

**PROGRAMME D'AIDE GOUVERNEMENTALE  
AU TRANSPORT ADAPTÉ AUX PERSONNES  
HANDICAPÉES**

**Modalités d'application  
2014**



## TABLE DES MATIÈRES

<b>INTRODUCTION</b> .....	1
<b>1. ENTRÉE EN VIGUEUR</b> .....	1
<b>2. ORGANISMES ADMISSIBLES</b> .....	1
<b>3. CLIENTÈLE CIBLE ET OFFRE DE SERVICE</b> .....	2
3.1. Clientèle cible .....	2
3.2. Offre de service .....	2
<b>4. ENGAGEMENT FINANCIER ET RESPONSABILITÉS DES INTERVENANTS</b> .....	2
4.1. Engagement financier .....	2
4.2. Responsabilités des intervenants .....	2
<b>5. MODALITÉS DE CALCUL DE LA SUBVENTION POUR LES ORGANISMES DE PLUS DE TROIS ANS</b> .....	4
5.1. Contribution des partenaires .....	4
5.1.1. Contribution escomptée des usagers .....	4
5.1.2. Contribution escomptée des municipalités .....	5
5.1.3. Contribution de base du MTQ .....	6
5.2. Mécanismes d'ajustement .....	6
5.2.1. Augmentation de l'achalandage .....	7
5.2.2. Ajustements liés aux modifications du territoire .....	7
5.2.2.1. Intégration complète d'un service .....	8
5.2.2.2. Modification partielle du territoire .....	8
5.2.2.3. Morcellement complet du territoire .....	9
5.2.2.4. Annexion de municipalités .....	10
5.2.2.5. Retrait de municipalités .....	11
5.2.3. Dissolution du service .....	11
5.2.4. Interruption de service .....	11
5.2.5. Réduction substantielle de service .....	12
5.3. Communauté métropolitaine de Québec .....	12
<b>6. MODALITÉS DE CALCUL DE LA SUBVENTION POUR LES ORGANISMES DE TROIS ANS ET MOINS</b> .....	12
<b>7. VOLET SOUPLE</b> .....	13
7.1. Contrat de service .....	14
7.2. Subvention directe à l'utilisateur .....	14
<b>8. CRÉATION D'ORGANISMES</b> .....	14
8.1. Établissement du budget initial .....	14
8.2. Mécanismes d'ajustement .....	15
<b>9. ALLOCATION POUR APPRENTISSAGE AU TRANSPORT EN COMMUN</b> .....	15
<b>10. ÉTUDES, EXPÉRIMENTATION, SITUATIONS PARTICULIÈRES, ET DÉPLACEMENTS SUR LE TERRITOIRE DES ORGANISMES LIMITOPHES</b> .....	16
<b>11. DOCUMENTS À PRODUIRE</b> .....	16
Lexique .....	18
Annexe 1 .....	20
Annexe 2 .....	24



## **INTRODUCTION**

Le présent document établit les modalités d'application du Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées (Décret n° 87-2014).

L'objectif poursuivi par le gouvernement est de soutenir le milieu municipal afin de lui permettre d'assurer une certaine mobilité aux personnes handicapées du Québec afin que celles-ci puissent avoir accès aux activités de leur communauté et ainsi favoriser leur participation sociale.

### **1. ENTRÉE EN VIGUEUR**

Ces modalités sont en vigueur pour la période allant du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 2014.

### **2. ORGANISMES ADMISSIBLES**

Le Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées (PAGTAPH) s'adresse aux instances municipales.

Les sociétés de transport en commun (STC) ont l'obligation, en vertu de la Loi sur les sociétés de transport en commun, d'assurer des services adaptés aux personnes handicapées. Les STC sont admissibles au présent programme d'aide.

Les municipalités locales doivent assurer des services de transport adapté aux personnes handicapées. Ces dernières ainsi que les municipalités régionales de comté (MRC), y compris celles qui sont désignées à caractère rural, sont admissibles au présent programme d'aide, après approbation du ministère des Transports du Québec (MTQ).

Un conseil intermunicipal de transport de la région de Montréal (CIT), une régie municipale ou intermunicipale de transport et le conseil régional de transport (CRT) qui assurent des services aux personnes handicapées sont également admissibles au présent programme d'aide.

La Communauté métropolitaine de Québec (CMQ) est aussi admissible au présent programme d'aide.

Les organismes admissibles mentionnés ci-dessus sont désignés comme les services de transport adapté dans le présent document.

### **3. CLIENTÈLE CIBLE ET OFFRE DE SERVICE**

#### 3.1. Clientèle cible

Le PAGTAPH permet de répondre aux besoins de transport des personnes handicapées. À cet égard, la Politique d'admissibilité au transport adapté ([http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/grand\\_public/transport\\_collectif/transport\\_adapte/admissibilite](http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/grand_public/transport_collectif/transport_adapte/admissibilite)) est maintenue, et son respect demeure obligatoire. L'obtention de subventions gouvernementales est également conditionnelle à son application par l'organisme admissible.

#### 3.2. Offre de service

Aux fins du présent programme, le service de transport adapté doit être offert sur une base comparable au transport en commun régulier. S'il n'y a pas de services de transport en commun régulier sur le territoire, le service doit être offert au moins 5 jours par semaine, à raison de 35 heures par semaine, 52 semaines par année. Les jours d'élections, un service de transport adapté doit être mis à la disposition des usagers qui désirent voter, même si le service n'est normalement pas offert ces jours-là.

### **4. ENGAGEMENT FINANCIER ET RESPONSABILITÉS DES INTERVENANTS**

#### 4.1. Engagement financier

L'engagement financier gouvernemental se traduit par deux éléments : la contribution de base et les ajustements. En premier lieu, une contribution de base de la part du MTQ est déterminée pour chacun des organismes de transport adapté admissibles. Des mécanismes d'ajustement sont par la suite mis en place pour tenir compte du développement des services et de certains autres éléments qui ne résultent pas de choix locaux. On y prévoit également des modalités plus souples pour les plus petites communautés non desservies et le financement d'autres projets d'intérêt.

