

IL EST ORDONNÉ, en conséquence, sur la recommandation du ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles :

QUE l'administration de la terre ci-après désignée soit transférée à la Société des établissements de plein air du Québec pour le maintien et l'opération d'un site de télécommunication situé dans la zone d'exploitation contrôlée des Martres :

—le bloc 7 de l'arpentage primitif du Bassin-de-la-Rivière-Malbaie, d'une superficie de 10 000 mètres carrés;

QUE ce transfert d'administration soit assujéti aux conditions suivantes :

a) La Société des établissements de plein air du Québec paiera, pour ce transfert, au ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles, les frais d'administration afférents en vertu de l'article 2 du Règlement sur les frais exigibles lors du transfert de l'administration d'une terre (chapitre T-8.1, r. 4);

b) Les droits faisant l'objet de ce transfert ainsi que les bâtiments, ouvrages et améliorations qui auront été érigés sur la terre ci-dessus désignée ne pourront être cédés, transférés ou affectés à d'autres fins, sans l'autorisation préalable du gouvernement;

c) Advenant que les droits ainsi transférés ne soient plus requis ou soient abandonnés par la Société des établissements de plein air du Québec ou cessent d'être utilisés aux fins pour lesquelles ils sont consentis, un avis de la Société des établissements de plein air devra être donné au ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles. La rétrocession au ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles des droits, des ouvrages et des améliorations qui y auront été érigés par la Société des établissements de plein air se fera sans indemnité. Dans le cas où les ouvrages et améliorations ne seraient pas requis par le gouvernement, la Société des établissements de plein air du Québec devra, dans un délai d'un an à compter d'un avis écrit à cet effet qui lui sera transmis par le ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles, démolir les ouvrages et améliorations, et ce, à la satisfaction du ministre.

Le greffier du Conseil exécutif,
YVES OUELLET

71404

Gouvernement du Québec

Décret 1043-2019, 16 octobre 2019

CONCERNANT la modification du décret numéro 609-2014 du 23 juin 2014 concernant les conditions auxquelles est subordonnée l'aide financière accordée par la Société de financement des infrastructures locales du Québec pour certains projets d'infrastructure locale

ATTENDU QUE l'article 5 de la Loi sur la Société de financement des infrastructures locales du Québec (chapitre S-11.0102) prévoit que, pour la réalisation de sa mission, la Société peut verser des subventions et accorder toute autre aide financière suivant la forme et aux conditions que le gouvernement peut déterminer par règlement;

ATTENDU QUE l'article 10 de cette loi prévoit que l'aide financière peut être subordonnée à des conditions que seul le gouvernement détermine;

ATTENDU QUE, par le décret numéro 609-2014 du 23 juin 2014, modifié par le décret numéro 236-2017 du 22 mars 2017, le gouvernement a déterminé les conditions auxquelles est subordonnée l'aide financière accordée par la Société de financement des infrastructures locales du Québec pour certains projets d'infrastructures locales;

ATTENDU QUE de nouvelles modalités de versement doivent être adoptées afin de tenir compte des sommes disponibles pour la période 2019-2020 à 2023-2024, tout en maintenant les modalités applicables aux sommes disponibles pour la période 2014-2019;

ATTENDU QU'il y a lieu de modifier de nouveau le décret numéro 609-2014 du 23 juin 2014, modifié par le décret numéro 236-2017 du 22 mars 2017 par l'ajout de l'annexe 4 «Modalités de versement de l'aide financière de la Société de financement des infrastructures locales du Québec provenant du transfert d'une partie des revenus de la taxe fédérale d'accise sur l'essence et des contributions du gouvernement du Québec pour les infrastructures de transport en commun pour les années 2019-2024» jointe au présent décret;

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

QUE le décret numéro 609-2014 du 23 juin 2014, modifié par le décret numéro 236-2017 du 22 mars 2017, soit de nouveau modifié par l'ajout de l'annexe 4 «Modalités de versement de l'aide financière de la Société de financement des infrastructures locales du Québec provenant du transfert d'une partie des revenus de la taxe fédérale d'accise sur l'essence et des contributions du gouvernement du Québec pour les infrastructures de transport en commun pour les années 2019-2024», jointe en annexe au présent décret.

