



MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE

Programme d'aide gouvernementale aux infrastructures de transport collectif (PAGITC)

Modalités d'application 2020-2034

Février 2024

Cette publication a été réalisée conjointement par la Direction générale des aides financières et la Direction générale du transport terrestre des personnes, et éditée par la Direction générale des communications du ministère des Transports.

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

Pour obtenir des renseignements, on peut :

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

© Gouvernement du Québec, ministère des Transports et de la Mobilité durable, 2024

ISBN 978-2-550-97274-7 (PDF)

Dépôt légal – 2024

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 Contexte	3
1.2 Raison d'être du programme	3
1.3 Population visée et bénéficiaires de l'aide financière	5
1.4 Cadre législatif et réglementaire	5
1.5 Autres programmes d'aide aux immobilisations en transport collectif	6
2. OBJECTIFS	7
2.1 Objectifs poursuivis	7
2.2 Durée du programme	8
3. ADMISSIBILITÉ DES DEMANDES	8
3.1 Conditions d'admissibilité	8
3.2 Projets admissibles	9
3.3 Projets non admissibles	10
4. PROCESSUS D'AUTORISATION DES PROJETS	10
4.1 Processus d'autorisation	10
4.2 Modification d'un projet autorisé	11
5. AIDE FINANCIÈRE	11
5.1 Financement du programme	11
5.2 Répartitions des sommes disponibles	12
5.3 Taux d'aide financière	12
5.4 Partage de l'aide financière	13
5.5 Règles de cumul	13
5.6 Dépenses admissibles	14
5.7 Dépenses non admissibles	15
5.8 Versement de l'aide financière	16
5.9 Cession des biens	18
6. CONTRÔLE ET REDDITION DE COMPTES	19
6.1 Rapports ou renseignements à fournir par l'organisme admissible	19
6.2 Vérification et évaluation	19
7. AUTRES DISPOSITIONS	20
7.1 Obligations légales et réglementaires	20
7.2 Dispositions générales	20
7.3 Protocole de communication	21
7.4 Calendrier de gestion du programme	21
8. SIGLES ET ACRONYMES	22

1. DESCRIPTION DU PROGRAMME

1.1 Contexte

Dans le cadre de son budget 2016, le gouvernement du Canada a annoncé un nouveau plan d'investissements en infrastructure, Investir dans le Canada, dont la réalisation comportait deux phases. La première phase a conduit à la création du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun (FITC). Une entente a été conclue, le 29 juin 2016, par les gouvernements du Québec et du Canada, afin d'établir les modalités d'application permettant la réalisation des objectifs du FITC. Le gouvernement du Québec a élaboré un programme d'aide spécifique, le Programme d'aide financière du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun (PAFFITC), pour verser sa contribution et celle du gouvernement du Canada aux projets retenus dans le cadre du FITC et pour s'assurer du respect des dispositions de cette entente, en vue de réaliser les projets dans les délais et le cadre budgétaire établis.

La deuxième phase a été annoncée lors du budget fédéral 2017-2018. La réalisation de cette phase est assurée par des ententes bilatérales intégrées entre le gouvernement fédéral, les provinces ou les territoires. Ces ententes prévoient des investissements dans les infrastructures de transport en commun, les infrastructures communautaires, culturelles et récréatives, les infrastructures vertes ainsi que les infrastructures des collectivités rurales et nordiques. L'Entente bilatérale intégrée (ci-après nommée l'« EBI ») Canada-Québec initiale relative au programme d'infrastructure Investir dans le Canada a été conclue le 6 juin 2018. Elle portait sur la période 2018-2028.

Cependant, dans son budget déposé le 7 avril 2022, le gouvernement fédéral a annoncé qu'il devançait de deux ans la date limite pour la soumission des projets s'inscrivant dans l'EBI, ce qui fait en sorte que les projets doivent être déposés au plus tard le 31 mars 2023. En contrepartie, la date limite d'achèvement substantiel des projets a été reportée au 31 octobre 2033. Ces changements ont été inclus à l'EBI dans le cadre de la modification numéro 3 de cette entente conclue le 30 mars 2023.

Le présent programme, soit le Programme d'aide gouvernementale aux infrastructures de transport collectif (ci-après nommé le « programme ») permet au gouvernement du Québec d'assurer la mise en œuvre du volet transport en commun de l'EBI ainsi que de verser sa contribution et celle du gouvernement du Canada aux projets qui sont retenus dans le cadre de ce volet.

1.2 Raison d'être du programme

Le 17 avril 2018, le gouvernement du Québec a dévoilé la Politique de mobilité durable – 2030, Transporter le Québec vers la modernité (ci-après nommée la « PMD »), dont le but est d'améliorer la qualité de vie de toutes les Québécoises et de tous les Québécois en visant spécifiquement l'amélioration du transport des personnes et des marchandises au Québec.

Le présent programme est conçu pour contribuer à l'atteinte des objectifs de la PMD et du volet transport en commun de l'EBI.

Comme il est mentionné dans la PMD, le Québec contemporain est confronté à plusieurs enjeux en matière de mobilité. Des investissements dans le domaine du transport collectif des personnes contribuent à réaliser des progrès identifiés par rapport aux enjeux suivants, soulevés dans la PMD.

SUR LE PLAN SOCIAL

La Santé des citoyennes et citoyens

Les émissions de polluants, le bruit engendré par l'utilisation de véhicules motorisés et la congestion routière ont des effets négatifs importants sur la santé des citoyennes et citoyens.

Sécurité des citoyennes et citoyens

La circulation des voitures et des camions est la cause fréquente d'accidents impliquant des piétons, des cyclistes ainsi que des personnes à mobilité réduite ou utilisant d'autres types de véhicules d'aide à la mobilité.

