



MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE

Programme de soutien au transport adapté (PSTA)

Modalités d'application 2025-2027

Décembre 2024

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

Le contenu de cette publication se trouve à l'adresse : www.quebec.ca/transports/aide-financiere.

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 et de la Mobilité durable à l'adresse suivante : www.transports.gouv.qc.ca
- écrire à l'adresse suivante :
Direction générale des communications
Ministère des Transports et de la Mobilité durable
500, boulevard René-Lévesque Ouest, bureau 4.010
Montréal (Québec) H2Z 1W7

© Gouvernement du Québec, ministère des Transports et de la Mobilité durable, 2025

ISBN 978-2-555-00201-2 (PDF)

Dépôt légal – 2025

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

1. DESCRIPTION DU PROGRAMME	3
1.1. Raison d'être du programme	3
1.2. Cadre législatif et réglementaire.....	4
2. OBJECTIFS, VOLETS ET DURÉE DU PROGRAMME.....	4
2.1. Objectifs.....	4
2.2. Volets du programme	4
2.3. Durée du programme.....	4
3. PRINCIPES GÉNÉRAUX D'APPLICATION DU PROGRAMME.....	4
4. FONCTIONNEMENT GÉNÉRAL DU PROGRAMME	5
4.1. Vérification	5
4.2. Disponibilité budgétaire	5
4.3. Règle de cumul.....	5
4.4. Clientèles non admissibles.....	6
4.5. Dépôt d'une demande.....	6
5. VOLET 1 – RÉGULIER : AIDE FINANCIÈRE AUX ORGANISMES DE TRANSPORT ADAPTÉ.....	7
5.1. Organismes admissibles	7
5.2. Admissibilité des demandes	8
5.3. Présentation d'une demande.....	11
5.4. Aide financière et conditions de versement.....	12
5.5. Mise en place d'initiatives visant l'apprentissage du transport régulier par la clientèle handicapée.....	19
5.6. Mise en place d'initiatives d'interconnexion	20
6. VOLET 2 – SOUPLE : AIDE FINANCIÈRE AU TRANSPORT ADAPTÉ DANS LES TERRITOIRES NON DESSERVIS.....	23
6.1. Municipalités admissibles	24
6.2. Admissibilité des demandes	24
6.3. Fonctionnement.....	24
6.4. Aide financière et conditions de versement.....	25
7. CONTRÔLE ET REDDITION DE COMPTES	26
8. DISPOSITIONS GÉNÉRALES.....	27
8.1. Obligations légales et réglementaires	27
8.2. Activités de communication	27
8.3. Droit de refus ou de résiliation.....	28
8.4. Rôle et responsabilités des intervenants	28
ANNEXE 1 CONTENU DES DOCUMENTS REQUIS	30

1. DESCRIPTION DU PROGRAMME

1.1. Raison d'être du programme

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

Les municipalités du Québec dont le territoire n'est pas desservi par un organisme public de transport en commun sont tenues, en vertu de la *Loi sur les transports* (RLRQ, chapitre T-12, article 48.39), d'assurer aux personnes handicapées l'accès, sur leur territoire, à des moyens de transport adaptés à leurs besoins. Les organismes publics de transport en commun sont également tenus d'offrir des services de transport adapté aux besoins des personnes handicapées¹.

Les personnes handicapées sont des personnes ayant une déficience entraînant une incapacité significative et persistante et qui sont sujettes à rencontrer des obstacles dans l'accomplissement d'activités courantes², dont le transport. Ces contraintes ont un effet sur leur pleine participation à la vie en société.

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

Le transport adapté étant une composante importante pour la participation sociale active des personnes handicapées, le ministère des Transports et de la Mobilité durable (ci-après le « Ministère ») soutient financièrement le milieu municipal et local dans ses obligations en matière d'organisation de transport adapté pour les personnes handicapées du Québec, et ce, depuis 1979.

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

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

¹ Voir à cet effet le 2^e alinéa de l'article 5 de la *Loi sur les sociétés de transport en commun* (RLRQ, chapitre S-30.01) et le 2^e alinéa de l'article 17 de la *Loi sur le Réseau de transport métropolitain* (RLRQ, chapitre R-25.01).

² Article 1 de la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale (RLRQ, chapitre E-20.1).

1.2. Cadre législatif et réglementaire

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

2. OBJECTIFS, VOLETS ET DURÉE DU PROGRAMME

2.1. Objectifs

L'objectif général du programme est d'assurer la mobilité des personnes handicapées du Québec pour qu'elles puissent avoir accès aux activités de leur communauté et ainsi améliorer leur participation sociale.

Plus précisément, l'aide financière vise à couvrir une partie des frais de transport engagés pour les déplacements effectués par les personnes handicapées visées par le programme.

2.2. Volets du programme

Le programme comprend les deux volets suivants :

- Volet 1 – régulier : aide financière aux organismes de transport adapté;
- Volet 2 – souple : aide financière au transport adapté dans les territoires non desservis.

2.3. Durée du programme

Le programme entre en vigueur à la date d'approbation du présent cadre normatif par le Conseil du trésor et se termine le 31 décembre 2027. Toutefois, les dépenses admissibles selon les présentes modalités d'application commenceront à partir du 1^{er} janvier 2025. Pour cette raison, les modalités d'application 2022-2024 resteront en vigueur jusqu'au 31 décembre 2024.

3. PRINCIPES GÉNÉRAUX D'APPLICATION DU PROGRAMME

L'aide au transport adapté vise un service municipal³ de transport collectif terrestre destiné aux personnes handicapées admises en vertu de la Politique d'admissibilité au transport adapté et qui respecte les principes suivants :

³ La référence aux instances municipales ou aux services municipaux comprend également les instances locales et les services locaux de transport adapté organisés par les communautés autochtones tels que décrits à la section 5.1 des présentes modalités.

- Le transport adapté ne doit pas se substituer aux autres services de transport⁴ de personnes tels que le transport interurbain⁵ et le transport nolisé⁶ par autobus. Conséquemment, les déplacements relatifs à ces autres services de transport ne sont pas admissibles.
- Aucune priorisation des déplacements ne doit être faite en fonction des motifs de ces déplacements.
- Les déplacements effectués hors du territoire⁷ d'un organisme de transport adapté (ci-après « OTA ») sont admissibles.

4. FONCTIONNEMENT GÉNÉRAL DU PROGRAMME

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

4.1. Vérification

La ministre peut, en tout temps, s'assurer qu'une aide financière versée a été utilisée aux fins pour lesquelles elle a été autorisée et que la contribution du milieu⁸ local respecte l'engagement de l'organisme, pris lors de l'autorisation de l'aide financière par le Ministère.

