


MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

Programme d'aide au développement du transport collectif

Modalités d'application 2019-2020

MARS
2020





Cette publication a été réalisée par la Direction générale du transport terrestre des personnes en collaboration avec la direction générale des programmes d'aide et éditée par la Direction des communications du ministère des Transports du Québec.

Le contenu de cette publication se trouve sur le site Web du Ministère à l'adresse suivante : www.transports.gouv.qc.ca.

Pour obtenir des renseignements, on peut :

- composer le 511 (au Québec) ou le 1 888 355-0511 (partout en Amérique du Nord);
- consulter le site Web du Ministère au www.transports.gouv.qc.ca;
- écrire à l'adresse suivante :
Direction des communications
Ministère des Transports du Québec
500, boulevard René-Lévesque Ouest, bureau 4.010
Montréal (Québec) H2Z 1W7

© Gouvernement du Québec, ministère des Transports du Québec, 2020

ISBN 978-2-550-85962-8 (PDF)

Dépôt légal – 2020

Bibliothèque et Archives nationales du Québec

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

TABLE DES MATIÈRES

| | |
|--|----|
| INTRODUCTION | 5 |
| <i>DURÉE DU PROGRAMME</i> | 6 |
| <i>TYPES D'AIDE FINANCIÈRE</i> | 6 |
| <i>CHANGEMENTS APPORTÉS AU PROGRAMME</i> | 7 |
| PROGRAMME D'AIDE AU DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF | 8 |
| <i>RAISON D'ÊTRE DU PROGRAMME</i> | 8 |
| <i>OBJECTIFS DU PROGRAMME</i> | 10 |
| <i>PRINCIPES GÉNÉRAUX D'APPLICATION DU PROGRAMME</i> | 11 |
| <i>PRÉSENTATION D'UNE DEMANDE D'AIDE FINANCIÈRE</i> | 12 |
| 1. VOLET I : AIDE FINANCIÈRE AU TRANSPORT EN COMMUN URBAIN | 14 |
| 1.1. MAINTIEN, DÉVELOPPEMENT ET OPTIMISATION DES SERVICES | 14 |
| 1.1.1. Admissibilité | 14 |
| 1.1.2. Aide financière | 14 |
| 1.1.2.1. Maintien de l'offre de services | 15 |
| 1.1.2.2. Développement de l'offre de services | 16 |
| 1.1.2.3. Optimisation des services | 18 |
| 1.1.3. Dépôt d'une demande d'aide financière | 19 |
| 1.1.4. Sélection des demandes | 20 |
| 1.1.5. Reddition de comptes | 21 |
| 1.1.6. Versements de l'aide financière | 22 |
| 1.2. ÉTUDES DE PLANIFICATION DES SERVICES | 24 |
| 1.2.1. Admissibilité | 24 |
| 1.2.2. Aide financière et versements | 24 |
| 1.2.3. Dépôt d'une demande d'aide financière | 25 |
| 1.2.4. Sélection des demandes | 25 |
| 1.2.5. Reddition de comptes | 26 |
| 2. VOLET II : AIDE FINANCIÈRE AU TRANSPORT COLLECTIF RÉGIONAL | 27 |
| 2.1. PRINCIPES GÉNÉRAUX D'APPLICATION DU VOLET II | 27 |
| 2.2. TRANSPORT COLLECTIF EN MILIEU RURAL | 27 |
| 2.2.1. Organisation et exploitation de services de transport collectif | 28 |
| 2.2.1.1. Admissibilité | 28 |
| 2.2.1.2. Aide financière et versements | 29 |
| 2.2.1.3. Dépôt d'une demande d'aide financière | 31 |
| 2.2.1.4. Reddition de comptes | 32 |
| 2.2.2. Étude de besoins et de faisabilité | 34 |
| 2.2.2.1. Admissibilité | 35 |
| 2.2.2.2. Critères de sélection | 36 |
| 2.2.2.3. Aide financière et versements | 36 |
| 2.2.2.4. Dépôt d'une demande d'aide financière | 37 |
| 2.2.2.5. Reddition de comptes | 37 |
| 2.2.3. Interconnexion des services de transport collectif régional | 38 |
| 2.2.3.1. Admissibilité | 38 |
| 2.2.3.2. Critères de sélection | 39 |
| 2.2.3.3. Aide financière et versements | 39 |
| 2.2.3.4. Dépôt d'une demande d'aide financière | 41 |
| 2.2.3.5. Reddition de comptes | 41 |
| 2.2.4. Aide financière pour favoriser la création de tables de concertation régionale en transport collectif | 42 |
| 2.2.4.1. Admissibilité | 42 |
| 2.2.4.2. Aide financière et versements | 43 |
| 2.2.4.3. Critères de sélection | 44 |
| 2.2.4.4. Dépôt d'une demande d'aide financière | 46 |
| 2.2.4.5. Reddition de comptes | 46 |
| 2.3. TRANSPORT INTERURBAIN PAR AUTOBUS | 47 |
| 2.3.1. Aide financière pour le maintien et l'amélioration de services exploités en vertu d'un permis de la Commission des transports du Québec | 47 |

| | | |
|-------------|--|-----------|
| 2.3.1.1. | Admissibilité des demandes | 48 |
| 2.3.1.2. | Sélection des demandes..... | 48 |
| 2.3.1.3. | Aide financière et versements..... | 49 |
| 2.3.1.4. | Dépôt d'une demande d'aide financière..... | 50 |
| 2.3.1.5. | Reddition de comptes | 51 |
| 2.3.2. | Aide financière pour le développement de services de transport interurbain par autobus | 51 |
| 2.3.2.1. | Admissibilité des demandes | 51 |
| 2.3.2.2. | Critères de sélection | 53 |
| 2.3.2.3. | Aide financière et versements..... | 53 |
| 2.3.2.4. | Dépôt d'une demande d'aide financière..... | 54 |
| 2.3.2.5. | Reddition de comptes | 55 |
| 2.3.3. | Aide financière pour contrer l'abandon imminent d'un service | 55 |
| 2.3.3.1. | Admissibilité des demandes | 56 |
| 2.3.3.2. | Aide financière et versements..... | 57 |
| 2.3.3.3. | Dépôt d'une demande d'aide financière..... | 57 |
| 2.3.3.4. | Reddition de comptes | 57 |
| 2.3.4. | Aide financière pour pallier un abandon de services dans le cadre d'une décision de la Commission des transports du Québec..... | 58 |
| 2.3.4.1. | Admissibilité des demandes | 58 |
| 2.3.4.2. | Sélection des demandes..... | 59 |
| 2.3.4.3. | Aide financière et versements..... | 60 |
| 2.3.4.4. | Dépôt d'une demande d'aide financière..... | 61 |
| 2.3.4.5. | Reddition de comptes | 61 |
| 2.3.5. | Aide financière pour l'acquisition et le développement d'outils technologiques permettant de réduire les émissions de GES | 63 |
| 2.3.5.1. | Admissibilité..... | 63 |
| 2.3.5.2. | Critères de sélection | 64 |
| 2.3.5.3. | Aide financière et versements..... | 64 |
| 2.3.5.4. | Dépôt d'une demande d'aide financière..... | 65 |
| 2.3.5.5. | Reddition de comptes | 65 |
| 3. | VOLET III : AIDE FINANCIÈRE À LA RÉALISATION D'ÉTUDES SUR LA RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE ET AU FONCTIONNEMENT DES CENTRES DE GESTION DES DÉPLACEMENTS | 66 |
| 3.1. | RÉALISATION D'ÉTUDES SUR LA RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE | 66 |
| 3.1.1. | Admissibilité des demandes | 66 |
| 3.1.2. | Aide financière et versements | 68 |
| 3.1.3. | Présentation d'une demande..... | 69 |
| 3.1.4. | Critères de sélection..... | 70 |
| 3.1.5. | Reddition de comptes..... | 71 |
| 3.2. | FONCTIONNEMENT DES CENTRES DE GESTION DES DÉPLACEMENTS..... | 71 |
| 3.2.1. | Admissibilité | 71 |
| 3.2.2. | Aide financière et versements | 72 |
| 3.2.3. | Dépôt d'une demande d'aide financière | 73 |
| 3.2.4. | Reddition de comptes..... | 74 |
| 4. | VOLET IV : AIDE FINANCIÈRE À LA RÉDUCTION TARIFAIRE CONSENTIE SUR DES LAISSEZ-PASSER RÉGIONAUX | 75 |
| 4.1. | ADMISSIBILITÉ | 75 |
| 4.2. | AIDE FINANCIÈRE ET VERSEMENTS | 75 |
| 4.3. | DÉPÔT D'UNE DEMANDE D'AIDE FINANCIÈRE | 75 |
| 4.4. | SÉLECTION DES DEMANDES | 76 |
| 4.5. | REDDITION DE COMPTES | 76 |
| ANNEXE 1 : | PLAN TRIENNAL D'AMÉLIORATION DES SERVICES..... | 77 |
| ANNEXE 2 : | PLAN TRIENNAL D'OPTIMISATION DES SERVICES..... | 78 |
| ANNEXE 3 : | CALCUL DE LA PRIME À LA PERFORMANCE DES SERVICES..... | 81 |
| ANNEXE 4 : | ORGANISMES ADMISSIBLES AU VOLET II – AIDE FINANCIÈRE AU TRANSPORT COLLECTIF RÉGIONAL..... | 83 |
| ANNEXE 5 : | PLAN DE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF RÉGIONAL | 85 |

INTRODUCTION

Ce document présente les modalités d'application du Programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC) 2019-2020. Le PADTC vise à favoriser une utilisation accrue du transport collectif et alternatif au voiturage en solo afin, essentiellement, de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES).


En raison des objectifs du gouvernement, principalement en matière de mobilité durable, de transition climatique et de réduction des émissions de GES associées au transport des personnes, le transport collectif doit continuer de jouer un rôle primordial dans les prochaines années. Les plans économiques du Québec 2017 et 2018 (budgets 2017-2018 et 2018-2019) de même que la Politique de mobilité durable – 2030 (PMD) sont venus confirmer cette priorité gouvernementale en injectant des sommes additionnelles sur cinq ans dans le PADTC à compter, respectivement, de 2017-2018 et de 2018-2019.

Le PADTC répond à trois orientations stratégiques de la PMD qui consistent à développer une mobilité au service des citoyennes et des citoyens, à plus faible empreinte carbone et à l'appui d'une économie plus forte. Il contribuera à l'atteinte de plusieurs cibles de la PMD, notamment d'ici 2030 :

- 70 % de la population québécoise aura accès à au moins quatre services de mobilité durable;
- une réduction de 20 % du temps de déplacement moyen entre le domicile et le travail;
- une diminution de 20 % de la part des déplacements effectués en auto solo à l'échelle nationale;
- une réduction de 40 % de la consommation de pétrole dans le secteur des transports sous le niveau de 2013;
- une réduction de 37,5 % des émissions de GES dans le secteur des transports sous le niveau de 1990;
- une réduction de 20 % des dépenses brutes des ménages allouées au transport, en dollars constants de 2017.

Se situant dans la première dimension de la PMD, soit celle visant à travailler avec le milieu municipal pour favoriser la mise en place de services de transport durables pour les citoyennes et les citoyens, le PADTC permettra de rendre le transport collectif urbain plus attrayant et compétitif ainsi que de favoriser et rendre plus attrayant le transport collectif régional.

Ce programme s'inscrit également dans le cadre de l'action 13.7 de la priorité 13 du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques ([PACC 2013-2020](#)), financé par le Fonds vert. Cette priorité consiste à promouvoir le transport collectif et alternatif en améliorant l'offre, en développant les infrastructures et en facilitant



les choix durables. En incitant les personnes à changer leurs comportements pour effectuer des choix plus durables et accomplir un transfert modal de l'automobile vers des modes de transport alternatifs émettant moins de GES, le PADTC contribue à la réduction des émissions de GES et à la lutte contre les changements climatiques.

Afin de répondre aux demandes des organismes admissibles, un programme pluriannuel couvrant plus largement les besoins en matière de mobilité durable est proposé, ce qui le différencie des versions antérieures du PADTC liées au PACC 2013-2020. Ceci rend le financement du développement du transport collectif plus prévisible, régulier et pérenne. Les règles d'octroi étant établies et connues à l'avance, elles permettront aux bénéficiaires de mieux planifier et donneront une plus grande flexibilité et une efficacité accrue au ministère des Transports du Québec dans l'allocation et la gestion des sommes à sa disposition. Le Ministère pourra ainsi satisfaire davantage les besoins réels des bénéficiaires.

Cette nouvelle mouture du programme tient donc compte des bonifications budgétaires annoncées dans les plans économiques du Québec 2017 et 2018, de certaines améliorations prévues dans les cadres d'intervention de la PMD en transport collectif urbain et régional ainsi que de la volonté du gouvernement d'appuyer et d'encadrer davantage le transport collectif dans une perspective de mobilité durable, notamment par un financement plus généreux et pérenne et des aides financières mieux adaptées aux besoins des bénéficiaires du programme et des usagers du transport collectif.

DURÉE DU PROGRAMME

La présente version du PADTC est en vigueur à compter de sa date d'approbation par le Conseil du trésor jusqu'au 31 mars 2021. Elle couvre les dépenses admissibles à compter du 1^{er} janvier 2019.

L'aide financière permet de couvrir les dépenses annuelles admissibles engagées par l'organisme, conformément aux autorisations ministérielles confirmées pour les années financières 2019-2020 et 2020-2021.

TYPES D'AIDE FINANCIÈRE

Le PADTC se divise en quatre volets :

Volet I : Aide financière au transport en commun urbain;

Volet II : Aide financière au transport collectif régional;

Volet III : Aide financière à la réalisation d'études sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre et au fonctionnement des centres de gestion des déplacements;

Volet IV : Aide financière à la réduction tarifaire consentie sur des laissez-passer régionaux.

CHANGEMENTS APPORTÉS AU PROGRAMME

Des changements importants ont été apportés aux modalités du programme en 2019, notamment pour intégrer de nouvelles mesures annoncées dans les plans économiques du Québec et dans les deux cadres d'intervention de la PMD en transport collectif urbain et régional.