Personnes vulnérables, à mobilité réduite ou handicapées

Les personnes vulnérables, à faible revenu, à mobilité réduite ou handicapées doivent bénéficier d'une mobilité comparable à celle du reste de la population. Elles doivent avoir accès en toute égalité aux différents lieux d'activités et aux divers points de service à la population.

SUR LE PLAN ENVIRONNEMENTAL

Efficacité énergétique des véhicules

Malgré l'introduction de nouvelles normes visant la réduction de la consommation de carburant des véhicules, les émissions de gaz à effet de serre (GES) du parc automobile continuent d'augmenter.

SUR LE PLAN ÉCONOMIQUE

Fonctionnalité et accessibilité du système de transport

Comme les réseaux de transport fonctionnent souvent, dans certaines régions, près de la limite maximale de leur capacité, toute augmentation de la demande de mobilité engendre une diminution de la fonctionnalité des réseaux et une augmentation de la congestion. Afin d'optimiser l'utilisation des réseaux, des efforts sont requis pour favoriser une utilisation complémentaire des modes de transport, notamment par de meilleures pratiques intermodales.

Pérennité et fiabilité des infrastructures

Un mauvais état des infrastructures de transport limite leurs capacités d'utilisation. Or, un système de transport en appui à la mobilité durable doit compter sur des infrastructures fiables, peu importe le milieu ou

Le mode de transport concerné, afin d'optimiser son utilisation et de jouer son rôle d'appui au développement économique.

Le programme assure un apport financier à des projets d'immobilisations qui abordent ces enjeux pour en diminuer les effets négatifs sur la population québécoise.

Les projets financés par le programme devront entraîner des retombées directes et mesurables par rapport aux aspects suivants :

- l'amélioration de la capacité de l'infrastructure de transport en commun;
- l'amélioration de la qualité ou de la sécurité du réseau de transport en commun actuel ou à venir;
- l'amélioration de l'accès au réseau de transport en commun.

1.3 Population visée et bénéficiaires de l'aide financière

Bien que l'amélioration des infrastructures de transport collectif profite en premier lieu aux usagers de ce mode de transport, l'augmentation de la mobilité durable et la diminution des émissions de GES sont à l'avantage de la population du Québec en général. De plus, les usagers de la route ainsi que les employeurs bénéficient également de la réduction corollaire de la congestion et du temps de déplacement.

Les bénéficiaires qui recevront l'aide financière sont les organismes responsables du transport collectif identifiés par le programme soit, nommément :

- les sociétés de transport en commun;
- l'Autorité régionale de transport métropolitain (ci-après l'« ARTM »);
- le Réseau de transport métropolitain, connu sous le nom « exo ».

Ce sont ces organisations qui réaliseront les projets d'immobilisations en transport collectif soutenus financièrement par le programme.

1.4 Cadre législatif et réglementaire

Le pouvoir de la ou le ministre des Transports et de la Mobilité durable (ci-après nommée la ou le « ministre ») d'accorder des aides financières pour le transport collectif lui est conféré par l'article 3 et le premier alinéa de l'article 4 de la Loi sur les transports (RLRQ, c. T-12).

Les responsabilités en transport collectif des organismes admissibles au programme leur sont conférées par leur loi constitutive respective :

- les sociétés de transport en commun sont instituées en vertu de la Loi sur les sociétés de transport en commun (RLRQ, c. S-30.01);
- l'ARTM a été instituée par la Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain (RLRQ, c. A-33.3);

- le RTM, également connu sous le nom d'exo, a été institué par la Loi sur le Réseau de transport métropolitain (RLRQ, c. R-25.01).

Les orientations et les objectifs du gouvernement du Québec par rapport aux enjeux de la mobilité durable sont définis dans la PMD.

Les motivations et les objectifs du gouvernement du Canada qui sous-tendent sa participation financière au programme sont exposés dans le plan Investir dans le Canada.

La mise en œuvre du plan Investir dans le Canada passe par des ententes bilatérales intégrées devant être conclues entre le gouvernement du Canada et celui de chaque province et territoire. On y trouve les engagements respectifs de chacune des parties l'une envers l'autre.

La Loi sur les infrastructures publiques (RLRQ, c. I-8.3) établit des règles de gouvernance en matière de planification des investissements publics de même qu'en matière de gestion des infrastructures publiques. Cette loi institue le Plan québécois des infrastructures (PQI). Ce plan, présenté annuellement par le Conseil du trésor au gouvernement du Québec, regroupe tous les investissements publics en matière d'infrastructures prévus sur dix années. Tous les projets financés par le gouvernement du Québec dans le cadre du présent programme doivent y figurer.

En vertu de la Loi sur les infrastructures publiques, certains projets d'investissements en infrastructures publiques peuvent être considérés comme des projets majeurs. Ceux-ci sont alors soumis à la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique (Loi sur les infrastructures publiques, art. 18) (ci-après nommé la « directive »), qui impose des exigences particulières relativement à la gestion de projet.

1.5 Autres programmes d'aide aux immobilisations en transport collectif

La ou le ministre offre trois autres programmes d'aide financière permettant de soutenir des projets d'immobilisations en transport collectif, soit :

- le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (PAGTCP);
- le Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL) et du ministère des Transports du Québec;

Les sources de financement de ces programmes sont différentes et influent sur leurs modalités d'application respectives. Les taux d'aide financière ainsi que les dépenses admissibles, entre autres, sont différents.

Le présent programme permettra au gouvernement du Québec de bonifier l'aide financière offerte en matière d'infrastructures de transport collectif par la mise en œuvre du volet transport en commun de l'EBI.