4.2. Disponibilité budgétaire

Tout engagement financier de la ministre n'est valide que s'il existe un crédit ou un solde disponible suffisant pour imputer la dépense découlant de cet engagement conformément aux dispositions de l'article 21 de la *Loi sur l'administration financière* (RLRQ, chapitre A-6.001).

4.3. Règle de cumul

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

⁴ L'expression « autres services de transport » fait référence au transport de personnes (admis ou non) assuré par un OTA conformément à une entente avec un organisme gouvernemental, un organisme privé, un individu ou un groupe d'individus tels que le transport scolaire, nolisé, commun et collectif en milieu rural ainsi qu'au transport effectué en vertu d'un contrat octroyé par un établissement auquel s'applique la *Loi sur les services de santé et les services sociaux* (chapitre S-4.2), etc. Ces autres services ne sont pas admissibles à une aide financière dans le cadre de ce programme.

⁵ Le transport interurbain correspond à un déplacement entre deux municipalités, généralement assez éloignées l'une de l'autre, effectué par un transporteur aux conditions prévues à son permis de transport par autobus de la catégorie « interurbain » délivré par la Commission des transports du Québec en vertu du *Règlement sur le transport par autobus* (RLRQ, c. T-12, r. 16).

⁶ Le transport nolisé de personnes handicapées, tel qu'il est défini dans le *Règlement sur le transport par autobus* (RLRQ, chapitre T-12, r. 16).

⁷ Déplacements effectués par l'organisme de transport adapté en direction ou en provenance d'un point de service situé en dehors du territoire des municipalités qui participent au service. Pour les organismes de transport adapté exploitant sur le territoire de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), un déplacement hors territoire est un déplacement dont l'origine ou la destination, ou encore les deux, sont à l'extérieur du territoire de l'ARTM.

⁸ 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.

sont pas directement bénéficiaires du programme. Le terme « entités municipales » réfère aux organismes municipaux compris à l'article 5 de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels (RLRQ, c. A-2.1).

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

4.4. Clientèles non admissibles

Les demandeurs ayant fait défaut, au cours des deux années précédant le dépôt de leur demande d'aide financière, de respecter leurs obligations relatives à une aide financière antérieure octroyée par le Ministère, après en avoir été dûment mis en demeure, ne sont pas admissibles au Programme.

Les entreprises inscrites au Registre des entreprises non admissibles aux contrats publics (RENA) ne sont pas admissibles au Programme.

L'aide financière ne peut servir à effectuer un paiement au bénéfice de toute entité se trouvant dans l'une ou l'autre des situations décrites aux paragraphes précédents.

4.5. Dépôt d'une demande

Toute demande d'aide financière doit contenir les renseignements et la documentation exigés dans le cadre du programme. La demande, ou la demande de révision de celle-ci, doit être transmise à l'adresse courriel exploitationTC@transportsgouv.qc.ca au plus tard à la date d'échéance indiquée dans le calendrier de gestion du programme disponible au [Québec.ca](http://Quebec.ca).

L'objet du message électronique doit préciser le nom du programme d'aide, le volet et la section dans le cadre desquels la demande est déposée.

Pour être soumis à l'évaluation, les dossiers doivent être complets, compréhensibles et fondés sur des données exactes. En cas de lacunes, il appartiendra au demandeur de corriger celles-ci dans le délai accordé par la ministre.

Pour obtenir l'aide financière prévue au programme, l'organisme bénéficiaire, par l'entremise de son représentant autorisé, devra préalablement conclure avec la ministre, qui pourrait être représentée par un fonctionnaire autorisé du Ministère, un engagement portant sur le respect des conditions du programme et des obligations qui en découlent, dont la forme sera déterminée par la ministre.

5. VOLET 1 – RÉGULIER : AIDE FINANCIÈRE AUX ORGANISMES DE TRANSPORT ADAPTÉ

5.1. Organismes admissibles

Ce volet du programme s'adresse aux instances municipales responsables de l'organisation du transport adapté sur leur territoire.

Sont admissibles au présent volet :

- l'Autorité régionale de transport métropolitain (ci-après « l'ARTM »);
- les sociétés de transport en commun (ci-après « STC ») constituées en vertu de la *Loi sur les sociétés de transport en commun* (RLRQ, chapitre S-30.01), à l'exception de celles qui sont situées sur le territoire de l'ARTM;
- les municipalités locales, les municipalités régionales de comté (ci-après « MRC ») ainsi que les régies intermunicipales de transport qui organisent des services de transport adapté aux personnes handicapées et qui contribuent au financement de ces services;
- les communautés autochtones représentées par leur conseil de bande au sens de la *Loi sur les Indiens* (Lois révisées du Canada, 1985, chapitre I-5) ou de la *Loi sur les Naskapis et la Commission crie-naskapie* (Lois du Canada, 1984, chapitre 18).

Organisme mandataire

Chacune des instances présentées précédemment peut être désignée comme organisme mandataire du service de transport adapté et agir à titre de porte-parole officielle des municipalités participantes auprès de la ministre, à la suite d'une entente intervenue entre elles. Cette entente doit être transmise à la ministre.

Organisme délégué

En vertu de l'article 48.43 de la *Loi sur les transports*, l'organisme mandataire peut confier à un organisme à but non lucratif (ci-après « OBNL ») le mandat d'assurer le service de transport adapté sur son territoire, à la suite de la signature d'une entente. Une copie de l'entente doit être transmise à la ministre. Sur le territoire de l'ARTM, les quatre exploitants, soit le Réseau de transport métropolitain (exo), la Société de transport de Montréal, le Réseau de transport de Longueuil et la Société de transport de Laval sont les organismes délégués.

Dans le présent document, les organismes admissibles au volet 1 du programme sont désignés comme étant des organismes de transport adapté (OTA), ainsi que les organismes délégués sur le territoire de l'ARTM. Les services de transport en commun régulier ainsi que les services de transport collectif régulier sont désignés comme étant des services de transport régulier.

