

*Transports,  
Mobilité durable  
et Électrification  
des transports*

Québec 

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

**2017**

**Mars 2017**



## **Table des matières**

Introduction .....	3
1. Entrée en vigueur .....	3
2. Organismes admissibles.....	3
3. Clientèle cible et offre de service .....	4
4. Dispositions générales.....	4
5. responsabilités des intervenants.....	5
6. Nature de l'aide pour les organismes de plus de trois ans.....	7
6.1 Engagement financier .....	7
6.1.1 Contribution de base du Ministère .....	7
6.2 Mécanismes d'ajustement.....	8
6.2.1 Augmentation de l'achalandage.....	8
6.2.2 Allocation spécifique pour déplacements hors territoires .....	9
6.2.3 Ajustements liés aux modifications du territoire .....	9
6.2.3.1 Intégration complète d'un organisme .....	9
6.2.3.2 Modification ou morcellement du territoire .....	9
6.2.3.3 Annexion de municipalités .....	11
6.2.4 Interruption de service .....	11
6.2.5 Réduction substantielle de l'achalandage .....	12
7. Communauté métropolitaine de Québec .....	12
8. Création d'organismes.....	12
8.1 Établissement du budget initial.....	13
9. Nature de l'aide des organismes de trois ans et moins.....	13
10. Volet souple .....	14
10.1 Contrat de service .....	14
10.2 Subvention directe à l'utilisateur .....	15
10.3 Détermination de la contribution financière .....	15
11. Documents à produire .....	16
11.1 Résolution municipale.....	16
11.2 Prévisions budgétaires annuelles.....	17
11.3 Rapports statistiques.....	17
11.4 États financiers annuels.....	18
11.5 Rapport sur l'admissibilité .....	19

11.6 Plan de développement .....	19
12. Conditions générales pour le versement des subventions .....	20
13. Liste des unités administratives affectées au programme.....	21
Lexique .....	22

## **INTRODUCTION**

Le présent document établit le Programme de subvention au transport adapté (PSTA).

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

### **1. ENTRÉE EN VIGUEUR**

Ce programme est en vigueur, à compter de sa date d'approbation par le Conseil du trésor et se termine le 31 décembre 2017, mais couvre les dépenses des organismes admissibles pour la période à compter du 1<sup>er</sup> janvier.

### **2. ORGANISMES ADMISSIBLES**

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

- Les sociétés de transport en commun (STC) sont admissibles au présent programme d'aide.
- Les municipalités locales ainsi que les municipalités régionales de comté (MRC), y compris celles qui sont désignées à caractère rural, et après approbation du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, sont admissibles au présent programme d'aide.
- Un conseil intermunicipal de transport de la région de Montréal (CIT), une régie municipale ou intermunicipale de transport et le conseil régional de transport (CRT), qui assurent des services aux personnes handicapées, sont également admissibles au présent programme d'aide.
- La Communauté métropolitaine de Québec (CMQ) est aussi admissible au présent programme d'aide.
- L'Autorité régionale de transport métropolitain (Autorité) et le Réseau de transport métropolitain (RTM), constitués en vertu de la Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal (chapitre O- 7.3), sont aussi admissibles au présent programme d'aide, à compter de l'entrée en vigueur de la loi constitutive de ces organismes, soit le 1<sup>er</sup> juin 2017. Ceux-ci se substitueront à l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et aux organismes municipaux et intermunicipaux de transport présents sur le territoire.

Les organismes admissibles mentionnés ci-dessus, à l'exception de la CMQ, sont désignés comme les organismes de transport adapté (OTA) dans le présent document.

### 3. CLIENTÈLE CIBLE ET OFFRE DE SERVICE

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

### 4. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

L'aide au transport adapté vise un service de transport collectif, par voie terrestre, et ayant un caractère local ou régional. Il importe de mentionner qu'aucune priorisation des déplacements ne devrait être effectuée en fonction des motifs de déplacements. Les déplacements hors du territoire d'un organisme sont reconnus. Toutefois, ces déplacements ne doivent pas se substituer au transport interurbain ou à tout autre mode de transport de personnes. Par ailleurs, les déplacements relatifs au transport scolaire<sup>2</sup> des enfants du niveau primaire et secondaire ne sont pas admissibles à une aide financière dans le cadre du PSTA du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, puisque le transport scolaire relève de la compétence des commissions scolaires et des établissements d'enseignement privés.

