



22 MARS 2017

DÉCRET

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

NUMÉRO 236-2017

CONCERNANT la modification du décret numéro 609-2014 du 23 juin 2014 relatif aux conditions auxquelles est subordonnée l'aide financière accordée par la Société de financement des infrastructures locales du Québec pour certains projets d'infrastructure locale

—ooo0ooo—

ATTENDU QUE l'article 5 de la Loi sur la Société de financement des infrastructures locales du Québec (chapitre S-11.0102) prévoit que, pour la réalisation de sa mission, la Société peut verser des subventions et accorder toute autre aide financière suivant la forme et aux conditions que le gouvernement peut déterminer par règlement;

ATTENDU QUE l'article 10 de cette loi prévoit que l'aide financière peut être subordonnée à des conditions que seul le gouvernement détermine;

ATTENDU QUE, par le décret numéro 609-2014 du 23 juin 2014, le gouvernement a déterminé les conditions auxquelles est subordonnée l'aide financière accordée par la Société de financement des infrastructures locales du Québec pour certains projets d'infrastructures municipales;

ATTENDU QUE, en vertu du décret numéro 1025-2016 du 30 novembre 2016, a été fixée au 1^{er} juin 2017 la date d'entrée en vigueur de certaines dispositions de la Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal (chapitre O-7.3);

ATTENDU QUE de nouvelles modalités de versement doivent être adoptées afin d'accorder plus de flexibilité aux municipalités, d'élargir les catégories d'infrastructures admissibles de transport en commun et de transport adapté, et pour tenir compte des modifications à venir relativement à la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal;

ATTENDU QU'il y a lieu de modifier le décret numéro 609-2014 du 23 juin 2014 afin de procéder à certains ajustements aux modalités de versement des sommes disponibles pour la période 2014-2019;

IL EST ORDONNÉ, en conséquence, sur la recommandation du ministre des Finances, du ministre des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire et du ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports :

QUE le décret numéro 609-2014 du 23 juin 2014 soit modifié par le remplacement de l'annexe 1 « Modalités de versement de l'aide financière de la Société de financement des infrastructures locales du Québec provenant du transfert d'une partie des revenus de la taxe fédérale d'accise sur l'essence et des contributions du gouvernement du Québec pour les infrastructures municipales en matière d'eau potable, d'eaux usées, de voirie locale et d'autres types d'infrastructures pour les années 2014-2018 » et de l'annexe 2 « Modalités de versement de l'aide financière de la Société de financement des infrastructures locales du Québec provenant du transfert d'une partie des revenus de la taxe fédérale d'accise sur l'essence et des contributions du gouvernement du Québec pour les infrastructures de transport en commun pour les années 2014-2019 » par celles jointes au présent décret.

Le greffier du Conseil exécutif



ANNEXE 1

**Modalités de versement
de l'aide financière
de la Société de financement des
infrastructures locales
du Québec**

Provenant du transfert d'une partie des revenus de la taxe fédérale d'accise sur l'essence
et des contributions du gouvernement du Québec pour les infrastructures municipales
en matière d'eau potable, d'eaux usées, de voirie locale et d'autres types d'infrastructures
pour les années 2014-2018

*Société de financement
des infrastructures
locales*

Québec 

**Modalités de versement de l'aide financière de la
Société de financement des infrastructures locales du Québec**
Provenant du transfert d'une partie des revenus de la taxe fédérale d'accise sur
l'essence et des contributions du gouvernement du Québec pour les
infrastructures municipales en matière d'eau potable, d'eaux usées, de voirie
locale et d'autres types d'infrastructures pour les années 2014-2018

Le gouvernement du Québec établit les modalités de versement de l'aide financière de la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL) telles que déterminées ci-après.

1. PROVENANCE DES SOMMES DISPONIBLES

L'aide gouvernementale disponible totalise 2,67 G\$ pour la durée du programme, soit 1,89 G\$ (70,8 %) provenant du gouvernement fédéral dans le cadre de l'Entente administrative relative au Fonds de la taxe sur l'essence conclue entre le gouvernement du Canada et le gouvernement du Québec le 23 juin 2014 et 0,78 G\$ (29,2 %) provenant du gouvernement du Québec.

La partie de l'aide financière du gouvernement du Québec qui est versée au comptant sera assumée par la SOFIL, alors que la partie de l'aide financière du gouvernement du Québec qui prend la forme d'un remboursement du service de la dette sera versée par le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire (MAMOT).

