

*Transports,
Mobilité durable
et Électrification
des transports*

Québec 

PROGRAMME D'AIDE AU DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF

(Aide au transport collectif)

2017

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	1
Durée du programme	1
Type d'aides financières	1
Programme d'aide au développement du transport collectif	2
Raison d'être du programme	2
Objectif du programme	2
Volets du programme et activités	2
Reconduction ou cessation.....	3
Principes généraux d'application du PADTC	3
1. Volet I : Aide financière à l'amélioration des services de transport en commun	5
1.1. Admissibilité.....	5
1.2. Critères de sélection	6
1.3. Aide financière et versements.....	6
1.4. Modalités administratives.....	9
1.5. Reddition de comptes	10
2. Volet II : Aide financière au transport collectif régional.....	11
2.1. Principes généraux d'application du volet II.....	11
2.2. Section 1 : Le transport collectif en milieu rural	11
2.2.1. Organisation et exploitation de service en transport collectif.....	12
2.2.2. Étude de besoins et de faisabilité.....	17
2.3. Section 2 : Le transport interurbain par autobus	19
2.3.1. Aide financière pour le maintien, l'amélioration et le développement de nouveaux services.....	20
2.3.2. Aide financière pour contrer l'abandon imminent d'un service	24
2.3.3. Aide financière pour pallier un abandon de service dans le cadre d'une décision de la CTQ	26
2.3.4. Aide financière pour l'acquisition et le développement d'outils technologique permettant de réduire les émissions de GES.....	30

3. Volet III : Aide financière à la réalisation d'études, à la promotion des modes de transport alternatifs à l'automobile et au fonctionnement des Centres de gestion des déplacements	33
3.1. La réalisation d'études.....	33
3.1.1. Admissibilité des demandes.....	33
3.1.2. Aide financière et versement.....	35
3.1.3. Présentation d'une demande	36
3.1.4. Reddition de comptes.....	38
3.2. La promotion des modes de transport alternatifs à l'automobile.....	38
3.2.1. Admissibilité des demandes.....	38
3.2.2. Aide financière et versement.....	39
3.2.3. Présentation d'une demande d'aide financière	41
3.2.4. Reddition de comptes.....	42
3.3. Fonctionnement des centres de gestion des déplacements	43
3.3.1. Admissibilité	43
3.3.2. Aide financière et versement.....	43
3.3.3. Reddition de comptes.....	45
4. Annexe 1	47
5. Annexe 2	48
6. Annexe 3	50
7. Annexe 4	52

INTRODUCTION

Le présent document décrit les modalités d'application du Programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC).

DURÉE DU PROGRAMME

Le PADTC est en vigueur à compter de sa date d'approbation par le Conseil du trésor et se termine le 31 décembre 2017, mais couvre les dépenses admissibles à compter du 1^{er} janvier 2017.

TYPE D'AIDES FINANCIÈRES

Le PADTC se divise en trois volets :

Volet I : Aide financière à l'amélioration des services de transport en commun ;

Volet II : Aide financière au transport collectif régional ;

Volet III : Aide financière à la réalisation d'études, à la promotion des modes de transport alternatifs à l'automobile et au fonctionnement des centres de gestion des déplacements.

PROGRAMME D'AIDE AU DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF

RAISON D'ÊTRE DU PROGRAMME

Le PADTC vise à favoriser une utilisation accrue du transport collectif et alternatif au voiturage en solo afin, notamment, de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES). Il s'inscrit dans le cadre de la priorité 13 du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques (PACC 2013-2020) consistant à prioriser le transport collectif et alternatif en améliorant l'offre, en développant les infrastructures et en facilitant les choix durables.

Ce programme d'aide financière s'adresse principalement au milieu municipal qui est responsable de l'organisation du transport collectif, et ce, dans toutes les régions du Québec. Certains organismes à but non lucratif ayant pour mandat de faire la promotion du transport collectif y sont également admissibles. Ultimement, toute la population québécoise bénéficie, directement ou indirectement, des aides financières versées.

OBJECTIF DU PROGRAMME

L'objectif général du Programme est de réduire les émissions de GES associées au secteur du transport au Québec. À cette fin, le PADTC encourage et promeut l'utilisation du transport collectif.

VOLETS DU PROGRAMME ET ACTIVITÉS

Le PADTC se divise en trois volets :

- Volet I : Aide financière à l'amélioration des services de transport en commun;
- Volet II : Aide financière au transport collectif régional;
- Volet III : Aide financière à la réalisation d'études, à la promotion des modes de transport alternatifs à l'automobile et au fonctionnement des centres de gestion des déplacements.

Les conditions d'octroi des aides financières varient en fonction de chacun de ces volets qui, en conséquence, sont présentés séparément dans les parties suivantes.

RECONDUCTION OU CESSATION

L'aide financière permet de couvrir les dépenses admissibles encourues par l'organisme, conformément aux autorisations ministérielles confirmées entre la date d'entrée en vigueur du Programme et le 31 décembre 2017.

PRINCIPES GÉNÉRAUX D'APPLICATION DU PADTC

Vérifications

Le Vérificateur général du Québec ou le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports peuvent, en tout temps, s'assurer qu'une aide financière versée a été utilisée aux fins pour lesquelles elle a été autorisée et que la contribution du milieu local respecte l'engagement de l'organisme, pris lors de l'autorisation de l'aide financière par le Ministère.

Disponibilité budgétaire

L'aide financière accordée est versée à l'organisme admissible sous réserve des crédits disponibles, conformément aux dispositions de l'article 21 de la Loi sur l'administration financière (L.R.Q. c. A-6.001).

Remboursement

Tout montant versé en trop doit être remboursé sans délai par l'organisme au Ministère. Aucun intérêt n'est exigible sur les aides financières à verser ou versées en trop.

Respect des lois et règlements

Afin de pouvoir bénéficier des sommes disponibles, un organisme admissible doit respecter les lois et règlements en vigueur et avoir obtenu les autorisations requises par l'un ou l'autre des volets. Le Ministère se réserve le droit de réduire, d'annuler ou, le cas échéant, d'exiger le remboursement des sommes versées en cas de non-respect des conditions du Programme ou des lois et règlements du Québec.

Règles de cumul des aides financières

Les dépenses admissibles d'un 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.

Communications publiques

Un organisme qui reçoit une aide financière provenant de l'un ou l'autre des volets doit, dans toute communication publique, faire référence au PACC 2013- 2020 et au Fonds vert et à utiliser le visuel approprié.

1. VOLET I : AIDE FINANCIÈRE À L'AMÉLIORATION DES SERVICES DE TRANSPORT EN COMMUN

L'objectif spécifique du volet I consiste à encourager l'utilisation du transport en commun en milieu urbain par une augmentation de l'offre de service, et ainsi à réduire les émissions de GES du secteur des transports.

1.1. ADMISSIBILITÉ

Organismes admissibles

Les autorités organisatrices de transport (AOT) suivantes sont admissibles à une aide financière dans le cadre du volet I du Programme :

- Les sociétés de transport en commun, constituées en vertu de la Loi sur les sociétés de transport en commun (chapitre S 30.1);
- L'Agence métropolitaine de transport, constituée en vertu de la Loi sur l'Agence métropolitaine de transport (chapitre A-7.02);
- Les Conseils intermunicipaux de transport, constitués en vertu de la Loi sur les Conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal (chapitre C-60.1);
- Les municipalités, les municipalités régionales de comté (MRC), les régies municipales et intermunicipales de transport et les regroupements de municipalités autorisés à recevoir des aides financières en vertu du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes, et ce, après leur quatrième année complète d'opération;
- L'Autorité régionale de transport métropolitain et le Réseau de transport métropolitain, constitués en vertu de la Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal (2016, chapitre O-7.3), de même que les nouveaux organismes de transport en commun dont la création découle de la mise en œuvre de cette même loi.

Conditions d'admissibilité

Pour bénéficier d'une aide financière dans le cadre du volet I du Programme, une AOT doit accroître son offre de service en 2017 par rapport à celle qu'elle avait mise en place au cours d'une année de référence déterminée par le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

- L'année de référence pour le calcul de l'augmentation de l'offre de service d'une AOT est généralement 2006, ou celle établie dans le cadre d'une

édition précédente du PADTC ou du précédent Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services de transport collectif 2014;

- Pour les AOT créées après l'année 2006, l'année de référence correspond généralement à leur quatrième année complète d'opération;
- Cependant, pour les nouveaux organismes dont la création découle de la mise en œuvre de la nouvelle gouvernance dans la région métropolitaine de Montréal, l'année de référence sera la même que celle des organismes qu'ils remplacent.

Sur une base annuelle, la contribution municipale au transport en commun durant l'année en cours doit être égale ou supérieure à la contribution municipale de l'année de référence.

1.2. CRITÈRES DE SÉLECTION

L'ensemble des AOT qui respectent les conditions d'admissibilité est éligible à une aide financière. La valeur maximale de cette aide financière sera toutefois conditionnelle à l'enveloppe budgétaire disponible pour l'ensemble des organismes admissibles.

À moins d'une demande moindre de la part d'un organisme, les montants maximums des aides financières, autorisées à chacun des organismes admissibles au volet I du PADTC en 2016, seront reconduits en 2017.

Toute demande d'aide financière de la part d'un nouvel organisme municipal admissible, qu'il s'agisse d'une municipalité, d'une MRC, d'une régie municipale et intermunicipale de transport ou d'un regroupement de municipalités, sera considérée sous réserve des disponibilités budgétaires.

Les nouveaux organismes dont la création découle de la mise en œuvre de la nouvelle gouvernance dans la région métropolitaine de Montréal hériteront, à compter du 1^{er} juin 2017 ou à la date de leur mise en service, des enveloppes attribuées par le passé aux organismes auxquels ils viennent se substituer.

1.3. AIDE FINANCIÈRE ET VERSEMENTS

L'aide financière à l'amélioration des services couvre 50 % des coûts directs d'exploitation encourus par une AOT pour augmenter son offre de service par rapport à l'année de référence, en tenant compte des montants maximaux établis par le Ministère pour les services en régie et à contrat.

Dépenses admissibles

- Pour les services en régie

Les coûts additionnels associés à l'augmentation de l'offre pour les services en régie pour l'année en cours sont estimés à partir de la formule suivante :

$(A \times \text{nombre additionnel de véhicules}) + (B \times \text{nombre de véhicules-heures additionnels}) + (C \times \text{nombre de véhicules-kilomètres additionnels})$

où

A = coûts variables de l'organisme liés à la possession d'un véhicule. Ces coûts comprennent les frais d'immatriculation et d'assurance du véhicule ainsi que les frais associés à l'entretien de la place de garage;

B = coûts variables de l'organisme liés à la conduite du véhicule. Ces coûts comprennent la rémunération (salaire et avantages sociaux) du chauffeur;

C = coûts variables liés aux déplacements du véhicule. Ces coûts comprennent les frais en énergie et en entretien du véhicule (rémunération des mécaniciens, fournitures et contrats de service pour l'entretien du véhicule).

Pour le calcul de l'aide financière, le montant maximal admissible pour les paramètres A, B et C correspond à celui établi et confirmé aux organismes admissibles par le Ministère dans le cadre du PADTC en 2015. Ce montant correspond généralement aux données standardisées fournies par l'Association du transport urbain du Québec pour l'année 2006, et indexées pour l'année 2007.

