

Gouvernement du Québec

## Décret 1152-2002, 25 septembre 2002

CONCERNANT le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes

ATTENDU QU'en vertu de l'article 3 de la Loi sur les transports (L.R.Q., c. T-12), le ministre des Transports doit prendre les mesures destinées à améliorer les systèmes de transport en les coordonnant et en les intégrant ;

ATTENDU QU'en vertu de l'article 4 de cette loi, le ministre des Transports peut accorder des subventions pour fins de transport ;

ATTENDU QUE le Programme d'aide gouvernementale au transport en commun, adopté par le décret n<sup>o</sup> 1420-93 du 6 octobre 1993 et modifié par les décrets n<sup>os</sup> 1099-94 du 13 juillet 1994, 1568-96 du 11 décembre 1996, 988-98 du 21 juillet 1998 et 426-99 du 14 avril 1999, établit les règles de financement du transport en commun pour l'ensemble des organismes de transport en commun ;

ATTENDU QUE la Loi sur les sociétés de transport en commun (2001, c. 23) confirme le statut des sociétés de transport comme entités distinctes, intègre les sociétés municipales et intermunicipales de transport et modifie le territoire juridique de chacun de ces organismes pour qu'il corresponde à celui des nouvelles villes fusionnées ;

ATTENDU QUE ce nouveau cadre institutionnel oblige, par concordance, une révision de certains concepts du Programme d'aide gouvernementale au transport en commun ;

ATTENDU QUE certaines dispositions du programme d'aide ne sont pas adaptées au financement de certains projets majeurs visés par le ministre des Transports dans son plan de transport ;

ATTENDU QUE ce programme d'aide ne garantit pas le respect, par les organismes de transport en commun, des accords intergouvernementaux de libéralisation des marchés auxquels souscrit le gouvernement du Québec ;

ATTENDU QU'il y a lieu d'apporter dans ce programme d'aide plusieurs ajustements de concordance, de clarifier la rédaction de certaines dispositions ainsi que d'alléger et d'actualiser certaines règles administratives ;

IL EST ORDONNÉ, en conséquence, sur la recommandation du ministre des Transports :

QUE le Programme d'aide gouvernementale au transport en commun, adopté par le décret n<sup>o</sup> 1420-93 du 6 octobre 1993 et modifié par les décrets n<sup>os</sup> 1099-94 du 13 juillet 1994, 1568-96 du 11 décembre 1996, 988-98 du 21 juillet 1998 et 426-99 du 14 avril 1999, soit remplacé par le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes, joint en annexe du présent décret.

*Le greffier du Conseil exécutif,*  
JEAN ST-GELAIS

### PROGRAMME D'AIDE GOUVERNEMENTALE AU TRANSPORT COLLECTIF DES PERSONNES

Loi sur les transports  
(L.R.Q., c. T-12, a. 3 et 4)

#### I – SUBVENTION AUX IMMOBILISATIONS

1. Les sociétés de transport en commun constituées en vertu de la Loi sur les sociétés de transport en commun (2001, c. 23) sont admissibles aux subventions prévues aux articles 3, 4, 5, 6, 8 et 9.

La Société de transport de Montréal et la Ville de Montréal, tant dans la poursuite de leur mission que dans le cadre d'un mandat accordé par l'Agence métropolitaine de transport en vertu du premier alinéa de l'article 47 de la Loi sur l'Agence métropolitaine de transport (L.R.Q., c. A-7.02), sont admissibles aux subventions prévues à l'article 7. La Ville de Montréal, à titre de successeur aux droits et obligations de la Communauté urbaine de Montréal, est également admissible à recevoir, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2002, les subventions autorisées qui étaient versées à la Communauté urbaine de Montréal pour tout projet de métro réalisé antérieurement à cette date.

Les sociétés de transport de Laval et de Longueuil, tant dans la poursuite de leur mission que dans le cadre d'un mandat accordé par l'Agence métropolitaine de transport en vertu du premier alinéa de l'article 47 de la Loi sur l'Agence métropolitaine de transport, sont admissibles aux subventions prévues à l'article 7, lorsque ces subventions visent la construction ou l'agrandissement de toute station de métro sur leur territoire.