2. RÉPARTITION DES SOMMES DISPONIBLES

2.1. Les sommes disponibles sont réparties de la façon suivante :

- pour les municipalités de 6 500 habitants et plus, une somme de 289,39 \$ est allouée par personne, selon le décret de population en vigueur le 1^{er} janvier 2014;
- pour les municipalités de moins de 6 500 habitants, un montant forfaitaire de 427 500 \$ est alloué par municipalité, plus un montant par personne de 226,13 \$, selon le décret de population en vigueur le 1^{er} janvier 2014;
- dans l'éventualité où deux municipalités font l'objet d'un regroupement pour n'en former qu'une seule pendant la période visée, les montants alloués à chacune des municipalités au début de la période seront additionnés pour constituer le montant alloué à la nouvelle municipalité.

Les MRC d'Abitibi, d'Abitibi-Ouest, de La Haute-Gaspésie, de La Matapédia, de Maria-Chapdelaine et de Matawinie, lesquelles agissent à titre de municipalité locale pour les localités situées en territoires non organisés à l'intérieur de leur juridiction, sont admissibles au présent programme. Toutefois, seuls les travaux admissibles destinés à desservir les résidents permanents peuvent être l'objet d'une aide financière.

Les municipalités peuvent associer les fonds du Programme de la taxe sur l'essence et de la contribution du Québec (TECQ) pour la période 2014-2018 à d'autres sources de financement provenant d'un programme d'infrastructures pour financer la réalisation d'un projet, sous réserve que la contribution fédérale et/ou la contribution du Québec maximale fixée dans l'entente de financement encadrant ce programme continue de s'appliquer.

2.2. La contribution aux municipalités est accessible de la façon suivante :

- 19,23 % pour la période du 1^{er} janvier 2014 au 31 mars 2015;
- 19,23 % pour la période du 1^{er} avril 2015 au 31 mars 2016;
- 20,19 % pour la période du 1^{er} avril 2016 au 31 mars 2017;
- 20,19 % pour la période du 1^{er} avril 2017 au 31 mars 2018;

- 21,16 % pour la période du 1^{er} avril 2018 au 31 décembre 2018.

Advenant que la contribution de la municipalité à une année spécifique n'ait pas fait l'objet de travaux présentés à la hauteur du pourcentage déterminé ci-haut, la différence non octroyée à la municipalité devient accessible à l'année suivante.

Nonobstant l'obligation du Québec d'effectuer des paiements aux termes des présentes modalités, cette obligation est annulée si, au moment où le paiement est dû aux termes des présentes modalités, le Québec n'a pas octroyé un crédit suffisant lors du vote des crédits annuels par l'Assemblée nationale du Québec pour assurer le versement au bénéficiaire.

3. MODALITÉS DE VERSEMENT

3.1. Types de travaux admissibles

Les municipalités devront réaliser des travaux ou des dépenses admissibles, à partir du 1^{er} janvier 2014, à l'intérieur des priorités suivantes :

1. l'installation, la mise aux normes et la mise à niveau des équipements d'eau potable et d'assainissement des eaux;
2. les études qui visent à améliorer la connaissance des infrastructures municipales;
3. le renouvellement des conduites d'eau potable et d'égout;
4. la voirie locale (réfection ou amélioration des infrastructures de voirie locale, telles que les ouvrages d'art municipaux, rues municipales ou autres routes locales), les infrastructures liées à la gestion des matières résiduelles, les travaux d'amélioration énergétique des bâtiments, la réfection des barrages municipaux assujettis à la Loi sur la sécurité des barrages (chapitre S-3.1.01) et identifiés au répertoire des barrages ainsi que la construction ou la rénovation des bâtiments municipaux et d'infrastructures municipales à vocation culturelle, communautaire, sportive ou de loisir.

Chaque municipalité pourra utiliser, pour la réalisation de travaux admissibles dans les priorités de son choix, l'équivalent de 20 % de son enveloppe allouée.

La municipalité devra respecter l'ordre de priorité des travaux pour 80 % de son enveloppe. Pour cette portion de son enveloppe, avant de réaliser des travaux de la priorité 4, la municipalité doit démontrer qu'il n'y a pas de travaux à réaliser dans les priorités 1 à 3 à court terme.

Les travaux en régie, les travaux usuels d'entretien, la location de machinerie, les achats de terrain et les frais juridiques ainsi que les dépenses liées aux salaires des employés municipaux ne sont pas admissibles dans le cadre de la TECQ 2014-2018. Il en est de même pour la partie de la taxe de vente du Québec et de la partie de la taxe sur les produits et services pour lesquelles une municipalité ou un organisme municipal reçoit un remboursement.

Exceptionnellement, dans le cas des villages nordiques, des infrastructures, des travaux ou dépenses adaptés à la situation particulière de cette région pourront être reconnus admissibles.

3.2. Programmation de travaux

Pour obtenir l'aide financière de la SOFIL, ou du MAMOT, le cas échéant, chaque municipalité doit déposer au MAMOT une programmation de travaux constituée de la liste des travaux à réaliser.

