

**PROGRAMME D'AIDE GOUVERNEMENTALE À
L'AMÉLIORATION DES SERVICES
EN TRANSPORT EN COMMUN**

Modalités d'application

2007-2011

Québec, le 20 décembre 2007

Je détermine que les modalités reproduites ci-après s'appliquent au versement de subventions à l'amélioration des services de transport en commun, conformément à l'article 11 du Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport en commun (décret n^o 153-2007 du 14 février 2007).


Julie Boulet

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
1. ORGANISMES ADMISSIBLES.....	1
2. DATE D'ENTRÉE EN VIGUEUR ET ANNÉE DE RÉFÉRENCE	2
3. NATURE DES SUBVENTIONS	2
3.1 Subvention à l'amélioration des services offerts.....	2
3.2 Subvention à l'acquisition et à la location temporaire de véhicules et de matériel roulant.....	3
3.3 Subvention à la promotion du transport en commun	3
4. DÉPENSES ADMISSIBLES – VOLET AMÉLIORATION DES SERVICES OFFERTS	3
4.1 Services à contrat	3
4.2 Services en régie	3
4.3 Services offerts par taxi	4
4.4 Utilisation de véhicules de plus grande capacité	4
5. DÉPENSES NON ADMISSIBLES.....	4
6. LA CONTREPARTIE LOCALE	4
7. DOCUMENTS JUSTIFICATIFS	5
7.1. Description des améliorations de service	5
7.2. Estimation des coûts additionnels associés à l'amélioration des services.....	5
7.3 Présentation des orientations tarifaires.....	7
8. MODE D'ATTRIBUTION AUX AUTORITÉS ORGANISATRICES DE TRANSPORT	7
9. DONNÉES ET RENSEIGNEMENTS NÉCESSAIRES À L'AUTORISATION ET AU SUIVI DU PLAN D'AMÉLIORATION DES SERVICES.....	8
10. PROCESSUS DE VERSEMENT DE L'AIDE À L'AMÉLIORATION DES SERVICES	9
ANNEXE 1	10
ANNEXE 2	12



INTRODUCTION

Le 16 juin 2006, le premier ministre et le ministre des Transports du Québec rendaient publique la Politique québécoise du transport collectif intitulée : « *Pour offrir de meilleurs choix aux citoyens* ». Cette politique s'inscrit dans les orientations gouvernementales en matière de développement durable, de stratégie énergétique et de stratégie de réduction des gaz à effet de serre.

La cible retenue par le gouvernement pour la Politique québécoise du transport collectif est d'accroître de 8 % l'achalandage du transport collectif d'ici 2012. Pour atteindre cette cible, le gouvernement entend intervenir de façon à augmenter de 16 % l'offre de service des autorités organisatrices de transport (AOT).

Le Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services de transport en commun vise à soutenir les AOT dans leurs efforts pour accroître l'offre de service de transport en commun à la population.

Le présent document décrit les modalités d'application du Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services de transport en commun édicté par le décret n° 153-2007 du 14 février 2007.

1. ORGANISMES ADMISSIBLES

Le Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport en commun s'adresse à toutes les AOT. Les organismes suivants sont admissibles à des subventions dans le cadre de ce programme d'aide :

- L'Agence métropolitaine de transport;
- Les sociétés de transport en commun;
- Les conseils intermunicipaux de transport;
- Les municipalités, les municipalités régionales de comté (MRC), les régies municipales de transport et les regroupements de municipalités autorisés à recevoir des subventions en vertu du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (PAGTCP);
- Les municipalités, les MRC, les régies municipales de transport et les regroupements de municipalités autorisés, après le 1er janvier 2007, à recevoir des subventions en vertu du PAGTCP, sont admissibles à recevoir les subventions à compter de la deuxième année complète d'opération. Toutefois, un organisme organisant déjà un service de transport en commun l'année précédant l'autorisation du ministre des Transports est admissible à compter de l'année où il reçoit une autorisation du ministre des Transports.

