
**PROGRAMME D'AIDE
AUX IMMOBILISATIONS EN TRANSPORT EN COMMUN
DE LA SOCIÉTÉ DE FINANCEMENT DES
INFRASTRUCTURES LOCALES DU QUÉBEC (SOFIL) et
du ministère des Transports du Québec**

Modalités d'application

Avril 2013

Document produit par la Direction du transport terrestre des personnes en collaboration avec la Direction de l'Île-de-Montréal et la Direction de la planification et de la coordination des ressources de la Direction générale de Montréal et de l'Ouest

Pour en obtenir une copie, téléphoner au
418 643-8398 ou écrire au :

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

Cette publication peut également être consultée à l'adresse électronique suivante :
www.mtq.gouv.qc.ca

ISBN 978-2-550-54508-8
ISBN (PDF) 978-2-550-54509-5
Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2008
Dépôt légal – Bibliothèque et Archives Canada, 2008

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	1
1. Responsabilité administrative des programmes.....	2
2. Organismes admissibles et nature des subventions.....	3
3. Conditions générales d’admissibilité et de versement	5
Subventions aux immobilisations	6
1. Répartition des sommes disponibles.....	6
2. Autorisation des projets.....	7
2.1 Autorisation d’un projet en une seule étape.....	10
2.2 Autorisation de principe.....	12
2.3 Autorisation finale	13
3. Subventions et dépenses admissibles	14
3.1 Règles générales	15
3.2 Règles spécifiques	18
3.2.1 Autobus et minibus urbains	24
3.2.2 Véhicules de service.....	29
3.2.3 Projets présentant un caractère innovateur sur le plan technologique	32
3.2.4 Voies réservées aux autobus	35
3.2.5 Stationnements d’incitation à l’utilisation du transport en commun.....	37
3.2.6 Garage, terminus et centre administratif.....	39
3.2.7 Abribus	46
3.2.8 Supports à vélo.....	48
3.2.9 Réseau de métro	49
3.2.10 Modifications visant à améliorer, pour les clientèles à mobilité réduite, l’accès au service régulier de transport en commun	53

4. Modalités.....	55
4.1 Subventions versées au comptant.....	55
4.2 Autres cas	56
4.3 Subventions versées au service de la dette.....	56
4.3.1 Subventions versées au service de la dette des sociétés de transport en commun autres que la Société de transport de Montréal	56
4.3.2 Subventions versées au service de la dette de la Société de transport de Montréal	57
5. Étude des bénéfices et des coûts.....	58
5.1 Définitions	58
5.2 Documents exigés par le ministre	59
Lexique	62

INTRODUCTION

En vertu de l'entente-cadre Canada Québec conclue le 28 novembre 2005, le gouvernement fédéral transférait au Québec une partie de la taxe d'accise fédérale sur l'essence pour permettre aux municipalités et aux organismes municipaux de réaliser des projets liés à l'eau potable, au traitement des eaux usées, à la voirie locale et au transport en commun. La durée de l'entente était de cinq ans, soit de 2005 à 2010.

Les contributions des gouvernements du Canada et du Québec (504 M\$) étaient versées à la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL) et affectées au transport en commun. Elles étaient partagées entre les organismes de transport au prorata de l'achalandage. Ainsi, chaque organisme de transport (société, conseil intermunicipal de transport, conseil régional de transport, municipalités) disposait d'un montant qui lui était réservé et dont il pouvait se prévaloir en respectant les conditions prescrites par le ministre des Transports.

En septembre 2008, la nouvelle entente-cadre sur l'infrastructure relativement au Plan Chantiers Canada était ratifiée. Cette nouvelle entente couvre la période 2010-2014. En incluant les contributions du gouvernement du Québec, l'enveloppe dédiée aux immobilisations en transport en commun totalise 700 M\$. La majeure partie de la contribution du gouvernement du Québec s'effectuera par un service de dette, soit 285 M\$ sur une contribution totale de 300 M\$. Le 1^{er} avril 2012, la contribution du Québec versée sous forme de service de dette non engagée par le Ministère à cette date a été transférée de la SOFIL au Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT).

Le présent document vise à préciser les dispositions applicables en vertu du Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la Société de financement des infrastructures locales du Québec et du ministère des Transports du Québec édicté par le décret n° 1145-2005 du 26 novembre 2005 et modifié par les décrets n°s 88-2006 du 22 février 2006, 333-2006 du 26 avril 2006, 115-2007 du 14 février 2007, 543-2010 du 23 juin 2010 et 297-2012 du 28 mars 2012. Approuvées pour la première fois en 2008, les présentes modalités se veulent une mise à jour incorporant les modifications mineures contenues dans les deux derniers décrets mentionnés précédemment.

Les présentes modalités s'appliquent rétroactivement au 1^{er} avril 2010. Leur application ne peut cependant avoir pour effet de modifier rétroactivement les autorisations déjà accordées ainsi que le montant des subventions déjà versées ou à verser aux organismes, sauf si les modifications résultent de changements législatifs ou réglementaires déjà en vigueur ou s'il en est prévu autrement dans tout autre document du ministère des Transports ou du gouvernement du Québec.

1. RESPONSABILITÉ ADMINISTRATIVE DES PROGRAMMES

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

Pour sa part, la Direction du transport terrestre des personnes a, entre autres, comme responsabilité d'élaborer et de proposer des politiques, des programmes d'aide et des réglementations en matière de transport terrestre des personnes, de faire la reddition de compte de ces programmes ainsi que d'appuyer les unités territoriales dans leurs mises en œuvre.