Si cette programmation contient des travaux de renouvellement de conduites d'eau potable et d'égout, ceux-ci devront être reconnus comme prioritaires au plan d'intervention pour le renouvellement de ces conduites approuvé par le MAMOT, à l'exception des réseaux ou parties de réseaux qui sont exemptés d'un tel plan à cause de leur

vétusté manifeste, lesquels sont acceptables sans plan d'intervention. Lorsque tous les travaux reconnus prioritaires au plan d'intervention sont réalisés et que tous les réseaux reconnus vétustes sont renouvelés, une municipalité peut réaliser d'autres travaux de renouvellement de conduites à son choix.

Une municipalité peut déposer une programmation partielle des travaux prévus. En tout temps, une municipalité est tenue d'informer le MAMOT des modifications qu'elle apporte à sa programmation.

Par ailleurs, chaque municipalité doit déposer au MAMOT une programmation de travaux finale avant le 31 décembre 2018.

3.3. Seuil minimal d'immobilisations en infrastructures municipales

Les travaux faisant l'objet d'une aide financière gouvernementale dans le cadre du programme doivent constituer un investissement additionnel pour la municipalité. Ainsi, cette dernière devra réaliser un seuil minimal d'immobilisations en réfection d'infrastructures municipales d'eau potable, d'égout, de voirie, ou en construction ou réfection d'infrastructures requises au schéma de couverture de risques ou liées à la gestion des matières résiduelles. De même, les sommes investies par les municipalités dans des initiatives favorisant la réfection des infrastructures d'évacuation et de traitement des eaux usées des résidences isolées afin de les rendre conformes au Règlement sur l'évacuation et le traitement des eaux usées des résidences isolées (chapitre Q-2, r. 22) pourront être comptabilisées pour le seuil. Lorsqu'une municipalité n'a plus d'infrastructures à rénover ou à construire, comme celles mentionnées précédemment, elle peut comptabiliser pour la réalisation du seuil la réfection de bâtiments municipaux ou d'infrastructures municipales de sport.

Ce seuil est fixé à 28 \$ par habitant pour chacune des cinq années du programme, excluant toute subvention de même que la part du coût maximal admissible assumée par la municipalité pour des travaux subventionnés dans le cadre de tout programme et les sommes transférées à la municipalité conformément aux présentes modalités. La population utilisée pour le calcul du seuil minimal d'immobilisations est celle du décret de population en vigueur au 1^{er} janvier 2014.

Une municipalité qui réalise déjà un seuil dans le cadre du Programme d'infrastructures Québec-Municipalités ou de tout autre programme similaire géré par le MAMOT, excluant le programme TECQ 2009-2013, pour une année de réalisation du présent programme, n'est pas tenue de réaliser à nouveau un seuil pour cette année.

Une municipalité qui ne réaliserait pas la totalité du seuil exigé verra la contribution gouvernementale réduite d'un montant équivalant au montant manquant pour la réalisation du seuil.

Chacun des quatorze villages nordiques est exempté de réaliser un seuil minimal d'immobilisations en infrastructures municipales.

3.4. Examen des programmations et déclenchement des premiers versements

L'autorité chargée en vertu des dispositions de la Loi sur la Société de financement des infrastructures locales du Québec (chapitre S-11.0102) d'autoriser une aide financière à être accordée par cette dernière examinera les programmations de travaux qui lui seront soumises par les municipalités pour s'assurer que les conditions de versement exigées seront respectées.

Lorsque l'autorité chargée, en vertu des dispositions de la Loi sur la Société de financement des infrastructures locales du Québec, d'autoriser une aide financière à être accordée par cette dernière aura approuvé la programmation comportant les travaux réalisés, le MAMOT interviendra auprès de la SOFIL pour déclencher les versements qui

seront effectués à date fixe une fois par année, en fonction de la réalisation des travaux.

Une fois par année, avant le 15 octobre, la municipalité est tenue de déposer une programmation de travaux révisée précisant et confirmant les travaux réalisés avant le 30 septembre de l'année en cours. Cette programmation de travaux permettra d'établir ou d'ajuster le versement à venir sur la base des travaux réalisés et confirmés par un officier municipal ou par une résolution du conseil municipal.

De plus, la municipalité devra indiquer ses prévisions de dépenses pour les travaux admissibles qu'elle prévoit réaliser entre le 1^{er} octobre de l'année en cours et le 31 mars de l'année suivante, et ce, afin que le MAMOT puisse obtenir l'information exigée en vertu de la norme comptable sur les paiements de transfert (SP 3410).

La contribution du gouvernement fédéral (70,8 %) est versée au comptant par la SOFIL, et ce, une fois par année au plus tard le 15 mars de chaque année à compter de 2015.