2. OBJECTIFS

2.1 Objectifs poursuivis

Le programme a pour objectifs généraux :

- l'amélioration et le développement des réseaux de transport collectif;
- le maintien des actifs de transport collectif.

Plus précisément, le programme vise à :

- remettre en état et développer de nouveaux réseaux de transport collectif en vue de diminuer les déplacements effectués par auto solo;
- accroître le parc de véhicules de transport collectif ou la capacité des équipements et des infrastructures de transport collectif, pour contribuer à l'augmentation de l'offre de services de 5 % par année visée par la PMD;
- accroître l'électrification des véhicules de transport collectif;
- réduire les émissions de GES du secteur des transports;
- réduire la congestion sur le réseau routier;
- accroître la sécurité du réseau de transport collectif;
- accroître l'accessibilité du réseau de transport collectif.

Le programme contribuera à l'atteinte des cibles suivantes fixées par la PMD et l'EBI.

Cibles de la PMD d'ici 2030 :

- diminution de 20 % de la part des déplacements effectués en auto solo à l'échelle du Québec;
- accès à au moins quatre services de mobilité durable pour 70 % de la population québécoise;
- réduction de 37,5 % des émissions de GES du Québec, dans le secteur des transports, sous le niveau de 1990;
- réduction de 20 % du temps de déplacement moyen entre le domicile et le travail;
- réduction de 40 % de la consommation de pétrole, dans le secteur des transports, sous le niveau de 2013;
- réduction des coûts associés à la congestion pour les entreprises dans les régions métropolitaines de Montréal et de Québec;
- réduction de 20 % des dépenses brutes des ménages allouées au transport (en dollars constants de 2017).

Contribution aux cibles du Canada par l'intermédiaire de l'EBI d'ici 2034 :

- augmentation de 25 % de la part modale du transport collectif et du transport actif;
- dans une municipalité dotée d'un système de transport en commun, maintien d'une proportion de 98 % des personnes dans la zone de desserte de leur réseau de transport;
- réduction des GES à l'échelle canadienne de dix mégatonnes;
- respect des normes d'accessibilité applicables les plus élevées au Québec.

2.2 Durée du programme

Le programme entre en vigueur dès la date de son adoption par le Conseil du trésor et se termine à la date de fin de l'EBI fixée au 31 mars 2034. Toutefois, les projets doivent être achevés de manière substantielle au plus tard le 31 octobre 2033.

Toute modification de l'EBI qui aurait une incidence sur l'échéancier sera inscrite au calendrier de gestion du programme disponible sur le site Web du ministère des Transports et de la Mobilité durable (ci-après nommé le « Ministère »).

3. ADMISSIBILITÉ DES DEMANDES

3.1 Conditions d'admissibilité

- Seuls les organismes de transports en commun sont admissibles à recevoir une aide financière en vertu du programme et doivent remplir les conditions suivantes: avoir adopté un plan de développement visant l'accessibilité du transport collectif aux personnes handicapées dûment approuvé par la ou le ministre, à l'exception de l'ARTM qui n'a pas l'obligation de produire un tel plan dans le cadre de sa loi constitutive;
- avoir établi, à la suite d'une consultation des usagers, une politique de qualité du service ou s'engager à le faire.

Un organisme de transport en commun n'est pas admissible si :

au cours des deux années précédant la demande d'aide financière, il fait défaut de respecter ses obligations après avoir été dûment mis en demeure en lien avec l'attribution d'une aide financière antérieure par la ou le ministre.

3.2 Projets admissibles

Les projets admissibles concernent les différentes catégories d'actifs suivantes :

- le matériel roulant;
- les équipements ou les infrastructures de métro, de train ou tout autre mode de transport terrestre guidé¹;
- les autobus;
- les véhicules de service;
- les garages;
- les terminus;
- les centres administratifs;
- les stationnements;
- les abribus;
- les supports à vélos et les abris à vélo fermés et à accès contrôlé (vélo stations);
- les mesures préférentielles pour bus (MPB);
- les systèmes de transport intelligents (STI);
- les infrastructures de transport actif améliorant l'accès des citoyennes et citoyens aux réseaux de transport collectif.

Pour être admissible à l'aide financière, chaque projet soumis doit satisfaire toutes les conditions suivantes :

- être inscrit au plan d'immobilisations de l'organisme;
- être inscrit au PQI;
- disposer des sommes nécessaires à son financement;
- engendrer au moins une des trois retombées directes et mesurables suivantes :
 - amélioration de la capacité de l'infrastructure de transport en commun;
 - amélioration de la qualité ou de la sécurité du réseau de transport en commun actuel ou à venir;
 - amélioration de l'accès au réseau de transport en commun;
 - être conforme aux orientations de la PMD;
- dans la région de Montréal, être inscrit au plan d'immobilisations de l'ARTM ou avoir reçu l'aval officiel de cette dernière;
- être conforme aux plans de mobilité, ou aux orientations, et à la réglementation en matière d'aménagement en vigueur sur le territoire. Si ce n'est pas le cas au moment du dépôt de la demande,

¹ Un système de transport terrestre guidé est un système de transport collectif utilisant une emprise exclusive et ne pouvant circuler à l'extérieur de cette emprise.

l'organisme doit indiquer les démarches prévues pour s'assurer que le projet sera conforme au moment de sa réalisation;

- respecter les normes d'efficacité énergétique et d'accessibilité applicables au projet;
- être achevé de manière substantielle, c'est-à-dire être utilisé aux fins auxquelles il est destiné, au plus tard le 31 octobre 2033;
- pour les projets de 10 000 000 \$ ou plus, être accompagné d'une évaluation des émissions de GES et d'une évaluation de la résilience climatique conformément à la réglementation et aux méthodologies du Québec;
- dans le cas des acquisitions d'autobus et de matériel roulant (locomotives, voitures, etc.), respecter, dans l'appel d'offres, toute exigence gouvernementale en matière de contenu canadien approuvée par le Conseil du trésor. Advenant l'impossibilité de répondre à ces exigences, des exceptions pourraient être possibles sous réserve d'une démonstration probante de cette impossibilité et d'une approbation par le Conseil du trésor.