L'Agence métropolitaine de transport est admissible aux subventions prévues aux articles 4, 5, 6, 8 et 9. L'Agence peut également recevoir les subventions prévues à l'article 7, lorsque ces subventions visent le prolongement

gement du métro et que l'Agence n'a pas autorisé une société à réclamer directement tout ou partie de telle subvention; telle subvention étant exigible à compter du moment où l'Agence a été autorisée par le ministre des Transports à réaliser des plans et devis pour le prolongement du réseau de métro sur le territoire de la Ville de Laval.

Dans le cas d'infrastructures et d'équipements acquis par l'Agence ou dont elle a la gestion en vertu des articles 37 ou 38 de sa loi constitutive, la subvention aux immobilisations ne peut excéder les montants payables par l'Agence à une société de transport en commun qui en assume le service de dette.

2. L'autorisation ou le versement de toute subvention aux immobilisations est soumis aux conditions suivantes :

a) la présentation préalable d'une étude des bénéfices et des coûts dont le contenu est défini par le ministre des Transports selon les catégories de projets présentés; le ministre pouvant exempter une société ou l'Agence de l'obligation de présenter une telle étude;

b) l'approbation préalable du projet par le ministre et la disponibilité des crédits;

c) l'appréciation par le ministre de l'étude des bénéfices et des coûts ainsi que des résultats de toute autre étude ou analyse qu'il peut exiger;

d) la hiérarchisation des priorités; les subventions aux immobilisations visant, en premier lieu, à financer le maintien des actifs, en deuxième lieu à améliorer des équipements et infrastructures existants et, en troisième lieu, à financer les projets de développement, ces derniers devant s'intégrer, s'il y a lieu, aux plans de transport régionaux et respecter, pour les projets de la région de Montréal, les orientations gouvernementales du Cadre d'aménagement de la région métropolitaine de Montréal et, le cas échéant, pour les projets de la région de la Capitale-Nationale, celles relatives au Cadre d'aménagement de la Communauté métropolitaine de Québec.

e) le respect des accords intergouvernementaux de libéralisation des marchés auxquels le gouvernement du Québec souscrit;

f) l'application de toute règle ou politique d'achat ayant fait l'objet d'une approbation du Conseil du trésor à la suite d'une consultation menée par le ministre des Transports auprès du ministre de l'Industrie et du Commerce;

g) la finalité de l'acquisition, de la construction ou de l'aménagement du bien visé, ce bien devant servir à l'exploitation d'un réseau de transport en commun et être utilisé aux fins pour lesquelles il a été autorisé. Tel bien doit avoir atteint sa durée de vie utile, telle que définie par le ministre des Transports, pour être admissible à la totalité des subventions prévues dans le cas d'un remplacement ou d'une réfection. Aucune dépense admissible ne peut dépasser le coût d'un équipement équivalent tel qu'établi par le ministère des Transports;

h) la limitation à 15 % du coût total d'un projet majeur des dépenses d'études, de préparation des plans et devis, d'ingénierie, de gestion, de surveillance des travaux, de vérification, de frais légaux et de contrôle financier, excluant le coût des taxes et des frais de financement; ce pourcentage de limitation étant porté à 18 % dans le cas de la rénovation ou du remplacement d'un bien exploité par le requérant pendant les travaux.

À défaut de respecter ces conditions, le montant de la subvention est ajusté selon les modalités établies par le ministre des Transports.

3. Une subvention, égale à 50 % des dépenses admissibles, est accordée, jusqu'à concurrence des montants autorisés, pour l'achat de minibus urbains neufs, d'autobus urbains et d'autobus urbains articulés neufs.

4. Une subvention, égale à 60 % des dépenses admissibles, est accordée, jusqu'à concurrence des montants autorisés, pour l'acquisition, l'installation et le remplacement d'un équipement de perception d'un réseau d'autobus. Ce pourcentage est porté à 75 % dans le cas d'un système de transport terrestre guidé.