2. ORGANISMES ADMISSIBLES ET NATURE DES SUBVENTIONS

Les sociétés de transport en commun sont admissibles à des subventions aux immobilisations conformément à l'article 2 du décret du Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la SOFIL. Les subventions suivantes peuvent être accordées lorsque les sociétés de transport en commun se conforment aux conditions d'admissibilité et obtiennent les autorisations requises :

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

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

- biens présentant un caractère innovateur sur le plan technologique et servant à l'exploitation d'un réseau de transport en commun ou d'un réseau de transport adapté;
- stationnements d'incitation à l'utilisation du transport en commun;
- abribus;
- supports à vélo;
- terminus.

Les municipalités, les municipalités régionales de comté, les régies municipales et intermunicipales de transport et les regroupements de municipalités autorisés, après le 1^{er} janvier 2007, à recevoir des subventions en vertu du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes, sont admissibles à ces subventions à compter de la deuxième année complète d'opération. Toutefois, un organisme offrant déjà un service de transport en commun l'année précédant l'autorisation du ministre des Transports est admissible à compter de l'année où il reçoit une autorisation du ministre des Transports.

3. CONDITIONS GÉNÉRALES D'ADMISSIBILITÉ ET DE VERSEMENT

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

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

L'aliénation d'un bien d'une valeur de plus de 25 000 \$ subventionné en vertu du Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la SOFIL doit être autorisée par le ministre des Transports. L'organisme doit également informer le ministre des Transports de l'aliénation de tout bien subventionné d'une valeur de 25 000 \$ et moins.

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

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

SUBVENTIONS AUX IMMOBILISATIONS

1. RÉPARTITION DES SOMMES DISPONIBLES

Du 1^{er} janvier 2006 au 31 décembre 2010, la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL) disposait d'une somme de 504 millions de dollars pour le financement du transport en commun (décret n° 115-2007).

Du 1^{er} avril 2010 au 31 mars 2014, le programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL) et du ministère des Transports du Québec dispose d'une somme de 700 M\$ pour le financement du transport en commun. De cette somme, 414,6 M\$ seront versés sous la forme d'un paiement au comptant et 285,4 M\$ le seront sous la forme d'un remboursement du service de la dette (décret n° 297-2012).

La répartition de l'aide financière par année est déterminée par le gouvernement conformément au plan annuel d'investissements soumis conjointement par le ministre des Finances, le ministre des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, et le ministre des Transports.

Le ministre des Transports répartit les fonds disponibles du programme de la SOFIL en fonction des données de l'achalandage conformément à l'article 3 du Programme d'aide gouvernementale aux immobilisations en transport en commun de la SOFIL. À compter du 1^{er} janvier 2011, les sommes non engagées allouées à un organisme en vertu du décret n° 115-2007 sont reportées et ajoutées à l'enveloppe calculée de cet organisme en vertu du présent programme (décret n° 297-2012). L'enveloppe calculée par organisme lui est réservée jusqu'à la fin du programme et est reportée d'année en année jusqu'à épuisement des sommes disponibles.

2. AUTORISATION DES PROJETS

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

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

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

suivi des projets inscrits en parachèvement et de ceux dont la réalisation s'est terminée au cours des deux années précédentes. Ce suivi doit montrer l'évolution du coût des projets en comparaison des autorisations accordées.

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

D'autres projets peuvent cependant faire l'objet d'un traitement particulier au chapitre de l'autorisation, notamment le cas des projets majeurs nécessitant la conclusion d'une entente entre le Ministère et l'organisme et dont la réalisation rend inapplicables certaines étapes d'autorisation ou de justification, tels les projets réalisés selon la méthode « ingénierie, approvisionnement et gestion de la construction » (IAGC). Les obligations de chacune des parties sont alors généralement prévues dans l'entente.

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

- les dépenses engagées par un organisme avant d'avoir obtenu l'autorisation de principe (ou l'autorisation finale, si le projet ne comporte qu'une seule autorisation) sont admissibles à la subvention lorsque le projet est autorisé par la suite par le ministre et que ces dépenses en font partie. Cependant, les dépenses qui ont été effectuées pour l'acquisition de biens ou pour la réalisation de travaux avant le 1^{er} avril 2010 ne sont pas admissibles.

- lorsque les pouvoirs contractuels prévus dans la loi d'un organisme nécessitent qu'il procède par demande de soumissions, celle-ci doit être rédigée de façon à pouvoir distinguer clairement les dépenses admissibles de celles non admissibles. Cette demande doit être conforme aux devis techniques, aux cahiers des charges et aux documents approuvés par le Ministère;
- lorsque la maîtrise d'œuvre pour la réalisation des travaux est confiée à un tiers, le protocole d'entente doit prévoir la production de pièces justificatives permettant de distinguer clairement les dépenses admissibles de celles non admissibles;
- lorsque des changements sont apportés aux plans et devis d'un projet après l'obtention par l'organisme de l'autorisation finale et que ces changements ont pour effet d'augmenter les coûts ou encore d'en modifier le concept, la capacité ou la fonctionnalité par rapport à ceux autorisés par le ministre, une nouvelle autorisation par le ministre des Transports est nécessaire afin que les changements soient subventionnés. Lorsque les ordres de changement surviennent durant l'exécution des travaux, l'organisme doit demander, s'il y a lieu, l'autorisation dès que ces ordres de changement surviennent. Si les travaux ne peuvent être interrompus, la demande doit quand même être acheminée le plus tôt possible pour que les ordres de changement fassent l'objet d'une recommandation et d'une approbation *a posteriori*, s'il y a lieu. Lorsque des modifications sont apportées par rapport aux plans et devis approuvés, et ce, sans changer le concept, la capacité ou la fonctionnalité du projet et sans que les dépenses totales soient augmentées, les ordres de changement devront être soumis à la direction territoriale à la fin des travaux pour mise à jour du dossier et acceptation des modifications;
- au moment de la réalisation d'un projet subventionné par le ministre des Transports, l'organisme doit informer adéquatement le public de la contribution gouvernementale au projet d'immobilisations (panneaux, enseignes, communiqués de presse, dépliants, etc.);
- lorsque la réalisation du projet est terminée, l'organisme doit produire un certificat de conformité des travaux en tenant compte, le cas échéant, des modifications autorisées par rapport aux plans et devis déposés lors de la demande d'autorisation finale. Le Ministère peut également s'assurer de la conformité et de la nature des travaux réalisés en fonction de ceux qui ont été autorisés et, dans certains cas, exiger une étude de suivi et d'impact des projets réalisés.