#### 4.2. Responsabilités des intervenants

*Le MTQ :*

- est un accompagnateur du milieu municipal et un partenaire financier de première importance;
- est responsable de la Politique d'admissibilité au transport adapté et de sa révision. Il assure la formation des membres des comités d'admission et il informe également les partenaires de son contenu;

- élabore et met à jour les modalités d'application du programme d'aide ainsi que les formulaires utilisés dans le cadre de ce programme;
- soutient les partenaires en matière de transport adapté, de gestion de ce programme et de relations avec les organismes nationaux, provinciaux et régionaux dans le domaine du transport adapté;
- collecte et valide 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 visés et à orienter les actions futures du MTQ.

### *Le milieu municipal et l'organisme mandataire*

Les services de transport adapté locaux et régionaux sont sous la responsabilité d'une société de transport en commun, d'une municipalité locale, d'une municipalité régionale de comté, y compris celles qui sont désignées à caractère rural, d'un conseil intermunicipal de transport, d'une régie municipale ou intermunicipale de transport ou d'un conseil régional 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 participant à un service de transport adapté.

L'organisme mandataire est responsable du service de transport adapté, de l'approbation du plan de développement, de ses mises à jour, du budget annuel, de la tarification et du niveau de service. Il 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 développement, du budget, du niveau de contribution et de la tarification, s'il y a lieu.

L'organisme mandataire voit également à la bonne gestion financière du service de transport adapté, notamment celle des surplus et des déficits. De plus, il assure le lien entre le MTQ, les municipalités locales et, s'il y a lieu, l'organisme délégué ou le transporteur. Enfin, il produit les rapports statistiques et financiers périodiques prévus à la section 11 des présentes modalités, et ce tel que requis par le MTQ aux fins d'administration, d'évaluation et de suivi du programme.

### *L'organisme délégué*

L'organisme délégué est un organisme à but non lucratif, qui exécute le mandat confié par l'organisme mandataire quant à la gestion du niveau de service et des ressources financières à la suite de la signature du protocole d'entente obligatoire en vertu de l'article 48.43 de la Loi sur les transports (chapitre T-12).

Cet organisme voit à la gestion courante du service. Il peut en confier l'exploitation, en tout ou en partie, à une entreprise de transport par autobus, par minibus, par taxi ou encore, avec l'accord de l'organisme mandataire, exploiter lui-même les services d'autobus et de minibus en régie.

L'organisme délégué peut aussi procéder à différentes études et analyses, et faire des recommandations à l'organisme mandataire pour toute modification de l'offre de service ou des ressources financières engagées. Toute nouvelle initiative doit recevoir l'accord de l'organisme mandataire et des instances municipales participantes avant d'être mise en application.

## **5. MODALITÉS DE CALCUL DE LA SUBVENTION POUR LES ORGANISMES DE PLUS DE TROIS ANS**

Le MTQ accorde une subvention aux organismes mandataires reconnus qui offrent un service de transport adapté aux personnes handicapées. La contribution de base du MTQ est de type « fermé ». Il s'agit donc de ressources versées *a priori*.

Conditionnellement aux ajustements prévus aux présentes modalités, l'instance municipale conserve tout surplus de l'enveloppe, mais elle se doit aussi d'absorber tout excédent des dépenses.

### **5.1. Contribution des partenaires**

L'essentiel du financement des services de transport adapté est assuré par les usagers, les municipalités et le MTQ. De manière à maintenir et à améliorer l'équilibre dans le partage du financement, le MTQ en plus de faire connaître les paramètres de sa contribution, escomptera des contributions de chacun de ses deux autres partenaires principaux lors de l'ajout de ressources financières.

#### **5.1.1. Contribution escomptée des usagers**

Aux fins du développement (achalandage, annexion, etc.) du service de transport adapté, le MTQ escompte une contribution minimale de la part des usagers. Celle-ci est comprise entre 2,75 \$ et 3,50 \$<sup>1</sup> par déplacement et elle est établie de la façon suivante :

---

1 Pour les organismes de transport adapté utilisant des laissez-passer, le taux varie entre 2,25 \$ et 2,75 \$.

Revenu réel provenant des usagers 2012 = A  
Nombre de déplacements 2012

Si  $A < 2,75 \$$  Revenu escompté =  $2,75 \$ * \text{nombre de déplacements}$   
Si  $A > 3,50 \$$  Revenu escompté =  $3,50 \$ * \text{nombre de déplacements}$   
Si  $2,75 \$ < A < 3,50 \$$  Revenu escompté =  $A * \text{nombre de déplacements}$

Où A = revenu réel moyen généré par les usagers du service selon les dernières données disponibles.

Dans le cas de services hors territoire, le revenu moyen considéré doit être supérieur à 3,50 \$.

L'organisme n'est pas tenu de fixer le même tarif que celui escompté par le MTQ. Celui-ci n'est utilisé que pour déterminer la contribution du MTQ dans le cas d'une demande de subvention pour un projet de développement.

Tel que le prévoit le programme d'aide gouvernementale, approuvé par le décret numéro 87-2014, la tarification appliquée par les sociétés de transport en commun pour le transport adapté doit être identique à celle en vigueur pour le transport en commun régulier. Pour les autres services de transport adapté, le tarif demandé 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 le milieu municipal. Les municipalités doivent approuver par résolution la grille tarifaire appliquée aux usagers (article 48.41 de la Loi sur les transports).

