

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

# Programme d'aide au développement du transport collectif

Modalités d'application



2018



Cette publication a été réalisée par la Direction générale du transport terrestre des personnes et éditée par la Direction des communications du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

Le contenu de cette publication se trouve sur le [site Web du Ministère](http://site-Web-du-Ministère) à l'adresse suivante : [www.transports.gouv.qc.ca](http://www.transports.gouv.qc.ca).

Pour obtenir des renseignements, on peut :

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

Soucieux de protéger l'environnement, le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports favorise l'utilisation de papier fabriqué à partir de fibres recyclées pour la production de ses imprimés et encourage le téléchargement de cette publication.

Imprimé sur du papier Rolland Enviro100 contenant 100 % de fibres recyclées postconsommation, certifié Éco-Logo, procédé sans chlore, FSC recyclé et fabriqué à partir d'énergie biogaz.



© Gouvernement du Québec, ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, 2018

ISBN 978-2-550-81761-1 (PDF)

Dépôt légal – 2018

Bibliothèque et Archives nationales du Québec

Tous droits réservés. Reproduction à des fins commerciales par quelque procédé que ce soit et traduction, même partielles, interdites sans l'autorisation écrite des Publications du Québec.

# TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.....	6
DURÉE DU PROGRAMME.....	7
TYPES D'AIDES FINANCIÈRES.....	7
PROGRAMME D'AIDE AU DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF .....	8
RAISON D'ÊTRE DU PROGRAMME .....	8
OBJECTIFS DU PROGRAMME .....	10
RECONDUCTION OU CESSATION.....	11
PRINCIPES GÉNÉRAUX D'APPLICATION DU PADTC.....	11
PRÉSENTATION D'UNE DEMANDE D'AIDE FINANCIÈRE.....	12
1.    VOLET I : AIDE FINANCIÈRE AU MAINTIEN, AU DÉVELOPPEMENT ET À L'OPTIMISATION DES SERVICES DE TRANSPORT EN COMMUN .....	13
1.1.    ADMISSIBILITÉ.....	13
1.2.    CONDITIONS D'OCTROI .....	13
1.2.1.  Maintien de l'offre de services .....	14
1.2.2.  Développement de l'offre de services .....	14
1.2.3.  Optimisation des services.....	16
1.3.    DÉPÔT D'UNE DEMANDE D'AIDE FINANCIÈRE.....	18
1.4.    CRITÈRES DE SÉLECTION.....	18
1.5.    MODALITÉS ADMINISTRATIVES.....	19
1.6.    REDDITION DE COMPTES .....	19
1.7.    VERSEMENTS DE L'AIDE FINANCIÈRE .....	20
2.    VOLET II : AIDE FINANCIÈRE AU TRANSPORT COLLECTIF RÉGIONAL .....	22
2.1.    PRINCIPES GÉNÉRAUX D'APPLICATION DU VOLET II.....	22
2.2.    TRANSPORT COLLECTIF EN MILIEU RURAL .....	23
2.2.1.  Organisation et exploitation de services en transport collectif.....	23
2.2.1.1.  Admissibilité.....	23
2.2.1.2.  Aide financière et versements.....	24
2.2.1.3.  Dépôt d'une demande d'aide financière.....	26
2.2.1.4.  Reddition de comptes .....	27
2.2.2.  Étude de besoins et de faisabilité .....	29
2.2.2.1.  Admissibilité.....	29
2.2.2.2.  Critères de sélection .....	30
2.2.2.3.  Aide financière et versements.....	31
2.2.2.4.  Dépôt d'une demande d'aide financière.....	32
2.2.2.5.  Reddition de comptes .....	32
2.2.3.  Aide financière pour favoriser l'interconnexion des services de transport collectif régionaux .....	32
2.2.3.1.  Admissibilité.....	32
2.2.3.2.  Critères de sélection .....	34
2.2.3.3.  Aide financière et versements.....	34
2.2.3.4.  Dépôt d'une demande d'aide financière.....	35
2.2.3.5.  Reddition de comptes .....	36
2.3.    TRANSPORT INTERURBAIN PAR AUTOBUS.....	36

2.3.1. Aide financière pour le maintien et l'amélioration de services exploités en vertu d'un permis de la Commission des transports du Québec.....	37
2.3.1.1. Admissibilité des demandes .....	37
2.3.1.2. Sélection des demandes.....	38
2.3.1.3. Aide financière et versements.....	38
2.3.1.4. Dépôt d'une demande d'aide financière.....	39
2.3.1.5. Reddition de comptes .....	40
2.3.2. Aide financière pour le développement de services de transport interurbain par autobus .....	41
2.3.2.1. Admissibilité des demandes .....	41
2.3.2.2. Critères de sélection .....	42
2.3.2.3. Aide financière et versements.....	43
2.3.2.4. Dépôt d'une demande d'aide financière.....	44
2.3.2.5. Reddition de comptes .....	44
2.3.3. Aide financière pour contrer l'abandon imminent d'un service .....	45
2.3.3.1. Admissibilité des demandes .....	45
2.3.3.2. Aide financière et versements.....	46
2.3.3.3. Dépôt d'une demande d'aide financière.....	47
2.3.3.4. Reddition de comptes .....	47
2.3.4. Aide financière pour pallier un abandon de services dans le cadre d'une décision de la Commission des transports du Québec.....	48
2.3.4.1. Admissibilité des demandes .....	48
2.3.4.2. Sélection des demandes.....	49
2.3.4.3. Aide financière et versements.....	50
2.3.4.4. Dépôt d'une demande d'aide financière.....	51
2.3.4.5. Reddition de comptes .....	51
2.3.5. Aide financière pour l'acquisition et le développement d'outils technologiques permettant de réduire les émissions de GES .....	52
2.3.5.1. Admissibilité.....	52
2.3.5.2. Critères de sélection .....	53
2.3.5.3. Aide financière et versements.....	54
2.3.5.4. Dépôt d'une demande d'aide financière.....	55
2.3.5.5. Reddition de comptes .....	55
3. VOLET III : AIDE FINANCIÈRE À LA RÉALISATION D'ÉTUDES, À LA PROMOTION DES MODES DE TRANSPORT ALTERNATIFS À L'AUTOMOBILE ET AU FONCTIONNEMENT DES CENTRES DE GESTION DES DÉPLACEMENTS.....	56
3.1. RÉALISATION D'ÉTUDES.....	56
3.1.1. Admissibilité des demandes .....	56
3.1.2. Aide financière et versements .....	58
3.1.3. Présentation d'une demande.....	59
3.1.4. Critères de sélection.....	60
3.1.5. Reddition de comptes.....	61
3.2. PROMOTION DES MODES DE TRANSPORT ALTERNATIFS À L'AUTOMOBILE.....	61
3.2.1. Admissibilité des demandes .....	61
3.2.2. Aide financière et versements .....	63
3.2.3. Présentation d'une demande d'aide financière .....	64
3.2.4. Critères de sélection.....	65

3.2.5. Reddition de comptes.....	66
3.3. FONCTIONNEMENT DES CENTRES DE GESTION DES DÉPLACEMENTS .....	66
3.3.1. Admissibilité .....	66
3.3.2. Aide financière et versements .....	66
3.3.3. Dépôt d'une demande d'aide financière .....	68
3.3.4. Reddition de comptes.....	69
ANNEXE 1 : PLAN TRIENNAL D'AMÉLIORATION DES SERVICES .....	70
ANNEXE 2 : PLAN TRIENNAL D'OPTIMISATION DES SERVICES .....	72
ANNEXE 3 : ORGANISMES ADMISSIBLES AU VOLET II – AIDE FINANCIÈRE AU TRANSPORT COLLECTIF RÉGIONAL .....	76
ANNEXE 4 : PLAN DE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF RÉGIONAL.....	78



## INTRODUCTION

Ce document présente les modalités d'application du Programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC) 2018-2020. Le PADTC vise à favoriser une utilisation accrue du transport collectif et alternatif au voiturage en solo afin, notamment, de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES). Il s'inscrit dans le cadre de la priorité 13 du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques (PACC 2020) consistant à prioriser le transport collectif et alternatif en améliorant l'offre, en développant les infrastructures et en facilitant les choix durables. En incitant des changements comportementaux invitant les individus à effectuer des choix plus durables et un transfert modal de l'automobile vers des modes de transport alternatifs émettant moins de GES, le PADTC contribue à la réduction des émissions de GES et à la lutte contre les changements climatiques.

Puisque le secteur du transport est le premier émetteur de GES au Québec et étant donné que ses émissions sont en croissance depuis 1990, il doit contribuer de façon significative à la réduction des émissions de GES. C'est pourquoi le PACC 2020 a consacré à ce secteur les deux tiers des sommes du Fonds vert provenant du produit des droits d'émissions de GES transigés sur le marché du carbone. En raison de l'accroissement des émissions de GES du secteur des transports, de l'étalement urbain, de la motorisation croissante des ménages, du développement du réseau routier et des besoins croissants de mobilité de la population, le transport collectif doit continuer de jouer un rôle primordial dans les prochaines années. Le Plan économique du Québec 2017 (budget 2017-2018) est venu confirmer cette priorité gouvernementale en injectant des sommes additionnelles sur cinq ans dans le PADTC à compter de 2017-2018.

Répondant aux demandes des organismes admissibles, un programme pluriannuel est proposé, contrairement aux versions antérieures du PADTC supportées par le PACC 2020. Ceci rend le financement du développement du transport collectif plus prévisible, régulier et pérenne. Les règles d'octroi étant établies et connues à l'avance, elles permettront une meilleure planification aux bénéficiaires et une plus grande flexibilité et efficacité au ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports dans l'allocation et la gestion des sommes à sa disposition pour satisfaire davantage leurs besoins réels.

Cette nouvelle mouture du programme tient compte de la bonification budgétaire annoncée dans le Plan économique du Québec et de la volonté du gouvernement d'appuyer et d'encadrer davantage le transport collectif dans une perspective de mobilité durable, notamment par un financement plus généreux et pérenne et des aides financières mieux adaptées aux besoins des bénéficiaires du programme et des usagers du transport collectif.

Des changements importants ont été apportés aux modalités du programme, notamment pour intégrer deux nouvelles mesures annoncées dans le Plan économique du Québec, soit :

- une aide gouvernementale basée sur la performance des autorités organisatrices de transport en commun opérant en milieu urbain (section 1.2.3. du volet I) s'ajoute à l'aide à l'amélioration des services de transport en commun, cette dernière étant maintenant divisée en deux sections, soit l'une spécifique au maintien des services (section 1.2.1. du volet I) et l'autre à leur développement (section 1.2.2. du volet I);
- et une mesure visant à favoriser l'interconnexion des services de transport collectif régional (section 2.2.3 du volet II).

## DURÉE DU PROGRAMME

Le PADTC est en vigueur à compter de sa date d'approbation par le Conseil du trésor et se termine le 31 décembre 2020, mais couvre les dépenses admissibles à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2018.

## TYPES D'AIDES FINANCIÈRES

Le PADTC se divise en trois volets :

Volet I : Aide financière au maintien, au développement et à l'optimisation des services de transport en commun;

Volet II : Aide financière au transport collectif régional;

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



# PROGRAMME D'AIDE AU DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF

## RAISON D'ÊTRE DU PROGRAMME

Le transport collectif est essentiel au développement ordonné des villes et des régions du Québec, au maintien de la qualité de vie des citoyens, à la mobilité des personnes qui n'ont pas accès à un véhicule automobile et à l'essor économique du Québec.

Les municipalités sont responsables de la planification, de l'organisation, de la coordination et de l'exploitation des services de transport collectif dispensés sur leur territoire. Principalement responsable d'adopter les grandes orientations, les politiques, les lois et les règlements régissant le transport collectif, le gouvernement du Québec soutient toutefois aussi financièrement les municipalités qui ne disposent pas des sources de financement suffisantes pour s'acquitter seules de ces obligations.

Ce faisant, l'État reconnaît que le transport en commun est un service essentiel au développement économique et social des agglomérations urbaines, car il facilite les échanges, soulage la congestion et permet à tous de participer à la vie de la communauté. Aujourd'hui, plusieurs autres raisons justifient un financement gouvernemental pour les services de transport en commun. Parmi celles-ci, mentionnons la lutte contre les changements climatiques et la pollution de l'air, la promotion de la santé publique, l'adaptation au vieillissement de la population et la maîtrise des coûts de transport qui sont le second poste budgétaire en importance pour les ménages, après l'habitation et avant l'alimentation.

Le PADTC accompagne les organismes municipaux, notamment dans leurs efforts pour mettre en place et améliorer les services de transport collectif sur leur territoire. Le PADTC résulte de la fusion de trois programmes lancés en 2007 dans le cadre de la Politique québécoise du transport collectif (PQTC) à cette fin : le Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services de transport en commun (décret n° 153-2007), le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional (décret n° 154-2007) et le Programme d'aide gouvernementale aux modes de transport alternatifs à l'automobile (décret n° 19-2008). Les programmes originaux étaient pluriannuels, mais sont devenus renouvelables annuellement à compter de 2012.

