

**Programme d'aide gouvernementale**  
**au transport adapté aux personnes handicapées**

**Modalités d'application**  
**du cadre financier 2005-2007**

Ministère des Transports  
Direction du transport terrestre des personnes  
Avril 2005

## Table des matières

Introduction .....	4
1. Entrée en vigueur.....	4
2. Organismes admissibles .....	4
3. Clientèle cible.....	4
4. Encadrement financier et responsabilités des intervenants .....	5
4.1 Encadrement financier .....	5
4.2 Responsabilités des intervenants .....	5
5. Modalités de calcul de la subvention pour les organismes de plus de trois ans.....	7
5.1 Contribution des partenaires .....	7
5.1.1 Contribution escomptée des usagers.....	7
5.1.2 Contribution escomptée des municipalités .....	8
5.1.3 Contribution de base du Ministère.....	8
5.2 Mécanismes d’ajustement.....	9
5.2.1 Évolution des coûts de système .....	10
5.2.2 Augmentation de l’achalandage.....	10
5.2.3 Liste d’attente et décisions d’autres ministères ou organismes gouvernementaux.....	11
5.2.4 Ajustements reliés aux modifications du territoire .....	12
5.2.4.1 Intégration complète d’un service.....	12
5.2.4.2 Modification partielle du territoire.....	13
5.2.4.3 Morcellement complet du territoire .....	13
5.2.4.4 Annexion de municipalités .....	14
5.2.4.5 Retrait de municipalités .....	15
5.2.5 Dissolution du service.....	15
5.2.6 Interruption de service .....	15
5.2.7 Réduction significative de service .....	16
5.3 Société de transport de Montréal (STM) .....	16
5.4 Agence métropolitaine de transport (AMT) .....	16
6. Modalités de calcul de la subvention pour les organismes de trois ans et moins.....	16
7. Volet souple.....	17
7.1 Contrat de service .....	18
7.2 Subvention directe à l’usager.....	18

8.	Création d'organismes.....	19
8.1	Établissement du budget initial.....	19
8.2	Mécanismes d'ajustement.....	19
9.	Allocation pour apprentissage au transport en commun .....	19
10.	Études et cas particuliers .....	20
11.	Documents à produire.....	21
	Lexique.....	22
	Annexe A.....	23
	Plan de développement.....	23
	Annexe B.....	24

## **INTRODUCTION**

Le présent document établit les modalités d'application du Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées (Décret 279-2005).

L'objectif poursuivi par le gouvernement est 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 pleine intégration sociale.

### **1. ENTRÉE EN VIGUEUR**

Ces modalités s'inscrivent dans un encadrement financier triennal débutant le 1<sup>er</sup> janvier 2005 et couvrant les années 2005, 2006 et 2007.

### **2. ORGANISMES ADMISSIBLES**

Le Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées 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 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) qui assurent des services aux personnes handicapées sont également admissibles au programme d'aide financière. À cet égard, les municipalités locales se sont vu confiées de nouvelles responsabilités en vertu des modifications apportées à la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées le 17 décembre 2004.

L'Agence métropolitaine de transport (AMT) est aussi admissible au programme d'aide.

### **3. CLIENTÈLE CIBLE**

Le Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées permet de répondre aux besoins de transport 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 la détermination d'une contribution de base de la part du ministère des Transports du Québec (MTQ) pour chacun des organismes de transport adapté admissibles.

Pour les trois 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 non desservies et pour lesquelles la demande ne justifie pas la création d'un service de transport adapté conventionnel, pour le financement de programme d'apprentissage au transport en commun, pour la réalisation d'études ou l'expérimentation d'équipements ayant un rayonnement provincial et pour des situations particulières.

Le MTQ informe, au début du cadre triennal, le milieu municipal du montant de sa contribution de base à ce programme. Les montants supplémentaires résultant des mécanismes d'ajustement prévus sont aussi communiqués aux autorités municipales par la direction territoriale lorsqu'ils sont connus, et ce, tout au long du cadre triennal.