2.1 Autorisation d'un projet en une seule étape

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

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

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

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

2.2 Autorisation de principe

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

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

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

2.3 Autorisation finale

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

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

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

3. SUBVENTIONS ET DÉPENSES ADMISSIBLES

Les modalités de calcul des subventions et les dépenses admissibles sont précisées dans les sous-sections suivantes. Les règles générales sont prévues dans la section 3.1 et s'appliquent à tous les actifs décrits dans les sous-sections 3.2.1 à 3.2.10.

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

3.1 Règles générales

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

Le montant de toute subvention aux immobilisations est basé sur la dépense jugée admissible. Le taux de subvention est égal à 85 %, sauf en ce qui concerne les réparations majeures effectuées en vue de prolonger la durée de vie utile des autobus, des minibus urbains et des voitures de métro dont le taux est variable et déterminé à la suite d'une analyse de rentabilité financière.

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

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

demander à la société qu'elle fasse certifier par son vérificateur interne ou par un vérificateur externe certaines données relatives à la conformité des dépenses admissibles.

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

L'aide gouvernementale ne couvre pas les dépenses suivantes :

- les dépenses ne respectant pas les lois et règlements en vigueur;
- le mobilier et le matériel de bureau;
- les outils manuels ou portatifs, à l'exception de l'outillage spécialisé requis pour l'installation et l'entretien d'équipement particulier ou spécialisé nécessaire à la réalisation des activités courantes d'exploitation de l'organisme;
- les dépenses assimilables à l'entretien normal et les dépenses d'entretien requises pour assurer la bonne conservation des actifs jusqu'à la fin de leur vie utile telle qu'elle est définie par les présentes modalités;
- l'achat et la location de terrain de même que les dépenses relatives aux droits superficiaires ou aux permissions d'occupation;
- les pièces de rechange lors de l'acquisition d'un actif subventionné, à l'exception des pièces minimales requises pour assurer le maintien des opérations lors d'un bris d'équipement. L'inventaire minimal de pièces requises se détermine en fonction des temps de livraison, de la disponibilité du matériel sur le marché ainsi que du parc de rechange du réseau existant;
- les dépenses de gestion, de vérification et de contrôle financier pour les projets réguliers de transport en commun, sauf si ces dépenses font partie d'un projet clés en main donné à contrat;
- les frais juridiques;
- la formation du personnel, à l'exception du transfert de connaissances requis pour permettre à un organisme de former son personnel et d'utiliser un nouvel équipement (à titre d'exemple, la formation de

formateurs au sein d'un organisme est admissible, mais la formation de l'ensemble des employés ne l'est pas);

- les dépenses effectuées en régie (tâches effectuées par des commis, techniciens, professionnels ou autres employés de l'organisme qui fait la demande de subvention), à l'exception de celles énumérées dans la section 3.2;
- les dépenses subventionnées en vertu d'un autre programme d'aide gouvernementale.

3.2 Règles spécifiques

Utilisation d'un actif à d'autres fins

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

Abandon d'un actif

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

Vente ou aliénation d'un actif subventionné

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

Remplacement d'un actif

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

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

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

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

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

Remplacement ou non d'un actif sinistré

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

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

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

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

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

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

Réfection d'un actif

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

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

Accès aux personnes à mobilité réduite

La construction ou la transformation d'un édifice public doit permettre l'accès aux personnes à mobilité réduite. Il en est de même pour l'acquisition et le remplacement d'autobus urbains et du matériel roulant du métro.

Projets d'immobilisations réalisés sur les emprises du Ministère

La maîtrise d'œuvre des projets d'immobilisations en transport en commun réalisés sur les emprises du Ministère est confiée à l'organisme de transport

en commun (société de transport en commun, municipalité, conseil intermunicipal de transport, etc.) à la suite d'une permission de voirie qui prend en compte les intérêts du Ministère. Toutefois, lorsque le Ministère met en œuvre lui-même un projet ou lorsque les travaux effectués pour le transport en commun ne représentent qu'une partie d'un projet, le Ministère conserve la maîtrise d'œuvre du projet.

Les projets d'immobilisations en transport en commun se situant sur le réseau supérieur du Ministère sont traités dans le cadre du Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la SOFIL et impliquent une participation municipale minimale de 15,5 %, sauf si le projet est mis en œuvre par le Ministère sans aucune participation des organismes de transport en commun.

