

# Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes

POLITIQUE QUÉBÉCOISE DU TRANSPORT COLLECTIF

## Subventions aux immobilisations

Modalités d'application



Québec, le 22 décembre 2008

Je détermine que les modalités reproduites ci-après s'appliquent au versement de subventions aux immobilisations en transport en commun, conformément à l'article 34 du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (décret n° 1152-2002 du 25 septembre 2002 modifié par les décrets n<sup>os</sup> 148-2007 du 14 février 2007 et 982-2008 du 8 octobre 2008).



Julie Boulet

---

**PROGRAMME D'AIDE GOUVERNEMENTALE  
AU TRANSPORT COLLECTIF DES PERSONNES  
- VOLET SUBVENTIONS AUX IMMOBILISATIONS**

**Modalités d'application**

**Décembre 2008**

---

Cette publication a été réalisée par la Direction du transport terrestre des personnes, en collaboration avec la Direction de l'Île-de-Montréal et la Direction de la planification et de la coordination des ressources de la Direction générale de Montréal et de l'Ouest, et éditée par la Direction des communications.

On peut obtenir d'autres exemplaires en écrivant au

Service des politiques et des programmes  
Direction du transport terrestre des personnes  
Ministère des Transports du Québec  
700, boulevard René-Lévesque Est, 25<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec) G1R 5H1

ou en composant le 418 643-8398.

Cette publication peut également être consultée sur le site Web du ministère des Transports au [www.mtq.gouv.qc.ca](http://www.mtq.gouv.qc.ca)

ISBN 978-2-550-54506-4

ISBN (PDF) 978-2-550-54507-1

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2008

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives Canada, 2008

# TABLE DES MATIÈRES

<b>Introduction</b> .....	1
1. Responsabilité administrative des programmes.....	2
2. Organismes admissibles et nature des subventions.....	3
3. Conditions générales d'admissibilité et de versement.....	5
<b>Subventions aux immobilisations</b> .....	7
1. Objectifs et principes.....	7
2. Autorisation des projets.....	8
2.1 Autorisation d'un projet en une seule étape .....	12
2.2 Autorisation de principe .....	14
2.3 Autorisation finale.....	15
3. Subventions et dépenses admissibles.....	16
3.1 Règles générales.....	17
3.2 Règles spécifiques.....	20
3.2.1 Autobus et minibus urbains.....	26
3.2.2 Véhicules de service.....	32
3.2.3 Projets présentant un caractère innovateur sur le plan technologique.....	35
3.2.4 Terrain .....	38
3.2.5 Voies réservées aux autobus .....	39
3.2.6 Stationnements d'incitation à l'utilisation du transport en commun.....	41
3.2.7 Garage, terminus et centre administratif.....	43
3.2.8 Abribus.....	50
3.2.9 Supports à vélo .....	52

3.2.10 Réseau de métro .....	53
3.2.11 Réseau de trains de banlieue et tout autre système de transport terrestre guidé utilisant une emprise exclusive.....	58
3.2.12 Modifications visant à améliorer, pour les clientèles à mobilité réduite, l'accès au service régulier de transport en commun.....	63
4. Modalités de versement.....	65
4.1 Subventions versées au comptant.....	66
4.2 Subventions versées au service de la dette.....	68
5. Études des bénéfices et des coûts.....	71
5.1 Définitions.....	71
5.2 Documents exigés par le ministre .....	72
<b>Lexique</b> .....	<b>75</b>

# INTRODUCTION

Le présent document traite de l'application du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes édicté par le décret n° 1152-2002 du 25 septembre 2002 et modifié par les décrets n° 148-2007 du 14 février 2007 et 982-2008 du 8 octobre 2008.

Ce document remplace les modalités de février 2005 intitulées : « Modalités d'application — Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes à l'intention des sociétés de transport en commun, de l'Agence métropolitaine de transport et de la Ville de Montréal ». Il vise entre autres à préciser les dispositions applicables en vertu du décret n° 148-2007 dont les modifications s'appliquent à compter de l'année 2007 et celles approuvées par le décret n° 982-2008 qui s'appliquent à compter du 8 octobre 2008.

L'application des nouvelles modalités ne peut cependant avoir pour effet de modifier rétroactivement les autorisations déjà accordées ainsi que le montant des subventions déjà versées ou à verser aux organismes, sauf si les modifications résultent de changements législatifs ou réglementaires déjà en vigueur ou s'il en est prévu autrement dans tout autre document du ministère des Transports ou du gouvernement du Québec.

Les modifications apportées par le décret n° 983-2008 du 8 octobre 2008 ne sont pas incluses dans le présent document. Elles feront l'objet d'un document spécifique, étant donné que leur mise en application est limitée dans le temps. Il en est de même des modalités applicables en vertu du décret n° 115-2007 du 14 février 2007 relatif au Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL). Ses modalités feront l'objet d'un traitement distinct, compte tenu des particularités différenciant ce programme du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes.

## **1. RESPONSABILITÉ ADMINISTRATIVE DES PROGRAMMES**

Les directions territoriales du ministère des Transports ont la responsabilité de recevoir et d'analyser les demandes de subvention des organismes de transport en commun situés sur leur territoire. Elles ont également la responsabilité d'assurer le suivi des demandes des partenaires, usagers et transporteurs et de faire les recommandations nécessaires au Ministère.

Pour sa part, la Direction du transport terrestre des personnes a, entre autres, comme responsabilité d'élaborer et de proposer des politiques, des programmes d'aide et des réglementations en matière de transport terrestre des personnes ainsi que d'appuyer les unités territoriales dans leurs mises en œuvre. Elle a aussi pour mandat de gérer le Fonds des contributions des automobilistes au transport en commun.



## 2. ORGANISMES ADMISSIBLES ET NATURE DES SUBVENTIONS

Les sociétés de transport en commun, l'Agence métropolitaine de transport et la Ville de Montréal sont admissibles à des subventions aux immobilisations, conformément à l'article 1 du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes. Les subventions suivantes peuvent être accordées lorsque ces organismes se conforment aux conditions d'admissibilité et obtiennent les autorisations requises :

- autobus et minibus urbains, y inclus les autobus articulés et les minibus de type scolaire;
- véhicules de service nécessaires pour l'exploitation du réseau d'autobus et de métro;
- biens servant à l'exploitation d'un réseau de transport en commun et présentant un caractère innovateur sur le plan technologique;
- terrain, droit d'accès, emprise ou servitude;
- voie réservée aux autobus;
- stationnement d'incitation à l'utilisation du transport en commun;
- garage, terminus et centre administratif;
- équipements et dispositifs requis aux fins d'exploitation d'un garage ou d'un terminus ainsi que les équipements immobiliers nécessaires à l'exploitation de l'infrastructure et à l'information de la clientèle;
- toiture d'un bien immeuble utilisé comme garage, terminus ou centre administratif;
- abribus;
- supports à vélo;
- matériel roulant, équipement et infrastructure du réseau de métro et d'autres systèmes de transport terrestre guidés utilisant une emprise exclusive;
- modifications visant à améliorer, pour les clientèles à mobilité réduite, l'accès au service régulier de transport en commun.

Les municipalités, les conseils intermunicipaux ou régionaux de transport constitués en vertu de la Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal, les municipalités régionales de comté ayant déclaré leur compétence en transport collectif de personnes, les régies municipales ou intermunicipales de transport et les regroupements de municipalités liées par une entente intermunicipale de transport reconnus admissibles à une subvention à l'exploitation par le ministre des Transports en vertu du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes, sont admissibles aux subventions aux immobilisations prévues ci-après :

- biens servant à l'exploitation d'un réseau de transport en commun et présentant un caractère innovateur sur le plan technologique;
- stationnements d'incitation à l'utilisation du transport en commun situés à l'extérieur du territoire de l'Agence métropolitaine de transport;
- abribus;
- supports à vélo.

Un organisme qui reçoit une subvention en vertu du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional, approuvé par le décret n° 154-2007 du 14 février 2007, ne peut recevoir une subvention en vertu du présent programme.

### 3. CONDITIONS GÉNÉRALES D'ADMISSIBILITÉ ET DE VERSEMENT

Pour bénéficier des subventions offertes par le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes, l'organisme doit émettre les titres de transport sans faire de distinction en fonction du lieu où habitent les utilisateurs. Le ministre des Transports peut retarder, sans payer d'intérêts, le versement d'une subvention à un organisme ou réduire la somme à laquelle il a droit lorsque celui-ci :

- sans motif valable, donne des services de moins bonne qualité ou impose des tarifs plus élevés aux utilisateurs de son réseau résidant hors de son territoire;
- impose des conditions inacceptables à un autre organisme de transport en commun qui souhaite utiliser une infrastructure ou un équipement subventionné ou refuse d'entreprendre, dans un délai raisonnable, les démarches en vue d'en venir à un accord.

L'aliénation d'un bien d'une valeur de plus de 25 000 \$ subventionné en vertu du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes doit être autorisée par le ministre des Transports, sauf si cet actif est visé aux articles 37 ou 38 de la Loi sur l'Agence métropolitaine de transport (L.R.Q., chap. A-7.02). L'organisme doit également informer le ministre des Transports de l'aliénation de tout bien subventionné d'une valeur de 25 000 \$ et moins.

Les organismes de transport autorisés à recevoir des subventions aux immobilisations en vertu du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes doivent faire parvenir annuellement au ministère des Transports une copie de leur budget, de leurs états financiers et de leur rapport annuel, s'il y a lieu. Ces organismes doivent également transmettre un rapport annuel d'exploitation dont la forme est déterminée par le ministère des Transports et qui regroupe les données opérationnelles et financières nécessaires au calcul des subventions et au processus d'évaluation de programme.

Les sociétés de transport doivent également, chaque année, transmettre au Ministère un plan quinquennal de gestion de leur parc d'autobus et de minibus urbains qui prévoit annuellement les quantités prévisionnelles de véhicules à remplacer. Ce plan quinquennal doit veiller à ce que le nombre de véhicules à remplacer n'excède pas 105 % des quantités de référence du plan quinquennal de l'année précédente. Les quantités de référence correspondent au nombre de véhicules à remplacer pendant les quatre années communes à deux plans quinquennaux successifs.

Un représentant du gouvernement ou son mandataire pourra aller vérifier sur place, à n'importe quel moment, toutes les données relatives aux demandes de subvention ou aux subventions déjà versées. De plus, le Ministère pourra demander à l'organisme de faire certifier certaines données relatives au calcul des subventions par son vérificateur interne ou un vérificateur externe.

# SUBVENTIONS AUX IMMOBILISATIONS

## 1. OBJECTIFS ET PRINCIPES

L'autorisation ou le versement de toute subvention aux immobilisations sont axés sur les priorités d'investissements suivantes :

**Priorité 1 :** Maintien des actifs (objectif visant à maintenir en bon état les actifs existants par des interventions portant sur le remplacement, la rénovation ou la réfection d'équipement, de matériel roulant et d'infrastructure ayant atteint leur durée de vie utile ou par des interventions ou des travaux effectués en vue de prolonger la durée de vie utile de ces actifs);

**Priorité 2 :** Amélioration des équipements et des infrastructures existants (objectif visant à améliorer la qualité des services offerts à la clientèle par des interventions portant sur la mise en place de mesures préférentielles ou incitatives à l'utilisation du transport en commun ou par des interventions visant à rehausser les caractéristiques techniques et opérationnelles des infrastructures existantes ou l'ajout d'infrastructures, d'actifs ou d'équipements connexes au service de transport);

**Priorité 3 :** Expansion du réseau (objectif visant à développer de nouveaux services par des interventions portant sur l'ajout de nouveaux véhicules ou de matériel roulant ainsi que sur la construction et l'agrandissement d'immobilisations visant l'expansion des services de transport).

Les présentes modalités ont été révisées dans le contexte de l'adoption de la Politique québécoise du transport collectif et des modifications apportées au Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes — volet subventions aux immobilisations.

## 2. AUTORISATION DES PROJETS

L'autorisation ou le versement de toute subvention aux immobilisations sont soumis aux conditions suivantes :

- a- le bien acquis, construit ou aménagé est utilisé pour exploiter un service de transport en commun;
- b- le projet est autorisé au préalable par le ministre des Transports;
- c- les crédits sont disponibles;
- d- la présentation préalable d'un document justificatif conforme à la section « Étude des bénéfices et des coûts », prévu à cette fin dans les présentes modalités;
- e- la présentation préalable de toute autre étude ou analyse exigée par le ministre des Transports;
- f- la conformité d'un projet de développement aux orientations gouvernementales d'aménagement pour le territoire où il sera réalisé;
- g- le respect des accords intergouvernementaux de libéralisation des marchés auxquels le gouvernement du Québec souscrit;
- h- le respect de toute règle ou politique d'achat approuvée par le Conseil du trésor;
- i- l'organisme doit transmettre annuellement au Ministère un programme de ses immobilisations dûment approuvé pour les trois exercices financiers subséquents. Ce programme doit être transmis au plus tard le 31 octobre précédant le premier exercice financier ou dès qu'il a été dûment approuvé. L'organisme doit également transmettre au Ministère toute modification de son programme.

Le programme doit être divisé en phases annuelles et présenter les projets par programme de subvention, soit le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes et le Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la Société de financement des infrastructures locales du Québec. Il doit détailler, par période, l'objet, le montant et le mode de financement des dépenses en immobilisation que prévoit engager ou effectuer l'organisme et dont la période de financement excède 12 mois. Ce programme doit aussi mentionner les dépenses en immobilisation que prévoit effectuer l'organisme au-delà de la période qu'il vise, si ces dépenses résultent d'engagements pris pendant cette période. Enfin, ce programme doit faire un suivi des projets inscrits en parachèvement et de ceux dont la réalisation s'est terminée au cours des deux années précédentes. Ce suivi doit montrer l'évolution du coût des projets en comparaison des autorisations accordées;

- j- l'approbation par le Conseil du trésor des projets inscrits dans le Plan triennal des immobilisations en transport en commun soumis par le ministère des Transports pour les projets admissibles en vertu du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes.

Le Ministère peut exiger que certains documents justificatifs lui soient transmis avant d'inscrire un projet dans le Plan triennal des immobilisations en transport en commun présenté au Conseil du trésor. L'organisme, qui veut s'assurer qu'un projet pourra être réalisé conformément à sa planification, devrait inscrire une nouvelle initiative à compter de l'an 2 du programme triennal de ses immobilisations.

À la suite de l'approbation des projets par le Conseil du trésor et de la présentation d'une demande de subvention et de tous les documents justificatifs par l'organisme, le Ministère déploiera tous les efforts pour accorder les autorisations de projet et établir les conditions spécifiques de l'autorisation, s'il y a lieu, le plus rapidement possible.

Aucune autorisation ne sera accordée si l'organisme n'a pas transmis les documents justificatifs exigés en vertu de la présente section. Les documents justificatifs à transmettre par les organismes et l'autorisation des projets par le ministre des Transports varient en fonction de la nature et de l'ampleur du projet. Les projets sont généralement autorisés en une seule étape dès que l'organisme a transmis tous les documents justificatifs nécessaires à l'approbation du projet et énumérés dans la sous-section 2.1. Pour les projets plus complexes ou dont l'ampleur nécessite des analyses et des descriptions plus importantes ou lorsque l'avancement du projet ne permet pas l'autorisation de l'ensemble des coûts, l'autorisation comprend deux étapes, soit l'autorisation de principe et l'autorisation finale. Ces deux étapes sont décrites respectivement dans les sous-sections 2.2 et 2.3 et les documents exigés y sont prévus.

D'autres projets peuvent cependant faire l'objet d'un traitement particulier au chapitre de l'autorisation, notamment le cas des études préliminaires, incluant les études des bénéfices et des coûts, spécifiquement autorisées par le ministre des Transports préalablement à la réalisation d'un projet reconnu admissible en vertu des articles 4, 5, 6 et 7 du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes. C'est également le cas des projets majeurs nécessitant la conclusion d'une entente entre le Ministère et l'organisme et dont la réalisation rend inapplicables certaines étapes d'autorisation ou de justification, tels les projets réalisés selon la méthode « ingénierie, approvisionnement et gestion de la construction » (IAGC). Les obligations de chacune des parties sont alors généralement prévues dans l'entente.

