



# MINISTÈRE DES TRANSPORTS



## PROGRAMME DE SUBVENTION AU TRANSPORT ADAPTÉ

Modalités d'application 2022-2024

Mai 2022

Cette publication a été réalisée par la Direction générale du transport terrestre des personnes, et éditée par la Direction générale des communications du ministère des Transports.

Le contenu de cette publication se trouve sur le site Web du ministère des Transports à l'adresse suivante : [www.transports.gouv.qc.ca](http://www.transports.gouv.qc.ca).

Pour obtenir des renseignements :

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

© Gouvernement du Québec, ministère des Transports, 2022

ISBN 978-2-550-92000-7 (PDF)

Dépôt légal – 2022  
Bibliothèque et Archives nationales du Québec

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

## Table des matières

<b>1. Description du programme</b> .....	<b>3</b>
1.1 Contexte .....	3
1.2 Cadre législatif et réglementaire .....	3
<b>2. Objectif, volets et durée du programme</b> .....	<b>4</b>
2.1 Objectif poursuivi .....	4
2.2 Volets du programme .....	4
2.3 Durée du programme .....	4
<b>3. Principes généraux d'application et de fonctionnement du programme</b> .....	<b>4</b>
3.1 Vérifications .....	5
3.2 Disponibilité budgétaire .....	5
3.3 Règle de cumul.....	5
3.4 Droit de refus ou de résiliation .....	5
3.5 Transmission des demandes d'aide .....	5
<b>4. Volet 1 – Régulier : Aide financière aux organismes de transport adapté</b> .....	<b>6</b>
4.1 Organismes admissibles .....	6
4.2 Admissibilité des demandes .....	6
4.3 Aide financière .....	8
4.3.1 Nature de l'aide .....	8
4.3.2 Contribution de base .....	8
4.3.3 Dépenses admissibles .....	9
4.3.4 Dépenses non admissibles .....	10
4.3.5 Allocation supplémentaire .....	11
4.3.6 Ajustements liés aux modifications du territoire et des services .....	11
4.3.7 Présentation d'une demande d'aide financière .....	14
4.3.8 Versement de l'aide financière .....	15
4.4 Mise en place d'initiatives visant l'apprentissage du transport collectif régulier par la clientèle handicapée .....	16
<b>5. Volet 2 – Souple : Aide financière au transport adapté dans les territoires non desservis</b> .....	<b>17</b>
5.1 Municipalités admissibles .....	17
5.2 Admissibilité des demandes .....	17
5.3 Fonctionnement.....	17
5.3.1 Contrat de service .....	18
5.3.2 Subvention directe à l'utilisateur .....	18
5.4 Aide financière .....	18
5.4.1 Nature de l'aide .....	18
5.4.2 Versement de l'aide financière .....	18
5.4.3 Présentation d'une demande d'aide .....	19
<b>6. Contrôle et reddition de comptes</b> .....	<b>20</b>
<b>7. Autres dispositions</b> .....	<b>21</b>
7.1 Obligations légales et réglementaires.....	21
7.2 Autres obligations et exigences .....	21
7.3 Rôles et responsabilités des intervenants .....	21
7.3.1 Le ministre des Transports .....	21
7.3.2 Milieu municipal et organisme mandataire .....	22
7.3.3 Organisme délégué .....	22
<b>8. Contenu des documents requis</b> .....	<b>23</b>
8.1 Résolution municipale ou du conseil d'administration .....	23
8.2 Prévisions budgétaires annuelles .....	23
8.3 États financiers annuels .....	24
8.4 Plan de transport et de développement des services.....	25
<b>9. Glossaire</b> .....	<b>26</b>

## 1. Description du programme

### 1.1 Contexte

Le transport collectif est essentiel au développement ordonné des villes et des régions, à la mobilité des personnes pour leur participation active à la vie de la communauté ainsi qu'à l'essor économique du Québec.

Les municipalités du Québec sont tenues, en vertu de la *Loi sur les transports* (RLRQ, chapitre T-12, article 48.39), d'offrir aux personnes handicapées sur leur territoire un service de transport adapté. Des dispositions semblables sont prévues dans les lois constitutives des organismes de transport public.

Les personnes handicapées sont des personnes ayant une déficience entraînant une incapacité significative et persistante et qui sont sujettes à rencontrer des obstacles dans l'accomplissement d'activités courantes<sup>1</sup> dont le transport. Ces contraintes ont un effet sur leur pleine participation à la vie en société.

Pour les personnes handicapées, l'accès à des services de transport représente une condition de base au maintien de leur autonomie. Cet accès leur permet également d'éviter l'isolement social et les effets néfastes qu'il peut occasionner sur leur santé physique et mentale. L'accessibilité au transport permet aux personnes handicapées à mobilité réduite de participer à la vie sociale de leur communauté et d'accéder à ses diverses activités (éducation, emploi, loisirs, soins de santé, etc.).

Le transport adapté étant une composante importante pour la participation active des personnes handicapées, le ministère des Transports soutient financièrement le milieu municipal dans ses obligations en matière d'organisation de transport adapté pour les personnes handicapées du Québec, et ce, depuis 1979.

Le Programme de subvention au transport adapté (ci-après le « programme ») permet de répondre aux besoins en matière de transport des personnes handicapées. Il s'inscrit en cohérence avec l'un des objectifs de la Politique gouvernementale *À part entière : pour un véritable exercice du droit à l'égalité*, adoptée en 2009, et contribue à l'atteinte de cet objectif qui est d'offrir aux personnes handicapées la possibilité de se déplacer sans contraintes supplémentaires d'accessibilité, de temps et de coût.

Le présent document établit les modalités d'application du programme.

### 1.2 Cadre législatif et réglementaire

Le pouvoir du ministre des Transports (ci-après le « ministre ») d'accorder des subventions pour fins de transport lui est conféré par le premier alinéa de l'article 4 de la *Loi sur les transports*.

---

1. Article 1 de la *Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale* (RLRQ, chapitre E-20.1).

## 2. Objectif, volets et durée du programme

### 2.1 Objectif poursuivi

L'objectif général du programme est de permettre d'assurer la mobilité des personnes handicapées du Québec pour que celles-ci puissent avoir accès aux activités de leur communauté et ainsi favoriser leur participation sociale.

Pour ce faire, le gouvernement du Québec offre une aide financière qui vise à couvrir une partie des frais de transport engagés pour les déplacements effectués par les personnes handicapées visées par le programme.

### 2.2 Volets du programme

Le programme comporte deux volets :

- **volet 1 – Régulier** : Aide financière aux organismes de transport adapté;
- **volet 2 – Souple** : Aide financière au transport adapté dans les territoires non desservis.

### 2.3 Durée du programme

Le programme est en vigueur à la date de son adoption par le Conseil du trésor. Cependant, le programme couvre la période allant du 1<sup>er</sup> janvier 2022 au 31 décembre 2024.

## 3. Principes généraux d'application et de fonctionnement du programme

L'aide au transport adapté vise un service municipal de transport collectif terrestre destiné aux personnes handicapées admises en vertu de la Politique d'admissibilité au transport adapté. Il importe de mentionner qu'aucune priorisation des déplacements ne devrait être faite en fonction des motifs de ces déplacements. Bien que les déplacements hors du territoire d'un organisme sont reconnus, le transport adapté ne doit pas se substituer au transport interurbain ou à tout autre mode de transport de personnes.