Dépenses – travaux en régie

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

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

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

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

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

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

- *Spécificité pour les projets de métro :*

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

Pour déterminer les coûts réels déboursés par la société, l'utilisation de taux horaires moyens ou réels est reconnue dans la mesure où ces taux, y inclus une majoration pour les avantages sociaux, les cotisations aux régimes étatiques et les frais d'administration (loyer, bureautique, etc.), n'excèdent pas ceux applicables en vertu des tarifs d'honoraires professionnels (Chapitre c-65.1, r. 9, r. 10, r. 11, r. 12) adoptés en vertu de la Loi sur les contrats des organismes publics (Chapitre 4, c. 65.1). Dans le cas où les travaux sont très détaillés et que la société est capable d'évaluer précisément l'ensemble des coûts de la main-d'œuvre en régie, l'utilisation de la méthode à forfait pourra être acceptée dans la mesure où les politiques et réglementations en vigueur concernant les tarifs et les dépenses admissibles sont respectées.

Pour chacun des projets réguliers de métro requérant la réalisation des travaux en régie, le ministère des Transports déterminera une

enveloppe budgétaire maximale fermée pour ces travaux. La société de transport devra confier à son vérificateur interne la responsabilité de vérifier le coût des travaux effectués en régie pour les projets subventionnés.

- *Spécificité pour les projets majeurs :*

Lorsqu'il s'agit d'un projet majeur et que l'ampleur de celui-ci requiert la mise en place d'une structure de gestion indépendante de celle de l'organisme qui réalise le projet et que le personnel désigné est détaché de cet organisme pour une période déterminée, les dépenses de gestion, de vérification et de contrôle financier sont admissibles à une subvention et ce, que ces dépenses soient effectuées en régie ou à contrat. Ces dépenses sont délimitées par une enveloppe fermée.

En sus des dépenses en régie définies dans les sections précédentes, les autres catégories de dépenses en régie telles que les dépenses d'études, de préparation des plans et devis, d'ingénierie et de surveillance des travaux sont également délimitées par une enveloppe fermée.

Pour les dépenses effectuées en régie, l'organisme doit tenir une comptabilité séparée permettant d'établir les dépenses admissibles. Une entente doit intervenir entre le ministre des Transports et les organismes concernés définissant notamment la nature des dépenses admissibles, l'exécution des travaux, de même que le suivi, le contrôle et la vérification du projet.

3.2.1 *Autobus et minibus urbains*

Taux de subvention et dépenses admissibles

Une subvention est accordée, jusqu'à concurrence du montant maximal autorisé par le ministre des Transports, pour l'achat et le remplacement, à l'état neuf, de minibus urbains et d'autobus urbains nécessaires pour l'exploitation des réseaux d'autobus. L'achat d'autobus articulés et de minibus de type scolaire est également admissible à une subvention. La location de véhicules n'est pas admissible à une subvention.

Les études des bénéfices et des coûts (y inclus les études réalisées dans le cadre du regroupement visant la commande annuelle d'autobus, plus particulièrement celles relatives au choix technologique d'un autobus ou d'un minibus urbain et celles nécessaires à la préparation des documents justificatifs accompagnant la demande d'autorisation ministérielle) autorisées au préalable par le ministre des Transports ne sont pas admissibles en vertu du présent programme. Elles sont cependant subventionnées à un taux de 50 % en vertu du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes.

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

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

Le Ministère favorise le regroupement des achats de véhicules au sein d'une société, étant donné qu'il permet de réaliser des économies importantes, tant au chapitre du coût d'acquisition qu'à celui des dépenses de gestion et de suivi de contrat. Les frais de gestion de la commande unifiée ne sont pas admissibles à une subvention en vertu du Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la SOFIL. Ces frais peuvent cependant être subventionnés en vertu du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes.

Politique d'achat des autobus

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

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

Durée de vie utile et conditions de versement

La durée de vie utile d'un autobus ou d'un minibus urbain est de 16 ans. Celle d'un minibus de type scolaire est de 5 ans ou de 350 000 km. À cette fin, l'âge d'un véhicule se détermine en nombre de mois à partir de la date où le véhicule a été immatriculé pour la première fois jusqu'à ce qu'il cesse d'être en service au bénéfice de l'organisme. Dans ce dernier cas, la première des deux dates suivantes est considérée : la date de fin d'immatriculation ou le délai prévu après le dernier entretien préventif effectué sur le véhicule conformément au Programme d'entretien préventif (PEP).

Les autobus et les minibus urbains, y inclus les minibus de type scolaire, doivent être maintenus en service ou disponibles à l'utilisation pour les services réguliers de transport en commun. À cette fin, l'organisme doit les immatriculer et les maintenir en état de rouler tel que le prévoit le Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers (Chapitre 24.2 r.32). Aux fins d'application des présentes modalités, un véhicule remis n'est pas disponible à l'utilisation pour les services réguliers de transport en commun et est considéré comme mis au rancart, à l'exception des situations où l'organisme remise provisoirement un véhicule pendant la période où des réparations majeures sont effectuées sur celui-ci.

Les règles d'admissibilité à la subvention concernant le remplacement d'autobus et de minibus urbains, y inclus les minibus de type scolaire, sont les mêmes que celles prévues en vertu du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes, c'est-à-dire :

- les véhicules remplacés ou mis au rancart au cours de l'année doivent être âgés de 12 ans et plus;
- l'âge moyen des véhicules remplacés doit être égal ou supérieur à 16 ans;
- dans le cas des minibus de type scolaire, le véhicule doit avoir respecté l'une ou l'autre des conditions suivantes : avoir au moins 5 ans ou avoir parcouru au moins 350 000 kilomètres.

Aucune pénalité n'est cependant appliquée en vertu du Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun

de la SOFIL dans le cas du remplacement, de la vente ou de la mise au rancart d'un véhicule. Les réductions de subvention pour tenir compte du prix de vente du véhicule remplacé ou mis au rancart et les pénalités applicables en raison de l'âge ou du kilométrage sont effectuées, le cas échéant, selon le taux de subvention et les modalités d'application prévalant en vertu du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes. Les montants versés en trop, s'il y a lieu, sont récupérés à même les budgets consacrés à ce dernier programme.

