

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

**Programme d'aide au développement
du transport collectif**

Volet II - Aide financière au transport collectif régional

Rapport d'exploitation annuel – Guide et glossaire



OCTOBRE
2019



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

Le contenu de cette publication se trouve sur le site Web du Ministère à l'adresse suivante :

www.transports.gouv.qc.ca.

Pour obtenir des renseignements, on peut :

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

© Gouvernement du Québec, ministère des Transports du Québec, 2020

ISBN 978-2-550-85543-9 (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.

INTRODUCTION

Le présent document regroupe un guide et un glossaire dans le but d'aider à la compréhension de la terminologie utilisée en transport collectif régional et faciliter la saisie des informations demandées dans le [rapport d'exploitation de la section 2.2 Transport collectif en milieu rural du Programme d'aide au développement du transport collectif \(PADTC\)](#). En cas de divergence entre ce document et les modalités du PADTC, l'interprétation des modalités du PADTC prévaut sur ce document.

La structure de ce document reprend celle du rapport d'exploitation, à l'exception de la partie 8 – Signature :

- [Partie 1 – Identification de la / des municipalités régionales de comté \(MRC\)](#);
- [Partie 2 – Identification de l'organisme mandataire](#);
- [Partie 3 – Territoire et clientèle](#);
- [Partie 4 – Indicateurs d'exploitation](#);
- [Partie 5 – Fonctionnement](#);
- [Partie 6 – Ententes et contrats](#);
- [Partie 7 – Volet financier](#).

Ces indicateurs permettent d'assurer, de manière quantitative et qualitative, le suivi, l'évaluation, la planification, l'atteinte des objectifs et des résultats, et le réajustement des aides selon les particularités régionales du PADTC. Les indicateurs recensés ont trait aux revenus et aux dépenses d'exploitation, au territoire et à la clientèle desservie (données financières), à l'exploitation et au fonctionnement des services offerts (données opérationnelles).

Les organismes admissibles peuvent également joindre en annexe toute information supplémentaire utile à la compréhension du rapport d'exploitation, tel l'état des résultats financiers.

Les organismes admissibles à une aide financière gouvernementale au transport collectif en milieu rural dans le cadre du volet II du PADTC doivent produire et transmettre annuellement le [rapport d'exploitation \(V-3078\)](#) au plus tard à la date limite inscrite au [calendrier de gestion du programme](#). Conformément à la section 2.2 *Transport collectif en milieu rural* du PADTC, le formulaire doit être dûment rempli et signé par le directeur général de l'organisme admissible. Tous les [indicateurs demandés](#) doivent être fournis. Les organismes admissibles sont énumérés à l'annexe 3¹ des modalités d'application du PADTC.

Le Ministère peut demander des ajouts ou des modifications dans tout rapport d'exploitation qui serait jugé incomplet, et ce, pour toutes les années où l'organisme a reçu de l'aide financière dans le cadre de ce programme. À défaut de transmettre les

¹ À partir de 2019, les organismes admissibles se retrouveront à l'annexe 4.

documents exigés, le Ministère se réserve le droit de retarder, de réduire ou d'annuler toute aide financière.

PARTIE 1 – IDENTIFICATION DE LA/DES MRC

Date de la déclaration de compétence en transport collectif : déclaration de compétence d'une municipalité régionale de comté (MRC) à l'égard du transport collectif des personnes, conformément au Code municipal (articles 678.0.2.1 et suivants).

PARTIE 2 – IDENTIFICATION DE L'ORGANISME MANDATAIRE

Répondant en sécurité civile : dans le cadre du Plan national de sécurité civile et de la « Mission transport », le Ministère est responsable de maintenir à jour une liste des transporteurs sur l'ensemble du territoire ayant la capacité d'intervenir en cas d'évacuation massive ou de rétablissement des lieux, ou les deux. Il désire connaître l'intérêt d'une MRC à devenir répondante en sécurité civile. En remplissant cette section, une MRC indique qu'elle accepte que ces informations soient accessibles aux intervenants en sécurité civile du Ministère en cas de nécessité d'avoir recours à ses services. Il est important de mentionner que la participation d'une MRC ne l'oblige pas à accepter une demande de transport en situation d'urgence.²

PARTIE 3 – TERRITOIRE ET CLIENTÈLE

Afin d'uniformiser les données statistiques entre les MRC et sur le long terme, il est requis d'utiliser le site de l'Institut de la statistique du Québec pour remplir cette section : http://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/profils/region_00/region_00.htm.