Ces programmes d'aide financière s'adressent principalement au milieu municipal, et ce, dans toutes les régions du Québec. Certains organismes à but non lucratif et les centres de gestion des déplacements ayant pour mandat de faire la promotion du transport collectif y sont également admissibles. Ultiment, toute

la population québécoise, à commencer par les usagers du transport collectif, bénéficie, directement ou indirectement, des aides financières versées.

Les aides financières relatives au transport collectif régional visent quant à elles à supporter les organismes admissibles dans l'établissement de leur offre de services de transport collectif et à soutenir le transport interurbain par autobus. Dans les milieux régionaux, l'automobile constitue le principal moyen de déplacement. Les aides financières disponibles dans ce volet du programme visent à développer des services de mobilité collective attractifs. L'utilisation du transport collectif régional permet de réduire les dépenses associées à la possession et l'utilisation de l'automobile, ainsi que les émissions de GES et polluantes, de même que la congestion routière, notamment en milieu périurbain. Elle permet aussi d'améliorer la santé des citoyens, puisque les usagers du transport collectif ont davantage recours aux modes actifs de déplacement. Elle facilite également la participation économique et sociale des personnes sans véhicule personnel, à faible revenu ou en perte d'autonomie à la vie québécoise.

Le transport interurbain est assuré par des entreprises privées qui opèrent à risque commercial, sans bénéficier d'aucune aide financière gouvernementale de fonctionnement. Depuis plusieurs années, l'industrie du transport interurbain par autobus fait face à une diminution de son achalandage, nuisant à la vitalité financière de ses entreprises. Cette situation a eu des répercussions sur les services offerts aux usagers, c'est pourquoi le gouvernement du Québec intervient dans ce secteur. Les aides financières accordées par le Ministère pour le transport collectif interurbain par autobus permettent de développer de nouveaux services, de maintenir des services existants et de pallier l'abandon imminent de services.

Le transfert modal souhaité de l'auto-solo vers le transport collectif et alternatif implique non seulement une offre suffisante en termes d'infrastructures et de services, mais également des changements comportementaux de la part des conducteurs québécois dans leur choix de mode de transport, et des travailleurs en particulier, pour leurs déplacements pendulaires.

Les aides financières relatives à la promotion des modes de transport alternatifs à l'automobile visent à orienter les comportements vers une mobilité plus durable. Les aides financières au fonctionnement des centres de gestion des déplacements (CGD) permettent à ces derniers d'agir à titre de promoteurs et de conseillers en mobilité auprès des employeurs afin de favoriser l'utilisation des modes de transport autres que l'auto-solo.

Les aides financières relatives à la réalisation d'études permettent l'identification de solutions visant la réduction des émissions de GES dans le secteur du

transport terrestre des personnes. Ces études peuvent éventuellement permettre de bonifier les futurs programmes en transport collectif.

## OBJECTIFS DU PROGRAMME

L'objectif général du programme est de réduire les émissions de GES associées au secteur du transport des personnes au Québec. À cette fin, le PADTC vise à accroître l'utilisation du transport collectif par l'amélioration des services de transport collectif, tant en milieu rural qu'urbain, et par la promotion des modes de transport alternatifs à l'automobile à travers la population québécoise en général et les travailleurs en particulier.

Le PADTC se divise en trois volets qui comportent chacun des objectifs spécifiques distincts :

Volet I : Aide financière au maintien, au développement et à l'optimisation des services de transport en commun

- Les objectifs spécifiques de ce volet du PADTC sont de développer et d'optimiser les services de transport en commun en milieu urbain pour en favoriser l'usage. Concrètement, ce volet vise soit à accroître l'offre de services de transport en commun en milieu urbain ou à améliorer la performance de ces services. Ceci permettra d'atteindre les objectifs fixés dans le Plan stratégique 2017-2020 du Ministère, soit des hausses annuelles de l'offre et de l'achalandage du transport en commun de 4 % et 2 % respectivement à l'horizon 2020.

Volet II : Aide financière au transport collectif régional

- L'objectif spécifique du volet II est de maintenir, développer et améliorer le transport collectif régional. Concrètement, ce volet vise à conserver, accroître ou améliorer l'offre de services de transport collectif rural et interurbain pour en favoriser l'usage.

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

- Les deux objectifs de ce volet sont de promouvoir les modes de transport alternatifs à l'automobile, notamment à travers le soutien aux centres de gestion des déplacements, et de soutenir la recherche en matière de quantification et de réduction des émissions de GES du secteur du transport terrestre des personnes.

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

## RECONDUCTION OU CESSATION

L'aide financière permet de couvrir les dépenses annuelles admissibles encourues par l'organisme, conformément aux autorisations ministérielles confirmées annuellement entre la date d'entrée en vigueur du PADTC et le 31 décembre 2020.

## PRINCIPES GÉNÉRAUX D'APPLICATION DU PADTC

### Vérifications

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

### Disponibilité budgétaire

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

L'admissibilité d'un organisme aux conditions d'octroi du PADTC n'accorde aucune garantie de financement ni obligation pour le Ministère.

### Remboursement

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

### Respect des lois et règlements

Afin de pouvoir bénéficier des sommes disponibles, un organisme admissible doit respecter les lois et règlements en vigueur ainsi que les conditions d'octroi du PADTC et avoir obtenu les autorisations requises par le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. Le Ministère se réserve le droit de réduire, d'annuler ou, le cas échéant, d'exiger le remboursement des sommes versées en cas de non-respect des conditions d'octroi du programme ou des lois et règlements du Québec.

## Règles de cumul des aides financières

À l'exception du volet II, les dépenses admissibles d'un projet bénéficiant d'une aide financière dans le cadre du présent programme ne peuvent faire l'objet d'aucune autre aide financière directe ou indirecte provenant d'un ministère, d'une agence ou d'un mandataire du gouvernement du Québec, du Canada et provenant d'entités municipales qui ne sont pas directement bénéficiaires du programme.

De plus, un organisme admissible aux volets I et II du PADTC ne peut bénéficier, pour une année donnée, d'aides financières dans le cadre de ces deux volets simultanément pour financer les mêmes services de transport collectif. Si des services différents d'un même organisme font l'objet de subventions dans le cadre des deux volets du programme, ceux-ci doivent faire l'objet de comptabilités distinctes lors de sa reddition de comptes.

## Communications publiques

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

## PRÉSENTATION D'UNE DEMANDE D'AIDE FINANCIÈRE

Toute demande d'aide financière doit être acheminée annuellement à l'adresse suivante en précisant, dans l'objet du message électronique, le nom du programme d'aide, le volet et la section auxquels la demande est adressée :

[Transports-Quebec.Programmes@transports.gouv.qc.ca](mailto:Transports-Quebec.Programmes@transports.gouv.qc.ca).

Les dates limites pour le dépôt des demandes d'aide financière sont communiquées via le calendrier de gestion du programme disponible sur le site Internet du Ministère à l'adresse suivante :

<https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/aide-finan/transport-collectif/Pages/Amelioration-transport-commun.aspx>.

Pour des renseignements additionnels concernant ce programme d'aide, veuillez communiquer avec le Ministère, soit par courriel ou par téléphone à l'adresse et numéros suivants :

[Transports-Quebec.Programmes@transports.gouv.qc.ca](mailto:Transports-Quebec.Programmes@transports.gouv.qc.ca)

Téléphone : 1 855 464-1730 (sans frais)

Téléphone : 514 687-7227 (pour la région de Montréal).

# 1. VOLET I : AIDE FINANCIÈRE AU MAINTIEN, AU DÉVELOPPEMENT ET À L'OPTIMISATION DES SERVICES DE TRANSPORT EN COMMUN

Ce volet du programme s'adresse aux autorités organisatrices de transport (AOT) qui opèrent des services de transport en commun en milieu urbain.

## 1.1. ADMISSIBILITÉ

### Organismes admissibles

Les AOT suivantes sont admissibles à une aide financière dans le cadre du volet I du PADTC :

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

## 1.2. CONDITIONS D'OCTROI

L'aide financière de ce volet du programme se divise en trois enveloppes visant respectivement à favoriser :

- le maintien de l'offre de services;
- le développement de l'offre de services;
- l'optimisation des services.

### 1.2.1. Maintien de l'offre de services

Chaque organisme admissible au volet I du PADTC dispose d'une enveloppe « maintien ». Cette enveloppe annuelle de base vise à préserver son offre de services au moins au même niveau que celui de l'année précédente. Cette enveloppe lui est assurée tant qu'il maintient ce niveau plancher d'offre de services. S'il diminue son offre de services, l'enveloppe « maintien » est ajustée à la baisse en fonction des niveaux de services réellement atteints en cours d'année, et ce, non seulement pour l'année en cours, mais aussi pour l'année suivante.

En 2018, l'enveloppe « maintien » provisoire des organismes qui étaient admissibles au PADTC en 2017 est égale au montant maximum de l'aide financière qui leur a été autorisée par une lettre du ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports pour l'année 2017.

Au cours de leur première année d'admissibilité au volet I du PADTC, les nouveaux organismes se verront attribuer une enveloppe « maintien » sur la base des niveaux de services qu'ils ont offerts au cours de l'année précédente et des coûts d'exploitation qui leur sont associés.

### 1.2.2. Développement de l'offre de services

Chaque organisme admissible au volet I du PADTC ayant épuisé son enveloppe « maintien » est potentiellement admissible à une aide pour le développement de son offre de services. Cette aide est offerte aux organismes qui souhaitent augmenter, durant l'année courante, leur offre de services au-delà de celle de l'année précédente. Elle est conditionnelle au maintien des services, et seuls les services ajoutés sont subventionnés.

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

#### Dépenses admissibles

- Pour les services en régie

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

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

où

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

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

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

Pour le calcul de l'aide financière, les montants maximaux admissibles pour les paramètres A, B et C correspondent à ceux établis et confirmés aux organismes admissibles par le Ministère.

- Pour les services à contrat

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

(D x nombre additionnel de véhicules-heures);  
ou (D x nombre additionnel de véhicules-kilomètres);

ou pour certains services offerts par taxi :

(D x nombre additionnel de courses);  
ou (D x nombre additionnel de déplacements);  
ou (D x nombre additionnel d'heures).

où

D = coût unitaire du contrat de l'AOT.

Pour le calcul de l'aide financière, le montant maximal admissible pour le paramètre D correspond à celui établi et approuvé par le Ministère. Pour les organismes nouvellement admissibles au volet I du PADTC et les nouvelles catégories de services à contrat, le paramètre D est fixé par le Ministère en fonction des coûts unitaires de contrat.

- Pour l'utilisation de véhicules de différentes capacités

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

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

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

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

### Dépenses non admissibles

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

Enfin, les dépenses d'accroissement de services qui sont financées autrement par le Ministère, dans le cadre de mesures d'atténuation pendant la réalisation de travaux routiers, ne sont pas admissibles. Il en va de même pour toute autre dépense jugée non admissible par le Ministère.

### Calcul de l'aide financière

Les aides financières au développement des services octroyées pour chaque type de services que fournit un même organisme sont cumulées pour déterminer le montant maximal de l'aide financière au développement des services qui lui est octroyée.

#### **1.2.3. Optimisation des services**

Cette aide financière, conditionnelle au maintien des services, se base sur une approche de type bonus pour favoriser l'optimisation des services de transport en commun. Toute AOT admissible au volet I du PADTC 2018-2020 ayant totalement utilisé son enveloppe « maintien » y est potentiellement admissible.

Les aides financières à l'optimisation des services sont non récurrentes et elles sont versées après que l'organisme ait fait la preuve qu'il a amélioré sa propre performance par rapport à celle de l'année précédente.

Quatre dimensions de la performance sont considérées :

- i. Efficacité socio-économique : contribution à l'atteinte des objectifs du programme (p. ex. : contribution à la réduction des émissions de GES ou à l'augmentation de la part modale du transport en commun);
- ii. Efficacité (ou qualité) des services : comprend des mesures quantitatives (p. ex. : mesures de satisfaction de la clientèle comme la diminution du nombre de plaintes par année, mesures d'accessibilité comme les véhicules-kilomètres de transport en commun per capita, mesures de fiabilité telles que la distance moyenne entre deux pannes ou de sécurité telles que le nombre d'accidents par 100 000 kilomètres) ou mesures qualitatives (comme le niveau de confort ou de satisfaction de la clientèle) qui peuvent être évaluées par sondage auprès de la population desservie ou de la clientèle;
- iii. Efficience productive : mesure le rapport entre les services produits (p. ex. : nombre d'heures de services ou kilométrage parcouru annuellement) et les ressources employées pour les dispenser (p. ex. : coûts d'exploitation annuels);
- iv. Efficience commerciale : mesure l'adéquation entre l'offre et la demande (p. ex. : taux d'occupation des véhicules, ratio de recouvrement défini comme le rapport entre les revenus et les coûts d'exploitation).

D'autres exemples d'indicateurs de performance sont fournis à l'annexe 2.

Pour bénéficier d'une part de l'enveloppe « optimisation », une AOT doit avoir maintenu ou augmenté le niveau de ses services durant l'année en cours relativement à la précédente. Elle doit également démontrer qu'elle a amélioré, en cours d'année, sa performance par rapport à celle de l'année précédente.