Par ailleurs, les déplacements relatifs au transport scolaire<sup>2</sup> des élèves du primaire et du secondaire qui bénéficient d'une subvention d'un autre ministère ou organisme ne sont pas admissibles à une aide financière dans le cadre du programme, puisque le transport scolaire relève de la compétence des centres de services scolaires et des établissements d'enseignement privés.

Un organisme de transport adapté qui offre également des services de transport collectif régional doit s'assurer que la gestion des différents programmes d'aide a fait l'objet d'une comptabilité distincte. L'aide financière reçue dans le cadre du présent programme doit être réservée à l'organisation du transport adapté.

---

2. Transport organisé pour l'entrée et la sortie quotidienne des classes.

Pour bénéficier d'une aide financière dans le cadre du volet 1 du programme, un organisme qui y est admissible, par l'entremise de son représentant autorisé, devra préalablement conclure, avec le ministre, qui pourrait être représenté par un fonctionnaire autorisé du Ministère, un engagement portant sur le respect des conditions du programme et des obligations en découlant, dont la forme est déterminée par le ministre. Pour bénéficier d'une aide financière dans le cadre du volet 2 du programme, un organisme qui y est admissible, devra se lier au ministre dans la forme prescrite par celui-ci, afin de s'engager à respecter les conditions du programme et les obligations en découlant.

### **3.1 Vérifications**

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

### **3.2 Disponibilité budgétaire**

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

### **3.3 Règle de cumul**

Les dépenses admissibles d'un organisme bénéficiant d'une aide financière dans le cadre du programme ne peuvent faire l'objet d'aucune autre aide financière provenant directement ou indirectement des ministères et des organismes des gouvernements du Canada ou du Québec.

L'actif visé au paragraphe 1<sup>o</sup> du premier alinéa de l'article 89 de la *Loi instituant le Gouvernement régional d'Eeyou Istchee Baie-James* (RLRQ, c. G-1.04) n'est pas considéré dans la règle de cumul des présentes modalités d'application.

### **3.4 Droit de refus ou de résiliation**

Le ministre se réserve le droit de refuser, de modifier, de réduire ou de résilier l'aide financière pour des motifs d'intérêt public. Pour ce faire, le ministre adresse un avis écrit au bénéficiaire énonçant le motif de refus, de modification, de réduction ou de résiliation. Le bénéficiaire aura alors l'occasion de présenter ses observations et, s'il y a lieu, de produire des documents pour compléter son dossier. Le ministre pourra tenir compte de ces observations ou de ces documents pour prendre sa décision.

### **3.5 Transmission des demandes d'aide**

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

[transports-quebec.Programmes@transports.gouv.qc.ca](mailto:transports-quebec.Programmes@transports.gouv.qc.ca).

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

<https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/aide-finan/transportadapte/Pages/Programme-subvention-transport-adapte.aspx>.

Toute la documentation exigée dans le cadre du programme doit être transmise par courriel à l'adresse susmentionnée par l'entremise de l'adresse courriel de l'organisme admissible, et l'objet du message électronique doit préciser le nom du programme d'aide dans le cadre duquel la demande est déposée.

## **4. Volet 1 – Régulier : Aide financière aux organismes de transport adapté**

### **4.1 Organismes admissibles**

Ce volet du programme s'adresse aux instances municipales responsables de l'organisation du transport adapté sur leur territoire, à savoir :

- l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM);
- les sociétés de transport en commun constituées en vertu de la *Loi sur les sociétés de transport en commun* (RLRQ, chapitre S-30.01), à l'exception de celles qui sont situées sur le territoire de l'ARTM;
- les municipalités locales, les municipalités régionales de comté (MRC) ainsi que les régies municipales ou intermunicipales de transport qui organisent des services de transport aux personnes handicapées et qui contribuent au financement de ces services.

Dans le présent document, les organismes admissibles au volet 1 du programme sont désignés comme étant des organismes de transport adapté (OTA).

### **4.2 Admissibilité des demandes**

Les organismes de transport admissibles à recevoir une aide financière en vertu du programme doivent remplir les conditions suivantes :

- offrir un service de transport adapté sur une base qui le rend comparable au service de transport en commun régulier :
  - s'il n'y a aucun service de transport en commun sur le territoire, le service de transport adapté doit être disponible au moins 5 jours par semaine, à raison d'au moins 35 heures par semaine, 52 semaines par année;
  - les jours d'élection, un service de transport adapté doit être mis à la disposition des usagers qui désirent se rendre au bureau de scrutin, même si le service n'est normalement pas offert à ce moment;
- établir une tarification comparable au service de transport en commun régulier :

- pour une société de transport en commun, la tarification applicable aux usagers du service de transport adapté doit être identique à celle appliquée aux usagers du réseau de transport en commun régulier;
- pour les autres organismes de transport adapté, le tarif exigé à l'utilisateur doit être équivalent à celui du transport en commun régulier ou du transport collectif régional pour un trajet similaire. Dans le cas où il n'y aurait aucun service de transport en commun comparable, la tarification applicable sera déterminée par les autorités municipales;
- s'engager à contribuer au financement des services de transport adapté de façon à couvrir minimalement 20 % du budget de fonctionnement annuel;
- avoir établi, à la suite d'une consultation des usagers, une politique relative à la qualité du service, ou s'engager à le faire.<sup>3</sup>

Pour maintenir leur admissibilité au programme, les organismes de transport doivent :

- respecter la Politique d'admissibilité au transport adapté;
- transmettre annuellement les données financières et organisationnelles demandées par le ministre, puisqu'elles sont nécessaires au processus d'évaluation et de suivi du programme. Tout retard dans la transmission des données pourrait entraîner des délais dans les versements prévus de l'aide financière;
- maintenir une tarification comparable à celle établie pour les services de transport en commun régulier :
  - les municipalités locales doivent approuver, par résolution de leur conseil municipal, la grille tarifaire appliquée aux usagers selon des catégories qu'elles déterminent. Elles peuvent aussi, par résolution de leur conseil municipal, modifier le service. Une copie certifiée conforme de toute résolution concernant les tarifs ou des services offerts doit être publiée dans un journal distribué sur le territoire de la municipalité et être affichée dans chaque véhicule, le tout conformément aux premier et deuxième alinéas de l'article 48.41 de la *Loi sur les transports*;
  - aucun tarif ne peut être imposé avant l'expiration d'un délai de 30 jours suivant la date de la publication et de l'affichage, le tout en vertu de l'article 48.41 de la *Loi sur les transports*. Une copie des résolutions doit être transmise au ministre.

Nonobstant ce qui précède, les organismes admissibles qui ont fait défaut, au cours des deux années précédant la soumission de leur demande d'aide financière, de respecter leurs obligations liées à l'octroi d'une aide financière antérieure accordée par le ministre, après en avoir été dûment mis en demeure, ne sont pas admissibles au programme.

---

3. La politique relative à la qualité des services devra être transmise au plus tard le 1<sup>er</sup> avril 2023.

## 4.3 Aide financière

### 4.3.1 Nature de l'aide

L'aide financière octroyée dans le cadre de ce volet vise à développer et à maintenir l'offre de services de transport adapté d'un OTA et comporte deux éléments :

- la contribution de base;
- des allocations supplémentaires, le cas échéant.

