

# **Programme de subvention au transport adapté (Aide au transport adapté)**

## **Modalités d'application 2015**

**Janvier 2015**

Direction du transport terrestre des personnes  
Ministère des Transports du Québec  
700, boulevard René-Lévesque Est, 25<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec) G1R 5H1

Cette publication peut également être consultée sur le site Web du ministère des Transports à l'adresse suivante : [www.mtq.gouv.qc.ca](http://www.mtq.gouv.qc.ca)

## Table des matières

1	Entrée en vigueur.....	1
2	Organismes admissibles .....	1
3	Clientèle cible.....	2
4	Dispositions générales.....	2
5	Engagement financier et responsabilités des intervenants .....	3
5.1	Engagement financier .....	3
5.2	Responsabilités des intervenants.....	3
6	Modalités de calcul de la subvention pour les organismes de plus de trois ans.....	5
6.1	Contribution des partenaires .....	5
6.1.1	Contribution escomptée des usagers.....	5
6.1.2	Contribution escomptée des municipalités .....	6
6.1.3	Contribution de base du MTQ .....	6
6.2	Mécanismes d’ajustement.....	7
6.2.1	Augmentation de l’achalandage.....	7
6.2.2	Ajustements liés aux modifications du territoire .....	8
6.2.2.1	Intégration complète d’un organisme .....	8
6.2.2.2	Modification partielle du territoire.....	8
6.2.2.3	Morcellement complet du territoire .....	9
6.2.2.4	Annexion de municipalités .....	10
6.2.2.5	Retrait de municipalités .....	10
6.3	Dissolution de l’organisme .....	11
6.3.1	Interruption de service .....	11
6.3.2	Réduction substantielle de service .....	11
6.4	Communauté métropolitaine de Québec (CMQ).....	12
7	Modalités de calcul de la subvention pour les organismes de trois ans et moins.....	12
8	Volet souple.....	12
8.1	Contrat de service .....	13
8.2	Subvention directe à l’usager.....	13
8.3	Détermination de la contribution financière .....	14

9	Création d'organismes.....	15
9.1	Établissement du budget initial.....	15
9.2	Mécanismes d'ajustement.....	15
10	Autres subventions .....	15
11	Documents à produire.....	16
11.1	Résolution municipale .....	17
11.2	Rapports statistiques .....	17
11.3	Prévisions budgétaires annuelles .....	17
11.4	Rapports financiers annuels .....	18
11.5	Rapport sur l'admissibilité.....	19
11.6	Plan de développement .....	19
12	Conditions générales pour le versement des subventions .....	20
	LEXIQUE.....	21
	ANNEXE.....	23

## INTRODUCTION

Le présent document établit les modalités d'application du Programme de subvention au transport adapté (CT no 214454).

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 2015.

### **2 ORGANISMES ADMISSIBLES**

Le Programme de subvention au transport adapté s'adresse aux instances municipales.

Les sociétés de transport en commun (STC) sont admissibles au présent programme d'aide.

Les municipalités locales ainsi que les municipalités régionales de comté (MRC), y compris celles qui sont désignées à caractère rural, sont admissibles au présent programme d'aide.

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, à l'exception de la CMQ, sont désignés comme les organismes de transport adapté (OTA) dans le présent document.

### 3 CLIENTÈLE CIBLE

L'aide au transport adapté permet de répondre aux besoins de transport des personnes handicapées. À cet égard, la Politique d'admissibilité au transport adapté [www.mtq.gouv.qc.ca](http://www.mtq.gouv.qc.ca) est maintenue, et son respect demeure obligatoire. L'obtention de subventions gouvernementales est également conditionnelle à son application par l'organisme admissible.

### 4 DISPOSITIONS GÉNÉRALES

L'aide au transport adapté vise un service de *transport collectif*, par voie terrestre et ayant un caractère local ou régional. Les déplacements hors territoire sont reconnus, mais sur de courtes distances et ne doivent pas se substituer au transport interurbain ou à tout autre mode de transport de personnes.