### Calcul de l'aide financière

L'aide financière à l'optimisation des services tient compte des sommes disponibles à cette fin. Elle est déterminée sur la base du montant autorisé à chaque organisme pour le maintien de ses services et du pourcentage d'amélioration des performances individuelles. Elle est pondérée équitablement en fonction des quatre dimensions de la performance considérées, chacun recevant un poids identique de 25 %. Le montant de l'aide à l'optimisation ne peut être supérieur au quart de l'enveloppe « maintien » pour chaque organisme admissible.

### 1.3. DÉPÔT D'UNE DEMANDE D'AIDE FINANCIÈRE

Pour bénéficier d'une aide financière au maintien ou au développement des services, une AOT doit déposer au Ministère chaque année un Plan triennal d'amélioration des services. Ce plan devra, suivant l'exemple de formulaire fourni à l'annexe 1, illustrer l'offre de services qu'elle compte mettre en place au cours des trois prochaines années, relativement à celle de l'année précédente, de même que les coûts unitaires associés à ces niveaux d'offre de services.

De plus, pour demander une aide financière à l'optimisation des services, une AOT doit déposer, au moment de sa demande annuelle au Ministère, un Plan triennal d'optimisation des services. Ce plan doit comprendre l'ensemble des informations requises dans un formulaire dont le format s'apparente à celui fourni à l'annexe 2. Il doit contenir, entre autres, les indicateurs proposés par l'AOT pour chacune des quatre dimensions de la performance considérées, leurs définitions, les façons de les mesurer, les risques ou les imprécisions associés à ces calculs, les valeurs de ces indicateurs au cours de l'année précédente et celles prévues pour les trois prochaines années. Le Ministère doit approuver les indicateurs retenus à la suite du dépôt du Plan triennal d'optimisation des services et tout changement éventuel qui lui sera apporté par la suite.

Les plans triennaux d'amélioration et d'optimisation des services devront faire l'objet de révisions annuellement. Ils devront être transmis aux dates déterminées chaque année par le Ministère. Pour connaître ces dates, les AOT doivent consulter le calendrier de gestion du programme disponible sur le site Internet du Ministère à l'adresse suivante :

<https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/aide-finan/transport-collectif/Pages/Amelioration-transport-commun.aspx>.

### 1.4. CRITÈRES DE SÉLECTION

L'ensemble des AOT qui respectent les conditions d'admissibilité est éligible à une aide financière au moins pour le maintien de son offre de services de transport en commun. Les AOT qui maintiennent ou augmentent leur niveau d'offre de services par rapport à celle de l'année précédente sont également éligibles à recevoir une aide financière pour le développement ou l'optimisation de leurs services. La valeur maximale de l'aide financière au développement et à l'optimisation qui est octroyée à chaque organisme est toutefois conditionnelle à l'enveloppe budgétaire disponible et aux demandes reçues de la part de l'ensemble des organismes admissibles.

Le Ministère établit le montant maximum de l'aide financière autorisée à chacun des organismes admissibles au volet I du PADTC en fonction de l'enveloppe

budgétaire disponible et des niveaux de services et de performance atteints au cours des années précédentes et de ceux mis en place pour l'année en cours.

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

## 1.5. MODALITÉS ADMINISTRATIVES

Pour 2018, les enveloppes « maintien » de l'ensemble des organismes admissibles au volet I du PADTC leur sont confirmées par une lettre du ministre, à la suite de l'analyse de leur Plan triennal d'amélioration des services.

Les enveloppes « maintien » des années subséquentes seront confirmées aux AOT par une lettre du ministre après la réception du rapport d'un auditeur externe attestant des niveaux d'offre de services atteints au cours de l'année précédente.

Des enveloppes provisoires pour le développement et l'optimisation des services sont attribuées aux organismes qui en ont fait la demande dans la lettre du ministre. Celles-ci sont toutefois conditionnelles à la réalisation des prévisions des organismes et seront révisées en fin d'année, à la suite du dépôt des pièces justificatives (voir la section suivante à propos de la reddition de comptes), et ce, pour l'ensemble des organismes qui y sont admissibles.

La lettre du ministre attestera également des indicateurs retenus pour mesurer la performance des organismes qui ont fait une demande d'aide à l'optimisation des services.

## 1.6. REDDITION DE COMPTES

Pour obtenir l'aide financière au maintien et au développement des services, une AOT doit transmettre au Ministère, au plus tard à la date limite inscrite au calendrier de gestion du programme, les données et renseignements relatifs aux coûts d'exploitation encourus et une confirmation par un auditeur externe que les services ont été maintenus ou augmentés en cours d'année.

Les informations suivantes, sur l'augmentation d'offre de services, doivent être fournies dans le rapport de l'auditeur externe (voir l'annexe 1) pour l'année en cours, de même que pour l'année précédente, et ce, pour chaque type de véhicules utilisés :

- Nombre de véhicules en pointe;
- Nombre de véhicules immatriculés;

- Nombre de véhicules-heures en service commercial;
- Nombre de véhicules-heures total;
- Nombre de véhicules-kilomètres en service commercial;
- Nombre de véhicules-kilomètres total;
- Nombre de courses et/ou déplacements pour les services offerts par taxi.

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

L'ensemble des AOT admissibles doit également transmettre annuellement au Ministère un rapport d'exploitation comprenant notamment des données sur l'achalandage annuel atteint, les consommations annuelles d'énergie par sources d'énergie (carburants et électricité), ainsi que sur les contributions municipales pour l'année en cours comparativement à celles de l'année précédente.

Une AOT qui compte se prévaloir d'une aide financière pour l'optimisation de ses services doit, pour ce faire, transmettre au Ministère, conformément à son Plan triennal d'optimisation des services, les pièces justificatives attestant de l'amélioration de sa performance. Ces pièces peuvent comprendre, sans s'y limiter, de l'information provenant du rapport de l'auditeur externe ou d'un rapport d'enquête ou encore des résultats d'un sondage indépendant.

Les dates limites pour le dépôt de la reddition de comptes annuelle sont indiquées au calendrier de gestion du programme disponible sur le site Internet du Ministère.

## 1.7. VERSEMENTS DE L'AIDE FINANCIÈRE

Les deux premiers versements de l'aide financière au maintien des services de transport en commun sont effectués sous la forme de paiements au comptant à raison de 45 % par semestre, sur la base des montants établis par le Ministère et en conformité avec les documents justificatifs transmis par l'organisme. Le montant des versements semestriels est établi sur la base des dernières données vérifiées déposées par l'AOT, jusqu'à concurrence de 45 % du montant maximal autorisé pour le maintien des services durant l'année en cours.

Pour avoir droit au premier versement de 45 % pour une année donnée, l'organisme doit avoir remis au Ministère le rapport de l'auditeur externe attestant de l'offre de services mise en place deux années auparavant. Le deuxième versement de 45 % pourra être effectué conditionnellement au dépôt du rapport de l'auditeur externe pour l'année précédente. Le solde de 10 %, s'il y a lieu, sera versé sur la base de l'analyse du rapport de l'auditeur externe de

l'organisme, comparant le niveau d'offre de services de l'année en cours à celui de l'année précédente.

Les trois versements annuels de l'enveloppe « maintien » équivaldront au montant maximum autorisé par le ministre pour le maintien des services si ces derniers ont été maintenus ou augmentés par rapport à ceux de l'année précédente. En cas de non-maintien des services, le versement final sera ajusté à la baisse ou les sommes versées en trop seront récupérées. L'enveloppe « maintien » de l'AOT pour l'année suivante sera ajustée à la baisse en conséquence.

Pour recevoir l'entièreté de son enveloppe « maintien », l'AOT doit déposer en fin d'année un rapport d'un auditeur externe attestant qu'elle a maintenu ou augmenté son offre de services par rapport à celle de l'année précédente, et que la contribution municipale aux services de transport en commun mise en place durant l'année en cours est égale ou supérieure à la contribution municipale à ces mêmes services au cours de l'année précédente.

Les aides financières au développement des services sont versées en même temps que le solde de l'enveloppe « maintien », après analyse de l'ensemble des rapports des auditeurs externes attestant des niveaux de services effectivement mis en place par l'ensemble des organismes admissibles. Elles sont déterminées en fonction des besoins réels de l'ensemble des organismes admissibles et des ressources disponibles pour le développement et l'optimisation des services.

Pour bénéficier annuellement d'une aide financière au développement des services de transport en commun, une AOT doit déposer en fin d'année le rapport d'un auditeur externe attestant qu'elle a effectivement augmenté en cours d'année son offre de services comparativement à celle de l'année précédente.

L'aide financière au développement des services est versée sous la forme d'un paiement au comptant correspondant à 100 % du montant octroyé à l'AOT pour le développement de ses services de transport en commun.

Les aides financières annuelles à l'optimisation des services sont non récurrentes et elles sont versées entièrement au comptant et en même temps que le solde de l'enveloppe « maintien », après réception et analyse des documents attestant du maintien ou du développement des services et de l'amélioration de la performance. Ces aides sont déterminées en fonction des besoins réels de l'ensemble des organismes admissibles, des performances individuelles atteintes en cours d'année, relativement à celles de l'année précédente, et des ressources disponibles pour le développement et l'optimisation des services.

## 2. VOLET II : AIDE FINANCIÈRE AU TRANSPORT COLLECTIF RÉGIONAL

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

### 2.1. PRINCIPES GÉNÉRAUX D'APPLICATION DU VOLET II

#### Règle de cumul des aides financières

Dans le cas du volet II seulement, le cumul des aides financières publiques peut atteindre 80 % des dépenses admissibles. Exceptionnellement, il peut atteindre 90 % des dépenses admissibles liées aux projets ou activités admissibles réalisés principalement dans les MRC ou les municipalités dévitalisées figurant dans les trois derniers quintiles selon le classement de l'indice de vitalité économique des territoires de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ)<sup>1</sup>.

Le calcul du cumul des aides financières inclut les aides provenant directement ou indirectement des ministères ou organismes gouvernementaux (fédéraux et provinciaux), de leurs sociétés d'État et des entités municipales<sup>2</sup>, et exclut la contribution autonome exigée du bénéficiaire. La contribution autonome exigée du bénéficiaire ne peut être financée par une aide financière en provenance d'un autre programme gouvernemental.

Dans ce calcul, une aide non remboursable est considérée à 100 % de sa valeur, alors qu'une aide remboursable (y incluant les prêts, les garanties de prêt et les prises de participation sous forme de capital-actions) est considérée à 50 % de sa valeur.

Pour un service donné, un organisme qui reçoit une aide financière en vertu du volet Exploitation du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes ne peut recevoir une aide financière en vertu du volet II du PADTC pour ce même service. Si des services différents d'un même organisme font l'objet d'aides financières dans le cadre de ces deux programmes, ceux-ci doivent faire l'objet de comptabilités distinctes lors de sa reddition de comptes.

<sup>1</sup> Les municipalités et MRC dévitalisées peuvent être identifiées en consultant le site Internet de l'ISQ à l'adresse suivante : <http://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/economie/indice-vitalite-economique/index.html>.

<sup>2</sup> Aux fins des règles de cumul des aides financières, le terme « entités municipales » réfère aux organismes municipaux compris à l'article 5 de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels (Chapitre A-2.1).

## 2.2. TRANSPORT COLLECTIF EN MILIEU RURAL

Cette section se divise en trois sous-sections :

- Organisation et exploitation de services en transport collectif;
- Étude de besoins et de faisabilité;
- Interconnexion des services de transport collectif régionaux.

### 2.2.1. Organisation et exploitation de services en transport collectif

L'aide financière octroyée dans le cadre de cette sous-section vise à maintenir et de développer l'offre de services du transport collectif en dehors des grands centres urbains.

#### 2.2.1.1. Admissibilité

##### Organismes admissibles

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

##### Conditions d'admissibilité

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

Pour bénéficier d'une aide financière dans le cadre de cette sous-section du programme, un organisme admissible doit transmettre sa demande d'aide financière avant la date limite déterminée chaque année par le Ministère. Pour connaître ces dates, consultez le calendrier de gestion du programme sur le site Internet du Ministère à l'adresse suivante :

<https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/aide-finan/transport-collectif/Pages/Amelioration-transport-commun.aspx>.

Les organismes admissibles sont responsables de l'élaboration de projets de transport collectif et de leur gestion. Les projets de transport collectif doivent respecter les lois et règlements du Québec et être en lien avec les priorités d'intervention énoncées dans la raison d'être et dans les objectifs du programme.

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

### **2.2.1.2. Aide financière et versements**

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

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

#### Montant de l'aide

L'aide financière pouvant être accordée à un organisme admissible ne peut dépasser 66 % des dépenses admissibles du projet du demandeur et est d'un montant maximum de :

- 75 000 \$, lorsque l'organisme admissible s'engage à effectuer moins de 5 000 déplacements pour l'année en cours;
- 100 000 \$, lorsque l'organisme admissible s'engage à effectuer entre 5 000 et 9 999 déplacements pour l'année en cours;
- 125 000 \$, lorsque l'organisme admissible s'engage à effectuer entre 10 000 et 19 999 déplacements pour l'année en cours;
- 200 000 \$, lorsque l'organisme admissible s'engage à effectuer entre 20 000 et 50 000 déplacements pour l'année en cours;
- 275 000 \$, lorsque l'organisme admissible s'engage à effectuer plus de 50 000 déplacements pour l'année en cours.