### 4.3.2 Contribution de base

La contribution de base correspond à 65 % des dépenses d'exploitation annuelles reconnues admissibles par le ministre, soit le coût reconnu par déplacement<sup>4</sup> ( $C_r$ ). Ce coût est obtenu par la division du coût d'exploitation par le nombre de déplacements réguliers, exclusion faite des déplacements des accompagnateurs.

Afin que la viabilité des services soit assurée, la contribution de base annuelle versée pour une année donnée ne pourra pas être inférieure à celle versée l'année précédente, y compris, s'il y a lieu, les ajustements apportés pour tenir compte des réorganisations municipales effectuées. Cependant, tout surplus cumulé de l'OTA sera déduit des sommes à verser dans le cadre de l'application de cette mesure, et ce, à la lumière de la stratégie de réinvestissement et des résultats financiers de l'organisme.

Pour l'année 2022, le  $C_r$  maximal est fixé à 21 \$. Le coût maximal est fixé à 24 \$ pour les organismes situés en zone périurbaine ou rurale qui ont une densité<sup>5</sup> de moins de 35 habitants par kilomètre carré de terres. Pour les années 2023 et 2024, sous réserve des crédits disponibles, ces coûts seront ajustés selon la variation de l'indice des prix à la consommation, sans les aliments, en date du 31 décembre pour le Québec, et ce, jusqu'à concurrence de 3 %.

La contribution de base pour l'année 2022 est déterminée selon la formule suivante :

$$(C_r \times D) \times 65 \% = A$$

où :

$C_r$  = coût reconnu par déplacement pour l'année en cours. Ce coût est déterminé après l'analyse du budget d'exploitation de l'OTA et ne peut pas excéder le maximum annuel fixé.

---

4. Ce coût est déterminé après l'analyse du budget d'exploitation, des états financiers et du rapport d'exploitation du service visé. Aux fins du calcul de la contribution financière accordée par le ministre, ce coût ne peut pas excéder le maximum annuel fixé.

5. Pour une année donnée, la densité pour un OTA est calculée en fonction des données de population et de superficie les plus récentes disponibles sur le site Web de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ) pour chaque municipalité participante ou arrondissement inclus dans le territoire de l'OTA.

D = nombre de déplacements<sup>6</sup> effectués durant l'année en cours sur le territoire ou hors du territoire d'un OTA par la clientèle admissible et les visiteurs<sup>7</sup>.

Si  $A \geq B \rightarrow$  Contribution de base pour l'année en cours = A

Si  $A < B \rightarrow$  Contribution pour l'année en cours = B - surplus cumulé non réinvesti de l'OTA

où :

B = contribution de base versée l'année précédente.

Les déplacements considérés correspondent uniquement aux déplacements effectués par autobus, minibus ou taxi par un transporteur légalement autorisé à rendre de tels services, le tout à la demande de l'organisme admissible ou en régie par l'organisme mandataire de services de transport adapté municipalisé préalablement autorisé par les municipalités participantes. Le transport assuré par des bénévoles ne peut pas être considéré dans l'offre de transport adapté municipalisé. Les déplacements considérés pour le calcul de l'aide financière excluent ceux des accompagnateurs ainsi que les autres services<sup>8</sup>.

La contribution annuelle de base fera l'objet d'un ajustement pour tenir compte des surplus générés par l'aide gouvernementale, et ce, à la suite de l'analyse du rapport statistique et des états financiers vérifiés de l'OTA.

### 4.3.3 Dépenses admissibles

Les dépenses admissibles sont les coûts directs d'exploitation liés à la prestation des services aux personnes handicapées visées par le programme qui sont énumérés ci-après :

- la rémunération<sup>9</sup> des répartiteurs. Si un employé administratif (employés de bureau ou directeur ou directrice de transport) effectue également la répartition<sup>10</sup>, seule la portion du salaire consacrée à l'activité de répartition est admissible à l'aide financière;
- les frais relatifs à l'utilisation de logiciels de répartition;
- la rémunération<sup>9</sup> des conducteurs, lorsque la conduite des véhicules est faite en régie;
- les frais liés à la possession, à la conduite ou à l'exploitation en régie des véhicules pour offrir les services de transport adapté, soit :
  - le frais de financement de véhicules en régie;

---

6. Un aller-retour constitue deux déplacements. Lorsqu'un usager prend une correspondance, soit lorsqu'il y a un changement de véhicule, cela est calculé comme un déplacement.

7. L'expression *visiteur* signifie « personne handicapée qui est admise au transport adapté et qui utilise temporairement les services d'un autre OTA que celui qui l'a admise ou de l'OTA de son lieu de résidence principale ».

8. Les déplacements effectués pour les autres services de transport (scolaire, nolisé, réseau de la santé et des services sociaux, collectif en milieu rural, etc.) ne sont pas admissibles à ce programme.

9. Les subventions salariales reçues par un organisme doivent être soustraites de la dépense admissible

10. La répartition consiste à recevoir les appels de réservation de la clientèle admissible et à préparer des feuilles de route en tenant compte des demandes de transport qui ont été formulées.

- le coût de l'amortissement<sup>11</sup> des véhicules;
- les frais d'immatriculation et d'assurance du véhicule;
- les frais associés à l'entretien;
- les coûts de carburant ou d'énergie;
- le coût des contrats pour les services impartis à un transporteur privé exploitant des minibus ou une automobile autorisée<sup>12</sup>;
- les frais relatifs à la coordination des services aux usagers.

#### 4.3.4 Dépenses non admissibles

Les dépenses suivantes ne sont pas admissibles :

- la rémunération du personnel administratif (employés de bureau ou directeur ou directrice du transport);
- les frais liés à l'administration du service de transport adapté (activités courantes de secrétariat, tenue de livres et comptabilité, frais de poste et de reprographie, matériel de bureau) ainsi que toute dépense liée à l'administration du service de transport adapté;
- toute dépense ayant trait au financement d'une dette ou au remboursement d'emprunts liés à des actifs qui ont été financés dans le cadre des différents programmes d'aide aux immobilisations offerts par le Ministère;
- le coût de l'amortissement de tout équipement de bureau;
- le coût de l'amortissement lié à des véhicules financés dans le cadre des différents programmes d'aide aux immobilisations offerts par le Ministère;
- les frais de déplacement engagés par l'organisme admissible autres que ceux liés à l'exploitation du service de transport adapté régulier;
- les dépenses liées aux autres services de transport<sup>13</sup> (scolaire, nolisé, réseau de la santé et des services sociaux, collectif en milieu rural, etc.);
- les dépenses additionnelles découlant de la pandémie de COVID-19 qui sont admissibles à des fins d'aide financière en vertu du Programme d'aide d'urgence au transport collectif des personnes;
- toute autre dépense que le ministre juge non admissible.

---

11. Le coût de l'amortissement lié à des véhicules financés par les programmes d'aide aux immobilisations du Ministère n'est pas admissible à l'aide financière octroyée dans le cadre du présent programme.

12. Conformément à la [Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile \(LTRPA\)](#), que l'automobile soit adaptée ou non, seules les automobiles qualifiées répondant aux critères des automobiles de taxi peuvent être utilisées pour l'exécution d'un contrat de transport adapté pour une municipalité ou une société de transport en commun. Ainsi, même dans les cas où le tarif est convenu par contrat, sans le recours au taximètre, l'automobile utilisée pour effectuer une course dans le cadre d'un tel contrat avec un OTA doit être munie d'un lanternon et d'un taximètre afin de se qualifier en tant que taxi.