Pour être admissible à une subvention du ministre des Transports versée dans le cadre du présent programme, un service de transport adapté doit être offert sur une base 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/semaine, à raison de 35 heures/semaine et 52 semaines/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.

Pour une STC, 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 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 (chapitre T-12)).

L'organisme de transport adapté doit transmettre les données financières et organisationnelles demandées par le MTQ comme nécessaires au processus d'évaluation et de suivi du programme. Tout retard dans la transmission des données pourra retarder les versements prévus de la subvention.

L'organisme de transport adapté qui offre également des services de transport collectif régional, doit s'assurer que la gestion des deux programmes ait fait l'objet d'une comptabilité distincte. La subvention reçue dans le cadre du présent programme doit être réservée à l'organisation du transport adapté.

## **5 ENGAGEMENT FINANCIER ET RESPONSABILITÉS DES INTERVENANTS**

### **5.1 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 admissible. 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.

### **5.2 Responsabilités des intervenants**

#### *Le MTQ*

Dans le cadre de ce programme, le Ministère :

- est un accompagnateur du milieu municipal et un partenaire financier de première importance;
- est responsable de la Politique d'admissibilité au transport adapté, assure la formation des membres des comités d'admission et informe également les partenaires de son contenu;
- met à la disposition les modalités d'application du programme d'aide ainsi que les formulaires utilisés dans le cadre de ce programme;
- soutient les partenaires dans l'application et la gestion de ce programme ;
- 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 et à orienter les actions futures du Ministère.

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

Les services de transport adapté 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 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 participantes.

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. 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 transport, du budget, du niveau de contribution financière 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 tels que requis par le Ministère 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.

## 6 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 Ministère est de type « fermé ». Il s'agit donc de ressources versées *a priori*.

Sous réserve des ajustements prévus aux présentes modalités, l'instance municipale conserve tout surplus de l'enveloppe, mais elle se doit aussi d'absorber les déficits.

### 6.1 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 Ministère, 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.

#### 6.1.1 Contribution escomptée des usagers

Aux fins du développement (achalandage, annexion, etc.) du service, le Ministère escompte une contribution minimale de la part des usagers. Celle-ci est comprise entre 2,85 \$ et 3,60 \$ par déplacement et elle est établie de la façon suivante :

Revenu réel provenant des usagers 2014 = A  
Nombre de déplacements 2014

Si  $A < 2,85 \$$  Revenu escompté =  $2,85 \$ * \text{nombre de déplacements}$

Si  $A > 3,60 \$$  Revenu escompté =  $3,60 \$ * \text{nombre de déplacements}$

Si  $2,85 \$ < A < 3,60 \$$  Revenu escompté =  $A * \text{nombre de déplacements}$

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

Pour les organismes de transport adapté offrant le laissez-passer mensuel (utilisation illimitée), la contribution escomptée de l'utilisateur se situe entre 2,35 \$ et 2,85 \$. Par ailleurs, ces contributions escomptées doivent être supérieures pour les déplacements hors territoire.

Il est à noter que l'organisme de transport adapté *n'est pas tenu de fixer le même tarif que celui escompté par le Ministère*. Celui-ci n'est utilisé que pour déterminer la contribution du Ministère dans le cas d'une demande de subvention pour un projet de développement.

### **6.1.2 Contribution escomptée des municipalités**

Le transport adapté est une responsabilité municipale. Conséquemment, le Ministère escompte, de la part des municipalités, pour le développement (achalandage, annexion, etc.) de services, une contribution d'au moins 20 % des coûts estimés de ce développement des services de transport adapté. Toutefois, la contribution globale escomptée du milieu (usagers et municipalités) ne peut être supérieure à 35 % des coûts estimés de ce développement.

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

### **6.1.3 Contribution de base du MTQ**

De manière à assurer la viabilité de cet encadrement financier, le Ministère utilise, comme référence initiale, sa contribution de base accordée pour l'année 2014 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 2014.

Le Ministère 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 2014, de manière à ne considérer que les résultats des services de transport adapté aux personnes handicapées.

