des Transports 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 à l'adresse suivante : www.transports.gouv.qc.ca
- écrire à l'adresse suivante :
Direction des communications
Ministère des Transports
500, boulevard René-Lévesque Ouest, bureau 4.010
Montréal (Québec) H2Z 1W7

© Gouvernement du Québec, ministère des Transports, 2021

ISBN 978-2-550-89064-5 (PDF)

Dépôt légal – 2021
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

TABLE DES MATIÈRES	1
CHAPITRE I – DESCRIPTION DU PROGRAMME	3
Raison d'être du programme	3
Documents officiels desquels le programme découle	4
Politique de mobilité durable – 2030.....	4
Plan d'action 2018-2023.....	4
Cadre d'intervention en transport ferroviaire.....	4
Autorisation du 11 juin 2019	5
CHAPITRE II – OBJECTIFS DU PROGRAMME.....	5
CHAPITRE III – VOLETS DU PROGRAMME	5
Volet 1 : Maintien et amélioration des infrastructures de transport ferroviaire.....	6
Objectifs spécifiques.....	6
Demandeurs admissibles et non admissibles.....	6
Projets et travaux admissibles et non admissibles	7
Sélection des demandes	8
Renseignements devant accompagner une demande d'aide financière.....	8
Dépenses admissibles et non admissibles	9
Contribution financière.....	11
Conditions particulières	11
Volet 2 : Intégration modale	11
Objectifs spécifiques.....	11
Demandeurs admissibles et non admissibles.....	11
Projets et travaux admissibles et non admissibles	12
Sélection des demandes	12
Renseignements devant accompagner une demande d'aide financière.....	13

Dépenses admissibles et non admissibles	14
Contribution financière.....	15
Conditions particulières	15
Volet 3 : Études	16
Objectifs spécifiques.....	16
Demandeurs admissibles et non admissibles.....	16
Projets et travaux admissibles et non admissibles	16
Sélection des demandes	17
Renseignements devant accompagner une demande d'aide financière.....	17
Dépenses admissibles et non admissibles	18
Contribution financière.....	19
CHAPITRE IV – ATTRIBUTION DE L'AIDE FINANCIÈRE ET VERSEMENT	19
Niveau de participation financière du gouvernement du Québec	19
Versement de l'aide financière	20
CHAPITRE V – CONTRÔLE ET REDDITION DE COMPTES.....	20
CHAPITRE VI – AUTRES DISPOSITIONS	21
Période de validité de l'aide financière	21
Date d'admissibilité des dépenses	21
Réalisation des travaux	21
Procédures administratives	21
Activités de communication	22
Consultation du Ministère et transmission d'une demande.....	22

CHAPITRE I – DESCRIPTION DU PROGRAMME

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 (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 (PAT). 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 dernières et les impacts des changements climatiques font en sorte que certaines de ces infrastructures nécessitent périodiquement des réparations majeures et des travaux de réhabilitation importants afin qu'elles puissent assurer les activités de transport ferroviaire et répondre à la demande croissante des échanges commerciaux. L'expérience tirée des programmes précédents ainsi que de ceux actuellement en place, dont l'objectif est la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre (GES), démontre que de nombreux projets peuvent avoir des répercussions majeures et immédiates sur les activités de transport ferroviaire au Québec sans que la réduction ou l'évitement des émissions de GES 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'actionariat 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 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 prend 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 ferroviaire⁵ 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. Ultimement, le programme a pour but d'encourager le développement économique et la création d'emplois, en particulier dans les régions du Québec, en permettant aux utilisateurs de bénéficier d'un réseau ferroviaire plus performant et plus accessible.

Enfin, le programme est cohérent avec la mission du Ministère, 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.

Documents officiels desquels le programme découle

Politique de mobilité durable – 2030

Le 17 avril 2018, le gouvernement du Québec a dévoilé la Politique de mobilité durable – 2030 : Transporter le Québec vers la modernité (PMD). 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.

