

Programme d'aide gouvernementale
au transport adapté aux personnes handicapées

Modalités d'application
du cadre financier 2002-2004

Ministère des Transports
Direction du transport terrestre des personnes
Octobre 2002

Table des matières

Introduction	4
1. Entrée en vigueur.....	4
2. Organismes admissibles	5
3. Clientèle cible.....	5
4. Encadrement financier et responsabilités des intervenants	6
4.1 Encadrement financier	6
4.2 Responsabilités des intervenants	7
5. Modalités de calcul de la subvention pour les organismes de plus de trois ans.....	10
5.1 Budget de référence	11
5.2 Contribution des partenaires	12
5.2.1 Contribution escomptée des usagers.....	12
5.2.2 Contribution escomptée des municipalités	13
5.2.3 Contribution du Ministère.....	14
5.3 Mécanismes d’ajustement.....	15
5.3.1 Évolution des coûts de système	15
5.3.2 Développement des services	16
5.4 Société de transport de Montréal	17
5.5 Agence métropolitaine de transport.....	17
5.6 Modification de la contribution du Ministère	18
5.6.1 Ajustements reliés aux modifications de territoires.....	18
5.6.2 Interruption de service	22
5.6.3 Réduction significative des services	22
5.7 Liste d’attente et décisions d’autres ministères ou organismes gouvernementaux.....	23
6. Modalités de calcul de la subvention pour les organismes de trois ans et moins.....	24
7. Volet souple.....	25
7.1 Contrat de service	26
7.2 Subvention directe à l’usager.....	26
8. Création d’organismes.....	27
8.1 Établissement du budget initial.....	27
8.2 Mécanismes d’ajustement.....	27
9. Allocation pour apprentissage au transport en commun	28

10. Documents à produire.....	29
Lexique.....	30
Annexe A.....	31
Annexe B.....	32
Annexe C.....	33

INTRODUCTION

Le présent document établit les modalités d'application du Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées (Décret 1106-2002).

L'objectif poursuivi par le gouvernement dans le cadre de son implication est d'assurer la mobilité des personnes handicapées du Québec afin que celles-ci puissent avoir accès aux activités de leur communauté et ainsi favoriser leur pleine intégration sociale.

1. ENTRÉE EN VIGUEUR

Ces modalités s'inscrivent dans un encadrement financier triennal débutant le 1^{er} janvier 2002 et couvrant les années 2002, 2003 et 2004.

2. ORGANISMES ADMISSIBLES

Le Programme d'aide gouvernementale au transport adapté s'adresse aux instances municipales.

Les sociétés de transport en commun (STC) ont l'obligation, en vertu de la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées, d'assurer des services à la population handicapée incapable d'utiliser leur service de transport en commun régulier. Les STC sont admissibles à ce nouveau programme d'aide.

Les municipalités locales, les municipalités régionales de comté (MRC), incluant celles qui sont désignées à caractère rural, les conseils intermunicipaux de transport de la région de Montréal (CIT), la Régie municipale de transport (RMT) et le Conseil régional de transport (CRT) peuvent assurer des services aux personnes handicapées et être admissibles au programme d'aide financière.

L'Agence métropolitaine de transport (AMT) est aussi admissible au programme d'aide selon des modalités qui lui sont propres.

3. CLIENTÈLE CIBLE

Le Programme d'aide gouvernementale au transport adapté permet de répondre aux besoins des personnes handicapées. À cet égard, la Politique d'admissibilité au transport adapté est maintenue et son respect demeure obligatoire. L'obtention de subventions gouvernementales est également conditionnelle à son application par l'organisme.

4. ENCADREMENT FINANCIER ET RESPONSABILITÉS DES INTERVENANTS

4.1 Encadrement financier

Le cadre financier triennal se traduit d'abord par l'établissement d'une enveloppe de base de la part du ministère des Transports du Québec (MTQ) pour chacun des organismes de transport adapté admissibles

Pour les deuxième et troisième années du programme, des mécanismes d'ajustement sont mis en place pour tenir compte des variations des coûts de système, 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 qui ne souhaitent pas mettre sur pied des services de transport adapté conventionnels.

Le ministère des Transports informe annuellement, en début d'exercice, les autorités organisatrices de transport adapté du montant de sa contribution de base à ce programme. Les montants supplémentaires résultant des mécanismes d'ajustement prévus sont aussi communiqués annuellement aux autorités organisatrices lorsqu'ils sont connus.

4.2 Responsabilités des intervenants

Le ministère des Transports du Québec

Dans le cadre de ce programme, le Ministère :

- demeure le plus important bailleur de fonds et un partenaire financier de première importance;
- s'assure de développer et de maintenir un cadre législatif et réglementaire adéquat qui favorise la mobilité de la population;
- demeure responsable de la Politique d'admissibilité au transport adapté. Il peut la modifier, assurer la formation des membres des comités d'admission et informer les partenaires de son contenu;
- détermine les orientations du cadre triennal de financement. À cet égard, il s'assure d'obtenir les approbations nécessaires des autorités gouvernementales et prend les mesures appropriées pour faire connaître ces orientations auprès de l'ensemble des partenaires dans le transport adapté au Québec;
- élabore et met à jour les modalités d'application du programme d'aide ainsi que les formulaires utilisés dans le cadre de ce programme;
- soutient les partenaires en matière de transport adapté, de gestion de ce programme et de relations avec les organismes nationaux, provinciaux et régionaux qui œuvrent dans le domaine du transport adapté;
- 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 visés et à orienter les actions futures du Ministère.