### *5.1.2. Contribution escomptée des municipalités*

Le transport adapté est une responsabilité municipale. Conséquemment, le MTQ escompte, de la part des municipalités, pour le développement (achalandage, annexion, etc.) de services, un montant correspondant à 20 % des coûts estimés de ce développement des services de transport adapté (selon les modalités détaillées plus loin). Toutefois, ce montant peut être moindre si la contribution escomptée des usagers excède 15 % du même budget. Dans de tels cas, la contribution globale escomptée du milieu (usagers et municipalités) ne peut être supérieure à 35 % des coûts estimés de ce développement.

Formule :

Si la contribution des usagers > 15 % du coût estimé  
Quote-part municipale escomptée = (35 % - contribution des usagers en %).

Si la contribution des usagers < 15 % du coût estimé  
Contribution municipale escomptée = 20 % du coût estimé.

Il s'agit d'une contribution escomptée et il appartient aux municipalités de déterminer leurs contributions réelles.

### 5.1.3. Contribution de base du MTQ

De manière à assurer la viabilité de cet encadrement financier, le MTQ utilise, comme référence initiale, sa contribution de base accordée pour l'année 2013 pour les services de transport adapté aux personnes handicapées incluant, s'il y a lieu, les ajustements apportés pour tenir compte des réorganisations municipales effectuées en 2013.

Le MTQ se réserve cependant le droit de procéder à divers ajustements, s'il y a lieu, à la suite de l'analyse des états financiers et des rapports d'exploitation des organismes pour l'année 2013 de manière à ne considérer que les résultats des services de transport adapté aux personnes handicapées.

Détermination de la contribution de base pour 2014

	Contribution de base 2013
±	Somme accordée par le MTQ en 2013 pour réorganisation municipale
+	Indexation de 2 %
±	Autres ajustements (s'il y a lieu)
=	Contribution de base du MTQ pour 2014

Le MTQ se réserve également le droit de procéder à des ajustements, positifs ou négatifs, à sa contribution de base pour tenir compte d'arbitrages locaux et des résultats d'opération communiqués au MTQ. Ainsi, le MTQ peut apporter un ajustement afin de prendre en compte des éléments qui ont modifié le niveau de dépenses en 2013 ainsi que les imputations nécessaires par rapport aux dépenses admissibles.

N. B. Si des ajustements significatifs sont apportés à la structure du service de transport adapté (modification de territoire, réduction significative de l'offre de service, etc.), la contribution de base du MTQ et l'achalandage de référence peuvent faire l'objet d'ajustement.

Par ailleurs, le MTQ se réserve le droit de récupérer des subventions versées en trop.

### 5.2. Mécanismes d'ajustement

Le MTQ établit des mécanismes d'ajustement prédéterminés, qui visent à compenser (en totalité ou en partie) financièrement les services de transport adapté pour certains éléments hors de leur contrôle.

### 5.2.1. Augmentation de l'achalandage

Pour 2014, une allocation supplémentaire non récurrente peut être accordée à un service de transport adapté qui enregistre une hausse d'achalandage. Cette hausse ne doit pas être imputable à des services déjà financés (annexion municipale, etc.) et est mesurée par rapport à l'achalandage de référence, tel qu'il est établi par le MTQ. Toutefois, le service de transport adapté doit absorber le premier 1 % de l'achalandage. Même si l'ajustement sera confirmé par le MTQ en 2015, il sera imputé à l'année durant laquelle l'augmentation de l'achalandage s'est produite, soit en 2014.

L'ajustement accordé est calculé selon la formule suivante :

$[(\text{Déplacements 2014} - (\text{Déplacements de référence} * 1.01)) * C_m] - \text{part des usagers} - \text{part des municipalités} :$

Où :

Déplacements : Nombre de déplacements (achalandage 2014) effectués par la clientèle admissible au service (excluant les accompagnateurs et les autres services, mais incluant les visiteurs).

Ce nombre exclut également l'achalandage associé à des services déjà financés en 2014.

Déplacements de référence : Achalandage annuel maximal financé tel qu'il est établi par le MTQ.

1.01 : L'organisme doit absorber le premier 1 % de hausse des déplacements par rapport à la clientèle de référence.

$C_m$  : Coût marginal d'un déplacement dans le service. Ce coût est obtenu après l'analyse des états financiers et du rapport d'exploitation du service visé. Aux fins de l'ajustement, ce coût ne peut excéder 15 \$ et est calculé avec les données réelles les plus récentes disponibles.

Part des usagers : Contribution escomptée des usagers selon la section 5.1.1.

Part des municipalités : Contribution escomptée des municipalités selon la section 5.1.2.

La somme accordée par le MTQ dans le cadre de cette mesure est versée à la suite de l'analyse du rapport statistique et financier de l'organisme, et ce, en un seul versement.

### 5.2.2. Ajustements liés aux modifications du territoire

Des modifications apportées au territoire d'un service existant peuvent influencer l'organisation des services de transport adapté et par conséquent la contribution gouvernementale.

#### *5.2.2.1. Intégration complète d'un service*

Dans le cas où la totalité du territoire d'un service de transport adapté serait dorénavant desservie par un autre service, la totalité de la subvention consentie à ce service se trouvant ainsi fusionné sera accordée au service devant dorénavant desservir ce territoire, et ce, sans égard au nombre de personnes admises touchées. De même, la quote-part escomptée du milieu municipal est additionnée à celle des municipalités qui absorbent le service.

#### *5.2.2.2. Modification partielle du territoire*

Dans le cas où une partie du territoire d'un service de transport adapté serait dorénavant desservie par un autre service, le transfert budgétaire du service d'origine vers le nouveau service devra faire l'objet d'une entente entre les deux services municipaux de transport adapté concernés. Le transfert budgétaire appliqué par le MTQ est calculé 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 le service d'origine. À défaut d'une telle entente entre les deux parties, le transfert budgétaire du MTQ peut être établi selon la formule suivante :

$$S_{tr} = [N * D_m * C_m] - \text{part des usagers} - \text{part des municipalités}$$

Où :

$S_{tr}$	=	Subvention transférée
$N$	=	Nombre de personnes admises touchées par l'évènement
$D_m$	=	Nombre moyen de déplacements par personne admise du service d'origine
$C_m$	=	Coût marginal de transport du service d'origine
Part des usagers	=	Contribution moyenne par déplacement des usagers du service (voir section 5.1.1)
Part des municipalités	=	Contribution réelle des municipalités (voir section 5.1.2)

À la lumière de l'information qui lui aura été soumise par les parties, le MTQ se réserve le droit d'appliquer un autre modèle de partage.