Conditions à respecter à la suite de l'autorisation d'un projet :

- les dépenses engagées par un organisme avant d'avoir obtenu l'autorisation de principe (ou l'autorisation finale, si le projet ne comporte qu'une seule autorisation), telles que les études (y inclus les documents de soumission et les plans et devis) et l'achat de terrain, sont admissibles à la subvention lorsque le projet est autorisé par la suite par le ministre et que ces dépenses en font partie. Toutefois, à l'exception de l'acquisition de terrain, aucun contrat d'achat ou de réalisation des travaux ne doit être accordé avant d'avoir obtenu l'autorisation finale du projet. L'organisme peut cependant procéder au lancement des appels d'offres;
- lorsqu'un contrat pour l'acquisition d'un terrain a été accordé avant l'obtention de l'autorisation du projet par le ministre des Transports, l'organisme devra déposer au Ministère tous les documents requis exigés en vertu de la sous-section 3.2.4, tels que les études de sols et de caractérisation des sols et l'évaluation municipale, ainsi que l'estimation par un évaluateur agréé, s'il y a lieu. Lorsqu'un terrain est contaminé, l'organisme doit obtenir l'autorisation préalable du ministre avant de l'acquérir pour que les coûts de décontamination et de restauration soient admissibles à la subvention;
- lorsque les pouvoirs contractuels prévus dans la loi d'un organisme nécessitent qu'il procède par demande de soumissions, celle-ci doit être rédigée de façon à pouvoir distinguer clairement les dépenses admissibles de celles non admissibles. Cette demande doit être conforme aux devis techniques, aux cahiers des charges et aux documents approuvés par le Ministère;
- lorsque la maîtrise d'œuvre pour la réalisation des travaux est confiée à un tiers, le protocole d'entente doit prévoir la production de pièces justificatives permettant de distinguer clairement les dépenses admissibles de celles non admissibles;
- lorsque des changements sont apportés aux plans et devis d'un projet après l'obtention par l'organisme de l'autorisation finale et que ces changements ont pour effet d'augmenter les coûts ou encore d'en modifier le concept, la capacité ou la fonctionnalité par rapport à ceux autorisés par le ministre, une nouvelle autorisation par le ministre des Transports est nécessaire afin que les changements soient subventionnés. Lorsque les ordres de changement surviennent durant l'exécution des travaux, l'organisme doit demander, s'il y a lieu, l'autorisation dès que ces ordres de changement surviennent. Si les travaux ne peuvent être interrompus, la demande doit quand même être acheminée le plus tôt possible pour que les ordres de changement fassent l'objet d'une recommandation et d'une approbation *a posteriori*, s'il y a lieu. Lorsque des



modifications sont apportées par rapport aux plans et devis approuvés, et ce, sans changer le concept, la capacité ou la fonctionnalité du projet et sans que les dépenses totales soient augmentées, les ordres de changement devront être soumis à la direction territoriale à la fin des travaux pour mise à jour du dossier et acceptation des modifications;

- au moment de la réalisation d'un projet subventionné par le ministère des Transports, l'organisme doit informer adéquatement le public de la contribution gouvernementale au projet d'immobilisations (panneaux, enseignes, communiqués de presse, dépliants, etc.);
- lorsque la réalisation du projet est terminée, l'organisme doit produire un certificat de conformité des travaux en tenant compte, le cas échéant, des modifications autorisées par rapport aux plans et devis déposés lors de la demande d'autorisation finale. Le Ministère peut également s'assurer de la conformité et de la nature des travaux réalisés en fonction de ceux qui ont été autorisés et, dans certains cas, exiger une étude de suivi et d'impact des projets réalisés.

## 2.1 Autorisation d'un projet en une seule étape

Le processus d'autorisation d'un projet « en une seule étape » débute par une demande de subvention transmise par l'organisme visant un projet inscrit au plan triennal d'immobilisations de l'organisme. Le projet soumis doit être accompagné des documents exigés en vertu de la section 5 « Études des bénéfiques et des coûts » des présentes modalités et d'un document justificatif comportant les éléments suivants :

- problématique et objectifs;
- analyse des besoins actuels et prévisibles;
- analyse des scénarios;
  - description des scénarios et de leurs composantes,
  - présentation de la méthodologie d'évaluation des scénarios,
  - évaluation des scénarios et des choix;
- description détaillée du scénario retenu et des mesures connexes;
  - concept fonctionnel,
  - concept opérationnel,
  - aménagement,
  - cahier des charges,
  - plans et devis définitifs,
  - ventilation des coûts : la ventilation du bordereau des coûts de soumission doit être suffisamment détaillée pour que les coûts des éléments admissibles puissent être clairement définis aux fins de calcul de la subvention à verser. Les honoraires professionnels doivent être ventilés par poste de dépenses (plans et devis, études, surveillance des travaux, gestion de projets, etc.) et les coûts non imputables au projet doivent être précisés. Pour les dépenses en régie reconnues admissibles en vertu de la section 3.2 des présentes modalités, l'organisme devra fournir la ventilation des heures, des corps d'emploi et des taux moyens utilisés,
  - échéancier de l'appel d'offres et des travaux et, s'il y a lieu, les résultats de l'appel d'offres;
- modalités de surveillance et de réalisation des travaux envisagés;

- consultation et ententes : conformément à sa loi, l'organisme doit, selon le cas, soumettre les résultats des consultations tenues avec un organisme, une ville ou un de ses arrondissements et une municipalité quant à l'implantation du projet ainsi que les autorisations relatives à la réalisation du projet. Une copie des résolutions et des protocoles d'entente doit également être transmise.

Aussi, l'organisme qui demande une subvention pour un stationnement d'incitation doit déposer, pour approbation, la politique qu'il entend suivre pour l'exploitation de ce stationnement, y compris la politique tarifaire. Toute modification subséquente à cette politique doit être approuvée par le ministre.

## 2.2 Autorisation de principe

Le processus d'autorisation de principe d'un projet débute par une demande de subvention transmise par l'organisme visant un projet inscrit dans le plan triennal d'immobilisations de l'organisme. L'autorisation de principe vise à approuver le concept du projet ou de l'avant-projet. Le projet soumis doit être accompagné des documents exigés en vertu de la section 5 « Études des bénéfiques et des coûts » des présentes modalités et d'un document justificatif comportant les éléments suivants :

- problématique et objectifs;
- analyse des besoins actuels et prévisibles;
- analyse des scénarios;
  - description des scénarios et de leurs composantes,
  - présentation de la méthodologie d'évaluation des scénarios,
  - évaluation des scénarios et des choix;
- description détaillée du scénario retenu et des mesures connexes;
  - concept fonctionnel,
  - concept opérationnel,
  - aménagement,
  - ventilation des coûts,
  - échéancier de réalisation;
- consultation et ententes : conformément à sa loi, l'organisme doit, selon le cas, soumettre les résultats des consultations tenues avec un organisme, une ville ou un de ses arrondissements et une municipalité quant à l'implantation du projet ainsi que les autorisations relatives à la réalisation du projet.

Aussi, l'organisme qui demande une subvention pour un stationnement d'incitation doit déposer, pour approbation, la politique qu'il entend suivre pour l'exploitation de ce stationnement, y compris la politique tarifaire. Toute modification subséquente à cette politique doit être approuvée par le ministre.

## 2.3 Autorisation finale

Le processus d'autorisation finale d'un projet débute par une demande de subvention transmise par l'organisme visant un projet ayant déjà fait l'objet d'une autorisation de principe. L'autorisation finale vise à s'assurer de la conformité de la nature et de l'étendue des travaux par rapport à l'autorisation de principe. Néanmoins, certains aspects techniques du projet peuvent être modifiés et des commentaires visant à le modifier peuvent être émis. Le Ministère peut également exiger que l'organisme effectue certains changements (p. ex. : bien-être et sécurité du public, standardisation, adaptation technologique, accessibilité, environnement).

La demande d'autorisation finale doit être accompagnée d'un document justificatif comportant les éléments suivants :

- description et justification des modifications par rapport au projet ayant reçu l'autorisation de principe;
- cahier des charges;
- plans et devis définitifs;
- estimation finale des coûts : la ventilation du bordereau des coûts de soumission doit être suffisamment détaillée pour que les coûts des éléments admissibles puissent être clairement définis aux fins de calcul de la subvention à verser. Les honoraires professionnels doivent être ventilés par poste de dépenses (plans et devis, études, surveillance des travaux, gestion de projets, etc.) et les coûts non imputables au projet doivent être précisés. Pour les dépenses en régie reconnues admissibles en vertu de la section 3.2 des présentes modalités, l'organisme devra fournir la ventilation des heures, des corps d'emploi et des taux moyens utilisés;
- échéancier de l'appel d'offres et des travaux et, s'il y a lieu, les résultats de l'appel d'offres;
- modalités de surveillance et de réalisation des travaux envisagés;
- ententes finales, le cas échéant, avec les organismes, villes et municipalités concernés : l'organisme doit soumettre, s'il y a lieu, une copie des résolutions et des protocoles d'entente.

### **3. SUBVENTIONS ET DÉPENSES ADMISSIBLES**

Les modalités de calcul des subventions et les dépenses admissibles sont précisées dans les sous-sections suivantes. Les règles générales sont prévues dans la section 3.1 et s'appliquent à tous les actifs décrits dans les sous-sections 3.2.1 à 3.2.12.

Des règles spécifiques sont également prévues dans la section 3.2 et décrivent certaines situations d'abandon, d'utilisation, de financement, de vente, d'aliénation, de remplacement, de réfection, de maîtrise d'œuvre et d'achat d'actifs subventionnés. Elles précisent également les travaux effectués en régie reconnus admissibles dans le cadre du programme d'aide ainsi que les dispositions particulières applicables à la réalisation d'un projet majeur. Sauf le cas du remplacement ou non d'un actif sinistré, l'accès aux personnes handicapées et le recours à un moyen de financement autre que l'émission d'obligations, les règles spécifiques de la section 3.2 ne s'appliquent pas aux autobus et minibus urbains, les dispositions à cette fin étant prévues dans la sous-section 3.2.1.

### 3.1 Règles générales

Pour être admissibles à une subvention, pour la construction, l'aménagement, l'acquisition, la réfection ou le remplacement d'un actif, les besoins doivent être justifiés et les autorisations du Ministère doivent avoir été obtenues. De plus, l'organisme doit s'assurer que son projet est conforme aux lois et aux règlements en vigueur, y compris les règlements de zonage et les schémas d'aménagement. Aucune dépense admissible ne peut dépasser le coût d'un actif équivalent tel qu'il est établi par le ministère des Transports.

Les modalités prévues dans les sous-sections suivantes définissent pour chaque projet la nature des dépenses admissibles, le taux de subvention applicable, le montant maximal et la durée de vie utile, s'il y a lieu.

De façon générale, les dépenses admissibles incluent celles prévues pour chaque projet, y compris, s'il y a lieu, des frais de contingence n'excédant pas 15 % du coût du projet. À ces dépenses s'ajoutent, s'il y a lieu, en proportion des dépenses admissibles par rapport aux dépenses totales, le coût net des taxes de vente, les frais d'intérêt à court terme engagés avant le financement à long terme, les frais d'émission d'obligations et les frais d'évaluation de crédits. Lorsque l'organisme rembourse, à même ses dépenses d'exploitation de l'année courante, les frais d'intérêt à court terme engagés avant le financement à long terme, ces frais sont remboursés au comptant en proportion des dépenses admissibles par rapport aux dépenses totales du projet.

Le coût net des taxes de vente correspond au coût des taxes moins les remboursements. Lorsque l'organisme finance à long terme seulement la partie des dépenses subventionnées d'un projet, les frais d'intérêt à court terme engagés avant le financement à long terme et les frais d'émission d'obligations sont subventionnés en totalité. Les frais d'évaluation de crédits reconnus admissibles sont limités à la proportion des dépenses attribuables au financement du projet et sont déterminés en fonction des méthodes d'imputation soumises par la société et préalablement approuvées par le ministère des Transports. À cette fin, le Ministère pourra demander à la société qu'elle fasse certifier par son vérificateur interne ou par un vérificateur externe certaines données relatives à la conformité des dépenses admissibles.

Lorsqu'un projet est reconnu admissible en vertu des articles 4, 5, 6 et 7 du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes, les études préliminaires, incluant les études des bénéfices et des coûts, sont admissibles et subventionnées comme un projet lorsqu'elles sont spécifiquement autorisées par le ministre des Transports. Il en est de même des études relatives au choix technologique d'un autobus ou d'un minibus urbain et celles nécessaires à la préparation des documents justificatifs accompagnant la demande d'autorisation ministérielle visant la commande unifiée d'autobus.

Les frais de refinancement, c'est-à-dire les frais d'émission d'obligations et d'échange de coupons d'obligations engagés lors du refinancement d'un actif subventionné, incluant le métro, sont également admissibles en proportion des dépenses subventionnées par rapport aux dépenses financées à long terme pour cet actif. Ces frais n'ont pas à être autorisés au préalable par le Ministère et sont remboursés à la suite d'une vérification de la demande de subvention et des pièces justificatives présentées par l'organisme.

L'aide gouvernementale ne couvre pas les dépenses suivantes :

- les dépenses ne respectant pas les lois et règlements en vigueur;
- le mobilier et le matériel de bureau;
- les outils manuels ou portatifs, à l'exception de l'outillage spécialisé requis pour l'installation et l'entretien d'équipement particulier ou spécialisé nécessaire à la réalisation des activités courantes d'exploitation de l'organisme;
- les dépenses assimilables à l'entretien normal et les dépenses d'entretien requises pour assurer la bonne conservation des actifs jusqu'à la fin de leur vie utile telle qu'elle est définie par les présentes modalités;
- la location de terrain de même que les dépenses relatives aux droits superficiaires ou aux permissions d'occupation;
- les pièces de rechange lors de l'acquisition d'un actif subventionné, à l'exception des pièces minimales requises pour assurer le maintien des opérations lors d'un bris d'équipement. L'inventaire minimal de pièces requises se détermine en fonction des temps de livraison, de la disponibilité du matériel sur le marché ainsi que du parc de rechange du réseau existant;



- les dépenses de gestion, de vérification et de contrôle financier pour les projets réguliers de transport en commun, sauf si ces dépenses font partie d'un projet clés en main donné à contrat;
- la formation du personnel, à l'exception du transfert de connaissances requis pour permettre à un organisme de former son personnel et d'utiliser un nouvel équipement (à titre d'exemple, la formation de formateurs au sein d'un organisme est admissible, mais la formation de l'ensemble des employés ne l'est pas);
- les dépenses effectuées en régie (tâches effectuées par des commis, techniciens, professionnels ou autres employés de l'organisme qui fait la demande de subvention), à l'exception de celles énumérées dans la section 3.2;
- les dépenses subventionnées en vertu d'un autre programme d'aide gouvernementale.

## 3.2 Règles spécifiques

### Utilisation d'un actif à d'autres fins

Avant la fin de sa durée de vie utile, lorsque l'actif acquis, construit ou aménagé grâce à une subvention gouvernementale ne sert pas exclusivement ou principalement à l'exploitation d'un réseau de transport en commun urbain, sans que l'organisme ait obtenu au préalable une autorisation du ministre des Transports, la subvention est réduite au prorata de son utilisation à d'autres fins.

### Abandon d'un actif

Avant la fin de sa durée de vie utile, lorsqu'un organisme renonce à utiliser un actif aux fins prévues lors de l'autorisation de la subvention, sans que l'organisme ait obtenu une autorisation du ministre des Transports, le Ministère procède à la récupération des subventions versées selon la valeur résiduelle de l'actif, ajustée au taux de subvention appliqué lors du versement de la subvention.

### Vente ou aliénation d'un actif subventionné

Lorsqu'un actif subventionné est vendu ou autrement aliéné sans remplacement, le Ministère procède à la récupération des subventions versées selon le plus élevé de la valeur résiduelle ou du prix de vente de l'actif, ajusté au taux de subvention appliqué lors du versement de la subvention.