Pour les municipalités de moins de 2 500 habitants et pour les villages nordiques, la contribution du gouvernement du Québec est versée au comptant par la SOFIL une fois par année au plus tard le 15 mars de chaque année à partir de 2015.

Le MAMOT pourra toutefois approuver toute programmation de travaux déposée après le 15 octobre, et présentant des travaux réalisés au-delà du 30 septembre, dans la mesure où il peut en assurer le traitement aux fins de versements avant le 15 mars suivant.

Pour les municipalités de 2 500 habitants et plus, la contribution du gouvernement du Québec est versée par le MAMOT sur 20 ans, au plus tard le 15 mars de chaque année à compter de 2015. Le versement, comprenant le capital et les intérêts, sera calculé en fonction du taux à long terme pour le Québec (10 ans) disponible en janvier de chaque année selon les paramètres de référence fournis par le ministère des Finances du Québec et publiés par le Secrétariat du Conseil du trésor.

Un calendrier de versement sur 20 ans sera établi pour chacune des années où un versement doit être effectué, selon l'évolution de l'approbation des programmations de travaux et des travaux réalisés par le bénéficiaire au 30 septembre de chaque année.

Une retenue représentant le versement disponible pour l'année 2018 pourra être appliquée jusqu'à l'approbation de la reddition de comptes finale, incluant le rapport du vérificateur externe.

3.5. Communications publiques

L'annonce publique d'un projet réalisé à l'aide du programme de la TECQ concernant des infrastructures d'eau potable, d'eaux usées ou de voirie locale et d'autres types d'infrastructures sera faite par le gouvernement du Québec et le gouvernement du Canada en concertation avec la municipalité.

La municipalité devra mentionner la participation du gouvernement du Québec et celle du gouvernement du Canada dans toute publicité à un tel projet.

Les coûts de confection, d'installation et de désinstallation d'affiches demandées par les gouvernements font partie des dépenses admissibles d'un projet.

4. REDDITION DE COMPTES

Une reddition de comptes finale est exigée à chacune des municipalités pour vérifier le respect de l'application des conditions de versement exigées. La reddition de comptes doit indiquer les travaux réalisés au cours des années financières 2014-2018 et les coûts réels de leur réalisation.

Un rapport d'un vérificateur externe validant la reddition de comptes finale sur la base des coûts réels devra être transmis au MAMOT au plus tard six mois après cette reddition de comptes. Ce rapport devra démontrer le respect de l'application des conditions de versement exigées, sans quoi la retenue pourra ne pas être recommandée pour versement, ou un remboursement des versements reçus en trop pourra être exigé, le cas échéant.

La liste des travaux réalisés pour le seuil d'immobilisations devra être présentée avec la reddition de comptes finale ou une attestation voulant que le seuil minimal d'immobilisations en réfection d'infrastructures ait été réalisé pour une ou les années couvertes par la reddition dans le cadre d'un autre programme.

Les coûts devront avoir été encourus avant la fin du programme et devront avoir été payés au moment du dépôt du rapport du vérificateur externe.

ANNEXE 2

**Modalités de versement
de l'aide financière
de la Société de financement des
infrastructures locales
du Québec**

Provenant du transfert d'une partie des revenus de la taxe fédérale d'accise sur l'essence
et des contributions du gouvernement du Québec pour les infrastructures de transport en commun
pour les années 2014-2019

*Société de financement
des infrastructures
locales*

Québec 

**Modalités de versement de l'aide financière de la
Société de financement des infrastructures locales du Québec**
Provenant du transfert d'une partie des revenus de la taxe fédérale d'accise sur
l'essence et des contributions du gouvernement du Québec pour les
infrastructures de transport en commun pour les années 2014-2019

Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la Société de financement des infrastructures locales du Québec et du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports

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, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) vise à soutenir financièrement les autorités organisatrices de transport en commun et les municipalités qui offrent un service de transport en commun sur leur territoire en ce qui concerne le maintien, l'amélioration et le développement de leurs immobilisations.

SOMMES DISPONIBLES POUR LE TRANSPORT EN COMMUN

1. Le programme dispose à compter du 1^{er} avril 2014 d'une somme de 983,1 M\$ sur cinq ans pour le financement du transport en commun. De cette somme, 796,1 M\$ seront versés sous la forme d'un paiement au comptant et 187,0 M\$ le seront sous la forme d'un remboursement du service de la dette. La répartition de l'aide financière par année est déterminée par le gouvernement conformément au plan d'investissements soumis conjointement par le ministre des Finances, le ministre des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire et le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

ORGANISMES ADMISSIBLES ET RÉPARTITION DES SOMMES DISPONIBLES

2. Les sociétés de transport en commun constituées en vertu de la Loi sur les sociétés de transport en commun (chapitre S-30.01) sont admissibles aux aides financières prévues aux articles 7 à 12, inclusivement. La Société de transport de Montréal est également admissible aux aides financières prévues aux articles 13 à 15 inclusivement.