- Pour les services à contrat

Les coûts additionnels directement associés à l'augmentation de l'offre pour les services par autobus, minibus ou taxi, exploités à contrat pour l'année en cours, sont estimés à partir de la formule suivante :

$(D \times \text{nombre additionnel de véhicules-heures});$
 $\text{ou } (D \times \text{nombre additionnel de véhicules-kilomètres});$
 $\text{ou pour certains services offerts par taxi } (D \times \text{nombre additionnel de courses});$
 $\text{ou } (D \times \text{nombre additionnel de déplacements});$
 $\text{ou } (D \times \text{nombre additionnel d'heures}).$

où

D = coût unitaire du contrat de l'AOT.

Pour le calcul de l'aide financière, le montant maximal admissible pour le paramètre D correspond à celui établi et approuvé par le Ministère dans le cadre du PADTC en 2015. Pour les nouvelles catégories de services à contrat mis en place après 2015, le paramètre D sera fixé par le Ministère en fonction des coûts unitaires de contrat lors de la première année complète d'opération.

- Pour l'utilisation de véhicules de différentes capacités

Les coûts supplémentaires résultant de l'utilisation de véhicules de plus grande capacité, notamment le matériel roulant à deux étages ou les autobus articulés, sont reconnus admissibles.

Pour les services en régie, les coûts supplémentaires correspondent aux frais additionnels par rapport à l'utilisation d'un véhicule standard (frais d'immatriculation et d'assurance, frais d'entretien de la place de garage et frais en carburant et en entretien).

Plus spécifiquement, les paramètres A et C, établis pour les autobus conventionnels, sont majorés de 50 % pour les autobus articulés. À l'inverse, pour les minibus et les autres véhicules de capacité moindre que les véhicules conventionnels, les paramètres A et C sont diminués de 25 %. Le paramètre B, pour sa part, ne varie pas puisque les coûts associés à la conduite des véhicules ne sont pas liés à la capacité de ces derniers.

Pour les services exploités à contrat, les coûts supplémentaires correspondent aux coûts spécifiques des contrats pour chacun des types de véhicules.

Dépenses non admissibles

Les dépenses liées à l'achat ou à la location de véhicules ne sont pas admissibles à l'aide financière à l'amélioration des services de transport en commun. Il en est de même pour les dépenses d'immobilisation associées au rehaussement de la qualité du service, telles que l'aménagement des terminus et des points de correspondance, l'aménagement de voies réservées au transport en commun et l'acquisition de systèmes d'aide à l'exploitation visant l'amélioration de la rapidité et de la ponctualité du service.

Enfin, les dépenses d'accroissement de services qui sont financées autrement par le Ministère, dans le cadre de mesures d'atténuation pendant la réalisation de travaux routiers, ne sont pas admissibles.

Règles de cumul des aides financières

Les aides financières octroyées pour chaque type de service que fournit un même organisme sont cumulées pour déterminer le montant maximal de l'aide financière qui lui est autorisée.

Modalités des versements

L'aide financière à l'amélioration de service est versée sous la forme d'un paiement au comptant à raison de 45 % par semestre, sur la base des montants établis par le Ministère et en conformité avec les documents justificatifs transmis par l'organisme. Le montant des versements semestriels est établi sur la base des dernières données vérifiées déposées par l'AOT, jusqu'à concurrence d'un montant maximal correspondant à 45 % de l'aide financière maximale autorisée pour 2017.

Pour avoir droit au premier versement de 45 % pour l'année 2017, l'organisme doit avoir remis au Ministère le rapport de l'auditeur externe pour l'année 2015. Le deuxième versement de 45 % pourra être effectué à compter du mois de juillet de l'année courante, conditionnellement au dépôt du rapport de l'auditeur externe pour l'année 2016. Le solde de 10 %, s'il y a lieu, est versé sur la base de l'analyse du rapport de l'auditeur externe de l'organisme, comparant le niveau d'offre de service de l'année de référence à celui de l'année en cours.

1.4. MODALITÉS ADMINISTRATIVES

Pour bénéficier de l'aide financière à l'amélioration des services, une AOT doit déposer une demande d'aide financière illustrant l'offre de service additionnelle prévue pour l'année en cours et l'écart par rapport à l'année de référence. La demande d'aide financière doit également faire état des coûts associés à l'augmentation d'offre de service prévue en 2017 par rapport à l'année de référence.

Selon les types de services offerts par l'AOT, la demande d'aide financière doit être accompagnée d'un tableau illustrant, pour chaque type de véhicule utilisé, le nombre de véhicules additionnels requis (en période de pointe et total), les nombres additionnels de véhicules-kilomètres et de véhicules-heures requis pour l'amélioration des services (en service commercial et total) ainsi que le nombre de courses, d'heures ou de déplacements en taxi, le cas échéant. Ces tableaux doivent être remplis de façon prévisionnelle pour 2016 et 2017, de même que pour l'année 2015 si le rapport de l'auditeur externe de l'organisme pour cette année n'a pas été acheminé au Ministère.

Pour les nouveaux organismes dont la création découle de la mise en œuvre de la Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal, le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports répartira les soldes résiduels des enveloppes attribuées aux organismes auxquels ils succèdent, en fonction de l'offre de service prévue pour l'ensemble de ces organismes en 2017 conformément aux présentes normes. Le ministre confirmera également le niveau de service de référence qui servira au calcul de l'augmentation d'offre de service pour chacun de ces nouveaux organismes.

La demande d'aide financière doit être acheminée à la Direction du transport terrestre des personnes du Ministère, dont les coordonnées figurent à l'annexe 4.

1.5. REDDITION DE COMPTES

L'AOT doit transmettre au Ministère, au plus tard le 30 juin 2018, les données et renseignements relatifs aux coûts additionnels encourus pour augmenter l'offre de service et une confirmation par l'auditeur externe de l'AOT que les services et l'offre additionnels ont été mis en place.

Les informations suivantes, sur l'augmentation d'offre de service, doivent être fournies dans les rapports de l'auditeur externe pour l'année de référence et pour les années 2015, 2016 et 2017, et ce, pour chaque type de véhicules utilisés :

- Nombre de véhicules en pointe;
- Nombre de véhicules immatriculés;
- Nombre de véhicules-heures en service commercial;
- Nombre de véhicules-heures total;
- Nombre de véhicules-kilomètres en service commercial;
- Nombre de véhicules-kilomètres total.

Le cas échéant, ces renseignements devront être répartis entre les mesures de mitigation et celles mises en place dans le cadre du présent programme dans les rapports de l'auditeur externe.

À la fin de l'année 2017, l'AOT doit aussi déposer un rapport d'un auditeur externe attestant des augmentations d'offre de service de l'année courante par rapport à l'année de référence (voir l'annexe 1).

Pour les nouveaux organismes dont la création découle de la mise en œuvre de la Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance dans la région métropolitaine de Montréal, les rapports de l'auditeur externe pour 2017 devront faire état de l'augmentation de l'offre de service pour l'année en cours, comparativement au niveau de service établi par le ministre.

Enfin, l'ensemble des AOT admissibles doit également transmettre des données sur l'achalandage atteint ainsi que sur les contributions municipales pour l'année en cours et les comparer à celles de l'année de référence.

2. VOLET II : AIDE FINANCIÈRE AU TRANSPORT COLLECTIF RÉGIONAL

L'objectif de ce volet consiste à maintenir et à développer le transport collectif régional. À cet effet, les aides financières disponibles visent à soutenir les organismes admissibles dans leurs projets afin de conserver ou d'accroître l'offre de service ainsi que l'achalandage en transport collectif régional.

Le volet II se divise en deux sections. La première section est destinée au transport collectif en milieu rural et la seconde s'adresse au transport interurbain par autobus.

2.1. PRINCIPES GÉNÉRAUX D'APPLICATION DU VOLET II

Les tarifs exigés des usagers sont de la compétence de l'organisme admissible et doivent être adoptés par résolution.

Les organismes admissibles sont responsables de s'assurer du respect des conditions d'application et des paramètres sous-jacents aux sommes utilisées pour constituer la contribution locale et d'informer le Ministère de toute disposition particulière.

Afin de tenir compte de la Loi modifiant diverses dispositions législatives en matière municipale, concernant notamment le financement politique (2016, chapitre 17), si un service visé fait l'objet d'un contrat entre un organisme admissible et un transporteur afin de prodiguer un service de transport pour le compte de l'organisme admissible, ce dernier doit procéder conformément aux dispositions législatives applicables, selon l'ampleur du contrat.

Dans le cas où les activités de transport collectif incluent la coordination du covoiturage ainsi que celle du transport bénévole, les organismes admissibles auront la responsabilité de s'assurer du respect des lois et des règlements encadrant ces modes de transport.

Les déplacements dont les coûts sont défrayés par un organisme, un ministère ou par tout autre programme gouvernemental ne sont pas admissibles au PADTC. Les déplacements ainsi que la contribution des usagers s'y rattachant ne peuvent pas être comptabilisés par les organismes admissibles.

2.2. SECTION 1 : LE TRANSPORT COLLECTIF EN MILIEU RURAL

Cette section se divise en deux sous-sections :

- Organisation et exploitation de service en transport collectif;

- Étude de besoins et de faisabilité.

Toutes les demandes d'aide financière de cette section doivent être acheminées à la Direction du transport collectif, du partenariat et de la coordination métropolitaine, dont les coordonnées figurent à l'annexe 4.

2.2.1. ORGANISATION ET EXPLOITATION DE SERVICE EN TRANSPORT COLLECTIF

L'objectif de cette sous-section est de maintenir et de développer l'offre de service du transport collectif en dehors des grands centres urbains en soutenant financièrement les organismes admissibles dans leurs activités pour établir et améliorer leur offre de service en fonction des besoins ainsi qu'augmenter l'utilisation de celle-ci.

2.2.1.1. ADMISSIBILITÉ

Organismes admissibles

Les autorités municipales indiquées à l'annexe 2 et habilitées à organiser du transport collectif en milieu rural, en vertu de la section V.3 de la Loi sur les transports (chapitre T 12), sont admissibles à une aide financière pour l'organisation et l'exploitation de service en transport collectif.

Conditions d'admissibilité

Pour être admissibles à l'aide financière, les projets de transport collectif doivent être réalisés sur le territoire de l'organisme admissible. Des liaisons avec des points situés à l'extérieur du territoire peuvent être incluses au projet de transport collectif.

Pour bénéficier d'une aide financière dans le cadre de cette sous-section du programme, un organisme admissible doit avoir transmis sa demande d'ici le 1^{er} juillet 2017 au Ministère.

Les organismes admissibles sont responsables de l'élaboration de projets de transport collectif et de leur gestion. Les projets de transport collectif doivent respecter les lois et règlements du Québec et être en lien avec les priorités d'intervention énoncées aux articles 1.1 et 1.2 du présent Programme.

Les organismes admissibles peuvent, par résolution, déléguer un organisme mandataire responsable de l'organisation, de la gestion et du fonctionnement du transport collectif sur leur territoire respectif. Toutefois, les organismes admissibles ne peuvent pas déléguer leurs pouvoirs d'adjudication de contrat et demeurent responsables des liens contractuels.