### **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 et de sa révision. Il doit assurer la formation des membres des comités d'admission et il doit également 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, d'un conseil régional de transport ou de l'Agence métropolitaine de transport.

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

L'organisme mandataire est responsable du service de transport adapté, de l'approbation du plan de transport, 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 et, s'il y a lieu, l'organisme délégué ou le transporteur. Enfin, il produit les rapports statistiques et financiers périodiques (section 11) 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 service et des 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 de l'offre de service ou des ressources financières engagées. Toute nouvelle initiative doit recevoir l'accord de l'organisme mandataire et des instances municipales 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 de base octroyée par le Ministère est de type « fermé ». Il s'agit donc de ressources versées *a priori*, calculées selon les modalités décrites ci-après.

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 Contribution des partenaires**

L'essentiel du financement des services de transport adapté est assuré par les usagers, les municipalités et le ministère des Transports. De manière à maintenir et à améliorer l'équilibre dans le partage du financement, le Ministère, en plus de faire connaître les paramètres de sa contribution, escomptera des contributions de chacun de ses deux autres partenaires principaux lors de l'ajout de ressources.

#### **5.1.1 Contribution escomptée des usagers**

Pour les fins de développement du service de transport adapté, le Ministère escompte une contribution minimale de la part des usagers. Celle-ci est comprise entre 1,75 \$ et 2,25 \$<sup>1</sup> et est établie de la façon suivante :

Revenu réel des usagers 2004 = A  
Nombre de déplacements 2004

Si  $A < 1,75 \$$  Revenu escompté =  $1,75 \$ * \text{nombre de déplacements}$   
Si  $A > 2,25 \$$  Revenu escompté =  $2,25 \$ * \text{nombre de déplacements}$   
Si  $1,75 \$ < A < 2,25 \$$  Revenu escompté =  $A * \text{nombre de déplacements}$

Où A = revenu réel moyen généré par les usagers du service selon les dernières données disponibles.

---

<sup>1</sup> Pour les organismes de transport adapté utilisant des laissez-passer, le taux varie entre 1,40 \$ et 2,00 \$.

Dans le cas de services interurbains (hors territoire), le revenu moyen considéré peut être supérieur à 2,25 \$.

L'organisme n'est pas tenu de fixer un tarif similaire au tarif escompté. Celui-ci n'est utilisé que pour déterminer la contribution du Ministère lors d'une demande de subvention pour un projet de développement.

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, la tarification applicable est déterminée par le milieu municipal. En effet, les municipalités doivent approuver la grille tarifaire appliquée aux clients conformément aux dispositions légales.

### **5.1.2 Contribution escomptée des municipalités**

Le transport adapté est une responsabilité partagée. Conséquemment, le Ministère escompte, de la part des municipalités, pour le développement de services, un montant correspondant à 20 % des coûts estimés de ce développement des services de transport adapté (selon les modalités détaillées plus loin). Toutefois, ce montant peut être moindre si la contribution escomptée des usagers excède 15 % du même budget. Dans de tels cas, la contribution globale escomptée du milieu (usagers et municipalités) ne peut être supérieure à 35 % des coûts estimés de ce développement.

Formule :

Si la contribution des usagers > 15 % du coût estimé

Quote-part municipale escomptée =  
(35 % - contribution des usagers en %).

Si la contribution des usagers < 15 % du coût estimé

Contribution municipale escomptée = 20 % du coût estimé.

Il s'agit d'une contribution escomptée et il appartient aux municipalités de déterminer leurs contributions réelles.

### **5.1.3 Contribution de base du Ministère**

De manière à assurer la viabilité de ce nouvel encadrement financier, le Ministère utilise, comme référence initiale, sa contribution de base accordée pour l'année 2004 aux organismes de transport adapté. La contribution de base du Ministère est de type « fermé » et ce montant se

limite aux services de transport destinés aux personnes handicapées répondant aux critères d'admissibilité en vigueur.

