

Gouvernement du Québec

Décret 1358-2002, 20 novembre 2002

CONCERNANT le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif en milieu rural

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

ATTENDU QUE l'article 4 de cette loi permet au ministre des Transports d'accorder des subventions pour fins de transport;

ATTENDU QU'un Programme d'aide gouvernementale au transport collectif en milieu rural a été élaboré afin de favoriser l'atteinte des objectifs de la Politique nationale de la ruralité concernant les avantages structurant du transport sur le territoire;

ATTENDU QUE, en vertu du Règlement sur la promesse et l'octroi de subventions (R.R.Q., 1981, c. A-6, r.22) et ses modifications subséquentes, tout octroi et toute promesse de subvention doivent être soumis à l'approbation préalable du gouvernement, sur recommandation du Conseil du trésor, lorsque le montant de cet octroi ou de cette promesse est égal ou supérieur à 1 000 000 \$, sauf lorsqu'il est effectué conformément à des normes approuvées par le gouvernement;

ATTENDU QU'il y a lieu d'approuver les normes d'octroi du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif en milieu rural;

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

QUE soit approuvé le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif en milieu rural annexé au présent décret.

Le greffier du Conseil exécutif,
JEAN ST-GELAIS

Programme d'aide gouvernementale au transport collectif en milieu rural

Introduction

La population du Québec vivant en milieu rural est déjà desservie par plusieurs types de transport collectif qui répondent aux besoins particuliers de certaines clien-

tèles, comme celles du transport scolaire destiné aux élèves du primaire et du secondaire et celles du transport adapté répondant aux besoins des personnes handicapées. Par contre, certaines catégories de citoyens, comme les jeunes travailleurs et les personnes âgées, n'ont accès à aucun service de transport.

Le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif en milieu rural vise à corriger cette situation et à améliorer l'accessibilité des services existants par une meilleure utilisation des ressources disponibles. Par sa souplesse, le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif en milieu rural vise également à donner au milieu local de meilleurs outils pour l'aider à répondre à ses besoins.

I NATURE DE L'AIDE

1. Suivant la Politique nationale de la ruralité, le ministre des Transports est responsable d'une enveloppe budgétaire de 10 M\$ sur cinq ans pour le développement du transport collectif en milieu rural.

2. La subvention gouvernementale vise à couvrir une partie des frais d'organisation et d'exploitation de transport engagés par les services de transport ruraux mis sur pied par les municipalités régionales de comté.

3. La subvention gouvernementale est accordée sur le principe d'une enveloppe budgétaire de type fermé. Les municipalités régionales de comté sont responsables des surplus et des déficits.

4. Pour être admissibles aux subventions gouvernementales versées dans le cadre du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif en milieu rural, les municipalités régionales de comté doivent avoir été préalablement inscrites, par le ministre des Transports, dans les tableaux 1 ou 2.

5. Le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif en milieu rural s'appliquera à partir de l'année 2003 et se terminera en 2007.

II DÉFINITIONS

6. Dans le présent programme, on entend par :

A. Conseil intermunicipal de transport (CIT) : conseil intermunicipal constitué en vertu de la Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal (L.R.Q., c. C-60.1).

B. Organisme mandaté par une municipalité régionale de comté : organisme municipal de transport adapté, organisme public comme une commission scolaire, éta-

blissement de santé et des services sociaux, centre local de développement, organisme municipal ou intermunicipal de transport, organisme à but non lucratif (entreprise d'économie sociale) créé aux fins de coordination du transport rural, ou tout autre organisme jugé approprié par la municipalité régionale de comté.

C. Service de transport adapté : service de transport collectif destiné aux personnes handicapées et visé par le Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées.

III ORGANISMES ADMISSIBLES À L'AIDE GOUVERNEMENTALE

7. La municipalité régionale de comté constitue le territoire de base pour l'application du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif en milieu rural. Au total, un nombre de 81 municipalités régionales de comté énumérées dans les tableaux 1 et 2 sont considérées comme admissibles à recevoir la subvention gouvernementale en vue de l'organisation d'un service de transport collectif.

8. La municipalité régionale de comté (ou un regroupement de municipalités régionales de comté) constitue le territoire de base pour l'organisation du transport collectif, est responsable de l'élaboration d'un projet concret et de la gestion du transport et peut, à son gré, mandater par résolution un organisme à cette fin.