Le greffier du Conseil exécutif,
YVES OUELLET

ANNEXE 4**Modalités de versement
de l'aide financière
de la Société de financement des
infrastructures locales
du Québec**

Provenant du transfert d'une partie des revenus de la taxe fédérale d'accise sur l'essence
et des contributions du gouvernement du Québec pour les infrastructures de transport en commun
pour les années 2019-2024

*Société de financement
des infrastructures
locales*

Québec 

**Modalités de versement de l'aide financière de la
Société de financement des infrastructures locales du Québec**

Provenant du transfert d'une partie des revenus de la taxe fédérale d'accise sur l'essence et des contributions du gouvernement du Québec pour les infrastructures de transport en commun pour les années 2019-2024

Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la Société de financement des infrastructures locales du Québec et du ministère des Transports du Québec

Le Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL) et du ministère des Transports du Québec (MTQ) vise à soutenir financièrement les autorités organisatrices de transport en commun, les municipalités et les municipalités régionales de comté qui offrent un service de transport en commun sur leur territoire en ce qui concerne le maintien, l'amélioration et le développement de leurs immobilisations.

SOMMES DISPONIBLES POUR LE TRANSPORT EN COMMUN

1. Le programme dispose, à compter du 1^{er} avril 2019, d'une somme de 980,1 M\$ sur cinq ans pour le financement du transport en commun. De cette somme, 814,1 M\$ seront versés sous la forme d'un paiement au comptant et 166,0 M\$ le seront sous la forme d'un remboursement du service de la dette. La répartition de l'aide financière par année est déterminée par le gouvernement conformément au plan d'investissements soumis conjointement par le ministre des Finances, le ministre des Affaires municipales et de l'Habitation et le ministre des Transports.

**ORGANISMES ADMISSIBLES ET RÉPARTITION
DES SOMMES DISPONIBLES**

2. Les sociétés de transport en commun constituées en vertu de la Loi sur les sociétés de transport en commun (chapitre S-30.01), ainsi que le Réseau de transport métropolitain, institué en vertu de la Loi sur le Réseau de transport métropolitain (chapitre R-25.01) et désigné maintenant sous le nom «*exo*», sont admissibles aux aides financières prévues aux articles 7 à 18 inclusivement, pour les immobilisations sous leur responsabilité. La Société de transport de Montréal et *exo* sont également admissibles aux aides financières prévues à l'article 19.

Les municipalités, les régies municipales et intermunicipales de transport et les regroupements de municipalités qui organisent des services municipaux de transport en commun et qui contribuent à leur financement sont admissibles à recevoir les aides financières prévues aux articles 8 à 16 inclusivement, à compter de leur deuxième année complète d'opération.

De même, conséquemment à la Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal (chapitre O-7.3), les nouveaux organismes municipaux qui pourraient être créés en périphérie du territoire de la région métropolitaine de Montréal sont admissibles à recevoir les aides financières prévues aux articles 8 à 16 inclusivement, et ce, dès leur création.

Enfin, les municipalités régionales de comté qui organisent des services de transport collectif régional et qui contribuent à leur financement sont admissibles à recevoir les aides financières prévues aux articles 8 à 16 inclusivement, à compter de leur deuxième année complète d'opération.

3. En date du 1^{er} avril 2019, le ministre des Transports répartit de façon provisoire les fonds disponibles provenant de la SOFIL et du MTQ entre les organismes admissibles au programme. Les enveloppes provisoires sont réservées pour une période de trois ans et, le 1^{er} avril 2022, le ministre des Transports établira l'enveloppe finale de chaque organisme.