Le Ministère se réserve cependant le droit de procéder à divers ajustements, s'il y a lieu, suite à l'analyse des états financiers et des rapports d'exploitation des organismes pour l'année 2004 de manière à procéder au meilleur rapprochement possible des produits et des charges.

Le Ministère tiendra également compte des sommes supplémentaires accordées en 2004 au titre de frais d'exploitation réellement engagés.

#### Détermination de la contribution de base pour 2005

	Contribution de base 2004
+	Somme accordée par le MTQ en 2004 pour liste d'attente
±	Somme accordée par le MTQ en 2004 pour annexion de municipalités
-	Ajustement pour non réalisation de liste d'attente en 2004
+	Ajustement pour augmentation d'achalandage réalisée en 2004
+	Indexation (s'il y a lieu)
±	Autres ajustements
=	Contribution de base du MTQ pour 2005

Pour l'ensemble du cadre triennal, la contribution de base du Ministère pour 2005 peut faire l'objet d'ajustements tels qu'ils sont décrits ci-après.

Le Ministère se réserve également le droit de procéder à des ajustements, positifs ou négatifs, de manière à ajuster sa contribution de base aux arbitrages locaux et aux résultats d'opération communiqués au MTQ. Ainsi, le Ministère peut apporter un ajustement afin de prendre en compte des éléments qui ont modifié le niveau de dépenses en 2004 (arrêt temporaire du service, grève, etc.), des décisions prises en 2004 (annualisation, ...) ainsi que les imputations nécessaires par rapport aux dépenses admissibles. Également, le Ministère prend en considération les motifs qui ont pu justifier les ajouts financiers apportés en 2004 au titre de l'exploitation.

## **5.2 Mécanismes d'ajustement**

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

### 5.2.1 *Évolution des coûts de système*

Pour être admissibles à l'ajustement décrit ci-dessous, les services de transport adapté devront transmettre annuellement, au Ministère, une copie de leurs états financiers de l'année précédente démontrant l'engagement financier réel des municipalités. Le total de ces engagements doit, au minimum, correspondre au montant de 20 % des coûts du service de transport adapté ou encore que la contribution du milieu (usagers et municipalités) représente 35 % des coûts du service de transport adapté. Pour les services de transport adapté qui satisferont cette exigence, le Ministère ajustera annuellement sa contribution de base, 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<sup>er</sup> octobre et le 30 septembre d'une année par rapport à la même période de l'année précédente. Pour 2005 par exemple, la variation est calculée entre le 1<sup>er</sup> octobre 2003 et le 30 septembre 2004 par rapport à la même période de l'année précédente.

La contribution supplémentaire du Ministère, dans le cadre de cette mesure, sera répartie sur les versements restants de l'année financière du service de transport adapté.

### 5.2.2 *Augmentation de l'achalandage*

Pour chacune des années du cadre financier triennal, une allocation supplémentaire non récurrente peut être accordée à un service de transport adapté qui enregistre une hausse d'achalandage. Cette hausse ne doit pas être imputable à des services déjà financés (liste d'attente, annexion municipale, etc.) et est mesurée par rapport à l'achalandage maximal financé au cours des années 2001 à 2004 tel qu'établi par le MTQ. Toutefois, le service de transport adapté doit absorber les premiers 2 % de l'achalandage au cours du cadre triennal. Cet ajustement est pris en compte l'année durant laquelle l'augmentation de l'achalandage s'est produite.

L'ajustement accordé est calculé selon la formule suivante :

$[(\text{Déplacements de l'année} - (\text{Déplacements de référence} * 1.02)) * C_m] - \text{part des usagers} - \text{part des municipalités}$  :

Où :

Déplacements : Nombre de déplacements (achalandage de l'année en cours) effectués par la clientèle admissible au service (excluant les accompagnateurs et les autres services, mais incluant les visiteurs). Ce nombre exclut également celui associé à des services déjà financés durant le cadre 2005-2007.