5. Une subvention, égale à 75 % des dépenses admissibles, est accordée, jusqu'à concurrence des montants autorisés, pour :

a) l'acquisition, la construction, l'agrandissement, le remplacement et la réfection d'un bien immeuble notamment pour les fins d'une utilisation comme garage, terminus, centre administratif ou stationnement d'incitation à l'utilisation du transport en commun;

b) l'implantation, l'amélioration et le prolongement de voies réservées aux autobus.

6. Une subvention, égale à 100 % des dépenses admissibles, est accordée, jusqu'à concurrence des montants autorisés, pour la construction et le prolongement d'un réseau de trains de banlieue ou d'un système de transport terrestre guidé utilisant une emprise exclusive tel

que le tramway ou un système léger sur rail ainsi que pour l'acquisition des biens immeubles nécessaires pour réaliser ces ouvrages. Toutefois, le gouvernement doit autoriser la construction ou le prolongement d'un tel réseau ou système à l'extérieur du territoire de l'Agence métropolitaine de transport.

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

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

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

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

8. Une subvention, égale à 75 % des dépenses admissibles, est accordée, jusqu'à concurrence des montants autorisés, pour les modifications visant à améliorer, pour les clientèles à mobilité réduite, l'accès à un service régulier de transport en commun; telle subvention étant versée pour les terminus, les stationnements, les stations et les voitures de métro ainsi que pour les gares et le matériel roulant des trains de banlieue.

9. Une subvention est accordée, jusqu'à concurrence des montants autorisés, pour les dépenses admissibles effectuées en vue de prolonger la durée de vie utile des minibus, des autobus et du matériel roulant d'un système de transport terrestre guidé. Le montant de la subvention versée pour la période de prolongation ne peut excéder 75 % de ce qui aurait été versé en capital durant la même période pour l'achat d'autobus neufs ou de matériel roulant neuf.

## II – SUBVENTIONS À L'EXPLOITATION

10. Une société de transport en commun qui succède aux droits et obligations d'une municipalité ou d'un regroupement de municipalités au regard d'un contrat de transport en commun par autobus est admissible à une subvention à l'exploitation pour le maintien de ces services. La subvention est versée tant que le service à contrat est maintenu et ne peut excéder le montant versé par le ministère des Transports à cette municipalité ou à ce regroupement de municipalités pour l'année 2001.

11. Une société de transport en commun qui intègre, à compter du 31 décembre 2001, le territoire d'une municipalité non desservie par un service de transport en commun l'année précédente est admissible à une subvention pour l'organisation d'un tel service, pourvu que cette société organise un service de transport en commun dans le territoire correspondant à l'ancien territoire municipal, qu'elle contribue au financement de ce service et que le transport soit effectué à contrat par un transporteur visé à l'article 81 de la Loi sur les sociétés de transport en commun.

La subvention est calculée en divisant le montant de la subvention gouvernementale versée pour l'acquisition d'autobus et de minibus urbains par le montant des dépenses totales de cette société, pour l'année de la demande, et en appliquant le pourcentage ainsi obtenu au coût total d'exploitation du contrat conclu en vertu de l'article 81 de la Loi sur les sociétés de transport en commun. Par « subvention gouvernementale versée pour l'acquisition d'autobus et de minibus urbains », on entend un montant représentant 0,75 fois le montant des dépenses admissibles qui a été autorisé par le ministre l'année de la demande, pour l'acquisition de tels véhicules, multiplié par 0,0625 fois le nombre d'autobus et de minibus urbains actifs de cette société au 1<sup>er</sup> janvier de cette même année.

12. À compter du 31 décembre 2001, une municipalité, ne faisant plus partie du territoire d'une société de transport en commun mais dont les services de transport en commun sont toujours assurés par cet organisme, peut recevoir une subvention correspondant au coût net des taxes, incluant la taxe fédérale sur les produits et services, applicables sur les services de transport en commun exploités sur son territoire. Le coût net des taxes correspond au coût des taxes moins le remboursement partiel de ces taxes dont bénéficie déjà la municipalité.

13. Pour l'application du présent article, on entend par « subvention à l'exploitation » une subvention au fonctionnement, visée à l'article 16, et une subvention spécifique aux laissez-passer mensuels, visée à l'article 20.