9. Pour respecter le caractère rural du présent programme et les objectifs de la Politique nationale de la ruralité, les municipalités régionales de comté suivantes sont exclues :

— les municipalités régionales de comté situées sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal sauf celles de Deux-Montagnes, de Rouville, de Vaudreuil-Soulanges, de Beauharnois-Salaberry et de La Vallée-du-Richelieu ;

— les municipalités exerçant certaines compétences de municipalités régionales de comté sauf celles des Îles-de-la-Madeleine, du territoire de la Basse-Côte-Nord et de Rouyn-Noranda ;

— les municipalités régionales de comté situées sur le territoire de la région administrative de Lanaudière, puisqu'elles participent à une expérience pilote de transport régional avec la création du Conseil régional de transport de Lanaudière ;

— les municipalités régionales de comté qui éventuellement participeront à la création d'un conseil régional de transport seront également exclues du programme.

IV PLAN DE DÉVELOPPEMENT EN TRANSPORT COLLECTIF

Préalablement à l'obtention d'une subvention gouvernementale, la municipalité régionale de comté devra produire à la première demande de subvention un plan de développement en transport collectif. Lors des années subséquentes, la municipalité régionale de comté devra fournir les modifications apportées à ce plan. Le plan de développement devra contenir les éléments suivants :

10. La liste des partenaires associés au projet

La réussite d'une mise en commun des services de transport collectif passe par l'établissement d'une table de concertation régionale regroupant les principaux intervenants en matière de transport collectif.

11. Une étude des besoins et de faisabilité

Afin de pouvoir organiser convenablement un service de transport collectif basé sur la mise en commun des ressources disponibles sur son territoire, la municipalité régionale de comté doit connaître l'état de ces ressources, les besoins de la population ainsi que la faisabilité des scénarios mis de l'avant par l'ensemble des partenaires associés au projet qui sont présents à la table de concertation.

12. Un budget de fonctionnement couvrant une période d'une année

Une association avec d'autres partenaires financiers que le ministère des Transports et la municipalité régionale de comté est souhaitable, mais elle n'est pas obligatoire. Il peut s'agir d'organismes publics tels que le Centre local de développement, le Conseil régional de développement, le Centre local d'emploi, le Fonds de lutte contre la pauvreté ou même l'entreprise privée. La fixation du tarif exigé des usagers demeure le choix de la municipalité régionale de comté. Le dépôt d'un budget de fonctionnement doit être fait pour chaque demande de subvention annuelle.

13. Un document qui présente la mise en commun des ressources existantes

Il s'agit de mettre en commun les places disponibles dans les véhicules du transport adapté aux personnes handicapées, du transport scolaire, du transport spécialisé offert par les établissements de santé et des services sociaux, etc. Lorsque le milieu constate que les systèmes de transport existants ne peuvent répondre aux besoins en transport, la municipalité régionale de comté peut alors prévoir un système de transport d'appoint par taxi ou par autobus pour compléter la mise en commun des ressources existantes.

14. Une description du système de transport d'appoint

On devrait retrouver, dans le plan de développement, l'organisation du transport, la clientèle visée, les contrats et le type de véhicules utilisés, les horaires, les réservations, la politique d'abonnement, les tarifs, les circuits, les points de service hors territoire ou toute autre information pertinente au système de transport.

V SUBVENTIONS GOUVERNEMENTALES

15. Une aide aux études de besoins et de faisabilité

Les municipalités régionales de comté qui n'ont pas reçu une aide pour effectuer les études de besoins et de faisabilité dans le cadre de la mise en commun des services de transport collectif pourront se prévaloir, une fois seulement, d'une aide de 10 000 \$. La municipalité régionale de comté sera invitée à participer au financement de l'étude, mais sa contribution n'est pas obligatoire. Par ailleurs, le ministère des Transports prévoit une période minimale de trois mois entre le moment de la réception de cette aide (que ce soit le premier 20 000 \$ dans le cadre de la mise en commun ou le 10 000 \$ dans le cadre du nouveau programme) et celui du dépôt de la demande de subvention à l'exploitation des services de transport rural.

16. Une subvention à l'exploitation

Pour les 51 municipalités régionales de comté qui apparaissent dans la liste du tableau 1 et qui produisent un plan de développement répondant aux critères d'admissibilité du programme d'aide, la subvention du Ministère est le double de la contribution financière de la municipalité régionale de comté, jusqu'à concurrence d'un montant de 28 000 \$ par année. Pour les 30 autres municipalités régionales de comté qui sont retenues dans le tableau 2, la subvention est équivalente à la contribution de la municipalité régionale de comté, jusqu'à concurrence de 20 000 \$ par année. Il est à noter que les municipalités régionales de comté peuvent faire leur demande de subvention annuelle au moment qui leur semble opportun et cela, à chaque année du cadre quinquennal.