Réparations majeures

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

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

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

3.2.2 *Véhicules de service*

Taux de subvention

Une subvention est accordée, jusqu'à concurrence du montant maximal autorisé par le ministre des Transports, pour l'achat et le remplacement de véhicules de service nécessaires pour l'exploitation des réseaux d'autobus et du réseau de métro.

Les véhicules immatriculés sont admissibles en vertu des présentes dispositions. Les véhicules de service non immatriculés et utilisés dans les garages et le métro ne peuvent être subventionnés en vertu de la présente sous-section. Ils peuvent cependant être reconnus admissibles en vertu des dispositions portant sur les équipements et les dispositifs requis aux fins d'exploitation d'un garage si le garage a plus de 20 ans (sous-section 3.2.6 des présentes modalités) et des dispositions concernant le métro (sous-section 3.2.9).

Dépenses admissibles et montant maximal

Un montant maximal est prévu pour les petits véhicules routiers composant en majeure partie le parc de véhicules de service des sociétés. Pour l'année 2013, ce montant ne peut excéder :

- berline : 27 966 \$;
- minifourgonnette : 24 739 \$;
- véhicule utilitaire (VUS) : 32 269 \$;
- fourgonnette : 36 571 \$;
- camionnette (benne ouverte) : 40 873 \$.

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

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

poids nominal brut du véhicule (PNBV) est égale ou supérieur à 4,500 Kg est considérée comme un camion.

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

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

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

Durée de vie utile

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

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

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

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

3.2.3 Projets présentant un caractère innovateur sur le plan technologique

Taux de subvention et biens visés

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

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

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

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

Durée de vie utile

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

Dépenses admissibles

Les dépenses suivantes sont admissibles à une subvention :

- les études préliminaires incluant les études des bénéfices et des coûts;
- l'adaptation des systèmes et la mise en œuvre du projet;
- la préparation des sites et l'installation des équipements;
- l'acquisition des équipements et des systèmes et dispositifs requis, notamment pour le traitement de l'information et le fonctionnement de ces équipements;
- les honoraires professionnels, jusqu'à concurrence des taux et tarifs fixés par les tarifs d'honoraires pour services professionnels fournis au gouvernement du Québec.

(Chapitre c-65.1, r. 9, r. 10, r. 11, r. 12) adoptés en vertu de la Loi sur les contrats des organismes publics (Chapitre 4, c. 65.1).

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

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

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

3.2.4 *Voies réservées aux autobus*

Taux de subvention

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

Règles spécifiques

Une voie réservée n'est pas admissible à une subvention de remplacement. Lorsqu'une voie réservée cesse d'être en service ou n'est utilisée qu'en partie avant la fin d'une période de 10 ans, le Ministère procède à la récupération des subventions versées correspondant à la portion non utilisée et selon 85 % de sa valeur résiduelle.

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

Dépenses admissibles

Les dépenses suivantes sont admissibles à une subvention :

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

- l'acquisition et l'implantation de la signalisation (aérienne ou au sol) des voies réservées ou des mesures préférentielles ainsi que l'adaptation de la signalisation existante si nécessaire;
- les aménagements et les équipements requis aux points d'arrêt aux fins d'exploitation des voies réservées ou des mesures préférentielles;
- les honoraires professionnels, jusqu'à concurrence des taux et tarifs fixés par les tarifs d'honoraires pour services professionnels fournis au gouvernement du Québec (Chapitre c-65.1, r. 9, r. 10, r. 11, r. 12) adoptés en vertu de la Loi sur les contrats des organismes publics (Chapitre 4, c. 65.1).

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

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

Taux de subvention

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

Durée de vie utile

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

Dépenses admissibles

Les dépenses admissibles à une subvention sont plafonnées pour l'année 2013 à 4 302 \$ par place de stationnement, en excluant le coût d'acquisition du terrain (l'achat de terrain n'est pas admissible). Pour les années subséquentes, ce montant est indexé annuellement selon l'indice des prix à la consommation, sans les aliments, au 31 décembre pour la province de Québec. Ce montant maximal ne vaut que pour les stationnements en surface et ne s'applique pas aux stationnements étagés. Les dépenses admissibles comprennent les éléments suivants :

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

- l'acquisition et l'installation de la signalisation requise, s'il y a lieu;
- les honoraires professionnels, jusqu'à concurrence des taux et tarifs fixés par les tarifs d'honoraires pour services professionnels fournis au gouvernement du Québec (Chapitre c-65.1, r. 9, r. 10, r. 11, r. 12) adoptés en vertu de la Loi sur les contrats des organismes publics (Chapitre 4, c. 65.1).

Pour un même projet, le montant des dépenses admissibles des différentes phases d'implantation est transférable d'une phase à l'autre, pourvu que le coût par place de stationnement du projet n'excède pas 4 302 \$. Pour les années subséquentes, ce montant est indexé annuellement selon l'indice des prix à la consommation sans les aliments au 31 décembre pour la province de Québec.

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

Modifications - mobilité réduite

Les modifications visant à améliorer, pour les clientèles à mobilité réduite, l'accès au service régulier de transport en commun sont aussi admissibles à une subvention. Les subventions et les dépenses admissibles sont définies dans la sous-section 3.2.10.