3.3 Projets non admissibles

Un projet n'est pas admissible à une aide financière quand il s'agit :

- d'un projet de transport interurbain qui ne fait pas partie d'un système de transport en commun;
- d'un projet d'entretien courant et périodique du matériel roulant, des équipements ou des infrastructures de transport collectif;
- d'un projet d'acquisition d'autobus entièrement au diesel ou à essence, et à partir de 2025, d'autobus qui ne sont pas entièrement électriques;
- d'un projet qui regroupe uniquement des études.

4. PROCESSUS D'AUTORISATION DES PROJETS

4.1 Processus d'autorisation

L'autorisation des projets comprend les éléments suivants :

- l'organisme admissible dépose une demande d'aide financière pour chaque projet dont le financement est admissible au programme. Les demandes doivent être produites au moyen de la documentation disponible sur le site Web du Ministère. Les demandes doivent être accompagnées de tous les documents de soutiens requis, selon la nature du projet, pour l'évaluation de leur admissibilité et de leur analyse complète. Les demandes doivent être transmises, par courriel, à l'adresse indiquée sur le site Web du Ministère;
- chaque demande est analysée par la ou le ministre en fonction des modalités du programme. Tous les projets doivent respecter les diverses conditions d'accord de l'aide financière énoncées à la

section 3.2 « Projets admissibles ». Le cas échéant, les projets doivent également respecter toute décision émise par le Conseil des ministres ou le Conseil du trésor dans le cadre du suivi d'un projet majeur;

- si la ou le ministre est favorable à la demande d'aide, celle-ci est transmise au gouvernement du Canada. Dans le cas contraire, le projet est refusé;
- le gouvernement du Canada procède à l'analyse de chaque projet;
- une fois l'approbation du gouvernement du Canada obtenue, l'organisme admissible sera informé de l'autorisation de son projet par une lettre signée par la ou le ministre, la ou le sous-ministre ou un fonctionnaire autorisé par règlement du gouvernement publié à la Gazette officielle du Québec;
- avant tout versement de l'aide financière, une convention d'aide financière (ci-après nommée la « convention ») doit avoir été conclue entre la ou le ministre ou tout fonctionnaire autorisé du Ministère, et le représentant autorisé de l'organisme bénéficiaire. Cette convention sera signée avec chacun des organismes bénéficiaires et doit établir les droits et obligations des parties dans le cadre de la réalisation de chacun des projets autorisés qui sont financés par le programme. La convention est également rédigée de façon à assurer le respect des obligations contractées par le gouvernement du Québec en vertu de l'EBI;
- le suivi des projets et la reddition de comptes s'effectuent conformément aux exigences du programme exposées à la section 6 « Contrôle et reddition de comptes » et, le cas échéant, en conformité avec la directive ou toutes autres exigences gouvernementales.

4.2 Modification d'un projet autorisé

L'organisme bénéficiaire doit présenter promptement à la ou le ministre toute modification ayant une incidence sur un projet déjà autorisé, que ce soit par rapport à sa portée, à son emplacement, à ses coûts, à son échéancier, à ses retombées directes prévues, ou à tout autre paramètre mentionné dans sa description.

L'acceptation des modifications sera conditionnelle à l'approbation des gouvernements du Canada et du Québec.

5. AIDE FINANCIÈRE

5.1 Financement du programme

Le montant de la participation financière du gouvernement du Canada ainsi que les modalités de sa répartition sont définis dans l'EBI. La contribution financière du gouvernement du Québec est, quant à elle, financée par le Fonds des réseaux de transport terrestre.

5.2 Répartitions des sommes disponibles

Initialement, la répartition de l'aide financière du gouvernement du Canada était effectuée en fonction de l'achalandage indiqué à la section A.2b) ii.a) de l'EBI. Par la suite, et conformément aux modalités en vigueur de l'EBI, la répartition de l'aide fédérale entre les organismes admissibles a été revue et modifiée en fonction des besoins et des capacités des organismes admissibles.

Un maximum de 777 358 916 \$ des sommes affectées au programme peut être utilisé pour des projets de remise en état des infrastructures de transport en commun. Les projets d'acquisition de véhicules (autobus, voitures de train ou de métro, etc.), que ce soit en remplacement ou en ajout aux parcs existants, ne sont pas considérés comme des projets de remise en état.

5.3 Taux d'aide financière

Le taux d'aide financière prévu au programme en remboursement des dépenses admissibles (section 5.6 « Dépenses admissibles ») pour la réalisation des projets est de :