Détermination de la contribution de base pour 2015

	Contribution de base 2014 :
±	Somme accordée par le MTQ en 2014 pour réorganisation municipale;
±	Autres ajustements (s'il y a lieu);
=	Contribution de base du MTQ pour 2015.

Le Ministère se réserve également le droit de procéder à des ajustements, positifs ou négatifs, à sa contribution de base pour tenir compte d'arbitrages locaux ou de situations particulières communiqués au Ministère. Ainsi, le Ministère peut apporter un ajustement afin de prendre en compte des éléments qui ont modifié le niveau de dépenses en 2014 ainsi que les imputations nécessaires par rapport aux dépenses admissibles.

N. B. Si des ajustements significatifs sont apportés à la structure d'un organisme de transport adapté (modification de territoire, réduction significative de l'offre de service, etc.), la contribution de base du Ministère 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.

## 6.2 Mécanismes d'ajustement

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

### 6.2.1 Augmentation de l'achalandage

Pour 2015, une allocation supplémentaire *non récurrente* peut être accordée, sous réserve des crédits disponibles, à un organisme 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, l'organisme de transport adapté doit absorber le premier 1 % de l'achalandage. *Même si l'ajustement sera confirmé par le MTQ en 2016, il sera imputé à l'année durant laquelle l'augmentation de l'achalandage s'est produite, soit en 2015.*

L'ajustement accordé est calculé selon la formule qui suit. Toutefois, les montants à verser sont plafonnés aux crédits disponibles :

$[(\text{Déplacements 2015} - (\text{Déplacements de référence} \times 1.01)) \times C_m] - \text{part des usagers} - \text{part des municipalités}$  :

Où

Déplacements : nombre de déplacements<sup>1</sup> (achalandage 2015) effectués par la clientèle admissible au service et les visiteurs.

Ce nombre exclut les *accompagnateurs, les autres services*<sup>2</sup> ainsi que l'achalandage associé à des services déjà financés en 2015;

Déplacements de référence : achalandage annuel maximal financé entre 2005 et 2008 et 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 6.1.1.;

Part des municipalités : contribution escomptée des municipalités selon la section 6.1.2.

---

<sup>1</sup> Un aller-retour constitue deux (2) déplacements. Lorsqu'un usager effectue une correspondance (changement de véhicule), il doit être calculé comme un (1) déplacement.

<sup>2</sup> Déplacements effectués pour les autres services de transport (scolaire, nolisé, réseau de la santé et des services sociaux, collectif en milieu rural, etc.)

La somme accordée par le Ministère 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.

## **6.2.2 Ajustements liés aux modifications du territoire**

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

### *6.2.2.1 Intégration complète d'un organisme*

Dans le cas où la totalité du territoire d'un organisme de transport adapté serait dorénavant desservie par un autre organisme de transport adapté, la totalité de la subvention consentie à celui-ci sera accordée à l'organisme devant dorénavant desservir ce territoire, et ce, sans égard au nombre de personnes admises touchées. Le même principe s'applique au calcul de la contribution escomptée du milieu municipal.

### *6.2.2.2 Modification partielle du territoire*

Dans le cas où une partie du territoire d'un organisme de transport adapté serait dorénavant desservie par un autre organisme de transport adapté, le transfert budgétaire applicable devra faire l'objet d'une entente entre les deux organismes de transport adapté concernés. Le transfert budgétaire appliqué par le Ministère 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 l'organisme d'origine.

À défaut d'une telle entente entre les deux parties, le transfert budgétaire du MTQ peut être établi selon la formule suivante :

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

Où

$S_{tr}$	=	Subvention transférée;
$N$	=	Nombre de personnes admises touchées par l'événement;
$D_m$	=	Nombre moyen de déplacements par personne admise de l'organisme d'origine;
$C_m$	=	Coût marginal de transport de l'organisme d'origine;
Part des usagers	=	Contribution moyenne par déplacement des usagers; (voir section 6.1.1).
Part des municipalités	=	Contribution réelle des municipalités (voir section 6.1.2).