Déplacements de référence : Achalandage annuel maximal financé entre 2001 et 2004 et tel qu'établi par le MTQ moins (-) les accompagnateurs, moins (-) les autres services et plus (+) les visiteurs.

1.02 : L'organisme doit absorber les premiers 2 % de hausse des déplacements par rapport à la clientèle de référence.

$C_m$  : 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 14 \$ et est calculé avec les données réelles les plus récentes disponibles.

Part des usagers : Contribution escomptée des usagers selon 5.1.1.

Part des municipalités : Contribution escomptée des municipalités selon 5.1.2.

N.B. Si des ajustements significatifs sont apportés à la structure du service de transport adapté (modification de territoire, ...), l'achalandage de référence peut faire l'objet d'ajustement.

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

### **5.2.3 Liste d'attente et décisions d'autres ministères ou organismes gouvernementaux**

La notion de liste d'attente fait référence à un *transfert massif réel* de personnes handicapées 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 le service de transport adapté ne peut absorber, compte tenu des ressources disponibles.

Le service 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 et ce, jusqu'à concurrence des

crédits disponibles. Le respect de la Politique d'admissibilité en transport adapté et des champs de compétence des divers ministères et organismes demeurent.

L'ajustement accordé est calculé selon la formule suivante :

$[\text{Déplacements estimés} * C_m] - \text{part des usagers} - \text{part des municipalités} :$

Où :

Déplacements estimés : Nombre de déplacements réguliers et occasionnels prévus.

$C_m$  : Coût marginal d'un déplacement dans le service (maximum de 14,00 \$).

Part des usagers : Contribution escomptée des usagers (voir section 5.1.1).

Part des municipalités : Contribution escomptée des municipalités (voir section 5.1.2).

**La somme autorisée dans le cadre de cette mesure correspond à la portion d'année durant laquelle la mesure est en vigueur.** La somme est intégrée aux versements statutaires déjà prévus dans les présentes modalités. Des récupérations peuvent être apportées suite à l'analyse des rapports statistiques et financiers en fonction du nombre de déplacements réellement effectués au cours de l'année.

Une telle mesure approuvée au cours de l'année (X) ne fera pas l'objet d'une annualisation pour l'année suivante (Y). L'achalandage supplémentaire généré durant l'année (Y) et dû à la liste d'attente sera considéré dans le volet augmentation de l'achalandage pour l'année (Y).

#### **5.2.4 Ajustements reliés aux modifications du territoire**

Des modifications apportées au territoire d'un service existant peut influencer l'organisation des services de transport adapté et par conséquent la contribution gouvernementale.

##### **5.2.4.1 Intégration complète d'un service**

Dans le cas où la totalité du territoire d'un service de transport adapté serait dorénavant desservie par un autre service, la totalité de la subvention consentie à ce service se trouvant ainsi fusionné sera accordée au service 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.

#### 5.2.4.2 *Modification partielle du territoire*

Dans le cas où une partie du territoire d'un service de transport adapté serait dorénavant desservie par un autre service, le transfert budgétaire du service d'origine vers le nouveau service peut faire l'objet d'une entente entre les deux services 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 de transport du service d'origine, du nombre de personnes admises touchées ainsi que des habitudes de déplacement des personnes admises dans le service d'origine. La réduction de la subvention du service d'origine sera égale à l'augmentation de la subvention du nouveau service et calculée selon la formule suivante :

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

Où :

$S_{tr}$	=	Subvention transférée
$N$	=	Nombre de personnes admises touchées par l'événement
$D_m$	=	Nombre moyen de déplacements par personne admise (service d'origine)
$C_m$	=	Coût marginal de transport du service d'origine
Part des usagers	=	Contribution moyenne par déplacement des usagers du service. (Voir la section 5.1.1)
Part des municipalités	=	Contribution réelle des municipalités (voir section 5.1.2)

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

De même, aux fins de l'ajustement aux coûts de système, la quote-part escomptée du milieu municipal est également ajustée de manière à respecter les principes énoncés à la section 5.2.1.