Superficie du territoire (km²) : superficie du territoire, exprimée en kilomètres carrés, de l'ensemble des municipalités à desservir, qu'elles le soient ou non.

Superficie totale du territoire desservi par les services (km²) : superficie totale, exprimée en kilomètres carrés, de l'ensemble des municipalités desservies par le service régulier³ de transport collectif.

Population totale : population totale de l'ensemble des municipalités du territoire de l'organisme admissible, qu'elle soit desservie ou non.

Population totale desservie par les services : nombre total d'habitants résidant sur la superficie du territoire desservi par le service régulier⁴ de transport collectif.

² Plan ministériel de mesures d'urgence et de sécurité civile du ministère des Transports du Québec, 22 mars 2016; tableau 5, page 132; https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role_ministere/Documents/PMMUSC.pdf.

³ Pour plus de précision, se référer à la partie 5 du présent document.

⁴ *Idem*.

PARTIE 4 – INDICATEURS D'EXPLOITATION

Methodologie utilisée pour dénombrer les déplacements annuels : les techniques utilisées pour procéder à la recension de l'achalandage : par comptage manuel du chauffeur, par titre vendu, par recension électronique qu'elle soit journalière, mensuelle ou annuelle, etc.

Déplacement : trajet effectué par un usager du transport collectif depuis son origine jusqu'à sa destination, quel que soit le nombre de parcours de transport collectif empruntés, le mode de transport utilisé (autobus, minibus, covoiturage, taxi, etc.) ou le nombre de transporteurs utilisés sur le territoire desservi. Les correspondances ne sont pas comprises. Un aller-retour compte pour deux déplacements.

Kilomètres commerciaux parcourus annuellement – service régulier : nombre de kilomètres parcourus annuellement en service client (offre de transport planifiée offerte à contrat), c'est-à-dire la distance parcourue durant laquelle le service génère des recettes d'exploitation. Ne comprends pas le kilométrage non commercial.

Kilométrage non commercial : nombre de kilomètres qui n'est pas économiquement productif. C'est-à-dire le kilométrage qui ne génère pas de recettes d'exploitation. Par exemple, quand l'autobus circule pour aller au point de départ du parcours.

Heures commerciales annuelles – service régulier : nombre d'heures annuelles en service client (offre de transport planifiée offerte à contrat), c'est-à-dire les heures durant lesquelles le service génère des recettes d'exploitation. Ne comprends pas les heures non commerciales.

Heures non commerciales : les heures durant lesquelles le service n'engendre pas de recettes d'exploitation. Par exemple, quand l'autobus circule pour aller au point de départ du parcours.

Parcours régulier : parcours offert sur une base constante par un organisme admissible dont le trajet, l'horaire et les points d'embarquement et de débarquement sont connus et les informations sont accessibles au public. Un parcours comprend une origine et une destination prévues avec des points d'embarquement et de débarquement préalablement identifiés et fixés.

Parcours régulier hors territoire : parcours dont la destination se situe à l'extérieur du territoire de la MRC d'origine.

Distance totale des parcours réguliers : somme totale, exprimée en kilomètres, de tous les parcours réguliers. La distance couverte par un parcours régulier comprend la distance entre son point d'origine et son point de destination. Dans ce calcul, la fréquence n'est pas prise en compte. À titre illustratif, huit parcours réguliers de 10 kilomètres chacun donnent une distance totale de 80 kilomètres, peu importe la fréquence de ces parcours.