2. DATE D'ENTRÉE EN VIGUEUR ET ANNÉE DE RÉFÉRENCE

Le Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport en commun entre en vigueur à compter de sa date de parution dans la gazette officielle du Québec. Il ne pourra avoir de portée rétroactive avant le 1^{er} janvier 2007. L'année de référence pour le calcul de l'augmentation de l'offre de service est 2006 à moins que l'offre kilométrique d'un organisme en 2006 ne soit moins élevée qu'en 2005. Dans un tel cas, l'offre de 2005 sera utilisée pour le calcul de l'augmentation de l'offre.

3. NATURE DES SUBVENTIONS

Le Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services de transport en commun prévoit les trois types de subventions suivantes :

- Subvention à l'amélioration des services offerts;
- Subvention à l'acquisition des véhicules et du matériel roulant nécessaires à l'amélioration des services;
- Subvention à la promotion du transport en commun.

3.1 Subvention à l'amélioration des services offerts

La subvention à l'amélioration des services est établie annuellement. Elle couvre 50 % des coûts additionnels d'exploitation encourus par un organisme de transport pour augmenter l'offre kilométrique par rapport à l'année de référence en tenant compte des montants maximaux établis par le MTQ pour les services en régie et à contrat.

Le MTQ établit le montant maximal de subvention pour chacun des AOT en commun pour chacune des cinq années de l'entente de performance selon les augmentations de l'offre kilométrique inscrites au plan d'amélioration des services transmis au Ministère par les AOT.

Pour chacune des années du plan d'amélioration des services, l'augmentation de l'offre correspond à l'écart entre l'offre envisagée pour l'année en question et l'offre de l'année de référence. Exemple : véhicule-kilomètre additionnel = véhicule-kilomètre an 1 – véhicule-kilomètre pour l'année de référence (2006).

3.2 Subvention à l'acquisition et à la location temporaire de véhicules et de matériel roulant

Pour les années 2007, 2008 et 2009, une subvention, égale à 50 % des dépenses admissibles peut être accordée, jusqu'à concurrence des montants autorisés, pour l'achat de véhicules neufs et la location temporaire de véhicules nécessaires à l'augmentation de l'offre de service.

3.3 Subvention à la promotion du transport en commun

Une subvention, égale à 50 % des dépenses admissibles peut être accordée, jusqu'à concurrence des montants autorisés, pour les activités de promotion du transport en commun. L'enveloppe disponible annuellement est de 2 M\$ pour une promotion à l'échelle nationale. La contribution du milieu local devrait correspondre au montant dépensé à l'échelle nationale. La forme de cette contribution reste à déterminer.

4. DÉPENSES ADMISSIBLES – VOLET AMÉLIORATION DES SERVICES OFFERTS

Seuls les coûts directement associés à l'augmentation de l'offre kilométrique sont admissibles au volet amélioration des services offerts.

4.1 Services à contrat

Coûts additionnels du contrat directement liés à l'augmentation de l'offre de service.

4.2 Services en régie

Coûts supplémentaires d'exploitation, c'est-à-dire les frais variables associés à l'augmentation de l'offre de service :

- Coûts variables de l'organisme liés à la possession des véhicules additionnels requis. Ces coûts comprennent les frais d'immatriculation et d'assurance des véhicules ainsi que les frais associés à l'entretien des places additionnelles de garage. Le coût d'achat ou de location des véhicules est exclu de ce volet;
- Coûts variables de l'organisme liés à la conduite des véhicules pour fournir l'offre de service supplémentaire. Ces coûts comprennent la rémunération (salaire et avantages sociaux) des chauffeurs pour les heures additionnelles requises;

- Coûts variables liés au déplacement des véhicules pour fournir l'offre de service supplémentaire. Ces coûts comprennent les frais en carburant et en entretien des véhicules (rémunération des mécaniciens, fournitures et contrats de service pour l'entretien des véhicules) pour les kilomètres additionnels requis.

4.3 Services offerts par taxi

Les services offerts par taxi sont admissibles selon les coûts additionnels du contrat jusqu'à concurrence d'un montant unitaire maximal.