13. Aux fins de l'application du programme, l'expression *autres services de transport* est définie comme étant le « transport de personnes (admis ou non) assuré par un organisme de transport adapté, conformément à une entente avec un organisme gouvernemental, un organisme privé, un individu ou un groupe d'individus ». Les autres services ne sont pas admissibles à une aide financière dans le cadre de ce programme.

### 4.3.5 Allocation supplémentaire

#### Allocation pour des déplacements hors territoire

Une allocation supplémentaire non récurrente, correspondant à 65 % du surcoût généré par les déplacements hors territoire, peut être accordée, sous réserve des crédits disponibles, à un OTA. Cette allocation supplémentaire sera calculée selon la formule suivante :

$$(C_{rht} - C_{rmax}) \times N_{ht} \times 65 \%$$

où :

$C_{rht}$  = aux fins de la détermination de l'allocation pour les déplacements hors territoire, le coût reconnu par déplacement de l'OTA pour l'année en cours peut atteindre un maximum de 36 \$.

$C_{rmax}$  =  $C_r$  maximal reconnu par le ministre aux fins de la détermination de sa contribution de base.

$N_{ht}$  = nombre de déplacements hors territoire réalisés dans l'année.

La contribution supplémentaire qui découle de la présente mesure sera déterminée le 15 février de chaque année, à compter de 2023, et répartie au prorata entre les organismes admissibles en fonction de leurs besoins totaux et selon l'enveloppe budgétaire disponible.

### 4.3.6 Ajustements liés aux modifications du territoire et des services

Des modifications apportées au territoire d'un OTA existant peuvent influencer sur l'organisation des services de transport adapté et, par conséquent, sur la contribution gouvernementale. Dans tous les cas indiqués ci-après, une résolution détaillant les modifications envisagées doit être transmise au ministre.

Subséquent, après l'acceptation des modifications par les municipalités participantes, le ministre confirmera, aux organismes touchés, sa nouvelle contribution de base ainsi que le nouvel achalandage de référence pour le calcul de l'ajustement de l'achalandage.

#### Intégration complète d'un organisme (fusion d'OTA)

Dans le cas où la totalité du territoire d'un OTA serait dorénavant desservie par un autre OTA, la totalité de l'aide financière consentie au premier sera accordée à l'organisme qui devra dorénavant desservir ce territoire, et ce, sans égard au nombre de personnes admises touchées. Le même principe s'applique à l'achalandage aux fins du calcul de l'ajustement relatif à l'augmentation de l'achalandage.

#### Modification ou morcellement d'un territoire

Dans le cas où seule une partie du territoire d'un OTA serait dorénavant desservie par un autre OTA, le transfert budgétaire applicable ainsi que l'ajustement associé à l'achalandage de référence applicable devront faire l'objet d'une entente entre les deux OTA concernés. À défaut d'une telle entente entre les deux parties, le ministre établira le transfert budgétaire en fonction des coûts de transport du service d'origine, du nombre de personnes admises

touchées ainsi que des habitudes de déplacement des personnes admises dans l'organisme d'origine selon la formule suivante :

$$S_{tr} = (P \times D_m \times C_r) - \text{Part des usagers} - \text{Part des municipalités}$$

où :

$S_{tr}$  = subvention transférée.

P = nombre de personnes admises touchées par l'événement.

$D_m$  = nombre moyen de déplacements annuels par personne admise de l'organisme d'origine.

$C_r$  = coût reconnu par déplacement de l'OTA d'origine.

Part des usagers = contribution moyenne des usagers par déplacement (%).

Part des municipalités = contribution réelle des municipalités selon les données réelles les plus récentes disponibles (%).

Quant à l'ajustement de l'achalandage de référence ( $Achalandage_{tr}$ ), il serait calculé selon la formule suivante :

$$Achalandage_{tr} = P \times D_m$$

où :

P = nombre de personnes admises touchées par l'événement.

$D_m$  = nombre moyen de déplacements par personne admise de l'OTA d'origine.

Il est à noter que les ajustements sont calculés en fonction des dernières données disponibles dans le Système d'information stratégique et statistique en transport adapté (STA).

À la lumière de l'information qui lui aura été soumise par les parties, le ministre se réserve le droit d'appliquer un autre modèle de partage, en se basant sur les services réellement fournis ou sur les coûts engagés.

Il importe de mentionner que, dans tous les cas de modification de territoire, la réduction de l'aide financière de l'organisme d'origine sera égale à l'augmentation de l'aide financière accordée au nouvel organisme.

Dans le cas où ces modifications de territoire auraient pour effet de susciter de nouveaux besoins en transport chez les personnes admises touchées, ces déplacements additionnels devront être considérés comme une augmentation de l'achalandage et financés selon les règles indiquées précédemment.

Dans le cas où la partition compromettrait la survie de l'organisme qui a perdu une partie de son territoire, le ministre se réserve le droit d'apporter un ajustement financier pour l'organisme en difficulté, et ce, à la suite de démarches infructueuses d'intégration à des organismes existants. Le montant de l'ajustement sera déterminé en fonction de la nouvelle offre de services de l'organisme et des taux reconnus.

Il est à noter qu'une municipalité qui se retire d'un organisme de transport adapté ne peut pas se prévaloir des dispositions du volet 2 du présent programme, ce volet étant prévu pour les territoires non desservis.

### Annexion de municipalités

Une municipalité qui n'a jamais été desservie par un OTA pourra demander son annexion à un organisme existant. Après l'acceptation de cette municipalité par les municipalités participantes, le ministre ajustera sa contribution à l'OTA selon la formule suivante :

$$\text{Contribution du ministre} = ([P_A \times D_{MR} \times C_r] \times 65 \%) \times 150 \%$$

où :

$P_A$  = nombre de personnes handicapées admises conformément à la Politique d'admissibilité au transport adapté de la municipalité non desservie par un OTA.

$D_{MR}$  (déplacement moyen réel) = nombre annuel moyen de déplacements effectués par les usagers de l'organisme existant calculé à partir des données réelles les plus récentes disponibles.

$C_r$  = coût reconnu par déplacement de l'OTA jusqu'à concurrence du maximum annuel fixé.

La contribution de base additionnelle du ministre correspond à 65 % de l'estimation du coût admissible, le tout majoré de 50 %. La contribution financière municipale doit être établie de façon à couvrir obligatoirement au moins 20 % des coûts prévus admissibles, jusqu'à concurrence du plafond annuel fixé.

La contribution de base du ministre est versée aux dates déjà prévues au programme. La somme autorisée est établie de manière à couvrir uniquement la période pendant laquelle l'annexion est effective.

Une municipalité qui avait recours au volet 2 du programme, volet prévu pour les territoires non desservis, et qui souhaite se joindre à un OTA existant peut bénéficier de cette mesure liée à l'annexion. Le montant de l'ajustement de la contribution de base de l'OTA existant correspond au montant le plus élevé du résultat de la formule précédemment mentionnée ou de l'aide financière totale versée dans le cadre du volet 2 au cours de l'année qui a précédé l'annexion.