2.2.1.2. AIDE FINANCIÈRE ET VERSEMENTS

L'aide financière gouvernementale vise à couvrir une partie des frais d'organisation et d'exploitation du service de transport organisé par l'organisme admissible.

Lorsqu'il y a regroupement de plusieurs organismes admissibles pour atteindre la masse critique pour l'organisation d'un transport rural, l'aide financière gouvernementale à l'exploitation sera versée à chacun d'entre eux, en proportion de leur contribution.

Montant de l'aide

L'aide financière pouvant être accordée à un organisme admissible est déterminée en deux étapes :

- L'aide financière initiale est égale au double de la contribution financière du milieu local, jusqu'à concurrence de :
 - 75 000 \$, lorsque l'organisme admissible s'engage à effectuer moins de 5 000 déplacements pour l'année en cours;
 - 100 000 \$, lorsque l'organisme admissible s'engage à effectuer entre 5 000 et 9 999 déplacements pour l'année en cours;
 - 125 000 \$, lorsque l'organisme admissible s'engage à effectuer entre 10 000 et 19 999 déplacements pour l'année en cours;
 - 200 000 \$, lorsque l'organisme admissible s'engage à effectuer entre 20 000 et 50 000 déplacements pour l'année en cours;
 - 275 000 \$, lorsque l'organisme admissible s'engage à effectuer plus de 50 000 déplacements pour l'année en cours.

Les déplacements considérés pour définir les seuils maximums correspondent uniquement aux déplacements effectués en conformité avec l'article 48.19 de la Loi sur les transports, soit qu'un service de transport ne peut être effectué que par un transporteur qui est un organisme public de transport en commun, un titulaire de permis de transport par autobus, un titulaire de permis de taxi, un regroupement de titulaires de permis de taxi ou un transporteur scolaire lié par contrat avec la municipalité.

Dans le cas d'un organisme admissible recevant des sommes issues du versement du produit de la majoration de la taxe sur les carburants applicable sur un territoire en vertu du troisième alinéa de l'article 12.32.1 de la Loi sur le ministère des Transports (chapitre M-28), le montant maximal de l'aide financière initiale est de 100 000 \$.

Dans le cas de l'Administration régionale Kativik, l'aide financière initiale est d'un maximum de 340 000 \$.

Modalités des versements

- L'organisme admissible reçoit un premier versement de 50 % du montant de l'aide financière admissible à la suite du dépôt de sa demande accompagnée des documents exigés au Ministère.
- Un second versement d'un maximum de 40 % (pouvant être modifié en fonction des surplus accumulés attribuables au Ministère, des récupérations, etc.) est fait à la suite de l'approbation de la demande par le ministre.
- Un solde de 10 %, s'il y a lieu, est versé sur la base de l'analyse des documents exigés pour la reddition de comptes qui attestent de l'utilisation des sommes et de l'atteinte des objectifs.

Le montant des surplus accumulés attribuables au Ministère est établi à partir des rapports d'exploitation produits par l'organisme admissible, et ce, en fonction de la proportion, dans l'ensemble des revenus, des aides financières versées dans le cadre des programmes suivants :

- Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional de 2007 à 2013;
- Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration du transport collectif de 2014;
- PADTC de 2015 et 2016.

Dépenses admissibles

Les dépenses admissibles sont reliées à :

- L'organisation des activités de service de transport collectif, comme la masse salariale et les frais d'administration. Si les frais d'administration dépassent 15 % des dépenses, ils devront être justifiés par l'organisme admissible.
- L'exploitation de l'offre de service de transport collectif, comme les coûts de contrat de transport et les dépenses liées à l'utilisation des places disponibles dans d'autres services de transport.

L'aide financière ne peut servir à financer des infrastructures, des immobilisations et des déplacements dont les coûts sont défrayés par un organisme, un ministère ou par tout autre programme gouvernemental. Des services de transports qui ne sont pas organisés, conformément à l'article 48.19 de la Loi sur les transports, sont également exclus.

L'année 2017 sera la dernière où il sera permis d'utiliser les aides financières reçues afin de couvrir une partie des frais de déplacement liés au transport effectué par des bénévoles.

2.2.1.3. DÉPÔT D'UNE DEMANDE D'AIDE FINANCIÈRE

L'organisme admissible qui achemine une demande d'aide financière avant le 1^{er} juillet 2017 doit présenter les éléments suivants pour que cette dernière soit considérée :

- Une résolution de l'organisme admissible indiquant le nombre anticipé de déplacements, le montant de l'aide financière désirée et le montant de la contribution financière du milieu local;
 - La contribution du milieu local peut inclure la part des usagers. Cette dernière devra alors être inscrite à la résolution adoptée par l'organisme admissible lors de la confirmation de sa participation financière.
- Le cas échéant, le rapport d'exploitation de l'année d'opération précédente, laquelle devra attester des surplus accumulés, incluant la partie attribuable au Ministère, en utilisant le formulaire du Ministère.
- Le Plan de développement du transport collectif de l'organisme admissible. Ce plan doit être fourni au Ministère dès la première demande d'aide financière présentée en vertu du présent programme, pour la mise en place d'un service de transport collectif. Pour des années subséquentes, l'organisme devra transmettre une mise à jour annuelle de celui-ci au plus tard le 1^{er} juillet 2017. Ce plan devra démontrer que l'ensemble des intervenants en transport sur le territoire visé a été consulté aux fins de l'organisation du service de transport collectif.

Plus particulièrement, le plan doit viser une planification intégrée des transports et prendre en compte le transport interurbain par autobus. En autant que possible, le plan devra prévoir le rabattement des services locaux sur des lignes interurbaines. Des points de correspondances devraient favoriser le jumelage de la desserte interurbaine à un mode de transport collectif local aux points d'arrivée et de départ.

Le contenu minimal de ce plan est défini à l'annexe 3.

2.2.1.4. REDDITION DE COMPTE

L'organisme admissible doit fournir un rapport d'exploitation comprenant les données financières, ayant minimalement fait l'objet d'un avis, aux lecteurs par une firme spécialisée ou ayant fait l'objet d'une approbation par résolution de l'organisme admissible au plus tard le 30 juin 2018. Les données du rapport d'exploitation couvrent la période d'une année civile, soit du 1^{er} janvier au

31 décembre 2017. Un formulaire type du rapport d'exploitation est disponible sur le site Internet du Ministère.

Les renseignements requis portent notamment sur :

- Les clientèles et le type de services offerts;
- Le détail des revenus et des dépenses;
- Le fonctionnement du transport;
- Le nombre de déplacements effectués;
- L'organisme doit indiquer la méthode retenue pour le décompte de l'achalandage.

Un organisme admissible doit transmettre au Ministère toutes les données opérationnelles et financières nécessaires au processus d'évaluation de chaque demande d'aide financière présentée en vertu des présentes. À défaut de transmettre les documents exigés, le Ministère se réserve le droit de retarder, de réduire ou d'annuler toute aide financière.

Utilisation des services

Un organisme admissible à l'aide financière pour le transport collectif en milieu rural peut mandater un organisme de transport adapté pour l'organisation d'un service de transport collectif sur son territoire. Pour effectuer les opérations de transport, l'organisme mandaté pourra utiliser les véhicules déjà en opération pour son organisme, en comblant les places disponibles à bord de ceux-ci. L'organisme mandaté devra procéder par contrat de service avec les transporteurs disponibles pour effectuer toute autre forme de service de transport en dehors de ses heures de services réguliers.

Lorsqu'un organisme de transport adapté met à la disposition ses places disponibles dans les véhicules, les revenus générés et les dépenses occasionnées doivent faire l'objet d'un système comptable distinct, selon les règles établies au Programme de subvention au transport adapté, approuvé par le Conseil du trésor.

Un organisme admissible peut confier l'organisation d'un service de transport collectif sur son territoire à un organisme municipal ou intermunicipal de transport exploitant un service de transport en vertu du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes. La gestion en vertu des deux programmes d'aide devra faire l'objet d'un système comptable distinct. L'aide financière gouvernementale reçue dans le cadre du présent volet doit être strictement réservée à l'organisation du transport collectif prévu dans celui-ci.

2.2.2. ÉTUDE DE BESOINS ET DE FAISABILITÉ

L'objectif spécifique de cette sous-section consiste à favoriser la production d'études de besoins et de faisabilité en soutenant financièrement les organismes admissibles qui souhaitent évaluer la pertinence d'implanter de nouveaux services en transport collectif en milieu rural ou d'améliorer ceux déjà en fonction.

2.2.2.1. ADMISSIBILITÉ

Organismes admissibles

Les autorités municipales indiquées à l'annexe 2 et habilitées à organiser du transport collectif en milieu rural, en vertu de la section V.3 de la Loi sur les transports, sont admissibles à l'aide financière pour une étude de besoins et de faisabilité.

Toutefois, les organismes admissibles peuvent se regrouper afin de présenter une demande commune qui affectera leur territoire.

L'organisme admissible est responsable de l'étude de besoins et de faisabilité, mais elle peut contracter, à cette fin, pour en assurer la réalisation.

Conditions d'admissibilité

Un organisme identifié à la section précédente ne doit pas avoir reçu, depuis 2012, une aide financière pour une étude de besoins et de faisabilité dans le cadre des programmes suivants : Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional, Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport collectif et le PADTC.

Pour bénéficier d'une aide financière dans le cadre de cette sous-section du volet II du Programme, un organisme admissible doit avoir transmis sa demande pour une étude de besoins et de faisabilité, d'ici le **1^{er} juillet 2017**.

Projets admissibles

Pour être admissible à une aide financière afin d'effectuer une étude de besoins et de faisabilité, cette dernière doit être réalisée pour les services de transport collectif en milieu rural présent ou à venir sur le territoire de l'organisme admissible.

L'étude doit démontrer les besoins de mobilité des usagers et la faisabilité de la mise en application des solutions retenues pour subvenir à ces besoins.

2.2.2.2. CRITÈRES DE SÉLECTION

Les projets d'étude de besoins et de faisabilité soumis par les organismes admissibles sont sélectionnés en fonction de l'analyse des critères suivants :

- L'impact de l'étude sur la mobilité des usagers;
- L'efficacité de l'étude en corrélation avec les coûts associés;
- La qualité de la documentation fournie qui devra comprendre, sans s'y limiter, les éléments suivants :
 - La description des services de transport actuellement offerts sur le territoire;
 - Les principaux générateurs de déplacements;
 - Les services de transport interurbain par autobus;
 - Les particularités locales concernant le transport des personnes;
 - La détermination des besoins de la population en matière de transport collectif et du nombre d'usagers potentiels à un système de transport collectif;
 - La prévision des revenus et des dépenses des services projetés;
 - La présentation de l'organisme le plus apte à assurer la coordination des demandes de transport ainsi que le fonctionnement des services sur le territoire;
 - L'identification des autres partenaires financiers nécessaires au financement des services.

2.2.2.3. AIDE FINANCIÈRE ET VERSEMENTS

Montant de l'aide

Le montant de l'aide financière est établi en tenant compte des disponibilités financières et de l'évaluation du coût de l'étude selon les critères énumérés au point 2 de la présente sous-section, et ce, jusqu'à un maximum de 10 000 \$. Un organisme admissible ne peut recevoir qu'une seule aide financière dans le cadre du présent Programme pour réaliser une étude de besoins et de faisabilité.

