



Plan triennal 2025-2028 de développement du transport collectif

**À l'intention du
Ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec**

**Dans le cadre du
Programme d'aide au développement du transport collectif
Volet II Aide financière au transport collectif régional –
Transport collectif régional**

Juin 2026

Table des matières

INTRODUCTION	4
SECTION 1 – DESCRIPTION DE LA STRUCTURE ACTUELLE.....	5
1.1 MISE EN CONTEXTE	5
1.1.1 HISTORIQUE	5
1.1.2 PORTRAIT DE LA MRC	6
1.1.2.1 LE TERRITOIRE ET SON OCCUPATION	6
1.1.2.2 RÉSEAU ROUTIER	7
1.1.2.3 DÉMOGRAPHIE	9
1.1.2.4 RÉPARTITION DE L’EMPLOI, DE L’INDUSTRIE, DE L’OFFRE COMMERCIALE ET DES SERVICES	9
1.1.2.5 VIEILLISSEMENT DE LA POPULATION	10
1.1.2.6 BESOINS GRANDISSANTS EN TRANSPORT	12
1.1.2.7 PÔLES ATTRACTIFS	13
1.2 IDENTIFICATION DES RESSOURCES EXISTANTES EN TRANSPORT COLLECTIF	15
1.2.1 TRANSPORT COLLECTIF EN MILIEU RURAL	15
1.2.2 TRANSPORT ADAPTÉ	23
1.2.2.1 Transport adapté pour nous inc.	24
1.2.2.2 Ami-Bus inc	26
Ami-Bus a pour mission d’œuvrer de façon générale en transport de personnes pour le bien-être des citoyens des membres municipaux et de leur région, incluant le transport de personnes à mobilité réduite.....	26
1.2.3 TRANSPORT PAR TAXI	30
1.2.3.1 Taxi 3000 inc.	30
1.2.3.2 Transport Dale McGill	30
1.2.3.3 Ami-Bus	31
SECTION 2 – STRATÉGIE D’OPTIMISATION DE L’OFFRE DE SERVICE.....	32
2.1 DÉMONSTRATION DE LA CONCERTATION DES PARTENAIRES ASSOCIÉS À L’ORGANISATION DES SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF	32
2.1.1 COMITÉ RÉGIONAL ET PARTENAIRES IMPLIQUÉS.....	32
2.1.2 ENTENTES DE SERVICES EN VIGUEUR	32
2.1.3 FONCTIONNEMENT DU BUREAU DE COORDINATION	33
2.2 VISION RÉGIONALE ET STRUCTURÉE DU DÉVELOPPEMENT DES SERVICES	33

CARTES

Carte 1 Localisation de la MRC de La Haute-Yamaska et des axes routiers.....	7
Carte 2 Classification fonctionnelle du réseau routier	8
Carte 3 Pôles attractifs du transport collectif	14
Carte 4 Circuits de transport collectif	18
Carte 4.1 Circuit Brome-Yamaska.....	24

ANNEXES

Annexe 1 Entente intervenue entre la MRC de La Haute-Yamaska et Transport adapté pour nous inc. et addenda	
Annexe 2 Statistiques types de déplacements du service régulier et âge des utilisateurs	
Annexe 3 Entente intervenue entre le Cégep de Granby et la MRC de La Haute-Yamaska	
Annexe 4 États financiers vérifiés 2025 du transport collectif de la MRC de La Haute-Yamaska	
Annexe 5 Budget 2025-2027 du transport collectif en milieu rural de la MRC de La Haute-Yamaska	
Annexe 6 Entente pour la fourniture d'un service de transport intervenue entre Ami-Bus inc. et la MRC de La Haute-Yamaska	
Annexe 7 Contrats pour la fourniture d'un service de transport intervenue entre Transport Dale Mc Gill et la MRC de La Haute-Yamaska	
Annexe 8 Contrat pour la fourniture d'un service de transport intervenu entre Taxi-3000 et la MRC de La Haute-Yamaska	
Annexe 9 Contrat pour la location d'un minibus Ami-Bus inc. et la MRC de La Haute-Yamaska	
Annexe 10 Contrat pour l'utilisation des places disponibles en transport adapté intervenu Ami-Bus inc. et la MRC de La Haute-Yamaska	