### Remplacement d'un actif

Lorsqu'un actif est construit ou acquis en remplacement d'un actif existant, la subvention est réduite pour tenir compte de la vente ou de la disposition de l'actif remplacé ou mis au rancart. Lorsque le remplacement survient avant la fin de la durée de vie utile de l'actif, la subvention est réduite en fonction de la durée de vie utile non atteinte de l'actif. Si l'actif a atteint 75 % de sa durée de vie utile, la réduction est calculée en proportion de la durée de vie utile non atteinte. Si l'actif n'a pas atteint 75 % de sa vie utile, la réduction des subventions est égale à deux fois la durée de vie utile non atteinte.

Le remplacement (y inclus l'acquisition et l'adaptation) des équipements et des dispositifs requis aux fins d'exploitation d'un garage ou d'un terminus ainsi que les équipements immobiliers nécessaires à l'exploitation de

l'infrastructure et à l'information de la clientèle ne sont pas admissibles à la subvention lorsque le garage ou le terminus n'a pas été utilisé pendant au moins 20 ans. Il en est de même pour la réfection de la toiture d'un bien immeuble utilisé comme garage, terminus ou centre administratif lorsque ce bien immeuble n'a pas été utilisé pendant au moins 20 ans. Après 20 ans, ces biens sont admissibles à la subvention sans aucune pénalité si l'organisme fait la démonstration de la nécessité de procéder à leur remplacement ou à leur réfection. Ces dispositions s'appliquent également en les adaptant aux équipements, dispositifs et bâtiments du métro, d'un réseau de trains de banlieue et de tout autre système de transport terrestre guidé utilisant une emprise exclusive.

Le remplacement de biens présentant un caractère innovateur sur le plan technologique n'est pas admissible à la subvention avant l'atteinte de la durée de vie utile de 15 ans et, dans le cas de la source d'énergie d'un véhicule, de la durée de vie utile prévue dans la sous-section 3.2.1 concernant les autobus et les minibus urbains.

L'organisme peut remplacer annuellement 5 % de son parc d'abribus sans encourir aucune pénalité au regard de la vie utile des abribus remplacés.

#### Remplacement ou non d'un actif sinistré

Le remplacement d'un actif sinistré n'est pas admissible à une subvention, l'organisme recevant une compensation de sa compagnie d'assurances ou assumant son propre risque. Néanmoins, lorsque l'actif sinistré est remplacé par un actif neuf et que ce remplacement a pour effet d'augmenter le nombre d'années avant que l'actif ait atteint sa durée de vie utile, une subvention peut être versée à l'organisme à la suite d'une autorisation préalable du ministre des Transports. Les dépenses admissibles à la subvention correspondent alors à la valeur nette de l'actif remplacé. La valeur nette de l'actif correspond au coût admissible de construction ou d'acquisition de l'actif moins le montant le plus élevé entre le prix de vente ou la valeur résiduelle de l'actif remplacé.

Lorsqu'un actif sinistré n'est pas remplacé, que cet actif soit vendu, mis au rebut, cannibalisé ou autrement aliéné, le Ministère procède à la récupération des subventions versées selon le montant le plus élevé de la valeur résiduelle ou du prix de vente de l'actif sinistré, ajusté au taux de subvention appliqué lors du versement de la subvention.

Toutefois, lorsqu'il s'agit d'un sinistre concernant un autobus ou un minibus urbain d'au moins 12 ans, l'organisme a la possibilité de considérer le véhicule comme mis au rancart aux fins de calcul des dépenses

admissibles à la subvention. Dans ce cas, les règles relatives au remplacement des autobus et des minibus urbains prévues dans la sous-section 3.2.1 s'appliquent.

#### Achat d'un actif d'une société ou de l'Agence métropolitaine de transport

Un organisme qui achète un actif d'une société de transport en commun ou de l'Agence métropolitaine de transport ne peut pas recevoir de subventions du Ministère. Aussi, aucune subvention n'est récupérée de l'organisme qui cède l'actif, sauf s'il en acquiert un autre en remplacement et qu'une subvention est demandée au Ministère. Dans ce dernier cas, la subvention versée sera calculée selon les règles relatives au remplacement d'un actif, prévues dans la présente section.

#### Réfection d'un actif

Lorsque la réfection d'un actif survient avant la fin de sa durée de vie utile et que cette réfection est admissible à une subvention en vertu du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes, la subvention pour cette réfection est réduite en fonction de la durée de vie utile non atteinte de l'actif. Si l'actif a atteint 75 % de sa durée de vie utile, la réduction est calculée en proportion de la durée de vie utile non atteinte. Si l'actif n'a pas atteint 75 % de sa vie utile, la réduction des subventions est égale à deux fois la durée de vie utile non atteinte de l'actif.

Toutefois, dans le cas de la réfection de l'ensemble des parties qui composent les tunnels du métro, la subvention pourra être versée en totalité lorsqu'il est démontré par l'organisme que ces parties ont atteint leur durée maximale d'utilisation et qu'une réfection doit être effectuée.

#### Accès aux personnes handicapées

La construction ou la transformation d'un édifice public doit permettre l'accès aux personnes handicapées. Il en est de même pour l'acquisition et le remplacement d'autobus urbains et du matériel roulant d'un système de transport terrestre guidé utilisant une emprise exclusive.

#### Acquisition d'actifs par l'Agence métropolitaine de transport

Dans le cas d'infrastructures et d'équipements acquis par l'Agence métropolitaine de transport ou dont elle a la gestion en vertu des articles 37 ou 38 de sa loi constitutive, la subvention aux immobilisations ne peut

excéder les montants payables par l'agence à une société de transport en commun qui en assume le service de dette.

#### Recours à un moyen de financement autre que l'émission d'obligations

Lorsqu'un actif est financé par un service de la dette, la durée du financement du projet pour la partie des dépenses subventionnées doit correspondre à la période de remboursement des subventions. Lorsque l'organisme a recours à un moyen de financement autre qu'une émission d'obligations, il doit, au préalable, en faire accepter les conditions par le Ministère. L'acquisition d'immobilisations par un contrat de location-acquisition est admissible aux subventions, pourvu que ces conditions aient également été approuvées par le ministère des Transports et que la durée des contrats corresponde à la période de remboursement des subventions.

#### Projets d'immobilisations réalisés sur les emprises du Ministère

La maîtrise d'œuvre des projets d'immobilisations en transport en commun réalisés sur les emprises du Ministère est confiée à l'organisme de transport en commun (société de transport en commun, Agence métropolitaine de transport, municipalité, conseil intermunicipal de transport, etc.) à la suite d'une permission de voirie qui prend en compte les intérêts du Ministère. Toutefois, lorsque le Ministère met en œuvre lui-même un projet ou lorsque les travaux effectués pour le transport en commun ne représentent qu'une partie d'un projet, le Ministère conserve la maîtrise d'œuvre du projet.

Les projets d'immobilisations en transport en commun se situant sur le réseau supérieur du Ministère sont traités dans le cadre du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes et impliquent une participation municipale minimale de 25 %, sauf si le projet est mis en œuvre par le Ministère sans aucune participation des organismes de transport en commun.

#### Dépenses — travaux en régie

Pour être admissibles à une subvention dans le cas d'un projet d'immobilisations, les dépenses engagées pour les travaux effectués en régie doivent être capitalisées aux coûts du projet.

Les dépenses effectuées pour l'installation en régie d'équipements et de dispositifs sur des biens appartenant à l'organisme sont admissibles à la subvention dans les cas suivants :

- lorsque les travaux d'installation ne peuvent être réalisés à l'externe pour des raisons d'obligation imposée par une loi, telle la Loi sur les relations de travail, la formation professionnelle et la gestion de la main-d'œuvre dans l'industrie de la construction;
- la réalisation des travaux d'installation nécessite une expertise spécialisée que l'on ne trouve pas à l'externe;
- la réalisation des travaux d'installation ne peut être confiée à l'externe pour des raisons de sécurité et de confidentialité;
- les contraintes d'exploitation rendent difficile l'utilisation de ressources externes, entraînant ainsi des problèmes de coordination majeurs.

Les dépenses admissibles sont limitées aux coûts directs de réalisation des travaux, soit le coût du personnel qui réalise les travaux d'installation et celui affecté à sa supervision immédiate. Les taux horaires utilisés ne pourront excéder les taux horaires moyens de base, à taux simple, prévus dans les conventions collectives et majorés de 75 %. Les taux horaires peuvent être pondérés par catégorie d'emploi en fonction de l'ancienneté du personnel de l'organisme.

Les sommes versées aux ingénieurs, architectes, conseillers juridiques, avocats, conseillers en gestion, conseillers en gérance de projet, comptables, experts-conseils ou à tout autre professionnel employé par l'organisme ne sont pas admissibles à la subvention, et ce, à toutes les étapes du projet.

Pour chacun des projets requérant la réalisation des travaux en régie, le ministère des Transports déterminera une enveloppe budgétaire maximale fermée pour ces travaux. L'organisme devra confier à son vérificateur interne (ou à un vérificateur externe lorsqu'aucun vérificateur interne n'est employé) la responsabilité de vérifier le coût des travaux effectués en régie pour les projets subventionnés.

- *Spécificité pour les projets de métro :*

Lorsque la nécessité est démontrée au Ministère, les dépenses effectuées en régie pour les projets de métro sont admissibles à la subvention et limitées à la préparation des plans et devis, à la main-d'œuvre et à la supervision immédiate affectées à la réalisation des travaux, y inclus les avantages sociaux. Elles ne doivent pas excéder les coûts réels déboursés par la société.

Pour déterminer les coûts réels déboursés par la société, l'utilisation de taux horaires moyens ou réels est reconnue dans la mesure où ces taux, y inclus une majoration pour les avantages sociaux, les cotisations aux régimes étatiques et les frais d'administration (loyer, bureautique, etc.), n'excèdent pas ceux applicables en vertu des tarifs d'honoraires professionnels (R.R.Q. c. A-6, r. 30, r. 30.1, r. 31, r. 31-1) adoptés en vertu de la Loi sur l'administration financière (L.R.Q., c. A-6). Dans le cas où les travaux sont très détaillés et que la société est capable d'évaluer précisément l'ensemble des coûts de la main-d'œuvre en régie, l'utilisation de la méthode à forfait pourra être acceptée dans la mesure où les politiques et réglementations en vigueur concernant les tarifs et les dépenses admissibles sont respectées.

Pour chacun des projets réguliers de métro requérant la réalisation des travaux en régie, le ministère des Transports déterminera une enveloppe budgétaire maximale fermée pour ces travaux. La société de transport devra confier à son vérificateur interne la responsabilité de vérifier le coût des travaux effectués en régie pour les projets subventionnés.

- *Spécificité pour les projets majeurs :*

Lorsqu'il s'agit d'un projet majeur et que l'ampleur de celui-ci requiert la mise en place d'une structure de gestion indépendante de celle de l'organisme qui réalise le projet et que le personnel désigné est détaché de cet organisme pour une période déterminée, les dépenses d'études, de préparation des plans et devis, d'ingénierie, de gestion, de surveillance des travaux, de vérification, de frais juridiques et de contrôle financier sont admissibles à une subvention, que ces dépenses soient effectuées en régie ou à contrat. Ces dépenses sont cependant limitées à 15 % du coût total du projet majeur, excluant le coût des taxes et des frais de financement. Dans le cas de la rénovation ou du remplacement d'un bien exploité par le requérant pendant les travaux, ce pourcentage de limitation est porté à 18 %. Pour les dépenses effectuées en régie, l'organisme doit tenir une comptabilité séparée permettant d'établir les dépenses admissibles. Une entente doit intervenir entre le ministre des Transports et les organismes concernés définissant notamment la nature des dépenses admissibles, l'exécution des travaux, de même que le suivi, le contrôle et la vérification du projet.

### 3.2.1 *Autobus et minibus urbains*

#### Taux de subvention et dépenses admissibles

Une subvention égale à 50 % des dépenses admissibles est accordée, jusqu'à concurrence du montant maximal autorisé par le ministre des Transports, pour l'achat (comprend le remplacement) d'autobus et de minibus urbains neufs. L'achat d'autobus articulés et de minibus de type scolaire est également admissible à une subvention égale à 50 % des dépenses admissibles.

La location, auprès d'une entreprise privée, de minibus (ne comprend pas les minibus de type scolaire) et d'autobus urbains neufs, à plancher surbaissé, munis d'une rampe d'accès permettant d'accueillir les personnes en fauteuil roulant, pour une période d'au moins six ans, est également admissible à une subvention. La location est limitée à des produits fabriqués au Canada et exige qu'au moins 20 % de la valeur des composantes provienne de manufacturiers canadiens. La subvention est déterminée à partir d'une analyse de rentabilité financière et ne peut excéder celle qui aurait été accordée en subventions pour l'acquisition d'un même produit ou d'un produit similaire à l'état neuf au cours de la même période. Aux fins de calcul de ce dernier montant, le coût d'un véhicule neuf correspond au montant de subvention, excluant les frais de financement temporaire, d'émission et d'évaluation de crédits, autorisé par le ministre des Transports l'année où la location de minibus et d'autobus est effectuée. La contribution gouvernementale est fixée *a priori* et répartie sur une base semestrielle pour la durée du contrat de location. La location de minibus et d'autobus pour une période de moins de six ans n'est pas admissible à une subvention.

Les études des bénéfices et des coûts (y inclus les études réalisées dans le cadre du regroupement visant la commande annuelle d'autobus, plus particulièrement celles relatives au choix technologique d'un autobus ou d'un minibus urbain et celles nécessaires à la préparation des documents justificatifs accompagnant la demande d'autorisation ministérielle) autorisées au préalable par le ministère des Transports sont également admissibles à une subvention égale à 50 %.



L'achat et la location de véhicules d'occasion ne sont pas admissibles à une subvention. Ces véhicules ne font pas partie du parc d'autobus autorisés par le Ministère, à moins que la société ait obtenu du ministre une autorisation particulière à cette fin. Dans le cas des véhicules acquis à l'état neuf mais sans subvention, la société doit également obtenir une autorisation préalable du ministre pour qu'ils soient considérés à l'intérieur du parc d'autobus autorisés par le Ministère.

Une société qui achète ou loue un autobus ou un minibus urbain d'une autre société de transport en commun ne peut pas recevoir de subventions du Ministère. Aussi, aucune subvention n'est récupérée de l'organisme qui cède l'autobus ou le minibus, sauf s'il en acquiert un autre en remplacement et qu'une subvention est demandée au Ministère. Dans ce dernier cas, la subvention versée sera calculée selon les règles relatives au remplacement d'un actif prévues dans la présente section.

Le Ministère favorise le regroupement des achats de véhicules au sein d'une société, étant donné qu'il permet de réaliser des économies importantes tant au chapitre du coût d'acquisition qu'à celui des dépenses de gestion et de suivi de contrat. Lorsque ce regroupement vise la commande annuelle d'autobus des sociétés de transport du Québec, les coûts associés à la gestion unifiée de cette commande sont admissibles à une subvention ne pouvant excéder 1 750 \$ par autobus. La subvention est versée à la société qui en assume la gestion à forfait ou en régie. Dans le cas des autobus articulés, les dépenses de gestion et de suivi de contrat sont admissibles à une subvention si l'organisme démontre, à la satisfaction du Ministère, que l'ampleur du projet (nombre de sociétés et de véhicules impliqués) nécessite la mise en place d'une structure de gestion indépendante des sociétés. Le montant de la subvention ne peut alors excéder 2 200 \$ par autobus.

Les frais de gestion de la commande unifiée ne sont pas admissibles en vertu du Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la Société de financement des infrastructures locales du Québec et du Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport en commun. Ces frais sont cependant admissibles en vertu du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes, y incluant ceux relatifs aux autobus subventionnés

par la SOFIL et par le Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport en commun.