Les déplacements considérés pour définir le seuil maximum de chaque organisme correspondent aux déplacements effectués en conformité avec l'article 48.19 de la Loi sur les transports (chapitre T-12), soit qu'un service de transport ne peut être effectué que par un transporteur qui est un organisme public de transport en commun, un titulaire de permis de transport par autobus, un titulaire de permis de taxi, un regroupement de titulaires de permis de taxi ou un transporteur scolaire lié par contrat avec la municipalité. Les déplacements effectués en autobus, en minibus ou par taxi dans le cadre de la mise en commun des places disponibles sont également considérés.

Dans le cas des organismes admissibles de la région de la Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine, le montant maximal de l'aide financière est d'un maximum de 100 000 \$ en raison des sommes issues du versement du produit de la majoration de la taxe sur les carburants applicable sur un territoire en vertu du troisième alinéa de l'article 12.32.1 de la Loi sur le ministère des Transports (chapitre M-28).

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

### Modalités des versements

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

### Dépenses admissibles

Les dépenses admissibles sont énumérées ci-dessous :

- Les frais liés à l'exploitation de l'offre de services de transport collectif, comme les coûts de contrat de transport et les panneaux d'arrêts de transport collectif et les frais relatifs à l'utilisation de logiciels de répartition;
- Les frais de fonctionnement directs liés à l'organisation des activités de services de transport collectif comme les salaires, les frais relatifs à la coordination des services, les dépenses liées à l'utilisation des places disponibles dans d'autres services de transport collectif et les frais de promotion;
- Les frais d'administration (frais de gestion financière, papeterie, services postaux, etc.) ne peuvent pas dépasser 15 % du montant de l'aide financière. Les montants dépassant ce taux sont laissés à la charge de l'organisme.

### Dépenses non admissibles

Les dépenses suivantes ne sont pas admissibles :

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

- Les dépenses reliées à des infrastructures et des immobilisations outre celles autorisées (panneaux d'arrêts de transport collectif);
- Les déplacements dont les coûts sont défrayés par un organisme, un ministère ou par tout autre programme gouvernemental;
- Les services de transport à contrat qui ne sont pas organisés, conformément à l'article 48.19 de la Loi sur les transports (chapitre T-12);
- À l'exception des organismes qui en bénéficiaient déjà au 31 décembre 2017, les aides financières ne couvrent pas les déplacements effectués en transport bénévole<sup>3</sup>;
- Tout autre coût que le Ministère juge non admissible.

### 2.2.1.3. Dépôt d'une demande d'aide financière

Pour se prévaloir d'une aide dans le cadre de cette sous-section du programme, un organisme admissible doit acheminer annuellement une demande d'aide financière avant la date limite établie par le Ministère. Pour connaître ces dates, les organismes doivent consulter le calendrier de gestion du programme disponible sur le site Internet du Ministère.

Une demande d'aide financière doit présenter les éléments suivants pour que cette dernière soit considérée :

- Une résolution de l'organisme admissible indiquant le nombre anticipé de déplacements, le montant de l'aide financière désirée ainsi que le montage financier et les dépenses anticipées;
- Le cas échéant, le rapport d'exploitation de l'année d'opération précédente;
- Le Plan de développement du transport collectif de l'organisme admissible. Ce plan doit être fourni au Ministère dès la première demande d'aide financière présentée en vertu du présent programme, pour la mise en place d'un service de transport collectif. Pour des années subséquentes, l'organisme devra transmettre une mise à jour annuelle du plan. Ce plan doit démontrer que l'ensemble des intervenants en transport sur le territoire visé a été consulté aux fins de l'organisation du service de transport collectif.

Plus particulièrement, le plan doit viser une planification intégrée des transports et prendre en compte le transport interurbain par autobus. En

<sup>3</sup> Les organismes admissibles qui utilisaient en 2017 les aides financières reçues afin de couvrir une partie des frais de déplacement et d'organisation liés au transport effectué par des bénévoles peuvent continuer de les utiliser à cette fin. Les organismes qui n'utilisent pas les aides financières aux fins du transport bénévole ne peuvent les utiliser pour développer une offre de services de cette nature dans le cadre de ce programme.

autant que possible, le plan doit prévoir le rabattement des services locaux sur des lignes interurbaines. Des points de correspondances doivent favoriser le jumelage de la desserte interurbaine à un mode de transport collectif local aux points d'arrivée et de départ.

Le cas échéant, le plan de développement du transport collectif doit également présenter une stratégie de réinvestissement des surplus accumulés attribuables au Ministère. Cette stratégie doit préciser comment l'organisme compte réinvestir annuellement ces surplus à l'intérieur de son plan de développement du transport collectif, et ce, pour la durée du programme. Cette stratégie devra être revue annuellement en parallèle de l'état d'avancement du plan. La stratégie de réinvestissement des surplus peut permettre à un organisme admissible de :

- diminuer la contribution attendue du Ministère;
- d'augmenter l'offre de services de transport en commun;
- de diminuer la contribution du milieu local, jusqu'à concurrence de la règle de cumul.

Le Ministère se réserve le droit de refuser un plan de développement du transport collectif ou de demander des ajustements afin que le plan participe à l'amélioration des services et à la rencontre des objectifs du programme. Le plan doit être adopté par le conseil des maires de l'organisme admissible et la résolution accompagnant la demande d'aide financière doit attester de son adoption.

Le contenu minimal de ce plan est défini à l'annexe 4.

#### **2.2.1.4. Reddition de comptes**

L'organisme admissible doit fournir annuellement un rapport d'exploitation comprenant les données financières, ayant minimalement fait l'objet d'un avis aux lecteurs par une firme spécialisée ou ayant fait l'objet d'une approbation par résolution de l'organisme admissible, au plus tard à la date limite déterminée chaque année par le Ministère. Pour connaître ces dates, les organismes doivent consulter le calendrier de gestion du programme disponible sur le site Internet du Ministère.

Les données du rapport d'exploitation doivent couvrir la période d'une année civile, soit du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre de l'année précédente. Un formulaire type du rapport d'exploitation est disponible sur le site Internet du Ministère à la même adresse.

Les renseignements requis portent notamment sur :

- les clientèles et le type de services offerts;
- la méthode retenue pour le décompte de l'achalandage;
- les revenus et des dépenses présentés de manière ventilée et démontrant les dépenses couvertes par l'aide financière du programme et celles couvertes par l'organisme admissible;
- les indicateurs du transport collectif :
  - Nombre de déplacements effectués annuellement par mode de transport ou fournisseur de services;
  - Kilomètres parcourus annuellement (pour les services à contrat);
  - Kilométrage moyen par parcours;
  - Nombre d'heures annuelles de services (pour les services à contrat);
  - Nombre de véhicules utilisés annuellement (pour les services à contrat);
  - Population desservie par les services;
  - Consommation annuelle d'énergie (carburants et électricité) par source d'énergie.

Les organismes admissibles doivent faire état de leurs surplus accumulés au 31 décembre 2017 et de la part de ceux-ci attribuable au Ministère. Les organismes admissibles disposent d'un délai de trois ans (jusqu'au 31 décembre 2020) pour réinvestir les surplus accumulés attribuables au Ministère dans les services prévus à cette section. À défaut de faire la démonstration de ce réinvestissement, l'entièreté des sommes inutilisées attribuables au Ministère devra être remboursée à celui-ci. Le Ministère communiquera avec les organismes admissibles afin d'identifier le montant des surplus accumulés attribuables aux aides gouvernementales et des moyens mis en place par ces organismes pour les réinvestir.

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

### Utilisation des services

Un organisme admissible à l'aide financière pour le transport collectif en milieu rural peut mandater un organisme de transport adapté, une commission scolaire ou un organisme des réseaux de la santé et des services sociaux pour

l'organisation d'un service de transport collectif sur son territoire. Pour effectuer les opérations de transport collectif, l'organisme mandaté peut utiliser les véhicules déjà en opération pour effectuer ses propres services, en comblant les places résiduelles à bord de ceux-ci. Toute autre forme de services de transport en dehors de ses heures de services réguliers doit faire l'objet d'un contrat de service avec les transporteurs disponibles par l'organisme admissible et en respect des règles d'adjudication de contrat selon l'ampleur de celui-ci.

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

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

## **2.2.2. Étude de besoins et de faisabilité**

L'aide financière octroyée dans le cadre de cette sous-section vise à favoriser la production d'études de besoins et de faisabilité en matière d'exploitation du transport collectif rural et est destinée au milieu municipal.

### **2.2.2.1. Admissibilité**

#### Organismes admissibles

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

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

L'organisme admissible est responsable de l'étude de besoins et de faisabilité, mais elle peut attribuer un contrat à une tierce partie, à cette fin, pour en assurer la réalisation.

## Conditions d'admissibilité

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

Pour bénéficier d'une aide financière dans le cadre de cette sous-section du volet II du PADTC, un organisme admissible doit avoir transmis sa demande pour une étude de besoins et de faisabilité avant la date déterminée chaque année par le Ministère. Pour connaître ces dates, consultez le calendrier de gestion du programme sur le site Internet du Ministère à l'adresse suivante :

<https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/aide-finan/transport-collectif/Pages/Amelioration-transport-commun.aspx>.

## Projets admissibles

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

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

### **2.2.2.2. Critères de sélection**

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

- L'impact de l'étude sur la mobilité des usagers;
- L'efficacité de l'étude en corrélation avec les coûts associés;
- La qualité de la documentation fournie qui doit comprendre, sans s'y limiter, les éléments suivants :
  - La description des services de transport actuellement offerts sur le territoire;
  - Les principaux générateurs de déplacements;
  - Les services de transport interurbain par autobus;
  - Les particularités locales concernant le transport des personnes;

- La détermination des besoins de la population en matière de transport collectif et du nombre d'usagers potentiels d'un éventuel système de transport collectif;
- La prévision des revenus et des dépenses des services projetés;
- La présentation de l'organisme le plus apte à assurer la coordination des demandes de transport ainsi que le fonctionnement des services sur le territoire;
- L'identification des autres partenaires financiers nécessaires au financement des services.

### **2.2.2.3. Aide financière et versements**

#### Montant de l'aide

Le montant de l'aide financière est établi en tenant compte des disponibilités financières et de l'évaluation du coût de l'étude selon les critères énumérés au point 2.2.2.2. de la présente sous-section, et ce, jusqu'à un maximum de 10 000 \$. Un organisme admissible ne peut recevoir qu'une seule aide financière dans le cadre du présent programme pour réaliser une étude de besoins et de faisabilité.

#### Durée de l'aide

Le projet doit débuter à la suite de l'autorisation de l'aide financière par le ministre et doit se réaliser dans les douze mois suivant cette autorisation. L'aide financière est accordée sous forme d'une enveloppe budgétaire fermée.

#### Modalités de versement

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

#### Dépenses admissibles

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

#### Dépenses non admissibles

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

Il en va de même de toute autre dépense que le Ministère juge non admissible.

#### **2.2.2.4. Dépôt d'une demande d'aide financière**

La demande déposée avant la date limite établie par le Ministère et indiquée dans le calendrier de gestion du programme disponible sur le site Internet du Ministère doit comprendre, sans nécessairement s'y limiter, les éléments suivants :

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

#### **2.2.2.5. Reddition de comptes**

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

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

### **2.2.3. Aide financière pour favoriser l'interconnexion des services de transport collectif régionaux**

L'aide financière octroyée dans le cadre de cette sous-section du programme vise à favoriser la coordination des services et la concertation des intervenants et du mode de gouvernance des services de transport collectif régionaux afin de bonifier et d'optimiser l'offre de services disponible aux usagers.

#### **2.2.3.1. Admissibilité**

##### Organismes admissibles

Les autorités municipales indiquées à l'annexe 3 et habilitées à organiser du transport collectif en milieu rural, en vertu de la section V.3 de la Loi sur les transports (chapitre T-12), sont admissibles à l'aide financière pour favoriser l'interconnexion des services de transport collectif régionaux. Toutefois, les organismes admissibles peuvent se regrouper afin de présenter une demande commune qui inclut leur territoire.

Les organismes à but non lucratif et les organismes de services en mobilité sont également admissibles à l'aide financière prévue à cette section du programme. Dans ces cas, les organismes doivent déposer, au moment de l'appel à projets,

au moins deux résolutions d'autorités municipales admissibles désireuses de réaliser le projet d'interconnexion des services de transport collectif régionaux en collaboration avec ces organisations. Les organismes à but non lucratif et les organismes de services de mobilité doivent :

- avoir leur siège social au Québec;
- faire la démonstration d'une bonne expertise en matière de transport collectif régional;
- être légalement constitués depuis au moins deux ans.

### Projets admissibles

Les projets admissibles peuvent prendre plusieurs formes visant à favoriser la concertation, la coordination, l'intégration ou l'optimisation des services de transport collectif régionaux :

- Le développement et l'établissement de nouveaux modèles de gestion, d'organisation ou de financement des services de transport collectif régionaux;
- La création ou l'acquisition d'outils technologiques permettant l'intégration de plusieurs modes de transport collectif régionaux et la répartition des usagers à travers les différents services de transport collectif régionaux;
- L'aménagement du territoire en fonction des objectifs de ce sous-volet.