Volet I :

- Le volet exploitation du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (PAGTCP) est fusionné au volet I du PADTC. Les organismes admissibles au volet Exploitation du PAGTCP deviennent automatiquement admissibles au volet I du PADTC, s'ils ne l'étaient pas déjà. Le cas échéant, le montant qui leur a été versé en 2018 pour l'exploitation de leurs services dans le cadre du PAGTCP s'ajoute à l'enveloppe « maintien » des organismes pour l'année 2019 (voir la section 1.1.2.3).
- Les aides financières pour la réalisation d'études, aides qui étaient offertes dans le cadre du PAGTCP, demeurent et constituent une nouvelle section du volet I du PADTC (voir la [section 1.2](#)).

Volet II :

- Une aide financière pour encourager la concertation et la coordination des services de transport collectif régional, le tout afin de favoriser la création de tables de concertation régionale en transport collectif, s'ajoute au volet II (voir la [section 2.2.4](#)).
- Les seuils maximums de l'aide financière au transport collectif en milieu rural sont bonifiés (voir la [section 2.2.1](#)), de même que ceux de l'aide destinée au transport interurbain par autobus (voir les sections [2.3.1](#), [2.3.2](#), [2.3.3](#) et [2.3.4](#)).

Volet III :

- L'aide à la promotion des modes de transport alternatifs à l'automobile est retirée du PADTC. Dans le cadre de la mise en œuvre du Plan d'action 2018-2023 de la PMD, cette aide sera transformée en campagnes grand public pour sensibiliser, informer et mobiliser les citoyennes et citoyens au sujet de la mobilité durable, notamment en ce qui concerne les bénéfices pouvant en être retirés et ses effets sur leurs activités.

Volet IV :

- L'aide financière pour compenser les réductions tarifaires consenties sur des laissez-passer régionaux qui était offerte dans le cadre du PAGTCP demeure. Elle est étendue à l'ensemble des organismes municipaux admissibles aux volets I et II du PADTC.

PROGRAMME D'AIDE AU DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF

RAISON D'ÊTRE DU PROGRAMME


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

Les municipalités sont responsables de la planification, de l'organisation, de la coordination et de l'exploitation des services de transport collectif offerts sur leur territoire. Le gouvernement du Québec est principalement responsable d'adopter les grandes orientations, les politiques, les lois et les règlements régissant le transport collectif, mais il offre aussi un soutien financier aux municipalités qui ne disposent pas des sources de financement suffisantes pour s'acquitter seules de ces obligations.

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

Le PADTC accompagne les organismes municipaux, notamment dans leurs efforts pour mettre en place des services de transport collectif sur leur territoire et les améliorer. Créé en 2015, le PADTC résulte de la fusion de trois programmes lancés en 2007 dans le cadre de la Politique québécoise du transport collectif (PQTC) : le Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services de transport en commun (décret n° 153-2007), le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional (décret n° 154-2007) et le Programme d'aide gouvernementale aux modes de transport alternatifs à l'automobile (décret n° 19-2008). Les programmes originaux étaient pluriannuels, mais sont devenus renouvelables annuellement à compter de 2012, et ce, jusqu'en 2018, alors qu'un programme triennal a été approuvé.

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



transport collectif, bénéficie, directement ou indirectement, des aides financières versées.


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

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

Le transfert modal souhaité de l'auto solo vers le transport collectif et alternatif implique non seulement une offre suffisante en matière d'infrastructures et de services, mais également des changements comportementaux de la part des conducteurs québécois dans leurs choix de modes de transport, et en particulier des travailleurs pour leurs déplacements pendulaires. Les aides financières au fonctionnement des centres de gestion des déplacements (CGD) permettent à ces derniers d'agir à titre de promoteurs et de conseillers en mobilité auprès des employeurs afin de favoriser l'utilisation des modes de transport autres que l'auto solo.

Les aides financières relatives à la réalisation d'études permettent l'établissement de solutions visant la réduction des émissions de GES dans le secteur du transport terrestre des personnes. Ces études peuvent permettre de bonifier les futurs programmes en transport collectif.

Enfin, le fait de devoir passer d'un réseau de transport collectif à un autre peut compliquer, voire empêcher, un déplacement en transport collectif. La fluidité d'un tel déplacement dépendra non seulement de l'interconnexion entre ces réseaux,



mais également de la tarification inhérente à chacun d'entre eux. Ainsi, si l'utilisateur peut emprunter ces deux réseaux aisément, sans rupture, sans trop attendre et en ne payant pas beaucoup plus que s'il n'en avait utilisé qu'un seul, il sera davantage enclin à les utiliser. L'aide financière à la réduction tarifaire consentie sur des laissez-passer régionaux a justement pour objectif de favoriser l'adoption de tarifications réduites pour les usagers de réseaux de transport collectif adjacents, leur permettant ainsi de circuler entre ceux-ci sans entrave.

OBJECTIFS DU PROGRAMME

L'objectif général du programme est de réduire les émissions de GES associées au secteur du transport des personnes au Québec et ainsi de contribuer à l'atteinte de la cible de la PMD et du PACC 2013-2020 de réduire, en 2030, les émissions de GES du secteur des transports de 37,5 % sous le niveau de 1990. À cette fin, le PADTC vise à accroître l'utilisation du transport collectif par l'amélioration des services de transport collectif, en milieu tant rural qu'urbain, et par la promotion des modes de transport alternatifs à l'automobile, notamment pour les déplacements pendulaires.

Le PADTC se divise en quatre volets, qui comportent chacun des objectifs spécifiques :

Volet I : Aide financière au transport en commun urbain

- Les objectifs spécifiques de ce volet du PADTC sont de maintenir, de développer et d'optimiser les services de transport en commun en milieu urbain pour en favoriser l'usage. Concrètement, ce volet vise à maintenir ou à accroître l'offre de services de transport en commun en milieu urbain ou à améliorer la performance de ces services. Cela permettra d'atteindre les objectifs fixés dans la PMD, soit des hausses annuelles de l'offre et de l'achalandage du transport en commun de 5,0 % et 2,5 % respectivement.

Volet II : Aide financière au transport collectif régional

- L'objectif spécifique du volet II est de maintenir, de développer et d'améliorer le transport collectif régional. Concrètement, ce volet vise à conserver, à accroître ou à améliorer l'offre de services de transport collectif rural et interurbain pour en favoriser l'usage. Cela permettra d'atteindre l'objectif fixé dans la PMD visant une augmentation des déplacements en transport collectif régional de 5 % par année.

Volet III : Aide financière à la réalisation d'études sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre et au fonctionnement des centres de gestion des déplacements

- Les deux objectifs de ce volet sont d'appuyer les centres de gestion des déplacements dans leur rôle de promoteurs et de conseillers en mobilité durable auprès des employeurs et d'améliorer l'état des connaissances en matière de quantification et de réduction des émissions de GES du secteur du transport terrestre des personnes en encourageant la recherche à ce sujet.

Volet IV : Aide financière à la réduction tarifaire consentie sur des laissez-passer régionaux

- L'objectif de ce volet est de permettre aux usagers de plus d'un réseau de transport collectif de se déplacer entre les réseaux sans avoir à payer une surcharge tarifaire trop élevée pour ce faire.

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

PRINCIPES GÉNÉRAUX D'APPLICATION DU PROGRAMME

Vérifications

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

Disponibilité budgétaire

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

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

Remboursement

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

Respect des lois et règlements

Pour bénéficier des sommes disponibles, un organisme admissible doit respecter les lois et règlements en vigueur ainsi que les conditions d'octroi du PADTC et avoir obtenu les autorisations requises par le Ministère. Ce dernier se réserve le

droit de réduire, d'annuler ou, le cas échéant, d'exiger le remboursement des sommes versées, le tout en cas de non-respect des conditions d'octroi du programme ou des lois et règlements du Québec.

Admissibilité des demandeurs

Nonobstant les critères d'admissibilité énumérés aux différents volets, les organismes admissibles ayant fait défaut, au cours des deux années précédant la demande d'aide financière, de respecter leurs obligations en lien avec l'octroi d'une aide financière antérieure accordée par le Ministère, après en avoir été dûment mis en demeure, ne sont pas admissibles au présent programme.

Règles de cumul des aides financières

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

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

Communications publiques

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


Reddition de comptes du Ministère

Le dépôt d'un rapport d'évaluation du PADTC au Secrétariat du Conseil du trésor est prévu pour le 31 juillet 2020.

PRÉSENTATION D'UNE DEMANDE D'AIDE FINANCIÈRE

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

transports-quebec.programmes@transports.gouv.qc.ca.



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

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

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

transports-quebec.programmes@transports.gouv.qc.ca;

1 855 464-1730 (sans frais);

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

1. VOLET I : AIDE FINANCIÈRE AU TRANSPORT EN COMMUN URBAIN

Ce volet du programme s'adresse aux autorités organisatrices de transport (AOT) qui dirigent des services de transport en commun en milieu urbain. Il se divise en deux sections visant respectivement à favoriser :

- le maintien, le développement et l'optimisation des services;
- la réalisation d'études de planification des services.

Certaines AOT admissibles à ce volet du PADTC sont également éligibles à une aide financière pour la réduction tarifaire consentie sur des laissez-passer régionaux. Les AOT concernées doivent se référer au [volet 4](#) du document pour connaître les modalités d'octroi de cette aide financière.

1.1. MAINTIEN, DÉVELOPPEMENT ET OPTIMISATION DES SERVICES

1.1.1. Admissibilité


Les AOT suivantes sont admissibles à une aide financière dans le cadre de cette section du PADTC :

- l'Autorité régionale de transport métropolitain, constituée en vertu de la Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal (chapitre O-7.3), de même que les nouveaux organismes de transport en commun dont la création découle de la mise en œuvre de cette même loi;
- les sociétés de transport en commun constituées en vertu de la Loi sur les sociétés de transport en commun (chapitre S-30.1), à l'exception de la Société de transport de Montréal, de la Société de transport de Laval et du Réseau de transport de Longueuil;
- les municipalités, les municipalités régionales de comté (MRC), les régies municipales et intermunicipales de transport et les regroupements de municipalités qui organisent des services de transport en commun et qui contribuent à leur financement.

1.1.2. Aide financière

L'aide financière de cette section du programme se divise en trois enveloppes visant chacune à favoriser :

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



Les aides financières concernant ces trois enveloppes sont interreliées. Le maintien des services est une condition nécessaire pour avoir accès aux enveloppes « développement » et « optimisation ». En fonction des demandes d'aide financière reçues, le Ministère établit annuellement un montant provisoire destiné aux organismes admissibles pour chacune de ces enveloppes. Le cumul de ces trois enveloppes provisoires constitue le montant maximal qui pourra être versé à ces organismes pour une année donnée. Au moment de la reddition de comptes, les montants provisoires établis pour chacune de ces enveloppes seront révisés et pourront être transférables entre celles-ci, dans la mesure où les critères de sélection de chacune des sous-sections de la section 1.1 sont respectés et où le cumul des enveloppes révisées n'excède pas le montant maximal annuel autorisé.

1.1.2.1. Maintien de l'offre de services

Chaque organisme admissible à la section 1.1.1 du PADTC dispose d'une enveloppe « maintien ». Cette enveloppe annuelle de base vise à préserver son offre de services au moins au même niveau que celui de l'année précédente. Cette enveloppe lui est assurée tant qu'il maintient ce niveau plancher d'offre de services. S'il diminue son offre de services, l'enveloppe « maintien » est ajustée à la baisse en fonction des niveaux de services réellement atteints en cours d'année. Cet ajustement s'applique non seulement à l'année en cours, mais aussi à l'année suivante.

À compter de 2019, l'enveloppe « maintien » provisoire d'un organisme qui était admissible au volet I du PADTC au cours de l'année précédente est égale à la somme des montants de l'aide financière qui lui ont été octroyés l'année précédente pour le maintien et le développement de ses services.

De plus, en 2019, le montant de l'aide financière qui était octroyée à un organisme admissible au volet « exploitation » du PAGTCP en 2018 s'ajoute à son enveloppe « maintien », le cas échéant.

Pour un organisme qui recevait une aide financière dans le cadre du volet « exploitation » du PAGTCP, mais qui ne recevait pas d'aide financière dans le cadre du volet I du PADTC auparavant, le montant versé dans le volet « exploitation » du PAGTCP en 2018 devient son enveloppe « maintien » provisoire pour 2019. De plus, les niveaux de services offerts et les coûts unitaires d'exploitation qui sont associés à ces services deviennent ses paramètres de référence pour le calcul de l'aide financière dans la section 1.1 du PADTC.

Enfin, si un nouvel organisme admissible est créé à partir de 2019, il se verra déterminer par le Ministère, pour sa première année d'exploitation, une enveloppe « maintien » provisoire calculée sur la base de ses prévisions d'offre de services et de ses coûts unitaires d'exploitation. Cette aide financière couvrira jusqu'à 50 % des coûts directs d'exploitation de ces services. Après une première année complète d'activité, un organisme nouvellement créé pourra être admissible aux

volets Développement et Optimisation des services (voir les sections 1.1.2.2 et 1.1.2.3 respectivement).

1.1.2.2. Développement de l'offre de services

Chaque organisme admissible à la section 1.1.1 du PADTC et qui a épuisé son enveloppe « maintien » est potentiellement admissible à une aide pour le développement de son offre de services. Cette aide est offerte aux organismes qui souhaitent augmenter, durant l'année courante, leur offre de services au-delà de celle de l'année précédente. Elle est conditionnelle au maintien des services, et seuls les services ajoutés sont subventionnés.

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

Dépenses admissibles

- Pour les services en régie

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

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

où

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

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

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

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

- Pour les services à contrat

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

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

ou, pour certains services offerts par taxi :

(D × nombre additionnel de courses);
ou (D × nombre additionnel de déplacements);
ou (D × nombre additionnel d'heures),

où D représente le coût unitaire du contrat de l'AOT; le nombre de courses de taxi réfère au nombre de trajets effectués par un véhicule de taxi, avec une clientèle à bord, depuis son origine jusqu'à sa destination finale, et le nombre de déplacements en taxi dénombre les passagers se déplaçant à bord du taxi, excluant le chauffeur.

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

- Pour l'utilisation de véhicules de différentes capacités


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

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

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

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

Dépenses non admissibles



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

Enfin, les dépenses d'accroissement de services qui sont financées autrement par le Ministère, dans le cadre de mesures d'atténuation pendant la réalisation de travaux routiers, ne sont pas admissibles. Le Ministère peut aussi considérer toute autre dépense comme étant non admissible.