Durée de l'aide

L'aide financière est accordée sous forme d'une enveloppe budgétaire fermée et doit être utilisée dans les 12 mois suivants son approbation par le ministre.

Modalités de versement

L'aide financière est payable en deux versements. Le premier montant, équivalant à 90 % de l'aide financière, est versé à la suite de l'acceptation de la proposition par le ministre. Le solde de 10 %, s'il y a lieu, est versé sur la base de l'analyse des documents exigés et attestant de l'utilisation des sommes (voir la section Reddition de comptes).

Dépenses admissibles

Les frais de fonctionnement nécessaires, ainsi que les coûts de contrats et les charges salariales à la réalisation de l'étude sont admissibles.

Les dépenses qui ne sont pas en lien avec l'étude telle que les frais d'acquisition de matériel, d'immobilisation ou de loyer ne sont pas admissibles.

2.2.2.4. DÉPÔT D'UNE DEMANDE D'AIDE FINANCIÈRE

La demande déposée avant le 1^{er} juillet 2017 devra comprendre, sans nécessairement s'y limiter, les éléments suivants :

- La résolution de l'organisme admissible, mentionnant le montant de l'aide financière souhaitée;
- La description sommaire de l'étude envisagée et mentionnant les services projetés;
- Les prévisions budgétaires.

2.2.2.5. REDDITION DE COMPTES

À la fin de l'étude, l'organisme doit transmettre au Ministère les informations suivantes :

- L'étude de besoin et de faisabilité réalisée;
- Le détail des coûts et les factures s'y rattachant.

2.3. SECTION 2 : LE TRANSPORT INTERURBAIN PAR AUTOBUS

Cette section se divise en quatre sous-sections :

- Aide financière pour le maintien, l'amélioration et le développement de nouveaux services;
- Aide financière pour contrer l'abandon imminent d'un service;

- Aide financière pour pallier un abandon de service dans le cadre d'une décision de la Commission des transports du Québec (CTQ);
- Aide financière pour l'acquisition d'outils technologique permettant de réduire les émissions de GES.

Toutes les demandes d'aide financière de cette section doivent être acheminées à la Direction du transport terrestre des personnes, dont les coordonnées figurent à l'annexe 4.

Définition d'un parcours interurbain par autobus

Est considéré comme un parcours interurbain par autobus, un parcours dont l'objectif est de transporter une clientèle :

- D'une région métropolitaine de recensement (RMR) ou agglomération de recensement (AR) vers une autre RMR ou AR;
- D'une RMR ou AR vers plus d'une municipalité située à l'extérieur de celle-ci;
- Sur une distance d'au moins 50 kilomètres entre deux ou plusieurs municipalités qui ne sont pas comprises à l'intérieur des limites d'une RMR ou d'une AR.

2.3.1. AIDE FINANCIÈRE POUR LE MAINTIEN, L'AMÉLIORATION ET LE DÉVELOPPEMENT DE NOUVEAUX SERVICES

L'objectif de cette sous-section est de maintenir, de développer et d'établir des parcours interurbains par autobus en soutenant financièrement les organismes admissibles désirant s'impliquer financièrement.

2.3.1.1. ADMISSIBILITÉ DES DEMANDES

Organismes admissibles

Les autorités municipales indiquées à l'annexe 2 et habilitées à organiser du transport collectif, en vertu de la section V.3 de la Loi sur les transports, sont admissibles à une aide financière en vertu de cette sous-section.

Les organismes peuvent se regrouper afin de présenter une demande commune.

Projets admissibles

Une aide financière peut être accordée pour :

- Assurer le maintien d'un parcours interurbain par autobus qui risque de disparaître à court terme ou dont le niveau de service risque de tomber sous le minimum requis;

- Augmenter l'offre de service d'un parcours interurbain par autobus lorsque le niveau est en deçà des besoins exprimés par l'organisme admissible;
- Établir un nouveau service de transport interurbain par autobus.

2.3.1.2. SÉLECTION DES DEMANDES

Le PADTC appuie des projets de transport interurbain qui ont un effet significatif sur la mobilité interurbaine des usagers, en respect des objectifs énoncés à la section 2. À cet égard, les projets de transport interurbain sont sélectionnés, tant en fonction de leur impact que de leur qualité. Pour ce faire, les organismes admissibles doivent présenter, sans s'y limiter, les éléments suivants :

- Une résolution de l'organisme admissible indiquant le montant de l'aide financière désirée, le montant de la contribution financière du milieu et la période couverte par l'aide financière.
- La description des services soutenus financièrement :
 - Le nombre de déplacements anticipés par le projet de transport interurbain;
 - Le détail des parcours anticipés;
 - Le montage financier du projet de transport interurbain;
 - La démonstration, dans le cas d'un établissement de services de transport interurbain par autobus, que le parcours projeté ne nuit pas à un parcours interurbain par autobus existant.

Dans tous les cas, l'organisme admissible doit faire affaire, en priorité, avec un titulaire de permis de transport interurbain par autobus émis par la CTQ. Un organisme admissible peut faire affaire avec d'autres types de titulaires de permis de transport par autobus émis par la CTQ si aucun titulaire de permis de transport interurbain par autobus n'est intéressé à fournir le service ou si les prix soumis par un titulaire de permis de transport interurbain par autobus sont jugés excessifs. Dans ces cas, l'organisme admissible doit documenter la situation et en faire la démonstration au Ministère lors de sa demande.

2.3.1.3. AIDE FINANCIÈRE ET VERSEMENTS

Montant de l'aide

Un organisme admissible peut recevoir, pour chaque parcours interurbain par autobus, une somme égale au triple de sa contribution, jusqu'à concurrence de 150 000 \$ par parcours de transport interurbain par autobus.

Durée de l'aide

La durée de l'aide financière ne peut excéder 12 mois ou la date prévue par la résolution de l'organisme admissible, si cette dernière est inférieure à 12 mois.

Si la période couverte par l'aide financière octroyée est inférieure à 12 mois, le montant accordé ne pourra être supérieur à 12 500 \$ par mois, soit l'équivalent de 150 000 \$ par année.

Dépenses admissibles

L'aide financière attribuée peut servir à couvrir :

- Une partie ou la totalité du déficit d'exploitation d'un parcours interurbain par autobus;
- Le manque à gagner du titulaire de permis de transport interurbain par autobus, délivré par la CTQ, résultant de l'application d'une réduction tarifaire accordée, par un organisme admissible, aux usagers d'un parcours de transport interurbain par autobus;
- Les dépenses d'exploitation des services additionnels requis d'un parcours interurbain par autobus.

Dans le cas d'un service établi à contrat par un organisme admissible, le déficit d'exploitation du parcours peut inclure des frais d'administration nécessaires à l'implantation du service. Toutefois, le total de ce montant ne pourra dépasser 15 % des coûts du projet.

Ne sont pas admissibles :

- Les dépassements de coûts du projet;
- Les dépenses qui vont au-delà des sommes prévues, lesquelles doivent être remboursées au Ministère;
- Les dépenses liées à des immobilisations;
- Le remboursement de prêts;
- Les frais de déplacements et de formation.

Modalités de versements

L'aide financière est payable en deux versements. Le premier montant, équivalant à 90 % de l'aide financière, est versé à la suite de l'acceptation de la proposition par le ministre. Le solde de 10 %, s'il y a lieu, est versé sur la base de l'analyse des documents exigés et attestant de l'utilisation des sommes (voir la section Reddition de comptes).

2.3.1.4. DÉPÔT D'UNE DEMANDE D'AIDE FINANCIÈRE

Une demande d'aide financière peut être déposée à tout moment durant la période valide du Programme.

Déficit d'exploitation

Dans le cas d'une aide financière visant à soutenir le déficit d'exploitation d'un parcours, l'aide financière est versée a priori et se fonde sur un déficit d'exploitation prévisionnel. Ce dernier est évalué par le transporteur et l'organisme admissible.

Au dépôt du rapport d'exploitation du projet au cours de l'exercice financier suivant, le Ministère apporte un ajustement à l'aide financière accordée si le déficit d'exploitation réel attesté est moins important que le déficit d'exploitation prévisionnel ou si la contribution de l'organisme admissible a été moins importante que prévue.

Réduction tarifaire

Si la demande concerne la réduction tarifaire, l'organisme admissible doit détailler le résultat souhaité par son application. Pour ce faire, il doit présenter la grille tarifaire du transporteur et celle de l'organisme admissible de façon à préciser la réduction accordée et le nombre de laissez-passer ou titres mis en circulation. L'aide financière se fonde sur un budget prévisionnel établi par l'organisme admissible et est ajustée en fonction du rapport d'exploitation de l'organisme.

Dans tous les cas, le Ministère se garde le droit d'évaluer si un ajustement doit être apporté à l'aide financière accordée, s'il juge qu'une partie de l'aide financière est versée en trop, à la suite du dépôt du rapport d'exploitation du projet.

Augmentation de l'offre de service

Dans le cas d'une aide financière accordée pour augmenter l'offre de service, la contribution du Ministère se fonde sur un budget prévisionnel présenté dans un contrat intervenu entre le transporteur et l'organisme admissible.

Cette entente doit se fonder sur un coût moyen d'exploitation au kilomètre et, dans tous les cas, la contribution du Ministère ne pourra excéder 3,50 \$ par kilomètre parcouru.

2.3.1.5. REDDITION DE COMPTES

À la fin de la durée prévue de l'aide financière, l'organisme admissible doit fournir au Ministère toutes les données opérationnelles et financières nécessaires au

processus d'évaluation du projet. À cet effet, l'organisme admissible doit fournir un rapport d'exploitation attestant de l'utilisation des sommes de l'aide financière et permettant d'identifier le montant réel de l'aide financière nécessaire.

2.3.2. AIDE FINANCIÈRE POUR CONTRER L'ABANDON IMMINENT D'UN SERVICE

L'objectif de cette sous-section est de préserver l'accessibilité des parcours interurbains par autobus qui sont en situation imminente d'abandon de service. Cette sous-section du programme permet d'accorder un soutien financier aux titulaires de permis de transport interurbain par autobus émis par la CTQ.

2.3.2.1. ADMISSIBILITÉ DES DEMANDES

Organismes admissibles

Les titulaires de permis de transport interurbain par autobus émis par la CTQ constituent les organismes admissibles.

Conditions d'admissibilité

En cas d'abandon imminent ou appréhendé d'un service, le Ministère pourra verser directement à un transporteur une aide financière pour assurer le maintien du service.

Afin d'obtenir une aide financière, un transporteur en situation d'abandon imminent de service doit faire la démonstration au Ministère de cette situation. Cette démonstration peut être faite :

- Par le dépôt d'une requête en abandon de service auprès de la CTQ;
- En démontrant que le milieu municipal et le transporteur ont entrepris des discussions. Cette démonstration est attestée par une résolution du conseil des maires de la (ou des) MRC concernée(s).

Projets admissibles

Un parcours interurbain par autobus exploité par un titulaire d'un permis de transport interurbain par autobus émis par la CTQ.

Ne sont pas admissibles :

- Un parcours qui fait déjà l'objet d'une aide financière du Ministère pour l'année en cours ou de tout autre programme gouvernemental.
- Un projet qui ne vise pas le maintien d'un parcours interurbain par autobus.