### Politique d'achat des autobus

L'achat d'autobus et de minibus subventionnés est limité à des produits fabriqués au Canada et exige qu'au moins 20 % de la valeur des composantes provienne de manufacturiers canadiens. Une marge préférentielle doit être accordée de façon à bonifier les soumissions provenant des manufacturiers ayant le plus haut pourcentage de contenu canadien. Cette marge préférentielle est accordée lorsque le soumissionnaire a plus de 30 % de contenu canadien et peut atteindre 4 % si le contenu canadien atteint 70 %. Une marge préférentielle supplémentaire de 2 % est accordée lorsque l'assemblage final du véhicule est effectué au Canada. Le tableau suivant donne le détail de la répartition de la marge préférentielle en fonction du contenu canadien.

<b>POURCENTAGE DU CONTENU CANADIEN</b>	<b>MARGE PRÉFÉRENTIELLE</b>
De 20 % à 30 %	0 %
De 30 % à 70 %	$(\% \text{ de contenu canadien} - 30 \%) / 10$
Plus de 70 %	4 %
Assemblage final au Canada	2 % si toutes les opérations d'assemblage final sont réalisées au Canada, sinon 0 %

### Durée de vie utile et conditions de versement

La durée de vie utile d'un autobus ou d'un minibus urbain est de 16 ans. Celle d'un minibus de type scolaire est de 5 ans ou de 350 000 km. À cette fin, l'âge d'un véhicule se détermine en nombre de mois à partir de la date où le véhicule a été immatriculé pour la première fois, jusqu'à ce qu'il cesse d'être en

service au bénéfice de l'organisme. Dans ce dernier cas, la première des deux dates suivantes est considérée : la date de fin d'immatriculation ou le délai prévu après le dernier entretien préventif effectué sur le véhicule, conformément au Programme d'entretien préventif (PEP).

Les autobus et les minibus urbains, y inclus les minibus de type scolaire, doivent être maintenus en service ou disponibles à l'utilisation pour les services réguliers de transport en commun. À cette fin, l'organisme doit les immatriculer et les maintenir en état de rouler, tel que le prévoit le Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers (R.R.Q., c. C-24.2, r. 1.03). Aux fins d'application des présentes modalités, un véhicule remisé n'est pas disponible à l'utilisation pour les services réguliers de transport en commun et est considéré comme mis au rancart, à l'exception des situations où l'organisme remise provisoirement un véhicule pendant la période où des réparations majeures sont effectuées sur celui-ci.

La subvention pour l'acquisition ou le remplacement d'autobus et de minibus urbains, incluant les minibus de type scolaire, est réduite de 50 % du prix de vente, s'il y a lieu, des véhicules remplacés ou mis au rancart. À cette fin, lorsqu'un véhicule remplacé est mis au rancart et conservé pour les pièces ou autres raisons, le produit de la vente aux fins de calcul de la subvention est égal à la valeur présumée du véhicule. Cette valeur est égale au prix du métal usagé sur le marché appliqué au poids du véhicule inscrit au certificat d'immatriculation.

Lorsque tous les véhicules remplacés ou mis au rancart au cours de l'année ont 12 ans et plus et que l'âge moyen de ces véhicules est égal ou supérieur à 16 ans, aucune pénalité n'est appliquée au montant de la subvention.

Lorsque des véhicules remplacés ou mis au rancart au cours de l'année ont moins de 12 ans, la subvention est réduite, pour chacun de ces véhicules, d'un montant égal à celui qui aurait été consenti pour l'acquisition d'un véhicule neuf.

Lorsque des véhicules de plus de 12 ans sont remplacés ou mis au rancart au cours de l'année et que l'âge moyen des ces véhicules est inférieur à 16 ans, la subvention est réduite du montant qui aurait été consenti pour l'acquisition d'un véhicule

neuf pour chaque véhicule remplacé ou mis au rancart au cours de l'année ayant fait descendre la moyenne en bas du seuil de 16 ans. Aux fins d'identification des véhicules ayant fait descendre la moyenne en bas du seuil de 16 ans, il faut considérer en premier lieu le véhicule le moins vieux, le deuxième moins vieux, et ainsi de suite jusqu'à ce que le seuil de 16 ans soit atteint.

De plus, pour chaque véhicule remplacé ou mis au rancart avant d'avoir atteint 12 ans ou ayant fait descendre la moyenne des véhicules remplacés ou mis au rancart en bas du seuil de 16 ans, le parc total de véhicules admissibles à la subvention pour le remplacement d'autobus et de minibus urbains neufs est réduit de 1.

Aux fins de calcul de l'âge moyen de 16 ans prévu dans la présente section, les véhicules dont la vie utile a été prolongée à la suite d'une subvention versée par le ministère des Transports à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1997 sont réputés avoir 16 ans lors de leur mise au rancart, sauf si le prolongement de la vie utile de ces véhicules excède celui subventionné par le Ministère et que la société a obtenu une autorisation du ministre pour que soit considéré l'excédent du prolongement non subventionné de la vie utile.

Ne sont pas considérés aux fins de calcul de l'âge moyen de 16 ans les minibus de type scolaire ainsi que les véhicules acquis sans subvention par une société, incluant les véhicules achetés d'une autre société de transport en commun. Toutefois, ces derniers sont considérés lorsqu'ils font partie du parc de véhicules admissibles à la subvention à la suite d'une autorisation préalable du ministre des Transports.

Le remplacement d'un minibus de type scolaire est admissible à une pleine subvention s'il a respecté l'une ou l'autre des conditions suivantes : le véhicule a au moins 5 ans ou le véhicule a parcouru au moins 350 000 km. Si aucune des deux conditions n'est atteinte, la subvention est réduite en proportion de la vie utile non atteinte ou du nombre de kilomètres non parcourus, selon l'échéance la plus brève.

## Réparations majeures

Les réparations majeures effectuées en vue de prolonger la durée de vie utile d'un autobus ou d'un minibus urbain, sauf en ce qui concerne les minibus de type scolaire, sont aussi admissibles à une subvention, jusqu'à concurrence du montant maximal autorisé par le ministre des Transports. Les réparations majeures effectuées sur un véhicule avant l'atteinte de l'âge de 16 ans ne sont pas admissibles à une subvention.

Le taux de subvention est variable et déterminé selon une analyse de rentabilité financière des travaux à effectuer. Le montant de la subvention versée pour la période de prolongement ne peut cependant excéder le coût des réparations majeures nécessaires pour le prolongement de la vie utile au-delà de 16 ans. Il ne peut non plus excéder 75 % de ce qui aurait été versé en capital durant la même période pour l'acquisition d'un véhicule neuf. Aux fins de calcul de ce dernier montant, le coût d'un véhicule neuf correspond au montant de subvention, excluant les taxes, les frais de financement, d'émission et d'évaluation de crédits, autorisé par le ministre des Transports l'année où sont effectuées les réparations majeures.

Un véhicule reconstruit ayant fait l'objet d'une subvention gouvernementale afin de prolonger sa vie utile au-delà de 16 ans doit parcourir au moins 50 000 km en moyenne par année pour la durée du prolongement de la vie utile subventionné. Lorsque cette condition n'est pas respectée, la subvention du ministère des Transports est réduite au prorata du kilométrage non parcouru. Le Ministère procède également à la récupération de la subvention au prorata de la durée de vie prolongée non atteinte lorsqu'un véhicule est remplacé ou mis au rancart avant la fin de la période de prolongement de la vie utile prévue lors de l'autorisation de la subvention.

### 3.2.2 Véhicules de service

#### Taux de subvention

Une subvention est accordée, jusqu'à concurrence du montant maximal autorisé par le ministre des Transports, pour l'achat et le remplacement de véhicules de service nécessaires pour l'exploitation des réseaux d'autobus et du réseau de métro. Un véhicule de service utilisé pour le réseau d'autobus est subventionné à 50 % des dépenses admissibles et celui utilisé pour le métro est admissible à 75 % des dépenses admissibles.

Est considéré comme un véhicule utilisé pour le métro et subventionné à 75 % un véhicule qui a une fonction spécialisée pour l'exploitation du métro (ex. : tire-câbles). Un véhicule immatriculé pouvant être utilisé autant pour l'exploitation du métro que du réseau d'autobus (ex. : déneigeuse des édicules du métro et des terminus) est subventionné à 50 %.

Les véhicules immatriculés sont admissibles en vertu des présentes dispositions. Les véhicules de service non immatriculés et utilisés dans les garages et le métro ne peuvent être subventionnés en vertu de la présente sous-section. Ils peuvent cependant être reconnus admissibles en vertu des dispositions portant sur les équipements et les dispositifs requis aux fins d'exploitation d'un garage si le garage a plus de 20 ans (sous-section 3.2.7 des présentes modalités) et des dispositions concernant le métro (sous-section 3.2.10).

#### Dépenses admissibles et montant maximal

Un montant maximal est prévu pour les petits véhicules routiers composant en majeure partie le parc de véhicules de service des sociétés. Pour les années 2007 et 2008, ce montant ne peut excéder :

- berline : 26 000 \$;
- minifourgonnette : 23 000 \$;
- véhicule utilitaire (VUS) : 30 000 \$;
- fourgonnette : 34 000 \$;
- camionnette (benne ouverte) : 38 000 \$.

Pour les années subséquentes, ces montants sont indexés annuellement selon l'indice des prix à la consommation, sans les aliments, au 31 décembre pour la province de Québec.

Pour les autres types de véhicules (camion, camion atelier et camion spécialisé, véhicules-outils, remorque et semi-remorque, etc.), le montant sera déterminé en fonction des justifications transmises par l'organisme.

À ces montants s'ajoutent, s'il y a lieu, les modifications apportées aux véhicules aux fins d'exploitation ainsi que les équipements fixes installés dans les véhicules, comme les tablettes, les cabinets pour mettre les outils, les supports pour les ordinateurs portables, les gyrophares, les nacelles, l'équipement de déneigement, l'équipement de bascule pour les bennes, etc.

Les véhicules hybrides sont admissibles à la subvention, mais aucune subvention additionnelle n'est accordée si le coût d'achat excède le montant maximal établi. Le coût d'achat des véhicules hybrides ou utilisant des carburants autres que l'essence tient compte, entre autres, des remboursements de taxes et autres remboursements effectués par les divers paliers de gouvernement.

La location de véhicules, les garanties prolongées et la formation des employés ne sont pas admissibles à la subvention.

#### Durée de vie utile

La durée de vie utile des petits véhicules routiers est de 5 ans ou de 200 000 km, selon la première échéance atteinte. À cette fin, l'âge d'un véhicule se détermine en nombre de mois à partir de la date où le véhicule a été immatriculé la première fois par l'organisme, jusqu'à ce qu'il cesse d'être en service au bénéfice de l'organisme. Dans ce dernier cas, la date de fin d'immatriculation doit être considérée lorsqu'il n'est pas possible de déterminer la date où le véhicule n'était plus en service.

Pour les autres types de véhicules, la durée de vie utile est déterminée en fonction des justifications transmises par l'organisme.

Prolongement de la durée de vie utile et acquisition de véhicules d'occasion pour les véhicules de service ayant une durée de vie supérieure à 10 ans

Le prolongement de la durée de vie utile des véhicules de service (en lieu et place de leur remplacement) ayant une durée de vie utile égale ou supérieure à 10 ans est admissible à la subvention à la suite de la présentation d'une analyse de rentabilité financière par l'organisme. Le montant de la subvention pour la période de prolongation ne peut excéder 75 % de ce qui aurait été versé en capital durant la même période pour l'achat de tels véhicules. De la même façon, l'achat de véhicules d'occasion ayant une durée de vie égale ou supérieure à 10 ans est admissible à la subvention lorsqu'il est démontré que cette façon de faire est plus avantageuse financièrement.



### **3.2.3 Projets présentant un caractère innovateur sur le plan technologique**

#### Taux de subvention et biens visés

Une subvention égale à 75 % des dépenses admissibles est accordée, jusqu'à concurrence du montant maximal autorisé par le ministre des Transports, pour l'achat et l'installation de biens servant à l'exploitation d'un réseau de transport en commun et présentant un caractère innovateur sur le plan technologique, notamment pour le repérage des véhicules, l'information de la clientèle, la priorisation des véhicules de transport en commun dans la circulation automobile, la source d'énergie des véhicules, l'aide à l'exploitation incluant les logiciels d'exploitation, l'émission des titres de transport et la perception des recettes.

La gamme des technologies considérées comprend toutes les applications de la télématique au domaine du transport utilisant notamment l'électronique embarquée ou fixe (capteurs, moyens de calcul), les télécommunications, les bases de données et d'information, les systèmes de régulation, etc., et toutes les applications qui permettent d'améliorer la qualité de l'environnement tels les véhicules hybrides et les équipements qui permettent de réduire la consommation d'énergie et de minimiser l'émission de polluants. Les systèmes et applications suivants sont admissibles à ce volet :

- système d'aide à l'exploitation (p. ex. : équipement de géolocalisation, logiciel d'affectation des chauffeurs, système dynamique de feux de circulation, comptage des voyageurs, système d'indication de demande de service, système de communication par radio, vidéosurveillance, contrôles d'accès);
- système de maintenance des véhicules de transport en commun (p. ex. : logiciel de gestion du parc de véhicules, automatisation de la collecte de données sur les véhicules);
- système servant à informer les usagers (p. ex. : affichage dynamique, information sonore aux arrêts d'autobus, sur les quais et dans les véhicules et les voitures, système informatisé d'information de la clientèle par téléphone ou Internet);

- système de gestion des stationnements incitatifs et des voies réservées (p. ex. : comptage automatisé des automobiles, information transmise aux automobilistes sur la capacité résiduelle des stationnements, pour les voies réservées, détection des contrevenants, caméras et relais vidéos);
- système d'information géographique (p. ex. : calculateur d'itinéraire);
- système automatisé de vente et de perception (p. ex. : distributrice de titres, boîte de perception, valideur de cartes à puce, système central de gestion de l'information, tourniquet);
- système pour l'amélioration de la qualité de l'environnement (p. ex. : antidéversement de carburants, détection des gaz d'échappement, éclairage solaire dans les abribus);
- véhicules hybrides, nouveaux carburants, etc.

#### Durée de vie utile

La durée de vie utile des biens présentant un caractère innovateur sur le plan technologique est de 15 ans. Dans le cas de la source d'énergie d'un véhicule (véhicules hybrides, nouveaux carburants, etc.), la durée de vie utile est celle prévue dans la sous-section 3.2.1 concernant les autobus et les minibus urbains.

#### Dépenses admissibles

Les dépenses suivantes sont admissibles à une subvention :

- les études préliminaires incluant les études des bénéfices et des coûts;
- l'adaptation des systèmes et la mise en œuvre du projet;
- la préparation des sites et l'installation des équipements;
- l'acquisition des équipements et des systèmes et dispositifs requis, notamment pour le traitement de l'information et le fonctionnement de ces équipements;
- les frais juridiques et les honoraires professionnels, jusqu'à concurrence des taux et tarifs fixés par les tarifs d'honoraires pour services professionnels fournis au gouvernement du Québec (R.R.Q., c. A-6, r. 30, r. 30.1, r. 31, r. 31.1) et adoptés en vertu de la Loi sur l'administration financière (L.R.Q., c. A-6).

La mise à niveau de biens présentant un caractère innovateur sur le plan technologique n'est pas admissible à la subvention. Leur remplacement n'est pas non plus admissible avant l'atteinte de la durée de vie utile de 15 ans et, dans le cas de la source d'énergie d'un véhicule, de la durée de vie utile prévue dans la sous-section 3.2.1 concernant les autobus et les minibus urbains.

L'acquisition de cartes à puce pour l'émission des titres de transport et la perception des recettes n'est pas admissible à une subvention.

Dans le cas de la source d'énergie d'un véhicule servant à l'exploitation d'un réseau de transport en commun subventionné autrement en vertu du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes, la dépense admissible à la subvention correspond à l'écart entre le prix d'un véhicule à essence ou au carburant diesel (ou biodiesel) et celui d'un véhicule utilisant une autre source ou plus.