#### 5.2.4.3 *Morcellement complet du territoire*

Dans le cas où le morcellement du territoire d'un service et le rattachement de toutes ces parcelles à d'autres services déjà existants impliquent la dissolution du service d'origine, la subvention accordée antérieurement par le Ministère à ce service est alors répartie entre les différents services selon les termes d'une entente qui pourrait intervenir entre les services touchés. À défaut d'une telle entente, la subvention accordée au service ainsi dissous est répartie selon le critère du nombre de personnes admises transférées par territoire.

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

Où :

$S_{tr}$	=	Subvention transférée
$S$	=	Subvention totale versée par le Ministère au service d'origine

N = Nombre de personnes admises sur le territoire rattaché  
N<sub>tot</sub> = Nombre total de personnes admises sur le territoire de l'ancien service de transport adapté

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 annexés qui reçoivent les clientèles de ces nouveaux territoires, selon les pourcentages exprimés précédemment.

Advenant le cas où des modifications du territoire 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 5.2.2).

#### 5.2.4.4 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 les municipalités déjà participantes, le MTQ ajustera sa contribution selon la formule suivante :

Contribution supplémentaire du MTQ =  
(P.A. \* Dépl. moyen \* C<sub>m</sub>) – part des usagers – part des municipalités

Où :

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

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

C<sub>m</sub> : Coût marginal d'un déplacement pour le service visé par l'ajustement (maximum 14 \$ par déplacement).

Part des usagers : Contribution escomptée des usagers selon la formule présentée précédemment (voir section 5.1.1).

Part des municipalités : Contribution escomptée des municipalités établie selon la formule présentée précédemment (voir section 5.1.2).

La contribution du Ministère est versée trimestriellement aux dates déjà prévues à l'annexe B 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.

L'augmentation de l'achalandage durant l'année (Y) causée par l'ajout d'une municipalité durant l'année (X) ne fait pas l'objet d'une annualisation pour l'année (Y) mais d'un ajustement conformément aux dispositions sur l'augmentation de l'achalandage pour l'année (Y).

#### 5.2.4.5 *Retrait de municipalités*

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 de cette municipalité 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 :

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

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.

#### 5.2.5 *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.

#### 5.2.6 *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.

#### **5.2.7 Réduction significative de service**

Puisque le Ministère a, au minimum, maintenu sa contribution depuis 2001, le niveau de service en vigueur doit être conservé. En cas de diminution importante de l'offre de services, le Ministère procédera à un ajustement de sa contribution selon les modalités qu'il juge appropriées.

### **5.3 Société de transport de Montréal (STM)**

Compte tenu de l'importance de la Société de transport de Montréal (STM) et de ses particularités, le Ministère peut la soustraire de certains ajustements prévus dans les présentes modalités ou en limiter les ajustements. De même, le Ministère 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 jusqu'à concurrence des crédits disponibles.

### **5.4 Agence métropolitaine de transport (AMT)**

Parmi les mandats qui lui sont confiés, l'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 et les couronnes Nord et Sud. Ainsi, l'AMT assume une partie des coûts découlant de certains déplacements réalisés par des personnes handicapées entre les réseaux des services de transport adapté situés sur son territoire.

Pour le présent cadre financier, une subvention annuelle correspondant à 75 % des coûts reconnus admissibles de transport peut lui être versée jusqu'à concurrence des crédits disponibles. L'AMT doit toutefois présenter annuellement au Ministère des prévisions budgétaires de même que des états financiers vérifiés.

## **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 peut croître 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. Les contributions des usagers et des municipalités devraient tendre, au cours de cette période, vers une contribution

équivalente à celles définies aux sections 5.1.1 et 5.1.2 du présent document. La contribution du Ministère ne peut excéder 75 % des coûts admissibles, ni être moindre que 65 % de ces mêmes coûts.