Le milieu municipal et l'organisme mandataire

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

Toutes les instances présentées précédemment peuvent être désignées au titre d'**organisme mandataire** du service de transport adapté, c'est-à-dire un porte-parole officiel des municipalités participantes à un service de transport adapté.

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

L'organisme mandataire voit également à la bonne gestion financière du service de transport adapté, notamment celle des surplus et des déficits. De plus, il assure le lien entre le ministère des Transports, les municipalités locales, s'il y a lieu, et l'organisme délégué ou le transporteur. Enfin, il produit les rapports statistiques et financiers périodiques (section 10) requis par le ministère des Transports 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 services et aux ressources financières à la suite de la signature du protocole d'entente obligatoire en vertu des lois municipales.

Cet organisme voit à la gestion courante du service. Il peut en confier l'exploitation 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 du niveau de service ou des ressources financières engagées. Toute nouvelle initiative doit recevoir l'accord de l'organisme mandataire et des instances participantes avant d'être mise en application.

5. MODALITÉS DE CALCUL DE LA SUBVENTION POUR LES ORGANISMES DE PLUS DE TROIS ANS

Le Ministère accorde une subvention aux organismes mandataires reconnus qui mettent sur pied un service de transport adapté aux personnes handicapées. La contribution octroyée par le ministère est de type « fermé ». Il s'agit donc de ressources versées *a priori*, calculées selon les modalités décrites ci-après.

Il existe une transférabilité des ressources à l'intérieur de cette enveloppe budgétaire.

Conditionnellement aux ajustements prévus aux présentes modalités, l'instance municipale conserve tout surplus de l'enveloppe, tout comme elle se doit d'absorber tout excédent des dépenses.

5.1 Budget de référence

De manière à permettre au Ministère d'établir sa contribution initiale, un budget de référence est déterminé. Il correspond à l'arbitrage fait par les autorités municipales des besoins des usagers, des ressources financières disponibles et de l'aide offerte par l'État et est déterminé de la façon suivante :

Calcul du budget de référence 2002			
	Dépenses d'administration 2000 : Dépenses d'administration engagées par l'organisme en 2000 ¹	A	
PLUS	Dépenses d'exploitation 2000 : Dépenses d'exploitation engagées par l'organisme en 2000 ¹ . Elles prennent en compte autant les frais d'exploitation en régie que le coût des contrats de services.	B	
PLUS	Dépenses d'immobilisations 2000 : Dépenses d'immobilisations engagées par l'organisme en 2000 ¹ .	C	
	Dépenses totales	D	= A+B+C
MOINS	Dépenses non admissibles : Dépenses engagées par l'organisme au titre d'autres services de transport (non subventionnés) ¹ .	E	
	Dépenses admissibles avant ajustement	F	=D-E
PLUS ou MOINS	Ajustements à la suite de l'analyse du MTQ : À l'analyse des états financiers, le MTQ se réserve le droit de réajuster la dépense afin de prendre en compte certaines situations qui ont pu modifier le niveau de dépenses (annexe A). Ces ajustements peuvent être positifs ou négatifs.	G	
	Dépenses admissibles après ajustement	H	=F+G
MOINS	Dépenses d'immobilisations 2000.	C	
PLUS	Nouvelle allocation pour immobilisations (annexe A).	I	
	Budget après ajustement pour immobilisation	J	=H-C+I
PLUS	Ajout total au budget 2001.	K	
MOINS	Part pour immobilisations accordée en 2001 :	L	
	Pour l'année 2001, le MTQ a ajusté les budgets des organismes de manière à reconnaître le développement. La portion de l'ajustement correspondant aux frais d'exploitation est ajoutée au budget 2000 ajusté.	M	=K-L
	Nouveau budget de référence 2002	N	=J+M

¹ Comme l'a constaté le MTQ lors de l'analyse des états financiers.

5.2 Contribution des partenaires

À partir du budget de référence déterminé précédemment, le Ministère détermine sa contribution initiale pour 2002. À cette fin, le Ministère escompte une quote-part des usagers et des municipalités.

5.2.1 Contribution escomptée des usagers

Le Ministère escompte une contribution minimale de la part des usagers. Celle-ci est comprise entre 1,50 \$ et 2,00 \$¹ et est établie de la façon suivante :

$$\frac{\text{Revenu réel des usagers 2000}}{\text{Nombre de déplacements 2000}} = A$$

Si $A < 1,50 \$$ Revenu escompté = 1,50 \$ * nombre de déplacements 2000

Si $A > 2,00 \$$ Revenu escompté = 2,00 \$ * nombre de déplacements 2000

Si $1,50 \$ < A < 2,00 \$$ Revenu escompté = A * nombre de déplacements 2000

où A = revenu réel moyen généré par les usagers du service en 2000

L'organisme n'est pas tenu de fixer un tarif similaire au tarif escompté. Celui-ci n'est utilisé que pour déterminer la contribution de base du Ministère pour l'année 2002.