En premier lieu, une somme de 8,3 M\$ est soustraite de l'enveloppe globale pour tenir compte des frais d'intérêt à court terme engagés avant le financement à long terme, les frais d'émission d'obligations et les frais d'évaluation de crédits pour les projets d'immobilisation subventionnés sous la forme d'un remboursement du service de la dette. Le ministre des Transports détermine par la suite, pour la période de cinq ans, l'enveloppe provisoire disponible pour chacun des groupes d'organismes admissibles définis à l'article 2. Cette répartition est effectuée en fonction des données de l'achalandage global de chacun des groupes pour l'année 2017. La somme de 8,3 M\$ soustraite initialement est ensuite ajoutée à l'enveloppe globale prévue pour les sociétés de transport et pour exo, qui sont les seuls organismes dont les versements de subvention peuvent être effectués sur un service de la dette.

En second lieu, le ministre des Transports détermine de façon provisoire le montant maximal de l'aide financière disponible pour chacun des organismes, soit :

- a) le montant disponible pour les sociétés de transport et pour exo est réparti en proportion de l'achalandage annuel moyen constaté pour chacune des années au cours de la période de 2013 à 2017 inclusivement, selon les données d'achalandage transmises par ces organismes au MTQ.

L'enveloppe disponible pour les sociétés de transport et pour exo est répartie en considérant les sommes disponibles sous forme d'un remboursement du service de la dette et sous la forme d'un paiement au comptant.

- b) Pour les municipalités, les régies municipales et intermunicipales de transport et les regroupements de municipalités qui étaient admissibles au programme au cours de la période 2014-2019, et pour les nouveaux organismes municipaux créés à la suite de la nouvelle gouvernance dans la région de Montréal, l'enveloppe initiale est déterminée en fonction de l'achalandage constaté pour chacun durant l'année 2017. Si un organisme a commencé ses opérations après l'année 2017, ou si les données d'achalandage pour 2017 ne sont pas disponibles pour un organisme, les données de l'achalandage de l'année complète d'opération la plus récente sont utilisées.
- c) Pour les municipalités régionales de comté qui offrent des services de transport en commun en milieu régional et qui contribuent à leur financement, une enveloppe globale est déterminée en fonction de l'achalandage total de ces organismes. Ces organismes pourront accéder à ces sommes dans le cadre d'appels à projets annuels pour réaliser des projets des catégories d'actifs décrits aux articles 8 à 16 inclusivement. Advenant que les besoins soumis par les organismes dépassent les sommes disponibles, une priorisation des projets admissibles sera effectuée par le

MTQ en considérant les priorités des organismes et en s'assurant de couvrir un maximum d'organismes. Les conditions d'octroi et de suivi des projets retenus seront les mêmes que celles applicables aux projets des autres organismes admissibles.

En troisième lieu, au 1^{er} avril 2022, le ministre des Transports effectuera la répartition finale de l'enveloppe entre les organismes. Les sommes disponibles, c'est-à-dire les sommes non utilisées pour lesquelles aucun projet n'est autorisé ou planifié, y incluant les soldes d'enveloppe résultant des précédentes périodes d'application du programme, seront redistribuées au prorata de l'achalandage entre les organismes qui souhaitent faire financer d'autres projets au cours des deux dernières années du programme. La répartition se fera de manière similaire à la répartition provisoire effectuée en 2019, mais en considérant l'achalandage de la période 2016-2020 pour les sociétés de transport et pour exo alors que l'achalandage pour l'année 2020 sera considéré pour les autres organismes.

L'enveloppe finale est réservée jusqu'à la fin du programme. Les sommes non utilisées sont reportées d'année en année jusqu'à épuisement des sommes disponibles ou jusqu'au 31 mars 2025.