Tout nouveau service, mis en place à compter de 2005, devra toutefois respecter les dispositions prévues aux articles 5.1.1 et 5.1.2 des présentes modalités.

Dès que le service a complété sa troisième année 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 5 du présent document s'appliquent pour tout ajustement de la contribution 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 nouveau service de transport adapté, la municipalité locale peut se prévaloir des dispositions du volet souple du présent programme.

Même dans le cadre de ce volet souple, la municipalité doit respecter l'esprit du programme. En effet, le programme d'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 généralement pas sur une base quotidienne. Le programme de transport adapté ne doit donc 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 service 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 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 financière des usagers doit être équivalente à celle demandée pour un trajet comparable en transport en commun. Une contribution minimale variant entre 1,75 \$ et 2,25 \$ par déplacement sera escomptée par le Ministère. La contribution municipale doit couvrir 20 % des coûts prévus. Toutefois la contribution escomptée du milieu local (usagers et municipalités) ne

doit pas excéder 35 % du budget approuvé. Le solde est à la charge du MTQ jusqu'à concurrence des crédits disponibles. 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.

Le Ministère versera sa contribution annuelle en deux tranches égales soit, le 31 janvier ou lors de l'approbation de la demande budgétaire et le 31 juillet, contribution devant faire l'objet d'un ajustement, s'il y a lieu, suite à 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 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 options 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 (adapté ou non). Le contrat doit inclure des dispositions sur la qualité et le niveau de service à offrir. Ce contrat peut être d'une durée variable mais ne peut excéder le 31 décembre 2007. 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. 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.

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 (voir 5.1.1). 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.

La subvention du Ministère sera versée trimestriellement aux dates définies à l'annexe B du présent document. Il s'agit de quatre versements égaux pour une année complète d'opération.

### **8.2 Mécanismes d'ajustement**

Une fois que l'organisme de transport a commencé ses activités, il entre dans une phase de démarrage 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 son intégration dans le 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 MTQ, sert à absorber une partie des coûts générés par les projets d'apprentissage au transport en commun sur un territoire desservi par un organisme de transport en commun régulier.

Les projets doivent être présentés à la direction territoriale par un organisme admissible, tel qu'il est défini à la section 2, en collaboration avec une agence de développement de réseaux locaux de services de santé et de 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 admises qui feront l'apprentissage au transport en commun, l'échéancier prévu, le nombre d'heures prévues pour l'évaluation et la formation de ces personnes ainsi que les coûts s'y rattachant.

Un rapport détaillé faisant état des résultats de l'apprentissage doit également être remis au MTQ. La subvention du MTQ peut aussi s'appliquer à l'évaluation et à l'apprentissage de personnes handicapées dans le cadre d'un projet pilote novateur favorisant la mise en place de services régionaux. Le Ministère verse 50 % de la subvention autorisée lors de l'approbation du projet, le solde étant versé suite à la réception et à l'analyse du rapport détaillé du service de transport adapté concernant l'apprentissage au transport en commun. La subvention du Ministère ne peut excéder 65 % des coûts totaux admissibles d'un projet.

## **10. ÉTUDES ET CAS PARTICULIERS**

Le Ministère entend rendre disponibles certaines sommes pour la réalisation d'études particulières en transport adapté, pour l'expérimentation de certains équipements ou prendre en compte des situations particulières. Les études et les expérimentations devront nécessairement être d'intérêt pour l'ensemble des intervenants québécois en transport adapté.

Les études reliées à la mise sur pied d'un nouveau service de transport adapté, aux inventaires des besoins des personnes d'une municipalité, aux fusions de deux services de transport adapté sont des exemples ne rencontrant pas les critères pour l'obtention d'une aide financière du MTQ.