Le Réseau de transport métropolitain, institué en vertu de la Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal (chapitre O-7.3), est admissible aux aides financières prévues aux articles 7 à 15, inclusivement, et ce, dès l'entrée en vigueur de sa loi constitutive. Cet organisme remplacera les organismes municipaux et intermunicipaux de transport présents sur le territoire de la région métropolitaine de Montréal et occupera certaines responsabilités dévolues auparavant à l'Agence métropolitaine de transport.

Les municipalités, les municipalités régionales de comté, les régies municipales et intermunicipales de transport et les regroupements de municipalités autorisés à recevoir de l'aide financière en vertu du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes, ainsi que les conseils intermunicipaux ou régionaux de transport sont admissibles aux aides financières prévues aux articles 8, 9 et 11. Ces organismes sont également admissibles aux aides financières prévues à l'article 10 concernant les centres administratifs, les terminus, les stationnements d'incitation, les abribus et les supports à vélo.

Les municipalités, les municipalités régionales de comté, les régies municipales et intermunicipales de transport et les regroupements de municipalités autorisés, après le 1^{er} avril 2014, à recevoir une aide financière en vertu du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes sont admissibles à recevoir les aides financières prévues en

vertu du présent alinéa à compter de leur deuxième année complète d'opération. Toutefois, un organisme offrant déjà un service de transport en commun l'année précédant l'autorisation ministérielle est admissible à compter de l'année où il reçoit une autorisation du ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. De même, dans le cadre de la nouvelle gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal, les nouveaux organismes municipaux qui pourraient être créés en périphérie du territoire de la région métropolitaine de Montréal sont admissibles dès leur création.

3. En 2014, le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports a réparti les fonds disponibles provenant de la SOFIL et du MTMDET entre les organismes alors admissibles au programme.

En premier lieu, une somme de 18,7 M\$ a été soustraite pour tenir compte des frais d'intérêt à court terme engagés avant le financement à long terme, les frais d'émission d'obligations et les frais d'évaluation de crédits pour les projets d'immobilisation subventionnés sous la forme d'un remboursement du service de la dette. Le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports a déterminé par la suite, pour la période de cinq ans, l'enveloppe disponible pour les sociétés de transport et celle disponible pour les autres organismes. Cette répartition a été effectuée en fonction des données de l'achalandage de chacun des groupes pour l'année 2013. La somme de 18,7 M\$ soustraite initialement a ensuite été ajoutée à l'enveloppe des sociétés de transport qui sont les seuls organismes dont les versements de subventions peuvent être effectués sur un service de la dette.

En second lieu, le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports a déterminé, pour chacun des organismes, l'aide financière disponible :

- a) le montant disponible pour les sociétés de transport a été réparti en proportion de l'achalandage total constaté pour chacune au cours de la période 2009 à 2013 selon le tableau de l'achalandage des sociétés de transport transmis par l'Association du transport urbain du Québec au MTMDET.

L'enveloppe disponible pour les sociétés de transport a été répartie en considérant les sommes disponibles sous forme d'un remboursement du service de la dette et sous la forme d'un paiement au comptant.

- b) Pour les autres organismes admissibles en 2014, l'enveloppe initiale a été déterminée en fonction de l'achalandage constaté pour chacun durant l'année 2013. Si un organisme a commencé ses opérations après l'année 2013, les données de l'achalandage de la première année complète d'opération ont été utilisées.
- c) Le Réseau de transport métropolitain et, le cas échéant, les nouveaux organismes municipaux et intermunicipaux de transport qui seront créés en périphérie de la région métropolitaine dans le cadre de la nouvelle gouvernance du transport collectif hériteront des droits et obligations en matière de transport en commun des conseils intermunicipaux, municipaux et régionaux de transport et de la Ville de Sainte-Julie. Ils se verront donc dans l'obligation de mener à terme les projets d'immobilisation entrepris par ces organismes. Le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports répartira les enveloppes disponibles des organismes qui seront abolis entre les nouveaux organismes admissibles qui leur succéderont.

À moins d'avis contraire, l'enveloppe calculée par organisme lui est réservée jusqu'à la fin du programme et est reportée d'année en année jusqu'à épuisement des sommes disponibles.