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 de l'organisme d'origine sera égale à l'augmentation de la subvention du nouvel organisme. 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 6.2.1).

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 compromettrait la survie de l'organisme ayant perdu une partie de son territoire, le Ministère se réserve le droit d'apporter un ajustement financier à l'organisme en difficulté.

### 6.2.2.3 *Morcellement complet du territoire*

Dans le cas où le morcellement du territoire d'un organisme de transport adapté et le rattachement de toutes ces parcelles à d'autres services déjà existants impliqueraient la dissolution de l'organisme d'origine, la subvention accordée antérieurement par le MTQ à cet organisme sera alors répartie entre les différents organismes selon les clauses d'une entente qui pourrait intervenir entre les organismes 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 :

$$S_{tr} = S \times (N/N_{tot})$$

Où

- $S_{tr}$  = Subvention transférée;
- $S$  = Subvention totale versée par le MTQ à l'organisme d'origine;
- $N$  = Nombre de personnes admises sur le territoire rattaché;
- $N_{tot}$  = Nombre total de personnes admises sur le territoire de l'organisme d'origine.

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 territoire 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 6.2.1.

La quote-part escomptée du milieu municipal de l'organisme 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.

#### 6.2.2.4 Annexion de municipalités

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

Contribution du MTQ =

$$((P.A. \times \text{Dépl. moyen} \times C_m) - \text{part des usagers} - \text{part des municipalités}) \times 150 \%$$

Où

P.A. : nombre de personnes handicapées admises conformément à la Politique d'admissibilité au transport adapté de la municipalité non *desservie par un organisme de transport adapté*;

Dépl. moyen : nombre annuel moyen de déplacements effectués par les usagers de l'organisme existant calculé avec les données réelles les plus récentes disponibles;

$C_m$  : coût marginal d'un déplacement de l'organisme existant (maximum 15 \$ par déplacement);

Part des usagers : contribution escomptée des usagers selon la formule présentée précédemment (voir section 6.1.1);

Part des municipalités : contribution escomptée des municipalités établie selon la formule présentée précédemment (voir section 6.1.2);

Contribution du MTQ : la subvention du Ministère correspond à 65 % de l'estimation du coût admissible, soit le coût admissible déduction faite de 35 % de la contribution du milieu (contribution escomptée des usagers et du milieu municipal), le tout majoré de 50 %.

La contribution du Ministère est versée trimestriellement aux dates déjà prévues à la section 12 des présentes modalités. La somme autorisée dans le cadre de cette mesure doit correspondre au moment de la mise en œuvre au cours de l'année.

L'augmentation de l'achalandage durant l'année 2015 causée par l'ajout d'une municipalité au cours de l'année précédente ne fait pas l'objet d'une annualisation pour l'année 2015, mais d'un ajustement conformément aux dispositions sur l'ajustement de l'achalandage pour l'année.

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

#### 6.2.2.5 Retrait de municipalités

Dans le cas où une municipalité déciderait de se retirer d'un organisme de transport adapté pour en créer un nouveau, le Ministère 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 l'organisme 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 :

$$\text{Contribution du MTQ} \times \left( \frac{\text{Clientèle admise de la municipalité visée}}{\text{Clientèle totale admise de l'organisme touché}} \right) \times \left( \frac{\text{Nombre de jours de services non rendus}}{\text{Nombre de jours d'exploitation annuelle}} \right)$$

Toutefois, à la lumière de l'information qui lui aura été soumise par les parties, le Ministère 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.

### **6.3 Dissolution de l'organisme**

En cas de dissolution ou de cessation définitive du service, le Ministère 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 Ministère juge appropriée.

#### **6.3.1 Interruption de service**

Si les activités d'un organisme de transport adapté sont interrompues, le Ministère 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 :

$$\text{Contribution MTQ} \times \left( \frac{\text{Nombre de jours de services interrompus}}{\text{Nombre de jours normaux d'exploitation annuelle}} \right)$$

Pour une interruption partielle du service :

$$\text{Contribution MTQ} \times \left( \frac{\text{Nombre de jours de services interrompus}}{\text{Nombre de jours normaux d'exploitation annuelle}} \right) \times 50 \%$$

N. B. Le calcul de la réduction ne s'applique qu'à partir de la sixième journée où le service est interrompu. L'organisme 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.