- 100 % des dépenses admissibles pour l'aménagement ou le développement de systèmes de transport terrestre guidé (métro, trains de banlieue, etc.), comprenant l'ajout de nouvelles lignes ou le prolongement des systèmes existants. Les coûts de ces projets concernent les infrastructures, les équipements et le matériel roulant;
- 100 % des dépenses admissibles pour l'aménagement ou le prolongement de systèmes rapides par bus (SRB). Les coûts de ces projets concernent les infrastructures et les équipements, mais excluent les dépenses associées au matériel roulant, lesquelles sont remboursées à un taux maximum de 90 % ou à un taux maximum de 95 % si elles concernent des autobus entièrement électriques;
- 100 % des dépenses admissibles pour l'aménagement de MPB. Les dépenses admissibles du projet ne doivent pas excéder 12 000 000 \$ et la réalisation du projet doit être terminée avant le 31 décembre 2022. Les coûts de ces projets concernent les infrastructures et les équipements;
- 95 % des dépenses admissibles pour l'acquisition de véhicules de service entièrement électriques nécessaires à l'exploitation d'un réseau de transport en commun ou de transport adapté;
- 95 % des dépenses admissibles pour l'acquisition de toutes catégories d'autobus entièrement électriques nécessaires à l'exploitation d'un réseau de transport en commun ou de transport adapté;
- 95 % des dépenses d'immobilisations additionnelles requises dans les garages, les centres d'entretien, les terminus et les aires d'attente découlant de l'acquisition de véhicules de service ou d'autobus entièrement électriques;
- 95 % des dépenses admissibles pour les projets visant des modifications aux terminus, aux stationnements d'incitation, aux stations, aux gares et aux voitures de métro ou de train en vue d'améliorer l'accès des clientèles à mobilité réduite au réseau régulier de transport en commun;
- 90 % des dépenses admissibles pour tous les autres projets admissibles au programme.

5.4 Partage de l'aide financière

Le financement maximal provenant de toute source fédérale versé à un projet approuvé ne peut excéder :

- 50 % des dépenses admissibles pour les projets de remise en état du transport en commun;
- 40 % des dépenses admissibles pour tous les autres projets, tels :
 - le prolongement d'un réseau de transport collectif;
 - une nouvelle construction;
 - l'acquisition de véhicules pour augmenter les parcs existants ou remplacer certains éléments;
 - les initiatives en transport actif qui permettent de relier les citoyennes et citoyens à un système de transport collectif.

Le gouvernement du Québec complète le financement pour atteindre le taux d'aide financière devant s'appliquer au projet selon ce qui est défini à la section 5.3 « Taux d'aide financière ». La participation financière du gouvernement du Québec s'élève donc à :

- 60 % des dépenses admissibles pour tous les projets devant être financés à 100 %;
- 55 % des dépenses admissibles pour tous les projets devant être financés à 95 %;
- 40 % des dépenses admissibles pour les projets de remise en état du transport en commun;
- 50 % des dépenses admissibles pour tous les autres projets.

L'organisme de transport assume 5 % ou 10 % des dépenses admissibles (sur la base de ses revenus autonomes) pour tous les projets bénéficiant respectivement d'un taux d'aide financière maximum de 95 % ou de 90 %. Il assume également la totalité des dépenses non admissibles.

Ces pourcentages respectifs de la participation financière des trois partenaires financiers sont calculés avant la prise en compte des frais financiers à court terme. Pour les projets dont l'aide financière est versée sur le service de la dette, les frais financiers à court terme encourus par l'organisme admissible ne sont pas subventionnés dans les mêmes proportions. Le gouvernement du Canada ne subventionne pas les frais financiers, car sa participation est calculée au comptant. Le gouvernement du Québec rembourse les intérêts à court terme engagés auprès du ministère des Finances du Québec pour sa part des projets admissibles. Le reste des frais financiers à court terme est assumé par l'organisme admissible.

L'organisme bénéficiaire assume l'ensemble des coûts associés au retrait ou à l'annulation d'un projet et doit rembourser les sommes déjà reçues le cas échéant.

5.5 Règles de cumul

La ou le ministre administre d'autres programmes d'aide aux immobilisations en transport collectif, tel que cela est indiqué à la section 1.5 « Autres programmes d'aide aux immobilisations en transport collectif ».

Le recours à un seul programme pour le financement d'un projet est privilégié. Cependant, le financement d'un projet par plus d'un programme est possible dans les situations suivantes :

- la réalisation d'un projet s'effectue en phases distinctes;
- les sommes disponibles dans un programme ne permettent pas de financer l'entièreté d'un projet;
- certaines dépenses ne sont pas admissibles dans un programme, mais elles le sont dans un autre.

Lorsqu'un organisme de transport souhaite faire financer un projet par plus d'un programme, il doit le mentionner dans ses demandes d'aide financière et préciser les dépenses qui seront soumises dans chacun des programmes. L'organisme de transport doit clairement indiquer les phases, les livrables et les dépenses devant être financés par chacun des programmes.

Le cas échéant, l'organisme de transport doit faire la démonstration qu'une même dépense n'est pas réclamée dans plus d'un programme. Il doit aussi s'assurer que les exigences de chacun des programmes sont remplies.

5.6 Dépenses admissibles

Les dépenses admissibles à l'aide financière sont les suivantes :

- tous les coûts directs engagés à compter de l'approbation du projet par le gouvernement du Canada et qui sont nécessaires à la mise en œuvre d'un projet admissible. Ceux-ci comprennent les coûts en immobilisations, en conception et en planification, de même que les coûts associés à la compilation des retombées directes et mesurables. Ils ne peuvent pas inclure les dépenses explicitement mentionnées à la section 5.7 « Dépenses non admissibles »;
- les coûts des travaux effectués en régie par un organisme bénéficiaire peuvent faire partie des dépenses admissibles d'un projet sous réserve de l'approbation préalable du gouvernement du Canada. Seuls les coûts des travaux effectués en régie engagés à partir de la date de cette approbation sont admissibles;
- les coûts liés à des contrats de gré à gré pour des travaux de construction de 40 000 \$ et plus incluant les taxes, de même qu'à ceux pour des travaux d'ingénierie et d'architecture de 100 000 \$ et plus incluant les taxes, sous réserve de l'obtention des autorisations requises par le gouvernement du Canada;
- les coûts liés aux activités de communication directement associées au projet;
- les coûts des mesures de transport actif permettant de relier les citoyens aux systèmes de transport collectif;
- les intérêts à court terme engagés auprès du ministère des Finances du Québec pour la part des projets admissibles du gouvernement du Québec (voir la section 5.4 « Partage de l'aide financière »);
- les dépenses sont admissibles uniquement à compter de la date d'approbation du projet par le gouvernement du Canada, sauf pour les coûts associés à la réalisation des évaluations des changements climatiques et des dépenses liées aux activités de consultation des Autochtones, qui sont admissibles avant l'approbation du projet, mais qui peuvent être payés uniquement lorsque le projet est approuvé par le gouvernement du Canada;

- les coûts de vérification et d'évaluation exigés par les gouvernements;
- les autres coûts qui, selon le comité de gestion de l'EBI, sont des coûts directs et nécessaires à la bonne mise en œuvre des projets et qui ont été approuvés par écrit par ce comité avant d'être engagés.