### Interruption de service

Si les activités d'un OTA sont interrompues<sup>14</sup>, le ministre peut retenir une partie de ses aides financières. Le montant de la réduction est alors calculé de la façon suivante :

Pour un arrêt total du service :

$$\text{Contribution du ministre} \times \left( \frac{\text{Nombre de jours d'interruption du service}}{\text{Nombre de jours normaux d'exploitation annuelle}} \right)$$

Pour une interruption partielle du service :

$$\text{Contribution du ministre} \times \left( \frac{\text{Nombre de jours d'interruption du service}}{\text{Nombre de jours normaux d'exploitation annuelle}} \right) \times 50 \%$$

**N. B.** Le calcul de la réduction ne s'applique qu'à partir de la sixième journée après le début de l'interruption du service. L'OTA doit aviser le ministre de l'arrêt du service et de sa reprise.

#### 4.3.7 Présentation d'une demande d'aide financière

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

<https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/aide-finan/transportadapte/Pages/Programme-subvention-transport-adapte.aspx>.

La demande d'aide financière doit inclure les éléments suivants pour être considérée :

- une résolution de l'organisme admissible indiquant le nombre de déplacements réalisés par les personnes handicapées au cours de l'année précédente ainsi que le nombre de déplacements prévus pour l'année en cours conformément au niveau de service établi;
- les prévisions budgétaires;
- une mise à jour du plan de transport établissant le niveau de service de l'organisme admissible. Le plan doit être approuvé par une résolution du conseil municipal ou du conseil d'administration de l'organisme admissible, et la résolution accompagnant la demande d'aide financière doit attester l'adoption de ce plan;
- le cas échéant, le plan doit également présenter une mise à jour de l'état de situation des surplus accumulés au 31 décembre de l'année précédente et découlant de l'aide gouvernementale ainsi qu'une stratégie de

---

14. Dans la présente section, l'expression *interruption du service* ne comprend pas les interruptions en raison des conditions météorologiques.

réinvestissement dudit surplus qui ne peut pas être remis à une municipalité. Cette stratégie<sup>15</sup> doit préciser comment l'organisme compte réinvestir annuellement ces surplus à l'intérieur de son plan de transport, et ce, pour la durée du programme. Les surplus doivent être utilisés uniquement aux fins pour lesquelles l'aide gouvernementale a été versée, soit pour assurer la mobilité des personnes handicapées visées par le programme<sup>16</sup>. La stratégie de réinvestissement des surplus peut donc permettre à un organisme admissible :

- d'augmenter l'offre de services de transport adapté;
- d'acquérir des actifs nécessaires à la prestation des services aux personnes handicapées.

En l'absence d'un plan de réinvestissement, la contribution annuelle de base peut faire l'objet d'un ajustement à la baisse.

À la suite de l'autorisation ministérielle annuelle, un engagement portant sur le respect des conditions du programme et des obligations en découlant, dont la forme est déterminée par le ministre, doit être signé par le bénéficiaire et le ministre.

#### 4.3.8 Versement de l'aide financière

L'aide financière de base est versée à raison d'un maximum de trois paiements au comptant :

- l'organisme bénéficiaire reçoit un premier versement, équivalant à un maximum de 50 % du montant de l'aide financière auquel il a droit, à la suite de l'analyse de sa demande d'aide financière complète incluant tous les documents exigés par le ministre. Ce premier versement est conditionnel à la réception, par le ministre, des documents financiers et statistiques requis deux ans plus tôt de la part de l'organisme admissible aux fins de la reddition de comptes. Ainsi, le premier versement de l'année 2022 est conditionnel à la réception des documents de reddition de comptes exigés pour l'année 2020;
- un second versement est effectué à la suite de l'approbation de la demande par le ministre et de la signature de l'engagement entre le bénéficiaire et le ministre. Ce deuxième versement, d'un maximum de 40 % du montant de l'aide financière accordée, est conditionnel au dépôt des documents financiers et statistiques de l'année précédente aux fins de la reddition de comptes;
- le solde, d'un maximum de 10 % de l'aide financière, est versé, s'il y a lieu, à la suite de l'analyse des documents exigés pour la reddition de comptes, documents attestant la conformité de l'utilisation des sommes et l'atteinte des objectifs. Ce dernier versement tiendra compte des surplus générés par l'aide gouvernementale en l'absence d'un plan de réinvestissement.

Il est à noter qu'au cours de l'année 2024, les sommes versées en trop à un OTA dans le cadre du Programme d'aide d'urgence au transport collectif des personnes seront déduites des versements prévus dans le cadre du présent programme.

---

15. La stratégie de réinvestissement n'est pas requise pour tout organisme ayant un surplus cumulé inférieur à 15 % de la contribution de base annuelle accordée par le Ministère.

16. Les surplus ne peuvent pas être versés à une municipalité.

La contribution financière qui découle de l'allocation supplémentaire accordée pour les déplacements hors territoire sera versée à la suite du dépôt annuel des rapports financiers et statistiques, et ce, jusqu'à concurrence des crédits disponibles.

#### **4.4 Mise en place d'initiatives visant l'apprentissage du transport collectif régulier par la clientèle handicapée**

Un OTA qui met en place une initiative visant l'apprentissage de son réseau de transport collectif régulier par la clientèle handicapée pourra bénéficier d'une aide financière pouvant atteindre jusqu'à 65 % des coûts admissibles engagés, pour une contribution maximale de 650 \$ par personne formée.

L'OTA doit transmettre au ministre un dossier justificatif expliquant son projet et les besoins financiers qui y sont liés. Ce document devra préciser, entre autres, le nombre de personnes handicapées visées par le projet, l'échéancier, le nombre d'heures prévues pour l'évaluation et la formation de ces personnes ainsi que les coûts associés.

Les dépenses admissibles sont celles liées directement à la réalisation du projet, soit les coûts liés aux différentes composantes du parcours de l'apprenant. Plus spécifiquement, les dépenses admissibles sont les suivantes :

- les frais de fonctionnement directs liés au projet d'apprentissage, pour l'évaluation et la formation des personnes handicapées, le salaire des formateurs et les coûts des contrats nécessaires à la réalisation du projet;
- les frais d'administration, soit les frais d'exploitation inhérents des organismes admissibles et ne pouvant pas être directement rattachés à ce projet (les activités courantes de secrétariat et de comptabilité ainsi que le matériel de bureau), dans la mesure où ces frais ne dépassent pas 15 % du coût total du projet. Les montants dépassant ce taux sont laissés à la charge de l'OTA;
- les frais de promotion et d'animation, incluant les frais de réservation de salles.

À la suite de l'autorisation ministérielle du projet, un engagement portant sur le respect des conditions du programme et des obligations en découlant, dont la forme est déterminée par le ministre, doit être signé par le bénéficiaire et le ministre.

Dans le cadre de la mise en place d'initiatives visant l'apprentissage du transport collectif régulier par la clientèle handicapée, l'aide financière sera versée en deux tranches :

- la première tranche, représentant l'équivalent de 50 % de l'aide financière, est versée lors de l'autorisation du projet (lettre d'octroi de l'aide financière par le ministre ou son représentant) et lorsque l'engagement est signé entre le bénéficiaire et le ministre;
- la seconde tranche, d'un montant correspondant au solde des dépenses admissibles effectivement engagées (sans excéder le montant de l'aide financière consentie), est versée une fois que le rapport final faisant état des résultats de l'apprentissage a été reçu, analysé et accepté par le ministre.

## **5. Volet 2 – Souple : Aide financière au transport adapté dans les territoires non desservis**

Dans le cadre de ce volet, il n'y aura pas de mise sur pied d'organismes de transport adapté, au sens classique du terme, ni de création de comités d'admission.

