

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

# Programme de subvention au transport adapté

Modalités d'application 2020



FÉVRIER  
**2020**



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

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

Pour obtenir des renseignements :

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

© Gouvernement du Québec, ministère des Transports, 2020

ISBN 978-2-550-86352-6 (PDF)

Dépôt légal – 2020  
Bibliothèque et Archives nationales du Québec

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

# TABLE DES MATIÈRES

<b>INTRODUCTION</b> .....	<b>1</b>
<b>1. Entrée en vigueur</b> .....	<b>1</b>
<b>2. Organismes admissibles</b> .....	<b>1</b>
<b>3. Clientèle cible et offre de service</b> .....	<b>1</b>
<b>4. Dispositions générales</b> .....	<b>2</b>
Règles de cumul des aides financières .....	3
<b>5. Responsabilités des intervenants</b> .....	<b>3</b>
Ministre des Transports .....	3
Milieu municipal et organisme mandataire .....	3
Organisme délégué .....	4
<b>6. Nature de l'aide pour les organismes de plus de trois ans</b> .....	<b>4</b>
6.1 Engagement financier .....	5
6.2 Mécanismes d'ajustement .....	6
<b>7. Création d'organismes</b> .....	<b>11</b>
<b>8. Établissement du budget initial</b> .....	<b>11</b>
<b>9. Nature de l'aide pour les organismes de transport adapté en démarrage (trois ans et moins)</b> .....	<b>12</b>
<b>10. Nature de l'aide au transport adapté dans les territoires non desservis (volet souple)</b> .....	<b>12</b>
10.1 Contrat de service .....	13
10.2 Subvention directe à l'utilisateur .....	13
10.3 Détermination de la contribution financière.....	14
<b>11. Documents à produire</b> .....	<b>14</b>
11.1 Résolution municipale .....	15
11.2 Prévisions budgétaires annuelles .....	16
11.3 Rapports statistiques .....	16
11.4 États financiers annuels .....	17
11.5 Rapport sur l'admissibilité .....	18
11.6 Plan de développement.....	18
<b>12. Conditions générales pour le versement des subventions</b> .....	<b>19</b>
12.1 Calendrier pour le versement des aides financières .....	19
<b>13. Transmission des demandes</b> .....	<b>21</b>
<b>14. Glossaire</b> .....	<b>22</b>

# INTRODUCTION

Le présent document établit les modalités d'application du Programme de subvention au transport adapté (PSTA).

L'objectif du gouvernement est de soutenir le milieu municipal afin de lui permettre d'assurer la mobilité des personnes handicapées du Québec, et ce, pour qu'elles puissent avoir accès aux activités de leur communauté et ainsi favoriser leur participation sociale.

## 1. Entrée en vigueur

Ce programme est en vigueur à compter de la date de son approbation par le Conseil du trésor et se termine le 31 décembre 2020. Toutefois, il couvre les dépenses des organismes admissibles pour la période qui commence le 1<sup>er</sup> janvier 2020.

## 2. Organismes admissibles

Le PSTA est destiné aux instances municipales responsables de l'organisation du transport adapté sur leur territoire, à savoir :

- les sociétés de transport en commun (STC);
- les municipalités locales ainsi que les municipalités régionales de comté (MRC), y compris celles qui sont désignées à caractère rural, le tout après approbation du ministre des Transports (ci-après le « ministre »);
- les régies municipales ou intermunicipales de transport qui assurent des services aux personnes handicapées;
- l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM).

Les organismes admissibles mentionnés précédemment sont désignés comme étant des organismes de transport adapté (OTA) dans le présent document.

## 3. Clientèle cible et offre de service

Le programme permet de répondre aux besoins en matière de transport des personnes handicapées. À cet égard, la Politique d'admissibilité au transport adapté<sup>1</sup> est maintenue et son respect demeure obligatoire. L'obtention de l'aide financière est également conditionnelle à l'application de cette politique par l'organisme admissible.

---

<sup>1</sup>[https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/aide-finan/transportadapte/Documents/pol\\_admissibilite\\_transport\\_adapte.pdf](https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/aide-finan/transportadapte/Documents/pol_admissibilite_transport_adapte.pdf)

## 4. Dispositions générales

Le PSTA s'adresse à un service de transport collectif, par voie terrestre, qui a un caractère local ou régional. Il importe de mentionner qu'aucune priorisation des déplacements ne devrait être faite en fonction des motifs de ceux-ci. Les déplacements hors du territoire d'un organisme sont reconnus. Toutefois, le transport adapté ne doit pas se substituer au transport interurbain ou à tout autre mode de transport de personnes. Par ailleurs, les déplacements relatifs au transport scolaire<sup>2</sup> des élèves du primaire et du secondaire, déplacements qui bénéficient d'une subvention d'un autre ministère ou organisme, ne sont pas admissibles à une aide financière dans le cadre du présent programme, puisque le transport scolaire relève de la compétence des commissions scolaires et des établissements d'enseignement privés.