CONDITIONS DE VERSEMENT ET DÉPENSES ADMISSIBLES

4. L'autorisation par le MTMDET des subventions prévues aux articles 7 à 15 est soumise aux conditions suivantes :
- a) le bien acquis, construit ou aménagé est utilisé pour exploiter un service de transport en commun ou de transport adapté;
 - b) le projet est autorisé par le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports;
 - c) les crédits sont disponibles;
 - d) la présentation préalable d'une étude des bénéfices et des coûts du projet, dont l'exigence et le contenu sont définis par le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports selon les catégories de projets qu'il détermine;
 - e) la présentation préalable de tout autre étude ou analyse exigée par le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports;
 - f) les dépenses admissibles du projet bénéficiant d'une aide financière dans le cadre du présent programme ne peuvent faire l'objet d'aucune autre aide financière provenant d'un ministère, d'une agence ou d'un mandataire du gouvernement;
 - g) le respect des accords intergouvernementaux de libéralisation des marchés auxquels le gouvernement du Québec souscrit;
 - h) le respect de toute autre règle ou politique d'achat approuvée par le Conseil du trésor.
5. Le montant de toute subvention visée aux articles 7 à 15 est basé sur la dépense jugée admissible. Advenant le cas, cette dépense ne peut excéder le coût maximal d'un bien jugé équivalent par le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. L'aide financière correspond à 85 % des dépenses jugées admissibles.
6. L'aide gouvernementale, y incluant celle de la SOFIL, ne couvre pas les dépenses suivantes :
- a) les dépenses ne respectant pas les lois et règlements en vigueur;
 - b) le mobilier et le matériel de bureau;
 - c) les outils manuels ou portatifs non spécifiquement requis pour la réalisation du projet;
 - d) les dépenses assimilables à l'entretien normal et les dépenses d'entretien requises pour assurer la bonne conservation des actifs jusqu'à la fin de leur vie utile, comme définie par le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports;
 - e) l'achat et la location de terrain, de même que les dépenses relatives aux permissions d'occupation, à l'exception de celles requises uniquement durant l'exécution des travaux;
 - f) les coûts de location d'immeubles et autres installations ou équipements, à l'exception des frais de location provisoire directement reliés à la réalisation des travaux;
 - g) les pièces de rechange lors de l'acquisition d'un actif subventionné, à l'exception des pièces minimales requises pour assurer le maintien des opérations lors d'un bris d'équipement;
 - h) les dépenses de gestion, de vérification et de contrôle financier pour les projets réguliers de transport en commun, sauf si ces dépenses font partie d'un projet clé en main donné à forfait;
 - i) les coûts de main-d'œuvre en régie pour la formation du personnel;
 - j) les frais juridiques;

- k) la dépense encourue pour un bien ou une partie d'un bien faisant l'objet d'une aide gouvernementale en vertu d'un autre programme de subvention.
7. Une aide financière est accordée, jusqu'à concurrence des montants autorisés, pour l'achat et le remplacement, à l'état neuf, de minibus urbains et d'autobus urbains nécessaires pour l'exploitation d'un réseau de transport en commun ou de transport adapté.
 8. Une aide financière est accordée, jusqu'à concurrence des montants autorisés, pour l'achat et le remplacement, à l'état neuf ou usagé, de véhicules de service nécessaires pour l'exploitation d'un réseau de transport en commun ou de transport adapté.
 9. Une aide financière est accordée, jusqu'à concurrence des montants autorisés, pour l'achat et l'installation de biens servant à l'exploitation d'un réseau de transport en commun ou de transport adapté et présentant un caractère innovateur au point de vue technologique, notamment pour le repérage des véhicules, l'information à la clientèle, la priorisation des véhicules de transport en commun ou de transport adapté dans la circulation automobile, la source d'énergie des véhicules, l'aide à l'exploitation incluant les logiciels d'exploitation, l'émission des titres de transport et la perception des recettes.
 Les dépenses additionnelles requises à la suite de l'acquisition de véhicules utilisant une nouvelle source d'énergie (autre que le gaz, le diesel et le biodiesel) sont admissibles à l'aide financière. Ces dépenses sont limitées à l'achat, la location et la fabrication d'outillage et d'équipements spécialisés, ainsi qu'aux modifications nécessaires aux installations fixes des garages, des terminus, et des aires d'attente ou de recharge pour les autobus.
 10. Une aide financière est accordée, jusqu'à concurrence des montants autorisés, pour :
 - a) l'acquisition, la construction, l'agrandissement, le remplacement et la réfection d'un bien immeuble notamment pour les besoins d'une utilisation comme garage, terminus, centre administratif ou stationnement d'incitation à l'utilisation du transport en commun ou du transport adapté;
 - b) l'acquisition, l'adaptation et le remplacement des équipements et des dispositifs requis aux fins de l'exploitation d'un garage ou d'un terminus, ainsi que les équipements immobiliers nécessaires à l'exploitation de l'infrastructure et à l'information à la clientèle lorsque le garage ou le terminus a été utilisé pendant au moins 20 ans ou lorsque l'acquisition, l'adaptation ou le remplacement vise la mise aux normes des équipements à des fins de sécurité ou environnementales;
 - c) la réfection de la toiture d'un bien immeuble utilisé comme garage, terminus ou centre administratif lorsque la toiture a au moins 20 ans et que ce bien immeuble a été utilisé pendant au moins 20 ans;
 - d) l'implantation, l'amélioration et le prolongement de voies réservées aux autobus;
 - e) l'acquisition, l'installation et le remplacement d'abribus;
 - f) l'acquisition et l'installation de supports à vélo.
 11. Une aide financière est accordée, jusqu'à concurrence des montants autorisés, pour les modifications visant à améliorer, pour les clientèles à mobilité réduite, l'accès à un service régulier de transport en commun; telle aide étant versée pour les terminus et les stationnements.
 12. Une aide financière est accordée, jusqu'à concurrence des montants autorisés, pour les dépenses admissibles effectuées en vue de prolonger la durée de vie utile des minibus et des autobus, ainsi que celle des véhicules de service ayant une durée de vie utile égale ou supérieure à dix ans.