Pour les projets approuvés avant l'entrée en vigueur du présent programme, l'ensemble des dépenses admissibles effectuées à partir de la date d'approbation du gouvernement du Canada est considéré dans le calcul de l'aide financière, exception faite des dépenses associées à la réalisation des évaluations des changements climatiques et des dépenses liées aux activités de consultation des Autochtones, qui sont admissibles de manière rétroactive à partir du 15 février 2018.

5.7 Dépenses non admissibles

Les dépenses non admissibles à l'aide financière comprennent :

- les dépenses engagées avant la date d'approbation du projet par le gouvernement du Canada ainsi que toutes dépenses liées à des contrats signés avant cette date, à l'exception des dépenses associées à la réalisation des évaluations des changements climatiques et des dépenses liées aux activités de consultation des Autochtones;
- les dépenses associées à la réalisation des évaluations des changements climatiques et les dépenses liées aux activités de mobilisation et de consultation des Autochtones engagées avant le 15 février 2018;
- les coûts des travaux effectués en régie par un organisme bénéficiaire qui :
 - ne sont pas approuvés par le gouvernement du Canada;
 - sont engagés avant la date de l'approbation préalable par le gouvernement du Canada;
- les dépenses associées à des contrats de gré à gré pour des travaux de construction de 40 000 \$ et plus incluant les taxes, de même qu'à ceux pour des travaux d'ingénierie et d'architecture de 100 000 \$ et plus incluant les taxes qui n'ont pas obtenu les autorisations requises du gouvernement du Canada;
- les dépenses liées au remboursement des coûts engagés par un soumissionnaire pour effectuer et déposer une soumission;
- les dépenses engagées pour les projets annulés;
- les dépenses pour la relocalisation de collectivités entières;
- l'acquisition de terrains ou de servitudes et les frais connexes (courtage, notaire, avocat, arpentage et enregistrement légal);
- les dépenses relatives à la location de terrains, d'immeubles et d'autres installations, à la location d'équipements autres que ceux associés à la construction du projet, aux frais de courtage immobilier et aux coûts connexes;
- les dépenses relatives à la construction d'infrastructures ne répondant pas aux objectifs de transport du projet, telles que des locaux à vocation commerciale;

- les frais généraux, notamment les salaires et autres avantages liés à l'emploi de tout employé de l'organisme bénéficiaire, tous frais d'exploitation ou d'administration directs ou indirects des organismes bénéficiaires, plus particulièrement tout coût lié à la planification, à l'ingénierie, à l'architecture, à la supervision, à la gestion et aux autres activités normalement accomplies par le personnel de l'organisme bénéficiaire, sous réserve des dépenses admissibles mentionnées à la section 5.6 « Dépenses admissibles »;
- les frais de financement autres que ceux précisés à la section 5.6;
- les frais juridiques;
- les frais associés aux biens et services reçus en dons, en espèces ou en nature;
- la taxe de vente provinciale, la taxe sur les biens et services ou la taxe de vente harmonisée, pour lesquelles l'organisme bénéficiaire est admissible à un crédit et toutes autres dépenses admissibles visées par un crédit;
- les coûts associés aux dépenses d'exploitation et aux travaux d'entretien périodique;
- les coûts liés à l'ameublement et aux actifs non fixes qui ne sont pas essentiels à l'exploitation de l'actif ou du projet;
- les dépenses découlant de l'achat de biens ou de la prestation de services en provenance d'une entreprise inscrite au Registre des entreprises non admissibles aux contrats publics (RENA), incluant leurs sous-traitants, inscrits au RENA.;
- les dépenses engagées après le 31 octobre 2033, soit la date maximale à laquelle un projet doit être achevé de manière substantielle;
- aux seules fins de la contribution financière du gouvernement du Canada, tous les coûts de construction liés à des travaux engendrant des dommages irréversibles sur le plan environnemental ou portant atteinte aux droits autochtones, avant que le gouvernement du Canada ait confirmé que ses obligations relatives aux évaluations environnementales et aux consultations des Autochtones ont été respectées.

5.8 Versement de l'aide financière

Lorsqu'un projet est autorisé par la ou le ministre, la ou le sous-ministre ou une ou un fonctionnaire autorisé, et que la convention associée au projet est signée, l'organisme bénéficiaire peut présenter des demandes de remboursement, sur présentation de factures en fonction des coûts réellement engagés dans le projet, en utilisant le formulaire prescrit disponible sur le site Web du Ministère. Le nombre de demandes de remboursement par année peut être déterminé par la ou le ministre et peut varier de 1 à 4 par année selon l'inscription faite à la convention.

La demande de remboursement doit faire état des dépenses admissibles et préciser la part imputable à chacun des partenaires.

Les demandes de remboursement de l'aide financière doivent être transmises à l'adresse de courriel indiquée sur le site Web du Ministère.

Toutes les demandes de remboursement de l'aide financière doivent être effectuées avant le 30 novembre 2033.