Pour être admissible à une aide financière conformément au PSTA, un service de transport adapté doit être offert sur une base qui le rend comparable au service de transport en commun régulier. S'il n'y a aucun service de transport en commun sur le territoire, le service de transport adapté doit être offert au moins 5 jours par semaine, à raison d'au moins 35 heures par semaine et 52 semaines par année. Les jours d'élection, 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 société de transport en commun, la tarification applicable aux usagers du service de transport adapté doit être identique à celle appliquée aux usagers du réseau de transport en commun régulier. Pour les autres organismes de transport adapté, le tarif appliqué 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 locales doivent approuver, par résolution, la grille tarifaire appliquée aux usagers, selon des catégories qu'elles déterminent. Elles peuvent aussi, par résolution, modifier le service. Une copie certifiée conforme de toute résolution concernant les tarifs doit être publiée dans un journal distribué sur le territoire de la municipalité et être affichée dans chaque véhicule. Aucun tarif ne peut être imposé avant l'expiration d'un délai de 30 jours suivant la date de la publication et de l'affichage, au regard de l'article 48.41 de la Loi sur les transports (RLRQ, chapitre T-12). Une copie des résolutions doit être transmise au ministre.

L'organisme de transport adapté doit transmettre les données financières et organisationnelles demandées par le ministre, puisqu'elles sont nécessaires au processus d'évaluation et de suivi du programme. Tout retard dans la transmission des données pourra entraîner des délais dans les versements prévus de l'aide financière.

L'organisme de transport adapté qui offre également des services de transport collectif régional doit s'assurer que la gestion des deux programmes a fait l'objet d'une

---

<sup>2</sup> Il s'agit du transport organisé pour l'entrée et la sortie quotidienne des classes.

comptabilité distincte. L'aide financière reçue dans le cadre du présent programme doit être réservée à l'organisation du transport adapté.

Le transport assuré par des bénévoles ne peut pas être considéré dans l'offre de transport adapté municipalisé. Les taxis, les taxis accessibles, les transporteurs par autobus ou minibus, y inclus les autobus scolaires, peuvent être considérés. Peuvent également être considérés, dans l'offre de service, les services rendus en régie par l'organisme mandataire de services de transport adapté municipalisé, préalablement autorisé par les municipalités participantes à rendre de tels services.

## Règles de cumul des aides financières

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

## 5. Responsabilités des intervenants

### Ministre des Transports

Le ministre :

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

### Milieu municipal et organisme mandataire

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

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

L'organisme mandataire est responsable de l'organisation du service, de l'approbation du plan de transport et de ses mises à jour, du budget annuel, de la tarification et du niveau de service. 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.

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

L'organisme mandataire voit également à la bonne gestion du service de transport adapté, notamment celle des surplus et des déficits financiers. De plus, il assure le lien entre le ministre, 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, comme le requiert le ministre aux fins d'administration, d'évaluation et de suivi du programme.

### **Organisme délégué**

L'organisme délégué est un organisme à but non lucratif (OBNL) 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 dont une copie doit être transmise au ministre en vertu de l'article 48.43 de la Loi sur les transports (RLRQ, chapitre T-12).

Cet organisme voit à la gestion courante du service. Il peut confier l'exploitation, en tout ou en partie, à une entreprise de transport par autobus, par minibus ou 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 concernant toute modification de l'offre de service ou des ressources financières engagées. Toute nouvelle initiative de l'organisme délégué doit recevoir l'accord de l'organisme mandataire et des instances municipales participantes avant d'être mise en application.

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

## **6. Nature de l'aide pour les organismes de plus de trois ans**

La contribution gouvernementale vise à couvrir une partie des frais de transport payés par les organismes admissibles pour les déplacements effectués par les personnes handicapées visées par le programme d'aide.