Plan d'action 2018-2023

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

Cadre d'intervention en transport ferroviaire

Afin d'appuyer le déploiement de la PMD sur l'ensemble du territoire, 11 cadres d'intervention sectoriels ont été produits, dont le Cadre d'intervention en transport ferroviaire (CITF). Celui-ci reprend les grandes lignes de la PMD et du Plan d'action 2018-2023 et propose des axes d'intervention liés aux enjeux identifiés, axes soutenus par plusieurs mesures. Ainsi, en ce qui a trait à la pérennité des infrastructures de transport ferroviaire évoquée à l'enjeu 1

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/>.

du CITF, l'axe d'intervention 1.1 vise à mettre à niveau les infrastructures de transport ferroviaire et à assurer leur viabilité par trois mesures, dont la première est de renouveler et de bonifier le PAIM.

Autorisation du 11 juin 2019

Le 11 juin 2019, les modalités du programme ont été autorisées par le Conseil du trésor jusqu'au 31 mars 2021.

Le renouvellement du programme découle des engagements annoncés à la clôture du Sommet sur le transport ferroviaire tenu le 9 décembre 2019 et du budget 2020-2021.

Dans ce contexte, et aux fins de la relance économique liée à la pandémie de COVID-19, le présent programme dispose donc de modalités bonifiées par rapport à la version précédente.

Le programme entre en vigueur à la date de son adoption par le Conseil du trésor et se termine le 31 mars 2023.

CHAPITRE II – OBJECTIFS DU PROGRAMME

Le programme est administré par le ministre et vise à :

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

CHAPITRE III – VOILETS DU PROGRAMME

Le programme est composé de trois volets complémentaires. Le premier vise, entre autres, à maintenir ou à améliorer l'état des infrastructures de transport ferroviaire. Le deuxième vise à accroître les activités de transport ferroviaire de marchandises, notamment par l'intégration d'un segment ferroviaire aux chaînes de transport de marchandises. Enfin, le troisième vise à améliorer et à développer le transport ferroviaire par la réalisation d'études.

Volet 1 : Maintien et amélioration des infrastructures de transport ferroviaire

Objectifs spécifiques

- 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 passagers⁶ lors d'un sinistre majeur⁷

Demands admissibles et non admissibles

- Sont admissibles :
 - les CFIL;
 - les chemins de fer d'entreprises qui font du transport pour autrui.
- Sont non admissibles :
 - les firmes de consultants et autres organisations similaires;
 - les organismes municipaux;
 - les demandeurs inscrits au Registre des entreprises non admissibles aux contrats publics (RENA) et ceux ayant, au cours des deux années précédant la demande d'aide financière, fait défaut de respecter leurs obligations après avoir été dûment mis en demeure par le ministre, en lien avec l'attribution d'une aide financière antérieure;
 - les entreprises suivantes et leurs filiales : les compagnies de chemin de fer de catégorie ou de classe 1 (CN, CP, VIA Rail Canada inc.), les chemins de fer d'entreprises qui ne font pas de transport pour autrui, les exploitants de trains de banlieue, les 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.

⁶ Aux fins du programme, le transport ferroviaire de passagers inclut les trains touristiques.

⁷ 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.

Projets et travaux admissibles et non admissibles

- Pour le transport de marchandises, sont admissibles :
 - les travaux de réhabilitation, de remplacement et de reconstruction d'infrastructures de transport ferroviaire (voies ferrées, ponts, tunnels, ponceaux, murs de soutènement);
 - les travaux de nivellement des voies ferrées, de ballastage et d'encrochement 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 responsable⁸.
- Pour le transport 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);
 - les travaux de nivellement des voies ferrées, de ballastage et d'encrochement 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 responsable;
 - 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, lors d'un sinistre majeur, au maintien ou au rétablissement des services de transport ferroviaire de passagers.
- 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.

⁸ Une ordonnance de l'Office des transports du Canada ou une entente établit le partage des responsabilités pour chaque passage à niveau.

Sélection des demandes

Les demandes sont recevables en tout temps. Elles sont analysées en continu 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;
- 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, notamment en mettant en lumière le succès de leurs initiatives antérieures.