#### **6.3.2 Réduction substantielle de service**

En cas de diminution substantielle de l'offre de service, le Ministère procèdera à un ajustement de sa contribution selon les modalités qu'il jugera appropriées.

## **6.4 Communauté métropolitaine de Québec (CMQ)**

En respect des dispositions législatives et réglementaires en vigueur, la 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 comme admissibles peut lui être versée jusqu'à concurrence des crédits disponibles. La CMQ doit toutefois présenter annuellement au Ministère des prévisions budgétaires de même que des états financiers vérifiés. Un bilan des impacts du projet doit être également transmis.

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

Les organismes n'ayant pas été en opération pendant trois années complètes sont considérés comme étant en phase de démarrage. Puisque la demande peut croître plus rapidement durant cette période, le Ministère approuve annuellement un budget reconnu aux fins de subvention afin de permettre à ces organismes 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 6.1.1 et 6.1.2 du présent document. La contribution du Ministère ne peut excéder 75 % des coûts admissibles ni être inférieure à 65 % de ces mêmes coûts.

Dès que l'organisme a achevé sa troisième année complète d'exploitation, son budget est revu sur la base des états financiers de manière à ce que le Ministère puisse constituer sa contribution de base. Par la suite, les modalités de calcul indiquées à la section 6 du présent document s'appliquent à tout ajustement de la contribution du Ministère.

## **8 VOLET SOUPLE**

Lorsqu'une municipalité locale de moins de 10 000 habitants n'est pas desservie par un organisme de transport adapté, et que les conditions ne se prêtent pas à la création d'un nouvel organisme ni à ce qu'elle se joigne à un organisme existant, elle 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, l'aide au transport adapté vise un service de transport collectif, par voie terrestre et ayant un caractère local ou régional. 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 organisme 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 (MTQ, 1998). Une fois admise, la personne handicapée devra s'inscrire auprès de sa municipalité locale pour bénéficier du service, comme le définissent les sections 8.1 et 8.2.

L'utilisateur doit produire une étude de ses besoins (plan d'intervention en transport<sup>3</sup>) qui doit être déposée à la municipalité locale pour appréciation. Après consolidation des demandes et de leur appréciation, la municipalité locale doit présenter au Ministère sa demande de subvention au moyen du formulaire approprié<sup>4</sup>. Les déplacements approuvés ne doivent pas faire l'objet de soutien financier par d'autres ministères ou organismes (réseau de la santé, Commission de la santé et de la sécurité du travail, Société de l'assurance automobile du Québec, etc.)

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.

## **8.1 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 2015. Une copie du contrat dûment signé doit être transmise au Ministère.

## **8.2 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. Lorsque les limitations des personnes handicapées ne nécessitent pas l'utilisation d'un véhicule adapté, l'utilisation d'un véhicule régulier peut être envisagée.

Il revient à la municipalité de préciser à la personne handicapée les modalités de versement des subventions, de suivi des services ainsi que ses exigences pour la transmission des pièces justificatives. Tout montant versé en trop fera l'objet d'un ajustement par la municipalité l'année suivante, à la suite de l'analyse des pièces fournies par la personne handicapée.

La municipalité qui opte pour la formule de la subvention directe à l'utilisateur devra faire signer par ce dernier un engagement à respecter certaines conditions, dont les suivantes :

---

<sup>3</sup> Formulaire prescrit par le MTQ (V-3075)

<sup>4</sup> La demande de subvention doit être effectuée sur le formulaire (V-3074)

- l'argent versé servira exclusivement aux déplacements prévus dans le plan d'intervention et approuvés par la municipalité;
- les pièces justificatives seront remises à la municipalité dans les délais prescrits par celle-ci;
- le nombre de déplacements prévus et approuvés par la municipalité devra être respecté.