Toutes les pièces justificatives en appui aux demandes de remboursement (factures dûment acquittées, notes de crédit, copies des marchés, bons de commande, avenants, preuves de paiement, etc.) doivent être conservées par le bénéficiaire jusqu'à la vérification du projet et au moins jusqu'au 31 mars 2040, soit six ans après la date prévue de fin de l'EBl. La ou le ministre se réserve le droit d'exiger toute autre pièce justificative qu'elle ou il juge nécessaire.

La contribution financière du gouvernement du Canada est versée au comptant. La ou le ministre rembourse la part fédérale à l'organisme bénéficiaire et se fait ensuite rembourser par le gouvernement du Canada.

Pour les paiements au comptant, la ou le ministre verse la totalité des sommes réclamées jusqu'à concurrence d'un montant équivalant à 90 % de l'aide financière totale autorisée. La retenue de 10 % est versée, le cas échéant, après l'analyse du rapport d'audit final de l'organisme bénéficiaire et la vérification du projet.

Les versements de l'aide financière en cours de projet sont effectués environ dans les deux mois suivant la réception de chaque demande de remboursement. Ces versements peuvent cependant être retardés, advenant que des conditions spécifiques exigées par la ou le ministre ne soient pas remplies.

Aucun intérêt n'est exigible pour les délais associés aux paiements.

Avant le 1^{er} avril 2024

La contribution financière de la ou le ministre était généralement versée sur la base d'un remboursement du service de la dette d'une durée de :

- 10 ans pour tous les projets concernant un réseau d'autobus ainsi que pour les projets de métro, de train ou de tout autre mode de transport terrestre guidé et qui concernent uniquement des actifs dont la durée de vie utile est de moins de 30 ans;
- 20 ans pour les projets de métro, de train ou de tout autre mode de transport terrestre guidé qui concernent des actifs dont la durée de vie utile est de 30 ans ou plus.

Les versements sous la forme d'un remboursement du service de la dette étaient effectués selon les échéances prévues aux émissions d'obligations. Les frais d'intérêts à long terme étaient entièrement assumés en sus par la ou le ministre.

Sous réserve des sommes disponibles, l'aide financière de la ou le ministre pouvait toutefois être versée au comptant dans les cas suivants :

- les projets d'immobilisations pour lesquels l'aide financière autorisée n'excède pas 200 000 \$;
- les projets concernant des actifs dont la durée de vie utile est inférieure ou égale à 10 ans;
- les projets visant à prolonger la durée de vie utile d'un actif pour une période inférieure ou égale à 10 ans;

- en fonction des particularités du financement d'un projet (projet payé au comptant sans financement à long terme, modalités de versement particulières pour un projet réalisé en mode partenariat public-privé ou autres situations particulières), la ou le ministre pouvait déterminer un mode de versement particulier.

Après le 1^{er} avril 2024

La contribution financière de la ou du ministre est versée au comptant. Pour les financements déjà accordés sous forme de service de la dette, les versements sont effectués selon l'échéancier de remboursement établi par le ministère des Finances du Québec. Cependant, lors d'un refinancement ou d'un ajustement à la suite d'un audit, le solde sera remboursé sous la forme d'un versement unique au comptant.

Lorsque la réalisation d'un projet se poursuit après le 1^{er} avril 2024 et que les versements de l'aide financière se font au comptant, ceux-ci sont établis comme suit :

Les versements sont effectués selon l'inscription faite dans la convention et sont établis en fonction des dépenses admissibles réellement engagées. Le montant versé correspond au taux d'aide financière multiplié par le montant des dépenses admissibles réalisées durant la période visée, selon la demande de remboursement transmise, jusqu'à ce que le montant cumulatif des versements atteigne 90 % du montant total maximal de l'aide financière accordée par la ou le ministre pour ce projet.

Le versement du solde s'effectue après la transmission par l'organisme bénéficiaire et l'acceptation par le Ministère du rapport d'audit final attestant le montant des dépenses totales et des dépenses admissibles, conformément à la section 6 « Contrôle et reddition de comptes ».

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

Les aides financières versées en trop, le cas échéant, sont récupérées sur un versement d'aide financière subséquent à verser à l'organisme bénéficiaire, ou sont remboursées par celui-ci. Aucun intérêt n'est exigible sur les aides financières à verser ou à récupérer.

Tout engagement financier des gouvernements du Canada et du Québec est tributaire des crédits votés par le Parlement du Canada et l'Assemblée nationale du Québec. Les gouvernements du Canada et du Québec déploient les efforts nécessaires chaque année en vue de l'adoption des crédits essentiels à l'exécution de leurs engagements financiers.

5.9 Cession des biens

La période d'aliénation des biens est de cinq ans après l'achèvement substantiel d'un projet, soit lorsque l'ouvrage est prêt à être utilisé aux fins auxquelles il est destiné.

Si, au cours de cette période, l'organisme vend ou loue l'actif à une autre partie que le gouvernement du Canada ou du Québec, à un organisme municipal ou à une personne morale de droit public, ou encore qu'il en dispose autrement, l'organisme pourrait être tenu de rembourser, en tout ou en partie, l'aide financière reçue.

6. CONTRÔLE ET REDDITION DE COMPTES

6.1 Rapports ou renseignements à fournir par l'organisme admissible

Deux fois par année, soit au plus tard le 31 janvier et le 31 juillet, l'organisme bénéficiaire doit produire un rapport d'étape des projets. Le rapport d'étape doit comprendre les renseignements suivants :

- la contribution de chacun des partenaires financiers par exercice financier (1^{er} avril au 31 mars);
- les dates de début et de fin des travaux de construction (prévues et réelles);
- l'état d'avancement du projet (exemple : pourcentage d'avancement, dépenses admissibles);
- la mise à jour des informations transmises dans la demande d'aide quant aux risques et stratégies d'atténuation, lorsque cela est requis;
- le suivi et la confirmation du fait que le projet s'aligne sur les retombées directes et mesurables indiquées dans la demande d'aide ou, pour les projets achevés de manière substantielle, la confirmation des retombées directes et mesurables réelles;
- la confirmation de l'installation des affiches du projet, le cas échéant.