INTRODUCTION

Le présent document constitue la mise à jour du Plan de développement du transport collectif de la MRC de La Haute-Yamaska pour les années 2025 à 2028. Il est déposé à l'intention du ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec (MTMDQ) aux fins d'obtention de la subvention au transport collectif en milieu rural dans le cadre du Programme d'aide au développement du transport collectif (Volet II). La MRC de La Haute-Yamaska, en tant qu'organisme admissible à cette subvention, présente ce plan avec pour objectif de mettre en lumière la situation globale et la vision stratégique de la MRC de La Haute-Yamaska en ce qui a trait au transport collectif sur son territoire.

Le plan de développement que nous proposons est la continuité du plan présenté en 2023-2024 et est constitué de deux parties distinctes. En premier lieu, il décrit en détail l'état du transport collectif en Haute-Yamaska, alors que la seconde section du plan expose les stratégies mises en œuvre pour optimiser l'offre de service.

SECTION 1 – DESCRIPTION DE LA STRUCTURE ACTUELLE

1.1 MISE EN CONTEXTE

1.1.1 HISTORIQUE

L'expérience du transport collectif en Haute-Yamaska a débuté le 20 janvier 2004 lorsque la MRC s'est adjointe de représentants du Centre local de développement (CLD), du secteur communautaire, de la Commission scolaire du Val-des-Cerfs, ainsi que du député provincial du comté de Shefford dans le but de préparer un plan de transport collectif en conformité au Programme d'aide gouvernemental au transport collectif en milieu rural du ministère des Transports du Québec.

Une première étape a été réalisée par le dépôt, en septembre 2004, d'une étude des besoins de la population en matière de transport collectif, alors qu'en octobre 2005 une étude de faisabilité était déposée à partir des besoins identifiés lors de l'étude de 2004. Subséquemment, le 1^{er} novembre 2006 débutait un projet pilote de service de transport collectif en milieu rural pour une période de quatorze mois. L'organisation et la gestion du service de transport collectif ont dès lors été confiées à l'organisme Transport adapté pour nous inc. Cet organisme assure ce service actuellement¹. La première clientèle ciblée était constituée de personnes âgées de plus de 60 ans désirant se rendre à des rendez-vous médicaux ou faire des emplettes à Granby. Les places disponibles à bord des véhicules adaptés ont ainsi été mises à la disposition de cette clientèle désirant se rendre à Granby. Sur demande, un véhicule effectuait également la navette vers Cowansville pour les personnes devant se rendre à leurs rendez-vous médicaux. De plus, pour chacune des municipalités rurales de la MRC, un service de transport vers Granby était offert une journée fixe par semaine.

Au début 2009, une demande en transport pour une clientèle plus large était constatée : étudiants du Cégep, du Centre régional intégré de formation (CRIF) ou travailleurs. Pour répondre à cette demande, une navette quotidienne matin-midi-soir entre Waterloo-Shefford-Granby a été mise en place le 1^{er} août 2009. On faisait alors appel pour ce service à des minifourgonnettes taxis. Le 1^{er} août 2014, un autre service de navettes quotidiennes, matin et soir, est instauré dans l'axe Roxton Pond-Granby. D'abord comme projet pilote, ce service sera offert tant que la demande le justifiera. Les statistiques confirment d'ailleurs l'intérêt de la population de Roxton Pond pour ce service.

Au cours des années subséquentes, le service de transport collectif a connu des hausses graduelles et régulières jusqu'en 2020.

COVID-19

Si les années 2018 avec ses 12 226 déplacements et 2019 avec ses 13 619 déplacements démontraient l'intérêt grandissant de ce service, les années 2020 et 2021 ont été durement touchées par la pandémie de COVID-19. Les cours à distance pour les étudiants, la fermeture de certains commerces, ainsi que le télétravail obligatoire ont malheureusement contribué à une baisse drastique de l'achalandage pour atteindre un faible 5 567 déplacements en 2020, avec une remontée à 7 307 en 2021 malgré les restrictions sanitaires alors applicables au transport collectif. Depuis la fin de la pandémie, il y a eu croissance constante de l'achalandage. Un total de 11 517 déplacements a été effectué en 2022, 14 227 déplacements a été effectué en 2023, 16 561 déplacements en 2024 et 17 538 déplacements en 2025.