Les dépenses additionnelles requises à la suite de l'acquisition de véhicules utilisant une nouvelle technologie (autre que l'essence, le diesel et le biodiesel) sont admissibles à une subvention ne pouvant excéder 75 % des dépenses admissibles. Ces dépenses sont limitées à l'achat, à la location et à la fabrication d'outillage et d'équipements spécialisés ainsi qu'aux modifications nécessaires aux installations fixes des garages. Les dépenses de formation et celles liées au parc de rechange et à l'accroissement des inventaires ne sont pas admissibles à une subvention.

### 3.2.4 Terrain

#### Taux de subvention

L'acquisition de terrains, droits d'accès, emprises ou servitudes est admissible dans le cadre de l'autorisation des projets d'immobilisation prévus dans les sous-sections 3.2.5, 3.2.6, 3.2.7, 3.2.10 et 3.2.11. Le taux de subvention correspond à celui de chaque projet.

#### Durée de vie utile

La durée de vie utile d'un terrain est illimitée.

#### Dépenses admissibles

Les dépenses suivantes sont admissibles à une subvention :

- les études préliminaires relatives au choix du site;
- les études de sol et de caractérisation des sols;
- l'achat du terrain, les droits d'accès, les emprises et les servitudes. Le coût d'acquisition d'un terrain ne doit pas excéder le coût de l'évaluation municipale. Dans le cas d'un dépassement, l'organisme devra présenter une estimation faite par un évaluateur agréé;
- les frais juridiques et les honoraires professionnels, jusqu'à concurrence des taux et tarifs fixés par les tarifs d'honoraires pour services professionnels fournis au gouvernement du Québec (R.R.Q., c. A-6, r. 30, r. 30.1, r. 31, r. 31.1) et adoptés en vertu de la Loi sur l'administration financière (L.R.Q., c. A-6).

L'organisme doit réaliser ou faire réaliser une étude de caractérisation des sols lorsqu'il existe une possibilité que le terrain soit contaminé. L'étude doit être conforme aux directives du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs et être accompagnée d'une estimation des coûts de décontamination ou de restauration, le cas échéant. Ces coûts sont admissibles à la subvention, s'ils sont préalablement autorisés par le ministre des Transports.

### **3.2.5 Voies réservées aux autobus**

#### Taux de subvention

Une subvention égale à 75 % des dépenses admissibles est accordée, jusqu'à concurrence du montant maximal autorisé par le ministre des Transports, pour l'implantation, l'amélioration et le prolongement de voies réservées aux autobus.

#### Règles spécifiques

Une voie réservée n'est pas admissible à une subvention de remplacement. Lorsqu'une voie réservée cesse d'être en service ou n'est utilisée qu'en partie avant la fin d'une période de 10 ans, le Ministère procède à la récupération des subventions versées correspondant à la portion non utilisée et selon 75 % de sa valeur résiduelle.

Lorsqu'une amélioration d'une voie réservée survient moins de 10 ans après son implantation, la subvention est calculée à partir de la valeur nette de la portion améliorée de la voie réservée. La valeur nette correspond aux dépenses admissibles de l'amélioration moins la valeur résiduelle des éléments d'actif déjà subventionnés.

#### Dépenses admissibles

Les dépenses suivantes sont admissibles à une subvention :

- les études préliminaires incluant les études des bénéfices et des coûts;
- les travaux de préparation des sites, de réfection ou de construction d'infrastructures routières requises aux seules fins d'exploitation de la voie réservée ou de mesures préférentielles pour autobus, à l'exclusion des travaux aux fondations, aux revêtements et aux services d'utilité publique des chaussées municipales et visant leur mise aux normes;
- l'adaptation ou l'achat d'équipements et de dispositifs requis aux fins d'exploitation de la voie réservée ou de mesures préférentielles pour autobus;

- l'acquisition et l'implantation de la signalisation (aérienne ou au sol) des voies réservées ou des mesures préférentielles ainsi que l'adaptation de la signalisation existante, si nécessaire;
- les aménagements et les équipements requis aux points d'arrêt aux fins d'exploitation des voies réservées ou des mesures préférentielles;
- les frais juridiques et les honoraires professionnels, jusqu'à concurrence des taux et tarifs fixés par les tarifs d'honoraires pour services professionnels fournis au gouvernement du Québec (R.R.Q., c. A-6, r. 30, r. 30.1, r. 31, r. 31.1) et adoptés en vertu de la Loi sur l'administration financière (L.R.Q., c. A-6).

Les liens piétonniers entre deux actifs admissibles tels un stationnement d'incitation, une voie réservée ou un terminus sont admissibles en vertu des présentes dispositions. Par contre, un lien piétonnier vers un centre commercial ou vers une entreprise privée n'est pas admissible à une subvention. De la même façon, les pistes cyclables aménagées dans le cadre d'une voie réservée aux autobus ne sont pas admissibles à la subvention.

### **3.2.6 Stationnements d'incitation à l'utilisation du transport en commun**

#### Taux de subvention

Une subvention égale à 75 % des dépenses admissibles est accordée, jusqu'à concurrence du montant maximal autorisé par le ministre des Transports, pour l'acquisition, la construction, l'agrandissement, le remplacement ou la réfection de stationnements d'incitation à l'utilisation du transport en commun.

#### Durée de vie utile

La durée de vie utile d'un stationnement extérieur est de 20 ans, celle d'un stationnement en structure est de 40 ans.

#### Dépenses admissibles

Les dépenses admissibles à une subvention sont plafonnées pour les années 2007 et 2008 à 4 000 \$ par place de stationnement, en excluant le coût d'acquisition du terrain. Pour les années subséquentes, ce montant est indexé annuellement selon l'indice des prix à la consommation, sans les aliments, au 31 décembre pour la province de Québec. Ce montant maximal ne vaut que pour les stationnements en surface et ne s'applique pas aux stationnements étagés. Les dépenses admissibles comprennent les éléments suivants :

- les études préliminaires;
- la préparation des sites (démolition, excavation, asphaltage, etc.);
- les travaux de réfection ou de construction d'infrastructures routières requises aux fins d'exploitation d'un stationnement d'incitation;
- l'adaptation ou l'achat d'équipements et de dispositifs requis aux fins d'exploitation d'un stationnement d'incitation;
- les aménagements et les équipements requis pour l'attente de la clientèle au stationnement d'incitation;
- les aménagements paysagers;
- l'acquisition et l'installation de la signalisation requise, s'il y a lieu;

- les frais juridiques et les honoraires professionnels, jusqu'à concurrence des taux et tarifs fixés par les tarifs d'honoraires pour services professionnels fournis au gouvernement du Québec (R.R.Q., c. A-6, r. 30, r. 30.1, r. 31, r. 31.1) et adoptés en vertu de la Loi sur l'administration financière (L.R.Q., c. A-6).

Pour un même projet, le montant des dépenses admissibles des différentes phases d'implantation est transférable d'une phase à l'autre, pourvu que le coût par place de stationnement du projet n'excède pas 4 000 \$. Pour les années subséquentes, ce montant est indexé annuellement selon l'indice des prix à la consommation, sans les aliments, au 31 décembre pour la province de Québec.

Les liens piétonniers entre deux actifs admissibles tels un stationnement d'incitation, une voie réservée ou un terminus sont admissibles en vertu des présentes dispositions. Par contre, un lien piétonnier vers un centre commercial ou vers une entreprise privée n'est pas admissible à une subvention.

#### Modifications — mobilité réduite

Les modifications visant à améliorer, pour les clientèles à mobilité réduite, l'accès au service régulier de transport en commun sont aussi admissibles à une subvention. Les subventions et les dépenses admissibles sont définies dans la sous-section 3.2.12.



### 3.2.7 *Garage, terminus et centre administratif*

#### Taux de subvention

- a) Une subvention égale à 75 % des dépenses admissibles est accordée, jusqu'à concurrence du montant maximal autorisé par le ministre des Transports, pour l'acquisition, la construction, l'agrandissement, le remplacement et la réfection d'un bâtiment aux fins d'utilisation comme garage, terminus ou centre administratif.
- b) Une subvention égale à 75 % des dépenses admissibles est accordée, jusqu'à concurrence des montants autorisés par le ministre des Transports, pour l'acquisition, l'adaptation et le remplacement des équipements et des dispositifs requis aux fins d'exploitation d'un garage ou d'un terminus ainsi que les équipements immobiliers nécessaires à l'exploitation de l'infrastructure et à l'information de la clientèle lorsque le garage ou le terminus a été utilisé pendant au moins 20 ans.
- c) Une subvention égale à 75 % des dépenses admissibles est accordée, jusqu'à concurrence des montants autorisés par le ministre des Transports, pour l'acquisition, l'adaptation et le remplacement des équipements requis aux fins d'exploitation d'un garage ou d'un terminus visant la mise aux normes à des fins de sécurité ou environnementales.
- d) Une subvention égale à 75 % des dépenses admissibles est accordée, jusqu'à concurrence des montants autorisés par le ministre des Transports, pour la réfection de la toiture d'un bien immeuble utilisé comme garage, terminus ou centre administratif lorsque ce bien immeuble a été utilisé pendant au moins 20 ans.

### Modifications — mobilité réduite

Les modifications visant à améliorer, pour les clientèles à mobilité réduite, l'accès au service régulier de transport en commun sont aussi admissibles dans le cas de terminus. Les subventions et les dépenses admissibles sont définies dans la sous-section 3.2.12.

### Durée de vie utile

La durée de vie utile d'un garage, d'un terminus lourd et d'un centre administratif est de 40 ans. Celle d'un terminus léger est de 20 ans.

### Dépenses admissibles

- a) Les dépenses suivantes sont admissibles à une subvention lors de l'acquisition, de la construction, de l'agrandissement, du remplacement et de la réfection d'un bâtiment aux fins d'utilisation comme garage, terminus ou centre administratif :
- les études préliminaires;
  - l'aménagement des chantiers et la préparation des sites (démolition, excavation);
  - l'achat de bâtiments;
  - la construction, la réfection et l'agrandissement de bâtiments;
  - les frais juridiques et les honoraires professionnels, jusqu'à concurrence des taux et tarifs fixés par les tarifs d'honoraires pour services professionnels fournis au gouvernement du Québec (R.R.Q., c. A-6, r. 30, r. 30.1, r. 31, r. 31.1) et adoptés en vertu de la Loi sur l'administration financière (L.R.Q., c. A-6);
  - les frais connexes lors de la construction (permis municipaux, entrée électrique et autres, gardiennage, nettoyage, assurance responsabilité civile, etc.);
  - la construction des voies d'accès et des stationnements, les bordures, l'éclairage extérieur attenant au bâtiment et aux débarcadères et la signalisation;
  - l'aménagement paysager extérieur;

- les travaux, dispositifs et équipements requis pour faciliter l'accès et la sortie du matériel roulant du garage ou du terminus;
- l'achat ou l'adaptation des équipements et des dispositifs requis aux fins d'exploitation d'un garage ou d'un terminus (excluant le mobilier et le matériel de bureau);
- les abribus ou autres espaces, protégés ou semi-protégés, d'attente pour la clientèle aux fins d'exploitation d'un terminus;
- les équipements immobiliers nécessaires à l'exploitation de l'infrastructure et à l'information de la clientèle tels qu'un tableau d'affichage des horaires et des circuits, un indicateur de quais, etc., requis aux fins d'exploitation d'un terminus;
- les œuvres d'art installées dans un centre administratif et reconnues par le Règlement sur l'intégration des arts à l'architecture et à l'environnement des édifices du gouvernement du Québec (R.R.Q., c. M-17.1, r 1.1) et adopté en vertu de la Loi sur le ministère de la Culture et des Communications (L.R.Q. chap. M-17.1). Le montant des dépenses admissibles affectées aux œuvres d'art, pour chaque immeuble, est déterminé selon l'échelle de calcul suivante :

<i>Coût des travaux du projet de construction :</i>	<i>Somme affectée au programme d'intégration des arts :</i>
<i>De 150 000 \$ à 400 000 \$</i>	<i>1,75 %;</i>
<i>De 400 000 \$ à 2 000 000 \$</i>	<i>1,5 %;</i>
<i>De 2 000 000 \$ à 5 000 000 \$</i>	<i>30 000 \$ pour les deux premiers millions de dollars plus 1,25 % de l'excédent, jusqu'à concurrence de 5 000 000 \$;</i>
<i>De 5 000 000 \$ et plus</i>	<i>67 500 \$ pour les cinq premiers millions de dollars plus 0,5 % de l'excédent.</i>

Ces dépenses ne couvrent que celles liées à la création et à l'exécution des œuvres d'art, c'est-à-dire :

- les honoraires de l'artiste dont l'œuvre a été choisie;

- les coûts de réalisation, de maintenance, d'installation et d'ajustement liés à l'œuvre d'art;
- le coût des travaux complémentaires ou spécifiques prévus dans les plans et devis définitifs du projet et nécessaires à l'exécution de l'œuvre d'art;
- s'il y a lieu, les honoraires des artistes dont la proposition d'œuvre n'a pas été retenue.

Les dépenses admissibles ne couvrent pas les honoraires de l'architecte du projet de l'œuvre d'art.

- b) Les dépenses suivantes sont admissibles à une subvention lorsque le garage ou le terminus a été utilisé pendant au moins 20 ans et que les équipements et dispositifs requis utilisés au cours de cette période doivent être remplacés :
- les études préliminaires;
  - l'achat, l'adaptation, l'installation ou le remplacement des équipements et des dispositifs requis aux fins d'exploitation d'un garage ou d'un terminus;
  - les équipements immobiliers nécessaires à l'exploitation de l'infrastructure et à l'information de la clientèle tels qu'un tableau d'affichage des horaires et des circuits, un indicateur de quais, etc., requis aux fins d'exploitation d'un terminus.

L'organisme devra cependant démontrer que la nécessité de procéder à l'acquisition, l'adaptation ou le remplacement des équipements et dispositifs d'un garage ou d'un terminus est nécessaire et que ces équipements et dispositifs ont atteint la fin de leur vie utile. Un projet d'acquisition, d'adaptation ou de remplacement d'un équipement ou dispositif pour des raisons d'économie, de confort ou de performance n'est pas admissible à ces seules fins lorsque l'équipement ou le dispositif n'a pas atteint la fin de sa vie utile.

Liste des éléments admissibles aux fins d'exploitation d'un garage :

- portes et systèmes de contrôle des portes (p. ex. : à enroulement rapide, à enroulement motorisé) pour les portes donnant accès aux autobus seulement;

- systèmes de contrôle de protection contre les incendies (p. ex. : système sous eau, de mousse à air comprimé);
- vérins, laveurs, compacteurs à déchets, équipements de levage attachés à l'édifice (p. ex. : pont roulant, treuils, palans);
- balais mécaniques, laveuses à plancher, chariots élévateurs, mules, nacelles, plates-formes élévatrices, etc., lorsque l'équipement est affecté au garage en permanence et n'est pas immatriculé; s'il est immatriculé, il est admissible en vertu des dispositions de la sous-section 3.2.2 qui porte sur les véhicules de service;
- systèmes de caméras, d'intercommunication, d'alarme du site et du garage, de contrôle d'accès pour les cartes magnétiques ou à puce;
- systèmes de distribution et de contrôle des carburants et autres liquides, y inclus les réservoirs;
- systèmes d'éclairage d'urgence et de production (éclairage spécialisé pour l'exécution d'un travail d'entretien ou de réparation);
- systèmes de détection des gaz, de climatisation, de chauffage, de ventilation;
- système de vidange des boîtes de perception des autobus;
- banc d'essai, dynamomètre;
- système de branchement des autobus.

Liste des éléments non admissibles aux fins d'exploitation d'un garage :

- dépenses liées à l'infrastructure, y inclus les portes (sauf les portes d'accès aux autobus), les fenêtres et la maçonnerie;
- protection coupe-feu (porte);
- ascenseur;
- aqueduc et égout;
- clôture, trottoir, asphalte;
- plancher des ateliers et des remises (dalles).