CONDITIONS DE VERSEMENT ET ADMISSIBILITÉ DES DÉPENSES

4. L'autorisation par le MTQ des subventions prévues aux articles 7 à 19 est soumise aux conditions suivantes :
 - a) le bien acquis, construit ou aménagé est utilisé pour exploiter un service de transport en commun ou de transport adapté;
 - b) le bien acquis, construit ou aménagé qui est destiné à l'usage de la clientèle (autobus, terminus, gares, etc.) prévoit des mesures d'accessibilité universelle et sans obstacle pour les personnes handicapées et à mobilité réduite, sauf s'il est démontré que les conditions d'exploitation ne le permettent pas;
 - c) la demande d'aide financière a été déposée par l'organisme au MTQ au plus tard le 31 mars 2024;
 - d) le projet est autorisé par le ministre des Transports;
 - e) les crédits sont disponibles;
 - f) la présentation préalable d'une étude des bénéfices et des coûts du projet, dont l'exigence et le contenu sont définis par le ministre des Transports selon les catégories de projets qu'il détermine;
 - g) la présentation préalable de toute autre étude ou analyse exigée par le ministre des Transports;
 - h) les dépenses admissibles du projet bénéficiant d'une aide financière dans le cadre du présent programme ne peuvent faire l'objet d'aucune autre aide financière provenant d'un ministère, d'une agence ou d'un mandataire du gouvernement;
 - i) le respect des accords intergouvernementaux de libéralisation des marchés auxquels le gouvernement du Québec souscrit;
 - j) le respect de toute exigence gouvernementale en matière de contenu canadien approuvée par le Conseil du trésor. Advenant l'impossibilité de répondre à ces exigences, des exceptions pourraient être possibles sous réserve d'une démonstration probante et d'une approbation du Conseil du trésor;

- k) dans la région de Montréal, le projet doit être inscrit au Plan d'immobilisation de l'Autorité régionale de transport métropolitain ou l'organisme doit avoir un avis positif de cette dernière à l'égard du projet.
5. Le montant de toute subvention visée aux articles 7 à 19 est basé sur la dépense jugée admissible. Advenant le cas, cette dépense ne peut excéder le coût maximal d'un bien jugé équivalent par le ministre des Transports. L'aide financière correspond généralement à 90 % des dépenses jugées admissibles. Cependant, l'aide financière peut atteindre 95 % des dépenses jugées admissibles pour les projets qui permettent de soutenir le développement de l'électrification des transports, de rendre accessibles à la clientèle à mobilité réduite des actifs existants de transport en commun, ou d'acquérir et d'installer des biens à caractère innovateur au point de vue technologique, des abribus ou des supports à vélo.
6. L'aide gouvernementale, y incluant celle de la SOFIL, ne couvre pas les dépenses suivantes :
- a) les dépenses de travaux ou les biens livrés avant le 1^{er} avril 2019 et les dépenses effectuées après le 31 mars 2025;
 - b) les dépenses ne respectant pas les lois et règlements en vigueur;
 - c) le mobilier et le matériel de bureau;
 - d) les outils manuels ou portatifs non spécifiquement requis pour la réalisation du projet;
 - e) les dépenses assimilables à l'entretien normal et les dépenses d'entretien requises pour assurer la bonne conservation des actifs jusqu'à la fin de leur vie utile, comme définie par le ministre des Transports;
 - f) l'achat et la location de terrain, de même que les dépenses relatives aux permissions d'occupation, à l'exception de celles requises uniquement durant l'exécution des travaux;
 - g) les coûts de location d'immeubles et autres installations ou équipements, à l'exception des frais de location provisoire directement reliés à la réalisation des travaux;
 - h) les pièces de rechange lors de l'acquisition d'un actif subventionné, à l'exception des pièces minimales requises pour assurer le maintien des opérations lors d'un bris d'équipement;
 - i) les dépenses de gestion, de vérification et de contrôle financier pour les projets réguliers de transport en commun, sauf si ces dépenses font partie d'un projet clé en main donné à forfait;
 - j) les coûts de main-d'œuvre en régie pour la formation du personnel;
 - k) les frais juridiques;
 - l) les dépenses engagées pour des projets annulés;
 - m) la dépense encourue pour un bien ou une partie d'un bien faisant l'objet d'une aide gouvernementale en vertu d'un autre programme de subvention.