Une municipalité, un conseil intermunicipal ou régional de transport constitué en vertu de la Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal (L.R.Q., c. C-60.1), une régie municipale de transport ou un regroupement de municipalités, constitué en vertu d'une entente intermunicipale approuvée par le ministre des Affaires municipales et de la Métropole, est admissible à une subvention à l'exploitation s'ils organisent un service de transport en commun, contribuent au financement de ce service et qu'une des conditions suivantes est remplie :

a) leur territoire est situé en périphérie du territoire d'une société de transport en commun et est compris, en tout ou en partie, à l'intérieur d'une agglomération de recensement ou d'une région métropolitaine de recensement ;

b) leur territoire est compris, en tout ou en partie, à l'intérieur d'une agglomération de recensement comptant au minimum 20 000 habitants et la municipalité, le conseil ou le regroupement de municipalités faisant la demande de subvention représente au moins 60 % de la population de l'agglomération de recensement ;

c) le territoire de la municipalité n'est pas compris à l'intérieur d'une région métropolitaine de recensement ou d'une agglomération de recensement, mais la population de la municipalité est supérieure à 20 000 habitants.

Malgré ce qui précède, la Municipalité des Îles-de-la-Madeleine est admissible aux subventions visées au présent article pourvu qu'elle organise un service de transport en commun et contribue au financement de ce service.

14. Outre les conditions prévues à l'article 13, une municipalité, un conseil intermunicipal ou régional de transport, une régie municipale de transport ou un regroupement de municipalités situé à l'extérieur de la région métropolitaine de recensement de Montréal doit déposer au ministre un devis démontrant la viabilité du service projeté et conclure avec le transporteur un contrat qui prévoit une phase expérimentale au terme de laquelle il peut être mis fin au service.

15. Les renseignements concernant la population d'une municipalité de même que la description du périmètre d'une région métropolitaine de recensement, d'une agglomération de recensement ou d'une division de recensement sont établis par Statistique Canada selon les données sur la population du dernier recensement disponible.

16. La subvention de fonctionnement est établie annuellement et est égale à 40 % des revenus générés par les services réguliers de transport en commun calculés selon les articles 17 à 19.

17. Sont des revenus générés par les services réguliers de transport en commun :

a) les revenus provenant des passagers des services réguliers de transport en commun ;

b) les sommes versées par tout gouvernement, organisme ou entreprise, en vertu d'une entente contractuelle, à titre de paiement complet ou partiel du tarif normalement requis d'un usager pour l'utilisation du service régulier de transport en commun ;

c) les sommes versées par un gouvernement, organisme ou entreprise, en vertu d'une entente contractuelle, pour compenser, en tout ou en partie, les pertes de revenus résultant de réductions de tarifs accordées aux usagers de deux ou plusieurs réseaux, soit par le biais de correspondance gratuite ou de tarif réduit ;

d) les manques à gagner résultant de tarifs réduits accordés de façon permanente et régulière sur le service régulier de transport en commun à certaines catégories d'usagers, y compris ceux découlant d'une entente contractuelle concernant le transport inter-réseau.

18. Lorsque la subvention de fonctionnement s'applique aux manques à gagner, elle est calculée selon le tarif régulier le plus avantageux pour un usager adulte utilisant le transport en commun aux heures de pointe.

19. Lorsque la subvention de fonctionnement s'applique aux revenus et aux manques à gagner des laissez-passer mensuels, les revenus des laissez-passer de chaque catégorie sont majorés en divisant la réduction consentie par le prix de vente du laissez-passer. La réduction consentie est égale à 42 fois le tarif régulier le moins coûteux de la catégorie, moins le prix de vente du laissez-passer. Toutefois, la subvention ne peut excéder un maximum de  $66\frac{2}{3}$  % des revenus générés.

Les revenus des laissez-passer mensuels vendus aux étudiants et aux personnes âgées sont, de plus, majorés dans la proportion du tarif régulier consenti aux adultes sur le tarif régulier consenti à chacune des catégories d'usagers.

20. La subvention spécifique aux laissez-passer mensuels est égale à 100 % de la réduction consentie aux usagers du service régulier de transport en commun jusqu'à concurrence de 30 % d'une somme égale à 42 fois le tarif régulier. Cette subvention ne peut excéder 50 % du prix de vente du laissez-passer mensuel.