Calcul de l'aide financière

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

1.1.2.3. Optimisation des services

Cette aide financière, conditionnelle au maintien des services, est basée sur une approche de type bonus pour favoriser l'optimisation des services de transport en commun. Toute AOT admissible à la section 1.1.1 et qui a maintenu ses services par rapport à l'année précédente y est potentiellement admissible. Cette aide est offerte aux organismes qui souhaitent augmenter, durant l'année courante, leur performance au-delà de celle de l'année précédente.

Aux fins de satisfaire la condition de maintien des services, les coûts d'exploitation annuels associés à ces services ne doivent pas diminuer de plus de 1 % par rapport à ceux de l'année précédente. Cependant, un organisme qui maintient son niveau d'offre de services, tel que celui-ci est mesuré dans la sous-section précédente, mais qui réduit ses coûts d'exploitation au-delà de cette marge parce qu'il a optimisé ses dépenses (p. ex. : à la suite d'une diminution de ses coûts unitaires de contrat, par un changement de catégorie de véhicule ou par un changement de mode de transport), et ce, sans réduction de son achalandage, peut être admissible à une aide financière à l'optimisation des services même s'il n'a pas totalement épuisé son enveloppe « maintien ».

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

Quatre dimensions de la performance sont considérées :

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

D'autres exemples d'indicateurs de performance sont fournis à [l'annexe 2](#).

L'aide financière à l'optimisation des services tient compte des sommes disponibles à cette fin. Elle est déterminée sur la base du montant autorisé à chaque organisme pour le maintien de ses services et du pourcentage d'amélioration des performances individuelles. Elle est pondérée équitablement en fonction des quatre dimensions de la performance considérées, chacune recevant un poids identique de 25 %. Le montant de l'aide à l'optimisation ne peut pas être supérieur au quart de l'enveloppe « maintien » pour chaque organisme admissible. Le calcul de la prime à la performance est décrit de façon plus détaillée à [l'annexe 3](#).

1.1.3. Dépôt d'une demande d'aide financière

Pour bénéficier d'une aide financière au maintien ou au développement des services, une AOT doit déposer auprès du Ministère, chaque année, un plan triennal d'amélioration des services. Ce plan devra, suivant l'exemple du formulaire fourni à [l'annexe 1](#), illustrer les offres de services que l'AOT compte mettre en place au cours des trois prochaines années en les comparant à l'offre de l'année précédente, de même que les coûts unitaires associés à ces niveaux d'offre de services. Ce plan sert au calcul de l'aide financière pour le maintien et le développement de l'offre de services.

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

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

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

Les organismes qui n'ont pas fait de demande d'aide financière dans le cadre du volet I du PADTC ni dans le cadre du volet Exploitation du PAGTCP auparavant doivent également envoyer les documents suivants au Ministère, s'ils sont disponibles, pour compléter leur première demande d'aide financière pour chacun des types de services concernés :

- un historique des services offerts annuellement;
- le contrat de service attestant, notamment, les coûts unitaires des services et l'offre de services projetée.

1.1.4. Sélection des demandes

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

Le Ministère établit le montant maximum de l'aide financière autorisée annuellement à chacun des organismes admissibles à la section 1.1 du PADTC, et ce, en fonction de l'enveloppe budgétaire disponible, des niveaux de services

et de performance atteints au cours de l'année précédente et de ceux planifiés pour l'année en cours.

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

Annuellement, les enveloppes « maintien » de l'ensemble des organismes admissibles à la section 1.1 du PADTC sont confirmées à ceux-ci par une lettre ministérielle, à la suite de l'analyse de leur plan triennal d'amélioration des services et du rapport d'un auditeur externe attestant les niveaux d'offre de services atteints au cours de l'année précédente.

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

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

1.1.5. Reddition de comptes

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

Les informations suivantes à propos de l'offre de services doivent être fournies dans le rapport de l'auditeur externe (voir [l'annexe 1](#)) pour l'année en cours de même que pour l'année précédente, et ce, pour chaque type de véhicule utilisé :

- le nombre de véhicules en pointe;
- le nombre de véhicules immatriculés;
- le nombre de véhicules-heures en service commercial;
- le nombre de véhicules-heures total;
- le nombre de véhicules-kilomètres en service commercial;
- le nombre de véhicules-kilomètres total;
- le nombre de courses pour les services offerts par taxi;
- le nombre de déplacements pour les services offerts par taxi.

Le cas échéant, le rapport de l'auditeur externe doit répartir ces renseignements entre les mesures de mitigation et celles mises en place dans le cadre du présent programme. Les mesures de mitigation ont été implantées par le Ministère pour pallier les problèmes de congestion routière dus à ses propres travaux. Elles sont financées par ce dernier dans le cadre d'un autre programme et ne sont donc pas admissibles au PADTC.

Toutes les AOT admissibles doivent également transmettre annuellement un rapport d'exploitation au Ministère, dans un format déterminé par celui-ci, comprenant des données statistiques et financières, notamment sur l'achalandage annuel atteint, les consommations annuelles d'énergie par source d'énergie (carburants et électricité) et les contributions municipales pour l'année en cours.

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


Les dates limites pour le dépôt de la reddition de comptes annuelle sont indiquées au calendrier de gestion du programme, disponible sur le site Web du Ministère. Un formulaire pour la reddition de comptes concernant l'amélioration des services s'y trouve également :

<https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/aide-finan/transport-collectif/programme-transport-collectif/volet-i/Pages/volet-i.aspx>.

1.1.6. Versements de l'aide financière

L'aide financière au maintien des services est versée sous la forme de paiements au comptant à chaque organisme qui y est admissible. Au maximum, trois versements de l'enveloppe « maintien » sont effectués à un même organisme au cours d'une année donnée. Les deux premiers versements de l'aide financière au maintien des services de transport en commun sont effectués, à raison de 45 % maximum par semestre, sur la base des montants établis par le Ministère et en conformité avec les documents justificatifs transmis par l'organisme. Le montant des deux premiers versements semestriels est établi sur la base des dernières données vérifiées déposées par l'AOT, ceux-ci pouvant totaliser un maximum de 90 % du montant maximal autorisé pour le maintien des services durant l'année en cours.

Pour une année donnée, le premier versement, d'un maximum de 45 % du montant de l'aide financière au maintien des services, aura lieu dans les deux mois suivant le dépôt de la demande d'aide financière complète, à la satisfaction du Ministère, et suivant la réception, par le Ministère, du rapport de l'auditeur externe attestant l'offre de services mise en place par l'organisme admissible deux années



auparavant. Le deuxième versement, d'un maximum de 45 % du montant de l'aide financière, pourra être effectué conditionnellement au dépôt du rapport de l'auditeur externe pour l'année précédente. Un versement unique correspondant à un maximum de 90 % de l'enveloppe « maintien » provisoire pourra être effectué si les deux conditions précédentes sont satisfaites simultanément. Le solde sera versé, s'il y a lieu, sur la base de l'analyse du rapport de l'auditeur externe de l'organisme, comparant le niveau d'offre de services de l'année en cours à celui de l'année précédente.

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

Pour recevoir l'entièreté de son enveloppe « maintien », l'AOT doit déposer en fin d'année un rapport d'un auditeur externe attestant qu'elle a maintenu ou augmenté son offre de services par rapport à l'année précédente.

Dans le cas des organismes créés à partir de 2019, la première année, selon la date du début de l'exploitation des services, l'aide financière sera versée en un ou deux versements semestriels totalisant un maximum de 90 % de l'aide financière autorisée. Le solde sera versé, s'il y a lieu, après l'analyse du rapport d'un auditeur externe à l'organisme comparant le niveau d'offre de services prévu au niveau d'offre de services réel.

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

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

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

Les aides financières annuelles à l'optimisation des services sont non récurrentes. Elles sont versées entièrement au comptant et en même temps que le solde de l'enveloppe « maintien », après la réception et l'analyse des documents attestant le maintien ou le développement des services et l'amélioration de la performance.

Ces aides sont déterminées en fonction des besoins réels de l'ensemble des organismes admissibles, des performances individuelles atteintes en cours d'année par rapport à celles de l'année précédente et des ressources disponibles pour satisfaire l'ensemble des demandes déposées dans le cadre du volet I du PADTC.

1.2. ÉTUDES DE PLANIFICATION DES SERVICES

1.2.1. Admissibilité

Les municipalités, les MRC, les régies municipales et intermunicipales de transport et les regroupements de municipalités sont admissibles à recevoir une aide financière dans le cadre de cette section du programme.

Cette aide leur est accordée pour la réalisation d'études relatives à l'implantation ou à l'amélioration des services de transport en commun sur leur territoire. Ces études doivent notamment permettre aux organismes admissibles d'évaluer les besoins de leurs citoyennes et citoyens en matière de mobilité ainsi que la faisabilité d'établir une desserte de transport en commun ou de revoir la fréquence et la desserte de leur territoire. Elles permettent ainsi d'explorer les possibilités d'offrir une plus grande diversité et une meilleure qualité de services à leurs usagers.

L'organisme admissible est responsable de l'étude de besoins et de faisabilité ou de planification, mais il peut, à cette fin, attribuer un contrat à une tierce partie qui en assurera la réalisation. Ce faisant, il doit toutefois s'assurer de respecter les règles d'adjudication de contrat selon l'ampleur du contrat.

Pour être éligible à une aide financière dans le cadre de cette section du programme, un organisme admissible ne doit pas avoir reçu, au cours des cinq dernières années, une aide financière ni pour une étude de besoins et de faisabilité, ni pour une étude de planification des services dans le cadre du PADTC, ni pour une étude dans le cadre du PAGTCP ou de tout autre programme du PACC 2013-2020. Une vérification à cet effet sera effectuée par le Ministère avant l'octroi d'une aide financière à tout organisme dans le cadre de cette sous-section du programme.

1.2.2. Aide financière et versements

L'aide financière octroyée dans le cadre de cette section du programme peut atteindre 50 % du coût de l'étude, jusqu'à un maximum de 1 \$ par habitant du territoire desservi¹ par le service de transport en commun.

¹ La population du territoire desservi est évaluée suivant le plus récent décret de population publié par le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation.

L'aide financière est payable en deux versements. Le premier montant, équivalant à 50 % de l'aide financière, est versé après l'acceptation de la proposition d'étude par le Ministère et à la suite de la signature du contrat d'honoraires professionnels. Le solde de 50 % est versé, s'il y a lieu, après l'analyse des documents exigés et attestant l'utilisation des sommes aux fins de l'étude (voir la section 1.2.5 ci-après).

Dépenses admissibles

Les dépenses admissibles correspondent aux honoraires professionnels versés à une personne physique ou morale pour la réalisation de l'étude.

Dépenses non admissibles

Toutes les autres dépenses ne sont pas admissibles.

1.2.3. Dépôt d'une demande d'aide financière

Pour bénéficier d'une aide financière à la réalisation d'une étude de besoins et de faisabilité ou d'une étude de planification des services, un organisme admissible doit déposer une demande d'aide financière auprès du Ministère avant la date d'échéance déterminée par ce dernier pour le dépôt des demandes, tel que cela est stipulé dans le calendrier de gestion du programme, disponible sur le site Web du Ministère à l'adresse suivante :

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

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

- une résolution de l'organisme admissible mentionnant le montant de l'aide financière souhaitée;
- le devis du projet d'étude;
- une estimation du coût de l'étude.

1.2.4. Sélection des demandes

Les demandes d'aide financière soumises par les organismes admissibles sont sélectionnées en fonction des sommes disponibles et de l'analyse des critères suivants :

- la description du contexte et de la problématique;
- les objectifs de l'étude ainsi que la nature et la portée du mandat;
- les exigences méthodologiques concernant l'étude;
- les compétences, les connaissances et l'expertise exigées de l'équipe qui sera mandatée pour réaliser l'étude;

- l'utilisation qui sera faite de l'étude et ses répercussions potentielles;
- les coûts de l'étude.

1.2.5. Reddition de comptes

À la fin de l'étude, l'organisme devra transmettre les éléments suivants au Ministère :

- un rapport présentant les résultats de l'étude réalisée;
- le contrat octroyé et les factures s'y rattachant;
- les pièces justificatives pertinentes pour déterminer si le processus d'adjudication de contrat a été respecté.

2. VOLET II : AIDE FINANCIÈRE AU TRANSPORT COLLECTIF RÉGIONAL

Le volet II se divise en deux sections :

- le transport collectif en milieu rural;
- le transport interurbain par autobus.

2.1. PRINCIPES GÉNÉRAUX D'APPLICATION DU VOLET II

Règle de cumul des aides financières

Dans le cas du volet II seulement, le cumul des aides financières publiques peut atteindre 80 % des dépenses admissibles. Il peut atteindre 90 % des dépenses admissibles liées aux projets ou activités admissibles réalisés principalement dans les MRC ou les municipalités dévitalisées figurant dans les trois derniers quintiles selon le classement de l'indice de vitalité économique des territoires de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ)².

Le calcul du cumul des aides financières inclut les aides provenant directement ou indirectement des ministères ou organismes gouvernementaux (fédéraux et provinciaux), de leurs sociétés d'État et des entités municipales³ qui ne sont pas directement bénéficiaires du programme. Il exclut la contribution autonome exigée du bénéficiaire, contribution qui devra provenir de ses revenus autonomes (hors subventions gouvernementales).

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

2.2. TRANSPORT COLLECTIF EN MILIEU RURAL

Cette section se divise en quatre sous-sections :

- l'organisation et l'exploitation de services en transport collectif;
- l'étude de besoins et de faisabilité;
- l'interconnexion des services de transport collectif régional;
- la création de tables de concertation régionale.

² Les municipalités et MRC dévitalisées sont mentionnées sur le site Web de l'ISQ, à l'adresse suivante : <http://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/economie/indice-vitalite-economique/index.html>.

³ Aux fins des règles de cumul des aides financières, le terme *entités municipales* renvoie aux organismes municipaux compris à l'article 5 de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels (chapitre A-2.1).

2.2.1. Organisation et exploitation de services de transport collectif

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

2.2.1.1. Admissibilité

Organismes admissibles

Les autorités municipales indiquées à [l'annexe 4](#) et habilitées, en vertu de la section V.3 de la Loi sur les transports (chapitre T-12), à organiser du transport collectif en milieu rural sont admissibles à une aide financière pour l'organisation et l'exploitation de services en transport collectif.

Les autorités municipales admissibles à une aide financière pour l'organisation et l'exploitation de services de transport collectif en milieu rural dans le cadre du PADTC sont également éligibles à une aide financière pour la réduction tarifaire consentie sur les laissez-passer régionaux. Elles doivent se référer à la section 4 des présentes normes pour connaître les modalités d'octroi de cette aide financière.