- Un parcours ayant déjà fait l'objet d'une aide financière similaire dans le cadre des programmes suivants : Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional, Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport collectif et le PADTC.

2.3.2.2. AIDE FINANCIÈRE ET VERSEMENTS

Montant de l'aide

L'aide financière est d'un montant maximal de 75 000 \$ et sera équivalente au déficit d'exploitation de l'année financière de référence déposée par le transporteur lors de sa demande, et ce, jusqu'à concurrence des crédits disponibles.

Durée de l'aide

Cette aide financière est versée en façon transitoire pour une période ne pouvant excéder 12 mois afin de permettre au milieu local de se concerter et de décider s'il contribue au maintien du service selon les modalités prévues à la sous-section 2.2.1. Cette aide financière n'est disponible qu'une seule fois par parcours interurbain. Un parcours interurbain ne peut bénéficier de cette aide financière s'il a déjà obtenu une aide financière pour contrer un abandon imminent de service dans le cadre des programmes suivants : Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional, Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport collectif et le PADTC.

Modalités de versements

L'aide financière est payable en deux versements. Le premier montant, équivalant à 90 % de l'aide financière, est versé à la suite de l'acceptation de la proposition par le ministre. Le solde de 10 %, s'il y a lieu, est versé sur la base de l'analyse des documents exigés et attestant de l'utilisation des sommes (voir la section Reddition de comptes).

2.3.2.3. DÉPÔT D'UNE DEMANDE D'AIDE FINANCIÈRE

Une demande d'aide financière peut être déposée à tout moment durant la période valide du Programme.

2.3.2.4. REDDITION DE COMPTES

À la fin de la période pour laquelle une aide financière a été octroyée, le transporteur ayant bénéficié de l'aide devra déposer un rapport d'activités comprenant les données financières attestant l'utilisation de l'aide financière et permettant l'évaluation du programme.

Le rapport d'activités devra également dresser un état de situation du parcours ayant été soutenu par l'octroi de l'aide financière. Le rapport d'activités présente minimalement les éléments suivants :

- Un bilan des efforts de concertation avec le milieu municipal;
- Une perspective des besoins financiers estimés pour maintenir le parcours sur une période triennale;
- L'achalandage du parcours sur une période de cinq ans, incluant l'année de référence pour laquelle l'aide financière a été versée;
- Le coût d'exploitation au kilomètre du parcours ayant fait l'objet d'une aide financière, sur une période de cinq ans.

2.3.3. AIDE FINANCIÈRE POUR PALLIER UN ABANDON DE SERVICE DANS LE CADRE D'UNE DÉCISION DE LA CTQ

L'objectif de cette sous-section est de permettre d'assurer transitoirement la mobilité interurbaine des usagers lorsque celle-ci est compromise par un abandon de service de transport interurbain par autobus, découlant d'une décision de la CTQ. L'aide financière vise également à donner le temps au milieu local de se concerter afin de trouver des solutions pérennes à la mobilité interurbaine.

2.3.3.1. ADMISSIBILITÉ DES DEMANDES

Organismes admissibles

Les autorités municipales indiquées à l'annexe 2 et habilitées à organiser du transport collectif, en vertu de la section V.3 de la Loi sur les transports, sont admissibles à une aide financière en vertu de cette sous-section.

Un transporteur interurbain ayant obtenu un permis de transport interurbain par autobus émis par la CTQ, en remplacement de celui abandonné, est également admissible à une aide financière.

Conditions d'admissibilité

Pour qu'un projet soit admissible, celui-ci doit établir une offre de mobilité pour pallier un abandon de service de transport interurbain par autobus conséquent à une décision de la CTQ rendue entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre 2017.

Un projet de mobilité interurbaine d'un organisme admissible, ayant bénéficié d'une aide financière similaire dans le cadre du PADTC 2016, est également considéré comme un projet admissible.

Projets admissibles

- Une aide financière peut être accordée aux organismes admissibles municipaux pour :
 - Couvrir les frais supplémentaires encourus par les citoyens pour l'utilisation de parcours interurbains alternatifs déjà présents. Ces parcours alternatifs doivent rejoindre une autre desserte interurbaine permettant d'accéder aux points de débarquement, anciennement disponibles sur le parcours abandonné à la suite d'une décision de la CTQ;
 - L'organisme bénéficiaire doit faire la démonstration que les parcours interurbains alternatifs utilisés permettent d'établir une connexion avec une autre desserte interurbaine permettant d'accéder aux points de débarquement, anciennement disponibles sur le parcours abandonné;
 - Couvrir les coûts du contrat conclu avec un transporteur, déduction faite des revenus provenant des usagers, afin d'établir une connexion avec la ligne interurbaine par autobus la plus proche.
- Une aide financière peut être accordée à un titulaire de permis de transport interurbain par autobus émis par la CTQ pour couvrir les coûts de desserte établie, déduction faite des revenus provenant des usagers.

2.3.3.2. SÉLECTION DES DEMANDES

Le PADTC appuie des projets qui ont un effet significatif sur la mobilité interurbaine des usagers, en respect des objectifs énoncés à la section 1.1 et 1.2 du présent Programme. À cet égard, ils sont sélectionnés, tant en fonction de leur impact que de leur qualité. Pour ce faire, les organismes admissibles doivent présenter un plan de transport comprenant, sans s'y limiter, les éléments suivants :

- La démonstration que les autres services de transport disponibles sur le territoire ne peuvent pas pallier cet abandon de service.
- La description du service abandonné :
 - Le nombre d'usagers touché par l'abandon de service et le nombre de déplacements réalisés par le parcours interurbain par autobus abandonné;
 - L'étendue du territoire touché par l'abandon de service et la distance des parcours abandonnés.
- La description des services qui seront mis en place :
 - Le nombre de déplacements anticipé par le projet;
 - Le détail des parcours anticipés;

- Le montage financier du projet incluant le montant de l'aide financière désirée, les tarifs et le montant estimé de la contribution des usagers, les coûts de transport, les frais d'administration et la période couverte par l'aide financière demandée. Dans le cas d'un organisme admissible municipal, ce montage financier doit être approuvé par une résolution.
- Si un organisme admissible compte poursuivre les services projetés au-delà de la date d'échéance prévue dans le plan de transport, ce dernier devra démontrer et détailler comment l'organisme admissible prévoit de maintenir leurs services au-delà de cette date. En effet, compte tenu du caractère transitoire de la présente aide financière, cette dernière ne peut être prolongée au-delà d'une période maximale de trois ans pour un même projet.

2.3.3.3. AIDE FINANCIÈRE ET VERSEMENTS

Montant de l'aide

Comme les besoins des demandeurs peuvent varier énormément, le montant de l'aide financière est établi par le Ministère en fonction des éléments du montage financier présentés dans le plan de transport de l'organisme admissible jusqu'à un maximum de 150 000 \$.

Durée de l'aide

La durée de l'aide financière ne peut excéder 12 mois ou la date prévue par la résolution de l'organisme admissible, si cette dernière est inférieure à 12 mois.

Modalités de versements

L'aide financière est attribuée en plusieurs versements. Un premier versement de 50 % de l'aide financière est fait à la suite de l'acceptation du projet par le ministre. Le solde sera versé au besoin, à la demande de l'organisme admissible. Celui-ci devra alors p une reddition de compte à jour. Les modalités de cette reddition de compte sont décrites au point 2.3.3.5 de la présente sous-section.

Dépenses admissibles

L'aide financière attribuée peut servir à couvrir :

- Sur présentation des pièces justificatives, les frais supplémentaires des usagers encourus pour l'utilisation de parcours interurbains alternatifs déjà présents sur le territoire;
- Les coûts d'exploitation du service de transport interurbain par autobus;
- Les frais d'administration et de gestion de l'organisme admissible. Toutefois, le total de ce montant ne pourra pas dépasser 15 % des coûts du projet.

Les dépenses qui vont au-delà des sommes prévues, les dépenses liées à des immobilisations, des remboursements de prêts, les frais de déplacements et de formation sont inadmissibles.

2.3.3.4. DÉPÔT D'UNE DEMANDE D'AIDE FINANCIÈRE

Une demande d'aide financière peut être déposée à tout moment durant la période valide du Programme.

2.3.3.5. REDDITION DE COMPTES

Les bénéficiaires sont tenus de produire une reddition de comptes aux dates suivantes :

- Trois mois après le début du service;
- Au 15 septembre 2017;
- Dans le mois suivant la fin prévue du service ou suivant une année complète d'opération du service.

Les rapports doivent comprendre les éléments suivants :

- Les horaires des services offerts ainsi que les plages horaires pour les réservations;
- La liste des municipalités desservies;
- La grille tarifaire;
- Les types de transport utilisés (minibus, taxi, autobus, etc.);
- L'achalandage en fonction des points de services;
- Les sources de revenus provenant :
 - du Ministère;
 - des usagers;
 - des municipalités;
 - des autres sources.
- Les dépenses :
 - la masse salariale;
 - l'administration générale;
 - les frais de promotion;
 - le contrat avec les transporteurs et selon le type de véhicule;
 - les autres frais.

Au besoin, l'organisme admissible peut produire un rapport en tout temps afin de faire ajuster ses versements de l'aide financière.

2.3.4. AIDE FINANCIÈRE POUR L'ACQUISITION ET LE DÉVELOPPEMENT D'OUTILS TECHNOLOGIQUE PERMETTANT DE RÉDUIRE LES ÉMISSIONS DE GES

L'objectif spécifique de ce sous-volet du programme est de favoriser l'acquisition d'outils technologiques par les transporteurs interurbains par autobus, leur permettant d'établir un système de réservation et de billetterie en ligne, une tarification différenciée et éventuellement une interconnexion avec d'autres transporteurs afin d'accroître leur achalandage, en rejoignant une plus vaste clientèle et ainsi participer à la réduction et à l'évitement d'émission de GES liés aux déplacements interurbains des personnes.

2.3.4.1. ADMISSIBILITÉ

Organismes admissibles

Les titulaires de permis de transport interurbain par autobus émis par la CTQ sont admissibles à une aide financière pour l'acquisition d'outils technologiques permettant de réduire les émissions de GES.

Conditions d'admissibilité

Pour bénéficier d'une aide financière, dans le cadre de cette sous-section du Programme, un organisme admissible doit avoir répondu à l'appel à propositions pour l'acquisition et le développement d'outils technologiques permettant de réduire les émissions de GES que lancera le Ministère, d'ici le **1^{er} juillet 2017**.

La proposition déposée dans le cadre de cet appel devra notamment comprendre, sans nécessairement s'y limiter, les éléments suivants :

- Identification du demandeur (coordonnées, services offerts, couverture géographique, nombre d'employés, achalandage et chiffre d'affaires actuels);
- Contexte et problématique;
- Description des solutions envisagées et justification de celle retenue;
- État d'avancement du projet;
- Calendrier de réalisation;
- Prévisions d'augmentation d'achalandage et de réduction des émissions de GES résultantes à court (un an) et moyen (trois ans) termes;

- Répartition des dépenses engagées, à compter du 1^{er} janvier 2017, pour développer la solution technologique et prévision des dépenses annuelles à venir jusqu'au 31 décembre 2019.

Les précisions relatives à l'appel à propositions seront communiquées sur le site Internet du Ministère, au plus tard le **31 mai 2017**.