## 6.1 Engagement financier

L'engagement financier gouvernemental comporte deux éléments : la contribution de base et les ajustements. En premier lieu, une contribution de base de la part du ministre est déterminée pour chacun des organismes de transport adapté admissibles. Des mécanismes d'ajustement sont par la suite appliqués pour tenir compte du développement des services et de certains autres éléments qui ne résultent pas de choix locaux. Des modalités plus souples sont aussi prévues pour les plus petites communautés non desservies par un OTA. Le ministre accorde une aide financière aux organismes mandataires reconnus qui offrent un service de transport adapté aux personnes handicapées. La contribution de base du ministre est accordée selon le principe d'une enveloppe de type fermé. Sous réserve des ajustements prévus aux présentes modalités, l'instance municipale a la responsabilité de la gestion financière des sommes versées : elle conserve tout surplus de l'enveloppe, mais elle se doit aussi d'absorber les déficits. Néanmoins, le surplus généré par l'aide gouvernementale doit être réinvesti dans l'offre de service au transport adapté. À défaut de quoi, la contribution financière du ministre pourrait faire l'objet d'un ajustement.

### 6.1.1 CONTRIBUTION DE BASE

La contribution de base relative à l'année 2020 est établie au regard des dépenses d'exploitation ainsi que des déplacements réalisés par les personnes admises en 2018. La contribution du ministre correspond à 65 % des dépenses reconnues admissibles, soit le coût marginal<sup>3</sup> (coût reconnu par déplacement). Le coût marginal ( $C_m$ ) est obtenu par la division du coût d'exploitation par le nombre de déplacements réguliers, en excluant les accompagnateurs. Pour l'année 2020, le  $C_m$  maximal est de 19 \$.

De manière à assurer la viabilité des services, la contribution de base de 2020 ne pourra pas être inférieure à celle qui est versée pour l'année 2019, y compris, s'il y a lieu, les ajustements apportés pour tenir compte des réorganisations municipales effectuées. Ainsi, aucune diminution de contribution ne sera appliquée aux organismes dont les déplacements sont en décroissance.

La contribution de base pour l'année 2020 est déterminée comme suit :

$$(\text{achalandage 2018} \times C_m \text{ 2018 (maximum 19 \$)}) \times 65 \% = A$$

$$\text{Contribution de base de 2019} = B$$

$$\text{Si } A \geq B \rightarrow \text{Contribution de base 2020} = A$$

$$\text{Si } A < B \rightarrow \text{Contribution de base 2020} = B$$

<sup>3</sup> Coût reconnu par déplacement =  $C_m$ . Ce coût est déterminé après l'analyse des états financiers et du rapport d'exploitation du service visé. Aux fins de calcul de la contribution de base du ministre, ce coût ne peut pas excéder 19 \$.



## 6.2 Mécanismes d'ajustement

Le ministre établit des mécanismes d'ajustement prédéterminés qui visent à compenser financièrement, selon les disponibilités financières, les services de transport adapté pour certains éléments indépendants de leur volonté, essentiellement une augmentation de l'achalandage ou, au contraire, une réduction substantielle de l'achalandage hors du territoire, des modifications du territoire à desservir ou des interruptions de service.

### 6.2.1 AUGMENTATION DE L'ACHALANDAGE

Pour 2020, une allocation supplémentaire non récurrente peut être accordée, sous réserve des crédits disponibles, à un OTA qui enregistre une hausse de l'achalandage. Cette hausse ne concerne pas des services déjà financés (annexion municipale, etc.) et elle est mesurée par rapport à l'achalandage de l'année précédente. Même si l'ajustement sera confirmé par le ministre en 2021, il sera imputé à l'année durant laquelle l'augmentation s'est produite, soit en 2020.

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

$$\text{ajustement} = [\text{achalandage réel 2020} - \text{achalandage de référence 2019}] \times C_m \times 65 \%$$

où :

Achalandage réel = nombre de déplacements<sup>4</sup> effectués sur le territoire ou hors du territoire par la clientèle admissible au service et les visiteurs pour l'année concernée par l'aide financière. À cette fin, l'achalandage correspond uniquement aux déplacements faits par un transporteur légalement autorisé par autobus, minibus ou taxi, à la demande de l'organisme admissible ou en régie par l'organisme mandataire. Ce nombre exclut les accompagnateurs, les autres services<sup>5</sup> ainsi que l'achalandage associé à des services déjà financés en 2020.

Achalandage de référence = achalandage constaté pour l'année précédente, soit l'achalandage de 2019 pour la contribution de 2020

$C_m$  = coût marginal (voir la section 6.1.1)

La somme accordée par le ministre 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.

<sup>4</sup> Un aller-retour constitue deux déplacements. Lorsqu'un usager prend une correspondance (changement de véhicule), cela doit être calculé comme un déplacement.

<sup>5</sup> Les déplacements effectués pour les autres services de transport (scolaire, nolisé, réseau de la santé et des services sociaux, collectif en milieu rural, etc.) ne sont pas admissibles à ce programme.