Tel que le prévoit le programme d'aide gouvernementale, la tarification appliquée par les sociétés de transport en commun pour le transport adapté doit être identique à celle en vigueur pour le transport en commun régulier. Pour les autres services de transport adapté, le tarif exigé à l'utilisateur doit être équivalent à celui exigé dans le transport en commun régulier pour un trajet similaire. Dans le cas où il n'y a aucun service de transport comparable, l'organisme détermine la tarification applicable.

¹ Pour les organismes de transport adapté utilisant des laissez-passer, les taux varient entre 1,25 \$ et 1,75 \$.

5.2.2 Contribution escomptée des municipalités

Le transport adapté est une responsabilité partagée. Conséquemment, le Ministère escompte, de la part des municipalités, un montant correspondant à 20 % du budget de référence. Toutefois, ce montant peut être moindre si la contribution escomptée des usagers excède 15 % du budget de référence. Pour 2002, la contribution globale escomptée du milieu (usagers et municipalités) ne peut être supérieure à 35 % du budget de référence.

Formule :

Si la quote-part des usagers > 15 % du budget de référence :

$$\text{Quote-part municipale escomptée} = \\ (35 \% - \text{quote-part des usagers en } \%) * \text{ budget de référence}$$

Si la quote-part des usagers < 15 % du budget de référence :

$$\text{Quote-part municipale escomptée} = 20 \% \text{ du budget de référence.}$$

Il s'agit d'une contribution escomptée et il appartient aux municipalités de déterminer leurs contributions réelles. Toutefois si les municipalités participantes ne s'engagent pas à verser le montant escompté, l'ajustement des coûts de système (section 5.3.1) ne pourra être accordé par le Ministère.

5.2.3 Contribution du Ministère

Le ministère des Transports détermine sa contribution initiale de la façon suivante :

$$\text{Quote-part du MTQ} = \text{Budget de référence} - \text{Contribution escomptée des usagers} - \text{Contribution escomptée des municipalités}$$

La quote-part du Ministère ne peut être inférieure à 65 % du budget de référence ni excéder 75 % de celui-ci. De même, la contribution du Ministère pour 2002 ne peut être inférieure à celle de 2001, sous réserve de certains ajustements pour tenir compte des versements pour immobilisations en 2001.

La contribution de base du MTQ est de type « fermé » et ne fait l'objet d'aucun autre ajustement, à l'exception des dispositions prévues aux sections 5.3 à 5.6.

Pour les années subséquentes, la contribution 2002 du Ministère peut faire l'objet d'ajustements tels qu'ils sont décrits ci-après.

5.3 Mécanismes d'ajustement

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

5.3.1 *Évolution des coûts de système*

Pour être admissibles à l'ajustement décrit ci-dessous, les organismes devront transmettre annuellement, au Ministère, une copie de l'engagement financier des municipalités membres. Le total de ces engagements doit, au minimum, correspondre au montant ciblé par le Ministère lors de la détermination initiale de sa contribution de base (section 5.2.2). Pour les organismes qui satisferont cette exigence, le Ministère ajustera sa contribution de base, pour les deuxième et troisième années du cadre de financement triennal, d'un montant correspondant au résultat de la formule suivante :

$$60 \% \text{ de la variation de l'IPC} + 40 \% \text{ de la variation de l'IPT}$$

où :

IPC = Indice d'ensemble des prix à la consommation pour le Québec

IPT = Indice des prix à la consommation du transport pour le Québec

Ces indices sont disponibles auprès de Statistique Canada pour le Québec. Le Ministère retient la période de référence se situant entre le 1^{er} octobre et le 30 septembre d'une année par rapport à la même période de l'année précédente. Pour 2003, la variation est calculée entre le 1^{er} octobre 2001 et le 30 septembre 2002 par rapport à la même période de l'année précédente.

5.3.2 Développement des services

Pour 2003, une allocation supplémentaire peut être accordée à un organisme qui a enregistré en 2002 une hausse des déplacements réalisés par rapport à 2001. Toutefois, l'organisme doit absorber les premiers 2 % de cette hausse d'achalandage.

L'ajustement accordé est calculé selon la formule suivante :

$(\text{Déplacements 2002} - (\text{Déplacements 2001} * 1.02)) * C_m * \text{Taux de financement}$

où :

Déplacements : Nombre de déplacements effectués par la clientèle admissible au service (excluant les accompagnateurs et les autres services, mais incluant les visiteurs).

1.02 : L'organisme doit absorber les premiers 2 % de croissance des déplacements.

C_m : Coût marginal d'un déplacement dans le service. Ce coût est obtenu après l'analyse des états financiers et du rapport d'exploitation du service visé. Aux fins de l'ajustement, ce coût ne peut excéder 13 \$ et est calculé avec les dernières données disponibles.

Taux : Taux effectif du financement gouvernemental de l'organisme visé.

Pour 2004, l'ajustement est calculé selon la même formule mais sur la base de l'achalandage en 2003 par rapport à celui de 2001.