21. Sous réserve des articles 22 et 23, la somme de la subvention de fonctionnement et de la subvention spécifique aux laissez-passer mensuels, prévues aux articles 16 et 20, ne peut excéder un montant équivalant à 75 % du déficit à la charge de la municipalité, du conseil, de la régie ou du regroupement de municipalités, avant l'apport de ces subventions, pour les services réguliers de transport en commun.

22. Pour les organismes exploitant un service de transport en commun subventionné depuis plus de quatre ans le 31 décembre 1996, la somme de la subvention de fonctionnement et de la subvention spécifique aux laissez-passer mensuels, prévues aux articles 16 et 20, ne peut excéder le montant de la subvention versée par le ministre des Transports pour l'année 1996. Si un organisme n'était pas autorisé à recevoir des subventions le 31 décembre 1996 ou si un organisme était autorisé à recevoir des subventions depuis moins de quatre ans à cette date, ce plafonnement des subventions ne s'applique qu'à compter du 1<sup>er</sup> janvier suivant la quatrième année complète d'exploitation du service de transport et s'effectue sur la base du montant des subventions versées au cours de la quatrième année complète d'exploitation.

Toutefois, si un de ces organismes a subi une baisse de ses revenus générés par les services réguliers de transport en commun au cours des années 1991 à 1996 due à une situation hors de son contrôle et que l'année 1997 est plus représentative d'une année normale d'exploitation en ce qui a trait à l'achalandage, aux revenus générés par les services réguliers de transport en commun et aux subventions de fonctionnement et spécifique aux laissez-passer mensuels, l'année 1997 doit être utilisée pour les fins du plafonnement de la subvention à l'exploitation prévu à l'alinéa précédent.

23. Malgré les dispositions prévues à l'article 22, le plafonnement des subventions pour l'exploitation de certains services s'effectue de la façon suivante lorsque :

a) un organisme exploite, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1998, un service local de transport en commun dans une municipalité qui n'était pas desservie par aucun service local de transport en commun avant cette date, le plafonnement des subventions pour ce nouveau service ne s'applique qu'à compter du 1<sup>er</sup> janvier suivant la quatrième année complète d'exploitation et s'effectue

sur la base du montant des subventions versées au cours de la quatrième année complète d'exploitation pour ce nouveau service ;

b) un organisme exploite, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2001, un nouveau service de transport en commun à la suite de la dissolution d'un conseil intermunicipal de transport et lorsque l'organisation d'un tel service nécessite la mise en place de nouvelles dessertes régionales de transport, le plafonnement des subventions pour ces nouvelles dessertes ne s'applique qu'à compter du 1<sup>er</sup> janvier suivant la deuxième année complète d'exploitation et s'effectue sur la base du montant des subventions versées au cours de la deuxième année complète d'exploitation pour ces nouvelles dessertes ;

c) une municipalité, un conseil intermunicipal ou régional de transport, une régie municipale de transport ou un regroupement de municipalités exploite, à la suite de fusions de municipalités, un service de transport en commun dans une municipalité qui n'était pas desservie par aucun service de transport en commun avant le 1<sup>er</sup> janvier 2002, le plafonnement des subventions pour ce nouveau service ne s'applique qu'à compter du 1<sup>er</sup> janvier suivant la quatrième année complète d'exploitation et s'effectue sur la base du montant des subventions versées au cours de la quatrième année complète d'exploitation pour ce nouveau service ;

d) un conseil régional de transport ou un conseil intermunicipal de transport succède, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2002, à l'exploitation de services de transport en commun sur un territoire auparavant desservi par plus d'un conseil intermunicipal de transport ou municipalité, le plafonnement des subventions prévu à l'article 22 ne s'applique que sur les services auparavant offerts par ces conseils ou municipalités. Pour les nouveaux services de transport en commun mis en place par le conseil régional de transport ou le nouveau conseil intermunicipal de transport, le plafonnement des subventions ne s'applique qu'à compter du 1<sup>er</sup> janvier suivant la troisième année complète d'exploitation et s'effectue sur la base du montant des subventions versées au cours de la troisième année complète d'exploitation pour ces nouveaux services.