3.2.6 *Garage, terminus et centre administratif*

Taux de subvention

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

Modifications – mobilité réduite

Les modifications visant à améliorer, pour les clientèles à mobilité réduite, l'accès au service régulier de transport en commun sont aussi admissibles dans le cas de terminus. Les subventions et les dépenses admissibles sont définies dans la sous-section 3.2.10.

Durée de vie utile

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

Dépenses admissibles

- a) Les dépenses suivantes sont admissibles à une subvention lors de l'acquisition, de la construction, de l'agrandissement, du remplacement et de la réfection d'un bâtiment aux fins d'utilisation comme garage, terminus ou centre administratif :
- les études préliminaires;
 - l'aménagement des chantiers et la préparation de sites (démolition, excavation);
 - l'achat de bâtiments;
 - la construction, la réfection et l'agrandissement de bâtiments;
 - les honoraires professionnels, jusqu'à concurrence des taux et tarifs fixés par les tarifs d'honoraires pour services professionnels fournis au gouvernement du Québec (Chapitre c-65.1, r. 9, r. 10, r. 11, r. 12) adoptés en vertu de la Loi sur les contrats des organismes publics (Chapitre 4, c. 65.1);
 - les frais connexes lors de la construction (permis municipaux, entrée électrique et autres, gardiennage, nettoyage, assurance responsabilité civile, etc.);
 - la construction des voies d'accès et des stationnements, les bordures, l'éclairage extérieur attenant au bâtiment et aux débarcadères et la signalisation;
 - l'aménagement paysager extérieur;
 - les travaux, dispositifs et équipements requis pour faciliter l'accès et la sortie du matériel roulant du garage ou du terminus;
 - l'achat ou l'adaptation des équipements et des dispositifs requis aux fins d'exploitation d'un garage ou d'un terminus (excluant le mobilier et le matériel de bureau);

- les abribus ou autres espaces protégés ou semi-protégés d'attente pour la clientèle aux fins d'exploitation d'un terminus;
- les équipements immobiliers nécessaires à l'exploitation de l'infrastructure et à l'information de la clientèle tels qu'un tableau d'affichage des horaires et des circuits, un indicateur de quais, etc., requis aux fins d'exploitation d'un terminus;
- les œuvres d'art installées dans un centre administratif ou d'un terminus et reconnues par la Politique d'intégration des arts à l'architecture et à l'environnement des bâtiments et des sites gouvernementaux et publics (décret n° 955-96 du 7 août 1996). Le montant des dépenses admissibles affectées aux œuvres d'art, pour chaque immeuble, est déterminé selon l'échelle de calcul suivante :

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

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

- les honoraires de l'artiste dont l'œuvre a été choisie;
- les coûts de réalisation, de manutention, d'installation et d'ajustement liés à l'œuvre d'art;

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

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

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

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

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

- portes et systèmes de contrôle des portes (p. ex. : à enroulement rapide, à enroulement motorisé) pour les portes donnant accès aux autobus seulement;
- systèmes de contrôle de protection contre les incendies (p. ex. : système sous eau, de mousse à air comprimé);

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

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

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

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

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

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

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

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

c) Les dépenses suivantes sont admissibles à une subvention lorsque l'acquisition, l'adaptation ou le remplacement des équipements d'un garage ou d'un terminus vise la mise aux normes à des fins de sécurité ou environnementales :

- les études préliminaires;
- l'achat, l'adaptation, l'installation ou le remplacement des équipements et des dispositifs requis aux fins d'exploitation d'un garage ou d'un terminus.

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

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

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

3.2.7 *Abribus*

Taux de subvention et biens visés

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

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

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

Montant maximal admissible

La subvention versée pour l'année 2013 ne peut excéder 9 143 \$, soit 85 % du coût unitaire maximal fixé à 10 756 \$ pour un abribus réalisé en structure légère (module de base, environ 6 m²). Pour les années subséquentes, ces montants sont indexés annuellement selon l'indice des prix à la consommation, sans les aliments, au 31 décembre pour la province de Québec.

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

Dépenses admissibles

Les dépenses suivantes sont admissibles à la subvention :

- les abribus ou les autres espaces protégés ou semi-protégés d'attente pour la clientèle;
- les bancs, les poubelles, les cadres publicitaires, les éléments signalétiques et informationnels, etc.;
- l'aménagement et la préparation de sites;
- les systèmes de chauffage, d'éclairage et de sécurité, lorsque la nécessité est démontrée par l'organisme;
- les études préliminaires, s'il y a lieu;
- les honoraires professionnels, jusqu'à concurrence des taux et tarifs fixés par les tarifs d'honoraires pour services professionnels fournis au gouvernement du Québec (Chapitre c-65.1, r. 9, r. 10, r. 11, r. 12) adoptés en vertu de la Loi sur les contrats des organismes publics (Chapitre 4, c. 65.1), lorsque l'ampleur du projet le justifie.

3.2.8 *Supports à vélo*

Taux de subvention

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

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

Dépenses admissibles et montant maximal

La subvention versée pour l'année 2013 ne peut excéder :

- 1 371 \$ pour un support à vélo installé sur un véhicule, soit 85 % du coût unitaire maximal fixé à 1 613 \$;
- 91 \$ par place pour un support non protégé, soit 85 % du coût unitaire maximal fixé à 107 \$;
- 457 \$ par place pour un support à vélo standard sous abris, soit 85 % du coût unitaire maximal fixé à 538 \$;
- 915 \$ par place pour les cases à vélo, soit 85 % du coût unitaire maximal fixé à 1 076 \$.

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

3.2.9 Réseau de métro

Taux de subvention

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

Les dispositions de la sous-section 3.2.6 b) et d) concernant les garages, terminus et centres administratifs s'appliquent en les adaptant aux bâtiments du métro. Les dispositions de la sous-section 3.2.6 c) concernant les garages et les terminus s'appliquent en les adaptant aux équipements requis aux fins d'exploitation du métro.