5.2. Admissibilité des demandes

Les OTA admissibles à recevoir une aide financière en vertu du volet 1 doivent remplir les conditions suivantes :

- Offrir un service de transport adapté respectant les conditions suivantes :
 - L'offre du service de transport adapté doit être minimalement de 5 jours par semaine, à raison d'au moins 40 heures par semaine, 52 semaines par année :
 - Un usager doit avoir la possibilité de faire un déplacement dans l'ensemble du territoire de l'OTA à n'importe quel moment durant une plage horaire couvrant un minimum de 40 heures par semaine⁹. Toutefois, ces déplacements seront organisés en fonction de l'optimisation des ressources disponibles (par exemple : possibilités de jumelage).
 - Toute offre de service excédant l'offre minimale exigée peut être organisée à la discrétion de l'OTA.
 - S'il y a un service de transport régulier sur le territoire, l'offre de service en transport adapté doit être comparable à celle du service de transport régulier seulement si celle-ci excède les exigences minimales de transport adapté énoncées au point précédent.
 - Les jours d'élection, un service de transport adapté doit être mis à la disposition des usagers qui désirent se rendre au bureau de scrutin, même si le service n'est normalement pas offert à ce moment.
- Établir une tarification comparable à un service de transport régulier :
 - S'il y a un organisme public de transport en commun ou un organisme municipal ou intermunicipal de transport sur le territoire, la tarification applicable aux usagers du service de transport adapté doit être comparable à celle appliquée aux usagers du service régulier;
 - S'il n'y a pas de service de transport régulier, la tarification applicable sera déterminée par les instances municipales.
- Effectuer les déplacements, vers ou en partance d'un territoire limitrophe à celui de l'OTA, lorsque le point d'origine ou la destination de la course est situé dans le territoire de l'OTA et si la distance totale à parcourir entre le lieu de départ du déplacement et sa destination est de moins de 20 km¹⁰.

⁹ Si l'OTA fractionne l'horaire de service dans une journée, le nombre d'heures comptabilisées par semaine exclut les heures sans service. Si l'OTA offre un départ et un retour à heures fixes vers un pôle de service, ce trajet sera considéré comme totalisant deux heures de service. Dans le cas des quatre organismes délégués de l'ARTM, la référence au territoire de l'OTA réfère au territoire desservi par l'organisme délégué.

¹⁰ Il s'agit ici d'une norme de service minimale. L'OTA conserve la possibilité d'effectuer des déplacements plus longs que ce 20 km lorsque son plan de service hors territoire le prévoit, sans toutefois se substituer à un service de transport interurbain par autobus. Pour l'application de cette modalité, dans le cas des quatre organismes délégués de l'ARTM, la référence au territoire de l'OTA réfère au territoire desservi par l'organisme délégué.

- S’engager à contribuer au financement des services de transport adapté de façon à couvrir minimalement 20 % du budget de fonctionnement annuel.
- Produire un plan de transport et de développement des services¹¹.
- Avoir établi, à la suite d’une consultation des usagers, une politique relative à la qualité du service.

Pour maintenir leur admissibilité au programme, les OTA doivent :

- Respecter la Politique d’admissibilité au transport adapté.
- Transmettre annuellement les données financières et organisationnelles demandées par la ministre, puisqu’elles sont nécessaires au processus d’évaluation et de suivi du programme. Tout retard dans la transmission des données pourrait entraîner des délais dans les versements prévus de l’aide financière.
- Rendre disponible, sur le site Web de l’OTA, le formulaire de demande d’admission au transport adapté (fourni par le Ministère), l’horaire de service (et l’horaire de réservation, si différent), les modalités du service offert aux personnes admises au transport adapté ainsi que la politique de qualité du service de l’OTA.
- Produire annuellement¹² un sondage sur la satisfaction des usagers, en publier les résultats sur le site Web de l’OTA et en transmettre une copie à la ministre.
- Pour les OTA offrant moins de 60 heures de service par semaine, sonder¹³ annuellement les personnes admises au transport adapté du territoire à propos de leurs besoins en matière de destination et des plages horaires du service.
- Maintenir une offre de service qui respecte les conditions d’admissibilité au programme ainsi qu’une tarification comparable à celle établie pour les services de transport régulier :
 - Les municipalités locales doivent approuver, par résolution de leur conseil municipal, la grille tarifaire appliquée aux usagers selon des catégories qu’elles déterminent;
 - Les municipalités peuvent, par résolution de leur conseil municipal, modifier les tarifs ou le service :
 - Une copie de la résolution doit être transmise à la ministre.
 - Conformément à l’article 48.41 de la *Loi sur les transports*, une copie certifiée conforme de toute résolution concernant les tarifs doit être publiée dans un journal distribué sur le territoire de la

¹¹ Voir l’annexe 1.

¹² La première année du programme, les résultats du sondage sur la satisfaction des usagers devront être publiés sur le site Web de l’OTA au plus tard le 1^{er} avril 2026.

¹³ La première année du programme, la consultation sur les besoins des usagers et l’offre devra avoir lieu au plus tard le 1^{er} avril 2026.

municipalité et être affichée dans chaque véhicule. Aucun nouveau tarif ne peut être imposé avant l'expiration d'un délai de 30 jours suivant la date de la publication et de l'affichage.

5.2.1. Dépenses admissibles

Les dépenses admissibles sont celles associées directement aux coûts d'exploitation liés à la prestation des services aux personnes handicapées visées par le programme. Plus précisément, les dépenses admissibles sont les suivantes :

- La rémunération¹⁴ des répartiteurs. Si du personnel administratif (personnel de bureau ou directeur ou directrice de transport) effectue également la répartition¹⁵, seule la portion du salaire consacrée à l'activité de répartition est admissible à l'aide financière;
- Les frais relatifs à l'utilisation de logiciels de répartition;
- Les frais liés à la possession, à la conduite ou à l'exploitation en régie¹⁶ des véhicules pour offrir les services de transport adapté, soit :
 - les frais de financement de véhicules;
 - le coût de l'amortissement¹⁷ des véhicules;
 - les frais d'immatriculation et d'assurance du véhicule;
 - les frais associés à l'entretien;
 - la rémunération des conducteurs, lorsque la conduite des véhicules est faite en régie;
 - les coûts de carburant ou d'énergie.
- Le coût des contrats pour les services impartis à un transporteur privé exploitant des minibus ou une automobile autorisée¹⁸;
- Les frais relatifs à la coordination des services aux usagers;

¹⁴ Les subventions salariales reçues par un organisme doivent être soustraites de la dépense admissible.

¹⁵ La répartition consiste à recevoir des appels de réservation de la clientèle admissible et à préparer des feuilles de route en tenant compte des demandes de transport qui ont été formulées.

¹⁶ Un service de transport en régie est un service de transport effectué par le personnel de l'organisme, par opposition à un service à contrat avec un transporteur.

¹⁷ Le coût de l'amortissement lié à des véhicules financés par les programmes d'aide aux immobilisations du Ministère n'est pas admissible à l'aide financière octroyée dans le cadre du présent programme.