Pour être admissible à une aide financière du ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, versée dans le cadre du présent programme, un service de transport adapté doit être offert sur une base comparable au service de transport en commun régulier. S'il n'y a aucun service de transport en commun sur le territoire, le service de transport adapté doit être disponible au moins 5 jours/semaine, à raison d'au moins 35 heures/semaine et 52 semaines/année. Les jours d'élections, un service de transport adapté doit être mis à la disposition des usagers qui désirent voter, même si le service n'est normalement pas offert ces jours-là.

Pour une STC, la tarification applicable aux usagers du service de transport adapté doit être identique à celle appliquée aux usagers du réseau de transport en commun régulier. Pour les autres organismes de transport adapté, le tarif demandé à l'utilisateur doit être équivalent à celui du transport en commun régulier ou du transport collectif régional pour un trajet similaire. Dans le cas où il n'y aurait aucun service de transport en commun comparable, la tarification applicable sera déterminée par le milieu municipal.

Les municipalités locales doivent approuver, par résolution, la grille tarifaire appliquée aux usagers selon des catégories qu'elle détermine. Elle peut aussi, par résolution, modifier le service. Une copie certifiée conforme de toute résolution concernant les tarifs doit être publiée dans un journal circulant sur le territoire de la municipalité et être affichée dans chaque véhicule. Aucun tarif ne peut entrer en vigueur avant l'expiration d'un délai de 30 jours suivant la date de la publication et de l'affichage (article 48.41 de la Loi sur les transports (chapitre T-12)). Une copie des résolutions doit être transmise au Ministère.

---

<sup>1</sup> <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/aide-finan/usagers-transports/politique-admissibilite/Pages/admissibilite-transport-adapte.aspx>

<sup>2</sup> Transport organisé pour l'entrée et la sortie quotidienne des classes

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

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

Le transport par le biais de bénévoles ne peut être considéré dans l'offre de transport adapté municipalisé. Les taxis, les taxis accessibles, les transporteurs par autobus ou minibus, incluant le transport scolaire, peuvent être considérés. Peuvent également être considérés dans l'offre de service, les services rendus en régie par l'organisme mandataire de services de transport adapté municipalisé, préalablement autorisé à opérer de tels services par les municipalités participantes.

### **Règles de cumul des aides financières**

Les dépenses admissibles d'un projet bénéficiant d'une aide financière dans le cadre du présent programme ne peuvent faire l'objet d'aucune autre aide financière provenant d'un ministère, d'une agence, ou d'un mandataire du gouvernement.

## **5. RESPONSABILITÉS DES INTERVENANTS**

### ***Le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports***

Dans le cadre de ce programme, le Ministère :

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

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

Les services de transport adapté sont sous la responsabilité d'une société de transport en commun, d'une municipalité locale, d'une MRC, y compris celles qui sont désignées à caractère rural, d'un conseil intermunicipal de transport, d'une régie municipale de transport ou d'un conseil régional de transport.

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

L'organisme mandataire est responsable de l'organisation du service, de l'approbation du plan de transport et de ses mises à jour, du budget annuel, de la tarification et du niveau de service. Il s'assure que les autres instances municipales locales concernées lui ont transmis les résolutions ou les règlements requis, y compris l'approbation du plan de transport, du budget, du niveau de contribution financière et de la tarification, s'il y a lieu.

Aux fins de l'application du PSTA, l'Autorité deviendra, à compter du 1<sup>er</sup> juin 2017, l'organisme mandataire sur l'ensemble de son territoire. Ainsi l'Autorité remplacera l'ensemble des organismes mandataire compris sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).

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

### ***L'organisme délégué***

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

Cet organisme voit à la gestion courante du service. Il peut confier l'exploitation, en tout ou en partie, à une entreprise de transport par autobus, par minibus, par taxi ou encore avec l'accord de l'organisme mandataire, exploiter lui-même les services d'autobus et de minibus en régie. L'organisme délégué peut aussi procéder à différentes études et analyses et faire des recommandations à l'organisme mandataire pour toute modification de l'offre de service ou des ressources financières engagées.

Toute nouvelle initiative de l'organisme délégué doit recevoir l'accord de l'organisme mandataire et des instances municipales participantes avant d'être mise en application.



## 6. NATURE DE L'AIDE POUR LES ORGANISMES DE PLUS DE TROIS ANS

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

### 6.1 Engagement financier

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

Le Ministère accorde une aide financière aux organismes mandataires reconnus qui offrent un service de transport adapté aux personnes handicapées. La contribution de base du Ministère est accordée sur le principe d'une enveloppe de type fermé. Il s'agit donc de ressources versées *a priori*. Sous réserve des ajustements prévus aux présentes modalités, l'instance municipale conserve tout surplus de l'enveloppe, mais elle se doit aussi d'absorber les déficits.