N.B. Si un organisme reçoit un ajustement particulier au cours du cadre triennal 2002-2004 visant à couvrir une nouvelle clientèle (liste d'attente, réseau de la santé, annexion de municipalités, etc.), l'achalandage de base est ajusté pour tenir compte des déplacements considérés lors de cet ajustement.

5.4 Société de transport de Montréal

Compte tenu de l'importance de la Société de transport de Montréal (STM) (en matière budgétaire) et de ses particularités, un comité de travail est en place à la STM. En fonction des échanges qui auront lieu et de l'état d'avancement des travaux, le Ministère peut soustraire la STM de certains ajustements prévus dans les présentes modalités. De même, il a la possibilité, à la lumière de l'évolution des services et des choix d'organisation, d'apporter d'autres ajustements tout en respectant les principes du nouveau programme d'aide gouvernementale.

5.5 Agence métropolitaine de transport

Parmi les mandats qui lui sont confiés, l'Agence métropolitaine de transport (AMT) a la responsabilité de soutenir, de développer, de coordonner et de promouvoir les services de transport adapté aux personnes handicapées dans la région montréalaise. L'implication de l'Agence se fait principalement en regard de l'intégration des services (déplacements inter-réseaux) entre les trois sociétés de transport en commun. Ainsi l'AMT assume une partie des coûts découlant de certains déplacements réalisés par des personnes handicapées entre les réseaux des sociétés de transport de Montréal, de Laval et de Longueuil.

Pour les années 2002, 2003 et 2004, une subvention annuelle correspondant à 75 % des coûts admissibles de transport peut lui être versée. Toutefois, la contribution annuelle du MTQ ne peut excéder 300 000 \$ pour les services intersociétés. Ce montant maximal peut atteindre 450 000 \$ pour l'intégration des services chapeauté par l'AMT pour l'ensemble de son territoire.

5.6 Modification de la contribution du Ministère

La contribution du Ministère est versée *a priori* et il appartient aux municipalités d'en assurer la gestion. Le MTQ peut toutefois apporter certains ajustements à sa contribution.

Des modifications apportées aux territoires des services existants peuvent influencer l'organisation des services de transport adapté et par conséquent la contribution gouvernementale.

5.6.1 Ajustements reliés aux modifications de territoires

Intégration complète d'un service

Dans le cas où la totalité du territoire d'un organisme de transport adapté serait dorénavant desservie par un autre organisme, la totalité de la subvention consentie à l'organisme se trouvant ainsi dissous sera accordée à l'organisme devant dorénavant desservir ce territoire, et ce, sans égard au nombre de personnes admises touchées. De même, aux fins de l'ajustement aux coûts de système, la quote-part escomptée du milieu municipal est additionnée à celle des municipalités qui absorbent le service.

Modification partielle du territoire

Dans le cas où une partie du territoire d'un organisme de transport adapté serait dorénavant desservie par un autre organisme, le transfert budgétaire de l'organisme d'origine vers le nouvel organisme peut faire l'objet d'une entente entre les deux organismes de transport adapté ou les municipalités concernées. À défaut d'une telle entente, le transfert budgétaire appliqué par le Ministère est calculé en fonction du coût marginal du transport de l'organisme d'origine, du nombre de personnes admises touchées ainsi que des habitudes de déplacement des personnes admises dans l'organisme d'origine. La réduction de la subvention de l'organisme d'origine sera égale à l'augmentation de la subvention du nouvel organisme et calculée selon la formule suivante :

$$S_{tr} = N * D_m * C_m * T$$

où :

S_{tr}	=	Subvention transférée
N	=	Nombre de personnes admises touchées par l'événement
D_m	=	Nombre moyen de déplacements par personne admise (organisme d'origine)
C_m	=	Coût marginal de transport de l'organisme d'origine
T	=	Taux effectif de financement de l'organisme d'origine (subvention du Ministère / budget de référence)

Dans le cas où la partition du service compromettrait la survie du service ayant perdu une partie de son territoire, le Ministère se réserve le droit d'apporter un ajustement à l'organisme ainsi en difficulté.

De même, aux fins de l'ajustement aux coûts de système, une partie de la quote-part escomptée du milieu municipal du service faisant l'objet de la scission est additionnée à celle du service qui reçoit ce nouveau territoire.

Morcellement complet de territoire

Dans le cas où le morcellement du territoire d'un organisme et le rattachement de toutes ces parcelles à plusieurs organismes déjà existants impliquent la dissolution de l'organisme d'origine, la subvention accordée antérieurement par le Ministère à cet organisme est alors répartie entre les nouveaux organismes selon les termes d'une entente qui pourrait intervenir entre les différents organismes touchés. À défaut d'une telle entente, la subvention accordée à l'organisme ainsi dissous est répartie dans les mêmes proportions que la répartition géographique des personnes admises sur le territoire morcelé.

$$S_{tr} = S * N / N_{tot}$$

où :

S_{tr} = Subvention transférée

S = Subvention totale versée par le Ministère à l'organisme d'origine

N = Nombre de personnes admises sur le territoire rattaché

N_{tot} = Nombre total de personnes admises sur le territoire de l'ancien organisme

De même, aux fins de l'ajustement aux coûts de système, la quote-part escomptée du milieu municipal du service dissous est additionnée à celle des services qui reçoivent ces nouveaux territoires, selon les pourcentages exprimés précédemment.