¹⁸ Conformément à la *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile* (LTRPA), que l'automobile soit adaptée ou non, seules les automobiles qualifiées répondant aux critères des automobiles de taxi peuvent être utilisées pour l'exécution d'un contrat de transport adapté pour une municipalité ou une STC. Ainsi, même dans les cas où le tarif est convenu par contrat, sans le recours au taximètre, l'automobile utilisée pour effectuer une course dans le cadre d'un tel contrat avec un OTA doit être munie d'un lanternon et d'un taximètre afin de se qualifier en tant que taxi.

5.2.2. Dépenses non admissibles

Les dépenses suivantes ne sont pas admissibles :

- La rémunération du personnel administratif (personnel de bureau ou directeur ou directrice du transport), sauf celle liée aux activités de répartition;
- Les frais liés à l'administration du service de transport adapté (activités courantes de secrétariat, tenue de livres et comptabilité, frais de poste et de reprographie, matériel de bureau) ainsi que toute dépense liée à l'administration du service de transport adapté;
- Toute dépense ayant trait au financement d'une dette ou au remboursement d'emprunts liés à des actifs qui ont été financés dans le cadre des différents programmes d'aide aux immobilisations offerts par le Ministère;
- Le coût de l'amortissement de tout équipement de bureau;
- Le coût de l'amortissement lié à des véhicules financés dans le cadre des différents programmes d'aide aux immobilisations offerts par le Ministère;
- Les frais de déplacement engagés par l'organisme admissible, autres que ceux liés à l'exploitation du service de transport adapté;
- Les dépenses liées aux autres services de transport;
- Toute autre dépense autrement non spécifiée dans les dépenses admissibles.

Ces critères ne constituent que des conditions préalables, basées sur des notions de conformité, dont le respect ne garantit pas le versement d'une aide financière.

5.3. Présentation d'une demande

Un organisme admissible qui souhaite se prévaloir d'une aide financière pour l'organisation et l'exploitation d'un service de transport adapté doit soumettre une demande d'aide financière triennale. La demande comprend, sans s'y limiter, les éléments suivants :

- Une prévision budgétaire triennale¹⁹;
- Une projection triennale de l'achalandage annuel;

¹⁹ Voir l'annexe 1.

- Une résolution de l'organisme admissible, indiquant le nombre de déplacements réalisés au cours de l'année précédente ainsi que le nombre de déplacements prévus pour chacune des années;
- Une copie du plan de transport ou une mise à jour de celui-ci s'il y a eu révision.

5.4. Aide financière et conditions de versement

L'aide financière versée dans le cadre de ce volet vise le maintien et le développement de l'offre de service de transport adapté d'un OTA et comporte deux éléments :

- La contribution de base;
- Des allocations supplémentaires, le cas échéant.

5.4.1. Contribution de base

La contribution de base est établie en fonction de l'achalandage²⁰ et du coût reconnu par déplacement²¹ (ci-après « C_r »), correspondant à 65 % des dépenses annuelles admissibles. Ce coût est obtenu par la division des dépenses admissibles par le nombre de déplacements, exclusion faite des déplacements des accompagnateurs.

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

Pour l'année 2025, le C_r maximal est déterminé selon la fourchette de densité²² suivante :

- 32 \$: organisme en zone rurale (territoire d'une densité de moins de 90 citoyens/km²);
- 29 \$: organisme en zone urbaine ou périurbaine (territoire d'une densité de plus de 90 citoyens/km², mais non desservie par une STC);
- 27 \$: exo et les STC (sauf la Société de transport de Montréal);
- 25 \$: Société de transport de Montréal.

²⁰ Nombre de déplacements effectués par les personnes admises au service de transport adapté.

²¹ Ce coût est déterminé après l'analyse du budget d'exploitation, des états financiers et du rapport d'exploitation du service visé. Aux fins du calcul de la contribution financière accordée par la ministre, ce coût ne peut pas excéder le maximum annuel fixé.

²² Pour une année donnée, la densité est calculée en fonction des données de population et de superficie les plus récentes disponibles sur le site Web de l'Institut de la statistique du Québec pour chaque municipalité participante ou arrondissement inclus dans le territoire de l'OTA.

Pour les années 2026 et 2027, sous réserve des crédits disponibles, les C_r sont augmentés de 1 \$ par année pour chaque fourchette de densité.

La contribution de base pour l'année 2025 est déterminée selon la formule suivante :

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

où :

C_r = coût reconnu par déplacement pour l'année en cours.

D = nombre de déplacements²³ effectués durant l'année en cours sur le territoire ou hors du territoire d'un OTA par la clientèle admissible et les visiteurs²⁴.

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

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

où :

B = contribution de base versée l'année précédente.

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

5.4.2. Allocations supplémentaires

Allocation pour des déplacements hors territoire

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

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

où :

²³ Un aller-retour constitue deux déplacements. Lorsqu'un usager prend une correspondance, c'est-à-dire lorsqu'il y a un changement de véhicule, cela est calculé comme un seul déplacement.

²⁴ Le terme *visiteur* signifie « personne handicapée qui est admise au transport adapté et qui utilise temporairement les services d'un autre OTA que celui qui l'a admise ou de l'OTA de son lieu de résidence principale ».

C_{rht} = coût reconnu maximal par déplacement hors territoire de l'OTA pour l'année en cours, déterminé selon la fourchette suivante :

- 43 \$: organisme en zone rurale (territoire d'une densité de moins de 90 citoyens/km²);
- 40 \$: organisme en zone urbaine ou périurbaine non desservie par une STC;
- 38 \$: exo et les STC (sauf la Société de transport de Montréal);
- 36 \$: Société de transport de Montréal.

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

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

La contribution supplémentaire qui découle de la présente mesure sera déterminée le 15 février de chaque année, à compter de 2026, et répartie au prorata entre les organismes admissibles en fonction de leurs besoins totaux et selon l'enveloppe budgétaire disponible.

Pour les années 2026 et 2027, sous réserve des crédits disponibles, les C_r sont augmentés de 1 \$ par année pour chaque fourchette de densité.

Allocation pour les longues courses

Sous réserve des crédits disponibles, une allocation supplémentaire non récurrente, correspondant à 0,05 \$ du kilomètre excédentaire pour les courses²⁵ d'une distance moyenne de plus de 15 km jusqu'à concurrence de 49 km/course, peut être accordée à un OTA en zone rurale ou en zone urbaine ou périurbaine non desservie par une STC ou l'ARTM. Cette allocation supplémentaire sera calculée selon la formule suivante : $(Km_t / V_t - 15) \times V_t \times 0,05 \$$

où :

Km_t = nombre de kilomètres parcourus dans l'année.

V_t = nombre de voyages réalisés dans l'année.

La contribution supplémentaire qui découle de la présente mesure sera déterminée à la reddition de comptes de chaque année, à compter de 2026, en fonction de la disponibilité des fonds de l'enveloppe budgétaire.