#### 6.1.1 Contribution de base du Ministère

La contribution de base de l'année 2017 est établie sur la base des dépenses d'exploitation ainsi que des déplacements réalisés par les personnes admises en 2015. La contribution du Ministère correspond à 65 % des dépenses reconnues admissibles, soit le coût marginal. Le coût marginal ( $C_m$ ) est obtenu par la division du coût d'exploitation par le nombre de déplacements réguliers excluant les accompagnateurs. Pour l'année 2017, le  $C_m$  maximum est rehaussé à 17 \$. De manière à assurer la viabilité des services, la contribution de base de 2017 ne pourra être inférieure à celle versée pour l'année 2016 pour les services de transport adapté, incluant, s'il y a lieu, les ajustements apportés pour tenir compte des réorganisations municipales effectuées. Ainsi, aucune diminution ne sera appliquée aux organismes en décroissance. Par ailleurs, un plafond est appliqué à l'ajustement des contributions de base 2017 par rapport à l'enveloppe de base 2016, soit une bonification maximale de quinze pour cent (+15 %).

La contribution de base pour l'année 2017 est déterminée comme suit :

$$(\text{Achalandage } 2015 \times C_m^3 2015) \times 65 \% = A$$

$$\text{Contribution de base de 2016} = B$$

$$\text{Si } A < B \rightarrow \text{Contribution de base 2017} = B$$

Si  $A > B \rightarrow$  Contribution de base 2017 = A, toutefois l'augmentation de la contribution pour l'année 2017 ne peut excéder 15 % de la contribution de base de 2016.

---

<sup>3</sup> Coût marginal ( $C_m$ ) : Le maximum est de 17 \$ pour l'année 2017.

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

## 6.2 Mécanismes d'ajustement

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

### 6.2.1 Augmentation de l'achalandage

Pour 2017, une allocation supplémentaire non récurrente peut être accordée, sous réserve des crédits disponibles, à un organisme de transport adapté qui enregistre une hausse d'achalandage. Cette hausse ne doit pas être imputable à des services déjà financés (annexion municipale, etc.) et est mesurée par rapport à l'achalandage de l'année précédente. Toutefois, l'organisme de transport adapté doit absorber le premier 1 % de la hausse d'achalandage. Même si l'ajustement sera confirmé par le Ministère en 2018, il sera imputé à l'année durant laquelle l'augmentation de l'achalandage s'est produite, soit en 2017.

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

$$[(\text{Déplacements 2017} - (\text{Achalandage de référence (achalandage 2016)} \times 1.01) \times C_m] \times 65 \%$$

Où :

**Déplacements :** Nombre de déplacements<sup>4</sup> effectués sur le territoire ou hors du territoire par la clientèle admissible au service et les visiteurs. À cette fin, l'achalandage correspond uniquement aux déplacements effectués par un transporteur légalement autorisé par autobus, minibus ou par taxi, à la demande de l'organisme admissible ou en régie par l'organisme mandataire. Ce nombre exclut les accompagnateurs, les autres services<sup>5</sup> ainsi que l'achalandage associé à des services déjà financés en 2016;

**Achalandage de référence :** Achalandage constaté pour l'année précédente, soit l'achalandage de 2016.

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

**C<sub>m</sub> :** Coût marginal : ce coût est obtenu après l'analyse des états financiers et du rapport d'exploitation du service visé. Aux fins de l'ajustement, **ce coût ne peut excéder 17 \$.**

---

<sup>4</sup> Un aller-retour constitue deux (2) déplacements. Lorsqu'un usager effectue une correspondance (changement de véhicule), il doit être calculé comme un (1) déplacement.

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

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

### **6.2.2 Allocation spécifique pour déplacements hors territoires**

Pour 2017, une allocation supplémentaire non récurrente peut être accordée, sous réserve des crédits disponibles, à un organisme de transport adapté de plus de trois ans qui enregistre une hausse des déplacements hors de son territoire, comparativement au volume de déplacements réalisés 2016. Un soutien financier peut aussi être accordé pour favoriser la conclusion d'ententes en vue de l'établissement de services d'interconnexion ou de réciprocité entre des organismes de transport adapté contigus. Cette aide additionnelle de 5 \$ par déplacement sera versée, à la suite des rapports financiers et statistiques de 2017, et ce, jusqu'à concurrence des crédits disponibles. Il est à noter que cette aide financière ne peut s'appliquer aux organismes dont les déplacements sont effectués sur les territoires reconnus dans le cadre du programme d'aide métropolitain ou du projet d'interconnexion de la CMQ (section 7 des présentes modalités).