2.3.4.2. CRITÈRES DE SÉLECTION

La valeur maximale de cette aide financière est conditionnelle à l'enveloppe budgétaire disponible pour l'ensemble des propositions retenues en fonction des critères de sélection suivants, selon une pondération égale maximale de 25/100 par élément :

- Expertise et champs d'opération du demandeur;
- Qualité de la proposition, notamment au niveau de l'analyse technique et de la pertinence de la solution proposée;
- Précision et réalisme du montage financier, en particulier en comparaison des autres propositions reçues;
- Potentiel d'augmentation de l'achalandage et de réduction des émissions de GES et réalisme de ces prévisions.

2.3.4.3. AIDE FINANCIÈRE ET VERSEMENTS

Le Ministère assurera le traitement des propositions entre soumissionnaires, en respect des modalités et des disponibilités budgétaires. Sur la base de ces critères, des aides financières seront accordées aux organismes admissibles ayant soumis les propositions les plus méritoires en fonction des critères de sélection, jusqu'à concurrence du budget disponible.

L'aide financière pour l'acquisition d'outils technologiques permettant de réduire les émissions de GES peut couvrir jusqu'à un maximum de 50 % des dépenses admissibles du projet de développement technologique. Le montant de l'aide financière gouvernementale ne peut excéder 100 000 \$.

L'aide financière, accordée sous la forme d'une enveloppe budgétaire de type fermée, sera confirmée aux bénéficiaires par le ministre. Elle permettra de couvrir une partie des dépenses admissibles des projets pour l'acquisition et le développement d'outils technologiques permettant de réduire les émissions de GES retenus durant l'année civile pour laquelle elle est attribuée.

Dépenses admissibles

Les dépenses admissibles sont liées au coût d'acquisition ou de développement du logiciel, aux frais d'implantation de l'outil technologique et de son

interconnexion avec les plates-formes d'autres transporteurs, le cas échéant, de même que les coûts liés à la quantification en termes d'émission de GES.

Les dépenses liées à l'acquisition de matériel ou aux coûts d'opération de l'outil technologique ne sont pas admissibles à une aide financière, dans le cadre du présent sous-volet.

Les frais d'administration sont également laissés à la charge du bénéficiaire.

Règles de cumul des aides financières

Un organisme admissible ne peut recevoir qu'une seule aide financière par année, dans le cadre de ce programme, mais peut cumuler des aides financières annuelles durant la période d'implantation de l'outil technologique, si celle-ci excède une année.

Modalités des versements

L'aide financière est payable en deux versements. Le premier montant, équivalant à 50 % de l'aide financière, est versé à la suite de l'acceptation de la proposition par le ministre. Le solde de 50 %, s'il y a lieu, est versé sur la base de l'analyse des documents exigés et attestant de l'utilisation des sommes (voir la section Reddition de comptes).

2.3.4.4. DÉPÔT D'UNE DEMANDE D'AIDE FINANCIÈRE

Pour bénéficier d'une aide financière dans le cadre du présent sous-volet, un organisme admissible devra avoir déposé une demande, dans le cadre de l'appel à propositions, tout en respectant la date butoir du 1^{er} juillet 2017. De plus, sa proposition devra avoir été sélectionnée parmi les dossiers reçus, en se basant sur les critères énumérés au point 2.3.4.2 de la présente sous-section.

2.3.4.5. REDDITION DE COMPTES

Pour recevoir le solde de l'aide financière, tout organisme admissible devra produire l'ensemble des factures attestant des coûts engagés.

Un rapport démontrant la réduction ou l'évitement des émissions de GES sur la période couverte par l'aide financière, résultant de la mise en opération de l'outil technologique, devra également être réalisé par un organisme externe certifié, détenant une formation à la norme ISO 14064.

À défaut de pouvoir faire la preuve qu'il a contribué à la réduction ou à l'évitement des émissions de GES, un organisme admissible pourra se voir exiger, de la part du Ministère, le remboursement, en tout ou en partie, de l'aide financière versée.

3. VOLET III : AIDE FINANCIÈRE À LA RÉALISATION D'ÉTUDES, À LA PROMOTION DES MODES DE TRANSPORT ALTERNATIFS À L'AUTOMOBILE ET AU FONCTIONNEMENT DES CENTRES DE GESTION DES DÉPLACEMENTS

L'objectif de ce volet du programme est de participer à l'identification des problèmes liés au secteur des transports et d'induire les changements de comportement et de pratiques afin d'offrir une réponse structurante aux défis posés par la mobilité durable, notamment la réduction des émissions de GES et la lutte aux changements climatiques.

Afin d'atteindre ces objectifs, ce volet du programme propose trois sections :

- La réalisation d'études sur la mobilité durable;
- La promotion des modes de transport alternatifs à l'automobile;
- Le fonctionnement des centres de gestion des déplacements.

•
Les aides financières du présent volet sont accordées sous réserve des crédits budgétaires disponibles.

3.1. LA RÉALISATION D'ÉTUDES

3.1.1. ADMISSIONNABILITÉ DES DEMANDES

Organismes admissibles

Les organismes à but non lucratif (OBNL), une coalition formée de plusieurs OBNL ou les chaires de recherche sont admissibles aux aides financières prévues à la présente section.

L'organisme doit :

- Avoir son siège social au Québec;
- Faire la démonstration d'une bonne expertise en matière d'études sur la mobilité durable;
- Être légalement constitué depuis un minimum de deux ans.

Projets admissibles

Les études devront s'intéresser aux stratégies visant la réduction des émissions de GES dans le secteur du transport terrestre des personnes ainsi qu'à la

quantification de ses réductions. Les études et recherches en mobilité durable peuvent prendre différentes formes :

- Financement des solutions visant la réduction des émissions de GES du secteur des transports terrestres des personnes,
- Les interventions sur l'aménagement du territoire visant à réduire l'utilisation de l'automobile,
- La valorisation du transport collectif,
- Les interventions visant à soutenir le transfert modal en faveur des modes alternatifs à l'automobile
- Les mesures de gestion de la demande en transport
- Le renforcement des pratiques intermodales, etc.

Les études doivent documenter les solutions visant notamment la réduction de la congestion, l'augmentation de la part modale du transport actif, la réduction des nuisances liées au secteur des transports (congestion, dépendance automobile, pollution atmosphérique, bruit, consommation d'espace, consommation énergétique, etc.), l'amélioration des aménagements, etc.

Les études doivent permettre d'évaluer des mesures de réduction des émissions de GES dans le secteur des transports. Elles doivent notamment présenter une quantification des potentiels de réduction des émissions de GES, ainsi que des coûts et impacts socio-économiques liés à la mise en œuvre de ces mesures.

Les projets soutenus par le Ministère devront participer à l'avancement des connaissances en plus de permettre d'appréhender les problèmes et les solutions à mettre en œuvre pour répondre aux défis posés par la mobilité durable, notamment afin de bonifier les futurs programmes en transport collectif pour l'atteinte des objectifs du Fonds vert.

Un projet n'est pas admissible dans l'une ou l'autre des situations suivantes :

- Le projet d'étude a une nature récurrente, c'est-à-dire qui montre peu d'originalité et dont la problématique est largement documentée.
- Le projet ne permet pas ou permet peu de bonifier les programmes d'aide du transport collectif.
- Le projet s'inscrit dans les activités courantes de l'organisme, c'est-à-dire tenues pour normales et régulières.
- Le projet permet de répondre aux besoins d'une entente de service avec un tiers qui rémunère l'organisme.
- Le projet a pour objectif principal la création d'emploi pour l'organisme demandeur.

- Le projet fait l'objet d'un soutien financier dans un autre programme du Fonds vert.
- Le projet a débuté avant le dépôt de la demande d'aide financière dans le cadre du présent programme.
- Le projet a pour finalité exclusive l'organisation d'un colloque, d'une journée d'étude ou d'un séminaire.

3.1.2. AIDE FINANCIÈRE ET VERSEMENT

Montant de l'aide

Sous réserve des crédits disponibles, une aide financière égale à 50% des dépenses admissibles, sans excéder 30 000 \$, peut être accordée à un organisme admissible pour la réalisation d'études.

Durée de l'aide

Les projets ont une durée maximale de 12 mois. La période de 12 mois débute dès l'autorisation de l'aide financière par le ministre.

Le cas échéant, le calendrier de réalisation du projet pourra s'ajuster en fonction de sa concordance avec la période à laquelle le ministre autorise l'octroi de l'aide financière.

Un organisme souhaitant prolonger le calendrier de réalisation du projet doit obtenir l'autorisation du Ministère.

Modalités de versement

L'aide financière octroyée est versée sous la forme d'un paiement au comptant. Elle est payable en deux versements. Le solde de 10 % est versé dans les deux mois suivant la réception des pièces justificatives et d'une copie de l'étude.

Dépenses admissibles

Les dépenses suivantes effectivement payées par le demandeur, qui sont nécessaires et liées directement à la réalisation du projet, sont admissibles :

- La rémunération de la main d'œuvre;
- Les honoraires professionnels versés à une personne ou à un organisme pour une tâche, un produit ou un service;
- Les frais de déplacement, de repas ou d'hébergement à l'intérieur du Québec;

- Les frais d'administration liés directement au projet, jusqu'à concurrence de 10 % (papeterie, comptabilité, services postaux, etc.);
- Les coûts de documentation, de publication et de diffusion des résultats de l'étude.

Les dépenses suivantes ne sont pas admissibles :

- Toute dépense ayant trait au financement d'une dette ou au remboursement d'emprunts à venir;
- Les frais d'acquisition de biens meubles et immeubles (ordinateurs, bureaux, location de locaux, primes d'assurance, etc.);
- Les coûts liés à des activités qui n'ont pas été prévues au devis de projet;
- L'acquisition de matériel de traitement de données et de logiciels devant servir au projet de recherche;
- Les frais de déplacement liés à la présentation de documents et de résultats de recherche dans le cadre de conférences;
- Les coûts de publication de revues scientifiques;
- Les frais liés à la formation professionnelle ou au perfectionnement;
- Les contributions en nature excédants 30 %;
- Toutes autres dépenses que le Ministère jugera inadmissibles.

3.1.3. PRÉSENTATION D'UNE DEMANDE

Un organisme ne peut recevoir d'aide financière pour plus d'un projet dans le cadre du même appel à projets.

Pour être admissible à une aide financière, les devis de projet doivent présenter les éléments suivants :

- Les coordonnées de l'organisme demandeur et le nom de la personne autorisée à agir en son nom;
- Une description de l'organisme précisant notamment sa mission et sa compétence en matière de mobilité durable;
- Une présentation du projet d'étude;
- Une description de la méthodologie employée;
- Les curriculum vitae du personnel et des partenaires affectés au projet;
- Le plan des activités prévues pour la réalisation du projet;
- Le montage financier détaillé du projet;

- Une copie des lettres patentes ou de tout autre document constitutif officiel.

Lorsque le devis de projet est prêt à être soumis, le demandeur devra acheminer sa demande d'aide financière par courrier à la Direction du transport terrestre des personnes dont les coordonnées apparaissent à l'annexe 4.

Sur réception du devis de projet, un accusé de réception sera transmis au demandeur confirmant que le projet fera l'objet d'une évaluation.

La date limite pour le dépôt du devis de projet est le 31 mai 2017. Aucune demande déposée après cette date ne sera analysée par le comité de sélection. Pour les envois postaux, le cachet de la poste atteste la date du dépôt du projet.