Une personne handicapée qui souhaite bénéficier d'un service de transport adapté devra au préalable être reconnue comme admissible par le comité d'admission désigné qui existe dans chaque région pour traiter les demandes de personnes résidentes de ce territoire, selon les critères établis par la Politique d'admissibilité au transport adapté.

La personne handicapée pourra s'adresser au service de transport adapté le plus près de sa résidence. Le service pourra alors la diriger vers le comité d'admission désigné pour analyser les demandes provenant de sa municipalité. Une fois admise, la personne handicapée devra s'inscrire auprès de sa municipalité locale pour bénéficier du service.

### **5.1 Municipalités admissibles**

Lorsqu'une municipalité locale de moins de 10 000 habitants n'est pas desservie par un OTA et que les conditions ne se prêtent pas à la création d'un organisme ni à ce qu'elle se joigne à un organisme existant, elle peut se prévaloir des dispositions du présent volet du programme.

Une municipalité qui se retire d'un OTA n'est pas admissible à l'aide financière accordée en vertu du présent volet.

Même dans le cadre de ce volet, la municipalité doit respecter l'esprit du programme. En effet, l'aide au transport adapté vise un service de transport collectif par voie terrestre qui a un caractère local ou régional. Les déplacements hors territoire sont permis, mais uniquement sur de courtes distances. Ils ne doivent pas se substituer au transport interurbain ou à tout autre mode de transport de personnes.

### **5.2 Admissibilité des demandes**

Les municipalités admissibles à recevoir une aide financière en vertu de ce volet du programme doivent remplir les conditions énumérées ci-après :

- la contribution financière attendue des usagers doit être équivalente à celle du transport en commun régulier ou du transport collectif régional pour un trajet similaire;
- la contribution financière municipale doit être établie de façon à couvrir obligatoirement 20 % au minimum des coûts admissibles prévus, et ce, quel que soit le mode de fonctionnement retenu (section 5.4). Cette contribution est basée sur un coût unitaire maximal de 17 \$ par déplacement.

### **5.3 Fonctionnement**

Pour servir la clientèle handicapée admise, la municipalité doit, dans un premier temps, faire des démarches en vue de signer un contrat de service avec un transporteur légalement autorisé pour offrir des services de transport par autobus, minibus ou taxi. S'il n'y a pas un transporteur intéressé par un tel contrat sur son territoire, la municipalité peut alors opter pour le versement d'une aide financière directement à l'utilisateur.

### 5.3.1 Contrat de service

Une municipalité peut conclure une entente avec toute personne qui est en mesure d'offrir légalement sur son territoire des services de transport aux personnes handicapées. Ces services peuvent être offerts par autobus, minibus ou taxi (adapté ou non). Le contrat doit inclure des dispositions relatives à la qualité et au niveau de services à offrir. Ce contrat peut être d'une durée variable, mais dans tous les cas, il doit se terminer le 31 décembre de la même année. Une copie du contrat dûment signé doit être transmise au ministre.

### 5.3.2 Subvention directe à l'utilisateur

Une municipalité peut verser une aide financière directement à la personne handicapée admise ou à son représentant dûment autorisé, lorsqu'il n'est pas possible pour la municipalité locale de conclure un contrat de service avec un transporteur autorisé.

La personne handicapée, ou celle qui en a la charge, gère elle-même ses déplacements. Elle fait appel à un transporteur de son choix. Lorsque les limitations des personnes handicapées ne requièrent pas l'utilisation d'un véhicule adapté, un véhicule régulier peut assurer le service. Il revient à la municipalité de préciser à la personne handicapée les modalités de versement de l'aide financière et celles du suivi des services ainsi que ses exigences pour la transmission des pièces justificatives. Le nombre de déplacements prévus et approuvés par la municipalité doit être respecté.

## 5.4 Aide financière

### 5.4.1 Nature de l'aide

L'aide financière du ministre correspond à 65 % de l'estimation du coût admissible. Sous réserve des crédits disponibles, la contribution maximale du ministre par déplacement est de 11,05 \$, soit 65 % du coût maximal reconnu de 17 \$. Il s'agit d'une contribution maximale par déplacement.

Il est à remarquer que la limite du coût maximal admissible est fixée à 17 \$ dans le cadre de ce volet du programme.

### 5.4.2 Versement de l'aide financière

Le ministre versera sa contribution annuelle à raison d'un maximum de deux paiements au comptant :

- un premier versement de 50 % après l'approbation de la demande d'aide financière par le ministre ou son représentant;
- le solde est versé à la réception des pièces justificatives. La contribution peut faire l'objet d'un ajustement, s'il y a lieu, à la suite de l'analyse du rapport statistique et financier annuel de la municipalité.

Un versement de 100 % de l'aide financière pourra être fait un mois après l'approbation du ministre dans le cadre du volet souple si le dossier est complet.

Aux fins du versement final de l'aide financière, la municipalité doit transmettre au ministre une résolution municipale attestant de la conformité de l'utilisation de l'aide financière, incluant la confirmation de la somme totale versée, le nombre de déplacements effectués, ainsi que la contribution municipale.

La municipalité qui opte pour la formule de l'aide financière directe à l'utilisateur devra s'assurer que l'argent versé a servi aux déplacements prévus dans le plan d'intervention approuvé par la municipalité. Toute somme versée en trop devra faire l'objet d'un ajustement par la municipalité.

Toute municipalité locale qui offre des services de transport adapté dans le cadre du volet réservé aux territoires non desservis (volet souple) peut, en tout temps, demander son annexion à un organisme de transport adapté existant.

### **5.4.3 Présentation d'une demande d'aide**

L'utilisateur doit produire son plan d'intervention en transport déterminant ses besoins de déplacements, lequel doit être déposé à la municipalité locale pour appréciation.

Après consolidation des demandes et leur évaluation, la municipalité locale doit présenter au ministre sa demande d'aide financière au moyen du formulaire approprié avant le 31 juillet de chaque année.

La demande d'aide financière doit présenter les éléments suivants :

- le formulaire de demande prévu à cette fin dûment rempli;
- une résolution de la municipalité indiquant son engagement financier et le nombre de déplacements prévus pour l'année en cours. Les déplacements approuvés ne doivent pas faire l'objet d'un soutien financier obtenu auprès d'autres ministères ou organismes tels que le réseau de la santé, la Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail ou la Société de l'assurance automobile du Québec;
- une copie du contrat de transport, le cas échéant.

À la suite de l'analyse, le ministre ou son représentant confirmera à la municipalité le montant de l'aide financière accordée. À la suite de l'autorisation ministérielle, un organisme qui y est admissible devra se lier au ministre dans la forme prescrite par celui-ci, afin de s'engager à respecter les conditions du programme et les obligations en découlant.

## 6. Contrôle et reddition de comptes

Les bénéficiaires du programme ont l'obligation de transmettre au ministre les informations suivantes :

- leurs données statistiques, incluant les données d'achalandage et financières, au moyen du Système d'information stratégique et statistique en transport adapté (STA) :
  - un rapport statistique et financier semestriel est obligatoire pour les organismes de transport adapté en démarrage<sup>17</sup> ainsi que pour les municipalités qui optent pour le volet 2 du programme. Ces rapports semestriels visent les périodes qui se terminent les 30 juin et 31 décembre, et ils doivent être déposés au ministre un mois après la fin de la période. Ils visent à informer celui-ci de l'état de réalisation des prévisions budgétaires et des niveaux de service;
- leurs états financiers vérifiés (bilan, état des résultats, état de l'évolution de la situation financière), sauf dans le cas des municipalités qui bénéficient du volet 2 du programme, qui doivent plutôt produire un avis aux lecteurs;
- les prévisions budgétaires ainsi que les résolutions municipales.