La contribution supplémentaire découlant de cette mesure sera déterminée au début de l'année 2018, en fonction des besoins globaux de toute la province et dans le respect de l'enveloppe budgétaire.

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

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

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

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

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

#### **6.2.3.2 Modification ou morcellement du territoire**

Dans le cas où une partie du territoire d'un organisme de transport adapté serait dorénavant desservie par un autre organisme de transport adapté, le transfert budgétaire applicable ainsi que l'ajustement relié à l'achalandage de référence applicable devront faire l'objet d'une entente entre les deux organismes de transport adapté concernés. À défaut d'une telle entente entre les deux parties, le Ministère 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 :

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

Où

$S_{tr}$	=	Subvention transférée;
$N$	=	Nombre de personnes admises touchées par l'événement;
$D_m$	=	Nombre moyen de déplacements annuels par personne admise de l'organisme d'origine;
$C_m$	=	Coût marginal réel de transport de l'organisme d'origine selon les données les plus récentes disponibles;
Part des usagers	=	Contribution moyenne par déplacement des usagers (%);
Part des municipalités	=	Contribution réelle des municipalités selon les données réelles les plus récentes disponibles (%).

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

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

Où

$N$	=	Nombre de personnes admises touchées par l'événement;
$D_m$	=	Nombre moyen de déplacements par personne admise de l'organisme d'origine.

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

À la lumière de l'information qui lui aura été soumise par les parties, le Ministère se réserve le droit d'appliquer un autre modèle de partage, en utilisant notamment les services réellement fournis et/ou les coûts impliqués.

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 du nouvel organisme. Dans le cas où ces modifications de territoires auraient pour effet de susciter de nouveaux besoins en transport chez les personnes admises touchées, ces nouveaux déplacements devront être considérés comme étant une augmentation de l'achalandage et financés selon les règles précédemment édictées (voir section 6.2.1).

Dans le cas où la partition compromettrait la survie de l'organisme ayant perdu une partie de son territoire, le Ministère se réserve le droit d'apporter un ajustement financier à l'organisme en difficulté, 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 services de l'organisme et des taux reconnus.

Il est à noter qu'une municipalité qui se retire d'un organisme de transport adapté ne peut pas se prévaloir des dispositions du volet souple du présent programme.

### 6.2.3.3 Annexion de municipalités

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

$$\text{Contribution du Ministère} = ((\text{P.A.} \times \text{Dépl. moyen} \times C_m) \times 65 \%) \times 150 \%$$

Où

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

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

**C<sub>m</sub> :** coût marginal d'un déplacement de l'organisme existant (maximum 17 \$ par déplacement);

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

La contribution financière municipale doit être établie de façon à couvrir obligatoirement au moins 20 % des coûts prévus admissibles (basée sur un coût unitaire maximal de 17 \$ par déplacement).

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

Une municipalité qui avait recours au volet souple du Programme et qui souhaite s'annexer à un organisme de transport adapté existant peut bénéficier de cette mesure. Le montant de l'ajustement de la contribution de base de l'organisme existant correspond au montant le plus élevée du résultat de la formule ci-dessus ou de l'aide financière totale versée dans le cadre du volet souple l'année précédant l'annexion.

### 6.2.4 Interruption de service

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

Pour un arrêt total de service :

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

Pour une interruption partielle du service :

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

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

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

### **6.2.5 Réduction substantielle de l'achalandage**

En cas de diminution substantielle de l'achalandage, soit une diminution de 25 % par rapport à l'année 2015, le Ministère procédera à un ajustement de sa contribution selon les modalités qu'il jugera appropriées, notamment en fonction des ajustements de l'offre de service dispensé.

## **7. COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE QUÉBEC**

En respect des dispositions législatives et réglementaires en vigueur, la CMQ est admissible à une aide financière relativement aux services de transport adapté. Une aide financière annuelle ne pouvant excéder 75 % des coûts de transport reconnus comme admissibles<sup>6</sup> peut lui être versée, jusqu'à concurrence des crédits disponibles. Toutefois, la confirmation de l'aide à la CMQ pour l'année 2017 sera conditionnelle à la réception, par le Ministère, dans les meilleurs délais et à sa satisfaction, du rapport d'évaluation exigé.