Critères de sélection et de priorisation des projets

Chaque projet est analysé au mérite. Une demande d'aide financière est évaluée d'après plusieurs critères permettant d'apprécier objectivement la qualité des projets :

- La concordance avec les objectifs de l'appel à projets de même qu'avec les priorités ministérielles et gouvernementales;
- Le caractère récurrent du projet, son originalité et son aspect novateur;
- La clarté et la précision des objectifs poursuivis;
- La clarté de l'approche de recherche, de la problématique et de la méthodologie;
- L'expérience et la compétence de l'équipe de réalisation;
- La qualité et la diversité des partenaires impliqués;
- La capacité technique du demandeur à réaliser le projet;
- Le réalisme des prévisions budgétaires, du montage financier et du calendrier de réalisation;
- La diversité des sources de financement et la répartition judicieuse des ressources;
- Le caractère structurant du projet, son apport au secteur d'intervention et au(x) territoire(s) concerné(s);
- Les résultats attendus, les retombées prévues et l'évaluation du projet.

Processus d'évaluation et de sélection des projets

Le processus d'évaluation et de sélection des projets à une durée de cinq à huit semaines. Chaque projet est analysé par un comité de sélection interne au Ministère.

Afin de conduire le processus d'évaluation et de sélection des projets, le comité de sélection s'appuie sur une grille d'analyse objective alignée sur les critères présentés ci-haut.

Le processus évaluatif débute au lendemain de la date limite fixée pour le dépôt des projets.

3.1.4. REDDITION DE COMPTES

À la fin du projet, l'organisme bénéficiaire de l'aide financière devra déposer à la Direction du transport terrestre des personnes une copie de l'étude et un rapport de projet comprenant les données financières attestant l'utilisation de l'aide financière et permettant l'évaluation du programme.

Le rapport de projet doit faire état des réalisations liées au projet, comprenant par exemple une analyse sommaire des résultats et impacts de l'étude, une présentation des activités de diffusion et de promotion de l'étude ou une description des objectifs atteints ou non.

3.2. LA PROMOTION DES MODES DE TRANSPORT ALTERNATIFS À L'AUTOMOBILE

3.2.1. ADMISSIBILITÉ DES DEMANDES

Organismes admissibles

Les organismes à but non lucratif sont admissibles aux aides financières prévues à la présente section.

L'organisme doit :

- Avoir son siège social au Québec;
- Faire la démonstration de sa capacité à réaliser des projets de sensibilisation et de promotion aux modes de transport alternatifs à l'automobile;
- Être légalement constitué depuis un minimum de deux ans.

Projets admissibles

Le comportement de mobilité peut être influencé par des initiatives de sensibilisation, d'information et de promotion qui visent à développer un comportement de mobilité durable parmi les individus. De telles initiatives doivent sensibiliser les personnes cibles, offrir des informations claires et des activités

diversifiées. Elles peuvent prendre différentes formes pouvant notamment comprendre :

- Une campagne de publicité dans les journaux, à la radio, à la télévision, sur les médias sociaux, etc.;
- Des initiatives permettant aux individus de se familiariser avec de nouveaux comportements de mobilité (distribution de titres de transport gratuits, initiatives en appui à la visibilité du transport collectif, amélioration de l'image des alternatives à la voiture particulière, etc.);
- La réalisation de capsules ou d'animations de sensibilisation et de promotion;
- Des plates-formes d'apprentissage en ligne pour le grand public;
- La réalisation de trousseaux pédagogiques visant l'éducation aux enjeux associés à la mobilité durable : congestion, transfert modal, planification intégrée urbanisme/transport, qualité de vie urbaine, gestion de la demande, environnement et émissions de GES, etc.).

Un projet n'est pas admissible dans l'une ou l'autre des situations suivantes :

- Le projet a une nature récurrente, c'est-à-dire qu'il a fait l'objet d'une aide financière dans un précédent programme d'aide et qui montre peu ou pas d'évolution;
- Le projet bénéficie d'une aide financière dans un autre programme du Fonds vert;
- Le projet s'inscrit dans les activités courantes de l'organisme, c'est-à-dire tenues pour normales et régulières;
- Le projet a pour objectif principal la création d'emploi pour l'organisme demandeur;
- Le projet permet de répondre aux besoins d'une entente de service avec un tiers qui rémunère l'organisme;
- Le projet a débuté avant le dépôt de la demande d'aide financière dans le cadre du présent programme.

3.2.2. AIDE FINANCIÈRE ET VERSEMENT

Montant de l'aide

Sous réserve des crédits disponibles, une aide financière égale à 50 % des dépenses admissibles, sans excéder 75 000 \$ pour un projet national et 20 000 \$ pour un projet régional, peut être accordée, pour toute activité visant à éduquer, sensibiliser ou faire la promotion des modes de transport alternatifs à l'automobile.

Projet national

Un projet national se déploie dans un minimum de trois régions administratives. Les projets qui bénéficieront d'une visibilité nationale peuvent également se qualifier à une aide financière.

Projet régional

Tout projet ne satisfaisant pas aux conditions du projet national sera considéré comme un projet régional.

Le Ministère se réserve le droit d'estimer la portée (nationale, régionale) de chacun des projets.

Durée de l'aide

Le projet doit se réaliser dans les 12 mois suivants l'autorisation de l'aide financière par le ministre.

Modalités de versement

L'aide financière octroyée est versée sous la forme d'un paiement au comptant. Elle est payable en deux versements. Le solde de 10 % est versé dans les deux mois suivant la réception des pièces justificatives, notamment un rapport d'activités attestant l'utilisation de l'aide financière.

Dépenses admissibles

Les dépenses suivantes effectivement payées par le demandeur, qui sont nécessaires et liées directement à la réalisation du projet, sont admissibles :

- La rémunération de la main d'œuvre;
- Les honoraires professionnels versés à une personne ou à un organisme pour une tâche, un produit ou un service;
- Les frais de déplacement, de repas ou d'hébergement à l'intérieur du Québec;
- Les frais d'administration liés directement au projet, jusqu'à concurrence de 10 % (papeterie, comptabilité, services postaux, etc.).

Les dépenses suivantes ne sont pas admissibles :

- Toute dépense ayant trait au financement d'une dette ou au remboursement d'emprunts à venir;

- Les frais d'acquisition de biens meubles et immeubles (ordinateurs, bureaux, location de locaux, primes d'assurance, etc.);
- Les coûts liés à des activités qui n'ont pas été prévues au devis de projet;
- Les frais liés à la formation professionnelle ou au perfectionnement;
- Les contributions en nature excédants 30 % des dépenses liées au projet;
- Tout autre coût que le Ministère jugera inadmissible.

3.2.3. PRÉSENTATION D'UNE DEMANDE D'AIDE FINANCIÈRE

Un organisme ne peut recevoir d'aide financière pour plus d'un projet dans le cadre du même appel à projets.

Pour être admissible à une aide financière, l'organisme doit déposer un devis de projet, lequel présente les éléments suivants :

- Les coordonnées de l'organisme demandeur et le nom de la personne autorisé à agir en son nom;
- Une description de l'organisme précisant notamment sa mission et sa compétence en matière de mobilité durable;
- Une description détaillée du projet présentant notamment les activités qui seront réalisées;
- Un calendrier de réalisation du projet et le montage financier détaillé;
- Une description des retombées structurantes attendues;
- Les ressources humaines affectées au projet, etc.

Lorsque le devis de projet est prêt à être soumis, le demandeur devra acheminer sa demande d'aide financière par courrier à la Direction du transport terrestre des personnes dont les coordonnées apparaissent à l'annexe 4.

Sur réception du devis de projet, un accusé de réception sera transmis au demandeur confirmant que le projet fera l'objet d'une évaluation.

La date limite pour le dépôt du devis de projet est le 31 mai 2017. Aucune demande déposée après cette date ne sera analysée par le comité de sélection. Le cachet de la poste atteste la date du dépôt du projet.

Critères de sélection et de priorisation des projets

Chaque projet est analysé au mérite. Une demande d'aide financière est évaluée d'après plusieurs critères permettant d'apprécier objectivement la qualité des projets :

- La concordance avec les objectifs de l'appel à projets de même qu'avec les priorités ministérielles et gouvernementales;
- Le caractère récurrent du projet, son originalité et son aspect novateur;
- La clarté et la précision des objectifs poursuivis;
- L'expérience et la compétence de l'équipe de réalisation;
- La qualité et la diversité des partenaires impliqués;
- La capacité technique du demandeur à réaliser le projet;
- Le réalisme des prévisions budgétaires, du montage financier et du calendrier de réalisation;
- La diversité des sources de financement et la répartition judicieuse des ressources;
- Le caractère structurant du projet, son apport au secteur d'intervention et au(x) territoire(s) concerné(s);
- Les résultats attendus et les retombées prévues.

Processus d'évaluation et de sélection des projets

Le processus d'évaluation et de sélection des projets à une durée de cinq à huit semaines. Chaque projet est analysé par un comité de sélection interne au Ministère.

Afin de conduire le processus d'évaluation et de sélection des projets, le comité de sélection s'appuie sur une grille d'analyse objective alignée sur les critères présentés ci-haut.

Le processus évaluatif débute au lendemain de la date limite fixée pour le dépôt des projets

3.2.4. REDDITION DE COMPTES

À la fin du projet, l'organisme bénéficiaire de l'aide financière devra déposer à la Direction du transport terrestre des personnes un rapport d'activité comprenant les données financières attestant l'utilisation de l'aide financière et permettant l'évaluation du programme.

Aux fins de l'évaluation du programme, le rapport d'activités doit faire état des retombées structurantes du projet, présenter une analyse des impacts des activités réalisées et évaluer si les objectifs poursuivis ont été atteints.

3.3. FONCTIONNEMENT DES CENTRES DE GESTION DES DÉPLACEMENTS

3.3.1. ADMISSIBILITÉ

Organismes admissibles

Les centres de gestion des déplacements (CGD) sont admissibles à une aide financière couvrant une partie de leurs dépenses de fonctionnement.

À l'extérieur des régions métropolitaines de recensement de Montréal et de Québec, les municipalités et les sociétés de transport en commun agissant à titre de CGD sont également admissibles à cette aide.

Les CGD agissent à titre de promoteurs et de conseillers en mobilité auprès des employeurs afin de favoriser l'utilisation des modes de transport autre que l'auto-solo.

Conditions d'admissibilité

Le CGD doit faire la preuve d'une saine gestion administrative et financière et avoir respecté toute entente relative à des aides financières versées dans le cadre des programmes antérieurs.

Le CGD doit définir son territoire d'intervention principal. Pour les régions métropolitaines de recensement de Montréal et de Québec, ce territoire doit inclure un bassin de plus de 50 000 travailleurs et de plus de 10 000 travailleurs en région. Un seul CGD peut être reconnu et subventionné sur un territoire d'intervention.

3.3.2. AIDE FINANCIÈRE ET VERSEMENT

Montant de l'aide

Sous réserve des crédits disponibles, une aide financière égale à 75 % des dépenses admissibles est accordée, jusqu'à concurrence de 100 000 \$, pour le fonctionnement annuel d'un CGD.