En septembre 2021, sous forme de projet-pilote, un circuit de minibus a été implanté pour le transport quotidien des étudiants et travailleurs entre Waterloo et Granby aux heures de pointe avec un arrêt dans la municipalité du canton de Shefford, les véhicules taxis étant utilisés pour rabattre la clientèle vers le circuit de minibus. Le projet-pilote ayant été jugé concluant, le circuit de minibus est désormais permanent et sera offert tant que la demande le justifiera.

¹ Voir Annexe 1 « Entente intervenue entre la MRC de La Haute-Yamaska et Transport adapté pour nous inc. »

En avril 2022, un autre service de navettes quotidiennes par minifourgonnettes, matin et soir, fut instauré dans l'axe Saint-Alphonse-de-Granby et Granby sous forme de projet-pilote. Ce projet-pilote a pris fin le 1^{er} décembre 2025 puisqu'il a été remplacé par une nouvelle navette « BROME-YAMASKA » qui dessert entre autres la municipalité de Saint-Alphonse-de-Granby sous forme de projet pilote.

1.1.2 PORTRAIT DE LA MRC

1.1.2.1 LE TERRITOIRE ET SON OCCUPATION

La MRC de La Haute-Yamaska regroupe huit municipalités. Autrefois située à la limite est de la Montérégie, son transfert dans la région administrative de l'Estrie a été effectué en 2021. Elle couvre une superficie de 648,7 km² selon les données du Répertoire des municipalités produit par le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation. Son territoire est adjacent à trois MRC montérégiennes (Acton, Les Maskoutains et Rouville) ainsi qu'à trois MRC estriennes (Brome-Missisquoi, Memphrémagog et Val-Saint-François), tel qu'illustré sur la carte 1 ci-après. En termes de superficie, la ville de Granby et les municipalités de Saint-Joachim-de-Shefford, Shefford et Roxton Pond sont les plus étendues. Granby est la plus peuplée avec 70 803 habitants. Le tableau 1 indique les populations, les superficies ainsi que les densités de population pour chacune des municipalités locales de la Haute-Yamaska :