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

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

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

Renseignements devant accompagner une demande d'aide financière

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

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

- carte du réseau ferroviaire ou de la ligne;
- localisation des expéditeurs actuels, 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 rail, un rapport d'inspection détaillé des structures et de leur capacité portante ainsi que les restrictions de vitesse en vigueur sur le réseau, s'il y a lieu;
- selon le projet soumis, une présentation du programme d'entretien et de réhabilitation des voies et des structures, s'il en existe un, les montants des dépenses d'entretien et de réhabilitation des deux dernières années ainsi qu'une démonstration 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 du fait que le projet répond aux critères d'évaluation du 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 (état des résultats, bilan, évolution de la situation financière);
 - répercussions sur les activités.

Dépenses admissibles et non admissibles

- Pour le transport de marchandises ou de passagers, sont admissibles :
 - l'achat de matériaux (p. ex. : rails, traverses, branchements);

- l'acquisition et la location d'équipements;
 - le transport du 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)⁹.
- Pour le transport de passagers, en plus de ce qui précède, sont admissibles, lors d'un sinistre majeur :
- 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.
- 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;

⁹ Contingences : provision monétaire pour faire face à la concrétisation de certains risques susceptibles de se produire aux étapes de conception et de construction, qui présentent une très grande probabilité d'occurrence, qui sont généralement d'ordre technique et qui relèvent de la microgestion.

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

Contribution financière

- La contribution financière du programme est établie à un maximum de 66,67 % des dépenses réelles admissibles liées au projet, jusqu'à un maximum de 4 M\$.
- La contribution financière du demandeur doit correspondre à un minimum de 33,33 % des dépenses réelles admissibles liées au projet.
- D'autres sources de financement peuvent compléter le montage financier.

Conditions particulières

- Le demandeur ne peut pas déplacer ou aliéner (vendre, abandonner ou démanteler) les actifs acquis avec l'aide financière, et ce, pour une période de cinq ans après la date d'engagement du ministre, et il ne peut pas utiliser ces actifs à d'autres fins que celles prévues à la demande d'aide financière. Cette condition doit être respectée par un éventuel acheteur du demandeur. Dans l'éventualité du non-respect de cette condition, le ministre pourra exiger le remboursement intégral de l'aide financière versée.

Volet 2 : Intégration modale

Objectifs spécifiques

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

Demandeurs admissibles et non admissibles

- Sont admissibles :
 - les entreprises industrielles, les entreprises de manutention, les expéditeurs et les transporteurs légalement constitués au Québec de même que les organismes municipaux.
- Sont non admissibles :
 - les firmes de consultants et autres organisations similaires;

- les demandeurs inscrits au RENA et ceux ayant, au cours des deux années précédant la demande d'aide financière, fait défaut de respecter leurs obligations après avoir été dûment mis en demeure par le ministre, en lien avec l'attribution d'une aide financière antérieure;
- la Société du chemin de fer de la Gaspésie, au regard de la Convention d'exploitation, d'entretien et de développement prévoyant l'attribution d'une aide.

Projets et travaux admissibles et non admissibles

– Sont admissibles :

- les travaux de construction, d'aménagement ou d'amélioration d'infrastructures, de terminaux ferroviaires, de bâtiments, d'aires ou de réservoirs consacrés au groupage, à l'entreposage et au transbordement de marchandises destinées au transport ferroviaire;
- les travaux de construction ou de réaménagement d'une voie d'évitement;
- les travaux de construction ou de réaménagement d'un embranchement ferroviaire visant à desservir un expéditeur, un parc industriel, un centre de transbordement, une gare intermodale, un terminal;
- l'acquisition et l'installation d'équipements de manutention fixes et mobiles (p. ex. : chariots élévateurs, tracteurs spécialisés) nécessaires à l'exploitation d'un terminal ferroviaire.

– Sont non admissibles :

- l'acquisition de terrains;
- l'acquisition de conteneurs, de remorques et de wagons de tout type, incluant les plateformes;
- les travaux de décontamination;
- les systèmes de transport intelligents;
- le déplacement de gares de triage.

Sélection des demandes

Les demandes sont recevables en tout temps. Elles sont analysées en continu 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 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, notamment en mettant en lumière le succès de leurs initiatives antérieures.