## **8. CRÉATION D'ORGANISMES**

La création de nouveaux organismes de transport adapté ne doit être envisagée qu'en tout dernier lieu, lorsque les avenues d'intégration à des organismes existants auront été analysées. Ainsi, les municipalités devront démontrer les démarches effectuées pour se joindre à des organismes existants. Les résultats de ces démarches devront être transmis au Ministère.

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

---

<sup>6</sup> Le coût de transport reconnu par déplacement est de 10 \$.

## **8.1 Établissement du budget initial**

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

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

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

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

## **9. NATURE DE L'AIDE DES ORGANISMES DE TROIS ANS ET MOINS**

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

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

## 10. VOLET SOUPLE

Lorsqu'une municipalité locale de moins de 10 000 habitants n'est pas desservie par un organisme de transport adapté et que les conditions ne se prêtent pas à la création d'un nouvel organisme ni à ce qu'elle se joigne à un organisme existant, elle peut se prévaloir des dispositions du volet souple.

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

Dans le cadre de ce volet, il n'y aura pas de mise sur pied d'un organisme de transport adapté traditionnel ni de création d'un comité d'admission. La personne handicapée désirant des services de transport adapté devra, au préalable, être reconnue comme étant admissible par le comité d'admission désigné, comité existant dans chaque région pour traiter les demandes de personnes résidant sur ce territoire, selon les critères établis par la Politique d'admissibilité au transport adapté (Ministère, 1998). La liste des comités d'admission désignés par région administrative est disponible sur le site Internet du Ministère<sup>7</sup>. Une fois admise, la personne handicapée devra s'inscrire auprès de sa municipalité locale pour bénéficier du service.

L'utilisateur doit produire une étude de ses besoins (plan d'intervention en transport<sup>8</sup>) qui doit être déposée à la municipalité locale pour appréciation. Après consolidation des demandes et de leur appréciation, la municipalité locale doit présenter au Ministère sa demande d'aide financière au moyen du formulaire approprié<sup>9</sup> avant le 30 septembre 2017. Les déplacements approuvés ne doivent pas faire l'objet de soutien financier par d'autres ministères ou organismes (réseau de la santé, Commission des normes, de l'équité de la santé et de la sécurité du travail, Société de l'assurance automobile du Québec, etc.).

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

### 10.1 Contrat de service

Une municipalité peut conclure une entente avec toute personne pouvant légalement offrir sur son territoire des services de transport pour les personnes handicapées. Ces services peuvent être effectués par autobus, par minibus ou par taxi (adapté ou non). Le contrat doit inclure des dispositions sur la qualité et le niveau de service à offrir. Ce contrat peut être

---

<sup>7</sup> <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/aide-finan/usagers-transports/politique-admissibilite/Pages/admissibilite-transport-adapte.aspx>

<sup>8</sup> Formulaire prescrit par le Ministère (V-3075)

<sup>9</sup> La demande de subvention doit être effectuée sur le formulaire (V-3074)



d'une durée variable, mais ne peut excéder le 31 décembre 2017. Une copie du contrat dûment signé doit être transmise au Ministère.

## **10.2 Subvention directe à l'utilisateur**

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

La personne handicapée (ou celle qui en a la charge) gère, elle-même, ses déplacements. Elle fait appel à un transporteur de son choix. Lorsque les limitations des personnes handicapées ne nécessitent pas l'utilisation d'un véhicule adapté, l'utilisation d'un véhicule régulier peut être envisagée. Il revient à la municipalité de préciser à la personne handicapée les modalités de versement des aides financières, de suivi des services ainsi que ses exigences pour la transmission des pièces justificatives. Le nombre de déplacements prévus et approuvés par la municipalité devra être respecté. Tout montant versé en trop fera l'objet d'un ajustement par la municipalité l'année suivante, à la suite de l'analyse des pièces fournies par la personne handicapée. La municipalité qui opte pour la formule de l'aide financière directe à l'utilisateur devra s'assurer que l'argent versé servira aux déplacements prévus dans le plan d'intervention et approuvés par la municipalité.

Aux fins du versement final de l'aide financière, la municipalité doit transmettre au Ministère une résolution attestant de l'utilisation de l'aide financière qui inclut minimalement le montant total versé, le nombre de déplacements effectués ainsi que la confirmation de la contribution municipale.