## 6.2.2 ALLOCATION POUR DÉPLACEMENTS HORS TERRITOIRE

Pour 2020, une allocation supplémentaire non récurrente, correspondant à 65 % du surcoût généré par les déplacements hors territoire, peut être accordée à un organisme de transport adapté de plus de trois ans. Cette allocation supplémentaire sera calculée selon la formule suivante :

$$((C_m - 19 \$) \times N \times 65 \%)$$

où :

$C_m$  = coût marginal (voir la section 6.1.1)

19 \$ =  $C_m$  maximal reconnu par le ministre aux fins de la détermination de sa contribution de base

N = nombre de déplacements hors territoire réalisés en 2020

Cette aide additionnelle sera versée à la suite du dépôt des rapports financiers et statistiques de 2020, et ce, jusqu'à concurrence des crédits disponibles.

La contribution supplémentaire qui découle de cette mesure sera déterminée au début de l'année 2021 et répartie équitablement entre les organismes admissibles en fonction des besoins globaux de toute la province, dans le respect de l'enveloppe budgétaire.

## 6.2.3 AJUSTEMENTS LIÉS AUX MODIFICATIONS DU TERRITOIRE

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

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

### 6.2.3.1 INTÉGRATION COMPLÈTE D'UN ORGANISME

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

### 6.2.3.2 MODIFICATION OU MORCELLEMENT DU TERRITOIRE

Dans le cas où seule une partie du territoire d'un organisme de transport adapté serait dorénavant desservie par un autre organisme de transport adapté, le transfert budgétaire applicable ainsi que l'ajustement associé à l'achalandage de référence applicable devront

faire l'objet d'une entente entre les deux organismes de transport adapté concernés. À défaut d'une telle entente entre les deux parties, le ministre établira le transfert budgétaire en fonction des coûts de transport du service d'origine, du nombre de personnes admises touchées ainsi que des habitudes de déplacement des personnes admises de l'organisme d'origine, le tout 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 annuels par personne admise de l'organisme d'origine

$C_m$  = coût marginal (voir la section 6.1.1)

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

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

Quant à l'ajustement de l'achalandage de référence, il sera calculé selon la formule suivante :

$$\text{Achalantage}_{tr} = N \times D_m$$

où :

$N$  = nombre de personnes admises touchées par l'événement

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

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

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

Il importe de mentionner que, dans tous les cas de modification de territoire, la réduction de l'aide financière de l'organisme d'origine sera égale à l'augmentation de l'aide financière accordée au nouvel organisme. Dans le cas où ces modifications de territoire auraient pour effet de susciter de nouveaux besoins en transport chez les personnes admises touchées, ces déplacements additionnels devront être considérés comme une

augmentation de l'achalandage et financés selon les règles indiquées précédemment (voir la section 6.2.1).

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

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

### 6.2.3.3 ANNEXION DE MUNICIPALITÉS

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

$$\text{contribution du ministre} = ((\text{PA} \times \text{DMR} \times \text{C}_m) \times 65 \%) \times 150 \%$$

où :

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

DMR (déplacement moyen réel) = 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 (voir la section 6.1.1).

Contribution du ministre = aide financière du ministre correspondant à 65 % de l'estimation du coût admissible, le tout majoré de 50 %

La contribution financière municipale doit être établie de façon à couvrir obligatoirement au moins 20 % des coûts prévus admissibles. Elle est basée sur un coût unitaire maximal de 19 \$ par déplacement.

La contribution du ministre est versée 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.

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

## 6.2.4 INTERRUPTION DU SERVICE

Si les activités d'un organisme de transport adapté sont interrompues, le ministre peut retenir une partie de ses aides financières. Le montant de la réduction est alors calculé de la façon suivante :

Pour un arrêt total du service :

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

Pour une interruption partielle du service :

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

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

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

## 6.3 MISE EN PLACE D'INITIATIVES VISANT L'APPRENTISSAGE DU TRANSPORT COLLECTIF RÉGULIER PAR LA CLIENTÈLE HANDICAPÉE

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

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

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

- les frais de fonctionnement directs liés au projet d'apprentissage, notamment pour l'évaluation et la formation des personnes handicapées, le salaire des formateurs ainsi que les coûts des contrats nécessaires à la réalisation du projet;
- les frais d'administration, soit les frais d'exploitation inhérents aux organismes admissibles ne pouvant pas être directement rattachés à un projet en particulier (activités courantes de secrétariat, tenue de livres et comptabilité, frais de poste et de

reprographie et matériel de bureau) et ne dépassant pas 15 % du montant de l'aide financière. Les montants dépassant ce taux sont laissés à la charge de l'OTA;

- les frais de promotion et d'animation, incluant les frais de réservation de salles.