4.4 Utilisation de véhicules de plus grande capacité

Les coûts supplémentaires résultant de l'utilisation de véhicules de plus grande capacité par l'acquisition de matériel roulant à deux étages ou d'autobus articulés sont admissibles à l'aide à l'amélioration de service lorsqu'il y a maintien ou augmentation de l'offre kilométrique par rapport à l'année de référence. 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).

5. DÉPENSES NON ADMISSIBLES

Les dépenses associées au rehaussement de la qualité du service, tels la climatisation des véhicules, l'aménagement des terminus et des points de transfert, l'amélioration de la rapidité et de la ponctualité (voies réservées, systèmes d'aide à l'exploitation), ne sont pas admissibles à la subvention à l'amélioration des services de transport en commun. Ces dépenses sont financées par le volet immobilisation du PAGTCP ou par le Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL).

6. LA CONTREPARTIE LOCALE

Les municipalités devront fournir une contrepartie financière équivalente à celle du MTQ (c'est-à-dire : coût d'exploitation additionnel associé à l'augmentation de l'offre – subvention à l'amélioration des services). Cette contribution proviendra des ressources locales (usager, municipalité) et ne pourra faire en sorte de réduire l'effort financier de la municipalité. Aux fins de l'établissement de la contribution municipale, est exclu l'apport exigé d'une municipalité pour la même année pour bénéficier de subventions en vertu d'un autre programme d'aide gouvernementale, à l'exclusion du PAGTCP.

7. DOCUMENTS JUSTIFICATIFS

Pour bénéficier de l'aide à l'amélioration des services, une AOT devra avoir déposé un plan d'amélioration des services pour la période 2007-2011. Ce plan est ajusté annuellement. Les sociétés de transport devront modifier leur Plan stratégique de développement afin de tenir compte des améliorations de service qui sont envisagées durant les cinq ans du plan d'amélioration des services. Le plan d'amélioration des services comprend une description des améliorations de services envisagées pour chacune des années ainsi qu'une estimation des coûts additionnels requis et des orientations tarifaires retenues.

7.1. Description des améliorations de service

- Identification et description des améliorations qui seront apportées à l'offre de service actuel (ajout de circuits pour desservir de nouveaux secteurs ou de nouvelles clientèles, augmentation de la longueur de certains circuits, augmentation de la fréquence, augmentation de la capacité, amélioration de la ponctualité, de la vitesse et du confort, etc.);
- Identification des équipements additionnels requis (véhicules, places de garage) pour chacune des années du plan d'amélioration des services;
- Mode d'exploitation retenu (en régie ou à contrat) pour l'augmentation du niveau de service;
- Détermination de l'offre additionnelle nette par rapport à l'année de référence (2006). Nombre de véhicules additionnels requis (en période de pointe et total), nombre de véhicule-kilomètres (véh-km) et nombre de véhicule-heures (véh-h) (en service commercial et total) pour chacune des années du plan d'amélioration des services.

Le MTQ précisera la façon de calculer l'offre tant pour l'année de référence que pour les années subséquentes ainsi que les documents à déposer.

7.2. Estimation des coûts additionnels associés à l'amélioration des services

Pour les services en régie

- Estimation (sur une base provisoire) des coûts additionnels d'immobilisation directement associés à chacune des améliorations de service envisagées (nombre de véhicules additionnels requis, coût d'acquisition des véhicules et des équipements embarqués, places additionnelles de garage et coûts d'immobilisation pour l'agrandissement des garages). Les coûts additionnels d'immobilisation sont inscrits au Programme triennal d'immobilisation (PTI) de

l'organisme et traités dans le cadre du volet immobilisation du PAGTCP ou de la SOFIL sauf en ce qui concerne les projets relatifs à la section 3.2;

- Estimation de l'augmentation des coûts supplémentaires d'exploitation associés à l'augmentation de l'offre de service pour chacune des années. Les coûts additionnels associés à l'augmentation de l'offre pour les services en régie seront estimés à partir de la formule suivante :

$(A \times \text{nombre additionnel de véhicules}) + (B \times \text{nombre de véh-h additionnels}) + (C \times \text{nombre de véh-km additionnels})$

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 carburant et en entretien des véhicules (rémunération des mécaniciens, fournitures et contrats de service pour l'entretien des véhicules).