Les autres documents liés à l'exploitation des services devront être imprimés et conservés pendant sept ans par l'OTA de manière à demeurer vérifiables par le ministre en tout temps.

Le ministre se réserve le droit d'exiger tout autre document qu'il juge nécessaire.

Les bénéficiaires du volet 1 du programme doivent également signer l'engagement portant sur le respect des conditions du programme et des obligations en découlant, transmis par le ministre.

Les bénéficiaires du volet 2 du programme, devront se lier au ministre dans la forme prescrite par celui-ci, afin de s'engager à respecter les conditions du programme et les obligations en découlant.

Les dates limites pour la transmission des documents exigés sont communiquées par l'entremise du calendrier de gestion du programme, disponible sur le site Web du Ministère à l'adresse suivante :

<https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/aide-finan/transportadapte/Pages/Programme-subvention-transport-adapte.aspx>.

---

17. Formulaire prescrit par le Ministère (V-3076).

## 7. Autres dispositions

### 7.1 Obligations légales et réglementaires

Le bénéficiaire s'engage à respecter :

- sa loi constitutive et ses règlements intérieurs, notamment en matière d'octroi de contrats;
- les lois et règlements en vigueur au Québec.

### 7.2 Autres obligations et exigences

Le bénéficiaire s'engage à respecter les modalités du programme. Dans le cas où ces modalités ne seraient pas respectées, le ministre se réserve le droit de réduire ou d'annuler l'aide financière ou, le cas échéant, d'exiger du bénéficiaire le remboursement des sommes versées. Le non-respect des modalités du programme peut se traduire, entre autres, par le fait d'omettre le dépôt d'un rapport ou de remettre un rapport incomplet, ou encore par la réalisation de dépenses injustifiées. Aucun intérêt n'est exigible sur les aides financières à verser.

Toute somme versée en trop ou utilisée à d'autres fins que celles prévues au programme doit être remboursée sans délai au ministre.

Le bénéficiaire consent à la publication, par le ministre, de toute information relative à l'octroi de son aide financière.

### 7.3 Rôles et responsabilités des intervenants

#### 7.3.1 Le ministre des Transports

Le ministre :

- est un partenaire financier de première importance et un accompagnateur du milieu municipal dans l'application de ce programme;
- est responsable de la Politique d'admissibilité au transport adapté, assure la formation des membres des comités d'admission et informe également les partenaires du contenu de la Politique;
- élabore et rend disponibles aux organismes admissibles le programme d'aide ainsi que les formulaires afférents;
- collecte et vérifie l'information statistique et financière liée à ce programme, et la diffuse à l'ensemble des partenaires;
- procède à l'évaluation du programme de manière à mesurer l'atteinte des objectifs et à orienter ses actions futures.

### 7.3.2 Milieu municipal et organisme mandataire

Les services de transport adapté sont sous la responsabilité d'un organisme public de transport en commun tel l'ARTM, d'une société de transport en commun, d'une municipalité locale, d'une MRC, y compris les MRC qui sont désignées à caractère rural, ou d'une régie municipale de transport.

Toutes les instances présentées précédemment peuvent être désignées à titre d'organisme mandataire du service de transport adapté, c'est-à-dire de porte-parole officiel des municipalités participantes, à la suite d'une entente intervenue entre elles. Cette entente doit être transmise au ministre.

L'organisme mandataire :

- est responsable de l'organisation du service, de l'approbation du plan de transport et de ses mises à jour, du budget annuel, de la tarification et du niveau de service;
- s'assure que les autres instances municipales locales concernées lui ont transmis les résolutions ou les règlements requis, y compris l'approbation du plan de transport, du budget, du niveau de contribution financière et de la tarification, s'il y a lieu;
- voit à la bonne gestion du service de transport adapté, notamment celle des surplus et des déficits financiers;
- assure le lien entre le ministre, les municipalités locales et, s'il y a lieu, l'organisme délégué ou le transporteur;
- produit les rapports statistiques et financiers périodiques comme le requiert le ministre aux fins d'administration, d'évaluation et de suivi du programme.

Aux fins de l'application du programme, l'ARTM est l'organisme mandataire sur l'ensemble du territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal et de la Ville de Saint-Jérôme.

### 7.3.3 Organisme délégué

L'organisme délégué est un organisme à but non lucratif (OBNL) qui exécute le mandat confié par l'organisme mandataire relativement à la gestion du niveau de service et des ressources financières, le tout à la suite de la signature du protocole d'entente obligatoire dont une copie doit être transmise au ministre en vertu de l'article 48.43 de la *Loi sur les transports*.

Dans le cadre de son mandat, l'organisme délégué :

- voit à la gestion courante du service. Il peut confier l'exploitation, en tout ou en partie, à une entreprise de transport par autobus, minibus ou taxi, ou encore, avec l'accord de l'organisme mandataire, exploiter lui-même les services d'autobus et de minibus en régie;
- peut aussi procéder à différentes études et analyses, et faire des recommandations à l'organisme mandataire concernant toute modification de l'offre de services ou des ressources financières engagées. Toute nouvelle initiative de l'organisme délégué doit recevoir l'accord de l'organisme mandataire et des instances municipales participantes avant d'être mise en application.

Sur le territoire de l'ARTM, les quatre exploitants, soit le Réseau de transport métropolitain, la Société de transport de Montréal, le Réseau de transport de Longueuil et la Société de transport de Laval, sont les organismes délégués.

## 8. Contenu des documents requis

Cette section présente le contenu minimal des documents requis dans le cadre du présent programme. Tout document incomplet ou qui ne respecte pas les dispositions prévues sera retourné à l'organisme pour correction ou ajout.

### 8.1 Résolution municipale ou du conseil d'administration

La résolution municipale de chaque municipalité participante, sauf pour les sociétés de transport en commun (STC), contient au minimum les informations suivantes :

- la confirmation de la participation de la municipalité au transport adapté;
- la désignation de l'organisme mandataire, sauf dans le cadre du volet 2 du programme et dans le cas des STC;
- la confirmation de l'adoption des prévisions budgétaires;
- la confirmation de l'adoption de la tarification exigée et des modifications, le cas échéant;
- la confirmation du mandat donné à l'organisme délégué, dont copie de l'entente doit être transmise, s'il y a lieu;
- la confirmation du montant de la contribution financière de la municipalité.

### 8.2 Prévisions budgétaires annuelles

Les prévisions budgétaires<sup>18</sup> requises par le ministre doivent indiquer les éléments suivants :

- les revenus provenant des passagers réguliers;
- la contribution des municipalités;
- les autres revenus (détaillés par activité);
- le coût du transport à contrat (autobus, minibus, taxi);
- la rémunération des répartiteurs;
- les frais liés à la possession, à la conduite et à l'exploitation en régie des véhicules pour offrir les services de transport adapté;
- les frais relatifs à l'utilisation de logiciels de répartition.