TAUX D'AIDE FINANCIÈRE DES PROJETS ADMISSIBLES

7. Une aide financière, couvrant 90 % des dépenses admissibles, est accordée, jusqu'à concurrence des montants autorisés, pour l'achat et le remplacement, à l'état neuf, de minibus urbains, de midibus urbains et d'autobus urbains hybrides nécessaires pour l'exploitation d'un réseau de transport en commun ou de transport adapté. Le taux d'aide financière est bonifié à 95 % pour les minibus, midibus ou autobus entièrement électriques.
8. Une aide financière, couvrant 90 % des dépenses admissibles, est accordée, jusqu'à concurrence des montants autorisés, pour l'achat et le remplacement, à l'état neuf ou usagé, de véhicules de service nécessaires pour l'exploitation d'un réseau de transport en commun ou de transport adapté. Le taux d'aide financière est bonifié à 95 % pour les véhicules de service entièrement électriques.
9. Une aide financière, couvrant 90 % des dépenses admissibles, 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 midibus et des autobus urbains, des véhicules de service ayant une durée de vie utile égale ou supérieure à dix ans et des voitures et du matériel roulant des réseaux de métro et de trains de banlieue.
10. Une aide financière, couvrant 95 % des dépenses admissibles, est accordée, jusqu'à concurrence des montants autorisés, pour les modifications visant à améliorer, pour la clientèle à mobilité réduite, l'accès à un service régulier existant de transport en commun; une telle aide étant versée pour les terminus, les stationnements d'incitation, les stations et les voitures de métro ainsi que pour les gares et le matériel roulant des trains de banlieue.
11. Une aide financière, couvrant 95% des dépenses admissibles, est accordée, jusqu'à concurrence des montants autorisés, pour l'achat et l'installation de biens servant à l'exploitation d'un réseau de transport en commun ou de transport adapté et présentant un caractère innovateur au point de vue technologique, notamment pour le repérage des véhicules, l'information à la clientèle, la priorisation des véhicules de transport en commun ou de transport adapté dans la circulation automobile, l'aide à l'exploitation incluant les logiciels d'exploitation, l'émission des titres de transport et la perception des recettes.
12. Une aide financière, couvrant 95% des dépenses admissibles, est accordée, jusqu'à concurrence des montants autorisés, pour l'acquisition, l'installation et le remplacement d'abribus.
13. Une aide financière, couvrant 95% des dépenses admissibles, est accordée, jusqu'à concurrence des montants autorisés, pour l'acquisition et l'installation de supports à vélo et l'aménagement de vélo-station dans les terminus, les stationnements d'incitation ainsi qu'aux stations de métro et aux gares de trains de banlieue.
14. Une aide financière, couvrant 90 % des dépenses admissibles, est accordée, jusqu'à concurrence des montants autorisés, pour l'acquisition, la construction, l'agrandissement, le remplacement et la réfection d'un stationnement d'incitation destiné à l'utilisation du transport en commun.