Advenant le cas où les trois événements cités précédemment auraient pour effet de susciter de nouveaux besoins en transport chez les personnes admises touchées, ces nouveaux déplacements devront être considérés comme étant du développement de service et financés selon les règles précédemment édictées concernant le développement (voir section 5.3.2). Il en est de même pour les nouveaux déplacements pouvant être requis par les personnes admises sur le territoire du nouvel organisme vers des destinations situées sur le nouveau territoire.

Annexion de municipalités

Une municipalité non encore desservie par un service de transport adapté pourra demander son annexion à un service existant. Après son acceptation par le service, le MTQ ajustera sa contribution selon la formule suivante :

Contribution supplémentaire = $\frac{\text{Personnes admises} \times \text{Déplacement moyen} \times \text{Coût marginal}}{\text{part des usagers} - \text{part des municipalités}}$ du MTQ

où :

P.A. : Nombre de personnes handicapées admises sur le territoire visé, conformément à la Politique d'admissibilité au transport adapté.

Déplacement moyen : Nombre annuel moyen de déplacements effectués par les usagers du service visé.

Coût marginal : Coût marginal d'un déplacement pour le service visé par l'ajustement (maximum 13 \$ par déplacement).

Part des usagers : Contribution escomptée des usagers selon la formule présentée précédemment (voir section 5.2.1).

Part des municipalités : Contribution escomptée des municipalités établie selon la formule présentée précédemment (voir section 5.2.2).

Retrait d'une municipalité

Dans le cas où une municipalité déciderait de se retirer du service de transport adapté, le Ministère ajuste sa contribution au prorata du nombre de personnes admises sur le territoire concerné par rapport au nombre total de personnes admises sur le territoire desservi par le service de transport adapté. La réduction de la contribution tient également compte de la date effective du retrait du service et est calculée selon la formule suivante :

$$\text{Contribution du Ministère} \quad \times \quad \frac{\text{Clientèle admise de la municipalité touchée}}{\text{Clientèle totale admise du service touché}}$$

Un ajustement sera également apporté à la contribution escomptée des municipalités pour tenir compte de ce retrait et de manière à établir l'admissibilité à l'ajustement des coûts de système.

Dissolution du service

En cas de dissolution ou de cessation définitive du service, le Ministère récupère un montant correspondant à la portion des services non dispensés. Cette portion est établie en fonction des jours, des déplacements ou selon toute autre méthode que le Ministère juge appropriée.

5.6.2 Interruption de service

Si les activités du service de transport adapté sont interrompues, le Ministère peut retenir une partie de ses allocations. Le montant de la réduction est alors calculé de la façon suivante :

Pour un arrêt total de service :

$$\text{Contribution du MTQ} * \frac{\text{Nombre de jours de services interrompus}}{\text{Nombre de jours normaux d'exploitation annuelle}}$$

Pour une interruption partielle du service :

$$\text{Contribution MTQ} * \frac{\text{Nombre de jours de services interrompus}}{\text{Nombre de jours normaux d'exploitation annuelle}} * 50 \%$$

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

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

5.6.3 Réduction significative des services

Le service de transport adapté doit être en activité au moins cinq jours par semaine. Comme le Ministère a maintenu sa contribution de 2001, le niveau de service en vigueur doit être maintenu. En cas de diminution importante de l'offre de services, le Ministère se réserve le droit de procéder à un ajustement de sa contribution selon les modalités qu'il juge appropriées.

5.7 Liste d'attente et décisions d'autres ministères ou organismes gouvernementaux

La notion de liste d'attente fait référence à un transfert massif de bénéficiaires handicapés sous la responsabilité d'un autre partenaire gouvernemental ou paragouvernemental. Ces listes d'attente peuvent également découler de la création de nouveaux programmes ou de décisions administratives prises par des organismes gouvernementaux ou paragouvernementaux. Ces décisions entraînent un volume important de déplacements que l'organisme de transport adapté ne peut absorber, compte tenu des ressources disponibles.

L'organisme de transport adapté concerné doit remplir le formulaire prescrit à cette fin. Le Ministère, après analyse, peut procéder à un ajustement financier de manière à lui permettre d'assurer, en totalité ou en partie, ces nouveaux déplacements. Le respect de la Politique d'admissibilité en transport adapté et des champs de compétence des divers ministères et organismes demeurent.

6. MODALITÉS DE CALCUL DE LA SUBVENTION POUR LES ORGANISMES DE TROIS ANS ET MOINS

Les services n'ayant pas été en exploitation pendant trois années complètes sont considérés comme étant en phase de démarrage. Puisque la demande croît sensiblement plus rapidement durant cette période, le Ministère approuve annuellement un budget reconnu aux fins de subvention afin de permettre à ces services d'atteindre une certaine maturité au cours des trois premières années d'exploitation. Les contributions des usagers et des municipalités devraient tendre, au cours de cette période, vers une contribution équivalente à celles qui sont définies aux sections 5.2.1 et 5.2.2 du présent document. La contribution du Ministère ne peut excéder 75 % des coûts admissibles, ni être moindre que 65 % de ces mêmes coûts.