Conditions d'admissibilité

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

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

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

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

Les organismes admissibles peuvent, par résolution, déléguer un organisme mandataire responsable de l'organisation, de la gestion et du fonctionnement du transport collectif sur leur territoire respectif. Toutefois, les organismes admissibles

ne peuvent pas déléguer leurs pouvoirs d'adjudication de contrat et demeurent responsables des liens contractuels.

2.2.1.2. Aide financière et versements


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

Lorsque plusieurs organismes admissibles se sont regroupés afin d'atteindre la masse critique pour l'organisation d'un transport collectif en milieu rural, l'aide financière gouvernementale à l'exploitation est versée à chacun d'entre eux, en proportion de leur contribution.

Montant de l'aide

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

- 100 000 \$ lorsque l'organisme admissible s'engage à effectuer 4 999 déplacements et moins pour l'année en cours;
- 125 000 \$ lorsque l'organisme admissible s'engage à effectuer entre 5 000 et 9 999 déplacements pour l'année en cours;
- 150 000 \$ lorsque l'organisme admissible s'engage à effectuer entre 10 000 et 19 999 déplacements pour l'année en cours;
- 225 000 \$ lorsque l'organisme admissible s'engage à effectuer entre 20 000 et 29 999 déplacements pour l'année en cours;
- 250 000 \$ lorsque l'organisme admissible s'engage à effectuer entre 30 000 et 39 999 déplacements pour l'année en cours;
- 275 000 \$ lorsque l'organisme admissible s'engage à effectuer entre 40 000 et 49 999 déplacements pour l'année en cours;
- 300 000 \$ lorsque l'organisme admissible s'engage à effectuer entre 50 000 et 59 999 déplacements pour l'année en cours;
- 325 000 \$ lorsque l'organisme admissible s'engage à effectuer entre 60 000 et 69 999 déplacements pour l'année en cours;
- 350 000 \$ lorsque l'organisme admissible s'engage à effectuer entre 70 000 et 79 999 déplacements pour l'année en cours;
- 375 000 \$ lorsque l'organisme admissible s'engage à effectuer plus de 80 000 déplacements pour l'année en cours.



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

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

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

Modalités de versements

- L'organisme bénéficiaire reçoit un premier versement, équivalant à un maximum de 50 % du montant de l'aide financière auquel il est éligible, dans les deux mois suivant le dépôt de sa demande d'aide financière complète accompagnée des documents exigés par le Ministère.
- Un second versement de 40 % est fait à la suite de l'approbation de la demande par le Ministère.
- Le solde, d'un maximum de 10 % de l'aide financière, est versé, s'il y a lieu, sur la base de l'analyse des documents exigés pour la reddition de comptes, documents qui attestent l'utilisation des sommes et l'atteinte des objectifs.

Dépenses admissibles

Les dépenses admissibles sont énumérées ci-après :

- les frais liés à l'exploitation de l'offre de services de transport collectif, comme les coûts des contrats de transport et les coûts des panneaux d'arrêt de transport collectif ainsi que les frais relatifs à l'utilisation de logiciels de répartition;
- les frais de fonctionnement directs liés à l'organisation des activités de services de transport collectif, comme les salaires, les frais relatifs à la coordination des services, les dépenses liées à l'utilisation des places disponibles dans d'autres services de transport collectif et les frais de promotion;

- les frais d'administration (frais de gestion financière, papeterie, services postaux, etc.), qui ne peuvent pas dépasser 15 % du montant de l'aide financière. Les montants dépassant ce taux sont laissés à la charge de l'organisme.

Dépenses non admissibles

Les dépenses suivantes ne sont pas admissibles :

- toute dépense ayant trait au financement d'une dette ou au remboursement d'emprunts à venir;
- les dépenses reliées à des infrastructures et à des immobilisations, outre celles autorisées (panneaux d'arrêt de transport collectif);
- les frais de déplacement encourus par l'organisme admissible ou son mandataire, autres que ceux liés à l'exploitation du service de transport collectif;
- les dépenses liées à des services de transport à contrat qui ne sont pas organisés conformément à l'article 48.19 de la Loi sur les transports (chapitre T-12);
- les déplacements effectués en transport bénévole, sauf pour les organismes qui bénéficiaient déjà au 31 décembre 2017⁴ d'une aide financière pour ce type de service;
- toute autre dépense que le Ministère juge non admissible.

2.2.1.3. Dépôt d'une demande d'aide financière

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

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

Une demande d'aide financière doit présenter les éléments suivants pour être considérée :

⁴ Les organismes admissibles qui utilisaient en 2017 les aides financières reçues afin de couvrir une partie des frais de déplacement et d'organisation liés au transport effectué par des bénévoles peuvent continuer de les utiliser à cette fin. Les organismes qui n'utilisent pas les aides financières aux fins du transport bénévole ne peuvent pas les utiliser pour développer une offre de services de cette nature dans le cadre de ce programme.

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

Plus particulièrement, le plan de développement du transport collectif doit viser une planification intégrée des transports et prendre en compte le transport interurbain par autobus. Dans la mesure du possible, le plan doit prévoir le rabattement des services locaux sur des lignes interurbaines. Aux points d'arrivée et de départ, des points de correspondance doivent favoriser le jumelage de la desserte interurbaine à un mode de transport collectif local.

Le cas échéant, le plan de développement du transport collectif doit également présenter une stratégie de réinvestissement des surplus accumulés attribuables au Ministère. Cette stratégie doit préciser comment l'organisme compte réinvestir annuellement ces surplus à l'intérieur de son plan de développement du transport collectif, et ce, pour la durée du programme. Les surplus doivent être utilisés aux fins pour lesquelles l'aide gouvernementale a été versée, soit pour assurer les services de transport collectif. Cette stratégie devra être revue annuellement en parallèle avec l'état d'avancement du plan. La stratégie de réinvestissement des surplus peut permettre à un organisme admissible :

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

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

Le contenu minimal de ce plan est défini à [l'annexe 5](#).

2.2.1.4. Reddition de comptes

Au plus tard à la date limite déterminée chaque année par le Ministère, l'organisme admissible doit fournir annuellement un rapport d'exploitation comprenant les

données financières, ayant minimalement fait l'objet d'un avis aux lecteurs par une firme spécialisée ou ayant été approuvé par une résolution de l'organisme admissible. Pour connaître la date limite de transmission, les organismes doivent consulter le calendrier de gestion du programme, disponible sur le site Web du Ministère :

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


Les données du rapport d'exploitation doivent couvrir la période d'une année civile, soit du 1^{er} janvier au 31 décembre de l'année précédente. Un formulaire type du rapport d'exploitation est disponible sur le site Web du Ministère :

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

Afin de faciliter la compréhension des différents renseignements demandés dans le rapport d'exploitation, le Ministère diffuse également un glossaire, disponible à la même adresse.

Les renseignements requis portent notamment sur :

- les clientèles et le type de services offerts;
- la méthode retenue pour le décompte de l'achalandage;
- les revenus et les dépenses présentés de manière ventilée et indiquant les dépenses couvertes par l'aide financière du programme et celles couvertes par l'organisme admissible;
- les indicateurs du transport collectif :
 - le nombre de déplacements effectués annuellement par mode de transport ou fournisseur de services;
 - le nombre de véhicules utilisés annuellement (parc total de véhicules);
 - le nombre de parcours réguliers à l'intérieur et hors du territoire;
 - les kilomètres commerciaux parcourus annuellement en service régulier à l'intérieur et hors du territoire;
 - la distance moyenne des parcours réguliers;
 - la distance totale des parcours réguliers à l'intérieur et hors du territoire;
 - les heures commerciales annuelles en service régulier;
 - la population desservie par les services;
 - l'achat annuel d'énergie (quantité achetée et coût) par source d'énergie (essence, diesel, biodiesel, électricité ou autre).



Les organismes admissibles doivent faire état d'une mise à jour de leurs surplus accumulés au 31 décembre de l'année précédente et de la part de ceux-ci attribuable au Ministère. Les organismes concernés ont jusqu'au 31 décembre 2021 pour réinvestir les surplus accumulés attribuables au Ministère dans les services prévus à la section 2.2.1. À défaut, pour l'organisme, de faire la démonstration de ce réinvestissement, l'entièreté des sommes inutilisées attribuables au Ministère devra être remboursée à celui-ci. Le Ministère communiquera avec les organismes admissibles afin de connaître le montant des surplus accumulés attribuables au Ministère et les moyens mis en place par ces organismes pour les réinvestir.

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

Utilisation des services

Un organisme admissible à l'aide financière pour le transport collectif en milieu rural peut confier à un organisme de transport adapté, à une commission scolaire ou à un organisme des réseaux de la santé et des services sociaux le mandat d'organiser un service de transport collectif sur son territoire. Pour effectuer les activités de transport collectif, l'organisme mandaté peut recourir aux véhicules déjà utilisés pour ses propres services, en comblant les places résiduelles à bord. Toute autre forme de services de transport en dehors de ses heures de service régulier doit faire l'objet d'un contrat de service conclu entre les transporteurs disponibles et l'organisme admissible et respectant les règles d'adjudication de contrat selon l'ampleur du contrat.

Lorsqu'un organisme de transport adapté rend disponibles les places libres dans ses véhicules, les revenus générés et les dépenses occasionnées doivent faire l'objet d'une comptabilité distincte, selon les règles établies dans le Programme de subvention au transport adapté. Il en va de même pour l'utilisation de tout autre type de place résiduelle.

2.2.2. Étude de besoins et de faisabilité

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

2.2.2.1. Admissibilité

Organismes admissibles

Les autorités municipales indiquées à [l'annexe 4](#) et habilitées, en vertu de la section V.3 de la Loi sur les transports (chapitre T-12), à organiser du transport collectif en milieu rural sont admissibles à l'aide financière pour une étude de besoins et de faisabilité.

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

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

Conditions d'admissibilité

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

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

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

Projets admissibles

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

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

2.2.2.2. Critères de sélection

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

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

2.2.2.3. Aide financière et versements

Montant de l'aide

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

Durée de l'aide

Le projet doit débuter après l'autorisation de l'aide financière par le Ministère et doit se réaliser dans les 12 mois suivant cette autorisation. L'aide financière est accordée sous la forme d'une enveloppe budgétaire fermée.

Modalités de versements

L'aide financière est payable en deux versements. Le premier montant, équivalant à 90 % de l'aide financière, est versé après l'acceptation de la proposition par le Ministère. Le solde de 10 %, s'il y a lieu, est versé sur la base de l'analyse des documents exigés et attestant l'utilisation des sommes aux fins de l'étude (voir la section 2.2.2.5 ci-après).

Dépenses admissibles

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

Dépenses non admissibles

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

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

2.2.2.4. Dépôt d'une demande d'aide financière

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

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

2.2.2.5. Reddition de comptes

À la fin de l'étude, l'organisme doit transmettre les éléments suivants au Ministère :

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

À défaut de recevoir les documents exigés, le Ministère se réserve le droit de retarder, de réduire ou d'annuler toute aide financière, ou de réclamer le remboursement de toute somme versée.

2.2.3. Interconnexion des services de transport collectif régional

2.2.3.1. Admissibilité

Organismes admissibles

Les autorités municipales indiquées à [l'annexe 4](#) et habilitées, en vertu de la section V.3 de la Loi sur les transports (chapitre T-12), à organiser du transport collectif en milieu rural sont admissibles, de manière non récurrente, à l'aide financière pour favoriser l'interconnexion des services de transport collectif régional. Toutefois, les organismes admissibles peuvent se regrouper afin de présenter une demande commune qui inclut leurs territoires.

Les organismes à but non lucratif et les organismes de services de mobilité sont également admissibles à l'aide financière prévue dans la présente sous-section du programme. Dans ces cas, les organismes doivent déposer, au moment de l'appel à projets, au moins deux résolutions d'autorités municipales admissibles désireuses de réaliser, en collaboration avec eux, le projet d'interconnexion des services de transport collectif régional. Les organismes à but non lucratif et les organismes de services de mobilité doivent :

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

Projets admissibles

Les projets admissibles peuvent prendre plusieurs formes visant à favoriser l'intégration et l'optimisation des services de transport collectif régional :

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

Conditions d'admissibilité

Pour bénéficier d'une aide financière dans le cadre de cette sous-section du programme, les organismes admissibles doivent avoir déposé, auprès du Ministère, leur proposition de projet pour favoriser l'interconnexion des services de transport collectif régional, et ce, avant la date déterminée chaque année par le

Ministère. Pour connaître cette date, il est nécessaire de consulter le calendrier de gestion du programme sur le site Web du Ministère, à l'adresse suivante :

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

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

- les coordonnées de l'organisme demandeur et le nom de la personne autorisée à agir en son nom, le cas échéant;
- une description de l'organisme précisant notamment sa mission et sa compétence en matière de mobilité;
- une présentation et une description du projet envisagé ainsi que sa justification;
- un calendrier de réalisation;
- le montage financier détaillé du projet;
- la présentation des résultats escomptés.

2.2.3.2. Critères de sélection


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

- l'expertise et le champ d'activité du demandeur;
- la concordance avec les objectifs de l'appel à projets de même qu'avec les priorités ministérielles et gouvernementales;
- la qualité de la proposition, notamment en ce qui concerne l'analyse technique et la pertinence de la solution proposée;
- la précision et le réalisme du montage financier, en particulier en comparaison des autres propositions reçues;
- le potentiel de bonification et d'optimisation des services de transport collectif régional et le réalisme de ces prévisions.

2.2.3.3. Aide financière et versements

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

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



Cette sous-section du programme suppose, sans s'y restreindre, le regroupement d'organismes admissibles au sein d'un projet commun. Advenant un regroupement d'organismes admissibles pour présenter un même projet, une majoration ne pouvant excéder 10 000 \$ pourrait être accordée pour chaque organisme admissible. Dans ce cas, une demande d'aide financière consolidée doit être déposée par l'organisme désigné représenter les demandeurs auprès du Ministère. La demande doit démontrer l'utilité de ce regroupement et son effet éventuel sur les coûts du projet.

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

Cette aide financière est versée de manière non récurrente.

Durée de l'aide

Le projet doit débuter à la suite de l'autorisation de l'aide financière par le Ministère et doit se réaliser dans les 12 mois suivant cette autorisation.