## **10.3 Détermination de la contribution financière**

La contribution financière des usagers doit être équivalente à celle du transport en commun régulier ou du transport collectif régional pour un trajet similaire. Quel que soit le mode de fonctionnement retenu (sections 10.1 et 10.2), la contribution financière municipale doit être établie de façon à couvrir obligatoirement 20 % des coûts prévus admissibles (basée sur un coût unitaire maximal de 17 \$ par déplacement). Toutefois, la contribution totale escomptée du milieu local (usagers et municipalités) ne doit pas excéder 35 % du coût total admissible. Ainsi, l'aide financière du Ministère correspond à 65 % de l'estimation du coût admissible, soit le coût admissible, déduction faite de 35 %, de la contribution du milieu. Sous réserve des crédits disponibles, la contribution maximale du Ministère par déplacement est de 11,05 \$, soit 65 % du coût marginal maximal de 17 \$. Il s'agit d'une contribution maximale par déplacement.

Le Ministère versera sa contribution annuelle en deux tranches, soit un premier versement de 50 %, un mois après l'approbation de la demande d'aide financière par le Ministère, et le solde à la réception des pièces justificatives. La contribution peut faire l'objet d'un ajustement, s'il y a lieu, à la suite de l'analyse du rapport statistique et financier annuel de la municipalité.

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

## 11. DOCUMENTS À PRODUIRE

Les organismes de transport adapté doivent transmettre au Service de l'administration des programmes d'aide (SAPA) du Ministère les renseignements exigibles selon le statut de l'organisme de transport adapté. Les organismes de transport adapté ainsi que les municipalités profitant du volet souple ont l'obligation de transmettre leurs données au Ministère au moyen du Système d'information stratégique et statistique en transport adapté (STA).

Les états financiers vérifiés (bilan, état des résultats, état de l'évolution de la situation financière), les prévisions budgétaires ainsi que les résolutions municipales doivent être transmis au Ministère. Les municipalités bénéficiant du volet souple peuvent transmettre un état des résultats non vérifiés. Les autres documents devront être imprimés et conservés pendant sept ans par l'organisme de transport adapté de manière à demeurer vérifiable par le Ministère en tout temps.

SOMMAIRE DES DOCUMENTS À TRANSMETTRE- PSTA 2017				
Type de document	OTA de trois ans et moins	OTA de plus de trois ans	Volet souple	Délai
11.1 Résolutions municipales	✓	✓	✓	31 mars 2017
11.2 Prévisions budgétaires	✓		✓	31 mars 2017
11.3 Rapports statistiques	✓		✓	31 juillet 2017
- 1 <sup>e</sup> rapport semestriel	✓		✓	
- 2 <sup>e</sup> rapport semestriel	✓		✓	31 janvier 2018
11.4 États financiers vérifiés de l'OTA (avec paramètres)	✓	✓	✓	31 mai 2018
11.5 Rapport sur l'admissibilité	✓	✓		31 mai 2018
<i>**Tous les OTA ainsi que les municipalités bénéficiant du volet souple doivent également transmettre leurs données au Ministère au moyen du Système STA</i>				31 mai 2018

De plus, les organismes de transport adapté qui offrent d'autres services de transport doivent tenir une comptabilité séparée afin de s'assurer que les crédits prévus pour le transport adapté régulier le demeurent. Il est important que les revenus et les dépenses soient présentés de manière distincte pour chaque mode de transport.

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

#### **11.1 Résolution municipale**

La résolution municipale de chaque municipalité participante, sauf pour les STC, contient au minimum l'information suivante :

- Une confirmation de la participation de la municipalité au transport adapté;
- La désignation de l'organisme mandataire, sauf dans le cas du volet souple et des STC;
- L'adoption des prévisions budgétaires;
- L'adoption de la tarification exigée et de ses modifications, le cas échéant;

- Une confirmation du mandat donné à l'organisme délégué, dont copie de l'entente doit être transmise, s'il y a lieu;
- Une confirmation du montant de la contribution financière de la municipalité.

Les résolutions municipales doivent être transmises au Ministère avant le 31 mars 2017.

## 11.2 Prévisions budgétaires annuelles

Les prévisions budgétaires\* sont essentielles à la planification des activités de toute organisation. Pour les organismes de trois ans et moins, de même que pour les municipalités couvertes par le volet souple du Programme, ces prévisions doivent être transmises au Ministère.

Elles doivent contenir au moins les éléments suivants :

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

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

## 11.3 Rapports statistiques

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

Un rapport statistique et financier semestriel est obligatoire pour les organismes de transport adapté de trois ans et moins<sup>10</sup>, ainsi que pour les municipalités optant pour le volet souple<sup>11</sup> du Programme. Ces rapports semestriels visent les périodes qui se terminent les 30 juin et 31 décembre 2017 et doivent être déposés au Ministère un mois après la fin de la période. Ils visent à informer ce dernier sur l'état de réalisation des prévisions budgétaires et des niveaux de service.