La réduction de la subvention du service d'origine sera égale à l'augmentation de la subvention du nouveau service. Dans le cas où ces modifications de territoires auraient pour effet de susciter de nouveaux besoins en transport chez les personnes admises touchées, ces nouveaux déplacements devront être considérés comme étant une augmentation de l'achalandage et financés selon les règles précédemment édictées (voir section 5.2.1).

La quote-part escomptée du milieu municipal et l'achalandage de référence font aussi l'objet d'ajustements afin de prendre en compte cette modification.

Dans le cas où la partition du service compromettrait la survie du service ayant perdu une partie de son territoire, le MTQ se réservera le droit d'apporter un ajustement financier à l'organisme en difficulté.

### 5.2.2.3. Morcellement complet du territoire

Dans le cas où le morcellement du territoire d'un service et le rattachement de toutes ces parcelles à d'autres services déjà existants impliqueraient la dissolution du service d'origine, la subvention accordée antérieurement par le MTQ à ce service sera alors répartie entre les différents services selon les clauses d'une entente qui pourrait intervenir entre les services touchés. À défaut d'une telle entente, la subvention accordée au service ainsi dissous est répartie selon le critère du nombre de personnes admises transférées par territoire, conformément à la formule suivante.

$$S_{tr} = S * N / N_{tot}$$

Où :

$S_{tr}$  = Subvention transférée

$S$  = Subvention totale versée par le MTQ au service d'origine

$N$  = Nombre de personnes admises sur le territoire rattaché

$N_{tot}$  = Nombre total de personnes admises sur le territoire de l'ancien service de transport adapté

À la lumière de l'information qui lui aura été soumise par les parties, le MTQ se réserve le droit d'appliquer un autre modèle de partage. Dans le cas où ces modifications de territoires auraient pour effet de susciter de nouveaux besoins en transport chez les personnes admises touchées, ces nouveaux déplacements devront être considérés comme étant une augmentation de l'achalandage et financés selon les règles établies à la section 5.2.1.

La quote-part escomptée du milieu municipal du service dissous est additionnée à celle des services annexés qui reçoivent les clientèles de ces nouveaux territoires, selon les pourcentages exprimés précédemment. L'achalandage de référence fait lui aussi l'objet d'un ajustement afin de prendre en compte les modifications apportées.

#### 5.2.2.4. Annexion de municipalités

Une municipalité n'ayant jamais été desservie par un service de transport adapté pourra demander son annexion à un service existant. Après son acceptation par les municipalités participantes, le MTQ ajustera sa contribution selon la formule suivante :

$$\text{Contribution du MTQ} = ((\text{P.A.} * \text{Dépl. moyen} * C_m) - \text{part des usagers} - \text{part des municipalités}) * 150 \%$$

Où :

P.A. : Nombre de personnes handicapées admises sur le territoire visé, conformément à la Politique d'admissibilité au transport adapté.

Dépl. moyen : Nombre annuel moyen de déplacements effectués par les usagers du service visé.

C<sub>m</sub> : Coût marginal d'un déplacement pour le service visé par l'ajustement (maximum 15 \$ par déplacement).

Part des usagers : Contribution escomptée des usagers selon la formule présentée précédemment (voir section 5.1.1).

Part des municipalités : Contribution escomptée des municipalités établie selon la formule présentée précédemment (voir section 5.1.2).

Part du MTQ : Correspond à l'estimation du coût admissible, déduction faite de la contribution escomptée des usagers et du milieu municipal, le tout majoré de 50 %.

La contribution du MTQ est versée trimestriellement aux dates déjà prévues à l'annexe 1 des présentes modalités. La somme autorisée dans le cadre de cette mesure est ajustée pour tenir compte du moment où l'offre de service est mise en place.

L'augmentation de l'achalandage durant l'année (Y) causée par l'ajout d'une municipalité durant l'année (X) ne fait pas l'objet d'une annualisation pour l'année (Y), mais d'un ajustement conformément aux dispositions sur l'augmentation de l'achalandage pour l'année (Y).

Une municipalité qui avait recours au volet souple et qui souhaite s'annexer à un service de transport adapté existant peut bénéficier de cette mesure.

#### 5.2.2.5. Retrait de municipalités

Dans le cas où une municipalité déciderait de se retirer d'un service de transport adapté pour en créer un nouveau, le MTQ ajustera sa contribution au prorata du nombre de personnes admises sur le territoire de cette municipalité par rapport au nombre total de personnes admises sur le territoire desservi par le service de transport adapté. La réduction de la contribution tient également compte de la date du retrait du service et est calculée selon la formule suivante :

$$\text{Contribution du MTQ} \quad X \quad \frac{\text{Clientèle admise de la municipalité touchée}}{\text{Clientèle totale admise du service touché}}$$

Toutefois, à la lumière de l'information qui lui aura été soumise par les parties, le MTQ se réserve le droit d'appliquer un autre modèle de partage.

Des ajustements sont également apportés à la contribution escomptée des municipalités et à l'achalandage de référence de l'organisme touché pour l'application des mécanismes d'ajustement prévus dans les présentes modalités.

#### 5.2.3. Dissolution du service

En cas de dissolution ou de cessation définitive du service, le MTQ récupère un montant correspondant à la portion des services non offerts. Cette portion est établie en fonction des jours ou des déplacements, ou selon toute autre méthode que le MTQ juge appropriée.