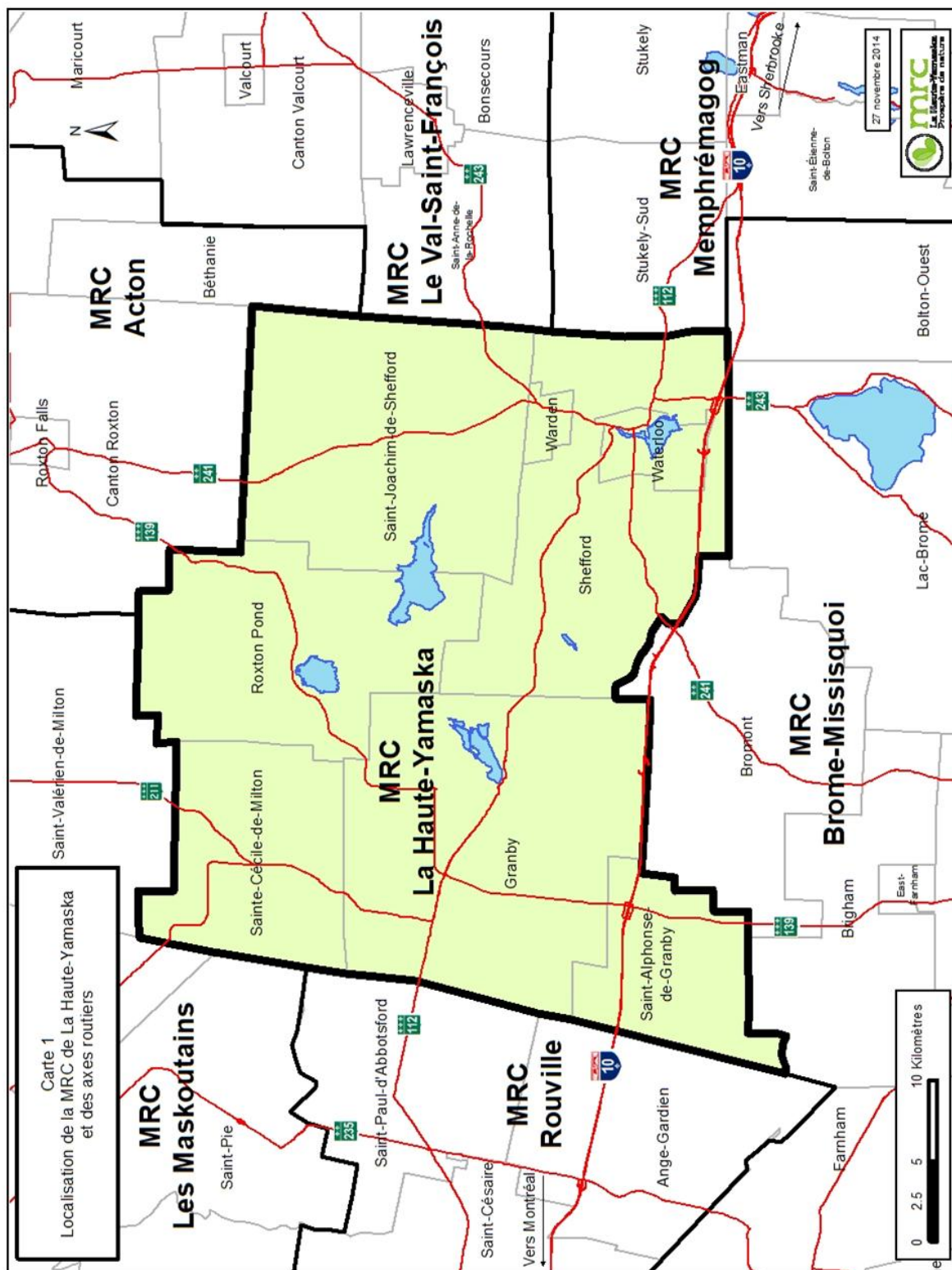
Tableau 1 Population, superficie et densité de population par municipalité, 2025²			
Municipalités	Population (hab.)	Superficie (km²)	Densité (hab./km²)
Granby	72 078 (73,44 %)	155,71	462,9
Roxton Pond	4 881 (4,97 %)	103,13	47,33
Saint-Alphonse-de-Granby	3 544 (3,57 %)	50,01	70,87
Sainte-Cécile-de-Milton	2 266 (2,31 %)	73,10	31
Saint-Joachim-de-Shefford	1 551 (1,58 %)	128,93	12,03
Shefford	7 703 (7,85 %)	118,95	64,76
Warden	410 (0,42 %)	5,56	73,74
Waterloo	5 712 (5,82 %)	13,31	435,03
Total MRC	98 146 (100 %)	648,7	149,71

Le centre de masse de la MRC se localise sur le territoire de la ville de Granby à l'extrémité ouest du lac Boivin. Cette localisation du centre de masse traduit une répartition bien équilibrée des différentes populations municipales autour du pôle urbain principal. Saint-Alphonse-de-Granby se démarque comme deuxième pôle industriel d'importance en Haute-Yamaska.

² Décret -1499-2025 du 17 décembre 2025, Gazette officielle du 24 décembre 2025.