---

18. Le Ministère ne fournit pas de formulaire à cet effet.

### 8.3 États financiers annuels

L'objectif de la production de ces documents est de suivre la situation financière réelle de l'organisme de transport adapté afin de permettre au ministre d'apprécier l'évolution du programme et d'évaluer l'atteinte des objectifs.

Fournir les états financiers vérifiés est obligatoire pour tous les organismes de transport adapté. Les municipalités qui bénéficient du volet réservé aux territoires non desservis (volet souple) doivent produire, à la fin de chaque année financière, un état des résultats qui peut ne pas être vérifié, mais qui doit être accompagné d'une résolution de la municipalité approuvant cet état des résultats.

La vérification des états financiers, lorsqu'elle est requise, doit être effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues au Canada. Ces états financiers doivent indiquer de façon distincte les renseignements suivants relatifs au transport adapté :

- les revenus provenant des passagers réguliers;
- la contribution des municipalités;
- la contribution du ministre pour le service régulier;
- les autres revenus, y compris ceux des autres services de transport (détail par activité);
- les salaires, ventilés pour la partie administration et la partie exploitation;
- le coût du transport à contrat (autobus, minibus, taxi);
- l'amortissement des véhicules (exploitation en régie);
- les intérêts découlant du financement des véhicules (exploitation en régie);
- l'évolution des surplus accumulés, y inclus les affectations, le cas échéant.

De plus, certains éléments doivent être considérés dans l'élaboration des états financiers :

- tous les achats d'équipement informatique ou de bureau dont le coût dépasse 1 000 \$ doivent être capitalisés et amortis selon les règles comptables;
- toutes les dépenses doivent être présentées « au net », c'est-à-dire en tenant compte de la récupération des taxes;
- toutes les dépenses engagées pour les autres services de transport doivent être déduites des dépenses du service régulier de transport adapté et être présentées distinctement, sinon le ministre se réserve le droit d'imputer des coûts qui pourraient se rapprocher du coût maximal reconnu par déplacement;
- dans le cas d'un organisme qui propose différents types de transport avec un titre de transport similaire ou qui assure d'autres services de transport (scolaire, nolisé, en commun ou autre), la méthode d'imputation des revenus provenant des usagers devra être fournie avec les états financiers.

## 8.4 Plan de transport et de développement des services

Dans le cadre de la demande d'aide financière annuelle, et lors de la mise sur pied d'un organisme de transport adapté, l'organisme mandataire doit produire un plan de transport et le soumettre au ministre. Ce plan doit contenir au moins les éléments suivants :

- le nombre de personnes qui résident dans les municipalités locales et qui ont été préalablement admises au transport adapté par le comité d'admission désigné de la région concernée;
- les données de population et de superficie les plus récentes disponibles sur le site Web de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ) pour chaque municipalité participante ou arrondissement inclus dans le territoire de l'OTA;
- le nombre de déplacements prévus pour ces personnes admises, sur une base annuelle, ainsi que le nombre de déplacements d'une clientèle qui reçoit un traitement particulier (réseau de la santé ou autre);
- le territoire à desservir;
- les points de service hors du territoire de l'organisme mandataire, s'il y a lieu;
- la plage horaire dans laquelle le service sera offert et le délai de réservation;
- la tarification;
- le mode de transport utilisé pour réaliser ces déplacements (taxi régulier ou adapté, minibus, autobus);
- une offre de services à l'intention des transporteurs légalement autorisés pour assurer ce type de transport;
- une évaluation des coûts engendrés (en régie par comparaison avec l'attribution d'un contrat)<sup>19</sup>;
- une estimation de la contribution respective des partenaires;
- la stratégie de réinvestissement, si cela est applicable;
- une résolution de la ou des municipalités attestant leur intention d'adhérer au transport adapté ainsi qu'un engagement à payer leur part respective des coûts engendrés par la desserte de leur territoire;
- une résolution de la municipalité mandataire qui accepte d'être la porte-parole de toutes les municipalités participantes au service de transport adapté, s'il y a lieu;
- une projection de la croissance sur un horizon de trois ans ainsi que des objectifs de performance et d'efficacité à atteindre sur ce même horizon.

---

19. Cette évaluation est effectuée lors de la création d'un nouvel OTA.

## 9. Glossaire

**Autres services de transport :** Transport de personnes (admissibles ou non) assuré par un organisme de transport adapté, conformément à une entente avec un organisme gouvernemental, un organisme privé, un individu ou un groupe d'individus. Les autres services ne sont pas admissibles à une aide financière dans le cadre de ce programme.

**Contribution du milieu :** Contribution qui correspond à la somme versée par les usagers pour l'utilisation des services ainsi qu'à la quote-part annuelle versée par les municipalités qui participent uniquement au service régulier de transport adapté.

**Coût reconnu par déplacement ( $C_r$ ) :** Coût obtenu par la division du coût d'exploitation par le nombre de déplacements réguliers, exclusion faite des déplacements des accompagnateurs. Ce calcul s'effectue après l'analyse des prévisions budgétaires, des états financiers et du rapport d'exploitation du service visé.

**Déplacement hors territoire :** Déplacement effectué par l'organisme de transport adapté en direction ou en provenance d'un point de service situé en dehors du territoire des municipalités qui participent au service. Pour les organismes de transport adapté exploitant sur le territoire de l'ARTM, un déplacement hors territoire est un déplacement dont l'origine ou la destination, ou encore les deux, sont à l'extérieur du territoire de l'ARTM.

**Déplacement interurbain :** Déplacement réalisé par un titulaire de permis de transport par autobus délivré par la Commission des transports du Québec et offert entre deux municipalités généralement assez éloignées l'une de l'autre. Ce service n'est pas admissible à une aide financière dans le cadre de ce programme.

**Dépense admissible :** Toute dépense engagée pour servir des personnes admises au service de transport adapté.

**Imputation pour autres services :** Imputation des coûts à chacune des activités de tout organisme de transport adapté qui assume d'autres services de transport que le service régulier de transport adapté et qui doit maintenir une comptabilité séparée.

**Organisme délégué :** Organisme à but non lucratif lié par entente avec une ou plusieurs municipalités et mandaté pour assurer le service régulier de transport adapté. Aux fins de l'application du programme, une société de transport en commun peut agir à titre d'organisme délégué sur le territoire de l'ARTM.

**Organisme mandataire :** Organisme qui est le porte-parole officiel des municipalités participantes d'un organisme de transport adapté et l'interlocuteur privilégié du ministre. Cet organisme peut être une municipalité, une municipalité régionale de comté, y compris celle qui est désignée à caractère rural, une régie municipale ou intermunicipale de transport, une STC ou un organisme public de transport en commun.

**Plan d'intervention en transport :** Formulaire qui facilite l'évaluation des besoins de transport et qui doit être rempli par la personne handicapée ou son représentant dûment autorisé. Il est utilisé pour l'établissement de services dans le cadre du volet souple.

**Système d'information stratégique et statistique en transport adapté (STA) :** Système devant être utilisé par tous les organismes de transport adapté pour la transmission des rapports statistiques et financiers.

**Transport nolisé :** Transport nolisé de personnes handicapées, tel qu'il est défini dans le *Règlement sur le transport par autobus* (RLRQ, chapitre T-12, r. 16).

**Transport scolaire :** Transport des élèves du primaire et du secondaire vers leur établissement scolaire.