### Conditions d'admissibilité

Pour bénéficier d'une aide financière dans le cadre de cette sous-section du programme, les organismes admissibles doivent avoir déposé au Ministère leur proposition de projet pour favoriser l'interconnexion des services de transport collectif régionaux avant la date déterminée chaque année par le Ministère. Pour connaître ces dates, consultez le calendrier de gestion du programme sur le site Internet du Ministère à l'adresse suivante :

<https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/aide-finan/transport-collectif/Pages/Amelioration-transport-commun.aspx>.

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

- Les coordonnées de l'organisme demandeur et le nom de la personne autorisée à agir en son nom, le cas échéant;
- Une description de l'organisme précisant notamment sa mission et sa compétence en matière de mobilité;

- Une présentation et une description du projet envisagé et la justification de celui-ci;
- Un calendrier de réalisation;
- Le montage financier détaillé du projet;
- La présentation des résultats escomptés.

### **2.2.3.2. Critères de sélection**

La valeur maximale de l'aide financière est conditionnelle à l'enveloppe budgétaire disponible pour l'ensemble des propositions retenues en fonction des critères de sélection suivants et selon une pondération égale maximale de 20/100 par élément :

- Expertise et champs d'opération du demandeur;
- Concordance avec les objectifs de l'appel à projets de même qu'avec les priorités ministérielles et gouvernementales;
- Qualité de la proposition, notamment au niveau de l'analyse technique et de la pertinence de la solution proposée;
- Précision et réalisme du montage financier, en particulier en comparaison des autres propositions reçues;
- Potentiel de bonification et d'optimisation des services de transport collectif régionaux et réalisme de ces prévisions.

### **2.2.3.3. Aide financière et versements**

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

L'aide financière couvre 75 % des dépenses admissibles du projet jusqu'à concurrence de 100 000 \$ et des crédits disponibles.

L'aide financière, accordée sous la forme d'une enveloppe budgétaire de type fermée, est confirmée aux bénéficiaires par le ministre.

Cette aide financière est versée de manière non récurrente.

### Durée de l'aide

Le projet doit débiter à la suite de l'autorisation de l'aide financière par le ministre et doit se réaliser dans les douze mois suivant cette autorisation.

### Dépenses admissibles

Les dépenses qui sont nécessaires et liées directement à la réalisation du projet sont admissibles, telles que :

- la rémunération de la main-d'œuvre;
- les honoraires professionnels versés à une personne ou à un organisme pour une tâche, un produit ou un service;
- les frais de repas, d'hébergements ou de déplacements effectués à l'intérieur du Québec selon les barèmes gouvernementaux en vigueur;
- les frais d'administration (papeterie, comptabilité, services postaux, etc.) liés directement au projet jusqu'à concurrence de 15 % du montant de l'aide financière.

Les dépenses suivantes ne sont pas admissibles :

- Toute dépense ayant trait au financement d'une dette ou au remboursement d'emprunts à venir;
- Les coûts liés à des activités qui n'ont pas été prévues au devis du projet;
- Tout autre coût que le Ministère juge non admissible.

### Modalités de versements

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

#### **2.2.3.4. Dépôt d'une demande d'aide financière**

Pour bénéficier d'une aide financière dans le cadre du présent sous-volet, un organisme admissible doit avoir déposé une demande avant la date limite établie par le Ministère et indiquée dans le calendrier de gestion du programme disponible sur le site Internet du Ministère. Aucune demande déposée après cette date ne sera analysée par le comité de sélection.

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

De plus, sa proposition devra avoir été sélectionnée parmi les dossiers reçus, en se basant sur les critères énumérés au point 2.2.3.2. de la présente sous-section.

#### Processus d'évaluation et de sélection des projets

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

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

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

#### **2.2.3.5. Reddition de comptes**

À la fin du projet, l'organisme bénéficiaire de l'aide financière doit déposer au Ministère un rapport de projet comprenant les données financières attestant de l'utilisation de l'aide financière et permettant l'évaluation du projet.

Conformément à la demande initiale, le rapport de projet doit également présenter les résultats du projet et en faire l'analyse.

### **2.3. TRANSPORT INTERURBAIN PAR AUTOBUS**

Cette section se divise en cinq sous-sections :

- Aide financière pour le maintien et l'amélioration de services exploités en vertu d'un permis de la Commission des transports du Québec (CTQ);
- Aide financière pour le développement de services de transport interurbain par autobus;
- Aide financière pour contrer l'abandon imminent d'un service;
- Aide financière pour pallier un abandon de services dans le cadre d'une décision de la CTQ;
- Aide financière pour l'acquisition d'outils technologiques permettant de réduire les émissions de GES.

## Définition d'un parcours interurbain par autobus

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

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

### **2.3.1. Aide financière pour le maintien et l'amélioration de services exploités en vertu d'un permis de la Commission des transports du Québec**

L'aide financière octroyée dans le cadre de cette sous-section du programme vise à maintenir ou améliorer des parcours interurbains par autobus exploités en vertu d'un permis émis par la CTQ.

#### **2.3.1.1. Admissibilité des demandes**

##### Organismes admissibles

Les autorités municipales indiquées à l'annexe 3 et habilitées à organiser du transport collectif, en vertu de la section V.3 de la Loi sur les transports (chapitre T-12), sont admissibles à une aide financière en vertu de cette sous-section.

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

##### Projets admissibles

Une aide financière peut être accordée pour :

- assurer le maintien d'un parcours interurbain par autobus qui risque de disparaître à court terme ou dont le niveau de services risque de tomber sous le minimum requis;
- augmenter l'offre de services d'un parcours interurbain par autobus lorsque le niveau est en deçà des besoins exprimés par l'organisme admissible.

La présente aide s'appuie sur l'article 48.36 de la Loi sur les transports (chapitre T-12) qui stipule qu'une subvention peut être accordée par le milieu

municipal par voie de résolution, à un titulaire de permis de transport par autobus qui fournit un service sur le territoire de la municipalité ou qui maintient un parcours sur ce territoire.

### **2.3.1.2. Sélection des demandes**

Le Ministère appuie des projets de transport interurbain par autobus qui ont un effet significatif sur la mobilité interurbaine des usagers, en respect des objectifs énoncés dans la raison d'être et dans les objectifs du programme. À cet égard, les projets de transport interurbain sont sélectionnés tant en fonction de leur impact que de leur qualité. Dans leur demande d'aide financière, les organismes admissibles doivent présenter, sans s'y limiter, les éléments suivants :

- Une résolution de l'organisme admissible indiquant le montant de l'aide financière désirée et la période couverte par l'aide financière;
- La description des services soutenus financièrement comprenant :
  - Le nombre de déplacements anticipés pour le projet de transport interurbain;
  - Le détail des parcours anticipés;
  - Le montage financier du projet de transport interurbain.

### **2.3.1.3. Aide financière et versements**

#### Montant de l'aide

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

#### Durée de l'aide

La durée de l'aide financière ne peut excéder douze mois ou la date prévue par la résolution de l'organisme admissible, si cette dernière est inférieure à douze mois. Si la période couverte par l'aide financière octroyée est inférieure à douze mois, le montant accordé ne peut être supérieur à 12 500 \$ par mois, soit l'équivalent de 150 000 \$ par année.

#### Dépenses admissibles

L'aide financière attribuée peut servir à couvrir :

- une partie ou la totalité du déficit d'exploitation d'un parcours interurbain par autobus exploité dans le cadre d'un permis de transport interurbain par autobus délivré par la CTQ;

- le manque à gagner du titulaire de permis de transport interurbain par autobus, délivré par la CTQ, résultant de l'application d'une réduction tarifaire accordée, par un organisme admissible, aux usagers d'un parcours de transport interurbain par autobus;
- les dépenses d'exploitation des services additionnels requis d'un parcours interurbain par autobus exploité dans le cadre d'un permis de transport interurbain par autobus délivré par la CTQ.

Ne sont pas admissibles :

- Les dépassements de coûts du projet;
- Les dépenses qui vont au-delà des sommes prévues;
- Les dépenses liées à des immobilisations;
- Le remboursement de prêts;
- Les frais de déplacements et de formation;
- Toute autre dépense que le Ministère juge non admissible.

#### **2.3.1.4. Dépôt d'une demande d'aide financière**

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

##### Modalités de versements

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

##### Déficit d'exploitation

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

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

### Réduction tarifaire

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

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

### Augmentation de l'offre de services

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

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

#### **2.3.1.5. Reddition de comptes**

À la fin de la durée prévue de l'aide financière, l'organisme admissible doit fournir au Ministère toutes les données opérationnelles et financières nécessaires au processus d'évaluation du projet. À cet effet, l'organisme admissible doit fournir un rapport d'exploitation attestant de l'utilisation des sommes de l'aide financière et permettant d'identifier le montant réel de l'aide financière requis. Ce rapport doit comprendre, sans s'y limiter :

- le détail des données financières liées au projet et de leur utilisation;
- les données opérationnelles suivantes :
  - Nombre de déplacements effectués annuellement;
  - Kilométrage par parcours;
  - Consommation annuelle d'énergie (carburants et électricité) par source d'énergie.

## 2.3.2. Aide financière pour le développement de services de transport interurbain par autobus

L'aide financière octroyée dans le cadre de cette sous-section vise à établir ou à développer des services de transport interurbain par autobus.

### 2.3.2.1. Admissibilité des demandes

#### Organismes admissibles

Les autorités municipales indiquées à l'annexe 3 et habilitées à organiser du transport collectif, en vertu de la section V.3 de la Loi sur les transports (chapitre T-12), sont admissibles à une aide financière en vertu de cette sous-section.

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

#### Projets admissibles

Une aide financière peut être accordée pour établir, développer ou maintenir un service de transport interurbain par autobus exploité en vertu d'un contrat de service pour le compte d'un organisme admissible.

La présente aide s'appuie sur l'article 48.18 de la Loi sur les transports (chapitre T-12) qui stipule que le milieu municipal peut organiser un service de transport en commun de personnes sur son territoire et assurer une liaison avec des points situés à l'extérieur de celui-ci.

#### Condition d'admissibilité

Le Ministère appuie des projets de transport interurbain qui ont un effet significatif sur la mobilité interurbaine des usagers, en respect des objectifs énoncés dans la raison d'être et dans les objectifs du programme. Pour bénéficier d'une aide financière, dans le cadre de cette sous-section du programme, un organisme admissible doit transmettre au Ministère une demande d'aide financière avant la date déterminée chaque année par le Ministère. Pour connaître ces dates, consultez le calendrier de gestion du programme sur le site Internet du Ministère à l'adresse suivante :

<https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/aide-finan/transport-collectif/Pages/Amelioration-transport-commun.aspx>.

Un organisme admissible, avant de demander une aide financière pour mettre en place un service de transport interurbain par autobus, doit discuter avec les transporteurs interurbains en place pour déterminer si l'offre de services déjà

présente sur un territoire peut être améliorée par l'entremise de la disposition 2.3.1. afin de répondre à la demande de mobilité de l'organisme admissible. Si aucun titulaire de permis de transport interurbain par autobus n'est intéressé à fournir le service ou si les prix soumis par un titulaire de permis de transport interurbain par autobus sont jugés excessifs, l'organisme admissible doit documenter la situation et faire la démonstration de cette situation au Ministère lors de sa demande pour établir un nouveau service de transport interurbain par autobus.

L'organisme admissible qui soumet une demande d'aide financière doit également faire affaire avec un titulaire de permis de transport interurbain par autobus, émis par la CTQ, pour effectuer le service. Toutefois, si aucun titulaire de permis de transport interurbain par autobus n'est intéressé à fournir le service ou si les prix soumis par un titulaire de permis de transport interurbain par autobus sont jugés excessifs, l'organisme admissible doit documenter la situation et faire la démonstration de cette situation au Ministère et à sa satisfaction lors de sa demande pour établir un nouveau service faisant appel à un tiers transporteur.

Pour soumettre une demande, les organismes admissibles doivent présenter, sans s'y limiter, les éléments suivants :

- Une résolution de l'organisme admissible indiquant le montant de l'aide financière désirée et la période couverte par l'aide financière;
- La description des services de transport interurbain par autobus comprenant :
  - Le nombre de déplacements anticipés pour le projet de transport interurbain;
  - Le détail des parcours;
  - Le montage financier du projet de transport interurbain par autobus;
  - Un calendrier de réalisation;
  - La démonstration que le parcours projeté ne nuit pas à un parcours interurbain par autobus existant;
  - Le cas échéant, une copie du contrat de service.

### **2.3.2.2. Critères de sélection**

La valeur maximale de l'aide financière est conditionnelle à l'enveloppe budgétaire disponible pour l'ensemble des propositions retenues en fonction des critères de sélection suivants, selon une pondération égale maximale de 1/3 par élément :

- Qualité de la proposition, notamment au niveau de l'efficacité et de l'efficience de la mobilité interurbaine;
- Précision et réalisme du montage financier, en particulier en comparaison des autres propositions reçues;
- Concordance avec les objectifs du programme, notamment en ce qui concerne la coexistence harmonieuse avec les autres parcours interurbains par autobus déjà en place.