Le MTQ demandera à l'Association du transport urbain du Québec de lui fournir les données « standardisées » (Benchmarking) relatives aux trois catégories de coûts variables pour chacune des sociétés pour les années 2005 et 2006 ainsi que l'offre de service (nombre de véhicules en pointe et total, nombre de véh-h en service commercial et total, nombre de véh-km en service commercial et total) afin de calculer les facteurs A, B et C pour chacune des sociétés. Les facteurs calculés pour 2006 sont indexés (50 % indice des prix à la consommation [IPC] et 50 % indice des prix du transport [IPT]) afin d'estimer les paramètres A, B et C pour 2007.

Pour les services exploités à contrat

- Estimation (sur une base provisoire) de l'augmentation des coûts des contrats d'exploitation associés à l'augmentation de l'offre de service pour chacune des années.

L'augmentation des coûts des contrats d'exploitation associés à l'augmentation de l'offre de service pour chacune des années pourrait être estimée à partir de la formule suivante : $D \times \text{véh-h ou véh-km}$. Le facteur D correspond à un coût unitaire et serait estimé par organisme à partir des données 2005 (rapport d'exploitation, coût de contrat et données de véh-h et de véh-km). Les facteurs calculés pour 2005 sont indexés (50 % IPC et 50 % IPT) afin d'estimer le paramètre D pour 2007.

7.3 Présentation des orientations tarifaires

- Description de la stratégie tarifaire envisagée au cours de la période;
- Évaluation des impacts sur l'achalandage.

8. MODE D'ATTRIBUTION AUX AUTORITÉS ORGANISATRICES DE TRANSPORT

Les montants annuels d'aide pour les cinq ans sont attribués aux organismes selon les plans d'amélioration des services. Toutefois, si la somme des demandes des organismes est supérieure à l'enveloppe budgétaire dont il dispose, le MTQ devra effectuer un arbitrage afin de déterminer les montants de subvention à allouer aux différents organismes.

Le MTQ assurera un traitement équitable des demandes des différents organismes. Il permettra à tous les organismes de réaliser leurs demandes ou à défaut une cible minimale (16 %) avant de permettre à certains organismes d'aller au-delà de cette cible.