#### 5.2.4. Interruption de service

Si les activités du service de transport adapté sont interrompues, le MTQ peut retenir une partie de ses subventions. Le montant de la réduction est alors calculé de la façon suivante :

Pour un arrêt total de service :

$$\text{Contribution du MTQ} * \frac{\text{Nombre de jours de services interrompus}}{\text{Nombre de jours normaux d'exploitation annuelle}}$$

Pour une interruption partielle du service :

$$\text{Contribution MTQ} * \frac{\text{Nombre de jours de services interrompus}}{\text{Nombre de jours normaux d'exploitation annuelle}} \quad * 50 \%$$

N. B. Le calcul de la réduction ne s'applique qu'à partir de la sixième journée où le service est interrompu. Le service de transport adapté doit aviser le MTQ de l'arrêt de service et de sa reprise.

Aux fins de la présente section, l'expression « interruption de service » ne comprend pas les interruptions en raison des conditions climatiques.

#### *5.2.5. Réduction substantielle de service*

Puisque le MTQ a, au minimum, maintenu sa contribution depuis 2002, le niveau de service en vigueur doit être conservé. En cas de diminution substantielle de l'offre de service, le MTQ procédera à un ajustement de sa contribution selon les modalités qu'il juge appropriées.

### 5.3. Communauté métropolitaine de Québec

En respect des dispositions législatives et réglementaires en vigueur, la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ) est admissible à une aide financière relativement aux services de transport adapté.

Une subvention annuelle ne pouvant excéder 75 % des coûts de transport reconnus admissibles peut lui être versée jusqu'à concurrence des crédits disponibles. La CMQ doit toutefois présenter annuellement au MTQ des prévisions budgétaires de même que des états financiers vérifiés.

## **6. MODALITÉS DE CALCUL DE LA SUBVENTION POUR LES ORGANISMES DE TROIS ANS ET MOINS**

Les services n'ayant pas été offerts pendant trois années complètes sont considérées comme étant en phase de démarrage. Puisque la demande peut croître plus rapidement durant cette période, le MTQ approuve annuellement un budget reconnu aux fins de subvention afin de permettre à ces services d'atteindre une certaine maturité. Les contributions des usagers et des municipalités devraient tendre, au cours de cette période, vers une contribution équivalant à celles définies aux sections 5.1.1 et 5.1.2 du présent document. La contribution du MTQ ne peut excéder 75 % des coûts admissibles ni être inférieure à 65 % de ces mêmes coûts.

Tout nouveau service mis en place à compter de 2014 devra toutefois respecter les dispositions prévues aux articles 5.1.1 et 5.1.2 des présentes modalités.

Dès que le service a achevé sa troisième année complète d'exploitation, son budget est revu sur la base des états financiers de manière que le MTQ puisse constituer sa contribution de base. Par la suite, les modalités de calcul indiquées à la section 5 du présent document s'appliquent à tout ajustement de la contribution du MTQ.

## 7. VOLET SOUPLE

Lorsqu'une municipalité locale non desservie ne peut se joindre à un service existant et que les conditions ne se prêtent pas à la création d'un nouveau service de transport adapté, la municipalité locale peut se prévaloir des dispositions du volet souple.

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

Dans le cadre de ce volet, il n'y aura pas de mise sur pied d'un service de transport adapté traditionnel ni de création d'un comité d'admission. La personne handicapée désirant des services de transport adapté devra, au préalable, être reconnue comme étant admissible par le comité d'admission désigné, comité existant dans chaque région pour traiter les demandes de personnes résidant sur ce territoire, selon les critères établis par la Politique d'admissibilité au transport adapté. Une fois admise, la personne handicapée devra s'inscrire auprès de sa municipalité locale pour bénéficier du service, comme le définissent les sections 7.1 et 7.2.

L'utilisateur doit faire connaître ses besoins en complétant le formulaire mis à la disposition des municipalités par le MTQ concernant le plan d'intervention en transport, et le remettre à la municipalité locale pour appréciation. Après consolidation des demandes et de leur appréciation, la municipalité locale doit présenter au MTQ ses prévisions budgétaires annuelles au moyen du formulaire approprié.

La participation financière des usagers doit être équivalente à celle demandée pour un trajet comparable en transport en commun. Une contribution minimale variant entre 2,75 \$ et 3,50 \$ par déplacement sera escomptée par le MTQ. La contribution municipale doit couvrir 20 % des coûts prévus admissibles (basée sur un coût unitaire maximal de 15 \$ par déplacement). Toutefois, la contribution escomptée du milieu local (usagers et municipalités) ne doit pas excéder 35 % du budget approuvé. Le solde est à la charge du MTQ jusqu'à concurrence des crédits disponibles. Toutefois, la contribution du MTQ ne peut se situer à moins de 65 % des coûts approuvés ni à plus de 75 % de ceux-ci.

Le MTQ versera sa contribution annuelle en deux tranches égales, soit le 31 janvier ou lors de l'approbation de la demande budgétaire, et le 31 juillet. 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.

Toute municipalité locale offrant des services de transport adapté dans le cadre du volet souple pourra, en tout temps, demander son annexion à un service de transport adapté existant (section 5.2.3.4).

Toute municipalité locale offrant actuellement des services de transport adapté conformément au programme existant ne peut opter pour le volet souple du programme qu'après avoir démontré à la satisfaction du MTQ les avantages d'une telle décision pour les usagers, la municipalité locale et le MTQ.

Pour desservir la clientèle handicapée admise, deux options s'offrent à la municipalité, soit un contrat de service ou une subvention directe à l'utilisateur.

#### 7.1. Contrat de service

Une municipalité peut conclure une entente avec toute personne pouvant légalement offrir sur son territoire des services de transport pour les personnes handicapées. Ces services peuvent être effectués par autobus, par minibus ou par taxi (adapté ou non). Le contrat doit inclure des dispositions sur la qualité et le niveau de service à offrir. Ce contrat peut être d'une durée variable, mais ne peut excéder le 31 décembre 2014. Une copie du contrat dûment signé doit être transmise au MTQ.