Distance totale des parcours réguliers hors territoire : somme totale exprimée en kilomètres de tous les parcours réguliers ayant un point de destination à l'extérieur du territoire de la MRC d'origine. Dans ce calcul, la fréquence n'est pas prise en compte. Par exemple, deux parcours réguliers hors territoire de 20 kilomètres chacun donnent une distance totale de 40 kilomètres, peu importe leur fréquence.

Stationnement incitatif : stationnement situé à proximité, moins de 500 mètres, d'un terminus d'autobus ou d'un service de transport collectif et permettant un transfert modal du véhicule personnel vers un mode de transport collectif. Un stationnement peut être aménagé en site propre ou utilisé par entente (par exemple, avec un centre commercial).

PARTIE 5 – FONCTIONNEMENT

Service régulier : parcours offert sur une base régulière par un organisme admissible dont le trajet, l'horaire et les points d'embarquement et de débarquement sont connus et les informations sont accessibles au public.

Heures de service : heures journalières, à fournir pour chaque jour de la semaine, durant lesquelles des services de transport collectif sont offerts par l'organisme admissible.

Parcours régulier : voir la partie 4.

Horaire et parcours : description de l'offre de services des parcours réguliers de l'organisme admissible indiquant l'heure de départ et d'arrivée, la municipalité d'origine et la municipalité de destination.

Tarifification

Titre unitaire : titre vendu à l'unité et donnant accès à un passage simple pour l'utilisation du service de transport collectif. Advenant le cas d'une réduction tarifaire, suite à une économie d'échelle lors de l'achat (exemple : livre de 10 billets à un prix réduite), préciser ces offres en annexe.

Titre mensuel : laissez-passer ou carte d'abonnement donnant accès, pendant un mois, au service de transport collectif de l'organisme admissible.

Tarif du titre régulier : tarif sans aucune réduction.

Tarif du titre étudiant : tarif réduit pour les étudiants, l'établissement d'enseignement déterminant l'admissibilité de la clientèle à ce titre.

Tarif du titre enfant : tarif réduit pour les enfants, l'âge déterminant l'admissibilité de la clientèle à ce titre.

Tarif du titre aîné : tarif réduit pour les aînés, l'âge déterminant l'admissibilité de la clientèle à ce titre.

Tarif du titre hors MRC : tarif appliqué pour donner accès au service de transport collectif de la MRC pour des déplacements hors de votre territoire, pour des déplacements interurbains ou pour donner accès au service de transport collectif d'un autre organisme.

PARTIE 6 – ENTENTES ET CONTRATS

Dans le cas d'ententes de service avec des organismes publics ou de contrats avec les transporteurs privés détenant des permis de la Commission des transports du Québec (CTQ), joindre une copie de ces documents.

Entente : accord pouvant être conclu entre un tiers (commission scolaire, établissement privé, organisme communautaire, etc.) et l'organisme admissible, notamment :

- afin qu'un service de transport réservé à une clientèle spécifique soit accessible à une clientèle plus large. Par exemple, l'utilisation de places résiduelles dans un autobus scolaire par des travailleurs ou l'utilisation des places résiduelles dans le transport adapté;
- quand un tel accord est conclu avec un tiers, les parcours et les horaires de ce dernier ne peuvent déroger des services d'origine.

Contrat : contrat d'exploitation accordé à un transporteur privé pour assurer les services réguliers de transport collectif ou pour effectuer du transport interurbain.

PARTIE 7 – VOLET FINANCIER

Source des revenus

Usagers : total des recettes des services de transport collectif que l'organisme admissible retire de la part des usagers suivant la structure tarifaire établie, notamment, en matière de paiement en espèces, de billets, des tarifs spéciaux et des titres mensuels.

MRC : contribution directe de l'organisme admissible aux fins des activités du service de transport collectif dont il planifie et développe l'offre de services.

Ministère des Transports : contribution directe du ministère des Transports octroyée par l'entremise du PADTC – section 2.2 Transport collectif en milieu rural.