### 2.3.2.3. Aide financière et versements

#### Montant de l'aide

Un organisme admissible peut recevoir une somme équivalente à 75 % des dépenses admissibles, jusqu'à concurrence de 150 000 \$ par parcours de transport interurbain par autobus.

#### Durée de l'aide

La durée de l'aide financière ne peut excéder douze mois ou la date prévue par la résolution de l'organisme admissible, si cette dernière est inférieure à douze mois. Si la période couverte par l'aide financière octroyée est inférieure à douze mois, le montant accordé ne peut être supérieur à 12 500 \$ par mois, soit l'équivalent de 150 000 \$ par année.

#### Dépenses admissibles

L'aide financière attribuée peut servir à couvrir :

- les frais reliés à l'exploitation de l'offre de services de transport collectif, comme les coûts du contrat de transport;
- les frais de fonctionnement directs reliés à l'organisation des activités du service de transport interurbain comme les salaires, les frais relatifs à la coordination des services, les frais de promotion;
- les frais d'administration (frais de gestion financière, papeterie, services postaux, etc.) sont limités à 15 % du montant de l'aide. Les montants dépassant ce taux sont laissés à la charge de l'organisme admissible.

Ne sont pas admissibles :

- Les dépassements de coûts du projet;
- Les dépenses qui vont au-delà des sommes prévues, lesquelles doivent être remboursées au Ministère;
- Les dépenses liées à des immobilisations;

- Le remboursement de prêts;
- Les frais de déplacements et de formation;
- Toute autre dépense que le Ministère juge non admissible.

#### Modalités de versements

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

#### **2.3.2.4. Dépôt d'une demande d'aide financière**

Pour bénéficier d'une aide financière dans le cadre du présent sous-volet, un organisme admissible doit avoir déposé une demande avant la date limite établie par le Ministère et indiquée dans le calendrier de gestion du programme disponible sur le site Internet du Ministère. Aucune demande déposée après cette date ne sera analysée par le comité d'évaluation.

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

De plus, sa proposition devra avoir été sélectionnée parmi les dossiers reçus, en se basant sur les critères énumérés au point 2.3.2.2. de la présente sous-section.

#### Processus d'évaluation et de sélection des projets

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

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

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

#### **2.3.2.5. Reddition de comptes**

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

processus d'évaluation du projet. À cet effet, l'organisme admissible doit fournir un rapport d'exploitation attestant de l'utilisation de l'aide financière et permettant d'identifier le montant réel de l'aide financière requis. Ce rapport doit comprendre, sans s'y limiter :

- le détail des données financières liées au projet et de leur utilisation;
- les données opérationnelles suivantes :
  - Nombre de déplacements effectués annuellement;
  - Kilométrage par parcours;
  - Consommation annuelle d'énergie (carburants et électricité) par source d'énergie.

### **2.3.3. Aide financière pour contrer l'abandon imminent d'un service**

L'aide financière octroyée dans le cadre de cette sous-section vise à préserver l'accessibilité des parcours interurbains par autobus qui sont en situation imminente d'abandon de services.

#### **2.3.3.1. Admissibilité des demandes**

##### Organismes admissibles

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

##### Conditions d'admissibilité

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

Afin d'obtenir une aide financière, un transporteur en situation d'abandon imminent de services doit faire la démonstration au Ministère de cette situation.

Cette démonstration peut être faite de l'une ou l'autre des façons suivantes :

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

### Projets admissibles

Un parcours interurbain par autobus exploité par un titulaire d'un permis de transport interurbain par autobus, émis par la CTQ, est admissible à condition qu'il présente une situation imminente d'abandon.

### Projets non admissibles

N'est pas admissible :

- Un parcours qui fait déjà l'objet d'une aide financière du Ministère pour l'année en cours ou de tout autre programme gouvernemental;
- Un projet qui ne vise pas le maintien d'un parcours interurbain par autobus;
- Un parcours ayant déjà fait l'objet d'une aide financière similaire dans le cadre des programmes suivants : Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional, Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport collectif et PADTC.

### **2.3.3.2. Aide financière et versements**

#### Montant de l'aide

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

Dans le cas d'un abandon imminent de plus d'un parcours relié, le montant maximal par parcours peut être considéré de manière globale de façon à intégrer le déficit de l'ensemble des parcours.

#### Durée de l'aide financière

Cette aide financière est versée de façon transitoire pour une période ne pouvant excéder douze mois et débutant au moment où la demande d'aide financière est déposée au Ministère.

Advenant l'abandon du service avant la fin de la période de douze mois, le remboursement de l'aide sera exigé proportionnellement aux mois pour lesquels les services ont été abandonnés.

Cette aide vise à permettre au milieu local de se concerter et de décider s'il contribue au maintien du service selon les modalités prévues à la sous-section 2.3.1. Cette aide financière n'est disponible qu'une seule fois par parcours interurbain.

## Modalités de versements

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

### **2.3.3.3. Dépôt d'une demande d'aide financière**

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

### **2.3.3.4. Reddition de comptes**

À la fin de la période pour laquelle une aide financière a été octroyée, le transporteur ayant bénéficié de l'aide doit déposer un rapport d'activités comprenant les données financières attestant de l'utilisation de l'aide financière et permettant l'évaluation du projet. Ce rapport doit comprendre, sans s'y limiter :

- le détail des données financières liées au projet et de leur utilisation;
- les données opérationnelles suivantes :
  - Nombre de déplacements effectués annuellement;
  - Kilométrage par parcours;
  - Consommation annuelle d'énergie (carburants et électricité) par source d'énergie.

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

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

## 2.3.4. Aide financière pour pallier un abandon de services dans le cadre d'une décision de la Commission des transports du Québec

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

### 2.3.4.1. Admissibilité des demandes

#### Organismes admissibles

Les autorités municipales indiquées à l'annexe 3 et habilitées à organiser du transport collectif, en vertu de la section V.3 de la Loi sur les transports (chapitre T-12), sont admissibles à une aide financière en vertu de cette sous-section.

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

#### Conditions d'admissibilité

Pour qu'un projet soit admissible, celui-ci doit établir une offre de mobilité pour pallier un abandon de services de transport interurbain par autobus conséquent à une décision de la CTQ rendue durant l'année civile en cours (du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre).

Un projet de mobilité interurbaine d'un organisme admissible, ayant bénéficié d'une aide financière similaire l'année précédente, est également considéré comme un projet admissible en autant qu'il ait bénéficié de cette aide pour un maximum de douze mois.

#### Projets admissibles

- Une aide financière peut être accordée aux organismes admissibles municipaux pour :
  - couvrir les frais supplémentaires encourus par les citoyens pour l'utilisation de parcours interurbains alternatifs déjà présents. Ces parcours alternatifs doivent rejoindre une autre desserte interurbaine, permettant d'accéder aux points de débarquement anciennement

disponibles sur le parcours abandonné à la suite d'une décision de la CTQ;

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

#### 2.3.4.2. Sélection des demandes

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

- La démonstration que les autres services de transport disponibles sur le territoire ne peuvent pas pallier cet abandon de services;
- La description du service abandonné comprenant :
  - Le nombre d'usagers touchés par l'abandon du service et le nombre de déplacements réalisés par le parcours interurbain par autobus abandonné;
  - L'étendue du territoire touché par l'abandon de services et la distance des parcours abandonnés.
- La description des services qui seront mis en place :
  - Le nombre de déplacements anticipés par le projet;
  - Le détail des parcours anticipés;
  - Le montage financier du projet, incluant le montant de l'aide financière désirée, les tarifs et le montant estimé de la contribution des usagers, les coûts de transport, les frais d'administration et la période couverte par l'aide financière demandée. Dans le cas d'un organisme admissible municipal, ce montage financier doit être approuvé par une résolution.

- Si un organisme admissible compte poursuivre les services projetés au-delà de la date d'échéance prévue dans le plan de transport, ce dernier devra démontrer et détailler comment il prévoit maintenir ces services au-delà de cette date. En effet, compte tenu du caractère transitoire de la présente aide financière, cette dernière ne peut être prolongée au-delà d'une période maximale de deux ans pour un même projet.

### 2.3.4.3. Aide financière et versements

#### Montant de l'aide financière

Le montant de l'aide financière est établi par le Ministère en fonction des éléments du montage financier présenté dans le plan de transport de l'organisme admissible jusqu'à un maximum de 150 000 \$.

#### Durée de l'aide financière

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

#### Modalités de versements

L'aide financière est attribuée en plusieurs versements. Un premier versement de 50 % de l'aide financière est fait à la suite de l'acceptation du projet par le ministre. Le solde sera versé au besoin, à la demande de l'organisme admissible. Celui-ci devra alors produire une reddition de comptes à jour. Les modalités de cette reddition de comptes sont décrites au point 2.3.4.5. de la présente sous-section.

#### Dépenses admissibles

L'aide financière attribuée peut servir à couvrir :

- sur présentation des pièces justificatives, les frais supplémentaires des usagers encourus pour l'utilisation de parcours interurbains alternatifs déjà présents sur le territoire;
- les coûts d'exploitation du service de transport interurbain par autobus;
- les frais d'administration et de gestion de l'organisme admissible, jusqu'à concurrence de 15 % du montant de l'aide financière.

#### Dépenses non admissibles

- Les dépenses qui vont au-delà des sommes prévues;

- Les dépenses liées à des immobilisations;
- Les remboursements de prêts;
- Les frais de déplacements et de formation;
- Toute autre dépense que le Ministère juge non admissible.

#### 2.3.4.4. Dépôt d'une demande d'aide financière

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

#### 2.3.4.5. Reddition de comptes

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

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

Les rapports doivent comprendre les éléments suivants :

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



- le contrat avec les transporteurs et selon le type de véhicule;
- les autres frais.

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

À la fin de la période pour laquelle une aide financière a été octroyée, le bénéficiaire doit déposer un rapport d'activités comprenant les données financières attestant de l'utilisation de l'aide financière et permettant l'évaluation du projet. Ce rapport doit comprendre, sans s'y limiter :

- le détail des données financières liées au projet et de leur utilisation;
- les données opérationnelles suivantes :
  - Nombre de déplacements effectués annuellement;
  - Kilométrage par parcours;
  - Consommation annuelle d'énergie (carburants et électricité) par source d'énergie.

### **2.3.5. Aide financière pour l'acquisition et le développement d'outils technologiques permettant de réduire les émissions de GES**

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

#### **2.3.5.1. Admissibilité**

##### Organismes admissibles

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

##### Conditions d'admissibilité

Pour bénéficier d'une aide financière, dans le cadre de cette sous-section du programme, un organisme admissible doit avoir déposé au Ministère une demande d'aide financière pour l'acquisition et le développement d'outils

technologiques permettant de réduire les émissions de GES avant la date limite indiquée dans le calendrier de gestion du programme disponible sur le site Internet du Ministère à l'adresse suivante :

<https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/aide-finan/transport-collectif/Pages/Amelioration-transport-commun.aspx>.

La proposition déposée doit notamment comprendre, sans nécessairement s'y limiter, les éléments suivants :

- Identification du demandeur (coordonnées, services offerts, couverture géographique, nombre d'employés, achalandage et chiffre d'affaires actuels);
- Contexte et problématique;
- Description des solutions envisagées et justification de celle retenue;
- État d'avancement du projet;
- Calendrier de réalisation;
- Objectifs de progression de l'achalandage en équivalent en « passagers x km » de sorte que le Ministère puisse en déduire le potentiel de réduction des émissions de GES résultantes à court (un an) et moyen (trois ans) termes;
- Répartition des dépenses engagées, à compter du 1<sup>er</sup> janvier de l'année en cours, pour développer la solution technologique et prévisions des dépenses annuelles à venir jusqu'au 31 décembre 2020, le cas échéant.

### 2.3.5.2. Critères de sélection

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

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

### 2.3.5.3. Aide financière et versements

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

L'aide financière, accordée sous la forme d'une enveloppe budgétaire de type fermée, sera confirmée aux bénéficiaires par le ministre. Elle peut couvrir jusqu'à un maximum de 50 % des dépenses admissibles du projet de développement technologique. Le montant de l'aide financière gouvernementale ne peut excéder 100 000 \$.

#### Dépenses admissibles

Les dépenses admissibles sont liées au coût d'acquisition ou de développement du logiciel, aux frais d'implantation de l'outil technologique et de son interconnexion avec les plates-formes d'autres transporteurs, le cas échéant, de même que les coûts liés à la quantification en termes de réduction des émissions de GES.

#### Dépenses non admissibles

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

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

#### Règle de cumul des aides financières

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

#### Modalités de versements

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

#### **2.3.5.4. Dépôt d'une demande d'aide financière**

Pour bénéficier d'une aide financière dans le cadre du présent sous-volet, un organisme admissible doit déposer une demande, dans le cadre de l'appel à propositions, tout en respectant la date limite établie par le Ministère. De plus, sa proposition doit avoir été sélectionnée parmi les dossiers reçus, en se basant sur les critères énumérés au point 2.3.5.2. de la présente sous-section.