Dépenses admissibles

Les dépenses qui sont nécessaires et directement liées à la réalisation du projet sont admissibles. Il s'agit de :

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

Dépenses non admissibles

Les dépenses suivantes ne sont pas admissibles :

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

Modalités de versements

L'aide financière est payable en deux versements. Le premier versement, équivalant à un maximum de 90 % de l'aide financière, est fait à la suite de l'acceptation de la proposition par le Ministère. Le solde, d'un maximum de 10 % de l'aide financière, est versé, s'il y a lieu, sur la base de l'analyse des documents exigés et attestant l'utilisation des sommes aux fins de la réalisation du projet (voir la section 2.2.3.5 ci-après).

2.2.3.4. Dépôt d'une demande d'aide financière

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

À la réception du devis de projet, un accusé de réception sera transmis au demandeur, ce qui confirmera que le projet fera l'objet d'une évaluation.

De plus, la proposition du demandeur devra avoir été sélectionnée parmi les dossiers reçus, en fonction des critères énumérés au point 2.2.3.2 de la présente sous-section.

Processus d'évaluation et de sélection des projets

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

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

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

2.2.3.5. Reddition de comptes

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

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

À défaut de recevoir les documents exigés, le Ministère se réserve le droit de retarder, de réduire ou d'annuler toute aide financière, ou de réclamer le remboursement de toute somme versée.

2.2.4. Aide financière pour favoriser la création de tables de concertation régionale en transport collectif

Une aide financière peut être accordée pour soutenir la création ou le maintien des activités d'une table de concertation régionale regroupant les principaux intervenants en transport collectif à l'échelle régionale.

Cette aide vise à favoriser la concertation des intervenants, la coordination des services, l'amélioration du mode de gouvernance et l'intégration des services de transport collectif régional afin de bonifier et d'optimiser l'offre de services disponible aux usagers.

2.2.4.1. Admissibilité

Organismes admissibles

Un regroupement constitué de MRC et de municipalités hors MRC indiquées à [l'annexe 4](#) et appartenant à une même région administrative (RADM) est admissible à une aide financière dans le cadre de cette sous-section du programme :

- dans le cas d'une RADM incluant une communauté urbaine, seuls les territoires ruraux sont éligibles à cette aide financière;
- advenant le cas où une table ou une instance similaire existe déjà, elle doit adapter sa structure et respecter les critères d'admissibilité de ce programme afin d'être éligible à une aide financière dans le cadre de cette sous-section du programme.

Conditions d'admissibilité

Pour être admissible à une aide financière, la table doit respecter les conditions suivantes :

- la participation : les MRC et les municipalités hors MRC siégeant à la table doivent représenter au moins 50 % de la population de la RADM. Les chefs de bande ou les représentants d'une réserve autochtone située sur le territoire de la RADM doivent être invités à participer aux travaux de la table;
- la composition : la table doit réunir les principaux intervenants en transport collectif régional du territoire de la RADM, y incluant, sans s'y restreindre, ceux responsables du transport scolaire, adapté, interurbain ou bénévole, du transport par autobus et par taxi, du covoiturage et du transport sous la responsabilité du réseau de la santé et des services sociaux, le cas échéant;

- les activités : les travaux de la table doivent s'appuyer sur les objectifs de la PMD, notamment ceux visant des services de transport collectif régional mieux intégrés. Le mandat de la table, sans s'y restreindre, doit être de réaliser :
 - un portrait régional de l'offre de services de transport collectif et de la demande prévisible (p. ex. : la description du territoire, des services de transport collectif, des clientèles actuelles et des besoins potentiels, des particularités régionales et des enjeux propres à la région concernée);
 - une stratégie de développement intégré des services;
 - une révision du cadre de gouvernance du transport collectif régional sur son territoire;
- les rencontres : les membres de la table doivent se réunir au moins à cinq reprises annuellement. Des comités techniques peuvent soutenir les activités et les travaux de la table.

2.2.4.2. Aide financière et versements

La contribution du Ministère couvre jusqu'à 66 % des dépenses admissibles et ne peut pas excéder 50 000 \$ par table.

L'aide financière est payable en deux versements :

- le premier versement, équivalant à un maximum de 50 % du montant autorisé, est effectué à la suite de l'acceptation de la demande d'aide financière par le Ministère;
- le deuxième versement équivaut à un maximum de 50 % de l'aide financière autorisée et est effectué, s'il y a lieu, à la suite de l'analyse de la reddition de comptes par le Ministère.

Durée de l'aide

Le projet doit débuter à la suite de l'autorisation de l'aide financière par le Ministère, et les travaux de la table doivent être effectués dans les 12 mois suivant cette autorisation.

Dépenses admissibles

Les dépenses qui sont nécessaires et directement liées aux travaux de la table sont admissibles, soit :

- les honoraires professionnels versés à une personne ou à un organisme dédié à la coordination des travaux et des activités de la table;

- les frais de réunion, de location de salles, de repas, d'hébergement ou de déplacement afférents aux rencontres de membres de la table, selon les barèmes gouvernementaux en vigueur;
- les frais d'administration (frais de gestion financière, papeterie, comptabilité, services postaux, etc.) directement liés aux travaux de la table, jusqu'à concurrence de 15 % du montant de l'aide financière. Les montants dépassant ce taux sont laissés à la charge des organismes admissibles.

Dépenses non admissibles

Les dépenses suivantes ne sont pas admissibles :

- la rémunération des membres de la table;
- les indemnités de départ discrétionnaires ou forfaitaires;
- les frais liés à la formation professionnelle ou au perfectionnement, par exemple le coût de cours en informatique;
- toute dépense ayant trait au financement d'une dette ou au remboursement d'emprunts à venir;
- les frais d'acquisition de biens meubles et immeubles;
- les coûts associés à des activités qui ne sont pas directement liées aux travaux de la table;
- toute autre dépense que le Ministère juge non admissible.

2.2.4.3. Critères de sélection

Les activités d'une seule table par RADM pourront recevoir du financement de la part du Ministère. Ainsi, si plus d'un projet de création de table de concertation régionale devait être déposé pour une même RADM, les organismes présentant ces demandes seraient invités à se concerter et éventuellement à se regrouper pour déposer une demande conjointe.

Les projets seront évalués au mérite et sélectionnés en fonction des critères suivants, pondérés d'un poids identique de 25 % chacun :

- la concordance des travaux de la table avec les objectifs de l'appel à projets et ceux de la PMD;
- le mode de gouvernance ainsi que la structure de la table, y inclus l'organisation des activités et la participation de représentants des MRC et d'intervenants en transport collectif régional au sein de la table;
- le mode opérationnel de la table, y inclus un calendrier provisoire des travaux projetés;
- la qualité de la documentation fournie et les livrables proposés.



2.2.4.4. Dépôt d'une demande d'aide financière

Afin de procéder au dépôt d'une demande d'aide financière, les représentants de la table devront désigner un organisme mandataire qui assurera le lien avec le Ministère. Ce mandataire sera responsable de la demande d'aide financière, de la reddition de comptes et de tout autre document exigé par le Ministère en ce qui a trait à cette demande.

La demande d'aide financière transmise au Ministère doit comprendre, sans nécessairement s'y limiter, les éléments suivants :

- une mise en contexte incluant un justificatif pour la création de la table;
- une description de la table projetée, y inclus sa composition, son mode de gouvernance, son fonctionnement et sa structure organisationnelle;
- un échéancier des travaux à réaliser, celui-ci pouvant se prolonger sur une période de deux ans;
- une description des objectifs poursuivis et des livrables anticipés;
- les résolutions de l'ensemble des organismes admissibles participants;
- une présentation des répercussions potentielles des travaux de la table pour le transport collectif à l'échelle régionale, notamment en ce qui a trait à l'intégration des services et au nouveau modèle de gouvernance;
- un montage financier prévisionnel du projet présentant les dépenses admissibles ainsi que la contribution financière de chacun des partenaires.

La table devra tenir le Ministère informé par résolution de toute modification à sa structure organisationnelle ainsi que de tout changement de poste au sein de celle-ci. De même, les changements dans la planification des travaux de la table devront être préapprouvés par le Ministère.

Toute demande d'aide financière pour la création ou le maintien d'une table doit être transmise au Ministère au plus tard à la date limite indiquée dans le calendrier de gestion du programme, disponible sur le site Web du Ministère à l'adresse suivante :

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

2.2.4.5. Reddition de comptes

À la fin de l'année, la table doit déposer les documents suivants auprès du Ministère :

- un rapport d'activités, incluant les procès-verbaux de chacune des rencontres de la table, ainsi qu'un sommaire des résultats des discussions et, le cas échéant, un aperçu des travaux à venir;

- un rapport financier détaillé faisant état des dépenses admissibles et non admissibles de même que des contributions de chacun des membres de la table;
- les livrables, conformément à l'échéancier des travaux de la table.

À défaut de recevoir les documents exigés, le Ministère se réserve le droit de retarder, de réduire ou d'annuler toute aide financière, ou de réclamer le remboursement de toute somme versée.

2.3. TRANSPORT INTERURBAIN PAR AUTOBUS

Cette section se divise en cinq sous-sections :

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

Définition d'un parcours interurbain par autobus

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

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

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

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

2.3.1.1. Admissibilité des demandes

Organismes admissibles

Les autorités municipales indiquées à [l'annexe 4](#) et habilitées, en vertu de la section V.3 de la Loi sur les transports (chapitre T-12), à organiser du transport collectif sont admissibles à une aide financière dans le cadre de cette sous-section du programme.

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

Projets admissibles

Une aide financière peut être accordée pour :

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

La présente aide s'appuie sur l'article 48.36 de la Loi sur les transports (chapitre T-12), qui stipule qu'une subvention peut être accordée par le milieu municipal, par voie de résolution, à un titulaire de permis de transport par autobus qui fournit un service sur le territoire de la municipalité ou qui maintient un parcours sur ce territoire.

2.3.1.2. Sélection des demandes

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

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

2.3.1.3. Aide financière et versements

Montant de l'aide

Un organisme admissible peut recevoir, pour chaque parcours interurbain par autobus, une somme égale à 75 % des dépenses admissibles. Le solde, équivalant à 25 % des dépenses admissibles, doit être assumé par le demandeur. La somme versée peut atteindre jusqu'à 185 000 \$ par parcours de transport interurbain par autobus.

Durée de l'aide

La durée de l'aide financière ne peut pas excéder 12 mois ou la période prévue par la résolution de l'organisme admissible, si cette période est inférieure à 12 mois. Si la période couverte par l'aide financière octroyée est inférieure à 12 mois, le montant accordé ne peut pas être supérieur à 15 416 \$ par mois, soit l'équivalent de 185 000 \$ par année.

Dépenses admissibles

L'aide financière attribuée peut servir à couvrir :

- une partie ou la totalité du déficit d'exploitation d'un parcours interurbain par autobus exploité en vertu d'un permis de transport interurbain par autobus émis par la CTQ;
- le manque à gagner du titulaire de permis de transport interurbain par autobus émis par la CTQ, manque résultant de l'application d'une réduction tarifaire accordée, par un organisme admissible, aux usagers d'un parcours de transport interurbain par autobus;
- les dépenses d'exploitation des services additionnels requis pour un parcours interurbain exploité en vertu d'un permis de transport interurbain par autobus émis par la CTQ;
- les frais d'administration (frais de gestion financière, papeterie, services postaux, etc.), qui ne peuvent pas dépasser 15 % du montant de l'aide financière. Les montants dépassant ce taux sont laissés à la charge de l'organisme admissible.

Dépenses non admissibles

Ne sont pas admissibles :

- les dépassements de coûts du projet;
- les dépenses qui vont au-delà des sommes prévues;
- les dépenses liées à des immobilisations;
- le remboursement de prêts;
- les frais de déplacement et de formation;

- toute autre dépense que le Ministère juge non admissible.

2.3.1.4. Dépôt d'une demande d'aide financière

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

Modalités de versements

L'aide financière est payable en deux versements. Le premier montant, équivalant à un maximum de 90 % de l'aide financière, est versé à la suite de l'acceptation de la proposition par le Ministère. Le solde, d'un maximum de 10 %, est versé, s'il y a lieu, sur la base de l'analyse des documents exigés et attestant l'utilisation des sommes aux fins de la réalisation du projet (voir la section 2.3.1.5 ci-après).

Déficit d'exploitation

Si une aide financière vise à soutenir le déficit d'exploitation d'un parcours, elle est versée a priori et se fonde sur un déficit d'exploitation prévisionnel. Celui-ci est évalué par le transporteur et l'organisme admissible.

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

Réduction tarifaire

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

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

Augmentation de l'offre de services

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

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

2.3.1.5. Reddition de comptes

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

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

À défaut de recevoir les documents exigés, le Ministère se réserve le droit de retarder, de réduire ou d'annuler toute aide financière, ou de réclamer le remboursement de toute somme versée.

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

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

2.3.2.1. Admissibilité des demandes

Organismes admissibles

Les autorités municipales indiquées à [l'annexe 4](#) et habilitées, en vertu de la section V.3 de la Loi sur les transports (chapitre T-12), à organiser du transport collectif sont admissibles à une aide financière dans le cadre de cette sous-section.

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

Projets admissibles

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

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

Condition d'admissibilité

Le Ministère appuie des projets de transport interurbain qui ont un effet significatif sur la mobilité interurbaine des usagers et qui respectent les objectifs énoncés dans la raison d'être et les objectifs du programme. Pour bénéficier d'une aide financière dans le cadre de cette sous-section du programme, un organisme admissible doit transmettre au Ministère une demande d'aide financière avant la date déterminée chaque année par le Ministère.

Pour connaître cette date, il est nécessaire de consulter le calendrier de gestion du programme sur le site Web du Ministère, à l'adresse suivante :

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

Un organisme admissible, avant de demander une aide financière pour mettre en place un service de transport interurbain par autobus, doit discuter avec les transporteurs interurbains en place pour déterminer si l'offre de services déjà présente sur un territoire peut être améliorée par l'entremise de la disposition 2.3.1. Si aucun titulaire de permis de transport interurbain par autobus ne souhaite fournir le service ou si les prix soumis par un titulaire de permis de transport interurbain par autobus sont jugés excessifs, l'organisme admissible doit réunir des documents sur la situation et faire la démonstration de cette situation au Ministère lors de sa demande d'établissement d'un nouveau service de transport interurbain par autobus.