24. Pour les fins de l'application des articles 22 et 23, la date d'autorisation du versement des subventions par le ministre des Transports constitue la date du début de l'exploitation du service de transport par l'organisme.

25. Une municipalité, un conseil intermunicipal de transport, un conseil régional de transport, une régie municipale de transport ou un regroupement de municipalités doit transmettre au ministre des Transports une copie de son budget et de ses états financiers relatifs aux services de transport en commun.

### III – AUTRES SUBVENTIONS À L'EXPLOITATION

#### a) Compensation tarifaire

26. Une subvention à la réduction des tarifs consentie aux usagers de laissez-passer mensuels empruntant deux réseaux est accordée à l'autorité organisatrice de transport en commun qui consent cette réduction et qui a signé une entente à cet effet avec le ministre des Transports.

Cette subvention est égale à 50 % de la réduction accordée aux usagers détenteurs de laissez-passer, jusqu'à concurrence de 25 % du prix du laissez-passer le moins élevé des autorités organisatrices de transport en commun qui participent à une telle entente.

Pour les fins d'application du présent article, on entend par « autorité organisatrice de transport » une société de transport en commun, une municipalité ou un regroupement de municipalités visé à l'article 13, à l'exclusion d'une autorité organisatrice de transport dont le territoire est situé en tout ou en partie sur le territoire de l'Agence métropolitaine de transport.

#### b) Études et projets expérimentaux

27. Une subvention est accordée pour la réalisation de certaines études ou projets expérimentaux, relatifs à l'implantation ou à l'amélioration des services de transport en commun, autorisés par le ministre des Transports. Le taux de cette subvention est fixé en fonction des crédits disponibles, de la nature et de la portée des études ou projets expérimentaux.

### IV – VERSEMENT DES SUBVENTIONS

28. Les subventions à l'exploitation visées aux articles 10, 11, 12, 16, 20 et 26 sont versées, à raison de 45 % par semestre, sur la base du budget adopté et des pièces justificatives transmis par l'organisme au ministre des Transports. Le solde est versé sur la base de l'analyse du rapport d'exploitation, des états financiers vérifiés et des pièces justificatives transmis au ministre des Transports.

29. La subvention à la réalisation d'études et projets expérimentaux est versée sur la base de l'analyse des pièces justificatives transmises au ministre des Transports.

30. Sous réserve de l'article 31, la subvention aux immobilisations est versée sous la forme d'une contribution à un service de dette dont la durée ne peut excéder vingt ans pour les dépenses reliées à un système de transport terrestre guidé et dix ans pour les dépenses reliées à un réseau d'autobus.

Dans le cas du remplacement ou de la réfection d'un actif, la durée d'un service de dette doit être établie selon la durée de vie utile de cet actif, soit vingt ans pour les actifs dont la durée de vie est de plus de trente ans et dix ans pour les actifs dont la durée de vie est de trente ans et moins.

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

a) les projets d'immobilisation payés au comptant par les sociétés de transport en commun ou par l'Agence métropolitaine de transport, et dont la contribution du ministre des Transports est égale à 100 000 \$ et moins ;

b) la réfection effectuée après l'atteinte de la durée de vie utile d'un bien utilisé comme : garage, terminus, centre administratif, gare, stationnement d'incitation à l'utilisation du transport en commun, matériel roulant, équipement ou infrastructure d'un système de transport terrestre guidé ou d'un réseau d'autobus ;

c) la modification visant à améliorer, pour les clients à mobilité réduite, l'accès au service régulier de transport en commun pour les terminus, les stations de métro et les gares de trains de banlieue ;

d) la réparation effectuée en vue de prolonger la durée de vie utile des autobus, des minibus et du matériel roulant d'un système de transport terrestre guidé ;

e) les frais d'émission d'obligations et les frais d'intérêt à court terme lors du refinancement d'un actif subventionné par service de dette ;

f) les études préliminaires, incluant les études des bénéfices et des coûts, lorsque ces études sont spécifiquement autorisées par le ministre des Transports préalablement à la réalisation d'un projet reconnu admissible en vertu des articles 4, 5, et 6 et 7 et lorsque ces études sont payées au comptant par les organismes.