13. Une aide financière est accordée, jusqu'à concurrence des montants autorisés, pour le maintien, l'amélioration et le développement des services du réseau de métro ou de trains de banlieue. L'aide financière est versée pour l'achat et le remplacement des véhicules de service, pour l'acquisition, le remplacement ou la réfection des voitures, du matériel roulant et des équipements, de même que pour la réfection, l'amélioration ou le développement des infrastructures du réseau de métro ou de trains de banlieue.
14. Une aide financière est accordée, jusqu'à concurrence des montants autorisés, pour les modifications visant à améliorer, pour les clientèles à mobilité réduite, l'accès aux stations et aux voitures de métro, de même qu'aux gares et au matériel roulant des trains de banlieue.
15. Une aide financière est accordée, jusqu'à concurrence des montants autorisés, pour les dépenses admissibles effectuées en vue de prolonger la durée de vie utile des véhicules de services, des voitures et du matériel roulant des réseaux de métro et de trains de banlieue.

VERSEMENT DE L'AIDE FINANCIÈRE

16. L'aide financière aux municipalités, municipalités régionales de comté, régies municipales et intermunicipales de transport, regroupements de municipalités, conseils intermunicipaux ou régionaux de transport, et au Réseau de transport métropolitain est versée uniquement sous la forme d'un paiement au comptant. L'aide financière aux sociétés de transport peut être versée sous la forme d'un paiement au comptant ou sous la forme d'un remboursement du service de la dette.
17. Lorsque l'aide financière aux immobilisations est versée sous la forme d'un paiement au comptant et qu'il est prévu que la réalisation du projet soit complétée avant la fin de la première année suivant l'autorisation ministérielle de réaliser le projet, le MTMDET procède, dans les deux mois suivant cette autorisation, au versement provisoire d'un montant représentant 90 % de l'aide financière prévue pour ce projet. Le solde, s'il y a lieu, est versé après que la vérification des pièces justificatives soit terminée, et ce, dans les deux mois suivant le dépôt des recommandations des auditeurs. Le cas échéant, les versements de l'aide financière pourront être retardés advenant que les conditions spécifiques exigées par le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports ne soient pas remplies.
18. Lorsque la réalisation d'un projet nécessite plus d'une année, le versement provisoire est appliqué au prorata des investissements planifiés annuellement. Le montant versé, à chacune des années durant laquelle le projet se poursuit, équivaut à 100 % du montant des investissements planifiés pour ces années, jusqu'à concurrence d'un montant maximum de 90 % de l'aide financière totale accordée. Le premier versement provisoire s'effectue dans les deux mois suivants l'autorisation ministérielle finale de réaliser le projet. Les versements suivants sont effectués au début de chacune des années suivantes. Le solde, s'il y a lieu, est versé après que la vérification des pièces justificatives soit terminée, et ce, dans les deux mois suivant le dépôt des recommandations des auditeurs. Le cas échéant, les versements de l'aide financière pourront être retardés advenant que des conditions spécifiques exigées par le MTMDET ne soient pas remplies.

Les aides financières versées en trop, s'il en est, sont récupérées sur un versement d'aide financière subséquent prévu pour l'organisme ou sont remboursées par l'organisme. Aucun intérêt n'est exigible sur les aides financières à verser ou à récupérer.

Lorsque l'aide financière aux immobilisations est versée sous la forme d'un remboursement du service de la dette, elle est versée selon les échéances prévues au service de la dette. La durée d'un service de la dette ne peut excéder 20 ans pour les dépenses reliées aux réseaux de métro et de trains de banlieue et 10 ans pour les dépenses reliées à un réseau d'autobus. Un suivi de l'échéancier des travaux et des coûts sera transmis semestriellement au MTMDET.