Dès que le service a complété sa troisième année d'exploitation, son budget est revu sur la base des états financiers de manière à constituer un budget de référence. Par la suite, les modalités de calcul indiquées à la section 5 du présent document s'appliquent pour déterminer la nouvelle allocation de base du Ministère.

7. VOLET SOUPLE

Lorsqu'une municipalité locale de moins de 10 000 habitants ne peut se joindre à un service existant, et que les conditions ne se prêtent pas à la création d'un nouvel organisme de transport adapté, la municipalité locale peut se prévaloir sur une base volontaire des dispositions du volet souple du présent programme.

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. Les personnes handicapées désirant avoir accès au nouveau service offert par la municipalité locale devront, au préalable, être reconnues comme étant admissibles par le comité d'admission désigné (comité déjà existant dans chaque région) pour traiter les demandes provenant de personnes résidant sur ce territoire, selon les critères établis par la Politique d'admissibilité au transport adapté (ministère des Transports, 1998). Une fois admise, la personne handicapée devra s'inscrire auprès de sa municipalité locale pour bénéficier du service, tel que défini aux sections 7.1 et 7.2.

L'utilisateur doit produire une étude de ses besoins (plan d'intervention en transport) qui doit être déposée à la municipalité locale pour appréciation. Après consolidation des demandes et de leur appréciation, la municipalité locale doit fournir au Ministère ses prévisions budgétaires annuelles au moyen du formulaire approprié.

La participation des usagers doit être équivalente au tarif demandé pour un trajet comparable en transport en commun. Une contribution minimale variant entre 1,50 \$ et 2,00 \$ par déplacement doit être escomptée. La contribution municipale doit couvrir 20 % des coûts prévus. Toutefois la contribution escomptée du milieu local (usagers et municipalités) est limitée à un maximum de 35 % du budget approuvé. Le solde est à la charge du MTQ. Toutefois la contribution du ministère des Transports ne peut se situer à moins de 65 % des coûts approuvés ni à plus de 75 % de ceux-ci.

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

Toute municipalité locale offrant actuellement des services de transport adapté conformément au programme existant ne peut opter pour le volet souple du programme qu'après avoir démontré à la satisfaction du Ministère les avantages d'une telle décision pour les usagers, la municipalité locale et le ministère des Transports.

Pour desservir la clientèle handicapée admise, deux alternatives s'offrent à la municipalité, soit un contrat de service ou une subvention directe à l'utilisateur.

7.1 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. Dans ce dernier cas, il faut tenir compte des nouvelles dispositions de la Loi concernant les services de transport par taxi (2001, c-15) et du règlement afférent. Le contrat peut être d'une durée variable et doit inclure des dispositions sur la qualité et le niveau de services à offrir. Toutefois, comme il a été mentionné précédemment, le présent cadre financier se termine le 31 décembre 2004. Une copie du contrat dûment signé doit être transmise au Ministère.

7.2 Subvention directe à l'utilisateur

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

La personne handicapée (ou celle qui en a la charge) gère elle-même ses déplacements. Elle fait appel à un transporteur de son choix légalement autorisé. Puisque dans bien des cas les limitations des personnes handicapées ne nécessitent pas l'utilisation d'un véhicule adapté, l'utilisation d'un véhicule régulier peut être envisagée.

8. CRÉATION D'ORGANISMES

La création de nouveaux services de transport adapté ne doit être envisagée qu'en tout dernier lieu, lorsque les avenues d'intégration à des services existants auront été analysées. Si une telle adhésion est impossible, il est alors possible d'envisager la création d'un service.

À moins qu'il ne soit démontré qu'un service en régie est plus économique, la mise sur pied d'un service à contrat doit être favorisée.

8.1 Établissement du budget initial

Le budget initial d'un nouveau service est évalué à partir du plan de développement (annexe B) déposé par l'organisme qui acceptera la charge de mandataire.

Tout comme les autres services de transport adapté, une contribution est escomptée de la part des usagers (entre 1,50 \$ et 2,00 \$). De même, la contribution municipale doit correspondre à 20 % du budget approuvé. Toutefois une limite de 35 % de la part du milieu local (usagers et municipalités) est appliquée. Le solde est à la charge du MTQ. Toutefois, la contribution du ministère des Transports ne peut être inférieure à 65 % du budget approuvé, ni excéder 75 % de celui-ci.

8.2 Mécanismes d'ajustement

Une fois que l'organisme de transport a commencé ses activités, il entre dans une phase dite de croissance pour une période de trois ans. Pendant cette période, ses budgets sont analysés et autorisés annuellement et les modalités de calcul de la subvention exposées au chapitre 6 s'appliquent.

9. ALLOCATION POUR APPRENTISSAGE AU TRANSPORT EN COMMUN

L'utilisation du transport en commun régulier par la personne handicapée est un objectif à poursuivre afin d'accroître l'intégration à son milieu. Pour favoriser l'atteinte de cet objectif auprès, notamment, de personnes ayant une déficience intellectuelle, le Ministère dispose d'un budget annuel maximal de 200 000 \$. Ce budget non récurrent, géré par la Direction du transport terrestre des personnes (DTTP) du ministère des Transports, sert à absorber les coûts supplémentaires générés par les projets d'apprentissage au transport en commun sur un territoire desservi par un service de transport en commun régulier.