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

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

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

Renseignements devant accompagner une demande d'aide financière

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

- le formulaire de demande d'aide financière rempli par le demandeur;
- un document explicatif comportant :
 - l'identité du demandeur :
 - nom et adresse;
 - activités du demandeur et bref historique;
 - nom du responsable du projet;
 - une description explicite du projet 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 du fait que le projet répond aux critères de sélection du 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 (état des résultats, bilan, évolution de la situation financière);
 - répercussions sur les activités;
- un bail à long terme dans l'éventualité où le demandeur n'est pas propriétaire du terrain concerné par le projet.

Dépenses admissibles et non admissibles

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

- les honoraires;
 - la surveillance d chantier;
 - la vérification et l'évaluation;
 - les contingences (maximum de 15 % du coût du projet).
- 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.

Contribution financière

- La contribution financière du programme est établie à un maximum de 50 % des dépenses réelles admissibles liées au projet, jusqu'à un maximum de 2 M\$.
- La contribution financière du demandeur doit correspondre à au moins 33,33 % des dépenses réelles admissibles liées au projet.
- D'autres sources de financement peuvent compléter le montage financier.

Conditions particulières

- Le demandeur ne peut pas déplacer ou aliéner (vendre, abandonner ou démanteler) les actifs acquis avec l'aide financière, et ce, pour une période de cinq ans après la date d'engagement du ministre, et il ne peut pas utiliser ces actifs à d'autres fins que celles prévues à la demande d'aide financière. Cette condition doit être respectée par un éventuel acheteur du demandeur. Dans l'éventualité du non-respect de cette condition, le ministre pourra exiger le remboursement intégral de l'aide financière versée.
- Un projet qui répondrait à la fois aux objectifs spécifiques du volet 2 du présent programme et aux objectifs du Programme visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre par le développement du transport intermodal (PREGTI), soit un projet dont la réalisation permettrait une réduction ou un évitement significatif des émissions de GES qui justifierait une aide financière dans le cadre du PREGTI, doit préalablement être soumis par le demandeur au PREGTI si ce dernier est en vigueur au moment de la demande d'aide financière.

- Un projet financé par le PREGTI, en tout ou en partie, n'est pas admissible au financement dans le cadre du PSITFIM.

Volet 3 : Études

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

Demandeurs admissibles et non 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.
- Sont non admissibles :
 - les firmes de consultants et autres organisations similaires;
 - les demandeurs inscrits au RENA et ceux ayant, au cours des deux années précédant la demande d'aide financière, fait défaut de respecter leurs obligations après avoir été dûment mis en demeure par le ministre, en lien avec l'attribution d'une aide financière antérieure.

Projets et travaux admissibles et non 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.

- 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).

Sélection des demandes

Les demandes sont recevables en tout temps. Elles sont analysées en continu 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 le domaine de recherche visé;
- 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, notamment en mettant en lumière le succès de leurs initiatives antérieures.

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

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

Renseignements devant accompagner une demande d'aide financière

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

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

- localisation des expéditeurs actuels, 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 du fait que le projet répond aux critères d'évaluation du 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 (état des résultats, bilan, évolution de la situation financière);
 - répercussions sur les activités.

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).
- 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.

Contribution financière

- La contribution financière du programme ne peut pas être supérieure à 250 000 \$.
- 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 réelles admissibles reliées au projet, et la contribution du demandeur doit alors atteindre au moins 50 % des dépenses réelles 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 réelles admissibles reliées au projet, et la contribution du demandeur doit alors atteindre au moins 25 % des dépenses admissibles.
- D'autres sources de financement peuvent compléter le montage financier.

CHAPITRE IV – ATTRIBUTION DE L'AIDE FINANCIÈRE ET VERSEMENT

Niveau de participation financière du gouvernement du Québec

Pour fixer sa contribution, le ministre tient compte des aides directes et indirectes des autres ministères, des organismes et des sociétés d'État des gouvernements du Canada et du Québec ainsi que des entités municipales¹⁰ qui ne sont pas directement bénéficiaires du programme. Les calculs de cumul des aides sont basés sur les dépenses admissibles du projet au présent programme.