Dans le cas du remplacement ou de la réfection d'un actif des réseaux de métro ou de trains de banlieue, la durée du service de la dette est établie selon la durée de vie utile de cet actif, soit 20 ans pour les actifs dont la durée de vie est de plus de 30 ans et 10 ans pour les actifs dont la durée de vie est de 30 ans et moins.

19. L'aide financière aux sociétés de transport en commun est versée uniquement sous la forme d'un paiement au comptant dans les cas suivants :
- a) les projets d'immobilisation payés au comptant par les sociétés de transport en commun et pour lesquels la contribution de la SOFIL est égale à 200 000 \$ et moins;
 - b) l'acquisition, l'adaptation et le remplacement des équipements et dispositifs dont la durée de vie utile est de 10 ans et moins;
 - c) l'acquisition, l'installation et le remplacement d'atribus;
 - d) l'acquisition et l'installation de support à vélo;
 - e) l'acquisition et le remplacement de véhicules de service;
 - f) une modification visant à améliorer, pour les clientèles à mobilité réduite, l'accès au service régulier de transport en commun pour les terminus, les stations de métro et les gares de trains de banlieue;
 - g) la réparation effectuée en vue de prolonger la durée de vie utile des autobus et des minibus;
 - h) les frais d'émission d'obligations et les frais d'intérêt à court terme lors du refinancement d'un actif subventionné sous la forme d'un remboursement du service de la dette;
 - i) les frais d'intérêt à court terme engagés avant le financement à long terme, lorsqu'un actif est subventionné sous la forme d'un remboursement du service de la dette et lorsque l'organisme rembourse ces frais à même ses dépenses d'exploitation de l'année courante.
20. Dans tous les cas autres que ceux prévus à l'article 19, l'aide financière aux sociétés de transport en commun peut être versée sous la forme d'un paiement comptant ou sous la forme d'un remboursement du service de la dette. Les sociétés de transport doivent déterminer, en fonction des crédits disponibles calculés conformément à l'article 3, si un projet est subventionné sous la forme d'un paiement au comptant ou sous la forme d'un remboursement du service de la dette. Un projet ne peut être subventionné en vertu des deux modes de versement, sauf dans le cas où les crédits disponibles ne sont pas suffisants pour subventionner le projet exclusivement par l'un ou l'autre de ces modes.
21. L'aide financière accordée sous la forme d'un remboursement du service de la dette est versée par le MTMDET plutôt que par la SOFIL.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

22. Pour bénéficier des aides financières offertes par le présent programme d'aide, l'organisme doit émettre les titres de transport sans faire de distinction en fonction du lieu où habitent les utilisateurs. La SOFIL, ou le MTMDET le cas échéant, peut retarder, sans payer d'intérêts, le versement d'une aide financière à un organisme ou réduire ou annuler une somme à laquelle par ailleurs il aurait droit lorsque celui-ci :
- a) sans motif valable, donne des services de moins bonne qualité ou impose des tarifs plus élevés pour les utilisateurs de son réseau résidant hors de son territoire;
 - b) impose des conditions inacceptables à un autre organisme de transport en commun qui souhaite utiliser une infrastructure ou un équipement faisant l'objet d'une aide financière, ou refuse d'entreprendre, dans un délai raisonnable, les démarches en vue d'en venir à un accord.

23. L'autorisation ou le versement des aides financières est soumis aux conditions suivantes :
- a) l'aliénation d'un bien d'une valeur de plus de 25 000 \$ subventionné en vertu du présent programme doit être autorisée par le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. L'organisme doit informer le ministre de l'aliénation de tout bien subventionné d'une valeur de 25 000 \$ et moins;
 - b) le premier tarif et tout autre tarif exigé pour l'utilisation d'un stationnement d'incitation subventionné doivent être autorisés par le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports;
 - c) les organismes doivent transmettre au MTMDET les données opérationnelles et financières nécessaires au suivi administratif et financier du programme ainsi qu'aux processus de vérification finale des projets et d'évaluation de programme.

DISPOSITIONS TRANSITOIRES

24. Jusqu'au 31 mars 2014, les dispositions du Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun 2010-2014 de la Société de financement des infrastructures locales du Québec et du ministère des Transports du Québec adopté par le décret numéro 297-2012 du 28 mars 2012 s'appliquent aux organismes admissibles dont la demande d'aide financière implique des sommes disponibles ou réservées en date du 31 mars 2014.

À compter du 1^{er} avril 2014, toute somme d'un organisme pour laquelle aucune demande d'aide financière n'a été formulée en application de ce programme sera reportée dans l'enveloppe calculée pour cet organisme, jusqu'à la fin du Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la Société de financement des infrastructures locales du Québec et du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.