Durée de vie utile

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

a) tunnels

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

b) bâtiments

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

c) matériel roulant

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

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

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

1) installations motorisées : vie utile de 25 ans

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

2) centre de contrôle : vie utile de 25 ans

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

3) télécommunications : vie utile de 25 ans

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

4) contrôle de trains : vie utile de 25 ans

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

5) équipements de voies : vie utile de 40 ans

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

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

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

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

Dépenses admissibles

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

- les études préliminaires incluant les études des bénéfices et des coûts;
- les honoraires professionnels, jusqu'à concurrence des taux et tarifs fixés par les tarifs d'honoraires pour services professionnels fournis au gouvernement du Québec (Chapitre c-65.1, r. 9, r. 10, r. 11, r. 12) adoptés en vertu de la Loi sur les contrats des organismes publics (Chapitre 4, c. 65.1);
- le coût des contrats (génie et architecture, équipement fixe et matériel roulant). Dans le cas de la construction, de la réfection ou de l'agrandissement d'un bâtiment, les dépenses admissibles sont celles prévues dans la sous-section 3.2.6 a) visant l'acquisition, la construction, l'agrandissement, le remplacement et la réfection d'un bâtiment aux fins d'utilisation comme garage, terminus ou centre administratif;

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

Modifications – mobilité réduite

Les modifications visant à améliorer, pour les clientèles à mobilité réduite, l'accès à un service régulier de transport en commun sont admissibles à une subvention dans le cas des stations et des voitures de métro. Les subventions et les dépenses admissibles sont définies dans la sous-section 3.2.10.

Réparations majeures

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

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

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

Objectifs et clientèles admissibles

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

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

Dépenses admissibles

Les dépenses admissibles sont les suivantes :

- les études préliminaires;
- les honoraires professionnels, jusqu'à concurrence des taux et tarifs fixés par les tarifs d'honoraires pour services professionnels fournis au gouvernement du Québec (Chapitre c-65.1, r. 9, r. 10, r. 11, r. 12) adoptés en vertu de la Loi sur les contrats des organismes publics (Chapitre 4, c. 65.1);
- les coûts des équipements et des modifications apportées aux infrastructures tels les terminus, les stationnements, les stations de métro, etc.;
- les coûts d'acquisition et d'installation d'équipements ou de dispositifs requis pour faciliter l'accès aux voitures de métro.

4. MODALITÉS DE VERSEMENT

Les subventions aux municipalités, municipalités régionales de comté, régies municipales et intermunicipales de transport, regroupements de municipalités et aux conseils intermunicipaux ou régionaux de transport sont versées sous la forme d'un paiement au comptant. Les subventions aux sociétés de transport sont versées sous la forme d'un paiement au comptant ou sous la forme d'un remboursement du service de la dette.

4.1 Subventions versées au comptant

Lorsque la subvention aux immobilisations est versée sous la forme d'un paiement au comptant, le ministère des Transports procède, dans les deux mois suivant l'autorisation par le ministre de réaliser le projet, au versement provisoire d'un montant représentant 90 % de la subvention prévue pour ce projet incluant les taxes nettes. Le solde, s'il y a lieu, est versé lorsque la vérification des pièces justificatives est terminée. Lorsque la réalisation d'un projet nécessite plus d'une année, le versement provisoire est appliqué au prorata des dépenses prévues annuellement au projet. Les subventions versées en trop, s'il en est, sont récupérées sur le premier versement de subvention prévu pour l'organisme. Aucun intérêt n'est exigible sur les subventions à verser ou à récupérer.

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

- les projets d'immobilisation payés au comptant par les organismes de transport en commun, et dont la contribution de la SOFIL est égale à 200 000 \$ et moins;
- l'acquisition, l'adaptation et le remplacement des équipements et des dispositifs admissibles dont la durée de vie utile est de 10 ans et moins;
- l'acquisition, l'installation et le remplacement d'abribus;
- l'acquisition et l'installation de supports à vélo;
- l'acquisition et le remplacement de véhicules de service;
- la modification visant à améliorer, pour les clientèles à mobilité réduite, l'accès au service régulier de transport en commun pour les terminus, les stations de métro;
- la réparation effectuée en vue de prolonger la durée de vie utile des autobus, et des minibus;

- les frais d'émission d'obligations et les frais d'intérêt à court terme lors du refinancement d'un actif subventionné sous la forme d'un remboursement du service de la dette;
- les frais d'intérêt à court terme engagés avant le financement à long terme, lorsqu'un actif est subventionné sous la forme d'un remboursement du service de la dette et lorsque l'organisme rembourse ces frais à même son budget d'exploitation de l'année courante.

4.2 Autres cas

Dans tous les autres cas, autres que ceux prévus à l'article 4.1, la subvention aux sociétés de transport en commun peut être versée sous la forme d'un paiement comptant ou sous la forme d'un remboursement du service de la dette. Les sociétés de transport doivent déterminer, en fonction des crédits disponibles, si un projet est subventionné sous la forme d'un paiement au comptant ou sous la forme d'un remboursement du service de la dette. Un projet ne peut être subventionné en vertu des deux modes de versement, sauf dans le cas où les crédits disponibles ne sont pas suffisants pour subventionner le projet exclusivement par l'un ou l'autre de ces modes.