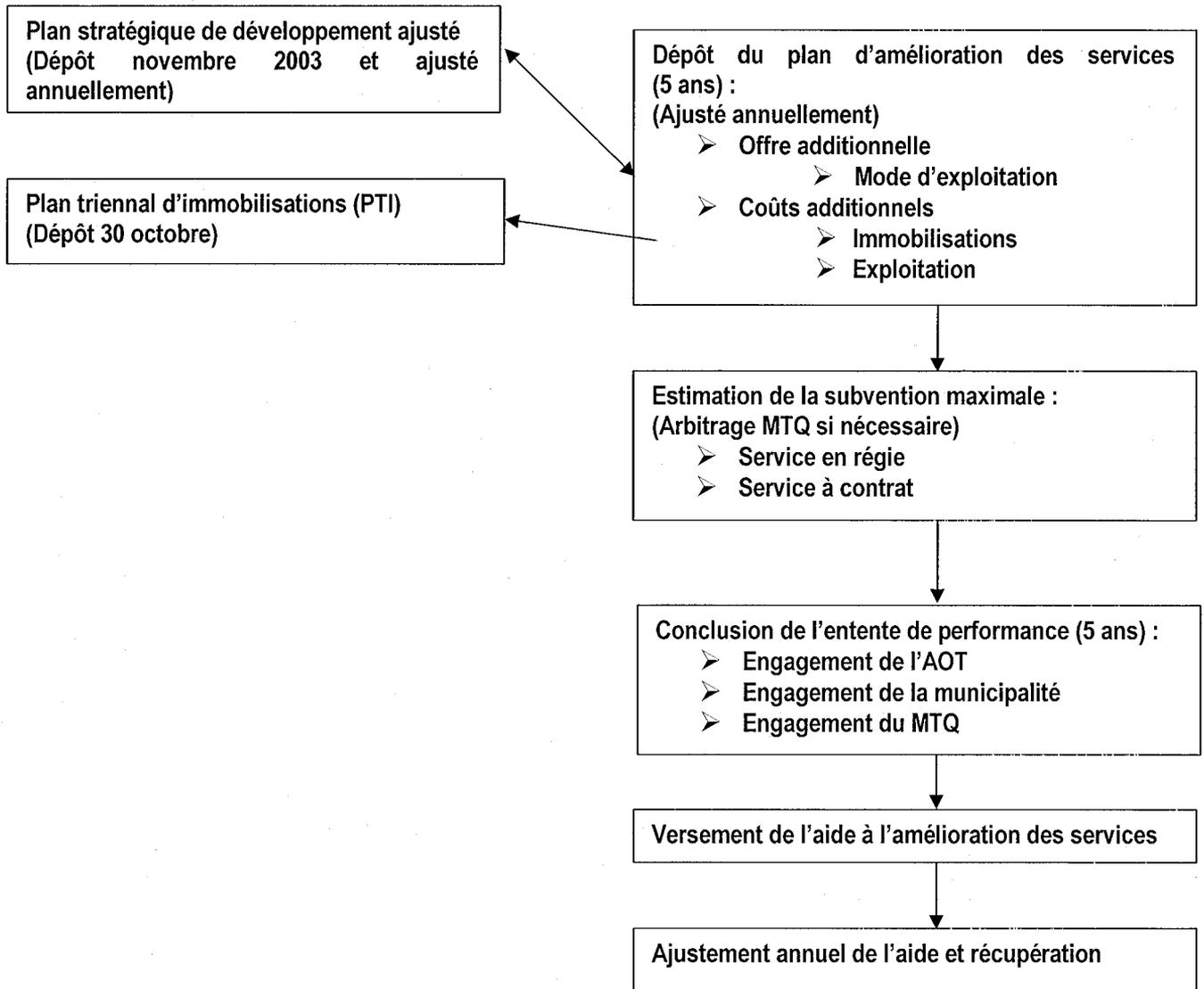
Une fois les montants alloués pour les cinq ans de l'entente, le MTQ s'assurera de la disponibilité des montants prévus pour chacune des années de l'entente, et ce, même dans le cas où des organismes augmentent l'offre seulement à la 2^e ou à la 3^e année de l'entente.

Ainsi, à partir des plans d'amélioration des services déposés, le MTQ établit le montant d'aide par organisme pour chacune des cinq années de l'entente. L'aide à l'amélioration des services pourra être ajustée annuellement selon les modifications apportées au plan d'amélioration des services de l'organisme, tout en respectant l'enveloppe maximale établie pour l'année 2011.

9. DONNÉES ET RENSEIGNEMENTS NÉCESSAIRES À L'AUTORISATION ET AU SUIVI DU PLAN D'AMÉLIORATION DES SERVICES

- Nombre de véhicules en pointe pour l'année de référence et chacune des années de l'entente;
- Nombre de véhicules immatriculés pour l'année de référence et chacune des années de l'entente;
- Nombre de véh-h en service commercial pour l'année de référence et chacune des années de l'entente;
- Nombre de véh-h total pour l'année de référence et chacune des années de l'entente;
- Nombre de véh-km en service commercial pour l'année de référence et chacune des années de l'entente;
- Nombre de véh-km total pour l'année de référence et chacune des années de l'entente;
- Achalandage pour l'année de référence et chacune des années de l'entente;
- Données et renseignements relatifs aux coûts additionnels encourus;
- Confirmation par le vérificateur externe de l'AOT que les services et l'offre additionnelle prévus à l'entente ont été mis en place.

10. PROCESSUS DE VERSEMENT DE L'AIDE À L'AMÉLIORATION DES SERVICES



ANNEXE 1

Description des étapes du processus du versement de l'aide

Étape 1 - Dépôt du plan d'amélioration des services

Pour bénéficier de l'aide à l'amélioration des services, une AOT devra avoir déposé un plan d'amélioration des services pour les cinq prochaines années. Ce plan est ajusté annuellement. Les sociétés de transport en commun devront modifier leur Plan stratégique de développement afin de tenir compte des améliorations de service qui sont envisagées durant les cinq ans du plan d'amélioration des services. Le plan d'amélioration des services comprend une description des améliorations de services envisagées pour chacune des années ainsi qu'une estimation des coûts additionnels requis.