#### **2.3.5.5. Reddition de comptes**

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

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

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



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

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

- Réalisation d'études sur la mobilité durable;
- Promotion des modes de transport alternatifs à l'automobile;
- Fonctionnement des centres de gestion des déplacements.

#### 3.1. RÉALISATION D'ÉTUDES

##### 3.1.1. Admissibilité des demandes

###### Organismes admissibles

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

L'organisme doit :

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

###### Projets admissibles

Les études doivent s'intéresser aux stratégies visant la réduction des émissions de GES dans le secteur du transport terrestre des personnes ainsi qu'à la quantification de ces réductions. Les études et recherches en mobilité durable peuvent prendre différentes formes :

- Financement des solutions visant la réduction des émissions de GES du secteur du transport terrestre des personnes;

- Interventions sur l'aménagement du territoire visant à réduire l'utilisation de l'automobile;
- Valorisation du transport collectif;
- Interventions visant à soutenir le transfert modal en faveur des modes alternatifs à l'automobile;
- Mesures de gestion de la demande en transport;
- Renforcement des pratiques intermodales, etc.

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

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

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

### Projets non admissibles

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

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

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

### **3.1.2. Aide financière et versements**

#### Montant de l'aide financière

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

#### Durée de l'aide financière

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

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

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

#### Modalités de versements

L'aide financière octroyée est versée sous la forme de paiements au comptant. Elle est payable en deux versements. Le premier versement, équivalant à 90 % de l'aide financière, est effectué à la suite de l'autorisation du projet par le ministre. Le solde de 10 % est versé dans les deux mois suivant l'analyse des pièces justificatives, de l'étude et du rapport de projet.

#### Dépenses admissibles

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

- La rémunération de la main-d'œuvre;
- Les honoraires professionnels versés à une personne ou à un organisme pour une tâche, un produit ou un service;

- Les frais de repas, d'hébergement ou de déplacement à l'intérieur du Québec. Les frais de déplacement, d'hébergement et de repas admissibles au programme doivent respecter les barèmes en vigueur au gouvernement du Québec;
- Les frais d'administration (papeterie, comptabilité, services postaux, etc.) liés directement au projet, jusqu'à concurrence de 10 %;
- Les coûts de documentation, de publication et de diffusion des résultats de l'étude.

### Dépenses non admissibles

Les dépenses suivantes ne sont pas admissibles :

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

### **3.1.3. Présentation d'une demande**

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

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

- Les coordonnées de l'organisme demandeur et le nom de la personne autorisée à agir en son nom;
- Une description de l'organisme précisant notamment sa mission et sa compétence en matière de mobilité durable;

- Une présentation du projet d'étude;
- Une description de la méthodologie employée;
- Les curriculum vitae du personnel et des partenaires affectés au projet;
- Le plan des activités prévues pour la réalisation du projet;
- Le montage financier détaillé du projet;
- Une copie des lettres patentes ou de tout autre document constitutif officiel.

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

La date limite pour le dépôt du devis de projet est indiquée chaque année sur le site Internet du Ministère dans le calendrier de gestion du programme. Aucune demande déposée après cette date ne sera analysée par le comité de sélection.

### 3.1.4. Critères de sélection

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

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

## Processus d'évaluation et de sélection des projets

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

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

Le processus d'évaluation et de sélection débute au lendemain de la date limite fixée pour le dépôt des projets.

### **3.1.5. Reddition de comptes**

À la fin du projet, l'organisme bénéficiaire de l'aide financière doit déposer au Ministère une copie de l'étude et un rapport de projet comprenant les données financières attestant de l'utilisation de l'aide financière et permettant l'évaluation du projet.

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

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

### **3.2.1. Admissibilité des demandes**

Cette section du programme sera abolie à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2019. Le Ministère ne sera pas en mesure de donner une suite favorable à toute demande d'aide financière déposée à compter de cette date.

#### Organismes admissibles

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

L'organisme doit :

- avoir son siège social au Québec;

- faire la démonstration de sa capacité à réaliser des projets de sensibilisation et de promotion aux modes de transport alternatifs à l'automobile;
- être légalement constitué depuis un minimum de deux ans.

### Projets admissibles

Le comportement de mobilité peut être influencé par des initiatives de sensibilisation, d'information et de promotion qui visent à développer une mobilité plus durable parmi les individus. De telles initiatives doivent sensibiliser les personnes cibles, offrir des informations claires et des activités diversifiées. Elles peuvent prendre différentes formes pouvant notamment comprendre :

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

### Projets non admissibles

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

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

### 3.2.2. Aide financière et versements

#### Montant de l'aide financière

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

#### **Projet national**

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

#### **Projet régional**

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

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

#### Durée de l'aide financière

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

#### Modalités de versements

L'aide financière octroyée est versée sous la forme d'un paiement au comptant. Elle est payable en deux versements. Le premier versement, équivalant à 90 % de l'aide financière, est effectué à la suite de l'autorisation du projet par le ministre. Le solde de 10 % est versé dans les deux mois suivant l'analyse des pièces justificatives, notamment du rapport d'activités attestant de l'utilisation de l'aide financière.

#### Dépenses admissibles

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

- La rémunération de la main-d'œuvre;

- Les honoraires professionnels versés à une personne ou à un organisme pour une tâche, un produit ou un service;
- Les frais de repas, d'hébergement ou de déplacement à l'intérieur du Québec. Les frais de déplacement, d'hébergement et de repas admissibles au programme doivent respecter les barèmes en vigueur au gouvernement du Québec;
- Les frais d'administration (papeterie, comptabilité, services postaux, etc.) liés directement au projet, jusqu'à concurrence de 10 % du montant de l'aide financière autorisée.

### Dépenses non admissibles

Les dépenses suivantes ne sont pas admissibles :

- Toute dépense ayant trait au financement d'une dette ou au remboursement d'emprunts à venir;
- Les frais d'acquisition de biens meubles et immeubles (ordinateurs, bureaux, location de locaux, primes d'assurance, etc.);
- Les coûts liés à des activités qui n'ont pas été prévues au devis de projet;
- Les frais liés à la formation professionnelle ou au perfectionnement;
- Les contributions en nature excédant 30 % des dépenses liées au projet;
- Tout autre coût que le Ministère juge non admissible.

### **3.2.3. Présentation d'une demande d'aide financière**

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

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

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

- Les ressources humaines affectées au projet, etc.

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

La date limite pour le dépôt du devis de projet est indiquée sur le site Internet du Ministère dans le calendrier de gestion du programme. Aucune demande déposée après cette date ne sera analysée par le comité de sélection.

### 3.2.4. Critères de sélection

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

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

#### Processus d'évaluation et de sélection des projets

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

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

Le processus d'évaluation et de sélection débute au lendemain de la date limite fixée pour le dépôt des projets.

### 3.2.5. Reddition de comptes

À la fin du projet, l'organisme bénéficiaire de l'aide financière doit déposer au Ministère un rapport d'activités comprenant les données financières attestant de l'utilisation de l'aide financière et permettant l'évaluation du projet.

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

## 3.3. FONCTIONNEMENT DES CENTRES DE GESTION DES DÉPLACEMENTS

### 3.3.1. Admissibilité

#### Organismes admissibles

Agissant à titre de promoteurs et de conseillers en mobilité auprès des employeurs afin de favoriser l'utilisation des modes de transport autres que l'auto-solo, les centres de gestion des déplacements (CGD) sont admissibles à une aide financière couvrant une partie de leurs dépenses annuelles de fonctionnement.

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

#### Conditions d'admissibilité

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

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

### 3.3.2. Aide financière et versements

#### Montant de l'aide financière

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

### Durée de l'aide financière

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

### Modalités de versements

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

### Dépenses admissibles

Les dépenses suivantes sont admissibles à l'aide financière :

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

### Dépenses non admissibles

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

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

- Les frais liés à des activités de lobbying pour l'obtention d'une aide financière du programme
- Les frais de stationnement mensuels pour les véhicules;
- Toute autre dépense jugée non admissible par le Ministère.

### 3.3.3. Dépôt d'une demande d'aide financière

Pour bénéficier d'une aide financière, l'organisme doit présenter avant la date déterminée chaque année par le Ministère un plan d'affaires pour l'année en cours. Pour connaître ces dates, consultez le calendrier de gestion du programme sur le site Internet du Ministère à l'adresse suivante :

<https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/aide-finan/transport-collectif/Pages/Amelioration-transport-commun.aspx>.

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

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

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

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

- La résolution prise par le conseil d'administration de produire une demande d'aide financière;
- Toute autre information pertinente permettant d'appuyer sa demande.

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

### **3.3.4. Reddition de comptes**

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

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



# ANNEXE 1 : PLAN TRIENNAL D'AMÉLIORATION DES SERVICES



**Programme d'aide au développement du transport collectif**  
**Volet 1 - Maintien, développement et optimisation des services de transport en commun**

Plan triennal d'amélioration des services

Nom de l'autorité organisatrice de transport: \_\_\_\_\_

Données pour les services fournis en régie

Type de véhicule	2017		2018 prévisionnel		2019 prévisionnel		2020 prévisionnel		Paramètres <sup>1</sup> des coûts unitaires d'exploitation
	Services réguliers	Mesures d'atténuation	Services réguliers	Mesures d'atténuation	Services réguliers	Mesures d'atténuation	Services réguliers	Mesures d'atténuation	
<b>Taxis</b>									
Nombre de véhicules en pointe									
Nombre d'heures en service commercial									
Nombre total d'heures <sup>2</sup>									
Nombre de kilomètres en service commercial									
Nombre total de kilomètres <sup>3</sup>									
Nombre de courses									
Nombre de déplacements									
<b>Minibus</b>									
Nombre de véhicules en pointe									
Nombre total de véhicules ( <i>immatriculés</i> )									
Nombre d'heures en service commercial									
Nombre total d'heures <sup>2</sup>									
Nombre de kilomètres en service commercial									
Nombre total de kilomètres <sup>3</sup>									
<b>Intermédiaire</b>									
Nombre de véhicules en pointe									
Nombre total de véhicules ( <i>immatriculés</i> )									
Nombre d'heures en service commercial									
Nombre total d'heures <sup>2</sup>									
Nombre de kilomètres en service commercial									
Nombre total de kilomètres <sup>3</sup>									
<b>Autobus</b>									
Nombre de véhicules en pointe									
Nombre total de véhicules ( <i>immatriculés</i> )									
Nombre d'heures en service commercial									
Nombre total d'heures <sup>2</sup>									
Nombre de kilomètres en service commercial									
Nombre total de kilomètres <sup>3</sup>									
<b>Autobus articulé</b>									
Nombre de véhicules en pointe									
Nombre total de véhicules ( <i>immatriculés</i> )									
Nombre d'heures en service commercial									
Nombre total d'heures <sup>2</sup>									
Nombre de kilomètres en service commercial									
Nombre total de kilomètres <sup>3</sup>									
<b>Autocar</b>									
Nombre de véhicules en pointe									
Nombre total de véhicules ( <i>immatriculés</i> )									
Nombre d'heures en service commercial									
Nombre total d'heures <sup>2</sup>									
Nombre de kilomètres en service commercial									
Nombre total de kilomètres <sup>3</sup>									
<b>Autre (précisez ici le type de véhicule)</b>									
Nombre de véhicules en pointe									
Nombre total de véhicules ( <i>immatriculés</i> )									
Nombre d'heures en service commercial									
Nombre total d'heures <sup>2</sup>									
Nombre de kilomètres en service commercial									
Nombre total de kilomètres <sup>3</sup>									
<b>Autre (précisez ici le type de véhicule)</b>									
Nombre de véhicules en pointe									
Nombre total de véhicules ( <i>immatriculés</i> )									
Nombre d'heures en service commercial									
Nombre total d'heures <sup>2</sup>									
Nombre de kilomètres en service commercial									
Nombre total de kilomètres <sup>3</sup>									

**Notes**

1: Les paramètres (A, B, C ou D) correspondent aux coûts unitaires maximaux reconnus par le MTMDET et décrits dans les normes du programme. Si le coût unitaire réel d'un organisme excède ce coût, le coût unitaire maximal sera utilisé dans le calcul de l'aide financière.

2: Nombre total y compris les heures improductives

3: Nombre total y compris les km improductifs

## ANNEXE 2 : PLAN TRIENNAL D'OPTIMISATION DES SERVICES



**Programme d'aide au développement du transport collectif**  
**Volet 1 - Aide à l'optimisation des services de transport en commun**

Plan triennal d'optimisation des services

PARTIE 1: Instructions pour remplir le Plan triennal d'optimisation des services

**1. OBJECTIFS**

- Le Plan triennal d'optimisation des services vise à rendre compte des efforts que compte faire un organisme admissible au volet I du PADTC pour améliorer sa performance par rapport à celle des trois années précédentes.
- Ce plan, révisé annuellement, permettra également à l'organisme et au ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports d'effectuer un suivi des résultats obtenus en termes d'amélioration de la performance.
- Les résultats des indicateurs répertoriés dans le plan serviront au Ministère pour déterminer l'admissibilité et le niveau d'aide financière, s'il y a lieu, qui seront accordés à l'organisme admissible annuellement.
- Les aides financières à l'optimisation des services sont non récurrentes, conditionnelles au maintien des services durant l'année en cours et elles sont versées après que l'organisme ait fait la démonstration qu'il a amélioré sa propre performance par rapport à sa performance des trois dernières années.