Les projets doivent être présentés par un organisme admissible, tel qu'il est défini à la section 2, en collaboration avec une régie régionale de la santé et des services sociaux, un établissement du réseau de la santé et des services sociaux ou un organisme communautaire reconnu par ce réseau. Ces projets doivent préciser, notamment le nombre de personnes handicapées faisant l'objet de l'apprentissage au transport en commun, l'échéancier prévu, le type de collaboration en matière de ressources matérielles et financières de même que les coûts détaillés. Un rapport faisant état des résultats de l'apprentissage doit également être remis au MTQ.

10. DOCUMENTS À PRODUIRE

Chaque année, les organismes de transport adapté doivent transmettre, à leur direction territoriale du Ministère, un certain nombre de renseignements selon leur statut d'organisme de transport adapté (annexe C). Il existe des variantes selon l'âge de l'organisme (de plus de trois ans, ou de trois ans et moins) ou le modèle adopté (traditionnel ou programme souple) :

Organismes de trois ans et moins	Organismes de plus de trois ans	Volet souple
<ul style="list-style-type: none">• Prévisions budgétaires• Résolutions municipales• Rapport semestriel : statistique et financier• États financiers vérifiés (avec paramètres)• Rapport sur l'admissibilité	<ul style="list-style-type: none">• Résolutions municipales• Rapport statistique annuel• États financiers vérifiés (avec paramètres)• Rapport sur l'admissibilité	<ul style="list-style-type: none">• Prévisions budgétaires• Résolution de la municipalité• Rapport statistique semestriel• États des résultats (non vérifiés)

LEXIQUE

- **Allocation pour immobilisation :** Montant établi par minibus, ayant pour but de répartir de façon continue et uniforme le coût du capital et du financement requis pour l'acquisition et le remplacement de minibus. Cette allocation est calculée sur la base d'une vie utile de véhicule estimée à 4,5 ans, à un taux de financement de 8 %. Ce montant représente une évaluation du poste budgétaire et n'est utilisé par le Ministère qu'aux fins d'établissement du budget de référence. Cette allocation ne présume pas des modalités de financement retenues par les services.
- **Budget de référence :** Budget théorique déterminé par le MTQ aux fins de l'établissement de sa contribution pour 2002. Ce budget est établi en fonction des dépenses admissibles pour l'année 2000, des ajouts apportés en 2001 (au titre de l'exploitation), du nombre de minibus propriété de l'organisme au 31 décembre 2001 et des modalités retenues pour le financement des immobilisations, ainsi que des ajustements apportés par le Ministère à la suite de l'analyse des états financiers et des rapports d'exploitation.
- **Contribution escomptée :** Contribution annuelle théorique déterminée par le MTQ de manière à répartir le financement du budget de référence du service régulier du transport adapté. Une contribution est escomptée pour les usagers et les municipalités. La contribution escomptée des municipalités est également utilisée pour déterminer l'admissibilité à l'ajustement des coûts de système.
- **Coût marginal de transport :** Coût de transport absorbé par un organisme pour effectuer un déplacement additionnel. Ce coût correspond, pour les services en régie, aux coûts d'exploitation et d'immobilisation alors que pour un service à contrat, il s'agit des coûts de contrat et autres dépenses d'exploitation divisés par le nombre de déplacements effectués.
- **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 service de transport adapté et l'interlocuteur privilégié du Ministère. Cet organisme peut être une municipalité, une municipalité régionale de comté (MRC), (incluant celle désignée à caractère rural), un conseil intermunicipal de transport (CIT), une régie municipale de transport (RMT), une société de transport en commun (STC), ou un conseil régional de transport (CRT).
- **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. Pour les fins de la détermination de la contribution gouvernementale de base, celui-ci se situe entre 1,50 \$ et 2,00 \$ par passage. Toutefois, pour les services où un laissez-passer mensuel est offert, ce tarif se situe entre 1,25 \$ et 1,75 \$.
- **Visiteurs :** Personnes handicapées séjournant pour une courte période sur le territoire desservi par un autre service de transport adapté que celui qu'elles utilisent généralement. Il ne peut s'agir de déplacements répétitifs sur une longue période.
- **Plan d'intervention en transport :** Formulaire facilitant l'évaluation des besoins de transport et qui doit être complété par la personne handicapée ou son représentant dûment autorisé. Il est utilisé principalement lors de la mise en place de service dans le cadre du volet souple.

ANNEXE A

Particularités de la détermination du budget de référence

Allocation pour immobilisations

Dans le cadre du programme d'aide, seul l'organisme mandataire aura à gérer le parc de véhicules en régie et le Ministère n'apporte plus d'ajustement budgétaire pour tenir compte des choix effectués par l'organisme. À compter de 2002, le Ministère convertit son allocation pour immobilisations en allocation à l'exploitation. Le Ministère reconnaît, pour la détermination du budget de référence, une somme de 19 768 \$ par véhicule en activité (service régulier) en 2000 (ce montant est déterminé en calculant le financement d'un véhicule de 72 000 \$ à un taux de 8 %, sur une période d'amortissement de 4,5 ans).