Un rapport statistique annuel est exigé des organismes de transport adapté de plus de trois ans. Ce rapport doit être transmis au Ministère dans les trois mois suivant la fin de l'exercice, et ce, au moyen du STA.

<sup>10</sup> Formulaire prescrit par le Ministère (V-3056)

<sup>11</sup> Formulaire prescrit par le Ministère (V-3076)

## 11.4 États financiers annuels

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

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

- Les revenus provenant des passagers réguliers;
- La contribution des municipalités;
- La contribution du Ministère pour le service régulier;
- Les autres revenus incluant les autres services de transport (détails par activité);
- Les salaires (ventilés pour la partie administration et exploitation);
- Le coût du transport à contrat (autobus, minibus, taxi);
- L'amortissement des véhicules (exploitation en régie);
- Les intérêts découlant du financement des véhicules (exploitation en régie);
- 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 de taxes);
- Toutes les dépenses engagées pour les autres services de transport doivent être déduites des dépenses du service régulier de transport adapté et être présentées distinctement, sinon le Ministère se réserve le droit d'imputer des coûts qui pourraient se rapprocher du coût marginal;
- Dans le cas d'un organisme qui effectue différents types de transport et avec un titre de transport similaire ou qui effectue d'autres services de transport (scolaire, nolisé, en commun ou autre), la méthode d'imputation des revenus des usagers devra être fournie avec les états financiers.

Les organismes de transport adapté doivent transmettre au Ministère leurs états financiers vérifiés de l'année 2017 au plus tard le 31 mai 2018.

Les municipalités optant pour le volet souple doivent également présenter leur état des résultats de l'année 2017 au plus tard le 31 mai 2018.

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

## 11.5 Rapport sur l'admissibilité

Le rapport sur l'admissibilité<sup>12</sup> vise principalement à brosser le portrait de la clientèle admise dans les organismes de transport adapté. Les organismes de transport adapté doivent transmettre au Ministère leurs rapports d'admissibilité de l'année 2017 au plus tard le 31 mai 2018.

## 11.6 Plan de développement

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

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

---

<sup>12</sup> Formulaire prescrit par le Ministère (V-3054)

## 12. CONDITIONS GÉNÉRALES POUR LE VERSEMENT DES SUBVENTIONS

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

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

Les aides financières de base pour l'année 2017 sont versées à raison de deux ou trois paiements au comptant, selon le statut juridique de l'organisme. Le dernier versement pourra être effectué à compter du mois d'octobre de l'année 2017, conditionnellement au dépôt des documents financiers et statistiques requis pour l'année 2016. À l'exception des sommes supplémentaires accordées pour l'augmentation de l'achalandage et les déplacements hors territoires, tous les autres montants supplémentaires accordés sont répartis en fonction des versements restants pour l'année courante. Les dates retenues pour le versement des aides financières sont :

<b>Versement de la contribution de base (CB) de 2017</b>	<b>% CB</b>	<b>Dates retenues</b>
<i>Pour les organismes municipaux et intermunicipaux:</i>		
- 1 <sup>er</sup> versement	25 %	15 mars 2017
- 2 <sup>e</sup> versement	17 %	30 avril 2017
- 3 <sup>e</sup> versement	58 %	31 octobre 2017
<i>Pour les sociétés de transport en commun :</i>		
- 1 <sup>er</sup> versement	42 %	30 avril 2017
- 2 <sup>e</sup> versement	58 %	31 octobre 2017
<i>Pour les municipalités adhérant au programme souple<sup>13</sup>:</i>		
- 1 <sup>er</sup> versement	50 %	1 mois après l'approbation du ministre
- 2 <sup>e</sup> versement	50 %	2 mois après la réception des pièces justificatives finales

<sup>13</sup> Un versement de 100 % de la subvention pourra être effectué un mois après l'approbation du ministre dans le cadre du volet souple si le dossier est complet.