Autres ministères ou organismes publics : contribution financière convenue à la suite d'une entente provenant d'un ministère autre que le ministère des Transports ou avec tout organisme public.

Dépenses admissibles

Dépenses administratives

L'administration vise les tâches et les fonctions relatives au soutien à l'exploitation du service de transport collectif qui n'entrent pas directement dans le cadre de la production des services de transport collectif.

Frais d'administration : frais de gestion financière, de comptabilité, de vérification et de trésorerie, le secrétariat, les services administratifs, frais d'administration générale (papeterie, services postaux, biens meubles et loyer, les fournitures de bureau, la manutention de l'argent, équipement informatique, électricité, etc.).

Traitements et avantages sociaux : salaires versés au cours de l'année aux employés et contributions de l'employeur aux divers régimes gouvernementaux (assurance-emploi, Fonds des services de santé du Québec et régimes des rentes du Québec, CSST, etc.) et aux différents programmes d'avantages sociaux offerts aux employés (vacances, congés de maladie, régimes de retraite, assurance-maladie et autres régimes d'assurances, primes de quart, etc.).

Dépenses d'exploitation

L'exploitation vise les tâches et les fonctions directement liées à la production des services de transport collectif. Elle concerne l'opération des véhicules, l'entretien des véhicules ou l'entretien des bâtiments nécessaires à l'opération des véhicules. Par exemple, les dépenses d'exploitation regroupent notamment les dépenses liées aux contrats de transport collectif entre l'organisme admissible et un titulaire de permis délivré par la CTQ, la gestion des activités du covoiturage, du transport par bénévole ou à l'utilisation des places disponibles (mise en commun), les tâches liées au fonctionnement des véhicules, le traitement et les avantages sociaux du personnel affecté à l'exploitation, la gestion, la surveillance, l'inspection, la réparation et l'entretien du matériel roulant, l'entreposage des véhicules destinés au service régulier, les activités liées à la planification, à la publicité, etc.

Sont exclus de ces dépenses les autres services de transport, notamment le transport adapté ou le transport interurbain.

Coût de contrat : coût d'un contrat donné à un transporteur privé titulaire d'un permis délivré par la CTQ pour les services réguliers de transport collectif.

Transport bénévole : frais associés à la coordination d'activités de transport bénévole, tel que défini dans les modalités du PADTC.


Covoiturage : frais associés à la coordination d'activités de covoiturage.

Utilisation des places disponibles (mise en commun) : frais associés à la coordination d'activités de transport bénévole, de covoiturage ou visant l'optimisation des services par l'utilisation des places disponibles dans un mode de transport autre (transport adapté, transport scolaire, réseau de la santé et des services sociaux, etc.).

Autres : toute autre dépense occasionnée par la mise en opération du service de transport collectif.

Surplus ou déficit

Situation financière au début de l'exercice (surplus ou déficit) : l'ensemble des résultats financiers depuis le début des activités de l'organisme. Ce montant doit inclure les surplus attribuables au financement du MTQ et de manière distincte, ceux attribuables au financement des autres ministères et organismes publics.



Situation financière à la fin de l'exercice (surplus ou déficit) : représente l'addition des surplus ou de la soustraction des déficits utilisés au cours du présent exercice financier. Ce montant doit inclure les surplus attribuables au financement du MTQ et ceux attribuables au financement des autres ministères et organismes publics.

Surplus utilisés lors de l'exercice actuel : inscrire le montant du surplus qui se dégage de l'exercice financier annuel du rapport d'exploitation.

Surplus attribuables au financement du MTQ : la part des surplus attribuables aux aides financières versées par le Ministère. La totalité des surplus attribuables au Ministère doit être réinvestie d'ici la fin de l'année financière 2020.

Surplus attribuables au financement des autres ministères et organismes publics : la part des surplus attribuables aux aides financières versées par un ministère ou un organisme public autre que le ministère des Transports. Indiquer tous les ministères ou organismes ainsi que le montant des surplus attribuables à ces dernières.