Des modalités particulières s'appliquent à la Société de transport de Montréal (STM). Compte tenu de l'importance du parc de véhicules utilisés par cette société, le Ministère finance le remplacement de 17 véhicules par an, ce qui correspond à un renouvellement complet du parc sur 4,5 ans. Dans ce cas, la mesure retenue ne fait que reconduire la situation qui prévalait antérieurement pour les immobilisations.

Ajustements à la suite de l'analyse des états financiers et autres considérations

Le Ministère se réserve le droit de procéder à des ajustements positifs ou négatifs de manière à bien ajuster le budget de référence aux arbitrages locaux. Ainsi, le Ministère peut apporter un ajustement afin de prendre en compte des éléments qui ont modifié le niveau de dépenses en 2000 (arrêt temporaire du service, grève, etc.), des décisions prises en 2001 (annualisation d'annexion de territoire, etc.) ainsi que les imputations nécessaires par rapport aux dépenses admissibles. Également, le Ministère prend également en considération les motifs qui ont pu justifier les ajouts financiers apportés en 2001 au titre de l'exploitation.

ANNEXE B

Plan de développement

Dans le cadre de la mise sur pied d'un nouveau service, l'organisme responsable doit produire un plan de développement qui doit être soumis au MTQ. Ce plan doit contenir au moins les éléments suivants :

- Le nombre de personnes résidant dans la ou les municipalités locales et préalablement admises au transport adapté par le comité d'admission désigné de la région concernée.
- Le nombre de déplacements prévus pour ces personnes admises sur une base annuelle ainsi que le nombre de déplacements d'une clientèle recevant un traitement particulier (réseau de la santé ou autres).
- 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, minibus, autobus).
- Une offre de services à l'intention des transporteurs légalement autorisés pour effectuer ce type de transport.
- Une évaluation des coûts engendrés (régie-contrat).
- Une estimation des contributions respectives des partenaires, calculées selon les termes des sections 5.2.1, 5.2.2 et 5.2.3 du présent document.
- Une résolution de la ou des municipalités attestant leur intention d'adhérer au transport adapté ainsi qu'un engagement à défrayer leur part respective des coûts engendrés par la desserte de leur territoire calculée selon les modalités de la section 5.2.2 du présent document.
- Une résolution de la municipalité mandataire acceptant, au nom de toutes les municipalités participantes, l'adhésion de la nouvelle municipalité.
- 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.

ANNEXE C

Résolution municipale

La résolution municipale 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 parvenir au MTQ avant le 31 mars de chaque année.

Rapports statistiques

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

Un rapport **statistique financiers et semestriel** est obligatoire pour les organismes de trois ans et moins ainsi que pour les municipalités optant pour le volet souple du programme. Ces rapports semestriels visent les périodes qui se terminent les 30 juin et 31 décembre de chaque année et doivent être déposés au MTQ un mois après la fin de la période. Ils visent à informer le MTQ sur l'état de réalisation des prévisions budgétaires et des niveaux de services.

Un rapport **statistique annuel** est exigé des services de transport adapté de plus de trois ans. Ce rapport doit être transmis au MTQ avant le 31 mars suivant la fin de l'exercice.

Le Ministère fournit les formulaires à cet effet.

Prévisions budgétaires annuelles

Les prévisions budgétaires sont essentielles pour la planification des activités de toute organisation. Elles sont obligatoires pour :

- l'organisme de trois ans et moins;
- la municipalité couverte par le volet souple du programme.

Ces prévisions doivent être transmises au MTQ avant le 15 décembre précédant le début de l'exercice. Elle doivent contenir au moins les éléments suivants :

- les revenus des passagers réguliers;
- la contribution des municipalités;
- les autres revenus (incluant les autres services de transport);
- 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 aucun formulaire standard.

Rapports financiers annuels

L'objectif de la production de ces documents est de suivre la situation financière réelle de l'organisme de transport adapté afin de permettre au Ministère d'apprécier l'évolution du programme et d'évaluer l'atteinte des objectifs visés. Fournir les états financiers vérifiés est obligatoire pour tous les organismes de transport adapté, sauf pour les municipalités se prévalant du volet souple. Ces dernières doivent toutefois 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 présentés de façon à distinguer au moins les renseignements suivants :

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

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

- tous les achats d'équipements informatiques 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 en tenant compte des récupérations 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;

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

Le Ministère ne fournit aucun formulaire pour la présentation des états financiers.

Les organismes doivent transmettre au Ministère leurs états financiers vérifiés au plus tard le 31 mars de l'année suivant la fin de leurs opérations financières.

Les municipalités optant pour le volet souple doivent également présenter leur état des résultats au plus tard le 31 mars de l'année suivant la fin de leurs opérations financières.

Rapport sur l'admissibilité

Le rapport sur l'admissibilité vise principalement à dresser le portrait de la clientèle admise dans les services de transport adapté. Ce rapport doit être transmis à la direction territoriale du ministère des Transports en même temps que les états financiers soit le 31 mars suivant la fin de l'exercice.

Conditions générales pour le versement des subventions

Dans le cas où les documents présentés ci-dessus ne seront pas transmis au MTQ dans les délais prescrits, le MTQ se réserve une période de 30 jours après la réception du document avant de procéder aux versements.