### **13. LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES AFFECTÉES AU PROGRAMME**

Les demandes d'aide financière dans le cadre du volet souple du Programme ainsi que les renseignements exigibles selon le statut de l'organisme de transport adapté doivent être envoyées à l'adresse suivante : [TransportsQuebec.Programmes@transportsgouv.qc.ca](mailto:TransportsQuebec.Programmes@transportsgouv.qc.ca)

Si vous n'avez pas la possibilité de transmettre votre demande par courriel, vous pouvez le faire par la poste à l'adresse suivante :

Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports  
Service de l'administration des programmes d'aide (SAPA)  
500, boulevard René-Lévesque Ouest, 3<sup>e</sup> étage, C.P. 5  
Montréal (Québec) H2Z 1W7  
Téléphone : 1 855 464-1730 (sans frais)  
Téléphone : 514 687-7227 (pour la région de Montréal)

La Direction du transport terrestre des personnes a, entre autres, comme responsabilité d'élaborer le présent programme et d'appuyer le Service de l'administration des programmes d'aide dans sa mise en œuvre. Elle peut être jointe à l'adresse suivante :

Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports  
Direction du transport terrestre des personnes  
Service des politiques et des programmes  
35, rue de Port-Royal Est, 4<sup>e</sup> étage  
Montréal (Québec) H3L 3T1  
Téléphone : 514 864-1707, poste 22221 (pour la région de Montréal)  
Téléphone : 418 643-8398, poste 22221 (pour la région de Québec)  
Télécopieur : 514 873-0435

## LEXIQUE

- **Autres services de transport** : transport de personnes (admises ou non) effectué par un organisme de transport adapté, conformément à une entente avec un organisme gouvernemental, un organisme privé, un individu ou un groupe d'individus. Les autres services ne sont pas admissibles à une aide financière dans le cadre de ce programme.
- **Contribution escomptée** : contribution théorique déterminée par le Ministère, de manière à répartir le financement de nouveaux développements dans les organismes de transport adapté entre les partenaires. Une contribution est escomptée par le Ministère de la part des usagers et les municipalités, lorsque ce dernier finance des services supplémentaires.
- **Contribution du milieu** : contribution qui correspond à la somme versée par les usagers pour l'utilisation des services, ainsi qu'à la quote-part annuelle versée par les municipalités participantes du service régulier de transport adapté uniquement.
- **Coût marginal de transport** : coût de transport absorbé par un organisme pour effectuer un déplacement additionnel. Ce coût correspond aux coûts d'exploitation et d'immobilisation pour les services en régie alors que, pour un service à contrat, il s'agit des coûts liés au contrat et des autres dépenses d'exploitation, divisés par le nombre de déplacements effectués.
- **Déplacement hors territoire** : déplacement effectué par l'organisme de transport adapté en direction ou en provenance d'un point de service situé en dehors du territoire des municipalités participant au service.
- **Déplacement interurbain** : déplacement réalisé par un titulaire de permis de transport par autobus émis par la Commission des transports du Québec et offert entre deux municipalités généralement assez éloignées l'une de l'autre. Ce service n'est pas sous la responsabilité de l'organisme de transport adapté.
- **Dépense admissible** : toute dépense engagée pour la desserte des personnes admises au service de transport adapté.
- **Imputation pour autres services** : tout organisme de transport adapté qui assume d'autres services de transport que le service régulier de transport adapté doit maintenir une comptabilité séparée et imputer des coûts à chacune de ses activités.
- **Organisme délégué** : organisme à but non lucratif lié par entente avec une ou plusieurs municipalités et mandaté pour assurer le service régulier de transport adapté.
- **Organisme mandataire** : organisme qui est le porte-parole officiel des municipalités participant à un organisme de transport adapté et est l'interlocuteur privilégié du Ministère. Cet organisme peut être une municipalité, municipalité régionale de comté, y compris celle qui est désignée à caractère rural, CIT, une RMT, une STC ou un CRT.



- **Plan d'intervention en transport** : formulaire facilitant l'évaluation des besoins de transport et qui doit être rempli par la personne handicapée ou son représentant dûment autorisé. Il est utilisé dans le cas de la mise en place de services dans le cadre du volet souple.
- **STA** : système d'information stratégique et statistique en transport adapté. Ce système doit être utilisé par tous les organismes de transport adapté pour la transmission des rapports statistiques et financiers.
- **Tarif de référence** : notion utilisée aux fins de l'établissement de la contribution escomptée des usagers. Il représente un tarif moyen par déplacement et s'apparente à un tarif de transport en commun urbain.
- **Transport nolisé** : un transport nolisé de personnes handicapées, tel que défini dans le Règlement sur le transport par autobus.
- **Transport scolaire** : transport des enfants du niveau primaire et secondaire vers son établissement scolaire.
- **Visiteurs** : personnes handicapées admises au transport adapté séjournant pour une courte période sur le territoire desservi par un autre organisme de transport adapté que celui qu'elles utilisent généralement. Il ne peut s'agir de déplacements répétitifs sur une longue période.