### V – DISPOSITIONS GÉNÉRALES

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

a) sans motif valable, donne des services de moins bonne qualité ou impose des tarifs plus élevés pour les utilisateurs de son réseau résidant hors de son territoire;

b) impose des conditions inacceptables à un autre organisme de transport en commun qui souhaite utiliser une infrastructure ou un équipement subventionné, ou refuse d'entreprendre, dans un délai raisonnable, les démarches en vue d'en venir à un accord.

33. Le ministre des Transports peut retarder, sans payer d'intérêts, le versement d'une subvention à une municipalité, à un conseil intermunicipal ou régional de transport, à une régie municipale de transport et à un regroupement de municipalités ou réduire ou annuler une somme à laquelle par ailleurs ils auraient droit lorsque ceux-ci organisent un nouveau service de transport intégré pour la clientèle étudiante d'une commission scolaire sans avoir obtenu au préalable l'autorisation du ministre des Transports.

34. Est une condition essentielle à l'attribution d'une subvention que le ministre des Transports autorise l'aliénation d'un bien d'une valeur de plus de 25 000 \$ subventionné en vertu du présent programme d'aide, sauf si cet actif est visé aux articles 37 ou 38 de la Loi sur l'Agence métropolitaine de transport.

Est une condition essentielle à l'attribution d'une subvention que l'organisme informe le ministre des Transports de l'aliénation de tout bien subventionné d'une valeur de 25 000 \$ et moins.

35. Est une condition essentielle à l'attribution d'une subvention que le ministre des Transports autorise le premier tarif et tout autre tarif exigé pour l'utilisation d'un stationnement d'incitation subventionné.

36. Est une condition essentielle à l'attribution d'une subvention que les organismes transmettent au ministre des Transports les données opérationnelles et financières nécessaires au processus d'évaluation de programme; les modalités d'application, les formulaires, les procédures administratives ainsi que les modalités de calcul, de financement et de versement relatives au présent programme sont déterminés par le ministre des Transports.

37. Le présent Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes remplace le Programme d'aide gouvernementale au transport en commun, édicté par le décret n° 1420-93 du 6 octobre 1993 et modifié par les décrets nos 1099-94 du 13 juillet 1994, 1568-96 du 11 décembre 1996, 988-98 du 21 juillet 1998 et 426-99 du 14 avril 1999.

39261

Gouvernement du Québec

**Décret 1153-2002, 25 septembre 2002**

CONCERNANT l'acquisition par expropriation de certains immeubles avec les biens meubles accessoires, pour la construction ou la reconstruction d'une partie de la route 131, également désignée chemin du Pain de Sucre, située en la Municipalité de Saint-Jean-de-Matha (D 2002 68016)

ATTENDU QUE, en vertu de l'article 12 de la Loi sur la voirie (L.R.Q., c. V-9), le ministre peut louer, échanger et acquérir de gré à gré ou par expropriation tout bien au bénéfice du domaine de l'État;

ATTENDU QUE, en vertu du premier alinéa de l'article 36 de la Loi sur l'expropriation (L.R.Q., c. E-24), toute expropriation doit être décidée ou, suivant le cas, autorisée par le gouvernement aux conditions qu'il détermine;

ATTENDU QUE pour réaliser les travaux ci-après mentionnés, il y a lieu que le ministre des Transports soit autorisé à acquérir par expropriation les immeubles, avec les biens meubles accessoires de ceux-ci, décrits ci-après;

IL EST ORDONNÉ, en conséquence, sur la recommandation du ministre des Transports:

QUE le ministre des Transports soit autorisé à acquérir par expropriation les immeubles, avec les biens meubles accessoires de ceux-ci, pour réaliser les travaux suivants, à savoir:

1) Construction ou reconstruction d'une partie de la route 131 également désignée chemin du Pain de Sucre située en la Municipalité de Saint-Jean-de-Matha, dans la circonscription électorale de Berthier, selon le plan AA20-6571-9731 (projet 20-6571-9731) des archives du ministère des Transports;

QUE les dépenses inhérentes soient payées par le Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier.

*Le greffier du Conseil exécutif,*  
JEAN ST-GELAIS

39262