### **8.3 Détermination de la contribution financière**

La contribution financière des usagers doit être équivalente à celle du transport en commun régulier ou du transport collectif régional pour un trajet similaire.

Quel que soit le mode de fonctionnement retenu (sections 8.1 et 8.2), la contribution financière municipale doit être établie de façon à couvrir obligatoirement 20 % des coûts prévus admissibles (basée sur un coût unitaire maximal de 15 \$ par déplacement), tandis que le Ministère escompte une contribution minimale des usagers variant entre 2,85 \$ et 3,60 \$ par déplacement. Toutefois, la contribution totale escomptée du milieu local (usagers et municipalités) ne doit pas excéder 35 % du budget approuvé. Ainsi la subvention du MTQ correspond à 65 % de l'estimation du coût admissible, soit le coût admissible, déduction faite de 35 % de la contribution du milieu (contribution escomptée des usagers et du milieu municipal). Sous réserve des crédits disponibles, la contribution maximale du MTQ par déplacement est de 9,75 \$, soit 65 % du coût marginal maximal de 15 \$.

Le Ministère versera sa contribution annuelle en deux tranches, soit un premier versement de 50 % un mois après l'approbation de la demande de subvention par le MTQ, et le solde 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.

Toute municipalité locale offrant des services de transport adapté dans le cadre du volet souple pourra, en tout temps, demander son annexion à un organisme de transport adapté existant (section 6.2.2.4).

## **9 CRÉATION D'ORGANISMES**

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

### **9.1 Établissement du budget initial**

Le budget initial d'un nouvel organisme est évalué à partir du plan de développement (voir section 11.6) déposé par l'organisme qui acceptera la charge de mandataire.

Tout comme pour les autres organismes de transport adapté, une contribution est escomptée de la part des usagers (voir 6.1.1). De même, la contribution municipale doit correspondre à au moins 20 % du budget approuvé. Toutefois, un plafond de 35 % de la part du milieu local (usagers et municipalités) est appliqué. Le solde est à la charge du MTQ. Toutefois, la contribution du Ministère ne peut être inférieure à 65 % du budget approuvé ni excéder 75 % de celui-ci.

La subvention du Ministère sera versée trimestriellement aux dates définies à la section 12 du présent document. Il s'agit de quatre versements pour une année complète d'opération.

### **9.2 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 à la section 6 s'appliquent.

## **10 AUTRES SUBVENTIONS**

Le Ministère 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. Par ailleurs et sans limitation, les études liées à la mise sur pied d'un nouvel organisme de transport adapté, aux inventaires des besoins des personnes d'une municipalité, aux fusions de deux organismes de transport adapté, sont des exemples d'études 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 du transport terrestre des personnes. Pour les organismes de transport adapté, la contribution du Ministère 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 à la réception et après l'analyse des résultats de l'étude et du rapport financier attestant de l'utilisation de la subvention.

Un soutien financier peut aussi être accordé pour favoriser la conclusion d'ententes en vue de l'établissement de services d'interconnexion ou de réciprocité entre des organismes de transport adapté contigus. Une subvention additionnelle de 5 \$ par déplacement pourra ainsi 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 organismes dont les déplacements sont effectués sur les territoires reconnus dans le cadre du Programme d'aide métropolitain de l'Agence métropolitaine de transport, ou du projet d'interconnexion de la CMQ (section 6.3 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 le transport adapté, notamment pour des projets pilotes en vue de tester un véhicule optimisé pour le transport adapté (taxi ou minibus). L'organisme devra démontrer lors du dépôt de la demande de subvention, les retombées pour le transport adapté et le Ministère. Le taux de subvention sera déterminé en fonction des retombées pour le Ministère et des crédits disponibles.

## 11 DOCUMENTS À PRODUIRE

Les organismes de transport adapté doivent transmettre à leur direction territoriale (voir annexe) les renseignements exigibles selon le statut de l'organisme de transport adapté.

Les organismes 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).

Les états financiers vérifiés ainsi que les résolutions municipales doivent être transmis au Ministère. Les autres documents devront être imprimés et conservés pendant sept ans par l'organisme de transport adapté de manière à demeurer vérifiables par le Ministère en tout temps.