Liste des éléments admissibles aux fins d'exploitation d'un terminus :

- systèmes de gestion des accès (feux de circulation et gestion dynamique des feux, barrières d'accès);
- systèmes de caméras, d'intercommunication, d'alarme du site et du terminus, de contrôle d'accès pour les cartes magnétiques ou à puce;
- systèmes de signalisation, d'information des usagers (information sonore, panneau à message variable, etc.);
- systèmes de contrôle de protection contre les incendies (p. ex. : système sous eau, système de mousse à air comprimé);
- systèmes d'éclairage d'urgence, de climatisation, de chauffage, de ventilation et de détection des gaz;
- systèmes de sécurité et de contrôle des portes d'accès au terminus pour les autobus.

Liste des éléments non admissibles aux fins d'exploitation d'un terminus :

- dépenses liées à l'infrastructure, y inclus les portes, les fenêtres et la maçonnerie;
- ascenseurs, escaliers mécaniques pour les usagers;
- mobilier urbain (bancs, poubelles, lampadaires);
- signalisation au sol (marquage);
- plancher (dalles de béton).

Les listes des éléments admissibles et non admissibles énumérées dans la présente sous-section sont non limitatives.

- c) Les dépenses suivantes sont admissibles à une subvention lorsque l'acquisition, l'adaptation ou le remplacement des équipements d'un garage ou d'un terminus vise la mise aux normes à des fins de sécurité ou environnementales :
- les études préliminaires;
  - l'achat, l'adaptation, l'installation ou le remplacement des équipements et des dispositifs requis aux fins d'exploitation d'un garage ou d'un terminus.

L'organisme devra démontrer que la nécessité de procéder à l'acquisition, à l'adaptation ou au remplacement des équipements répond à une norme gouvernementale, à une loi ou à un ordre de la cour ou que cette nécessité est appuyée par un rapport d'un spécialiste reconnu. Un projet permettant de récupérer de l'énergie, mais ne constituant pas une mise aux normes, ne peut être considéré comme admissible à des fins environnementales seulement.

- d) Les dépenses suivantes sont admissibles à une subvention lorsque le garage, le terminus ou le centre administratif a été utilisé pendant au moins 20 ans :
- les études préliminaires;
  - le matériel et les travaux nécessaires à la réfection de la toiture.

Pour être admissible à une subvention, la toiture doit avoir au moins 20 ans d'âge.

### 3.2.8 *Abribus*

#### Taux de subvention et biens visés

Une subvention égale à 75 % des dépenses admissibles est accordée, jusqu'à concurrence du montant maximal autorisé par le ministre des Transports, pour l'acquisition, l'installation et le remplacement d'abribus. Le déplacement d'abribus n'est pas admissible à une subvention.

Dans le cas du remplacement d'abribus, le ministre peut autoriser un organisme à remplacer annuellement jusqu'à 5 % de son parc d'abribus sans égard à l'âge de ceux-ci. L'organisme doit cependant transmettre annuellement un suivi de son parc d'abribus.

Les abribus installés dans les espaces protégés d'attente pour la clientèle aux fins d'exploitation d'un terminus, d'une gare, d'une station de métro, d'un stationnement d'incitation ou d'une voie réservée sont subventionnés en vertu des présentes dispositions, sauf s'ils sont acquis lors de l'achat, de la construction ou de l'agrandissement d'un terminus, d'une gare, d'une station de métro ou d'un stationnement d'incitation ou lors de l'implantation, de l'amélioration ou du prolongement d'une voie réservée. Ils sont alors subventionnés en vertu des dispositions concernant chacun des projets.

#### Montant maximal admissible

La subvention versée pour les années 2007 et 2008 ne peut excéder 7 500 \$, soit 75 % du coût unitaire maximal fixé à 10 000 \$ pour un abribus réalisé en structure légère (module de base, environ 6 m<sup>2</sup>). Pour les années subséquentes, ces montants sont indexés annuellement selon l'indice des prix à la consommation, sans les aliments, au 31 décembre pour la province de Québec.

Pour les autres types d'abribus (sites à modules multiples, tempérés, stations à haute fréquentation et de grandes dimensions, etc.), le montant sera déterminé en fonction des justifications transmises par l'organisme.



## Dépenses admissibles

Les dépenses suivantes sont admissibles à la subvention :

- les abribus ou les autres espaces protégés ou semi-protégés d'attente pour la clientèle;
- les bancs, les poubelles, les cadres publicitaires, les éléments signalétiques et informationnels, etc.;
- l'aménagement et la préparation de sites;
- les systèmes de chauffage, d'éclairage et de sécurité, lorsque la nécessité est démontrée par l'organisme;
- les études préliminaires, s'il y a lieu;
- les honoraires professionnels, jusqu'à concurrence des taux et tarifs fixés par les tarifs d'honoraires pour services professionnels fournis au gouvernement du Québec (R.R.Q., c. A-6, r. 30, r. 30.1, r. 31, r. 31.1) et adoptés en vertu de la Loi sur l'administration financière (L.R.Q., c. A-6), lorsque l'ampleur du projet le justifie.

### 3.2.9 *Supports à vélo*

#### Taux de subvention

Une subvention égale à 75 % des dépenses admissibles est accordée, jusqu'à concurrence du montant maximal autorisé par le ministre des Transports, pour l'acquisition et l'installation de supports à vélo.

Les supports à vélo installés dans les espaces protégés d'attente pour la clientèle aux fins d'exploitation d'un terminus, d'une gare, d'une station de métro ou d'un stationnement d'incitation sont subventionnés en vertu des présentes dispositions, sauf s'ils sont acquis lors de l'achat, de la construction ou de l'agrandissement d'un terminus, d'une gare, d'une station de métro ou d'un stationnement d'incitation. Ils sont alors subventionnés en vertu des dispositions concernant chacun des projets.

#### Dépenses admissibles et montant maximal

La subvention versée pour les années 2007 et 2008 ne peut excéder :

- 1 125 \$ pour un support à vélo installé sur un véhicule, soit 75 % du coût unitaire maximal fixé à 1 500 \$;
- 75 \$ par place pour un support non protégé, soit 75 % du coût unitaire maximal fixé à 100 \$;
- 375 \$ par place pour un support à vélo standard sous abris, soit 75 % du coût unitaire maximal fixé à 500 \$;
- 750 \$ par place pour les cases à vélo, soit 75 % du coût unitaire maximal fixé à 1 000 \$.

Pour les années subséquentes, ces montants sont indexés annuellement selon l'indice des prix à la consommation, sans les aliments, au 31 décembre pour la province de Québec.

### **3.2.10 Réseau de métro**

#### Taux de subvention

Une subvention égale à 100 % des dépenses admissibles est accordée, jusqu'à concurrence des montants autorisés, pour le prolongement du réseau de métro ainsi que l'acquisition des biens immeubles pour réaliser ces ouvrages. Toutefois, le gouvernement doit autoriser tout prolongement du réseau de métro.

Cette approbation est conditionnelle à la conclusion d'une entente, avant le début de tous les travaux de prolongement de métro à l'extérieur du territoire de la ville de Montréal, entre la Société de transport de Montréal et l'autorité organisatrice de transport en commun du territoire concerné fixant les conditions d'exploitation ou, à défaut, à un décret du gouvernement adopté en vertu du troisième alinéa de l'article 50 de la Loi sur l'Agence métropolitaine de transport (L.R.Q. chap. A-7.02).

Une subvention égale à 75 % des dépenses admissibles est accordée, jusqu'à concurrence des montants autorisés, pour le remplacement ou la réfection des voitures de métro et des équipements, de même que pour la réfection de l'infrastructure du réseau de métro au terme de leur vie utile.

Les dispositions de la sous-section 3.2.7 b) et d) concernant les garages, terminus et centres administratifs s'appliquent en les adaptant aux bâtiments du métro. Les dispositions de la sous-section 3.2.7 c) concernant les garages et les terminus s'appliquent en les adaptant aux équipements requis aux fins d'exploitation du métro.

#### Organismes admissibles

La Société de transport de Montréal et la Ville de Montréal, tant dans la poursuite de leur mission que dans le cadre d'un mandat accordé par l'Agence métropolitaine de transport en vertu du premier alinéa de l'article 47 de la Loi sur l'Agence métropolitaine de transport (L.R.Q. chap. A-7.02), sont admissibles aux subventions prévues dans la présente sous-section. La Ville de Montréal, à titre de successeur aux droits et obligations de la Communauté urbaine de Montréal, est admissible à recevoir, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2002, les subventions

autorisées qui étaient versées à la Communauté urbaine de Montréal pour tout projet de métro réalisé antérieurement à cette date.

Les sociétés de transport de Laval et de Longueuil, tant dans la poursuite de leur mission que dans le cadre d'un mandat accordé par l'Agence métropolitaine de transport en vertu du premier alinéa de l'article 47 de la Loi sur l'Agence métropolitaine de transport (L.R.Q. chap. A-7.02), sont admissibles aux subventions prévues dans la présente sous-section, lorsque ces subventions visent la construction ou l'agrandissement des stations de métro sur leur territoire.

L'Agence métropolitaine de transport peut également recevoir les subventions prévues dans la présente sous-section, lorsque ces subventions visent le prolongement du métro et que l'agence n'a pas autorisé une société à réclamer directement tout ou partie de telle subvention.

#### Durée de vie utile

La durée de vie utile des actifs du métro est définie en quatre catégories, soit les tunnels, les bâtiments, le matériel roulant et les équipements fixes :

##### a) tunnels

- les parties qui composent les tunnels ont une durée de vie utile de 50 ans, sauf le revêtement de béton des voûtes dont la durée de vie est de 25 ans, les systèmes d'éclairage pour lesquels elle est de 30 ans et les structures auxiliaires où la durée est de 40 ans.

##### b) bâtiments

- les bâtiments (stations, centre de contrôle, structures auxiliaires, ateliers d'entretien, garages, etc.) ont une durée de vie utile de 40 ans, sauf les édifices temporaires et les bâtiments conçus en structure légère dont la durée de vie est de 20 ans.

##### c) matériel roulant

- le matériel roulant neuf (voiture et véhicule de service sur rail) a une durée de vie utile de 40 ans, sauf pour les

aspirateurs de voies et les équipements embarqués tels que les grues et les équipements de lavage dont la durée est de 30 ans. Pour le matériel roulant faisant l'objet d'une rénovation, la durée de vie utile est établie lors de l'autorisation de la subvention en considérant l'âge de la flotte et les travaux de rénovation effectués.

d) équipements fixes (se divisent en six catégories ou systèmes)

1) installations motorisées : vie utile de 25 ans

- les installations motorisées comprennent les escaliers mécaniques, les tapis roulants, les postes de ventilation, les postes d'épuisement (pompe), les équipements de transport vertical (ascenseur, monte-charge, plateforme ou quai hydraulique), etc.

2) centre de contrôle : vie utile de 25 ans

- les équipements du centre de contrôle comprennent tous les équipements nécessaires à l'exploitation sécuritaire du réseau. Ils comptent les équipements de télémessure, les tableaux de contrôle optique, les ordinateurs, les postes de commande, etc.

3) télécommunications : vie utile de 25 ans

- les télécommunications englobent les systèmes nécessaires au contrôle des procédés d'exploitation et aux communications opérationnelles tels que les systèmes suivants : radio, téléphonie d'exploitation privée, télétransmission, vidéosurveillance, sonorisation, affichage électronique, alarme intrusion, contrôle d'accès, alarme incendie, données de gestion, etc.

4) contrôle de trains : vie utile de 25 ans

- le système de contrôle de trains comprend les circuits de voies, les postes de signalisation, le câblage, les mécanismes d'aiguille, les contrôleurs d'aiguille, les zones tests, les chargeurs-batteries, les coffrets de commande et indicateurs, les divers détecteurs, les connexions inductives, etc.

5) équipements de voies : vie utile de 40 ans

- les équipements de voies sont constitués des composants mécaniques servant au roulement et au guidage des trains : les rails, les barres de guidage, les pièces de roulement, les appareils de voies, les isolateurs de barres de guidage, etc.

6) énergie d'exploitation : vie utile de 40 ans

- le système d'énergie d'exploitation est formé des équipements d'alimentation, de conversion et de distribution électrique : les postes de district, les postes de redressement, les postes secondaires de distribution, les câbles à traction, les câbles à haute tension et les groupes électrogènes fixes et mobiles, etc.

Toutefois, la vie utile définie précédemment pourra être moindre si les actifs ne peuvent être maintenus en service en raison de la non-disponibilité des pièces de remplacement.

Dépenses admissibles

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

- les études préliminaires incluant les études des bénéfices et des coûts;
- les frais juridiques et les honoraires professionnels, jusqu'à concurrence des taux et tarifs fixés par les tarifs d'honoraires pour services professionnels fournis au gouvernement du Québec (R.R.Q., c. A-6, r. 30, r. 30.1, r. 31, r. 31.1) et adoptés en vertu de la Loi sur l'administration financière (L.R.Q., c. A-6);
- le coût des contrats (génie et architecture, équipement fixe et matériel roulant). Dans le cas de la construction, de la réfection ou de l'agrandissement d'un bâtiment, les dépenses admissibles sont celles prévues dans la sous-section 3.2.7 a) visant l'acquisition, la construction, l'agrandissement, le remplacement et la réfection d'un bâtiment aux fins d'utilisation comme garage, terminus ou centre administratif;

- la construction des voies d'accès et des stationnements, les bordures, l'éclairage extérieur attenant au bâtiment et la signalisation;
- l'aménagement paysager extérieur;
- les travaux nécessaires aux exigences générales de chantier (personnel de chantier et installations temporaires de chantier), à l'aménagement de l'emplacement (démolition, déplacements d'éléments des services d'utilité publique, acquisition d'immeubles et de servitudes, forage, sondage, excavation et consolidation), à l'acquisition et à l'installation des matériaux (béton, maçonnerie, métaux, bois, plastiques, isolants, etc.) et à l'acquisition et l'installation d'équipements spécialisés (électricité, électronique, mécanique, optique, communication, etc.).

#### Modifications — mobilité réduite

Les modifications visant à améliorer, pour les clientèles à mobilité réduite, l'accès à un service régulier de transport en commun sont admissibles à une subvention dans le cas des stations et des voitures de métro. Les subventions et les dépenses admissibles sont définies dans la sous-section 3.2.12.

#### Réparations majeures

Les réparations majeures effectuées en vue de prolonger la durée de vie utile des voitures de métro sont admissibles à une subvention, jusqu'à concurrence des montants autorisés. Le montant de la subvention est déterminé selon une analyse de rentabilité financière des travaux à effectuer. Il ne peut cependant excéder, pour la période de prolongement, 75 % de ce qui aurait été versé en capital durant la même période si l'organisme avait procédé à l'acquisition de voitures de métro neuves. Le coût d'acquisition du matériel roulant neuf correspond au coût d'achat l'année où sont effectuées les réparations majeures. Ce montant se détermine dans le cadre de l'analyse de rentabilité financière.

### ***3.2.11 Réseau de trains de banlieue et tout autre système de transport terrestre guidé utilisant une emprise exclusive***

#### **Taux de subvention**

Une subvention égale à 100 % des dépenses admissibles est accordée, jusqu'à concurrence des montants autorisés pour la construction et le prolongement d'un réseau de trains de banlieue ou d'un système de transport terrestre guidé utilisant une emprise exclusive tel que le tramway ou un système léger sur rail ainsi que l'acquisition des biens immeubles pour réaliser ces ouvrages. Toutefois, le gouvernement doit autoriser la construction ou le prolongement d'un tel réseau ou système à l'extérieur du territoire de l'Agence métropolitaine de transport.

Une subvention égale à 75 % des dépenses admissibles est accordée, jusqu'à concurrence des montants autorisés, pour le remplacement ou la réfection du matériel roulant et des équipements, de même que pour la réfection des infrastructures d'un réseau de trains de banlieue ou d'un système de transport terrestre guidé utilisant une emprise exclusive au terme de leur vie utile.

Les dispositions de la sous-section 3.2.7 b) et d) concernant les garages, terminus et centres administratifs s'appliquent en les adaptant aux bâtiments d'un réseau de trains de banlieue et tout autre système de transport terrestre guidé utilisant une emprise exclusive. Les dispositions de la sous-section 3.2.7 c) concernant les garages et les terminus s'appliquent en les adaptant aux équipements et dispositifs requis aux fins d'exploitation d'un réseau de trains de banlieue et tout autre système de transport terrestre guidé utilisant une emprise exclusive.