15. Une aide financière, couvrant 90 % des dépenses admissibles, est accordée, jusqu'à concurrence des montants autorisés, pour des projets d'immobilisation concernant des terminus ou des aires d'attente nécessaires à l'exploitation d'un réseau de transport en commun ou de transport adapté, notamment :
- a) l'acquisition, la construction, l'agrandissement, le remplacement et la réfection d'un bien immeuble utilisé pour les besoins d'un terminus ou d'une aire d'attente ou de recharge;
 - b) l'acquisition, l'adaptation et le remplacement des différents équipements et dispositifs requis aux fins de l'exploitation d'un terminus ou d'une aire d'attente ou de recharge, lorsque le terminus ou l'aire d'attente ou de recharge a été utilisé pendant au moins 20 ans, ou lorsque l'acquisition, l'adaptation ou le remplacement vise la mise aux normes des équipements à des fins de sécurité ou environnementales;
 - c) la réfection de la toiture d'un bien immeuble utilisé comme terminus ou aire d'attente lorsque la toiture a au moins 20 ans et que ce bien immeuble a été utilisé pendant au moins 20 ans;
 - d) les dépenses d'immobilisation additionnelles requises à la suite de l'acquisition de véhicules de service, de minibus, de midibus ou d'autobus hybrides ou électriques. Ces dépenses concernent l'outillage et les équipements spécialisés ainsi que les infrastructures. Le taux d'aide financière est bonifié à 95 % si ces dépenses découlent de l'acquisition de véhicules entièrement électriques.
16. Une aide financière, couvrant 90 % des dépenses admissibles, est accordée, jusqu'à concurrence des montants autorisés, pour des projets d'immobilisation concernant des centres administratifs nécessaires à l'exploitation d'un réseau de transport en commun ou de transport adapté, notamment :
- a) l'acquisition, la construction, l'agrandissement, le remplacement et la réfection d'un bien immeuble utilisé pour les besoins du centre administratif;
 - b) la réfection de la toiture d'un bien immeuble utilisé comme centre administratif lorsque la toiture a au moins 20 ans et que ce bien immeuble a été utilisé pendant au moins 20 ans.
17. Une aide financière, couvrant 90 % des dépenses admissibles, est accordée, jusqu'à concurrence des montants autorisés, pour des projets d'immobilisation concernant des garages et des centres d'entretien nécessaires à l'exploitation d'un réseau de transport en commun ou de transport adapté, notamment :
- a) l'acquisition, la construction, l'agrandissement, le remplacement et la réfection d'un bien immeuble utilisé pour les besoins d'un garage ou d'un centre d'entretien;
 - b) l'acquisition, l'adaptation et le remplacement des équipements et des dispositifs requis aux fins de l'exploitation d'un garage ou d'un centre d'entretien, lorsque le garage ou le centre d'entretien a été utilisé pendant au moins 20 ans, ou lorsque l'acquisition, l'adaptation ou le remplacement des équipements et des dispositifs vise la mise aux normes des équipements à des fins de sécurité ou environnementales;
 - c) la réfection de la toiture d'un bien immeuble utilisé comme garage lorsque la toiture a au moins 20 ans et que le garage ou le centre d'entretien a été utilisé pendant au moins 20 ans;

- d) les dépenses d'immobilisation additionnelles requises à la suite de l'acquisition de véhicules de service, de minibus, de midibus ou d'autobus hybrides ou électriques. Ces dépenses concernent l'outillage et les équipements spécialisés ainsi que les infrastructures. Le taux d'aide financière est bonifié à 95 % si ces dépenses découlent de l'acquisition de véhicules entièrement électriques.
18. Une aide financière, couvrant 90 % des dépenses admissibles, est accordée, jusqu'à concurrence des montants autorisés, pour l'implantation de mesures préférentielles pour les autobus, dont notamment des voies réservées aux autobus ou des feux de priorité pour autobus.
19. Une aide financière, couvrant 90 % des dépenses admissibles, est accordée, jusqu'à concurrence des montants autorisés, pour le maintien, l'amélioration et le développement des services du réseau de métro ou de trains de banlieue. L'aide financière est versée pour l'achat et le remplacement des véhicules de service, pour l'acquisition, le remplacement ou la réparation des voitures, du matériel roulant et des équipements, de même que pour la réparation, l'amélioration ou le développement des infrastructures du réseau de métro ou de trains de banlieue.

PROJETS NON ADMISSIBLES

20. Les projets suivants ne sont pas admissibles à l'aide gouvernementale :
- a) les projets visant le transport interurbain;
 - b) les projets visant l'entretien courant et périodique du matériel roulant, des équipements et des infrastructures de transport en commun;
 - c) les projets d'acquisition d'autobus au diesel ou à essence;
 - d) les projets qui constituent uniquement des études.

VERSEMENT DE L'AIDE FINANCIÈRE

21. L'aide financière aux municipalités, aux municipalités régionales de comté, aux régions municipales et intermunicipales de transport et aux regroupements de municipalités est versée uniquement sous la forme d'un paiement au comptant. L'aide financière aux sociétés de transport et à exo peut être versée sous la forme d'un paiement au comptant ou sous la forme d'un remboursement du service de la dette.
22. Lorsque l'aide financière aux immobilisations est versée sous la forme d'un paiement au comptant et qu'il est prévu que la réalisation du projet soit complétée avant la fin de la première année suivant l'autorisation ministérielle de réaliser le projet, le MTQ procède, dans les deux mois suivant cette autorisation, au versement provisoire d'un montant représentant 90 % de l'aide financière prévue pour ce projet. Le solde, s'il y a lieu, est versé après que la vérification des pièces justificatives soit terminée, et ce, dans les deux mois suivant le dépôt des recommandations des auditeurs. Le cas échéant, les versements de l'aide financière pourront être retardés advenant que les conditions spécifiques exigées par le MTQ ne soient pas remplies.