Toute demande de subvention à cet égard doit être adressée à la direction territoriale, mais son analyse relève de la DTTP. Les organismes admissibles sont les organismes de transport adapté, les regroupements d'organismes de transport adapté et les regroupements assurant la promotion et la défense des droits des usagers du transport adapté et les fabricants. La contribution du Ministère ne peut excéder 75 % des coûts admissibles de l'étude ou de l'expérimentation. La somme sera versée en deux versements égaux, l'un lors de l'approbation du projet et le second sur réception de l'étude (résultats et implications financières) par le Ministère. Le Ministère dispose d'un budget annuel non récurrent maximal de 200 000 \$ pour ce volet du programme.

## 11. DOCUMENTS À PRODUIRE

Au 31 mars de chaque année, les services de transport adapté doivent transmettre, à leur direction territoriale du MTQ, un certain nombre de renseignements selon leur statut d'organisme de transport adapté (annexe B). Il existe des variantes selon l'âge du service (de plus de trois ans, ou de trois ans et moins) ou le modèle adopté (traditionnel ou programme souple) :

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

Tout retard dans l'acheminement des informations entraîne le report des versements prévus.

## LEXIQUE

- **Contribution escomptée** : Contribution annuelle théorique déterminée par le MTQ de manière à répartir le financement de nouveaux développements dans les services de transport adapté entre les partenaires. Une contribution est escomptée pour les usagers et les municipalités.
- **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 1,75 \$ et 2,25 \$ par passage. Toutefois, pour les services où un laissez-passer mensuel est offert, ce tarif se situe entre 1,40 \$ et 2,00 \$.
- **Visiteurs** : Personnes handicapées admises 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 lors de la mise en place de service dans le cadre du volet souple.
- **Dépenses admissibles** : Toute dépense liée au service régulier de transport adapté et historiquement reconnue admissible aux fins de la subvention gouvernementale.
- **Imputation des autres coûts** : Tout service 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.

## ANNEXE A

### PLAN DE DÉVELOPPEMENT

Dans le cadre de la mise sur pied d'un nouveau service, l'organisme mandataire 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).
- 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, 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 5.1.1, 5.1.2 et 5.1.3 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 5.1.2 du présent document.
- Une résolution de la municipalité mandataire acceptant d'être le porte-parole de toutes les municipalités participantes 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.

N.B. Une copie du plan soumis par l'organisme mandataire et le rapport de l'analyste de la direction territoriale doivent être transmis à la DTTP pour permettre le transfert financier nécessaire.

## ANNEXE B

### Documents requis

#### *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 services 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 et de ses composantes et d'adapter les interventions.

Un rapport **statistique et financier semestriel** est obligatoire pour les services de transport adapté 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. Pour les services de trois ans et moins de même que pour les municipalités couvertes 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 (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 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 services 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;
- la contribution du MTQ pour le service régulier ;
- la contribution du MTQ pour le transport collectif en milieu rural ;
- 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).

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 » (c'est-à-dire 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 si non, 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 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 services de transport adapté 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.

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

### ***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 retiendra le versement de la subvention 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 subventions***

Les subventions du ministère des Transports sont versées trimestriellement à raison de 25 % du montant approuvé. Sauf pour les sommes supplémentaires accordées pour l'augmentation de l'achalandage, tous les autres montants supplémentaires accordés sont répartis en fonction des versements restants pour l'année courante.

Les dates retenues pour le versement des subventions sont :

- pour les services municipaux et intermunicipaux :

1 <sup>er</sup> versement :	31 janvier
2 <sup>e</sup> versement :	30 avril
3 <sup>e</sup> versement :	31 juillet
4 <sup>e</sup> versement :	31 octobre
  
- pour les sociétés de transport en commun :

1 <sup>er</sup> versement :	30 avril
2 <sup>e</sup> versement :	31 juillet
3 <sup>e</sup> versement :	31 octobre
4 <sup>e</sup> versement :	31 janvier
  
- pour les municipalités adhérant au programme souple :

1 <sup>er</sup> versement :	31 janvier <sup>1</sup>
2 <sup>e</sup> versement :	31 juillet

---

1) Ou un mois après l'approbation du Ministère.