VI CONTRIBUTION DE LA MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ (DÉPENSES D'EXPLOITATION)

17. Pour les 51 municipalités régionales de comté qui apparaissent dans la liste du tableau 1, la contribution est de 14 000 \$ par année pour obtenir la subvention maximale du Ministère. Pour les 30 autres municipalités régionales de comté qui sont retenues dans le tableau 2, la contribution est de 20 000 \$ par année pour obtenir la subvention maximale du Ministère. Pour être admissible

à la subvention à l'exploitation, la municipalité régionale de comté doit confirmer par résolution, le montant de sa contribution.

18. La contribution de la municipalité régionale de comté pourra être puisée à même les sommes d'argent reçues en vertu du Pacte rural signé entre le ministère des Régions et la municipalité régionale de comté. Cependant, elle devra se conformer aux règles et aux modalités d'attribution des aides consenties dans le cadre de la mise en œuvre de la Politique nationale de la ruralité.

VII AJUSTEMENT DE LA SUBVENTION GOUVERNEMENTALE

19. Un ajustement sera apporté à la subvention à l'exploitation pour les municipalités régionales de comté qui auront reçu un deuxième ou un troisième montant de 20 000 \$ pour la continuité des projets pilotes de mise en commun des services de transport collectif, sauf s'il s'est écoulé neuf mois entre la réception du montant de 20 000 \$ et la demande de subvention dans le cadre du programme d'aide gouvernementale au transport collectif en milieu rural. Si la période est inférieure à neuf mois, l'ajustement à la subvention sera calculé au prorata du nombre de mois écoulés entre la réception du montant de la deuxième ou de la troisième subvention gouvernementale accordée pour la continuité des projets pilotes et la date de la demande de subvention gouvernementale dans le cadre du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif en milieu rural.

VIII PRINCIPES D'APPLICATION

20. Lorsqu'il y a utilisation des places résiduelles dans les véhicules du transport adapté aux personnes handicapées, dans ceux du transport scolaire et dans les véhicules des établissements de santé et des services sociaux, la clientèle première de ces services de transport ne doit, en aucune façon, être pénalisée et sera, par conséquent, transportée en priorité. La clientèle première représente les personnes handicapées admises en vertu du Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées, les élèves du primaire et du secondaire transportés par les véhicules de transport scolaire et les bénéficiaires du réseau de la santé et des services sociaux.

21. Dans le cas où les activités de transport collectif dans une municipalité régionale de comté incluent la coordination du covoiturage ainsi que celle du transport bénévole, les municipalités régionales de comté auront la responsabilité de s'assurer du respect des lois et des règlements encadrant ces modes de transport.

22. La municipalité régionale de comté devra faire appel aux transporteurs disponibles pour l'exploitation d'un système de transport d'appoint. La municipalité régionale de comté ne pourra donc pas posséder ses propres véhicules. Dans l'éventualité où la municipalité régionale de comté aurait mandaté un organisme de transport adapté, une commission scolaire ou un établissement de santé et des services sociaux, celui-ci pourra utiliser les véhicules qu'il possède déjà pour effectuer les opérations de mise en commun, soit l'utilisation des places résiduelles dans les véhicules, mais devra procéder par contrat de service avec les transporteurs disponibles pour effectuer le transport d'appoint.

23. Dans le cas où un organisme municipal ou intermunicipal de transport exploite un service de transport en vertu du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes sur le territoire d'une municipalité régionale de comté, cette dernière peut mandater cet organisme pour l'organisation d'un service de transport collectif sur son territoire. Toutefois, la gestion du transport en vertu des deux programmes d'aide devra faire l'objet d'un système comptable distinct. Dans le cadre du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif en milieu rural, les subventions gouvernementales reçues doivent être strictement réservées à l'organisation du transport rural, alors que dans le cadre du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes, les subventions gouvernementales reçues doivent être réservées à l'organisation du transport en milieu urbain.

24. Lorsque l'organisme de transport adapté met à la disposition ses places disponibles dans les véhicules, les revenus générés et les dépenses occasionnées doivent faire l'objet d'un système comptable distinct selon les règles établies dans les modalités administratives du Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées.