4.3 Subventions versées au service de la dette

Lorsque la subvention aux immobilisations est versée sous la forme d'un remboursement du service de la dette, la subvention est versée selon les échéances prévues au service de la dette. La durée d'un service de la dette ne peut excéder 20 ans pour les dépenses reliées au réseau de métro et 10 ans pour les dépenses reliées à un réseau d'autobus.

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

4.3.1. Subventions versées au service de la dette des sociétés de transport en commun autres que la Société de transport de Montréal

Les subventions versées au service de la dette des sociétés de transport en commun sont payables aux dates d'échéance de chaque émission d'obligations. Que ce soit pour un nouveau projet ou pour un refinancement d'un projet existant, le premier versement est effectué à la suite de la présentation d'une demande de subvention et des pièces justificatives suivantes :

- résolution du conseil d'administration (CA) de l'organisme autorisant l'émission d'obligations;
- règlement d'emprunt faisant état de l'usage que l'organisme compte faire du financement;
- soumissions du ministère des Finances et de l'Économie du Québec (MFEQ);
- résolution du CA autorisant le choix de l'adjudicataire;
- échéancier de paiements du MFEQ;
- attestation des règlements d'emprunt par le ministère des Affaires municipales des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT);
- demande de versement de subvention au service de la dette (formulaire MTQ);
- décret, s'il y a lieu, pour les émissions en devises étrangères.

4.3.2 Subventions versées au service de la dette de la Société de transport de Montréal

Les subventions versées au service de la dette des sociétés de transport en commun sont payables aux dates d'échéance de chaque émission d'obligations. Que ce soit pour un nouveau projet ou pour un refinancement d'un projet existant, le premier versement est effectué à la suite de la présentation d'une demande de subvention et des pièces justificatives suivantes :

- résolution du CA autorisant d'effectuer un emprunt à long terme auprès du MFEQ;
- règlement d'emprunt faisant état de l'usage que l'organisme compte faire du financement;
- convention de prêt incluant l'échéancier de paiements;
- résolution du CA approuvant les termes de la convention de prêt;
- attestation des règlements d'emprunt par le MAMROT;
- décret, s'il y a lieu, pour les émissions en devises étrangères.

5. ÉTUDE DES BÉNÉFICES ET DES COÛTS

5.1 Définitions

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

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

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

5.2 Documents exigés par le ministre

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

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

Projets assujettis à une analyse des bénéfices et des coûts

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

- achat et installation de biens servant à l'exploitation d'un réseau de transport en commun et présentant un caractère innovateur sur le plan technologique dont le montant des dépenses totales est supérieur à 5 000 000 \$;
- implantation, amélioration et prolongement des voies réservées aux autobus dont le montant des dépenses totales est supérieur à 5 000 000 \$.

Projets assujettis à une analyse de rentabilité financière

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

- réparations majeures effectuées en vue de prolonger la vie utile des véhicules de service ayant une durée de vie supérieure à 10 ans, des autobus, des minibus et des voitures de métro;
- achat de véhicules de service d'occasion ayant une durée de vie supérieure à 10 ans;

- achat et installation de biens servant à l'exploitation d'un réseau de transport en commun et présentant un caractère innovateur sur le plan technologique dont le montant des dépenses totales est inférieur à 5 000 000 \$ mais supérieur à 500 000 \$;
- implantation, amélioration et prolongement des voies réservées aux autobus dont le montant des dépenses totales est inférieur à 5 000 000 \$ mais supérieur à 500 000 \$;
- acquisition, construction, agrandissement et remplacement d'un bien immeuble utilisé comme garage, terminus, centre administratif et bâtiment du métro;
- remplacement et réfection des voitures de métro et des équipements, de même que réfection des infrastructures du réseau de métro.

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

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

- achat et remplacement de minibus urbains, d'autobus urbains et de véhicules de service nécessaires pour l'exploitation des réseaux d'autobus et du métro;
- achat, construction et agrandissement d'un stationnement d'incitation à l'utilisation du transport en commun;
- achat et installation de biens servant à l'exploitation d'un réseau de transport en commun et présentant un caractère innovateur sur le plan technologique dont le montant des dépenses totales est inférieur à 500 000 \$;
- réfection d'un bien immeuble utilisé comme garage, terminus, centre administratif et bâtiment du métro;
- acquisition, adaptation et remplacement des équipements et des dispositifs requis aux fins d'exploitation d'un garage ou d'un terminus ainsi que les équipements immobiliers nécessaires à l'exploitation de l'infrastructure et à l'information de la clientèle lorsque le garage ou le terminus a été utilisé pendant au moins 20 ans ou lorsque l'acquisition, l'adaptation ou le remplacement vise la mise aux normes des équipements à des fins de sécurité ou environnementales;

- réfection de la toiture d'un bien immeuble utilisé comme garage, terminus ou centre administratif lorsque ce bien immeuble a été utilisé pendant au moins 20 ans;
- implantation, amélioration et prolongement des voies réservées aux autobus dont le montant des dépenses totales est inférieur à 500 000 \$;
- acquisition, installation et remplacement d'abribus;
- acquisition et installation de supports à vélo;
- modifications visant à améliorer pour la clientèle à mobilité réduite l'accès à un service de transport en commun.

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

LEXIQUE

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

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

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

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

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

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

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

Structure auxiliaire : Extension du tunnel du métro où sont concentrés les systèmes essentiels au fonctionnement optimal et sécuritaire du métro. La structure se compose

de deux parties, soit une partie horizontale qui part du tunnel du métro et le puits vertical qui permet de rejoindre la surface où se trouvent une partie ouverte (puits de ventilation) et une partie couverte. Comparativement au tunnel, la structure auxiliaire est plus soumise aux intempéries et aux changements brusques de température.

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

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

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

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