Durée de l'aide

La durée de l'aide financière ne peut excéder 12 mois ou la date prévue par la résolution de l'organisme admissible, si cette dernière est inférieure à 12 mois.

Modalités de versements

L'aide financière est payable en deux versements. Le premier versement de 90 % est versé à la suite de l'approbation du ministre. Le solde est versé dans les deux mois suivant l'analyse des pièces justificatives transmise par l'organisme bénéficiaire.

Dépenses admissibles

Les dépenses suivantes sont admissibles à l'aide financière :

- Les salaires et les avantages sociaux, le loyer et les assurances, l'ameublement, l'électricité et le téléphone, la location de salles, réellement payés aux fins de fonctionnement du CGD;
- Les frais reliés à la tenue de livres;
- Pour les municipalités et les sociétés de transport en commun agissant à titre de CGD, seuls les salaires et les avantages sociaux, liés à un emploi créé pour ces activités, peuvent être remboursés;
- Les dépenses pour toute activité de démarchage et de promotion auprès des entreprises ou des établissements publics et parapublics, incluant l'aide pour préparer les demandes d'aide financière.

Dépenses inadmissibles

Les dépenses suivantes ne sont pas jugées pertinentes et admissibles pour assurer le fonctionnement des CGD :

- Les indemnités de départ discrétionnaires ou forfaitaires;
- Les frais de construction ou de rénovation des immeubles;
- Les frais d'adhésion aux associations professionnelles ou scientifiques;
- Les frais d'études, par exemple ceux liés à la préparation d'une thèse ou les droits de scolarité;
- Les frais liés à la formation professionnelle ou au perfectionnement, par exemple le coût de cours en informatique et de cours d'apprentissage linguistique;
- Les frais de stationnement mensuels pour les véhicules.

3.3.3. REDDITION DE COMPTES

Présentation d'une demande d'aide financière

Pour bénéficier d'une aide financière, l'organisme doit présenter avant le 1^{er} juin 2017 un plan d'affaires pour 2017.

Le plan d'affaires décrit l'ensemble des activités liées au démarchage auprès des entreprises et visant à favoriser, auprès des employés, un changement de comportement et l'usage des modes de transports autre que l'auto-solo.

Le document doit décrire, par activités, les ressources requises et les résultats attendus en terme, si possible, de changement de part modale ou d'augmentation de l'utilisation des modes de transport autre que l'auto-solo.

En plus de son plan d'affaires, le CGD doit présenter les renseignements suivants, permettant d'évaluer sa demande, notamment :

- La composition de son conseil d'administration et la provenance des membres;
- Le nombre de membres de l'organisme et leur répartition sur le territoire, le cas échéant;
- Une description de sa structure organisationnelle;
- Le nombre d'employés à son service et leur catégorie d'emploi (personnel de direction, de gestion, professionnel, technique ou de soutien);
- Son territoire d'intervention et les clientèles actuelles et potentielles desservies;
- Son rapport d'activités le plus récent (s'il y a lieu);
- Ses états financiers les plus récents, dûment adoptés par résolution du conseil d'administration, de même que ses prévisions budgétaires 2017;
- La résolution prise par le conseil d'administration de produire une demande d'aide financière;
- Toute information pertinente permettant d'appuyer sa demande.

Si le demandeur est en relation d'affaires avec une ou des sociétés apparentées (entreprise ou organisme contrôlé directement ou indirectement par les mêmes administrateurs que les siens), il doit en informer le Ministère, en identifiant chacune d'entre elles par son nom légal et son numéro d'entreprise du Québec.

La demande d'aide financière doit être acheminée à la Direction du transport collectif, du partenariat et de la coordination métropolitaine, dont les coordonnées figurent à l'annexe 4.

Mécanisme de reddition de compte

Le CGD, ou l'organisme admissible agissant à titre de CGD, doit produire annuellement les documents suivants :

- Le bilan des activités réalisées en fonction des résultats obtenus, notamment en termes de réduction des déplacements effectués en auto-solo et d'amélioration de l'accessibilité;
- La description des résultats obtenus et leur évaluation au regard des objectifs visés, notamment en ce qui concerne le recrutement et la mobilisation des entreprises et des établissements;
- Les états financiers entérinés par résolution du conseil d'administration;
- Toute autre information ou tout document jugé pertinent par le Ministère.

4. ANNEXE 1

VOLET 1 – AIDE FINANCIÈRE À L'AMÉLIORATION DES SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF

Nom de l'organisme de transport

Comparatif de l'offre de service entre l'année de référence et 2017

Services en régie

<u>Type de véhicule</u>	Année de référence 2006	Année 2015 Services réguliers	Année 2016 Services réguliers	Année 2017 Services réguliers	Écart 2017 Services réguliers - Année de référence
	(a)			(b)	(c) = (b) - (a)
Taxibus					
Nombre de véhicules en pointe					0
Nombre de véhicules - Total (affectés au service)					0
Nombre d'heures en service commercial					0
Nombre d'heures - Total (incluant heures improductives)					0
Nombre de kilomètres en service commercial					0
Nombre de kilomètres - Total (incluant kms improductifs)					0
Nombre de courses					0
Nombre de déplacements					0
Minibus					
Nombre de véhicules en pointe					0
Nombre de véhicules - Total (immatriculés)					0
Nombre d'heures en service commercial					0
Nombre d'heures - Total (incluant heures improductives)					0
Nombre de kilomètres en service commercial					0
Nombre de kilomètres - Total (incluant kms improductifs)					0
Intermédiaire					
Nombre de véhicules en pointe					0
Nombre de véhicules - Total (immatriculés)					0
Nombre d'heures en service commercial					0
Nombre d'heures - Total (incluant heures improductives)					0
Nombre de kilomètres en service commercial					0
Nombre de kilomètres - Total (incluant kms improductifs)					0
Autocar					
Nombre de véhicules en pointe					0
Nombre de véhicules - Total (immatriculés)					0
Nombre d'heures en service commercial					0
Nombre d'heures - Total (incluant heures improductives)					0
Nombre de kilomètres en service commercial					0
Nombre de kilomètres - Total (incluant kms improductifs)					0

5. ANNEXE 2

VOLET 2 – AIDE FINANCIÈRE AU TRANSPORT COLLECTIF RÉGIONAL

Organismes admissibles

Régions administratives	MRC et municipalités hors MRC
01 – Bas-Saint-Laurent	MRC : Kamouraska La Matapédia La Matanie La Mitis Les Basques Rimouski-Neigette Rivière-du-Loup Témiscouata
02 – Saguenay–Lac-Saint-Jean	MRC : Lac-Saint-Jean-Est Le Domaine-du-Roy Le Fjord-du-Saguenay Maria-Chapdelaine
03 – Capitale-Nationale	MRC : Charlevoix Charlevoix-Est La Côte-de-Beaupré La Jacques-Cartier L'Île d'Orléans Portneuf
04 – Mauricie	MRC : Les Chenaux Maskinongé Mékinac Agglomération de La Tuque
05 – Estrie	MRC : Coaticook Le Granit Le Haut-Saint-François Le Val-Saint-François Les Sources Memphrémagog
07 – Outaouais	MRC : La Vallée-de-la-Gatineau Les Collines-de-l'Outaouais Papineau Pontiac
08 – Abitibi-Témiscamingue	MRC : Abitibi Abitibi-Ouest La Vallée-de-l'Or Témiscamingue Ville de Rouyn-Noranda
09 – Côte-Nord	MRC : Caniapiscau La Haute-Côte-Nord Manicouagan Minganie Sept-Rivières
10 – Nord-du-Québec	Municipalités : Chapais Chibougamau Lebel-sur-Quévillon Matagami Administration régionale Kativik Gouvernement de la nation crie Gouvernement régional d'Eeyou Istchee Baie-James

Régions administratives	MRC et municipalités hors MRC
11 – Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine * (La Régie intermunicipale de transport Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine constitue l'organisme admissible de cette région à la demande des organismes admissibles).	MRC : Avignon* Bonaventure* La Côte-de-Gaspé* La Haute-Gaspésie* Le Rocher-Percé* Agglomération des Îles-de-la-Madeleine*
12 - Chaudière-Appalaches	MRC : Beauce-Sartigan Bellechasse Des Appalaches La Nouvelle-Beauce Les Etchemins L'Islet Lotbinière Montmagny Robert-Cliche
14 – Lanaudière	MRC : D'Autray Joliette L'Assomption Matawinie Montcalm
15 – Laurentides	MRC : Antoine-Labelle Argenteuil Deux-Montagnes La Rivière-du-Nord Les Laurentides Les Pays-d'en-Haut
16 – Montérégie	MRC : Acton Beauharnois-Salaberry Brôme-Missisquoi La Haute-Yamaska La Vallée-du-Richelieu Le Haut-Richelieu Le Haut-Saint-Laurent Les Jardins-de-Napierville Les Maskoutains Pierre-de-Saurel Rouville Vaudreuil-Soulanges Marguerite-D'Youville Roussillon
17 – Centre-du-Québec	MRC : Arthabaska Bécancour Drummond L'Érable Nicolet-Yamaska

6. ANNEXE 3

VOLET 2 – AIDE FINANCIÈRE AU TRANSPORT COLLECTIF RÉGIONAL

PLAN DE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF

Le plan de développement du transport collectif devra contenir les éléments minimaux suivants :

- les services de transport déjà existants sur le territoire de la MRC et ceux impliqués dans le fonctionnement des services de transport collectif, soit :
 - le transport scolaire;
 - le transport adapté;
 - le transport adapté sous la responsabilité du réseau de la santé et des services sociaux;
 - le transport interurbain;
 - le transport par taxi;
 - le covoiturage, tel que défini par la Loi sur les transports;
 - le transport bénévole, tel que défini par la Loi concernant les services de transport par taxi (chapitre S-6.01).
- les avantages et inconvénients de chacun de ces modes;
- l'achalandage par mode;
- la grille tarifaire;
- les revenus et dépenses;
- les principaux générateurs de déplacements;
- une vision régionale et structurée du développement des services;
- la démonstration d'une concertation des partenaires associés à l'organisation des services de transport collectif :
 - la ou les MRC;
 - la ou les commissions scolaires;
 - le ou les organismes municipaux de transport adapté;
 - l'Agence régionale de la santé;
 - les établissements de santé;
 - les entreprises de taxi et leur association;
 - les entreprises de transport nolisé et interurbain;
 - les organismes communautaires;

- les entreprises de transport scolaire;
- les centres locaux de développement.

7. ANNEXE 4

COORDONNÉES DES DIRECTIONS DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS

Direction du transport collectif, du partenariat et de la coordination métropolitaine
Service de l'administration des programmes d'aide (SAPA)
500, boulevard René-Lévesque Ouest, 3^e étage, C.P. 5
Montréal (Québec) H2Z 1W7
Téléphone : 1 855 464-1730 (sans frais)
Téléphone : 514 687-7227 (pour la région de Montréal)

La réception des demandes d'aide financière se fait à l'adresse courriel suivante : TransportQuébec.Programmes@transportsgouv.qc.ca.

Advenant l'impossibilité de transmettre une demande par courriel, la demande peut se faire par la poste à l'adresse ci-dessus.

Direction du transport terrestre des personnes

700, boulevard René-Lévesque Est, 15^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1
Téléphone : (418) 643-8398
Télécopieur : (418) 646-4904