**2. DÉFINITIONS**

**Deux notions de performance sont considérées:**

- L'efficacité mesure le degré d'atteinte des résultats par rapport aux objectifs fixés.
- L'efficience mesure le degré d'atteinte des résultats par rapport aux ressources utilisées pour les produire.

**Quatre dimensions de la performance sont considérées:**

- Efficacité socio-économique: contribution à l'atteinte des objectifs du programme.  
Exemples : contribution à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, à l'augmentation de l'achalandage ou à l'augmentation de la part modale du transport en commun par dollar investi en subvention.
  - Efficacité des services: comprend des mesures quantitatives et qualitatives qui peuvent rendre compte de certains aspects de la qualité des services. Le cas échéant, il devra être possible d'évaluer les mesures qualitatives, par exemple par techniques d'enquêtes ou de sondages.  
Exemples:
    - Accessibilité, en termes de couverture géographique (p. ex.: kilométrage per capita);
    - Fiabilité: distance moyenne entre deux pannes ou pourcentage du temps de services sans délai;
    - Sécurité: nombre d'accidents par 100 000 véhicules-kilomètres;
    - Rapidité: vitesse commerciale;
    - Confort: capacité des véhicules, c'est-à-dire nombre de places assises en période de pointe;
    - Satisfaction de la clientèle : nombre de plaintes par 10 000 déplacements.
  - Efficience productive: mesure le rapport entre les services produits (par exemple, en termes de nombre de courses, d'heures de services ou de kilométrage parcouru annuellement) et les ressources employées pour les produire (par exemple, en termes de coûts d'exploitation annuels).  
Exemples : véhicules-heures / coûts d'exploitation ou véhicules-kilomètres / coûts d'exploitation.
  - Efficience commerciale: mesure l'adéquation entre l'offre et la demande de transport.  
Exemples:
    - Taux d'utilisation des services, mesuré en termes de passagers-kilomètres / véhicules-kilomètres ou de passagers-kilomètres / véhicules-heures.
    - Ratio de recouvrement, en termes de revenus d'exploitation / coûts d'exploitation;
- Ces indicateurs ne sont pas exhaustifs et ils sont mentionnés à titre indicatif. D'autres indicateurs pourront être déterminés par l'organismes en concertation avec le Ministère.
- Pour être admissible à une aide financière à l'optimisation des services, l'organisme doit sélectionner un indicateur dans chacune de ces dimensions.

**3. PRINCIPES**

**Le choix des indicateurs doit être guidé par les principes suivants:**

- Pertinence: Les indicateurs sélectionnés devront permettre d'apprécier le niveau de performance visé;
- Fiabilité: Les indicateurs doivent être construits à partir de données et d'informations existantes fiables, vérifiables et disponibles au moment opportun;
- Accessibilité: Les données servant au calcul des indicateurs devront être accessibles à un coût raisonnable;
- Cohérence: L'ensemble des indicateurs sélectionnés doit former un tout cohérent et non redondant, c'est-à-dire que deux indicateurs ne devraient pas s'appuyer sur des données corrélées entre elles.

PROGRAMME D'AIDE AU DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF (PADTC)  
VOLET I - AIDE À L'OPTIMISATION DES SERVICES DE TRANSPORT EN COMMUN

PLAN TRIENNAL D'OPTIMISATION DES SERVICES

**PARTIE 2 : Définition des indicateurs de performance**

Nom de l'organisme de transport :	<i>Identifier l'organisme qui fait la demande d'aide financière.</i>
<b>EFFICACITÉ SOCIOÉCONOMIQUE</b>	<b>Contribution à l'atteinte des objectifs du programme</b>
Objectif	<i>Identifier l'objectif poursuivi en lien avec l'indicateur retenu.</i>
Indicateur	<i>Indiquer le libellé de l'indicateur retenu.</i>
Description	<i>Décrire l'indicateur retenu de même que son unité de mesure.</i>
Méthode de calcul	<i>Décrire la méthode qui sera utilisée pour mesurer l'indicateur.</i>
Sources des données	<i>Décrire l'ensemble des sources des données utilisées pour le calcul de l'indicateur.</i>
Vérification	<i>Décrire le moyen qui sera utilisé pour attester de l'amélioration de la performance.</i>
Population visée	<i>Décrire la population visée par la méthode de collecte de l'information.</i>
Fréquence de collecte de l'information	<i>Décrire la fréquence de collecte et les enjeux potentiels pour la reddition de comptes.</i>
Précision de l'information	<i>Décrire l'ensemble des risques associés à la mesure.</i>
Autres remarques	<i>Indiquer tout autre information pertinente.</i>
<b>EFFICACITÉ DES SERVICES</b>	<b>Qualité des services</b>
Objectif	<i>Identifier l'objectif poursuivi en lien avec l'indicateur retenu.</i>
Indicateur	<i>Indiquer le libellé de l'indicateur retenu.</i>
Description	<i>Décrire l'indicateur retenu de même que son unité de mesure.</i>
Méthode de calcul	<i>Décrire la méthode qui sera utilisée pour mesurer l'indicateur.</i>
Sources des données	<i>Décrire l'ensemble des sources des données utilisées pour le calcul de l'indicateur.</i>
Vérification	<i>Décrire le moyen qui sera utilisé pour attester de l'amélioration de la performance.</i>
Population visée	<i>Décrire la population visée par la méthode de collecte de l'information.</i>
Fréquence de collecte de l'information	<i>Décrire la fréquence de collecte et les enjeux potentiels pour la reddition de comptes.</i>
Précision de l'information	<i>Décrire l'ensemble des risques associés à la mesure.</i>
Autres remarques	<i>Indiquer tout autre information pertinente.</i>
<b>EFFICIENCE PRODUCTIVE</b>	<b>Services produits par rapport aux ressources utilisées pour les produire</b>
Objectif	<i>Identifier l'objectif poursuivi en lien avec l'indicateur retenu.</i>
Indicateur	<i>Indiquer le libellé de l'indicateur retenu.</i>
Description	<i>Décrire l'indicateur retenu de même que son unité de mesure.</i>
Méthode de calcul	<i>Décrire la méthode qui sera utilisée pour mesurer l'indicateur.</i>
Sources des données	<i>Décrire l'ensemble des sources des données utilisées pour le calcul de l'indicateur.</i>
Vérification	<i>Décrire le moyen qui sera utilisé pour attester de l'amélioration de la performance.</i>
Population visée	<i>Décrire la population visée par la méthode de collecte de l'information.</i>
Fréquence de collecte de l'information	<i>Décrire la fréquence de collecte et les enjeux potentiels pour la reddition de comptes.</i>
Précision de l'information	<i>Décrire l'ensemble des risques associés à la mesure.</i>
Autres remarques	<i>Indiquer tout autre information pertinente.</i>
<b>EFFICIENCE COMMERCIALE</b>	<b>Adéquation entre l'offre et la demande de transport en commun</b>
Objectif	<i>Identifier l'objectif poursuivi en lien avec l'indicateur retenu.</i>
Indicateur	<i>Indiquer le libellé de l'indicateur retenu.</i>
Description	<i>Décrire l'indicateur retenu de même que son unité de mesure.</i>
Méthode de calcul	<i>Décrire la méthode qui sera utilisée pour mesurer l'indicateur.</i>
Sources des données	<i>Décrire l'ensemble des sources des données utilisées pour le calcul de l'indicateur.</i>
Vérification	<i>Décrire le moyen qui sera utilisé pour attester de l'amélioration de la performance.</i>
Population visée	<i>Décrire la population visée par la méthode de collecte de l'information.</i>
Fréquence de collecte de l'information	<i>Décrire la fréquence de collecte et les enjeux potentiels pour la reddition de comptes.</i>
Précision de l'information	<i>Décrire l'ensemble des risques associés à la mesure.</i>
Autres remarques	<i>Indiquer tout autre information pertinente.</i>

**PROGRAMME D'AIDE AU DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF (PADTC)  
VOLET I - AIDE À L'OPTIMISATION DES SERVICES DE TRANSPORT EN COMMUN**

**PLAN TRIENNAL D'OPTIMISATION DES SERVICES**

**PARTIE 3 : Suivi des indicateurs de performance**

Nom de l'organisme de transport :				
	<i>Indiquer l'année précédente</i>	<i>Indiquer l'année courante</i>	<i>Indiquer l'année suivante</i>	<i>Indiquer deux années plus tard</i>
<b>EFFICACITÉ SOCIOÉCONOMIQUE</b>				
<i>Indiquer le libellé de l'indicateur retenu.</i>				
<i>Indiquer les valeurs prévues de l'indicateur.</i>				
<i>Indiquer les valeurs mesurées de l'indicateur.</i>				
<b>EFFICACITÉ DES SERVICES</b>				
<i>Indiquer le libellé de l'indicateur retenu.</i>				
<i>Indiquer les valeurs prévues de l'indicateur.</i>				
<i>Indiquer les valeurs mesurées de l'indicateur.</i>				
<b>EFFICIENCE PRODUCTIVE</b>				
<i>Indiquer le libellé de l'indicateur retenu.</i>				
<i>Indiquer les valeurs prévues de l'indicateur.</i>				
<i>Indiquer les valeurs mesurées de l'indicateur.</i>				
<b>EFFICIENCE COMMERCIALE</b>				
<i>Indiquer le libellé de l'indicateur retenu.</i>				
<i>Indiquer les valeurs prévues de l'indicateur.</i>				
<i>Indiquer les valeurs mesurées de l'indicateur.</i>				
<b>Date du dépôt du rapport :</b>				



## ANNEXE 3 : ORGANISMES ADMISSIBLES AU VOLET II – AIDE FINANCIÈRE AU TRANSPORT COLLECTIF RÉGIONAL

### Organismes admissibles\*\*

Régions administratives	MRC et municipalités hors MRC
01 – Bas-Saint-Laurent	<b>MRC :</b> Kamouraska La Matapédia La Matanie La Mitis Les Basques Rimouski-Neigette Rivière-du-Loup Témiscouata
02 – Saguenay–Lac-Saint-Jean	<b>MRC :</b> Lac-Saint-Jean-Est Le Domaine-du-Roy Le Fjord-du-Saguenay Maria-Chapdelaine
03 – Capitale-Nationale	<b>MRC :</b> Charlevoix Charlevoix-Est La Côte-de-Beaupré La Jacques-Cartier L'Île-d'Orléans Portneuf
04 – Mauricie	<b>MRC :</b> Les Chenaux Maskinongé Mékinac  <b>Agglomération de La Tuque</b>
05 – Estrie	<b>MRC :</b> Coaticook Le Granit Le Haut-Saint-François Le Val-Saint-François Les Sources Memphrémagog
07 – Outaouais	<b>MRC :</b> La Vallée-de-la-Gatineau Les Collines-de-l'Outaouais Papineau Pontiac
08 – Abitibi-Témiscamingue	<b>MRC :</b> Abitibi Abitibi-Ouest La Vallée-de-l'Or Témiscamingue  <b>Ville de Rouyn-Noranda</b>
09 – Côte-Nord	<b>MRC :</b> Caniapiscau La Haute-Côte-Nord Manicouagan Minganie Sept-Rivières

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

\*\* Les municipalités et MRC dévitalisées figurant dans les trois quintiles selon le classement de l'indice de vitalité économique des territoires de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ) peuvent être identifiées en consultant le site Web de l'ISQ à l'adresse suivante : <http://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/economie/indice-vitalite-economique/index.html>.

## ANNEXE 4 : PLAN DE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF RÉGIONAL

### VOLET 2 – AIDE FINANCIÈRE AU TRANSPORT COLLECTIF RÉGIONAL

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

- La stratégie de réinvestissement des surplus accumulés attribuables au Ministère;
- Les services de transport déjà existants sur le territoire de la MRC et ceux impliqués dans le fonctionnement des services de transport collectif, soit :
  - le transport scolaire;
  - le transport adapté;
  - le transport adapté sous la responsabilité du réseau de la santé et des services sociaux;
  - le transport interurbain;
  - le transport par taxi;
  - le covoiturage, tel que défini par la Loi sur les transports (chapitre T-12).
  - le transport bénévole, tel que défini par la Loi concernant les services de transport par taxi (chapitre S-6.01).
- Les avantages et inconvénients de chacun de ces modes;
- L'achalandage par mode;
- La grille tarifaire;
- Les revenus et dépenses;
- Les principaux générateurs de déplacements;
- Une vision régionale et structurée du développement des services;
- L'identification des besoins de mobilité des aînés et les mesures prises afin d'y répondre;
- La démonstration d'une concertation des partenaires associés à l'organisation des services de transport collectif :
  - La ou les MRC;
  - La ou les commissions scolaires;
  - Le ou les organismes municipaux de transport adapté;

- L'Agence régionale de la santé;
- Les établissements de santé;
- Les entreprises de taxi et leur association;
- Les entreprises de transport nolisé et interurbain;
- Les organismes communautaires;
- Les entreprises de transport scolaire;
- Les centres locaux de développement.