## Durée de vie utile

La durée de vie utile des actifs du réseau de trains de banlieue et d'autres systèmes de transport terrestre guidé utilisant une emprise exclusive est définie en quatre catégories, soit les tunnels, ponts, viaducs, etc., les bâtiments, le matériel roulant et les équipements :

a) tunnels, ponts, viaducs, etc.

- les parties qui composent les tunnels, les ponts, les viaducs et les systèmes porteurs de type monorail ont une durée de vie utile de 50 ans, sauf le revêtement de béton des tunnels dont la durée de vie est de 25 ans et les systèmes d'éclairage en tunnel pour lesquels la durée est de 30 ans.

b) bâtiments

- les bâtiments (stations, gares, ateliers d'entretien, postes de commande centralisés, etc.) ont une durée de vie utile de 40 ans, sauf les quais, les édicules temporaires et les bâtiments conçus en structure légère dont la durée de vie est de 20 ans.

c) matériel roulant

- le matériel roulant neuf (voiture et véhicule de service sur rail) a une durée de vie utile de 40 ans. Pour le matériel roulant acquis à l'état usagé ou faisant l'objet d'une rénovation, la durée de vie utile est établie lors de l'autorisation de la subvention en considérant l'âge de la flotte et les travaux de rénovation effectués.

d) équipements (se divisent en six catégories ou systèmes)

1) installations motorisées : vie utile de 25 ans

- les installations motorisées comprennent les escaliers mécaniques, les tapis roulants, les postes de ventilation, les postes d'épuisement (pompe), les équipements de transport vertical (ascenseur, monte-charge, plateforme ou quai hydraulique), etc.

- 2) centre de contrôle : vie utile de 25 ans
  - les équipements du centre de contrôle comprennent tous les équipements nécessaires à l'exploitation sécuritaire du réseau. Ils comptent les équipements de télémessure, les tableaux de contrôle optique, les ordinateurs, les postes de commande, etc.
- 3) télécommunications : vie utile de 25 ans
  - les télécommunications englobent les systèmes nécessaires au contrôle des procédés d'exploitation et aux communications opérationnelles tels que les systèmes suivants : radio, téléphonie d'exploitation privée, télétransmission, vidéosurveillance, sonorisation, affichage électronique, alarme intrusion, contrôle d'accès, alarme incendie, données de gestion, etc.
- 4) contrôle de trains : vie utile de 25 ans
  - le système de contrôle de trains comprend les circuits de voies, les postes de signalisation, le câblage, les mécanismes d'aiguille, les contrôleurs d'aiguille, les zones tests, les chargeurs-batteries, les coffrets de commande et indicateurs, les divers détecteurs, les connexions inductives, etc.
- 5) équipements de voies : vie utile de 40 ans
  - les équipements de voies sont constitués des composants mécaniques servant au roulement et au guidage des trains : les rails, les barres de guidage, les pièces de roulement, les appareils de voies, les isolateurs de barres de guidage, etc.
- 6) énergie d'exploitation : vie utile de 40 ans
  - le système d'énergie d'exploitation est formé des équipements d'alimentation, de conversion et de distribution électrique : les postes de district, les postes de redressement, les postes secondaires de distribution, les câbles à traction, les câbles à haute tension et les groupes électrogènes fixes et mobiles, etc. Pour les portiques, la durée de vie est de 30 ans.

Toutefois, la vie utile définie précédemment pourra être moindre si les actifs ne peuvent être maintenus en service en raison de la non-disponibilité des pièces de remplacement.

### Dépenses admissibles

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

- les études préliminaires incluant les études des bénéfices et des coûts;
- les frais juridiques et les honoraires professionnels, jusqu'à concurrence des taux et tarifs fixés par les tarifs d'honoraires pour services professionnels fournis au gouvernement du Québec (R.R.Q., c. A-6, r. 30, r. 30.1, r. 31, r. 31.1) et adoptés en vertu de la Loi sur l'administration financière (L.R.Q., c. A-6);
- le coût des contrats (génie et architecture, équipement fixe et matériel roulant). Dans le cas de la construction, de la réfection ou de l'agrandissement d'un bâtiment, les dépenses admissibles sont celles prévues dans la sous-section 3.2.7 a) visant l'acquisition, la construction, l'agrandissement, le remplacement et la réfection d'un bâtiment aux fins d'utilisation comme garage, terminus ou centre administratif;
- la construction des voies d'accès et des stationnements, les bordures, l'éclairage extérieur attenant au bâtiment (gare) et la signalisation;
- l'aménagement paysager extérieur;
- les travaux nécessaires aux exigences générales de chantier (personnel de chantier et installations temporaires de chantier), à l'aménagement de l'emplacement (démolition, déplacements d'éléments des services d'utilité publique, acquisition d'immeubles et de servitudes, forage, sondage, excavation et consolidation), à l'acquisition et à l'installation des matériaux (béton, maçonnerie, métaux, bois, plastiques, isolants, etc.) et à l'acquisition et l'installation d'équipements spécialisés (électricité, électronique, mécanique, optique, communication, etc.);

### Modifications — mobilité réduite

Les modifications visant à améliorer, pour les clientèles à mobilité réduite, l'accès à un service régulier de transport en commun sont admissibles à une subvention dans le cas des gares et du matériel roulant des trains de banlieue. Les subventions et les dépenses admissibles sont définies dans la sous-section 3.2.12.

### Réparations majeures

Les réparations majeures effectuées en vue de prolonger la durée de vie utile du matériel roulant d'un système de transport terrestre guidé sont admissibles à une subvention, jusqu'à concurrence des montants autorisés. Le montant de la subvention est déterminé selon une analyse de rentabilité financière des travaux à effectuer. Il ne peut cependant excéder, pour la période de prolongement, 75 % de ce qui aurait été versé en capital durant la même période si l'organisme avait procédé à l'acquisition de matériel roulant neuf. Le coût d'acquisition du matériel roulant neuf correspond au coût d'achat l'année où sont effectuées les réparations majeures. Ce montant se détermine dans le cadre de l'analyse de rentabilité financière.

### ***3.2.12 Modifications visant à améliorer, pour les clientèles à mobilité réduite, l'accès au service régulier de transport en commun***

Une subvention, égale à 75 % des dépenses admissibles, est accordée, jusqu'à concurrence du montant maximal autorisé par le ministre des Transports, pour des modifications visant à améliorer, pour les clientèles à mobilité réduite, l'accès au service régulier de transport en commun; une telle subvention est versée pour les terminus, les stationnements, les stations et les voitures de métro ainsi que pour les gares et le matériel roulant des trains de banlieue. Le Ministère peut cependant exiger que l'organisme lui soumette un programme global de développement de l'accessibilité pour cette clientèle avant d'autoriser la subvention.

#### Objectifs et clientèles admissibles

Dans cette partie du programme, les corrections ou les aménagements apportés aux infrastructures et au matériel roulant visent, entre autres, à éliminer les barrières physiques et les situations dangereuses et à améliorer l'accessibilité et les conditions de transport des clientèles définies ci-après :

- difficulté à voir (aveugle ou amblyope);
- difficulté à parler et à être compris;
- difficulté à marcher sur une distance de 400 m sans repos;
- difficulté à monter ou à descendre un escalier;
- difficulté à se tenir debout pendant plus de dix minutes sans appui;
- difficulté à se servir de ses doigts pour saisir ou manier un objet;
- difficulté à étendre le bras dans n'importe quelle direction;
- difficulté d'apprentissage.

Il existe un programme d'aide gouvernementale différent pour les services spécialisés de transport adapté aux personnes handicapées.

## Dépenses admissibles

Les dépenses admissibles sont les suivantes :

- les études préliminaires;
- les honoraires professionnels, jusqu'à concurrence des taux et tarifs fixés par les tarifs d'honoraires pour services professionnels fournis au gouvernement du Québec (R.R.Q., c. A-6, r. 30, r. 30.1, r. 31, r. 31.1) et adoptés en vertu de la Loi sur l'administration financière (L.R.Q., c. A-6);
- les coûts des équipements et des modifications apportées aux infrastructures tels les terminus, les stationnements, les stations de métro, les gares de trains de banlieue, etc.;
- les coûts d'acquisition et d'installation d'équipements ou de dispositifs requis pour faciliter l'accès aux voitures de métro et au matériel roulant des trains de banlieue.

#### **4. MODALITÉS DE VERSEMENT**

Les sous-sections 4.1 et 4.2 précisent le versement des subventions payées au comptant et au service de la dette. Le mode de versement (au comptant ou au service de la dette de 10 ans ou de 20 ans) s'applique aux projets autorisés après le 1<sup>er</sup> janvier 1992. Pour les projets autorisés avant cette date et pour lesquels les subventions n'ont pas été versées en totalité, le mode de subvention correspond à celui fixé en vertu du Programme d'aide gouvernementale au transport en commun alors en vigueur.

#### 4.1 Subventions versées au comptant

Sous réserve des crédits disponibles, la subvention aux immobilisations est versée sous la forme d'un paiement au comptant dans les cas suivants :

- les projets d'immobilisation payés au comptant par les organismes de transport en commun, et dont la contribution du ministère des Transports est égale à 100 000 \$ et moins;
- la réfection effectuée après l'atteinte de la durée de vie utile d'un bien utilisé comme : garage, terminus, centre administratif, gare, stationnement d'incitation à l'utilisation du transport en commun, matériel roulant, équipement ou infrastructure d'un système de transport terrestre guidé ou d'un réseau d'autobus;
- l'acquisition, l'adaptation et le remplacement des équipements et des dispositifs admissibles dont la durée de vie utile est de 10 ans et moins;
- l'acquisition, l'installation et le remplacement d'abribus;
- l'acquisition et l'installation de supports à vélo;
- l'acquisition et le remplacement de véhicules de service;
- la modification visant à améliorer, pour les clientèles à mobilité réduite, l'accès au service régulier de transport en commun pour les terminus, les stations de métro et les gares de trains de banlieue;
- la réparation effectuée en vue de prolonger la durée de vie utile des autobus, des minibus et du matériel roulant d'un système de transport terrestre guidé;
- les frais d'émission d'obligations et les frais d'intérêt à court terme lors du refinancement d'un actif subventionné par service de dette;
- les frais d'intérêt à court terme engagés avant le financement à long terme, lorsque l'organisme rembourse ces frais à même ses dépenses d'exploitation de l'année courante;
- les études préliminaires, incluant les études des bénéfices et des coûts, lorsque ces études sont spécifiquement autorisées par le ministre des Transports préalablement à la réalisation d'un projet reconnu admissible en vertu des articles 4, 5, 6 et 7 du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (décrets n° 1152-2002 du 25 septembre 2002 et n° 148-2007 du 14 février 2007) et lorsque ces études sont payées au comptant par l'organisme;
- les études relatives au choix technologique d'un autobus ou d'un minibus urbain et celles nécessaires à la préparation des documents justificatifs accompagnant la demande d'autorisation ministérielle, lorsque ces études sont payées au comptant par l'organisme et



réalisées dans le cadre du regroupement visant la commande annuelle d'autobus des sociétés de transport en commun.

Les subventions versées au comptant sont payables dans les deux mois suivant la présentation de la demande de subvention et des pièces justificatives. Advenant un délai de plus de deux mois dans le versement de ces subventions, les montants dus portent intérêt, à compter du premier jour de retard suivant le délai de deux mois mentionné précédemment, au taux d'intérêt d'emprunt de l'organisme. Toutefois, aucun intérêt n'est dû lorsque le retard à verser la subvention est causé par le défaut de transmettre une pièce justificative. Lorsque la vérification des pièces justificatives doit être effectuée dans les locaux de l'organisme, le Ministère procède, dans les deux mois suivant la présentation de la demande de subvention, au versement provisoire d'un montant représentant 90 % de la subvention prévue. Le solde, s'il y a lieu, est versé lorsque la vérification est terminée. Les subventions versées en trop, s'il en est, sont récupérées sur le premier versement de subventions aux immobilisations prévu pour l'organisme. Aucun intérêt n'est exigible sur les soldes à verser ou à récupérer.

La demande de subvention doit être accompagnée de toutes les pièces justificatives pertinentes (ex. : factures, contrats, relevés bancaires, ententes, autorisations). Lorsque la demande concerne les frais d'émission d'obligations lors du refinancement d'un actif subventionné et ceux relatifs aux frais d'échange de coupons, incluant le métro, elle doit être présentée au Ministère au plus tard six mois après la fin de l'exercice financier au cours duquel ces frais ont été engagés.

## 4.2 Subventions versées au service de la dette

Sous réserve des dispositions prévues dans la section 4.1, la subvention aux immobilisations est versée sous la forme d'une contribution à un service de la dette dont la durée du financement pour la partie subventionnée ne peut excéder 20 ans pour les dépenses liées à un système de transport terrestre guidé et 10 ans pour les dépenses liées à un réseau d'autobus. Toutefois, lorsqu'un actif est situé à proximité d'une station de métro ou d'une gare, le projet est subventionné sur 20 ans, lorsqu'il est réalisé dans le cadre d'un prolongement de métro, de la réfection d'une station de métro ou d'une gare, de la construction ou du prolongement d'un réseau de trains de banlieue ou d'autres systèmes de transport rapide.

Dans le cas du remplacement ou de la réfection d'un actif, la durée d'un service de dette est établie selon la durée de vie utile de cet actif, soit 20 ans pour les actifs dont la durée de vie est de plus de 30 ans et 10 ans pour les actifs dont elle est de 30 ans et moins. Lorsque le projet concerne des actifs dont la durée de vie est, pour certains, inférieure à 30 ans et, pour d'autres, supérieure à 30 ans, la durée du service de dette est fixée à 20 ans si les actifs remplacés ou faisant l'objet d'une réfection ont, dans l'ensemble, une durée de vie utile supérieure à 30 ans. Dans les autres cas, la durée du financement est fixée à 10 ans.

Les subventions versées au service de la dette des organismes de transport en commun sont payables aux dates d'échéance de chaque émission d'obligations. Le premier versement est effectué à la suite de la présentation d'une demande de subvention et des pièces justificatives suivantes :

- résolution de l'organisme autorisant l'émission d'obligations;
- approbation et échéancier certifié par le ministère des Affaires municipales et des Régions pour les organismes de transport en commun et autorisations requises du ministère des Finances dans le cas de l'Agence métropolitaine de transport;
- décret, s'il y a lieu, pour les émissions en devises étrangères;
- description détaillée de l'utilisation des fonds de l'émission d'obligations, incluant le contrat et les frais d'émission.

La demande de subvention doit être présentée par l'organisme lorsque le financement de l'actif est réalisé et au moins deux mois avant la date d'échéance du premier remboursement. Pour les émissions à taux variables, l'organisme doit présenter une demande de remboursement de capital et d'intérêt avant chaque échéance lorsque les taux d'intérêt sont connus. Dans le cas d'une location-acquisition, la subvention est versée selon les conditions du contrat approuvé par le Ministère.

Lorsque la réalisation du projet est terminée, le Ministère procède à la vérification des pièces justificatives (pour certains projets d'envergure, le Ministère pourra demander à l'organisme de faire certifier certaines données relatives à la conformité des travaux et à la vérification des dépenses admissibles à la suite d'une entente de subvention prévoyant un mandat de vérification confié à son vérificateur interne ou externe) et produit un rapport d'analyse décrivant les dépenses admissibles et établissant la contribution gouvernementale au projet d'immobilisations concerné. Une copie de ce rapport est transmise à l'organisme. Les subventions versées en trop, s'il y en a, sont récupérées et déduites du montant du premier versement de subventions aux immobilisations prévu pour l'organisme. Les soldes à verser, s'il y en a, sont payés dès la transmission du rapport à l'organisme. Aucun intérêt n'est exigible sur les soldes à verser ou à récupérer.