²⁵ Une course implique le transport d'une ou de plusieurs personnes à la fois à bord d'un même véhicule. Une course débute lorsque le premier passager monte à bord du véhicule et se termine lorsque le dernier passager débarque du véhicule.

5.4.3. Ajustements liés à la mutualisation de services de transport adapté

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

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

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

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

Modification ou morcellement d'un territoire

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

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

où :

S_{tr} = subvention transférée.

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

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

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

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

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

Quant à l'ajustement de l'achalandage de référence (Ci-après « Achalandage_{tr} ») il serait calculé selon la formule suivante :

$$\text{Achalandage}_{tr} = P \times D_m$$

où :

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

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

Il est à noter que les ajustements sont calculés en fonction des dernières données disponibles dans le Système d'information stratégique et statistique en transport adapté (ci-après : « STA »)²⁶.

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

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

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

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

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

Annexion de municipalités

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

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

où :

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

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

²⁶ Système devant être utilisé par tous les organismes de transport adapté pour la transmission des rapports statistiques et financiers.

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

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

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

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

5.4.4. Ajustements liés à l'interruption de service ou au non-respect de l'offre minimale de service

Si les activités d'un OTA sont interrompues²⁷ ou si un OTA ne respecte plus les conditions d'offre de service énoncées au point 5.2., la ministre peut retenir une partie de l'aide financière. Le montant de la réduction est alors calculé de la façon suivante :

Pour un arrêt total ou partiel du service :

$$\text{Contribution de la ministre} \times \left(\frac{\text{Nombre de jours non conformes à la section 5.2.}}{\text{Nombre de jours normaux d'exploitation annuelle}^{28}} \right)$$

Pour une diminution de la plage horaire :

$$\text{Contribution de la ministre} \times \left(\frac{\text{Nombre d'heures non conformes à la section 5.2.}}{\text{Nombre d'heures normales d'exploitation annuelle}^{29}} \right)$$

N. B. Le calcul de la réduction ne s'applique qu'à partir de la sixième journée après le début de l'interruption du service. L'OTA doit aviser la ministre de l'arrêt du service et de sa reprise. Si l'OTA est non conforme aux deux cas de figure, la formule du nombre d'heures est appliquée.

²⁷ Dans la présente section, l'expression *interruption du service* ne comprend pas les interruptions en raison des conditions météorologiques.

²⁸ Le nombre de jours normaux d'exploitation correspond à celui indiqué dans le plan de transport de l'OTA (minimum de cinq jours/semaine). S'il y a une offre de service de transport régulier sur le territoire qui excède l'offre minimale exigée pour le service de transport adapté, le nombre de jours normaux d'exploitation correspond au nombre de jours de l'exploitation du service régulier.

²⁹ Le nombre d'heures normales d'exploitation correspond à celui indiqué dans le plan de transport de l'OTA (minimum de 40 heures/semaine). S'il y a une offre de service de transport régulier sur le territoire qui excède l'offre minimale exigée pour le service de transport adapté, le nombre d'heures normales d'exploitation correspond à celui de l'exploitation du service régulier.

5.4.5. Modalités de versement

Pour l'année 2025, l'aide financière de base est versée à raison d'un maximum de trois paiements au comptant :

- Le premier versement, d'un maximum de 70 % du montant de l'aide financière accordée, est versé à la suite de l'analyse de la demande d'aide financière complète incluant tous les documents exigés par la ministre. Ce premier versement est conditionnel à la réception, par la ministre, des documents financiers et statistiques requis deux ans plus tôt de la part de l'organisme admissible aux fins de la reddition de comptes³⁰. Ainsi, le premier versement de l'année 2025 est conditionnel à la réception des documents de reddition de comptes exigés pour l'année 2023.
- Le deuxième versement, d'un maximum de 15 % du montant de l'aide financière accordée, est versé à la suite de l'approbation de la demande par la ministre et de la signature de l'engagement entre le bénéficiaire et la ministre. Ce deuxième versement est conditionnel au dépôt des documents financiers et statistiques de l'année précédente aux fins de la reddition de comptes.
- Le troisième versement, d'un maximum de 15 % de l'aide financière accordée, est versé à la suite de l'analyse des documents exigés pour la reddition de comptes, documents attestant la conformité de l'utilisation des sommes et l'atteinte des objectifs. Ce dernier versement inclura les montants pour les aides supplémentaires et tiendra compte des surplus générés par l'aide gouvernementale en l'absence d'un plan de réinvestissement.

Pour les années subséquentes, l'aide financière est versée annuellement en deux paiements au comptant de la manière suivante :

- Le premier versement, d'un maximum de 85 % du montant de l'aide financière accordée, est versé à la disponibilité des budgets³¹, conditionnellement à la réception, par la ministre, des documents financiers et statistiques de l'année précédente aux fins de la reddition de comptes.
- Le deuxième versement, d'un maximum de 15 % du montant de l'aide financière accordée, est versé à la suite de l'analyse des documents exigés pour la reddition de comptes, documents attestant la conformité de l'utilisation des sommes et l'atteinte des objectifs. Ce dernier versement tiendra compte des surplus générés par l'aide gouvernementale en l'absence d'un plan de réinvestissement.

Les contributions financières qui découlent des allocations supplémentaires (5.4.2.) seront versées à la suite du dépôt annuel des rapports financiers et statistiques, et ce, jusqu'à concurrence des crédits disponibles.

³⁰ Dans le cas de la création d'un nouvel organisme, le premier versement est effectué après la signature de la convention avec la ministre.

³¹ L'année financière gouvernementale est d'avril à mars. Le budget du PSTA est donc disponible au plus tard le 1^{er} avril de chaque année.

5.5. Mise en place d'initiatives visant l'apprentissage du transport régulier par la clientèle handicapée

Une aide financière peut être accordée à un OTA pour la mise en place d'initiatives visant l'apprentissage de son réseau de transport régulier par la clientèle handicapée.

5.5.1. Dépenses admissibles

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

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

5.5.2. Présentation d'une demande

La demande d'aide financière doit comprendre, sans s'y limiter, les éléments suivants :

- L'identification du demandeur et de la personne autorisée à agir en son nom, le cas échéant;
- La présentation de la justification du projet et de ses objectifs;
- Les retombées projetées, notamment le nombre de personnes handicapées visées par le projet;
- Le montage financier détaillé du projet;
- L'échéancier;
- Le nombre d'heures prévues pour l'évaluation et la formation;
- Les moyens prévus pour le suivi du projet et la reddition de comptes.