23. Lorsque la réalisation d'un projet nécessite plus d'une année, le versement provisoire est appliqué au prorata des investissements planifiés annuellement. Le montant versé, à chacune des années durant laquelle le projet se poursuit, équivaut à 100 % du montant des investissements planifiés pour ces années, jusqu'à concurrence d'un montant maximum de 90 % de l'aide financière totale accordée. Le premier versement provisoire s'effectue dans les deux mois suivant l'autorisation ministérielle finale de réaliser le projet. Les versements suivants sont effectués au début de chacune des années suivantes. Le solde, s'il y a lieu, est versé après que la vérification des pièces justificatives soit terminée, et ce, dans les deux mois suivant le dépôt des recommandations des auditeurs. Le cas échéant, les versements de l'aide financière pourront être retardés advenant que des conditions spécifiques exigées par le MTQ ne soient pas remplies.
24. L'aide financière aux sociétés de transport en commun et à exo est versée uniquement sous la forme d'un paiement au comptant dans les cas suivants :
- a) les projets d'immobilisation pour lesquels l'aide financière est égale à 200 000 \$ et moins;
 - b) l'acquisition, l'adaptation et le remplacement des équipements et des dispositifs dont la durée de vie utile est de dix ans et moins;
 - c) l'acquisition, l'installation et le remplacement d'abribus;
 - d) l'acquisition et l'installation de supports à vélo;
 - e) l'acquisition et le remplacement de véhicules de service;
 - f) une modification visant à améliorer, pour la clientèle 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;
 - g) la réparation effectuée en vue de prolonger la durée de vie utile des autobus, des midibus et des minibus;
 - h) les frais d'émission d'obligations et les frais d'intérêt à court terme lors du refinancement d'un actif subventionné sous la forme d'un remboursement du service de la dette;
 - i) les frais d'intérêt à court terme engagés avant le financement à long terme, lorsqu'un actif est subventionné sous la forme d'un remboursement du service de la dette et lorsque l'organisme rembourse ces frais à même ses dépenses d'exploitation de l'année courante.
25. Dans tous les cas autres que ceux prévus à l'article 24, l'aide financière aux sociétés de transport en commun et à exo peut être versée sous la forme d'un paiement comptant ou sous la forme d'un remboursement du service de la dette. Les organismes doivent déterminer, en fonction des crédits disponibles calculés conformément à l'article 3, si un projet est subventionné sous la forme d'un paiement au comptant ou sous la forme d'un remboursement du service de la dette. Un projet ne peut être subventionné en vertu des deux modes de versement, sauf dans le cas où les crédits disponibles ne sont pas suffisants pour subventionner le projet exclusivement par l'un ou l'autre de ces modes.

26. Lorsque l'aide financière aux immobilisations est versée sous la forme d'un remboursement d'un service de la dette, elle est versée selon les échéances prévues au service de la dette. Un suivi semestriel de l'échéancier des travaux et des coûts sera transmis au MTQ. La durée d'un service de la dette ne peut excéder dix ans pour les dépenses reliées au réseau d'autobus. Dans le cas des dépenses reliées au réseau de métro ou de trains de banlieue, la durée du service de dette pour la partie subventionnée peut-être de 10 ou 20 ans selon la durée de vie de l'actif subventionné, la nature des travaux, le coût du projet et la disponibilité des ressources financières.
27. L'aide financière accordée sous la forme d'un remboursement du service de la dette est versée par le MTQ plutôt que par la SOFIL.
28. Les aides financières versées en trop, s'il en est, sont récupérées sur un versement d'aide financière subséquent prévu pour l'organisme ou sont remboursées par l'organisme. Aucun intérêt n'est exigible sur les aides financières à verser ou à récupérer.