#### 7.2. Subvention directe à l'utilisateur

Lorsqu'il n'est pas possible pour la municipalité locale de conclure un contrat de service avec un transporteur autorisé, elle peut alors verser une subvention directement à la personne handicapée admise ou à son représentant dûment 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. Puisque dans bien des cas les limitations des personnes handicapées ne nécessitent pas l'utilisation d'un véhicule adapté, l'utilisation d'un véhicule régulier peut être envisagée.

## 8. CRÉATION D'ORGANISMES

La création de nouveaux services de transport adapté ne doit être envisagée qu'en tout dernier lieu, lorsque les avenues d'intégration à des services existants auront été analysées.

À moins qu'il ne soit démontré qu'un service en régie est plus économique, le choix d'un contrat de service doit être favorisé.

#### 8.1. Établissement du budget initial

Le budget initial d'un nouveau service est évalué à partir du plan de développement (annexe 2) déposé par l'organisme qui acceptera la charge de mandataire.

Tout comme pour les autres services de transport adapté, une contribution est escomptée de la part des usagers (voir 5.1.1). De même, la contribution municipale doit correspondre à 20 % du budget approuvé. Toutefois, une limite de 35 % de la part du milieu local (usagers et municipalités) est appliquée. Le solde est à la charge du MTQ. Toutefois, la contribution du MTQ ne peut être inférieure à 65 % du budget approuvé ni excéder 75 % de celui-ci.

La subvention du MTQ sera versée trimestriellement aux dates définies à l'annexe 2 du présent document. Il s'agit de quatre versements pour une année complète d'opération.

## 8.2. Mécanismes d'ajustement

Une fois que l'organisme de transport a commencé ses activités, il entre dans une phase de démarrage pour une période de trois ans. Pendant cette période, ses budgets sont analysés et autorisés annuellement et les modalités de calcul de la subvention exposées au chapitre 6 s'appliquent.

## 9. ALLOCATION POUR APPRENTISSAGE AU TRANSPORT EN COMMUN

L'utilisation du transport en commun régulier par la personne handicapée est un objectif à poursuivre afin d'accroître son intégration dans le milieu. Pour favoriser l'atteinte de cet objectif auprès, notamment, de personnes ayant une déficience intellectuelle et jusqu'à concurrence des crédits disponibles, le MTQ peut absorber une partie des coûts générés par les projets d'apprentissage au transport en commun sur un territoire desservi par une STC, un CIT, ou un organisme municipal ou intermunicipal de transport.

Les projets doivent être présentés à la direction territoriale du MTQ par un service de transport en commun, mais l'approbation demeure la responsabilité de la Direction du transport terrestre des personnes (DTTP). Les projets doivent préciser, notamment, le nombre de personnes handicapées admises qui feront l'apprentissage au transport en commun, l'échéancier prévu, le nombre d'heures prévues pour l'évaluation et la formation de ces personnes, ainsi que les coûts s'y rattachant.

Un rapport détaillé faisant état des résultats de l'apprentissage doit être remis au MTQ. La contribution du MTQ ne peut excéder 75 % des coûts admissibles du projet et sera versée en deux versements, le premier après l'approbation du projet (50 % du montant admissible) et le second (solde jusqu'à concurrence du montant maximal admissible) à la réception du rapport détaillé.

## **10. ÉTUDES, EXPÉRIMENTATION, SITUATIONS PARTICULIÈRES, ET DÉPLACEMENTS SUR LE TERRITOIRE DES ORGANISMES LIMITROPHES**

Le MTQ entend rendre disponibles certaines sommes pour la réalisation d'études particulières en transport adapté, pour l'expérimentation d'équipements, pour la mise en place de nouvelles technologies ou pour prendre en compte des situations particulières. Les études et les expérimentations devront nécessairement être d'intérêt pour l'ensemble des intervenants québécois en transport adapté. Un soutien financier peut aussi être accordé pour favoriser les déplacements des personnes handicapées sur le territoire des organismes de transport adapté de proximité, et d'inciter à cet égard ceux-ci à mettre en place des points de correspondance ou une réciprocité des services.

Par ailleurs et sans limitation, les études liées à la mise sur pied d'un nouveau service de transport adapté, aux inventaires des besoins des personnes d'une municipalité, aux fusions de deux services de transport adapté sont des exemples qui ne sont pas admissibles à l'obtention d'une aide financière du MTQ.

Toute demande de subvention à cet égard doit être soumise à la direction territoriale, mais son analyse relève de la DTTP. Pour les services de transport adapté, la contribution du MTQ ne peut excéder 75 % des coûts admissibles de l'étude ou de l'expérimentation. La somme sera versée en deux versements, le premier après l'approbation du projet (50 % des coûts admissibles) et le second (solde jusqu'à concurrence du montant maximal admissible) à la réception des résultats et du rapport financier.

Une subvention additionnelle de 5 \$ par déplacement pourra être octroyée à un organisme de transport adapté pour la mise en place de nouveaux services hors territoire, en sus de ceux déjà assurés, jusqu'à concurrence des crédits disponibles. Cette aide financière ne peut s'appliquer aux déplacements reconnus dans le cadre du Programme d'aide métropolitain de l'Agence métropolitaine de transport, ou du projet pilote d'interconnexion des services de transport adapté de la CMQ (section 5.3 des présentes modalités).

Le MTQ pourra financer, jusqu'à concurrence des crédits disponibles, divers organismes, regroupements, fabricants ou entreprises pour la réalisation de projets et d'études pertinents en lien avec les services de transport adapté, notamment pour des projets pilotes en vue de tester un véhicule optimisé pour le transport adapté (taxi ou minibus). Le taux de subvention sera déterminé en fonction des retombées pour le MTQ.