5.5.3. Aide financière et conditions de versement

L'aide financière peut atteindre jusqu'à 65 % des coûts admissibles engagés, jusqu'à une contribution maximale de 650 \$ par personne formée, et sera versée en deux paiements au comptant :

- Le premier versement, représentant l'équivalent de 70 % de l'aide financière, est versé lors de l'autorisation du projet (lettre d'octroi de l'aide financière par la ministre ou son représentant) et lorsque l'engagement est signé entre le bénéficiaire et la ministre;
- Le deuxième versement, correspondant au solde des dépenses admissibles effectivement engagées (sans excéder le montant de l'aide financière consentie), est versé une fois que le rapport final a été reçu, analysé et accepté par la ministre.

5.5.4. Reddition de comptes

À la fin du projet, le bénéficiaire devra transmettre à la ministre un rapport final faisant état des résultats de l'apprentissage et des retombées.

5.6. Mise en place d'initiatives d'interconnexion

Une aide financière non récurrente est disponible pour les OTA désirant collaborer à coordonner leurs services de transport adapté afin de bonifier et de faciliter les déplacements des usagers entre leurs territoires limitrophes.

5.6.1. Organismes admissibles

Sont admissibles à recevoir une aide pour la mise en place d'initiatives d'interconnexion :

- les regroupements constitués d'instances municipales admissibles au volet 1 du programme ayant des territoires limitrophes;
- les regroupements constitués d'organismes délégués³² qui respectent les conditions suivantes :
 - être légalement constitués depuis au moins deux ans;
 - avoir des territoires limitrophes;
 - être appuyés par au moins deux résolutions d'instances municipales admissibles désireuses de réaliser, en collaboration avec eux, le projet d'interconnexion.

³² Un organisme délégué est un organisme à but non lucratif lié par entente avec une ou plusieurs municipalités et mandaté pour assurer le service régulier de transport adapté. Aux fins de l'application du programme, une STC peut agir à titre d'organisme délégué sur le territoire de l'ARTM.

Les regroupements admissibles doivent désigner par résolution un organisme qui agira à titre de mandataire pour assurer le lien avec la ministre. Cet organisme désigné mandataire sera responsable de déposer la demande commune ainsi que d'en assurer le suivi et la reddition de comptes.

5.6.2. Admissibilité des demandes

Une seule aide financière peut être accordée par territoire pour un même projet. Si plus d'un projet admissible est déposé pour une même région administrative ou MRC, les demandeurs seront invités à se concerter et à se regrouper pour déposer une demande conjointe.

Les projets admissibles visent à favoriser la coordination et l'arrimage des différents services de transport adapté existants entre des OTA ayant des territoires limitrophes en vue d'effectuer sans s'y limiter, les mandats suivants :

- L'établissement d'une nouvelle desserte ou l'amélioration d'une desserte existante entre les territoires des organismes participants;
- L'établissement de nouvelle liaison ou l'amélioration d'une liaison vers des pôles de destination commerciaux et institutionnels sur les territoires des organismes participants ou vers un point de desserte situé à l'extérieur de leurs territoires;
- L'acquisition et la mise en place d'outils technologiques permettant :
 - l'intégration des services de transport adapté des organismes participants;
 - la répartition des usagers dans les services de transport adaptés des territoires visés par le projet.

La réalisation du projet doit s'étaler sur une période maximale de deux ans, qui débute à la suite de l'approbation du projet par la ministre.

Dépenses admissibles

Les dépenses admissibles correspondent aux dépenses qui sont nécessaires et directement liées à la planification et à la réalisation du projet, soit :

- la rémunération de la main-d'œuvre et les honoraires professionnels versés à une personne ou à un organisme pour la planification et la réalisation du projet;
- les frais d'acquisition d'outils technologiques nécessaires à la mise en service du projet.

5.6.3. Présentation d'une demande

La demande d'aide financière doit comprendre, sans s'y limiter, les éléments suivants :

- L'identification du demandeur et de la personne autorisée à agir en son nom, le cas échéant;

- La résolution de l'organisme mandaté pour porter le projet;
- Si le demandeur est un organisme délégué, une démonstration du respect des conditions d'admissibilité précisées à l'article 5.6.1. « Organismes admissibles »;
- La présentation de la justification du projet et de ses objectifs;
- La liste des organismes de transport adapté et les territoires concernés par le projet;
- La description de l'outil technologique retenu, le cas échéant;
- L'échéancier de réalisation;
- Le montage financier détaillé du projet;
- Les résolutions, le cas échéant, des deux instances municipales admissibles collaborant au projet d'interconnexion;
- Les moyens prévus pour le suivi du projet et la reddition de comptes.

5.6.4. Sélection des demandes

Les projets soumis sont analysés selon les critères suivants :

- La qualité du dossier;
- Les retombées potentielles du projet pour les clientèles concernées;
- L'adéquation entre les objectifs du projet et les objectifs spécifiques du programme;
- La soutenabilité financière (clarté, cohérence et potentiel de viabilité du projet);
- Le réalisme de l'échéancier de réalisation et la conformité aux modalités du programme;
- Les ressources et moyens prévus pour assurer le suivi du projet et la reddition de comptes.

Les bénéficiaires des aides accordées pour les projets retenus seront informés au moyen d'une lettre signée par la ministre, le sous-ministre ou une ou un fonctionnaire autorisé par règlement du gouvernement du Québec publié dans la *Gazette officielle du Québec*.

La ministre se réserve le droit de limiter le nombre de demandes sélectionnées afin de respecter l'enveloppe budgétaire et les montants disponibles.

5.6.5. Aide financière et conditions de versement

L'aide financière couvre 75 % des dépenses admissibles jusqu'à concurrence d'un montant maximal de 100 000 \$ par projet.

L'aide financière accordée est versée en un maximum de deux paiements au comptant :

- Le premier versement, correspondant à un maximum de 90 % du montant de l'aide financière, est versé à la suite de la signature de l'engagement;
- Le deuxième versement, correspondant à un maximum de 10 % du montant de l'aide financière, est versé, s'il y a lieu, à la suite de l'analyse des documents exigés par la ministre pour la reddition de comptes.

5.6.6. Reddition de comptes

Au terme de la réalisation du projet, le bénéficiaire doit déposer les documents suivants auprès de la ministre :

- Un bilan présentant les principales démarches effectuées pour la réalisation du projet;
- Un rapport financier détaillé faisant état des dépenses admissibles et non admissibles du projet;
- Un rapport d'activités précisant :
 - la description et la date de mise en fonction des nouvelles dessertes ou liaisons;
 - s'il y a acquisition d'outils technologiques, la date de mise en service des outils financés par le projet.