## 7. Création d'organismes

La création d'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. Ainsi, les municipalités devront indiquer les démarches qu'elles ont accomplies pour se joindre à des organismes existants. Les résultats de ces démarches devront être transmis au ministre.

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

## 8. Établissement du budget initial

Le budget initial d'un nouvel organisme est évalué à partir du plan de développement (voir la section 11.6) déposé par l'organisme qui acceptera la responsabilité de mandataire, selon l'entente conclue entre les municipalités participantes.

Le transport adapté est une responsabilité municipale. Conséquemment, le ministre escompte, de la part des municipalités, une contribution d'au moins 20 % des coûts estimés pour le développement des services de transport adapté, notamment la création d'organismes et l'annexion. Toutefois, aux fins du calcul de la contribution du ministre, la contribution globale escomptée du milieu (usagers et municipalités) ne peut pas être supérieure à 35 % des coûts estimés de développement. Il s'agit d'une contribution escomptée, et il appartient aux municipalités de déterminer leur contribution réelle.

La contribution du ministre est établie en fonction des coûts de fonctionnement admissibles. Ainsi, l'aide financière du ministre correspond à 65 % de l'estimation du coût admissible, soit le coût admissible déduction faite de 35 % de la contribution du milieu, qui est la contribution escomptée des usagers et du milieu municipal. Les frais de démarrage, tels que les études liées à la mise sur pied d'un organisme de transport adapté, à l'inventaire des besoins des personnes d'une municipalité ou à la fusion de deux organismes de transport adapté, ne sont pas admissibles à l'obtention d'une aide financière du ministre. Par ailleurs, les frais d'administration seront limités à 15 % des coûts d'exploitation, dans le cadre du budget approuvé, aux fins du calcul de la contribution du ministre.

L'aide financière sera versée aux dates définies à la section 12 du présent document. La contribution peut faire l'objet d'un ajustement, s'il y a lieu, à la suite de l'analyse du rapport statistique et des états financiers vérifiés de l'organisme.

## **9. Nature de l'aide pour les organismes de transport adapté en démarrage (trois ans et moins)**

Les organismes qui n'ont pas été en exploitation pendant trois années complètes sont considérés comme étant en phase de démarrage. Puisque la demande peut croître plus rapidement durant cette période, le ministre approuve annuellement un budget reconnu aux fins de l'aide financière afin de permettre à ces organismes d'atteindre une certaine maturité. La contribution du ministre est établie annuellement et correspond à 65 % du budget reconnu comme admissible.

Dès que l'organisme a achevé sa troisième année complète d'exploitation, son budget est revu sur la base de ses états financiers, de manière à ce que le ministre puisse évaluer 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 ministre.

## **10. Nature de l'aide au transport adapté dans les territoires non desservis (volet souple)**

Lorsqu'une municipalité locale de moins de 10 000 habitants n'est pas desservie par un OTA et que les conditions ne se prêtent pas à la création d'un organisme ni à la possibilité que la municipalité se joigne à un organisme existant, celle-ci peut se prévaloir des dispositions de ce volet du programme (volet souple). Un organisme qui se retire d'un OTA n'est pas admissible à l'aide financière accordée en vertu du présent volet.

Même dans le cadre de ce volet, la municipalité doit respecter l'esprit du programme. En effet, l'aide au transport adapté vise un service de transport collectif par voie terrestre qui a un caractère local ou régional. Les déplacements hors territoire sont permis, mais 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 qui souhaite bénéficier de services de transport adapté devra au préalable être reconnue comme admissible par le comité d'admission désigné, qui existe dans chaque région pour traiter les demandes des personnes résidentes de ce territoire, selon les critères établis par la Politique d'admissibilité au transport adapté. La personne handicapée pourra s'adresser au service de transport adapté le plus près de sa résidence, qui pourra la diriger vers le comité d'admission désigné pour analyser les demandes provenant de sa municipalité. Une fois admise, la personne handicapée devra s'inscrire auprès de sa municipalité locale pour bénéficier du service.

L'utilisateur est tenu de produire une étude de ses besoins (plan d'intervention en transport<sup>6</sup>) qui doit être déposée à la municipalité locale pour appréciation. Après consolidation des demandes et leur évaluation, la municipalité locale doit présenter au ministre sa demande

<sup>6</sup> Il s'agit d'un formulaire prescrit par le Ministère (V-3075).

d'aide financière au moyen du formulaire approprié<sup>7</sup> avant le 30 septembre 2020. Les déplacements approuvés ne doivent pas faire l'objet d'un soutien financier par d'autres ministères ou organismes tels que ceux du réseau de la santé, la Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail et la Société de l'assurance automobile du Québec.