REDDITION DE COMPTES

29. Les bénéficiaires d'aide financière dans le cadre de ce programme doivent faire parvenir au MTQ :
 - a) à sa demande et sur une base trimestrielle (31 mars, 30 juin, 30 septembre et 31 décembre), le suivi financier de leurs projets financés et planifiés dans le cadre de ce programme, ainsi que la liste des projets financés par le programme qui sont prêts à être vérifiés;
 - b) sur une base annuelle et en date du 31 mars, une liste des actifs financés par le programme qui ont été abandonnés, aliénés, vendus, sinistrés ou remplacés en cours d'année;
 - c) sur une base annuelle, une copie de leur budget, de leurs états financiers et de leur rapport annuel, s'il y a lieu;
 - d) sur une base annuelle, une copie de leur rapport annuel d'exploitation dont la forme est déterminée par le MTQ et qui regroupe des données opérationnelles et financières nécessaires aux processus d'évaluation du programme;
 - e) les données nécessaires au calcul des indicateurs de suivi des résultats relatifs aux investissements réalisés dans le cadre du programme nécessaire à la production du rapport quinquennal sur les résultats pour la période 2019-2024 et la période qui précède;
 - f) les sociétés de transport en commun doivent de plus fournir au MTQ sur une base annuelle une mise à jour de leur plan quinquennal de gestion de leur parc d'autobus;
 - g) à la fin du projet, de même que sur demande au cours des exercices d'audit annuels, tous les documents reliés au projet qui sont nécessaires à la vérification de celui-ci.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

30. Pour bénéficier des aides financières 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. La SOFIL, ou le MTQ le cas échéant, peut retarder, sans payer d'intérêts, le versement d'une aide financière à un organisme, réduire ou annuler une somme à laquelle par ailleurs il aurait droit lorsque celui-ci :
- 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;
 - impose des conditions inacceptables à un autre organisme de transport en commun qui souhaite utiliser une infrastructure ou un équipement faisant l'objet d'une aide financière, ou refuse d'entreprendre, dans un délai raisonnable, les démarches en vue d'en venir à un accord.
31. L'autorisation ou le versement des aides financières est soumis aux conditions suivantes :
- l'aliénation d'un bien d'une valeur de plus de 25 000 \$ subventionné en vertu du présent programme doit être autorisée par le ministre des Transports. L'organisme doit informer le ministre de l'aliénation de tout bien subventionné d'une valeur de 25 000 \$ et moins;
 - le premier tarif et tout autre tarif exigé pour l'utilisation d'un stationnement d'incitation subventionné doivent être autorisés par le ministre des Transports.

DISPOSITIONS TRANSITOIRES

32. Jusqu'au 31 mars 2019, les dispositions du Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun 2014-2019 de la SOFIL et du MTQ, adopté par le décret numéro 236-2017 du 22 mars 2017, s'appliquent aux organismes admissibles dont la demande d'aide financière implique des sommes disponibles ou réservées en date du 31 mars 2019.
33. À compter du 1^{er} avril 2019, toute somme d'un organisme pour laquelle aucune demande d'aide financière n'a été formulée en application de ce programme sera reportée dans la nouvelle enveloppe calculée pour cet organisme, conformément aux dispositions du Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la SOFIL et du MTQ pour la période 2019-2024.
34. À compter du 1^{er} avril 2019, toute somme autorisée à un organisme pour un projet dont les travaux ne sont pas initiés à cette date, et pour lequel aucun versement n'a été effectué, sera reportée dans la nouvelle enveloppe calculée pour cet organisme.
35. À compter du 1^{er} avril 2019, les organismes admissibles disposent de deux années, soit jusqu'au 31 mars 2021, pour terminer la réalisation des projets financés dans le cadre du Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun au cours des périodes 2005-2010, 2010-2014 et 2014-2019. Les projets autorisés dont la réalisation s'étale sur une plus longue période devront être revus et divisés en phases correspondant aux échéances du programme.