6. VOLET 2 – SOUPLE : AIDE FINANCIÈRE AU TRANSPORT ADAPTÉ DANS LES TERRITOIRES NON DESSERVIS

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

Une personne handicapée qui souhaite bénéficier du transport adapté devra au préalable être reconnue admissible par un comité d'admission existant, selon les critères établis par la Politique d'admissibilité au transport adapté.

La personne pourra s'adresser à un des OTA desservant une ou des municipalités adjacentes ou celui le plus près de sa résidence. Sa demande d'admission sera analysée par le comité d'admission de cet organisme, qui établira son admissibilité au transport adapté. Une fois admise, la personne handicapée devra s'inscrire auprès de sa municipalité locale pour bénéficier du service.

6.1. Municipalités admissibles

Ce volet du programme s'adresse aux municipalités locales de moins de 10 000 habitants dont le territoire n'est pas desservi par un OTA et dont le contexte ne permet pas de créer ni de joindre un OTA.

6.2. Admissibilité des demandes

Les municipalités admissibles doivent établir leur contribution financière de façon à couvrir minimalement 20 % des coûts admissibles prévus, et ce, quel que soit le mode de fonctionnement retenu (voir la section 6.3.). Cette contribution est basée sur un coût unitaire maximal de 17 \$ par déplacement.

Malgré ce qui précède, une municipalité qui se retire d'un OTA n'est pas admissible à l'aide financière accordée en vertu du présent volet.

Toute municipalité locale qui offre des services de transport adapté dans le cadre du présent volet peut, en tout temps, demander son annexion à un OTA existant.

6.3. Fonctionnement

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

6.3.1. Contrat de service

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

6.3.2. Aide financière directe à l'utilisateur

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

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

6.3.3. Présentation d'une demande

L'usager doit produire un plan d'intervention en transport³³ déterminant ses besoins de déplacements et le déposer à la municipalité locale pour appréciation.

Après la consolidation des demandes et leur évaluation, la municipalité locale doit transmettre à la ministre sa demande d'aide financière au moyen du formulaire approprié³⁴ avant le 31 juillet de chaque année.

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

- Le formulaire de demande prévu à cette fin dûment rempli.
- Une résolution de la municipalité indiquant son engagement financier et le nombre de déplacements prévus pour l'année en cours. Les déplacements approuvés ne doivent pas faire l'objet d'un autre soutien financier, comme stipulé à la section 4.3.
- Une copie du contrat de transport, le cas échéant.

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

6.4. Aide financière et conditions de versement

6.4.1. Aide financière

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

6.4.2. Modalités de versement

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

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

³³ Le formulaire prescrit par le Ministère (V-3075) est disponible au [Québec.ca](http://Quebec.ca).

³⁴ Le formulaire prescrit par le Ministère (V-3074) est disponible au [Québec.ca](http://Quebec.ca).

Un seul versement de 100 % de l'aide financière pourra être fait un mois après l'approbation de la ministre si le dossier est complet.

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

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

7. CONTRÔLE ET REDDITION DE COMPTES

Le bénéficiaire du programme s'engage à :

- transmettre les données statistiques, incluant les données financières, d'achalandage et d'interconnexion au moyen du STA :
 - les OTA en démarrage³⁵ et les bénéficiaires du volet 2 doivent fournir un rapport statistique et financier semestriel faisant état de la réalisation des prévisions budgétaires et des niveaux de service; ces rapports visent les périodes qui se terminent les 30 juin et 31 décembre et doivent être transmis à la ministre un mois après la fin de la période;
- transmettre ses états financiers vérifiés (bilan, état des résultats et état de l'évolution de la situation financière), sauf dans le cas des municipalités qui bénéficient du volet 2 du programme, qui doivent plutôt produire un avis aux lecteurs;
- transmettre ses demandes de révision relatives aux prévisions budgétaires triennales, au plan de transport ainsi qu'aux résolutions municipales;
- transmettre les ententes d'interconnexion ou de réciprocité conclues avec les autres OTA;
- garantir et faciliter en tout temps toute activité de vérification devant être effectuée dans le cadre du programme par la ministre ou son mandataire ainsi que par toute autre personne ou organisme dans le cadre des fonctions qu'il exerce ou des mandats qui lui sont confiés;
- fournir, à la demande de la ministre ou de son mandataire, tout document ou renseignement pertinent à l'obtention ou à l'utilisation de l'aide financière;
- conserver tous les documents, comptes et registres relatifs à l'aide financière accordée pendant une période de cinq ans après le règlement final des comptes afférents au projet;

³⁵ Le formulaire prescrit par le Ministère (V-3076) est disponible au [Québec.ca](http://Quebec.ca).

- être en mesure de fournir, à la demande de la ministre, durant une période de cinq ans à compter de la date apparaissant sur la lettre d'annonce de l'aide financière de la ministre, toutes les données et informations requises aux fins du suivi et de l'évaluation du programme.

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

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

Les dates limites pour la transmission des documents exigés sont communiquées par l'entremise du calendrier de gestion du programme, disponible sur le site Québec.ca.

8. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

8.1. Obligations légales et réglementaires

Le bénéficiaire s'engage, pour la durée du programme, à respecter les lois et règlements en vigueur, sa loi constitutive et ses règlements intérieurs, notamment en matière d'octroi de contrats, et à obtenir les autorisations requises avant l'exécution de celui-ci.

Pour bénéficier de l'aide financière prévue au programme, l'organisme admissible, par l'entremise de son représentant autorisé, devra préalablement conclure avec la ministre, qui pourrait être représentée par un fonctionnaire autorisé du Ministère, un engagement portant sur le respect des conditions du programme et des obligations qui en découlent, dont la forme sera déterminée par la ministre.

Pour la réalisation de projets ou d'activités par des tiers, le bénéficiaire doit appliquer les obligations légales en matière d'adjudication de contrats des organismes municipaux, de leur loi constitutive et de leurs règlements intérieurs en matière d'octroi de contrats.

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

8.2. Activités de communication

Le bénéficiaire s'engage à se conformer au [Protocole de visibilité pour les programmes d'aide](#).

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

8.3. Droit de refus ou de résiliation

La ministre se réserve le droit de refuser, de modifier, de réduire ou de résilier l'aide financière si le demandeur ou le bénéficiaire ne satisfait pas aux exigences élevées d'intégrité auxquelles le public est en droit de s'attendre d'un bénéficiaire d'une aide financière versée à même des fonds publics. Pour ce faire, la ministre adresse au bénéficiaire un avis écrit énonçant le motif de refus, de modification, de réduction ou de résiliation. Le bénéficiaire aura alors l'occasion de présenter ses observations et, s'il y a lieu, de produire des documents pour compléter son dossier. La ministre pourra tenir compte de ces observations ou de ces documents pour prendre sa décision.