Le rapport final, pour sa part, doit être déposé avant le 30 novembre 2033.

Les gabarits de rapports d'étape et final seront fournis par la ou le ministre.

Les rapports d'étape et final doivent être transmis à l'adresse de courriel indiquée sur le site Web du Ministère.

La ou le ministre se réserve le droit d'exiger tout autre document qu'elle ou qu'il juge nécessaire.

6.2 Vérification et évaluation

Un audit intérimaire annuel est exigé lorsqu'une ou plusieurs demandes de remboursement sont soumises entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre. Le rapport d'audit intérimaire doit être transmis à la ou le ministre au plus tard le 31 mars de l'année civile suivante. Il doit porter sur l'admissibilité des dépenses et sur le respect des dispositions de la convention. Toutefois, une vérification peut être exigée pour chaque demande de remboursement.

Sauf en cas de stipulation contraire dans la convention prévue à la section 4 « Processus d'autorisation des projets », la vérification des projets est effectuée par le vérificateur interne de chaque organisme admissible si ce vérificateur relève du conseil d'administration de l'organisme ou, à défaut, par un vérificateur externe.

L'organisme doit fournir au vérificateur les renseignements et documents nécessaires à cette vérification (appels d'offres, contrats, factures, preuves de paiement, rapport d'étape final, attestation du fait que le projet est achevé de manière substantielle, etc.).

Le rapport d'audit final doit être disponible au maximum un an après la fin des travaux et au plus tard le 31 décembre 2033.

L'organisme doit aussi fournir les renseignements nécessaires dans le cadre de toutes autres vérifications ou évaluations qui pourraient être effectuées par le gouvernement du Québec ou du Canada, notamment l'évaluation du programme.

L'organisme doit conserver les pièces nécessaires à la vérification des projets et à l'évaluation du programme pendant au moins six ans après la fin de l'EBI.

7. AUTRES DISPOSITIONS

7.1 Obligations légales et réglementaires

L'organisme bénéficiaire s'engage à respecter :

- sa loi constitutive et ses règlements intérieurs, notamment en matière d'attribution de contrats, et à procéder par appel d'offres public pour l'adjudication de tout contrat de travaux de construction de 100 000 \$ ou plus, sauf si l'organisme a obtenu les autorisations requises par le gouvernement du Canada pour procéder à un contrat gré à gré;
- les lois et règlements, normes et ententes en vigueur, notamment en matière environnementale, commerciale et d'accessibilité, et le droit applicable en matière de consultation autochtone;
- l'obligation d'obtenir les autorisations requises avant la réalisation du projet;
- les dispositions du programme.

7.2 Dispositions générales

Dans le cas où les conditions du programme ne sont pas respectées, la ou le ministre se réserve le droit de réduire, d'annuler ou, le cas échéant, d'exiger de l'organisme bénéficiaire le remboursement de sommes versées. 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 ou qui sont inachevés, ou encore par des dépenses injustifiées. Aucun intérêt n'est exigible sur les aides financières à verser ou versées en trop.

Toute somme versée en trop ou utilisée à d'autres fins que celles prévues au programme doit être remboursée à la ou au ministre sans délai.

Les formulaires de demande de contribution financière, les procédures administratives ainsi que les modalités de calcul, de financement et de versement de la contribution financière relatifs au programme sont déterminés par la ou le ministre et sont en conformité avec l'EBI.

7.3 Protocole de communication

L'organisme bénéficiaire doit souligner le financement alloué par les deux gouvernements dans ses communications concernant le projet.

Il doit informer le Québec de ses activités de communication au moins 15 jours ouvrables à l'avance.

Il doit transmettre au gouvernement du Québec des photos des travaux financés et permettre leur utilisation à des fins publiques.

Il doit respecter les règles prévues au protocole de communication de l'EBI.

7.4 Calendrier de gestion du programme

Le calendrier de gestion du programme, comportant, entre autres, la période d'admissibilité des dépenses, les dates de dépôt des plans d'infrastructure, les dates de dépôt des rapports d'étape, etc., est susceptible d'être modifié. Les personnes intéressées pourront consulter la version à jour du calendrier sur le site Web du Ministère.

Le programme permet d'assurer le respect des dispositions pertinentes du volet transport en commun de l'EBI en vue de réaliser les projets dans les délais et le cadre budgétaire établis. Advenant que des modifications soient apportées à ces aspects de l'EBI, celles-ci s'appliquent au présent programme, sous réserve d'une approbation par le Conseil du trésor.

8. SIGLES ET ACRONYMES

ARTM :	Autorité régionale de transport métropolitain
EBI :	Entente bilatérale intégrée Canada-Québec relative au programme d'infrastructure Investir dans le Canada
FITC :	Fonds pour l'infrastructure de transport en commun
GES :	Gaz à effet de serre
PAFFITC :	Programme d'aide financière du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun
PAGTCP :	Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes
PMD :	Politique de mobilité durable 2030 : Transporter le Québec vers la modernité
PQI :	Plan québécois des infrastructures
PITC :	Plan d'immobilisations en transport collectif
RENA :	Registre des entreprises non admissibles aux contrats publics
RTM :	Réseau de transport métropolitain, connu sous le nom exo
SOFIL :	Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL) et du ministère des Transports du Québec
SRB :	Service rapide par bus