Lorsqu'un actif subventionné est abandonné, utilisé à d'autres fins que celles prévues lors de l'autorisation, remplacé, vendu ou autrement aliéné avant la fin de sa vie utile, le Ministère procède également à la récupération des subventions versées en trop. Lorsque toutes les subventions ont été versées pour cet actif, la récupération est effectuée sur le premier versement exigible de l'organisme. Lorsque les subventions pour cet actif n'ont pas été versées en totalité, ces subventions sont interrompues et le solde à récupérer, s'il y a lieu, s'effectue sur le premier versement exigible de l'organisme.

Les subventions versées à la Ville de Montréal sont également payées aux dates d'échéance des émissions d'obligations. Les versements sont cependant effectués à la suite de la facturation provisoire de la Ville de Montréal. Les ajustements sont apportés lorsque la facturation réelle est connue. Les montants à payer ou à récupérer sont alors ajoutés ou déduits, selon le cas, lors du versement suivant. Aucun intérêt n'est calculé sur les montants à payer ou à récupérer.

Un montant dû porte intérêt à compter du premier jour suivant une date d'échéance, au taux d'intérêt d'emprunt de l'organisme. Toutefois, aucun intérêt n'est dû lorsque le retard à verser une subvention résulte du défaut de transmettre une pièce justificative ou lorsque le délai entre une demande de subvention et la date d'échéance n'est pas suffisant pour permettre au Ministère de procéder au versement à cette date.

Dans le cas où le financement de l'actif est réalisé avant sa date de livraison ou de fin de construction et que des versements de subvention sont effectués, un intérêt créditeur est calculé sur les montants payés d'avance, selon le taux d'intérêt d'emprunt de l'organisme.

L'Agence métropolitaine de transport, la Ville de Montréal et les organismes de transport en commun, lorsqu'ils perçoivent des revenus d'intérêt sur un surplus d'emprunt, sur une provision pour variation de taux de change ou sur un fonds de remboursement, doivent accorder au gouvernement, au cours de l'exercice suivant, un crédit proportionnel à sa contribution.

## 5. ÉTUDE DES BÉNÉFICES ET DES COÛTS

### 5.1 Définitions

L'analyse des bénéfices et des coûts et l'analyse de rentabilité financière visent à comparer, sur une base monétaire commune, les projets ou les solutions possibles d'un projet, en mesurant les bénéfices et les coûts économiques occasionnés par chacun d'entre eux, en vue d'établir celui qui sera le plus rentable économiquement. Après avoir défini les différents projets ou solutions possibles d'un projet, l'organisme doit évaluer, pour chacun d'entre eux, les revenus et les coûts annuels qui ont une répercussion financière sur les résultats des activités pour toutes les années de vie utile de l'investissement.

Toutefois, l'analyse des bénéfices et des coûts diffère à bien des égards de l'analyse de rentabilité financière, parce qu'elle s'insère non pas dans l'optique d'une entreprise privée qui vise à maximiser ses profits, mais plutôt dans le contexte d'une entreprise publique qui cherche à maximiser le bien-être général de la collectivité. Aussi, contrairement à l'analyse de rentabilité financière, elle demande l'étude d'une gamme beaucoup plus vaste d'avantages et de coûts pour tenir compte de tous les éléments qui influencent le bien-être de la population. De plus, l'analyse des bénéfices et des coûts se distingue de l'analyse de rentabilité financière parce qu'il est souvent nécessaire de corriger la valeur sur le marché des biens, des services ou des ressources de façon à refléter les véritables coûts ou avantages collectifs. Il faut donc pouvoir représenter, sous forme pécuniaire, des avantages et des coûts qui peuvent parfois sembler subjectifs comme le temps, le bien-être, la pollution, les modifications dans l'affectation du territoire, etc.

L'analyse des bénéfices et des coûts apparaît donc plus complexe à réaliser que l'analyse de rentabilité financière, car il faut être en mesure de quantifier en valeur pécuniaire des éléments qui n'ont pas leur contrepartie dans la sphère commerciale. Afin de faciliter le travail des organismes pour effectuer l'analyse de l'ensemble des bénéfices et des coûts, le Ministère a préparé un document intitulé *Analyse avantages-coûts*. Ce document sera transmis, à titre indicatif, à l'organisme qui en fera la demande.

## 5.2 Documents exigés par le ministre

Le contenu des études à réaliser lors d'une demande de subvention varie en fonction de la nature et de l'ampleur du projet. De façon générale, les projets visant la rénovation d'un actif, le remplacement d'un actif par un actif similaire ou l'acquisition de biens d'une valeur pécuniaire restreinte sont exemptés de l'obligation de présenter une analyse des bénéfices et des coûts et, dans certains cas, de la nécessité de produire une analyse de rentabilité financière. À l'opposé, les projets visant l'amélioration et le développement des services sont généralement soumis à la présentation d'une analyse des bénéfices et des coûts ou, pour certains, d'une analyse de rentabilité financière.

Les analyses exigées pour les biens admissibles à une subvention sont précisées ci-après. Dans tous les cas cependant, le ministre peut demander la réalisation d'analyses additionnelles ou simplifier celles exigées à la suite d'une demande de l'organisme.

### *Projets assujettis à une analyse des bénéfices et des coûts*

Les projets suivants doivent faire l'objet d'une analyse de l'ensemble des bénéfices et des coûts :

- achat et installation de biens servant à l'exploitation d'un réseau de transport en commun et présentant un caractère innovateur sur le plan technologique dont le montant des dépenses totales est supérieur à 5 000 000 \$;
- implantation, amélioration et prolongement des voies réservées aux autobus dont le montant des dépenses totales est supérieur à 5 000 000 \$;
- amélioration et prolongement du réseau de métro ainsi qu'acquisition des biens immeubles nécessaires pour réaliser ces ouvrages;
- amélioration, construction et prolongement d'un réseau de trains de banlieue ou d'un système de transport terrestre guidé utilisant une emprise exclusive tel que le tramway ou un système léger sur rail, ainsi qu'acquisition et réfection des biens immeubles nécessaires pour réaliser ces ouvrages.

### ***Projets assujettis à une analyse de rentabilité financière***

Les projets suivants doivent faire l'objet d'une analyse de rentabilité financière :

- réparations majeures effectuées en vue de prolonger la vie utile des véhicules de service ayant une durée de vie supérieure à 10 ans, des autobus, des minibus, des voitures de métro et de trains de banlieue et du matériel roulant d'autres systèmes de transport rapide;
- achat de véhicules de service d'occasion ayant une durée de vie supérieure à 10 ans;
- achat et installation de biens servant à l'exploitation d'un réseau de transport en commun et présentant un caractère innovateur sur le plan technologique dont le montant des dépenses totales est inférieur à 5 000 000 \$ mais supérieur à 500 000 \$;
- implantation, amélioration et prolongement des voies réservées aux autobus dont le montant des dépenses totales est inférieur à 5 000 000 \$ mais supérieur à 500 000 \$;
- acquisition, construction, agrandissement et remplacement d'un bien immeuble utilisé comme garage, terminus, centre administratif, gare et bâtiment du métro;
- remplacement et réfection des voitures de métro et des équipements, de même que réfection des infrastructures du réseau de métro;
- remplacement et réfection du matériel roulant et des équipements d'un réseau de trains de banlieue ou d'autres systèmes de transport rapide, de même que réfection des infrastructures d'un tel réseau ou système.

### ***Projets assujettis à une justification, à une évaluation d'opportunité du projet et à une analyse des avantages et des inconvénients***

Les projets suivants doivent faire l'objet d'une justification, d'une évaluation d'opportunité du projet et d'une analyse des avantages et des inconvénients :

- achat et remplacement de minibus urbains, d'autobus urbains et de véhicules de service nécessaires pour l'exploitation des réseaux d'autobus et du métro;
- acquisition de terrains;
- achat, construction et agrandissement d'un stationnement d'incitation à l'utilisation du transport en commun;

- achat et installation de biens servant à l'exploitation d'un réseau de transport en commun et présentant un caractère innovateur sur le plan technologique dont le montant des dépenses totales est inférieur à 500 000 \$;
- réfection d'un bien immeuble utilisé comme garage, terminus, centre administratif, gare et bâtiment du métro;
- acquisition, adaptation et remplacement des équipements et des dispositifs requis aux fins d'exploitation d'un garage ou d'un terminus ainsi que les équipements immobiliers nécessaires à l'exploitation de l'infrastructure et à l'information de la clientèle lorsque le garage ou le terminus a été utilisé pendant au moins 20 ans ou lorsque l'acquisition, l'adaptation ou le remplacement vise la mise aux normes des équipements à des fins de sécurité ou environnementales;
- réfection de la toiture d'un bien immeuble utilisé comme garage, terminus ou centre administratif lorsque ce bien immeuble a été utilisé pendant au moins 20 ans;
- implantation, amélioration et prolongement des voies réservées aux autobus dont le montant des dépenses totales est inférieur à 500 000 \$;
- acquisition, installation et remplacement d'abribus;
- acquisition et installation de supports à vélo;
- modifications visant à améliorer pour la clientèle à mobilité réduite l'accès à un service de transport en commun.

Toutefois, lorsqu'un projet comporte plusieurs solutions, l'organisme devra produire une analyse de rentabilité financière visant à comparer, sur une base monétaire commune, les solutions possibles, en mesurant les bénéfices et les coûts économiques occasionnés par chacune d'entre elles, en vue d'établir celle qui sera la plus rentable économiquement.



# LEXIQUE

**Assemblage final d'un autobus ou d'un minibus** : Aux fins d'application de la politique d'achat des autobus et des minibus, l'assemblage final comprend l'installation du moteur, de la transmission, du système de refroidissement, du système de chauffage et de ventilation, des systèmes pneumatiques, hydrauliques et électriques, des sièges de passagers, des mains courantes, des colonnes d'appui et des poignées, de la girouette, de la rampe d'accès aux fauteuils roulants, l'inspection finale, les essais routiers, les réparations et la préparation avant livraison.

**Durée de vie utile** : Âge de remplacement d'un actif établi aux fins de subvention par le ministère des Transports et correspondant au nombre minimal d'années d'utilisation avant qu'un actif soit admissible à la pleine subvention au remplacement ou à la rénovation.

**Édicule temporaire** : Petit édifice, ou construction utilitaire, élevé sur la voie publique et par lequel on accède à une station de métro. Ce type d'édicule, souvent doté d'un seul accès et d'une architecture peu élaborée, est considéré comme provisoire en attente d'une intégration à un bâtiment plus important tel un édifice à bureaux, un édifice à logements ou un centre commercial. Certains édicules de gabarit réduit sont toutefois permanents.

**Frais d'échange de coupons d'obligations** : Frais bancaires exigés par l'institution financière mandatée pour l'échange de coupons d'obligations et frais bancaires engagés pour le paiement effectué directement aux détenteurs d'obligations.

**Frais d'émission d'obligations** : Frais d'escompte, d'impression, de manutention, de transfert de fonds et de commission, ainsi que les circulaires d'offres ou de prospectus. Lorsque l'émission d'obligations est conclue sur un marché étranger, ces frais incluent les honoraires professionnels liés à la préparation du règlement, à la négociation de l'emprunt et à la révision du prospectus, les frais de déplacement hors du Canada et les frais de représentation.

**Frais d'évaluation de crédits** : Frais engagés par une société pour la réalisation des évaluations de crédits en vue d'obtenir des conditions avantageuses de financement et des capitaux étrangers auprès des investisseurs internationaux.

**Mesures préférentielles** : Interventions visant à procurer aux autobus des dispositifs ou des aménagements routiers privilégiant leur circulation, permettant ainsi d'atténuer les effets de la congestion urbaine, de favoriser la ponctualité du service de transport en commun et de réduire le temps de déplacement des usagers en transport collectif.

**Nouvelle initiative** : Projet d'immobilisation pour lequel l'autorisation du Ministère n'est pas encore obtenue ou projet d'immobilisation accusant des dépassements par rapport à des montants déjà autorisés.

**Parachèvement** : Projet d'immobilisation ayant reçu l'autorisation finale, pour lequel la réalisation des travaux s'étale sur un certain nombre consécutif d'exercices financiers.

**Plan triennal des immobilisations en transport en commun** : Document de planification du ministère des Transports présenté au Conseil du trésor pour l'autorisation d'une enveloppe d'immobilisations subventionnelles, comprenant les prévisions de dépenses en immobilisation remboursées pour la plupart par service de dette et présentées par les organismes relativement à des projets admissibles à une aide gouvernementale.

**Programme triennal d'immobilisations** : Outil de planification par lequel les organismes de transport en commun et l'Agence métropolitaine de transport établissent annuellement leur prévision de dépenses en immobilisation pour une période de trois ans.

**Projet majeur** : Un projet majeur est un projet d'immobilisations qui en raison de son envergure, de sa complexité de réalisation, de sa durée et de ses coûts ne peut être effectué dans le cadre des activités courantes et habituelles de l'organisme. Un projet est considéré comme majeur lorsqu'il a fait l'objet d'une reconnaissance à ce titre par le ministre des Transports.

**Stationnement d'incitation à l'utilisation du transport en commun** : Espace de stationnement aménagé en site propre ou partagé, situé à proximité d'un terminus d'autobus ou d'un service de transport collectif et permettant un transfert modal du véhicule personnel vers un mode de transport collectif. Deux types de stationnements sont reconnus dans le cadre du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes, soit le stationnement extérieur, qui est aménagé à la surface du sol, et le stationnement en structure, qui peut être étagé ou souterrain.

**Structure auxiliaire** : Extension du tunnel du métro où sont concentrés les systèmes essentiels au fonctionnement optimal et sécuritaire du métro. La structure se compose de deux parties, soit une partie horizontale qui part du tunnel du métro et le puits vertical qui permet de rejoindre la surface où se trouvent une partie ouverte (puits de ventilation) et une partie couverte. Comparativement au tunnel, la structure auxiliaire est plus soumise aux intempéries et aux changements brusques de température.

**Terminus** : Lieu d'attente pour la clientèle utilisant le transport en commun, situé à un point de convergence de plusieurs lignes d'un réseau d'autobus, comportant un abri pour les usagers et permettant à la clientèle d'effectuer des correspondances entre ces lignes de réseau. Le site comporte un stationnement temporaire pour l'arrivée et le départ des véhicules ainsi que pour le transfert de la clientèle d'un véhicule à l'autre.

- **Terminus léger** : Terminus extérieur ne comportant que des abribus ou un bâtiment d'un type de construction temporaire ou réalisé en structure légère.
- **Terminus lourd** : Terminus intérieur ou extérieur comportant des bâtiments d'un type de construction permanente et certains des éléments suivants : fondations à l'épreuve du gel, pare-vapeur, isolants, vitrage double, finis intérieurs ou autres.

**Valeur résiduelle de l'actif** : La valeur résiduelle d'un actif est égale au coût de remplacement de l'actif auquel on applique le pourcentage de la durée de vie utile non atteinte. Le coût de remplacement correspond au montant qu'il faut déboursier pour construire ou acquérir un actif semblable au moment du remplacement ou de la construction, jusqu'à concurrence, s'il y a lieu, du montant maximal admissible déterminé en vertu des présentes modalités. S'il n'existe plus d'actif comparable ou s'il n'est pas possible d'en établir la valeur de construction, le coût de remplacement correspond au coût initial d'acquisition ou de construction de l'actif remplacé, vendu ou abandonné, ajusté en fonction de l'augmentation de l'indice des prix à la consommation depuis sa date de livraison ou de fin de construction jusqu'à sa date de fin d'utilisation, jusqu'à concurrence, s'il y a lieu, du montant maximal admissible déterminé en vertu des présentes modalités. Si un actif a atteint la fin de sa durée de vie utile, la valeur résiduelle est égale à zéro aux fins de calcul de la subvention.

**Voies réservées** : Mesures préférentielles au transport en commun ayant pour objectif l'amélioration de la mobilité des usagers du transport collectif et dont la raison fondamentale est de rendre le transport en commun plus compétitif par rapport à l'automobile en procurant aux autobus un environnement d'exploitation à l'abri d'obstacles causés principalement par l'importante affluence de véhicules sur le réseau routier. Une voie de circulation peut être réservée à l'usage exclusif du transport en commun ou à certaines catégories de véhicules routiers transportant un minimum de personnes.