8.4. Rôle et responsabilités des intervenants

8.4.1. Ministre des Transports et de la Mobilité durable

La ministre :

- est un partenaire financier de première importance et un accompagnateur du milieu municipal et local 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 cette Politique;
- élabore et rend disponibles aux organismes admissibles le programme d'aide ainsi que les formulaires afférents;
- collecte et vérifie l'information statistique et financière liée à ce programme et la diffuse à l'ensemble des partenaires;
- procède à l'évaluation du programme de manière à mesurer l'atteinte des objectifs et à orienter ses actions futures.

8.4.2. Milieu municipal ou local et organisme mandataire

L'organisme mandataire :

- est responsable de l'organisation du service, de l'approbation du plan de transport et de ses mises à jour, du budget annuel, de la tarification et du niveau de service;
- s'assure que les autres instances municipales locales concernées lui ont transmis les résolutions ou les règlements requis, y compris l'approbation du plan de transport, du budget, du niveau de contribution financière et de la tarification, s'il y a lieu;
- voit à la bonne gestion du service de transport adapté, notamment celle des surplus et des déficits financiers;

- assure le lien entre la ministre, les municipalités locales et, s'il y a lieu, l'organisme délégué ou le transporteur;
- produit les rapports statistiques et financiers périodiques comme le requiert la ministre aux fins d'administration, d'évaluation et de suivi du programme.

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

8.4.3. Organisme délégué

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

- 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, minibus ou taxi, ou encore, avec l'accord de l'organisme mandataire, exploiter lui-même les services d'autobus et de minibus en régie;
- peut aussi procéder à différentes études et analyses et faire des recommandations à l'organisme mandataire concernant toute modification de l'offre de 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.

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



ANNEXE 1

CONTENU DES DOCUMENTS REQUIS

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

RÉSOLUTION MUNICIPALE OU DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

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

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

Sauf en cas de modifications, la résolution sera applicable pour la durée complète du programme.

PRÉVISIONS BUDGÉTAIRES TRIENNALES

Les prévisions budgétaires³⁶ requises par la ministre doivent indiquer la planification triennale des revenus et des dépenses pour chaque année du programme, incluant, sans s'y restreindre, les éléments suivants :

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

³⁶ Le Ministère ne fournit pas de formulaire à cet effet.

ÉTATS FINANCIERS ANNUELS

L'OTA doit fournir ses états financiers annuels pour que la ministre puisse suivre sa situation financière réelle, apprécier l'évolution du programme et 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 2) doivent produire, à la fin de chaque année financière, un état des résultats qui peut ne pas être vérifié, mais qui doit être accompagné d'une résolution de la municipalité approuvant cet état des résultats.

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

- Les revenus provenant des passagers réguliers;
- La contribution des municipalités;
- La contribution de la 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, incluant les affectations, le cas échéant.

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

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

- Dans le cas d'un organisme qui propose différents types de transport avec un titre de transport similaire ou qui assure d'autres services de transport, la méthode d'imputation des revenus³⁷ provenant des usagers devra être fournie avec les états financiers.

PLAN DE TRANSPORT ET DE DÉVELOPPEMENT DES SERVICES

Dans le cadre de la demande d'aide financière, et lors de la mise sur pied d'un OTA, l'organisme mandataire doit produire un plan de transport établissant le niveau de service de l'organisme admissible et le soumettre à la ministre. Le plan doit être approuvé par une résolution du conseil municipal ou du conseil d'administration de l'organisme admissible, et la résolution accompagnant la demande d'aide financière doit attester l'adoption de ce plan.

Le plan doit contenir au moins les éléments suivants :

- Le nombre de personnes qui résident dans les municipalités locales admises au transport adapté par le comité d'admission désigné de la région concernée.
- Les données de population et de superficie les plus récentes disponibles sur le site Web de l'Institut de la statistique du Québec pour chaque municipalité participante ou arrondissement inclus dans le territoire de l'OTA.
- Une projection, pour chaque année couverte par le programme, du nombre de déplacements prévus pour les personnes admises ainsi que le nombre de déplacements d'une clientèle qui reçoit un traitement particulier (réseau de la santé ou autre).
- Le territoire à desservir.
- Les points de service hors du territoire de l'organisme mandataire, s'il y a lieu.
- Les principaux générateurs de déplacements.
- La plage horaire dans laquelle le service sera offert et le délai de réservation.
- La grille tarifaire.
- L'achalandage par mode de transport (taxi régulier ou adapté, minibus, autobus).
- Une offre de service à l'intention des transporteurs légalement autorisés pour assurer ce type de transport.

³⁷ 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.

- Une évaluation des coûts engendrés (en régie par comparaison avec l'attribution d'un contrat)³⁸.
- Une estimation annuelle de la contribution respective des partenaires.
- Le cas échéant, une mise à jour des surplus accumulés attribuables à la ministre, accumulés au cours des années précédentes en raison de l'application de versions antérieures du PSTA, ainsi qu'une stratégie de réinvestissement de ces surplus. Cette stratégie³⁹ doit préciser comment l'organisme compte réinvestir annuellement ces surplus à l'intérieur de son plan, et ce, d'ici le 31 décembre 2027. Les surplus accumulés attribuables à la part du Ministère qui ne seront pas utilisés au 31 décembre 2027 devront lui être remboursés. En l'absence d'un plan de réinvestissement, la contribution annuelle de base peut faire l'objet d'un ajustement à la baisse. Les surplus doivent être utilisés uniquement aux fins pour lesquelles l'aide gouvernementale a été versée, soit pour assurer la mobilité des personnes handicapées visées par le programme⁴⁰. Ils peuvent être utilisés aux fins suivantes :
 - Augmenter l'offre de services de transport adapté;
 - Acquérir des actifs nécessaires à la prestation des services aux personnes handicapées.
- Une résolution de la ou des municipalités attestant leur intention d'adhérer au transport adapté ainsi qu'un engagement à payer leur part respective des coûts engendrés par la desserte de leur territoire.
- Une résolution de la municipalité mandataire qui accepte d'être la porte-parole de toutes les municipalités participantes au service de transport adapté, s'il y a lieu.
- Une projection de la croissance sur un horizon de trois ans ainsi que des objectifs de performance et d'efficacité à atteindre sur ce même horizon.

³⁸ Cette évaluation est effectuée lors de la création d'un nouvel OTA.

³⁹ La stratégie de réinvestissement n'est pas requise pour tout organisme ayant un surplus cumulé inférieur à 15 % de la contribution de base annuelle accordée par le Ministère.

⁴⁰ Les surplus ne peuvent pas être versés à une municipalité.