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

### **10.1 Contrat de service**

Une municipalité peut conclure une entente avec toute personne qui est en mesure d'offrir légalement, sur son territoire, des services de transport aux personnes handicapées. Ces services peuvent être offerts par autobus, minibus ou taxi (adapté ou non). Le contrat doit inclure des dispositions relatives à la qualité et au niveau de service à offrir. Ce contrat peut être d'une durée variable, mais il ne peut pas excéder le 31 décembre 2020. Une copie du contrat dûment signé doit être transmise au ministre.

### **10.2 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 aide financière 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 requièrent pas l'utilisation d'un véhicule adapté, un véhicule régulier peut assurer le service. Il revient à la municipalité de préciser à la personne handicapée les modalités de versement de l'aide financière et de suivi des services ainsi que ses exigences pour la transmission des pièces justificatives. Le nombre de déplacements prévus et approuvés par la municipalité devra être respecté.

Toute somme versée 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 l'aide financière directe à l'utilisateur devra s'assurer que l'argent versé servira aux déplacements prévus dans le plan d'intervention qu'elle a approuvé.

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

---

<sup>7</sup> La demande d'aide financière doit être présentée au moyen du formulaire V-3074.



### 10.3 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 10.1 et 10.2), la contribution financière municipale doit être établie de façon à couvrir obligatoirement 20 % au minimum des coûts admissibles prévus. Cette contribution est basée sur un coût unitaire maximal de 17 \$ par déplacement. Toutefois, la contribution totale escomptée du milieu local (usagers et municipalités) ne doit pas excéder 35 % du coût total admissible. Ainsi, l'aide financière du ministre correspond à 65 % de l'estimation du coût admissible. Sous réserve des crédits disponibles, la contribution maximale du ministre par déplacement est de 11,05 \$, soit 65 % du coût marginal maximal de 17 \$. Il s'agit d'une contribution maximale par déplacement.

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

Le ministre versera sa contribution annuelle en deux tranches, soit un premier versement de 50 % un mois après l'approbation de la demande d'aide financière par le ministre, 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 qui offre des services de transport adapté dans le cadre du volet réservé aux territoires non desservis (volet souple) peut, en tout temps, demander son annexion à un organisme de transport adapté existant.

## 11. Documents à produire

Les OTA doivent transmettre à la Direction des aides en transport collectif du ministère des Transports (ci-après le « Ministère ») les renseignements exigibles selon leur statut respectif. Les OTA ainsi que les municipalités qui bénéficient du volet réservé aux territoires non desservis (volet souple) ont l'obligation de transmettre leurs données au ministre au moyen du Système d'information stratégique et statistique en transport adapté (STA).

Les états financiers vérifiés (bilan, état des résultats, état de l'évolution de la situation financière), les prévisions budgétaires ainsi que les résolutions municipales doivent être transmis au ministre. Les municipalités qui bénéficient du volet réservé aux territoires non desservis (volet souple) peuvent transmettre un état des résultats non vérifié. Les autres documents devront être imprimés et conservés pendant sept ans par l'OTA, de manière à pouvoir être vérifiés par le ministre en tout temps.

<b>SOMMAIRE DES DOCUMENTS À TRANSMETTRE – PSTA 2020</b>				
<b>Type de document</b>	<b>OTA de 3 ans et moins</b>	<b>OTA de plus de 3 ans</b>	<b>Volet souple</b>	<b>Délai</b>
11.1 Résolutions municipales	✓	✓	✓	30 avril 2020
11.2 Prévisions budgétaires annuelles	✓		✓	30 avril 2020
11.3 Rapports statistiques –1 <sup>er</sup> rapport semestriel	✓		✓	31 juillet 2020
–2 <sup>e</sup> rapport semestriel	✓		✓	31 janvier 2021
11.4 États financiers annuels vérifiés de l'OTA (avec paramètres)	✓	✓	✓	31 mai 2021
11.5 Rapport sur l'admissibilité	✓	✓		Sur demande
<b>** Tous les OTA ainsi que les municipalités qui bénéficient du volet souple doivent également transmettre leurs données au ministre au moyen du système STA.</b>				31 mai 2021

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 sont bien alloués à ce type de transport. Il est important que les revenus et les dépenses soient présentés de manière distincte pour chaque mode de transport.