Étape 2 - Estimation de la subvention à l'amélioration des services

L'aide maximale à l'amélioration des services pour la période de cinq ans correspond à 50 % des coûts supplémentaires associés à l'augmentation nette de l'offre de service identifiée au plan d'amélioration des services déposé en tenant compte des montants maximaux établis par le MTQ pour les services en régie et à contrat. L'aide à l'amélioration des services est ajustée annuellement selon les modifications apportées au plan d'amélioration des services de l'organisme tout en respectant l'enveloppe maximale établie pour l'année 2011.

➤ **Pour les services en régie**

Si les paramètres A, B, C (coût unitaire selon véhicule, coût unitaire selon véh-h et coût unitaire selon véh-km) de l'organisme \leq au maximum déterminé par le MTQ, les coûts admissibles sont calculés en utilisant les paramètres de l'organisme, sinon on utilise le montant maximum du MTQ pour le ou les paramètres concernés.

➤ **Pour les services exploités à contrat**

Si le paramètre D (coût unitaire par véh-h ou par véh-km) selon le contrat de l'organisme avec le transporteur \leq au maximum déterminé par le MTQ, les coûts admissibles sont calculés en utilisant le paramètre de l'organisme, sinon on utilise le montant maximal du MTQ.

Le MTQ devra procéder à un arbitrage, si la somme des demandes des organismes est supérieure à l'enveloppe budgétaire dont il dispose.

Étape 3 - Conclusion de l'entente de performance

L'entente de performance entre l'AOT, la municipalité et le MTQ précise les résultats à atteindre, notamment en termes d'amélioration du niveau de service et d'achalandage ainsi que les responsabilités de chacune des parties et leurs obligations financières.

Étape 4 - Versement de l'aide et ajustement annuel

Toutes les subventions sont versées sous la forme d'un paiement au comptant. Les subventions à l'amélioration des services sont versées à raison de 45 % par semestre sur la base des montants prévus à l'entente de performance, et ce, en conformité avec les budgets adoptés et les pièces justificatives transmis par l'organisme. Le solde est versé sur la base de l'analyse du rapport financier, du rapport d'exploitation et des pièces justificatives transmis au MTQ.

Les subventions à l'acquisition des véhicules et à la promotion du transport en commun sont payables dans les deux mois suivant la présentation de la demande de subvention et des pièces justificatives. Lorsque la vérification des pièces justificatives doit être effectuée dans les bureaux de l'organisme, le MTQ procède, dans les deux mois suivant la présentation de la demande de subvention, au versement provisoire d'un montant représentant 90 % de la subvention prévue. Le solde, s'il y a lieu, est versé lorsque la vérification est terminée.

ANNEXE 2

La reddition de compte pour l'enveloppe provenant du Fonds vert (exigences du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs)

Suivi annuel pour chaque AOT

Le MTQ fera le suivi annuel pour l'atteinte des cibles d'amélioration des services et d'augmentation d'achalandage convenues à l'entente :

- Augmentation réelle d'achalandage par rapport à l'année de référence;
- Augmentation réelle de l'offre de service par rapport à l'année de référence :
 - Nombre de véhicules requis en pointe et total;
 - Nombre de véh-h en service commercial et total;
 - Nombre de véh-km en service commercial et total.

Suivi annuel pour l'ensemble du Québec

Le MTQ établira à chaque année une compilation pour l'ensemble du Québec afin de faire un suivi et d'identifier les correctifs à apporter :

- Augmentation globale d'achalandage par rapport à l'année de référence;
- Augmentation globale de l'offre de service par rapport à l'année de référence :
 - Nombre de véhicules requis en pointe et total;
 - Nombre de véh-h en service commercial et total;
 - Nombre de véh-km en service commercial et total;

Évaluation du programme après cinq ans