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

- 66,67 % des dépenses réelles admissibles au volet 1 : Maintien et amélioration des infrastructures de transport ferroviaire;

¹⁰ Aux fins des règles de cumul des aides financières publiques, le terme *entités municipales* comprend les organismes municipaux au sens de l'article 5 de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels (RLRQ, chapitre A-2.1).

- 50 % des dépenses réelles admissibles au volet 2 : Intégration modale;
- 33,33 % des dépenses réelles admissibles au volet 3 : Études, lorsque la diffusion du rapport d'étude demeure sous le contrôle du demandeur, et 66,67 % lorsque le rapport d'étude est rendu public au terme du projet.

Pour la durée du programme, il n'y a pas de limite au nombre d'aides financières qu'un bénéficiaire peut recevoir, chaque projet indépendant soumis par un même bénéficiaire étant évalué selon les critères du programme. Tout engagement financier du ministre n'est valide que s'il existe, sur un crédit, un solde disponible suffisant pour imputer la dépense découlant de cet engagement, conformément aux dispositions de l'article 21 de la Loi sur l'administration financière (RLRQ, c. A-6.001). L'engagement financier du ministre est aussi sujet à la disponibilité des fonds alloués au programme.

Versement de l'aide financière

Le financement prend la forme d'une aide financière payée au comptant accordée en un seul versement.

Une lettre d'octroi signée par le ministre sera transmise au bénéficiaire afin de l'informer du montant de l'aide financière accordée.

Dans le cas d'une aide financière d'un montant supérieur à 250 000 \$, l'organisme bénéficiaire, par l'entremise de son représentant autorisé, devra préalablement conclure avec le ministre ou tout fonctionnaire autorisé du Ministère un engagement portant sur le respect des conditions du programme et des obligations en découlant. Le seuil de 250 000 \$ pourrait être abaissé en fonction des exigences de gestion du Ministère.

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

CHAPITRE V – CONTRÔLE ET REDDITION DE COMPTES

Le paiement est effectué 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). Si un projet s'étire au-delà du 31 mars, les bénéficiaires de l'aide financière doivent transmettre un rapport d'avancement annuellement ainsi qu'une estimation des dépenses encourues au 31 mars et une estimation des coûts encourus par année financière (1^{er} avril au 31 mars), et ce, jusqu'à la fin du projet, au plus tard le 15 février.

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

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

CHAPITRE VI – AUTRES DISPOSITIONS

Période de validité de l'aide financière

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

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

Date d'admissibilité des dépenses

Les dépenses admissibles à une aide financière sont celles effectuées après la date de la lettre d'octroi du ministre confirmant l'attribution de l'aide financière. Toutefois, est admissible la partie des dépenses engagées avant la lettre d'octroi du ministre pour l'achat de matériaux (rails, crampons, anticheminants et autres pièces en métal, traverses et ballast) utilisés dans le cadre de projets admissibles au volet 1.

Pareillement, en raison d'un sinistre majeur, le ministre peut préalablement approuver la réalisation de travaux afin d'assurer la sécurité des utilisateurs pouvant être compromise et afin de maintenir, de rétablir ou d'adapter un service de transport ferroviaire. Le demandeur qui souhaite se prévaloir de ce devancement doit en faire la demande par écrit, en exposant bien les circonstances justifiant cette requête. Il est à noter qu'une réponse positive du ministre concernant le devancement de la date d'admissibilité ne garantit en rien l'attribution future de l'aide financière demandée.

Réalisation des travaux

Les bénéficiaires du programme doivent respecter les lois, les règlements et les normes en vigueur 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 les entreprises admissibles ont l'obligation de procéder par appel d'offres public, selon les exigences qui leur conviennent, en publiant un avis d'appel d'offres dans les journaux ou sur le système électronique d'appel d'offres du gouvernement du Québec (SEAO).

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

Procédures administratives

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

Activités de communication

Le bénéficiaire s'engage à se conformer aux exigences de visibilité qui se trouvent dans l'engagement conclu avec le ministre.

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

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

Consultation du Ministère et transmission d'une demande

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

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

Direction des aides aux municipalités et aux entreprises

Ministère des Transports

Courriel : PSITFIM@transportsgouv.qc.ca