### **Contenu minimal des documents requis dans le cadre du présent programme**

#### **11.1 Résolution municipale**

La résolution municipale de chaque municipalité participante, sauf pour les STC, contient au minimum les informations suivantes :

- la confirmation de la participation de la municipalité au transport adapté;
- la désignation de l'organisme mandataire, sauf dans le cas du volet souple et des STC;

- la confirmation de l'adoption des prévisions budgétaires;
- la confirmation de l'adoption de la tarification exigée et de ses modifications, le cas échéant;
- la confirmation du mandat donné à l'organisme délégué, dont copie de l'entente doit être transmise, s'il y a lieu;
- la confirmation du montant de la contribution financière de la municipalité.

Les résolutions municipales doivent être transmises au ministre avant le 30 avril 2020.

## 11.2 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 qui bénéficient du volet souple du programme, ces prévisions doivent être transmises au ministre.

Les prévisions doivent indiquer au moins les éléments suivants :

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

\* *Le Ministère ne fournit pas de formulaire à cet effet.*

## 11.3 Rapports statistiques

Le but de ces rapports est de fournir l'information statistique qui permet aux municipalités, aux organismes de transport adapté, aux organismes délégués et au ministre de suivre les activités du service de transport adapté, d'évaluer le 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<sup>8</sup> ainsi que pour les municipalités qui optent pour le volet souple<sup>9</sup> du programme. Ces rapports semestriels visent les périodes qui se terminent le 30 juin 2020 et le 31 décembre 2020, et ils doivent être déposés au ministre un mois

<sup>8</sup> Il s'agit d'un formulaire prescrit par le Ministère (V-3056).

<sup>9</sup> Il s'agit d'un formulaire prescrit par le Ministère (V-3076).

après la fin de la période. Ils visent à informer celui-ci de l'état de réalisation des prévisions budgétaires et des niveaux de service.

Un rapport statistique annuel est exigé des organismes de transport adapté qui ont plus de trois ans d'existence. Ce rapport doit être transmis au ministre dans un délai de cinq mois suivant la fin de l'exercice, et ce, au moyen du système STA.

## 11.4 États financiers annuels

L'objectif de la production de ces documents est de suivre la situation financière réelle de l'organisme de transport adapté afin de permettre au ministre d'apprécier l'évolution du programme et d'évaluer l'atteinte des objectifs. Fournir les états financiers vérifiés est obligatoire pour tous les organismes de transport adapté. Les municipalités qui bénéficient du volet réservé aux territoires non desservis (volet souple) doivent produire, à la fin de chaque année financière, un état des résultats qui peut ne pas être vérifié, mais qui doit être accompagné d'une résolution de la municipalité approuvant cet état des résultats.

La vérification des états financiers, lorsqu'elle est requise, doit être effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues au Canada. Ces états financiers doivent être propres à l'organisme de transport adapté et présentés de façon à distinguer les renseignements suivants relatifs au transport adapté :

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

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

- tous les achats d'équipement informatique ou de bureau dont le coût dépasse 1 000 \$ doivent être capitalisés et amortis selon les règles comptables;
- toutes les dépenses doivent être présentées « au net », c'est-à-dire en tenant compte de la récupération des taxes;
- toutes les dépenses engagées pour les autres services de transport doivent être déduites des dépenses du service régulier de transport adapté et présentées distinctement, sinon le ministre se réserve le droit d'imputer des coûts qui pourraient se rapprocher du coût marginal;

- dans le cas d'un organisme qui propose différents types de transport, et ce, avec un titre de transport similaire ou qui assure d'autres services de transport (scolaire, nolisé, en commun ou autre), la méthode d'imputation des revenus provenant des usagers devra être fournie avec les états financiers.

Au plus tard le 31 mai 2021, les organismes de transport adapté doivent transmettre au ministre leurs états financiers vérifiés de l'année 2020.

Au plus tard le 31 mai 2021, les municipalités qui optent pour le volet souple doivent également présenter leur état des résultats de l'année 2020.

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<sup>10</sup> vise principalement à brosser le portrait de la clientèle admise par les organismes de transport adapté. Ces organismes doivent transmettre ces données en remplissant le formulaire V-3054 directement dans le système STA, puis les imprimer et les conserver afin de les transmettre au ministre sur demande.

### 11.6 Plan de développement

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

- le nombre de personnes qui résident 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 qui reçoit 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 durant laquelle le service sera offert;
- la tarification;
- le délai de réservation;
- le mode de transport utilisé pour faire ces déplacements (taxi régulier ou adapté, minibus, autobus);

---

<sup>10</sup> Il s'agit d'un formulaire prescrit par le Ministère (V-3054).