## **11. DOCUMENTS À PRODUIRE**

Au 30 avril 2015, les services de transport adapté doivent transmettre à leur direction territoriale un certain nombre de renseignements (annexe 1).

Les services de transport adapté ainsi que les municipalités profitant du volet souple ont l'obligation de transmettre leurs données au MTQ au moyen du Système d'information stratégique et statistique en transport adapté (STA).

À l'exception des états financiers vérifiés et des résolutions municipales qui continueront à être transmis au MTQ sur papier, les autres documents devront être imprimés et conservés pendant sept ans par le service de transport adapté de manière à demeurer vérifiable par le MTQ en tout temps.

Organismes de trois ans et moins	Organismes de plus de trois ans	Volet souple
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prévisions budgétaires</li> <li>• Résolutions municipales</li> <li>• Rapport semestriel : statistique et financier</li> <li>• États financiers de l'OTA vérifiés (avec paramètres)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Résolutions municipales</li> <li>• États financiers vérifiés de l'OTA (avec paramètres)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prévisions budgétaires</li> <li>• Résolution de la municipalité</li> <li>• Rapport statistique semestriel</li> <li>• États des résultats (non vérifiés)</li> </ul>

N. B. : Tout retard dans l'acheminement de l'information entraîne le report des versements prévus.

De plus, les services de transport adapté qui offrent d'autres services de transport doivent tenir une comptabilité séparée afin de s'assurer que les crédits prévus pour le transport adapté régulier le demeurent. Il est important que les revenus et les dépenses soient présentés de manière distincte pour chaque mode de transport. Une seule et même imputation des coûts doit s'appliquer à tous les services de transport offerts.

## Lexique

- Contribution escomptée : contribution annuelle théorique déterminée par le MTQ de manière à répartir le financement de nouveaux développements dans les services de transport adapté entre les partenaires. Une contribution est escomptée par le MTQ de la part des usagers et les municipalités lorsque ce dernier finance des services supplémentaires.
- 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 participantes du service régulier de transport adapté uniquement.
- Coût marginal de transport : coût de transport absorbé par un organisme pour effectuer un déplacement additionnel. Ce coût correspond, pour les services en régie, aux coûts d'exploitation et d'immobilisation alors que, pour un service à contrat, il s'agit des coûts liés au contrat et des autres dépenses d'exploitation, divisés par le nombre de déplacements effectués.
- Déplacement : aux fins de déclaration de déplacements dans le cadre du présent programme, il faut considérer un déplacement par personne, indépendamment du nombre de places que celle-ci occupe dans le véhicule.
- Déplacement hors territoire : déplacement effectué par le service de transport adapté en direction ou en provenance d'un point de service situé en dehors du territoire des municipalités participant au service.
- Déplacement interurbain : déplacement réalisé par un titulaire de permis de transport par autobus émis par la Commission des transports du Québec.
- Dépense admissible : toute dépense engagée pour la desserte des personnes admises au service de transport adapté.
- Imputation pour autres services : tout service de transport adapté qui assume d'autres services de transport que le service régulier de transport adapté doit maintenir une comptabilité séparée et imputer des coûts à chacune de ses activités.
- 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.
- Organisme mandataire : organisme qui est le porte-parole officiel des municipalités participant à un service de transport adapté et est l'interlocuteur privilégié du MTQ. Cet organisme peut être une municipalité, une municipalité régionale de comté (MRC), y compris celle qui est désignée à caractère rural, un conseil intermunicipal de transport (CIT), une régie municipale de transport (RMT), une société de transport en commun (STC) ou un conseil régional de transport (CRT).
- Plan d'intervention en transport : document où la personne handicapée exprime ses besoins de déplacements. Le MTQ met à la disposition des municipalités un formulaire facilitant l'évaluation de ces besoins. Celui-ci doit être rempli par la personne handicapée ou son représentant dûment autorisé. Il est utilisé dans le cas de la mise en place de services dans le cadre du volet souple.

- STA : système d'information stratégique et statistique en transport adapté. Ce système doit être utilisé par tous les services de transport adapté pour la transmission des rapports statistiques et financiers.
- Tarif de référence : notion utilisée aux fins de l'établissement de la contribution escomptée des usagers. Il représente un tarif moyen par déplacement et s'apparente à un tarif de transport en commun urbain.
- Visiteurs : personnes handicapées admises au transport adapté séjournant pour une courte période sur le territoire desservi par un autre service de transport adapté que celui qu'elles utilisent généralement. Il ne peut s'agir de déplacements répétitifs sur une longue période.

## Annexe 1

### Documents requis

#### *Résolution municipale*

La résolution municipale contient au minimum les informations suivantes :

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

Les résolutions municipales doivent parvenir au MTQ avant le 30 avril 2014.

#### *Rapports statistiques*

Le but de ces rapports est de fournir l'information statistique permettant aux municipalités, aux services de transport adapté, aux organismes délégués et au MTQ de suivre les activités du service de transport adapté, de permettre l'évaluation du programme d'aide et de ses composantes, et d'adapter les interventions.

Un rapport statistique et financier semestriel est obligatoire pour les services de transport adapté de trois ans et moins, ainsi que pour les municipalités optant pour le volet souple du programme. Ces rapports semestriels visent les périodes qui se terminent les 30 juin et 31 décembre 2014 et doivent être déposés au MTQ un mois après la fin de la période. Ils visent à informer ce dernier sur l'état de réalisation des prévisions budgétaires et des niveaux de service.

Un rapport statistique annuel est exigé des services de transport adapté de plus de trois ans. Ce rapport doit être transmis au MTQ avant le 31 mars suivant la fin de l'exercice.

#### *Prévisions budgétaires annuelles*

Pour les services de trois ans et moins de même que pour les municipalités couvertes par le volet souple du programme, les prévisions budgétaires doivent être transmises au MTQ.