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

Pour soumettre une demande, un organisme admissible doit présenter, sans nécessairement s'y limiter, les éléments suivants :

- une résolution de l'organisme admissible indiquant le montant de l'aide financière désirée et la période couverte par l'aide financière;

- la description des services de transport interurbain par autobus comprenant :
 - le nombre de déplacements prévus pour le projet de transport interurbain;
 - le détail des parcours;
 - le montage financier du projet de transport interurbain par autobus;
 - un calendrier de réalisation;
 - la démonstration que le parcours projeté ne nuit pas à un parcours interurbain par autobus existant;
 - le cas échéant, une copie du contrat de service.

2.3.2.2. Critères de sélection

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

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

2.3.2.3. Aide financière et versements

Montant de l'aide

Un organisme admissible peut recevoir une somme équivalant à 75 % des dépenses admissibles, jusqu'à concurrence de 185 000 \$ par parcours de transport interurbain par autobus.

Durée de l'aide

La durée de l'aide financière ne peut pas excéder 12 mois ou la période prévue par la résolution de l'organisme admissible, si cette période est inférieure à 12 mois. Si la période couverte par l'aide financière octroyée est inférieure à 12 mois, le montant accordé ne peut pas être supérieur à 15 416 \$ par mois, soit l'équivalent de 185 000 \$ par année.

Dépenses admissibles

L'aide financière attribuée peut servir à couvrir :

- les frais liés à l'exploitation de l'offre de services de transport collectif, comme les coûts du contrat de transport;

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

Dépenses non admissibles

Ne sont pas admissibles :

- les dépassements de coûts du projet;
- les dépenses qui vont au-delà des sommes prévues, dépenses qui doivent être remboursées au Ministère;
- les dépenses liées à des immobilisations;
- le remboursement de prêts;
- les frais de déplacement et de formation;
- toute autre dépense que le Ministère juge non admissible.

Modalités de versements

L'aide financière est payable en deux versements. Le premier montant, équivalant à un maximum de 90 % de l'aide financière, est versé à la suite de l'acceptation de la proposition par le Ministère. Le solde, d'un maximum de 10 %, est versé, s'il y a lieu, sur la base de l'analyse des documents exigés et attestant l'utilisation des sommes aux fins de la réalisation du projet (voir la section 2.3.2.5 ci-après).

2.3.2.4. Dépôt d'une demande d'aide financière

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

À la réception du devis de projet, un accusé de réception sera transmis au demandeur, ce qui confirmera que le projet fera l'objet d'une évaluation.

De plus, la proposition du demandeur devra avoir été sélectionnée parmi les dossiers reçus en fonction des critères énumérés au point 2.3.2.2 de la présente sous-section.

Processus d'évaluation et de sélection des projets

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

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

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

2.3.2.5. Reddition de comptes

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

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

À défaut de recevoir les documents exigés, le Ministère se réserve le droit de retarder, de réduire ou d'annuler toute aide financière, ou de réclamer le remboursement de toute somme versée.

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

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

2.3.3.1. Admissibilité des demandes

Organismes admissibles

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

Conditions d'admissibilité

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

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

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

- par le dépôt d'une requête en abandon de services auprès de la CTQ;
- en démontrant que le milieu municipal et le transporteur ont entrepris des discussions afin d'enrayer la situation problématique. Cette démonstration doit être attestée par une résolution du conseil des maires de la ou des MRC concernées.

Projets admissibles

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

Projets non admissibles

N'est pas admissible :

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

2.3.3.2. Aide financière et versements

Montant de l'aide

L'aide financière est équivalente au déficit d'exploitation de l'année financière de référence, qui est déterminée par le transporteur lors de sa demande. Sous réserve des budgets disponibles, le montant maximal de cette aide peut atteindre 100 000 \$.

Dans le cas de l'abandon imminent de plus d'un parcours, les parcours abandonnés étant reliés, le montant maximal par parcours peut être considéré de manière globale, de façon à ce que le déficit de l'ensemble des parcours soit intégré.

Durée de l'aide financière

Cette aide financière est versée de façon transitoire pour une période ne pouvant pas excéder 12 mois et débutant au moment où la demande d'aide financière est déposée auprès du Ministère.

Advenant l'abandon du service avant la fin de la période de 12 mois, le remboursement de l'aide sera exigé proportionnellement aux mois pour lesquels les services ont été abandonnés.

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

Modalités de versements

L'aide financière est payable en deux versements. Le premier montant, équivalant à un maximum de 90 % de l'aide financière, est versé à la suite de l'acceptation de la proposition par le Ministère. Le solde, d'un maximum de 10 % du montant de l'aide financière, est versé, s'il y a lieu, sur la base de l'analyse des documents exigés et attestant l'utilisation des sommes aux fins de la réalisation du projet (voir la section 2.3.3.4 ci-après).

2.3.3.3. Dépôt d'une demande d'aide financière

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

2.3.3.4. Reddition de comptes

À la fin de la période pour laquelle une aide financière a été octroyée, le transporteur ayant bénéficié de l'aide doit déposer un rapport d'activités qui comprend les données financières attestant l'utilisation de l'aide financière et

permettant l'évaluation du projet. Ce rapport doit comprendre, sans nécessairement s'y limiter :

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

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

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

À défaut de recevoir les documents exigés, le Ministère se réserve le droit de retarder, de réduire ou d'annuler toute aide financière, ou de réclamer le remboursement de toute somme versée.

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

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

2.3.4.1. Admissibilité des demandes

Organismes admissibles

Les autorités municipales indiquées à [l'annexe 4](#) et habilitées, en vertu de la section V.3 de la Loi sur les transports (chapitre T-12), à organiser du transport collectif sont admissibles à une aide financière dans le cadre de cette sous-section.

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

Conditions d'admissibilité

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

Un projet de mobilité interurbaine d'un organisme admissible qui a bénéficié d'une aide financière similaire l'année précédente est également considéré comme un projet admissible, pourvu qu'il ait bénéficié de cette aide pour un maximum de 12 mois.

Projets admissibles

Une aide financière peut être accordée aux organismes municipaux admissibles pour :

- couvrir les frais supplémentaires engagés par les citoyennes et les citoyens pour l'utilisation de parcours interurbains alternatifs déjà présents. Ces parcours alternatifs doivent rejoindre une autre desserte interurbaine permettant d'accéder aux points de débarquement anciennement disponibles sur le parcours abandonné à la suite d'une décision de la CTQ. L'organisme bénéficiaire doit faire la démonstration que les parcours interurbains alternatifs utilisés permettent d'établir une connexion avec une autre desserte interurbaine donnant accès aux points de débarquement anciennement disponibles sur le parcours abandonné;
- couvrir les coûts du contrat conclu avec un transporteur, déduction faite des revenus provenant des usagers, afin d'établir une connexion avec la ligne interurbaine par autobus la plus proche.

Une aide financière peut être accordée à un titulaire de permis de transport interurbain par autobus émis par la CTQ pour couvrir les coûts de la desserte établie, déduction faite des revenus provenant des usagers.

2.3.4.2. Sélection des demandes

Le PADTC appuie des projets qui ont un effet significatif sur la mobilité interurbaine des usagers et qui respectent les objectifs énoncés dans la raison d'être et les objectifs du programme. À cet égard, les projets sont sélectionnés tant en fonction de leurs effets que de leur qualité. Pour faire une demande, un organisme admissible doit présenter un plan de transport comprenant, sans nécessairement s'y limiter, les éléments suivants :

- la démonstration que les autres services de transport disponibles sur le territoire ne peuvent pas pallier cet abandon de services;
- la description des services abandonnés comprenant :
 - le nombre d'usagers touchés par l'abandon des services et le nombre de déplacements réalisés sur le parcours interurbain par autobus abandonné;
 - l'étendue du territoire touché par l'abandon de services et la distance des parcours abandonnés;
- la description des services qui seront mis en place :
 - le nombre de déplacements prévus par le projet;
 - le détail des parcours prévus;
 - le montage financier du projet, incluant le montant de l'aide financière désirée, les tarifs et le montant estimé de la contribution des usagers, les coûts de transport, les frais d'administration et la période couverte par l'aide financière demandée. Dans le cas d'un organisme municipal admissible, ce montage financier doit être approuvé par une résolution;
- si l'organisme admissible compte poursuivre les services projetés au-delà de la date d'échéance prévue dans le plan de transport, une démonstration détaillant comment il prévoit maintenir ces services au-delà de cette date. Compte tenu du caractère transitoire de la présente aide financière, cette dernière ne peut pas être prolongée au-delà d'une période de deux ans pour un même projet.

2.3.4.3. Aide financière et versements

Montant de l'aide financière

Le montant de l'aide financière est établi par le Ministère en fonction des éléments du montage financier présenté dans le plan de transport de l'organisme admissible et peut atteindre un maximum de 185 000 \$.

Durée de l'aide financière

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

Modalités de versements

L'aide financière est attribuée en plusieurs versements. Un premier versement, équivalant à un maximum de 50 % de l'aide financière, est fait à la suite de l'acceptation du projet par le Ministère. Le solde sera versé au besoin, à la demande de l'organisme admissible, à la suite de la transmission d'une reddition

de comptes à jour. Les modalités de cette reddition de comptes sont décrites au point 2.3.4.5 de la présente sous-section.

Dépenses admissibles

L'aide financière attribuée couvre :

- sur présentation des pièces justificatives, telles qu'elles sont décrites dans la section portant sur la reddition de comptes (voir la section 2.3.4.5), les frais supplémentaires engagés par les usagers pour l'utilisation de parcours interurbains alternatifs déjà présents sur le territoire;
- les coûts d'exploitation du service de transport interurbain par autobus;
- les frais d'administration et de gestion de l'organisme admissible, jusqu'à concurrence de 15 % du montant de l'aide financière.

Dépenses non admissibles

Les dépenses suivantes ne sont pas admissibles :

- les dépenses qui vont au-delà des sommes prévues;
- les dépenses liées à des immobilisations;
- les remboursements de prêts;
- les frais de déplacement et de formation;
- toute autre dépense que le Ministère juge non admissible.

2.3.4.4. Dépôt d'une demande d'aide financière

Une demande d'aide financière peut être déposée auprès du Ministère à tout moment durant la période de validité du programme.


2.3.4.5. Reddition de comptes

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

- trois mois après le début du service;
- six mois après le début du service;
- dans le mois suivant la fin prévue du service ou suivant une année complète de prestation du service.

Les rapports doivent comprendre les éléments suivants :

- les horaires des services offerts ainsi que les plages horaires pour les réservations;
- la liste des municipalités desservies;

- 
- la grille tarifaire;
 - les types de transport utilisés (minibus, taxi, autobus, etc.);
 - l'achalandage en fonction des points de service;
 - les revenus provenant :
 - du Ministère;
 - des usagers;
 - des municipalités;
 - des autres sources;
 - les dépenses pour :
 - la masse salariale;
 - l'administration générale;
 - les frais de promotion;
 - le contrat avec les transporteurs, selon le type de véhicule;
 - les autres frais.

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

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

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

À défaut de recevoir les documents exigés, le Ministère se réserve le droit de retarder, de réduire ou d'annuler toute aide financière, ou de réclamer le remboursement de toute somme versée.

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

L'aide financière octroyée dans le cadre de cette sous-section du programme vise à favoriser l'acquisition, par les transporteurs interurbains par autobus, d'outils technologiques leur permettant d'établir un système de réservation et de billetterie en ligne, une tarification différenciée et éventuellement une interconnexion avec d'autres transporteurs afin d'accroître leur achalandage en joignant une plus vaste clientèle. L'implantation de tels outils permet ainsi d'offrir un service mieux intégré et plus efficient à la population québécoise, service qui contribuera à rentabiliser l'industrie du transport interurbain par autobus en favorisant une augmentation de son achalandage.

2.3.5.1. Admissibilité

Organismes admissibles

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

Conditions d'admissibilité

Pour bénéficier d'une aide financière dans le cadre de cette sous-section du programme, un organisme admissible doit avoir déposé, auprès du Ministère, une demande d'aide financière pour l'acquisition et le développement d'outils technologiques permettant de réduire les émissions de GES. La demande doit avoir été déposée avant la date limite indiquée dans le calendrier de gestion du programme, disponible sur le site Web du Ministère à l'adresse suivante :

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

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

- la description du demandeur (coordonnées, services offerts, couverture géographique, nombre d'employés, achalandage et chiffre d'affaires actuels);
- le contexte et la problématique;
- la description des solutions envisagées et la justification de la solution retenue;
- l'état d'avancement du projet;
- le calendrier de réalisation;
- les objectifs de progression de l'achalandage, exprimés par un équivalent en « passagers x kilomètres », de sorte que le Ministère puisse en déduire le

potentiel de réduction des émissions de GES résultantes à court (un an) et moyen (trois ans) termes;

- la répartition des dépenses engagées, à compter du 1^{er} janvier de l'année en cours, pour développer la solution technologique et, le cas échéant, les prévisions des dépenses annuelles des deux années à venir pour mettre en œuvre la solution technologique.

2.3.5.2. Critères de sélection

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

- l'expertise et les champs d'activité du demandeur;
- la qualité de la proposition, notamment en ce qui concerne l'analyse technique et la pertinence de la solution proposée;
- la précision et le réalisme du montage financier, en particulier en comparaison des autres propositions reçues;
- le potentiel d'augmentation de l'achalandage et de réduction des émissions de GES et le réalisme de ces prévisions, notamment en ce qui concerne la précision des prévisions du nombre de déplacements et des kilomètres parcourus, en comparaison des autres propositions reçues.

2.3.5.3. Aide financière et versements

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

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

Dépenses admissibles

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

Un organisme admissible ne peut recevoir qu'une seule aide financière par année dans le cadre de cette sous-section du programme, mais peut cumuler des aides

financières annuelles durant la période d'implantation de l'outil technologique, si celle-ci excède une année.

Dépenses non admissibles

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

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

Règle de cumul des aides financières

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

Modalités de versements

L'aide financière est payable en deux versements. Le premier montant, équivalant à un maximum de 50 % de l'aide financière, est versé à la suite de l'acceptation de la proposition par le Ministère. Le solde, d'un montant équivalant à un maximum de 50 % de l'aide financière, est versé, s'il y a lieu, sur la base de l'analyse des documents exigés et attestant l'utilisation des sommes aux fins de la réalisation du projet (voir la section 2.3.5.5 ci-après).