- une offre de service à l'intention des transporteurs légalement autorisés pour assurer ce type de transport;
- une évaluation des coûts engendrés (en régie par rapport à contrat);
- une estimation de la contribution respective des partenaires;
- une résolution de la ou des municipalités attestant leur intention d'adhérer au transport adapté ainsi qu'un engagement à payer leur part respective des coûts engendrés par la desserte de leur territoire;
- une résolution de la municipalité mandataire qui accepte d'être la porte-parole de toutes les municipalités participant au service de 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 exigibles au cours de l'année 2020 ne seraient pas transmis au ministre dans les délais prescrits, ce dernier retiendra le versement de l'aide financière. Il se réserve une période de 30 jours après la réception du ou des documents avant de procéder aux versements.

### **12.1 Calendrier pour le versement des aides financières**

Les aides financières de base pour l'année 2020 sont versées à raison de deux paiements au comptant. Le dernier versement pourra être fait à compter du mois d'août de l'année 2020, conditionnellement au dépôt des documents financiers et statistiques requis pour l'année 2019. À l'exception des sommes supplémentaires accordées pour l'augmentation de l'achalandage et les déplacements hors territoire, toutes les autres sommes supplémentaires accordées sont réparties en fonction des versements restants pour l'année courante.

Pour des raisons administratives, aucun montant d'aide financière inférieur à 25 \$ ne sera versé.

Les dates retenues pour le versement des aides financières 2020 sont les suivantes :

<b>Versement de la contribution de base de 2020</b>	<b>% CB</b>	<b>Dates retenues</b>
<i>Pour les organismes municipaux et intermunicipaux</i>		
- 1 <sup>er</sup> versement	50 %	Au maximum 30 jours après l'approbation du programme
- 2 <sup>e</sup> versement	50 %	31 août 2020
<i>Pour les sociétés de transport en commun</i>		
- 1 <sup>er</sup> versement	50 %	Au maximum 30 jours après l'approbation du programme
- 2 <sup>e</sup> versement	50 %	31 août 2020
<i>Pour les municipalités qui adhèrent au volet souple<sup>11</sup></i>		
- 1 <sup>er</sup> versement	50 %	1 mois après l'approbation du ministre
- 2 <sup>e</sup> versement	50 %	2 mois après la réception des pièces justificatives finales

Ce calendrier de versements pourrait être modifié au besoin par le ministre. Le cas échéant, les modifications seront publiées sur le site Web du Ministère.

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

- la première tranche, d'un montant équivalant à 50 % de l'aide financière, est versée en un versement lors de l'autorisation du projet (lettre d'octroi de l'aide financière par le ministre ou la personne qui le représente);
- la seconde tranche, d'un montant correspondant au solde des dépenses admissibles effectivement encourues (sans excéder le montant de l'aide financière consentie), est versée une fois que le rapport final a été reçu, analysé et accepté par le ministre. Ce rapport complet, détaillé et faisant état des résultats de l'apprentissage doit être transmis au ministre au plus tard le 1<sup>er</sup> mars 2021.

<sup>11</sup> Un versement de 100 % de l'aide financière pourra être fait un mois après l'approbation du ministre dans le cadre du volet souple si le dossier est complet.

## **13. Transmission des demandes**

Les demandes d'aide financière dans le cadre du volet souple du programme et de la mise en place d'initiatives visant l'apprentissage de l'utilisation du transport collectif régulier par la clientèle handicapée ainsi que les renseignements exigibles selon le statut de l'organisme de transport adapté doivent être envoyés à l'adresse indiquée sur le site Web du Ministère.



## 14. Glossaire

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

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

**Coût marginal** (coût reconnu par déplacement =  $C_m$ ) : coût obtenu par la division du coût d'exploitation par le nombre de déplacements réguliers en excluant les accompagnateurs. Le calcul s'effectue après l'analyse des états financiers et du rapport d'exploitation du service visé.

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

**Déplacement interurbain** : déplacement réalisé par un titulaire de permis de transport par autobus délivré par la Commission des transports du Québec et offert entre deux municipalités généralement assez éloignées l'une de l'autre. Ce service n'est pas sous la responsabilité de l'organisme de transport adapté.

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

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

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

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

**Plan d'intervention en transport** : formulaire qui facilite l'évaluation des besoins de transport et qui doit être rempli par la personne handicapée ou son représentant dûment autorisé. Il est utilisé dans le cas de l'établissement 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 employée 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** : transport nolisé de personnes handicapées, tel qu'il est défini dans le Règlement sur le transport par autobus.

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

**Visiteur** : personne handicapée admise au transport adapté et qui utilise temporairement les services d'un autre organisme de transport adapté que celui qui l'a admise.