Elles doivent contenir au moins les éléments suivants :

- les revenus provenant des passagers réguliers;
- la contribution des municipalités;
- les autres revenus, y compris les autres services de transport (détails par activité);
- les salaires (ventilés pour la partie administration et 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).

Le MTQ ne fournit pas de formulaire à cet effet.

### *Rapports financiers annuels*

L'objectif de la production de ces documents est de suivre la situation financière réelle du service de transport adapté afin de permettre au MTQ d'apprécier l'évolution du programme et d'évaluer l'atteinte des objectifs visés. Fournir les états financiers vérifiés est obligatoire pour tous les services de transport adapté, sauf pour les municipalités se prévalant du volet souple. Ces dernières doivent toutefois 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 de ces états financiers, lorsqu'elle est requise, doit être effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues au Canada. Ces états financiers doivent être spécifiques au service de transport adapté, et présentés de façon à distinguer les renseignements suivants :

- les revenus provenant des passagers réguliers;
- la contribution des municipalités;
- la contribution du MTQ pour le service régulier ;
- la contribution du MTQ pour le transport collectif en milieu rural ;
- les autres revenus incluant les autres services de transport (détails par activité);
- les salaires (ventilés pour la partie administration et 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).

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 de 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 MTQ se réserve le droit d'imputer des coûts qui pourraient se rapprocher du coût marginal;
- dans le cas d'un service qui effectue différents types de transport et avec un titre de transport similaire ou qui effectue d'autres services de transport (scolaire, nolisé, en commun ou autre), la méthode d'imputation des revenus des usagers devra être fournie avec les états financiers.

Le MTQ ne fournit pas de formulaire à cet effet.

Les services de transport adapté doivent transmettre au MTQ leurs états financiers vérifiés au plus tard le 31 mars 2015.

Les municipalités optant pour le volet souple doivent également présenter leur état des résultats au plus tard le 31 mars 2015.

#### *Rapport sur l'admissibilité*

Le rapport sur l'admissibilité vise principalement à brosser le portrait de la clientèle admise dans les services de transport adapté. Les données de ce rapport doivent être conservées par l'organisme pour une période de sept ans et disponibles pour consultation par le MTQ.

#### *Conditions générales pour le versement des subventions*

Dans le cas où les documents présentés ci-dessus ne seraient pas transmis au MTQ dans les délais prescrits, ce dernier retiendra le versement de la subvention et se réserve une période de 30 jours après la réception du ou des documents avant de procéder aux versements.

#### *Calendrier pour le versement des subventions*

Les subventions du MTQ sont versées trimestriellement à raison de 25 % du montant approuvé. À l'exception des sommes supplémentaires accordées pour l'augmentation de l'achalandage, tous les autres montants supplémentaires accordés sont répartis en fonction des versements restants pour l'année courante.

Les dates retenues pour le versement des subventions sont :

- |   |                             |            |
|---|-----------------------------|------------|
| – pour les services municipaux et intermunicipaux : | 1 <sup>er</sup> versement : | 31 janvier |
|   | 2 <sup>e</sup> versement :  | 30 avril   |
|   | 3 <sup>e</sup> versement :  | 31 juillet |
|   | 4 <sup>e</sup> versement :  | 31 octobre |

- pour les sociétés de transport en commun :
  - 1<sup>er</sup> versement : 30 avril
  - 2<sup>e</sup> versement : 31 juillet
  - 3<sup>e</sup> versement : 31 octobre
  - 4<sup>e</sup> versement : 31 janvier
  
- pour les municipalités adhérant au programme souple :
  - 1<sup>er</sup> versement : 31 janvier<sup>2</sup>
  - 2<sup>e</sup> versement : 31 juillet

---

<sup>2</sup> Ou un mois après l’approbation du Ministère.

## Annexe 2

### *Plan de développement*

Dans le cadre de la mise sur pied d'un nouveau service, l'organisme mandataire doit produire un plan de développement et le soumettre au MTQ. Ce plan doit contenir au moins les éléments suivants :

- Le nombre de personnes résidant dans la ou les municipalités locales et préalablement admises au transport adapté par le comité d'admission désigné de la région concernée.
  - Le nombre de déplacements prévus pour ces personnes admises sur une base annuelle ainsi que le nombre de déplacements d'une clientèle recevant un traitement particulier (réseau de la santé ou autre).
  - Le territoire à desservir.
  - Les points de service hors de son territoire, s'il y a lieu. Ces points de service doivent correspondre globalement à ceux de l'ensemble de la population en général et ne doivent pas être plus éloignés que le centre urbain régional.
  - La plage horaire dans laquelle le service sera offert.
  - La tarification.
  - Le délai de réservation.
  - Le mode de transport utilisé pour effectuer ces déplacements (taxi, minibus, autobus).
  - Une offre de service à l'intention des transporteurs légalement autorisés pour effectuer ce type de transport.
  - Une évaluation des coûts engendrés (régie vs contrat).
  - Une estimation des contributions respectives des partenaires, calculées selon les clauses des sections 5.1.1, 5.1.2 et 5.1.3 du présent document.
  - Une résolution de la ou des municipalités attestant leur intention d'adhérer au transport adapté ainsi qu'un engagement à défrayer leur part respective des coûts engendrés par la desserte de leur territoire calculée selon les modalités de la section 5.1.2 du présent document.
  - Une résolution de la municipalité mandataire acceptant d'être le porte-parole de toutes les municipalités participant au transport adapté, s'il y a lieu.
  - Une projection de la croissance du nouvel organisme sur un horizon de trois ans, ainsi que des objectifs de performance et d'efficacité à atteindre sur ce même horizon.
- N. B. Une copie du plan soumis par l'organisme mandataire et le rapport de l'analyste de la direction territoriale doivent être transmis à la Direction du transport terrestre des personnes pour permettre le transfert financier nécessaire.