2.3.5.4. Dépôt d'une demande d'aide financière

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

2.3.5.5. Reddition de comptes

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

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

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

3. VOLET III : AIDE FINANCIÈRE À LA RÉALISATION D'ÉTUDES SUR LA RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE ET AU FONCTIONNEMENT DES CENTRES DE GESTION DES DÉPLACEMENTS

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

- la réalisation d'études sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre;
- le fonctionnement des centres de gestion des déplacements.

3.1. RÉALISATION D'ÉTUDES SUR LA RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE

3.1.1. Admissibilité des demandes

Organismes admissibles

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

L'organisme doit :

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

Projets admissibles

Les études doivent porter sur les stratégies visant la réduction des émissions de GES dans le secteur du transport terrestre des personnes ainsi que sur la quantification de ces réductions. Les études et recherches en mobilité durable peuvent prendre différentes formes, dont celles-ci :

- le financement des solutions visant la réduction des émissions de GES du secteur du transport terrestre des personnes;
- les interventions sur l'aménagement du territoire qui visent à réduire l'utilisation de l'automobile;
- la valorisation du transport collectif;

- les interventions visant à soutenir le transfert modal en faveur des modes alternatifs à l'automobile;
- les mesures de gestion de la demande en transport;
- le renforcement des pratiques intermodales.

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

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

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

Projets non admissibles

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

- a une nature récurrente, c'est-à-dire qu'il montre peu d'originalité et que sa problématique est largement connue;
- ne permet pas ou permet peu de bonifier les programmes d'aide au transport collectif;
- s'inscrit dans les activités courantes de l'organisme, c'est-à-dire tenues pour normales et régulières, à l'exception de celles des chaires de recherche;
- permet de répondre aux besoins d'une entente de service avec un tiers qui rémunère l'organisme;
- a pour objectif principal la création d'emplois pour l'organisme demandeur;
- fait l'objet d'un soutien financier dans le cadre d'un autre programme du Fonds vert;
- a débuté avant le dépôt de la demande d'aide financière dans le cadre du présent programme;
- a pour finalité exclusive l'organisation d'un colloque, d'un congrès, d'une journée d'étude ou d'un séminaire.

3.1.2. Aide financière et versements

Montant de l'aide financière

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

Durée de l'aide financière

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

Le cas échéant, le calendrier de réalisation du projet peut être ajusté en fonction de sa concordance avec la date d'autorisation du projet par le Ministère.

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

Modalités de versements

L'aide financière octroyée est payable en deux versements. Le premier versement, équivalant à un maximum de 90 % de l'aide financière, est effectué à la suite de l'autorisation du projet par le Ministère. Le solde, d'un maximum de 10 % du montant de l'aide financière, est versé, s'il y a lieu, dans les deux mois suivant l'analyse des pièces justificatives, de l'étude et du rapport de projet.

Dépenses admissibles

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

- la rémunération de la main-d'œuvre;
- les honoraires professionnels versés à une personne ou à un organisme pour une tâche, un produit ou un service;
- les frais de repas, d'hébergement ou de déplacement à l'intérieur du Québec. Les frais de déplacement, d'hébergement et de repas admissibles au programme doivent respecter les barèmes en vigueur au gouvernement du Québec;
- les frais d'administration (papeterie, comptabilité, services postaux, etc.) directement liés au projet, jusqu'à concurrence de 10 % du montant de l'aide financière;
- les contributions en nature n'excédant pas 30 % de l'aide financière octroyée;
- les coûts de recherche, de publication et de diffusion des résultats de l'étude.

Dépenses non admissibles

Les dépenses suivantes ne sont pas admissibles :

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

3.1.3. Présentation d'une demande

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

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

- les coordonnées de l'organisme demandeur et le nom de la personne autorisée à agir en son nom;
- une description de l'organisme précisant notamment sa mission et sa compétence en matière de mobilité durable;
- une présentation du projet d'étude et un argumentaire sur le potentiel de réduction des émissions de GES lié au projet d'étude;
- une description de la méthodologie employée;
- les curriculum vitæ du personnel et des partenaires affectés au projet;
- le plan des activités prévues pour la réalisation du projet;
- le montage financier détaillé du projet;
- une copie des lettres patentes ou de tout autre document constitutif officiel.

À la réception du devis de projet, un accusé de réception sera transmis au demandeur, ce qui confirmera que le projet fera l'objet d'une évaluation.

La date limite pour le dépôt du devis de projet est indiquée chaque année dans le calendrier de gestion du programme sur le site Web du Ministère, à l'adresse suivante :

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

Aucune demande déposée après cette date ne sera analysée par le comité de sélection.

3.1.4. Critères de sélection

Chaque projet est analysé au mérite. Une demande d'aide financière est évaluée d'après les critères suivants, qui permettent d'apprécier objectivement la qualité du projet :

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

Processus d'évaluation et de sélection des projets

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

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

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

3.1.5. Reddition de comptes

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

Le rapport de projet doit faire état des réalisations liées au projet, comprenant par exemple une analyse sommaire des résultats potentiels et des effets attendus de la mise en application des conclusions de l'étude, notamment en matière de réduction des émissions de GES, une présentation des activités de diffusion et de promotion de l'étude et une justification de l'atteinte ou de la non-atteinte des objectifs.

3.2. FONCTIONNEMENT DES CENTRES DE GESTION DES DÉPLACEMENTS

3.2.1. Admissibilité

Organismes admissibles

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

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

Conditions d'admissibilité

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

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

3.2.2. Aide financière et versements

Montant de l'aide financière

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

Durée de l'aide financière

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

Modalités de versements

L'aide financière est payable en deux versements. Le premier versement, d'un maximum de 90 % du montant de l'aide financière, est effectué à la suite de l'approbation du Ministère. Le solde, d'un maximum de 10 % du montant de l'aide financière, est versé, s'il y a lieu, dans les deux mois suivant l'analyse des pièces justificatives transmises par l'organisme bénéficiaire.

Dépenses admissibles

Les dépenses suivantes sont admissibles à l'aide financière, si ces dépenses ont réellement été payées aux fins du fonctionnement du CGD :

- les salaires et les avantages sociaux;
- le loyer et les assurances;
- l'ameublement;
- l'électricité et le téléphone;
- la location de salles;
- les frais reliés à la tenue de livres;
- pour les municipalités et les sociétés de transport en commun agissant à titre de CGD, seuls les salaires et les avantages sociaux liés à un emploi créé pour les activités de fonctionnement du CGD;
- les dépenses pour toute activité de démarchage et de promotion auprès des entreprises ou des établissements publics et parapublics.

Dépenses non admissibles

Les dépenses suivantes ne sont pas admissibles :

- les indemnités de départ discrétionnaires ou forfaitaires;
- les frais de construction ou de rénovation des immeubles;
- les frais d'adhésion aux associations professionnelles ou scientifiques;
- les frais d'études, par exemple les frais liés à la préparation d'une thèse ou les droits de scolarité;
- les frais liés à la formation professionnelle ou au perfectionnement, par exemple le coût de cours d'informatique et de cours d'apprentissage linguistique;
- les frais liés à des activités de lobbying pour l'obtention d'une aide financière du programme;
- les frais mensuels de stationnement pour les véhicules;
- toute autre dépense jugée non admissible par le Ministère.

3.2.3. Dépôt d'une demande d'aide financière

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


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

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

Le document doit décrire, par activité, les ressources requises et les résultats attendus en ce qui concerne, si possible, le changement de la part modale ou l'augmentation de l'utilisation des modes de transport autres que l'auto solo.

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

- la composition de son conseil d'administration et la provenance des membres;
- le nombre de membres de l'organisme et leur répartition sur le territoire, le cas échéant;
- une description de sa structure organisationnelle;
- le nombre d'employés à son service et leur catégorie d'emploi (personnel de direction, de gestion, professionnel, technique ou de soutien);

- 
- son territoire d'intervention et les clientèles actuelles et potentielles desservies;
 - son rapport d'activités le plus récent, s'il y a lieu;
 - ses états financiers les plus récents, dûment adoptés par résolution du conseil d'administration, de même que ses prévisions budgétaires pour l'année en cours;
 - la résolution prise par le conseil d'administration de produire une demande d'aide financière;
 - toute autre information pertinente permettant d'appuyer sa demande.

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

3.2.4. Reddition de comptes

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

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

4. VOLET IV : AIDE FINANCIÈRE À LA RÉDUCTION TARIFAIRE CONSENTIE SUR DES LAISSEZ-PASSER RÉGIONAUX

4.1. ADMISSIBILITÉ

Les organismes suivants sont admissibles à une aide financière dans le cadre de cette section du programme :

- les sociétés de transport en commun exerçant leurs activités à l'extérieur de la région métropolitaine de Montréal (sont donc exclus la Société de transport de Montréal, la Société de transport de Laval et le Réseau de transport de Longueuil) et constituées en vertu de la Loi sur les sociétés de transport en commun (chapitre S-30.1);
- les municipalités, les MRC, les régies municipales et intermunicipales de transport et les regroupements de municipalités qui organisent des services de transport en commun sur leur territoire et qui contribuent à leur financement.

Les autorités municipales indiquées à [l'annexe 4](#), habilitées, en vertu de la section V.3 de la Loi sur les transports (chapitre T-12), à organiser du transport collectif en milieu rural et admissibles à une aide financière au transport collectif en milieu rural dans le cadre du volet II du PADTC sont également admissibles à une aide financière dans le cadre du présent volet du PADTC.

4.2. AIDE FINANCIÈRE ET VERSEMENTS

Cette aide est accordée aux organismes qui consentent une réduction tarifaire aux usagers de laissez-passer mensuels utilisant au moins deux réseaux de transport en commun et qui ont signé une entente entre elles à cet effet.

Le montant de l'aide financière équivaut à 50 % de la réduction accordée aux usagers qui achètent ces laissez-passer, jusqu'à concurrence de 25 % du prix du laissez-passer le moins élevé parmi les signataires de l'entente.

L'aide financière à la réduction des tarifs consentie aux usagers utilisant au moins deux réseaux est versée au comptant sur une base semestrielle à la suite de l'analyse des pièces justificatives transmises au Ministère.

4.3. DÉPÔT D'UNE DEMANDE D'AIDE FINANCIÈRE

Pour demander une aide financière à la réduction des tarifs consentie aux usagers utilisant au moins deux réseaux de transport en commun, les organismes admissibles doivent transmettre au Ministère l'entente qu'ils ont conclue. Celle-ci doit notamment comporter l'information relative à l'identification de ses signataires,

des personnes désignées pour les représenter et du mandataire agissant en leur nom pour déposer la demande d'aide financière, la durée de cette entente et ses modalités, les contributions au financement des laissez-passer et les rabais consentis sur chacun d'entre eux aux usagers des réseaux concernés, les résolutions des signataires et toute autre information jugée pertinente dans le cadre de cette entente.

Les demandes d'aide financière à la réduction tarifaire sur les laissez-passer régionaux doivent être transmises au Ministère aux dates déterminées chaque année par celui-ci. Pour connaître ces dates, les organismes admissibles doivent consulter le calendrier de gestion du programme, disponible sur le site Web du Ministère à l'adresse suivante :

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

4.4. SÉLECTION DES DEMANDES

Le Ministère établit annuellement le montant maximum de l'aide financière autorisée à chacun des organismes signataires de l'entente en fonction de l'enveloppe budgétaire disponible et des modalités d'octroi du programme.

4.5. REDDITION DE COMPTES

Pour recevoir un premier versement de l'aide financière à la réduction des tarifs consentie aux usagers utilisant au moins deux réseaux de transport en commun, chaque signataire de l'entente, ou un organisme qui en est désigné responsable, doit transmettre au Ministère, sur une base semestrielle et dans un format que le Ministère détermine, les pièces justifiant les rabais consentis mensuellement, soit :

- le nombre de laissez-passer vendus pour chaque réseau concerné;
- le prix des laissez-passer locaux et régionaux pour chacun des réseaux.

En fin d'année, les états financiers vérifiés des organismes admissibles devront également être transmis au Ministère.

ANNEXE 1 : PLAN TRIENNAL D'AMÉLIORATION DES SERVICES

Programme d'aide au développement du transport collectif
Volet 1 – Aide financière au transport en commun urbain

Plan triennal d'amélioration des services

Nom de l'autorité organisatrice de transport: _____

Données pour les services fournis en régie

| Type de véhicule | 2019 | | 2020 prévisionnel | | 2021 prévisionnel | | 2022 prévisionnel | | Paramètres ¹ des coûts unitaires d'exploitation |
|---|-----------------------|--------------------------|-----------------------|--------------------------|-----------------------|--------------------------|-----------------------|--------------------------|--|
| | Services réguliers | Mesures d'atténuation | Services réguliers | Mesures d'atténuation | Services réguliers | Mesures d'atténuation | Services réguliers | Mesures d'atténuation | |
| Taxis | | | | | | | | | |
| Nombre de véhicules immatriculés | | | | | | | | | |
| Nombre de véhicules en pointe | | | | | | | | | |
| Nombre d'heures en service commercial | | | | | | | | | |
| Nombre total d'heures ² | | | | | | | | | |
| Nombre de kilomètres en service commercial | | | | | | | | | |
| Nombre total de kilomètres ³ | | | | | | | | | |
| Nombre de courses | | | | | | | | | |
| Nombre de déplacements | | | | | | | | | |
| Minibus | | | | | | | | | |
| Nombre de véhicules en pointe | | | | | | | | | |
| Nombre total de véhicules immatriculés | | | | | | | | | |
| Nombre d'heures en service commercial | | | | | | | | | |
| Nombre total d'heures ² | | | | | | | | | |
| Nombre de kilomètres en service commercial | | | | | | | | | |
| Nombre total de kilomètres ³ | | | | | | | | | |
| Intermédiaire | | | | | | | | | |
| Nombre de véhicules en pointe | | | | | | | | | |
| Nombre total de véhicules immatriculés | | | | | | | | | |
| Nombre d'heures en service commercial | | | | | | | | | |
| Nombre total d'heures ² | | | | | | | | | |
| Nombre de kilomètres en service commercial | | | | | | | | | |
| Nombre total de kilomètres ³ | | | | | | | | | |
| Autobus | | | | | | | | | |
| Nombre de véhicules en pointe | | | | | | | | | |
| Nombre total de véhicules immatriculés | | | | | | | | | |
| Nombre d'heures en service commercial | | | | | | | | | |
| Nombre total d'heures ² | | | | | | | | | |
| Nombre de kilomètres en service commercial | | | | | | | | | |
| Nombre total de kilomètres ³ | | | | | | | | | |
| Autobus articulé | | | | | | | | | |
| Nombre de véhicules en pointe | | | | | | | | | |
| Nombre total de véhicules immatriculés | | | | | | | | | |
| Nombre d'heures en service commercial | | | | | | | | | |
| Nombre total d'heures ² | | | | | | | | | |
| Nombre de kilomètres en service commercial | | | | | | | | | |
| Nombre total de kilomètres ³ | | | | | | | | | |
| Autocar | | | | | | | | | |
| Nombre de véhicules en pointe | | | | | | | | | |
| Nombre total de véhicules immatriculés | | | | | | | | | |
| Nombre d'heures en service commercial | | | | | | | | | |
| Nombre total d'heures ² | | | | | | | | | |
| Nombre de kilomètres en service commercial | | | | | | | | | |
| Nombre total de kilomètres ³ | | | | | | | | | |
| Autre (précisez ici le type de véhicule) | | | | | | | | | |
| Nombre de véhicules en pointe | | | | | | | | | |
| Nombre total de véhicules immatriculés | | | | | | | | | |
| Nombre d'heures en service commercial | | | | | | | | | |
| Nombre total d'heures ² | | | | | | | | | |
| Nombre de kilomètres en service commercial | | | | | | | | | |
| Nombre total de kilomètres ³ | | | | | | | | | |
| Autre (précisez ici le type de véhicule) | | | | | | | | | |
| Nombre de véhicules en pointe | | | | | | | | | |
| Nombre total de véhicules immatriculés | | | | | | | | | |
| Nombre d'heures en service commercial | | | | | | | | | |
| Nombre total d'heures ² | | | | | | | | | |
| Nombre de kilomètres en service commercial | | | | | | | | | |
| Nombre total de kilomètres ³ | | | | | | | | | |

Notes

- 1: Les paramètres (A, B, C ou D) correspondent aux coûts unitaires maximaux reconnus par le MTQ et décrits dans les modalités d'application du programme. Si le coût unitaire réel d'un organisme excède ce coût, le coût unitaire maximal sera utilisé dans le calcul de l'aide financière.
- 2: Nombre total y compris les heures improductives.
- 3: Nombre total y compris les km improductifs.