<b>Organismes de trois ans et moins</b>	<b>Organismes de plus de trois ans</b>	<b>Volet souple</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prévisions budgétaires</li> <li>• Résolutions municipales</li> <li>• Rapports semestriels : 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>

De plus, les organismes 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.

### **11.1 Résolution municipale**

La résolution municipale de chaque municipalité participante contient au minimum l'information suivante :

- 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 être transmises au MTQ avant le 31 mars 2015.

### **11.2 Rapports statistiques**

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

Un rapport statistique et financier semestriel est obligatoire pour les organismes 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 2015 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 organismes de transport adapté de plus de trois ans. Ce rapport doit être transmis au MTQ dans les trois mois suivant la fin de l'exercice, et ce, au moyen du STA.

### **11.3 Prévisions budgétaires annuelles**

Les prévisions budgétaires sont essentielles à la planification des activités de toute organisation. Pour les organismes de trois ans et moins, de même que pour les municipalités couvertes par le volet souple du programme, ces prévisions doivent être transmises au Ministère. Il est à noter que le MTQ ne fournit pas de formulaire à cette fin.

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).

#### **11.4 Rapports 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 Ministère 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 se prévalant du 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 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 à l'organisme 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;
- 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 Ministère se réserve le droit d'imputer des coûts qui pourraient se rapprocher du coût marginal;
- dans le cas d'un organisme 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.

Les organismes de transport adapté doivent transmettre au Ministère leurs états financiers vérifiés de l'année 2015 au plus tard le 31 mars 2016.

Les municipalités optant pour le volet souple doivent également présenter leur état des résultats de l'année 2015 au plus tard le 31 mars 2016.

Tout document incomplet ou qui ne respecte pas les dispositions prévues précédemment sera retourné à l'organisme pour correction ou ajout.

### **11.5 Rapport sur l'admissibilité**

Le rapport sur l'admissibilité vise principalement à brosser le portrait de la clientèle admise dans les organismes 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.

### **11.6 Plan de développement**

Dans le cadre de la mise sur pied d'un nouvel organisme de transport adapté, 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 régulier ou adapté, 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 6.1.1, 6.1.2 et 6.1.3 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 6.1.2 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.

## 12 CONDITIONS GÉNÉRALES POUR LE VERSEMENT DES SUBVENTIONS

Dans le cas où les documents présentés ci-dessus ne seraient pas transmis au Ministère 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 organismes 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>5</sup>
- Sur réception des pièces justificatives finales :	2 <sup>e</sup> versement	

<sup>5</sup> Ou un mois après l’approbation du Ministère.

## LEXIQUE

- **Autres services de transport** : transport de personnes (admisses ou non) effectué par un organisme de transport adapté conformément à une entente avec un organisme gouvernemental, un organisme privé, un individu ou un groupe d'individus.
- **Contribution escomptée** : contribution théorique déterminée par le MTQ de manière à répartir le financement de nouveaux développements dans les organismes 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 aux coûts d'exploitation et d'immobilisation pour les services en régie 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 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 participant au service.
- **Déplacement interurbain** : déplacement réalisé par un titulaire de permis de transport par autobus émis par la CTQ et offert entre deux municipalités généralement assez éloignées l'une de l'autre. Ce service n'est pas sous la responsabilité de l'organisme de transport adapté.
- **Dépense admissible** : toute dépense engagée pour la desserte des personnes admises au service de transport adapté.
- **Imputation pour autres services** : tout organisme 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 organisme de transport adapté et est l'interlocuteur privilégié du Ministère. Cet organisme peut être une municipalité, MRC, y compris celle qui est désignée à caractère rural, CIT, une RMT, une STC ou un CRT.
- **Plan d'intervention en transport** : formulaire facilitant l'évaluation des besoins de transport et qui 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 organismes 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.
- **Transport nolisé** : un transport nolisé de personne handicapée, tel que défini dans le Règlement sur le transport par autobus.
- **Transport scolaire** : transport des enfants du niveau primaire et secondaire vers son établissement scolaire.
- **Visiteurs** : personnes handicapées admises au transport adapté séjournant pour une courte période sur le territoire desservi par un autre organisme de transport adapté que celui qu'elles utilisent généralement. Il ne peut s'agir de déplacements répétitifs sur une longue période.