25. Lorsqu'il y a regroupement de plusieurs municipalités régionales de comté pour atteindre la masse critique à l'organisation d'un transport rural, la subvention gouvernementale à l'exploitation sera versée à chacune d'entre elles.

26. La municipalité régionale de comté qui organise des points de service hors de son territoire doit décrire ce transport hors territoire dans le plan de développement en transport collectif. Les municipalités régionales de comté devront toutefois s'assurer de ne pas être en concurrence avec un transporteur interurbain œuvrant sur le territoire concerné.

27. La municipalité régionale de comté doit transmettre les données financières et organisationnelles nécessaires au processus d'évaluation et de suivi du programme, qui sont exigées par le ministre.

TABLEAU 1

LISTE DES 51 MRC EN PHASE DE RESTRUCTURATION PAR RÉGION ADMINISTRATIVE

Région administrative	MRC
Bas-Saint-Laurent Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	1- Îles-de-la-Madeleine 2- Rocher-Percé 3- Côte-de-Gaspé 4- Haute-Gaspésie 5- Bonaventure 6- Avignon 7- Matapédia 8- Matane 9- Mitis 10- Rimouski-Neigette 11- Les Basques 12- Rivière-du-Loup 13- Témiscouata 14- Kamouraska
Côte-Nord	1- Manicouagan 2- Sept-Rivières 3- Caniapiscau 4- Minganie 5- Haute-Côte-nord 6- Basse-Côte-Nord
Saguenay-Lac-Saint-Jean	1- Domaine-du-Roy 2- Maria-Chapdelaine 3- Lac-Saint-Jean-Est 4- Le Fjord-du-Saguenay
Mauricie	1- Mékinac 2- Les Chenaux 3- Maskinongé 4- Haut-Saint-Maurice
Abitibi-Témiscamingue	1- Témiscamingue 2- Rouyn-Noranda 3- Abitibi 4- Abitibi-Ouest 5- Vallée-de-l'Or
Capitale-Nationale	1- Charlevoix-Est 2- Charlevoix

Région administrative	MRC
Chaudière-Appalaches	1- L'Islet 2- Montmagny 3- Robert-Cliche 4- Les Etchemins 5- L'Amiante
Centre-du-Québec	1- L'Érable 2- Nicolet-Yamaska
Estrie	1- Asbestos 2- Le Haut-Saint-François
Laurentides	1- Argenteuil 2- Antoine-Labelle
Outaouais	1- Papineau 2- Vallée-de-la-Gatineau 3- Pontiac
Montérégie	1- Bas-Richelieu 2- Acton

TABLEAU 2**LISTE DES 30 AUTRES MRC PAR RÉGION ADMINISTRATIVE**

Région administrative	MRC
Capitale-Nationale	1- L'Île-d'Orléans 2- Côte-de-Beaupré 3- Jacques-Cartier 4- Portneuf
Chaudière-Appalaches	1- Bellechasse 2- Nouvelle-Beauce 3- Beauce-Sartigan 4- Lotbinière
Centre-du-Québec	1- Arthabaska 2- Bécancour 3- Drummond
Estrie	1- Le Granit 2- Le Val-Saint-François 3- Coaticook 4- Memphrémagog
Laurentides	1- Deux-Montagnes 2- Rivière-du-Nord 3- Les Pays-d'en-Haut 4- Laurentides
Outaouais	1- Collines de l'Outaouais

Région administrative	MRC
Montérégie	1- Brôme-Missisquoi 2- Les Maskoutins 3- Haute-Yamaska 4- Rouville 5- Haut-Richelieu 6- Jardins-de-Napierville 7- Haut-Saint-Laurent 8- Vaudreuil-Soulanges 9- Beauharnois-Salaberry 10- La Vallée-du-Richelieu

39570

Gouvernement du Québec

Décret 1359-2002, 20 novembre 2002

CONCERNANT l'acquisition par expropriation de certains immeubles avec les biens meubles accessoires, pour la construction ou la reconstruction de parties de routes à divers endroits du Québec (D 2002 68027)

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 délégué aux Transports et à la Politique maritime 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 délégué aux Transports et à la Politique maritime :

QUE le ministre délégué aux Transports et à la Politique maritime 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 199, située en la Municipalité des Îles-de-la-Madeleine, secteur Havre-Aubert, dans la circonscription électorale des Îles-de-la-Madeleine, selon le plan AA20-3171-7601-B (projet 20-3171-7601-B) des archives du ministère des Transports;