ANNEXE 2 : PLAN TRIENNAL D'OPTIMISATION DES SERVICES

Programme d'aide au développement du transport collectif

Volet 1 – Aide financière au transport en commun urbain

Plan triennal d'optimisation des services

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

1. OBJECTIFS

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

2. DÉFINITIONS

Deux notions de performance sont considérées :

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

Quatre dimensions de la performance sont considérées :

- Efficacité socio-économique : contribution à l'atteinte des objectifs du programme.
Exemples : contribution à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, à l'augmentation de l'achalandage ou à l'augmentation de la part modale du transport en commun par dollar investi en subvention.
- Efficacité des services : comprend des mesures quantitatives et qualitatives qui peuvent rendre compte de certains aspects de la qualité des services. Le cas échéant, il devra être possible d'évaluer les mesures qualitatives, par exemple par techniques d'enquêtes ou de sondages.
Exemples :
 - Accessibilité, en matière de couverture géographique (p. ex. : kilométrage par personne);
 - Fiabilité : distance moyenne entre deux pannes ou pourcentage du temps de service sans délai;
 - Sécurité : nombre d'accidents par 100 000 véhicules-kilomètres;
 - Rapidité : vitesse commerciale;
 - Confort : capacité des véhicules, c'est-à-dire nombre de places assises en période de pointe;
 - Satisfaction de la clientèle : nombre de plaintes par 10 000 déplacements.
- Efficience productive : mesure le rapport entre les services produits (p. ex. : nombre de courses, d'heures de service ou de kilométrage parcouru annuellement) et les ressources employées pour les produire (p. ex. : coûts d'exploitation annuels).
Exemples : véhicules-heures/coûts d'exploitation ou véhicules-kilomètres/coûts d'exploitation.
- Efficience commerciale : mesure l'adéquation entre l'offre et la demande de transport.
Exemples :
 - Taux d'utilisation des services, mesuré en passagers-kilomètres/véhicules-kilomètres ou en passagers-kilomètres/véhicules-heures.
 - Ratio de recouvrement, défini comme étant le rapport revenus d'exploitation / coûts d'exploitation.

Ces indicateurs ne sont pas exhaustifs et ils sont mentionnés à titre indicatif. D'autres indicateurs pourront être déterminés par l'organisme en concertation avec le Ministère.

Pour être admissible à une aide financière à l'optimisation des services, l'organisme doit sélectionner un indicateur dans chacune de ces dimensions.

3. PRINCIPES

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

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

ANNEXE 2

Programme d'aide au développement du transport collectif
Volet 1 – Aide financière au transport en commun urbain
 Plan triennal d'optimisation des services

PARTIE 2 : Définition des indicateurs de performance

Nom de l'autorité organisatrice de transport :

| Efficacité socio-économique | Contribution à l'atteinte des objectifs du programme |
|--|--|
| Objectif | <i>Identifier l'objectif poursuivi par rapport à l'indicateur retenu.</i> |
| Indicateur | <i>Indiquer le libellé de l'indicateur retenu.</i> |
| Description | <i>Décrire l'indicateur retenu de même que son unité de mesure.</i> |
| Méthode de calcul | <i>Décrire la méthode qui sera utilisée pour mesurer l'indicateur.</i> |
| Sources des données | <i>Décrire l'ensemble des sources des données utilisées pour le calcul de l'indicateur.</i> |
| Vérification | <i>Décrire le moyen qui sera utilisé pour attester l'amélioration de la performance.</i> |
| Population visée | <i>Décrire la population visée par la méthode de collecte de l'information.</i> |
| Fréquence de collecte de l'information | <i>Décrire la fréquence de collecte et les enjeux potentiels pour la reddition de comptes.</i> |
| Précision de l'information | <i>Décrire l'ensemble des risques associés à la mesure.</i> |
| Autres remarques | <i>Indiquer toute autre information pertinente.</i> |

| Efficacité des services | Qualité des services |
|--|--|
| Objectif | <i>Identifier l'objectif poursuivi par rapport à l'indicateur retenu.</i> |
| Indicateur | <i>Indiquer le libellé de l'indicateur retenu.</i> |
| Description | <i>Décrire l'indicateur retenu de même que son unité de mesure.</i> |
| Méthode de calcul | <i>Décrire la méthode qui sera utilisée pour mesurer l'indicateur.</i> |
| Sources des données | <i>Décrire l'ensemble des sources des données utilisées pour le calcul de l'indicateur.</i> |
| Vérification | <i>Décrire le moyen qui sera utilisé pour attester l'amélioration de la performance.</i> |
| Population visée | <i>Décrire la population visée par la méthode de collecte de l'information.</i> |
| Fréquence de collecte de l'information | <i>Décrire la fréquence de collecte et les enjeux potentiels pour la reddition de comptes.</i> |
| Précision de l'information | <i>Décrire l'ensemble des risques associés à la mesure.</i> |
| Autres remarques | <i>Indiquer toute autre information pertinente.</i> |

| Efficience productive | Services produits par rapport aux ressources utilisées pour les produire |
|--|--|
| Objectif | <i>Identifier l'objectif poursuivi par rapport à l'indicateur retenu.</i> |
| Indicateur | <i>Indiquer le libellé de l'indicateur retenu.</i> |
| Description | <i>Décrire l'indicateur retenu de même que son unité de mesure.</i> |
| Méthode de calcul | <i>Décrire la méthode qui sera utilisée pour mesurer l'indicateur.</i> |
| Sources des données | <i>Décrire l'ensemble des sources des données utilisées pour le calcul de l'indicateur.</i> |
| Vérification | <i>Décrire le moyen qui sera utilisé pour attester l'amélioration de la performance.</i> |
| Population visée | <i>Décrire la population visée par la méthode de collecte de l'information.</i> |
| Fréquence de collecte de l'information | <i>Décrire la fréquence de collecte et les enjeux potentiels pour la reddition de comptes.</i> |
| Précision de l'information | <i>Décrire l'ensemble des risques associés à la mesure.</i> |
| Autres remarques | <i>Indiquer toute autre information pertinente.</i> |

| Efficience commerciale | Adéquation entre l'offre et la demande de transport en commun |
|--|--|
| Objectif | <i>Identifier l'objectif poursuivi par rapport à l'indicateur retenu.</i> |
| Indicateur | <i>Indiquer le libellé de l'indicateur retenu.</i> |
| Description | <i>Décrire l'indicateur retenu de même que son unité de mesure.</i> |
| Méthode de calcul | <i>Décrire la méthode qui sera utilisée pour mesurer l'indicateur.</i> |
| Sources des données | <i>Décrire l'ensemble des sources des données utilisées pour le calcul de l'indicateur.</i> |
| Vérification | <i>Décrire le moyen qui sera utilisé pour attester l'amélioration de la performance.</i> |
| Population visée | <i>Décrire la population visée par la méthode de collecte de l'information.</i> |
| Fréquence de collecte de l'information | <i>Décrire la fréquence de collecte et les enjeux potentiels pour la reddition de comptes.</i> |
| Précision de l'information | <i>Décrire l'ensemble des risques associés à la mesure.</i> |
| Autres remarques | <i>Indiquer toute autre information pertinente.</i> |

ANNEXE 2

**Programme d'aide au développement du transport collectif
Volet 1 – Aide financière au transport en commun urbain**

Plan triennal d'optimisation des services

PARTIE 3 : Suivi des indicateurs de performance

Nom de l'autorité organisatrice de transport : _____

| | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|------------------------------------|---|------|------|------|
| Efficacité socio-économique | | | | |
| Libellé de l'indicateur retenu | Indiquer le libellé de l'indicateur retenu. | | | |
| Valeurs prévues de l'indicateur | | | | |
| Valeurs mesurées de l'indicateur | | | | |
| Efficacité des services | | | | |
| Libellé de l'indicateur retenu | Indiquer le libellé de l'indicateur retenu. | | | |
| Valeurs prévues de l'indicateur | | | | |
| Valeurs mesurées de l'indicateur | | | | |
| Efficience productive | | | | |
| Libellé de l'indicateur retenu | Indiquer le libellé de l'indicateur retenu. | | | |
| Valeurs prévues de l'indicateur | | | | |
| Valeurs mesurées de l'indicateur | | | | |
| Efficience commerciale | | | | |
| Libellé de l'indicateur retenu | Indiquer le libellé de l'indicateur retenu. | | | |
| Valeurs prévues de l'indicateur | | | | |
| Valeurs mesurées de l'indicateur | | | | |
| Date du dépôt du rapport : | | | | |

ANNEXE 3 : CALCUL DE LA PRIME À LA PERFORMANCE DES SERVICES

Choix des indicateurs de performance :

- i) Chaque AOT sélectionne quatre indicateurs de performance répondant aux quatre dimensions définies dans l'annexe 2.

Calculs préliminaires :

- ii) Puisque les valeurs des indicateurs peuvent varier considérablement en fonction des indicateurs choisis, ces valeurs sont d'abord converties sous la forme d'indices grâce à la formule suivante :

$$\text{Indice} = 100 \times \text{Indicateur}_t / \text{Indicateur}_{t-1},$$

où Indicateur_t et Indicateur_{t-1} représentent respectivement les valeurs de l'indicateur pour l'année courante et l'année précédente.

Ainsi, toutes les valeurs des indicateurs pour l'année précédente sont ramenées à 100 et les valeurs des indicateurs pour l'année courante sont exprimées en référence à cette valeur de base pour l'année précédente.

Pour l'année courante, une valeur d'indice supérieure à 100 indique une amélioration de la performance, alors qu'au contraire, une valeur d'indice inférieure à 100 indique une détérioration de la performance. Une valeur de 100 indique un statu quo.


- iii) Pour chacune des dimensions, les pourcentages d'amélioration de la performance sont calculés sur la base de ces indices. Plus précisément, pour les indices supérieurs à 100, le pourcentage d'amélioration se calcule comme étant le ratio de la valeur de cet indice sur la somme des indices de ce même indicateur pour l'ensemble des AOT. Pour les indices inférieurs à 100, le pourcentage est ramené à 0 %, puisqu'aucune prime ne peut être associée à une détérioration des services.

Calcul de la prime à la performance :

Le calcul de la prime s'effectue par étapes :

- iv) Étape 1 : Répartition au prorata de l'enveloppe « maintien »

L'enveloppe « optimisation » totale disponible pour l'ensemble des AOT est d'abord répartie entre ceux-ci au prorata de leur enveloppe « maintien » respective.



Les pourcentages d'amélioration de la performance calculés à l'étape préliminaire sont appliqués à ce résultat, et ce, pour chacun des quatre indicateurs.

Une somme pondérée des résultats obtenus pour les quatre indicateurs (chacun recevant un poids identique de 25 %) est calculée pour constituer la prime potentielle.

Si la valeur obtenue est supérieure à la part de l'AOT dans l'enveloppe « maintien » potentielle, sa prime est ramenée à cette dernière valeur. Ce faisant, des sommes peuvent demeurer non assignées.

- v) Étape 2 : Répartition du solde de l'enveloppe « optimisation » en fonction du pourcentage d'amélioration de la performance

Le solde de l'enveloppe « optimisation » est réparti en fonction des pourcentages d'amélioration de la performance des organismes, comme à l'étape 1, mais sans égard à l'enveloppe « maintien ».

Les primes ainsi obtenues à l'étape 2 s'ajoutent à celles de l'étape 1.

- vi) Étape 3 : S'il y a lieu, le plafond absolu suivant lequel la prime ne peut pas excéder le quart de l'enveloppe « maintien » s'applique à chacune des étapes qui précèdent. Il faut ensuite procéder par itération jusqu'à épuisement du solde de l'enveloppe « optimisation » globale. À chaque itération, les primes s'additionnent et l'atteinte du plafond absolu est vérifiée pour chaque AOT.

ANNEXE 4 : ORGANISMES ADMISSIBLES AU VOLET II – AIDE FINANCIÈRE AU TRANSPORT COLLECTIF RÉGIONAL

Organismes admissibles**

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

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

** En date du 1^{er} janvier 2018, les municipalités et MRC dévitalisées figurant dans les trois quintiles selon le classement de l'indice de vitalité économique des territoires de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ) sont indiquées sur le site Web de l'ISQ, à l'adresse suivante : <http://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/economie/indice-vitalite-economique/index.html>.

ANNEXE 5 : PLAN DE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF RÉGIONAL

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

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