## ANNEXE

### LISTE DES DIRECTIONS TERRITORIALES DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS

**Direction de la Capitale-Nationale**

Les Cours de l'Atrium  
475, boulev. de l'Atrium, 2<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec) G1H 7H9  
Téléphone : (418) 643-1911  
Télécopieur : (418) 646-0003

**Direction Bas-Saint-Laurent—Gaspésie—  
Îles-de-la-Madeleine**

92, 2<sup>e</sup> Rue Ouest, 1<sup>er</sup> étage  
Rimouski (Québec) G5L 8E6  
Téléphone : (418) 727-3674  
Télécopieur : (418) 727-3673

**Direction de la Côte-Nord**

625, boulevard Lafèche  
Bureau 110  
Baie-Comeau (Québec) G5C 1C5  
Téléphone : (418) 295-4765  
Télécopieur : (418) 295-4766

**Direction des Laurentides-Lanaudière**

222, rue St-Georges, 2<sup>e</sup> étage  
Saint-Jérôme (Québec) J7Z 4Z9  
Téléphone : (450) 569-3057  
Télécopieur : (450) 569-3072

**Direction de l'Outaouais**

170, rue Hôtel-de-ville, 5<sup>e</sup> étage  
Gatineau (Québec) J8X 4C2  
Téléphone : (819) 772-3107  
Télécopieur : (819) 772-3338

**Direction de Laval—Mille-Îles**

1725, boulevard Le Corbusier  
Laval (Québec) H7S 2K7  
Téléphone : (450) 680-6333  
Télécopieur : (450) 973-4959

**Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie**

180, boulevard d'Anjou, bureau 200  
Châteauguay (Québec) J6K 1C4  
Téléphone : (450) 698-3400  
Télécopieur : (450) 698-3452

**Direction du transport terrestre des personnes**

700, boulevard René-Lévesque Est, 25<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec) G1R 5H1  
Téléphone : (418) 644-0324  
Télécopieur : (418) 646-4904

**Direction de la Chaudière-Appalaches**

1156, boulevard de la Rive-Sud  
Saint-Romuald (Québec) G6W 5M6  
Téléphone : (418) 839-5581  
Télécopieur : (418) 834-7338

**Direction du Saguenay—Lac-Saint-Jean—  
Chigougamau**

3950, boulevard Harvey, 1<sup>er</sup> étage  
Jonquièrre (Québec) G7X 8L6  
Téléphone : (418) 695-7916  
Télécopieur : (418) 695-7926

**Direction de l'Estrie**

200, rue Belvédère Nord, bureau 2.02  
Sherbrooke (Québec) J1H 4A9  
Téléphone : (819) 820-3280  
Télécopieur : (819) 820-3118

**Direction de la Mauricie—Centre-du-Québec**

100, rue Laviolette, 4<sup>e</sup> étage  
Trois-Rivières (Québec) G9A 5S9  
Téléphone : (819) 371-6896  
Télécopieur : (819) 371-6136

**Direction de l'Abitibi-Témiscamingue—  
Nord-du-Québec**

80, boulevard Québec,  
Rouyn-Noranda (Québec) J9X 6R1  
Téléphone : (819) 763-3237  
Télécopieur : (819) 763-3493

**Direction de l'Est-de-la-Montérégie**

201, place Charles-Lemoyne, 5<sup>e</sup> étage  
Longueuil (Québec) J4K 2T5  
Téléphone : (450) 677-8974  
Télécopieur : (450) 442-1317

**Direction de l'Île-de-Montréal**

500, boulevard René-Lévesque Ouest  
12<sup>e</sup> étage, C.P. 5  
Montréal (Québec) H2Z 1W7  
Téléphone : (514) 873-7781  
Télécopieur : (514) 864-3867