1.1.2.2 RÉSEAU ROUTIER

Carte 1 Localisation de la MRC de La Haute-Yamaska et des axes routiers

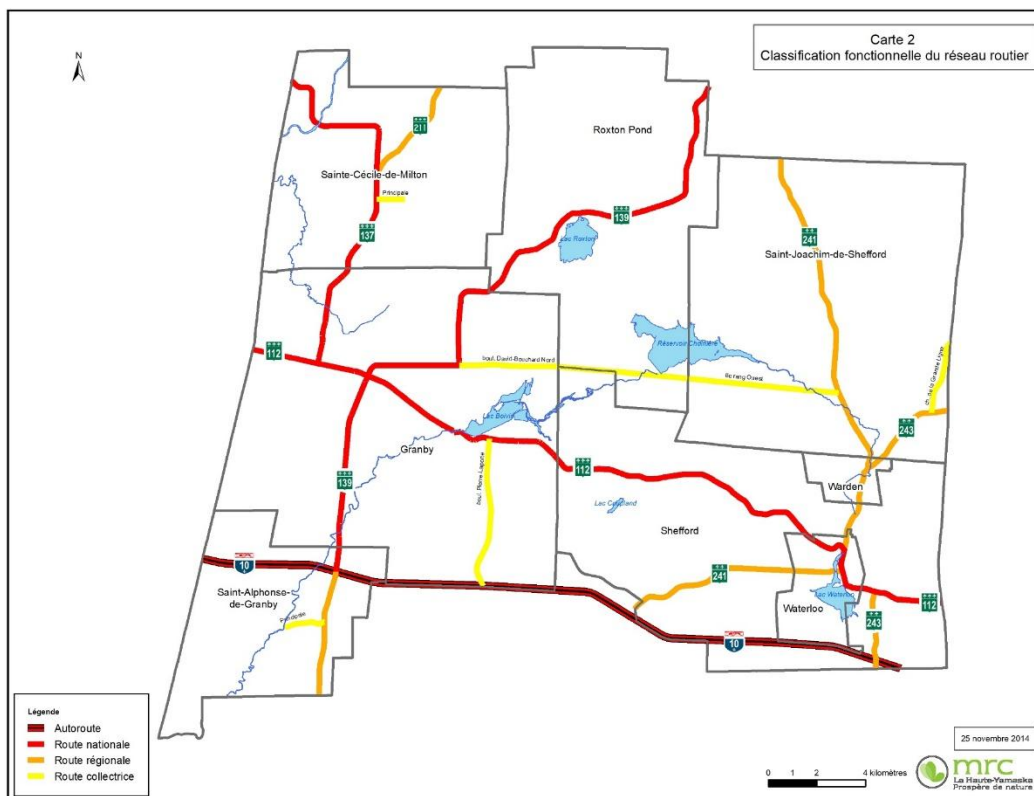


Selon la classification fonctionnelle du MTMDQ, le réseau routier de la MRC de La Haute-Yamaska s'établit comme suit, tel que représenté sur la carte 2 :

- Réseau autoroutier : - Autoroute 10.
- Réseau national : - Route 139, de l'autoroute 10 vers la limite nord de la MRC;
- Route 112;
- Route 137.
- Réseau régional : - Route 139, de l'autoroute 10 vers la limite sud de la MRC;
- Route 241;
- Route 243;
- Route 211 entre la route 137 et la limite de la MRC.
- Réseau collecteur : - Boulevard David-Bouchard entre les routes 139 et 241;
- Chemin Grande Ligne, entre la route 243 et la limite de la MRC;
- Boulevard Pierre-Laporte entre la route 112 et la route 241;
- 3^e Rang Est (Principale), entre la route 137 et Sainte-Cécile-de-Milton;
- Rue Principale entre la route 139 et Saint-Alphonse-de-Granby.

Cette classification représente assez fidèlement la hiérarchie que l'on observe sur le terrain, sauf en ce qui concerne la route 139 au sud de l'autoroute et qui constitue un axe très important pour la MRC, donnant accès au parc industriel de Bromont et son aéroport ainsi qu'aux États-Unis via Cowansville et Sutton.

Carte 2 Classification fonctionnelle du réseau routier



1.1.2.3 DÉMOGRAPHIE

En termes de poids démographique, la ville de Granby est de loin la plus importante puisqu'elle représente 73,44 % de la population totale. Viennent ensuite la municipalité du canton de Shefford ainsi que la ville de Waterloo avec des pourcentages respectifs de 7,85 % et 5,82 %.

1.1.2.4 RÉPARTITION DE L'EMPLOI, DE L'INDUSTRIE, DE L'OFFRE COMMERCIALE ET DES SERVICES

Outre la répartition de la population sur le territoire, la répartition géographique des commerces et industries a des conséquences quant aux besoins en transport. La fonction commerciale et les services, tout comme la fonction industrielle s'avèrent relativement concentrée sur le territoire de la MRC. La ville de Granby concentre indéniablement la grande majorité de l'offre commerciale, des services et des industries.

Secteur commercial

Granby, principal centre urbain de la région, se distingue par un marché économique dynamique, suivi de Waterloo, qui occupe également une place importante. Ces deux pôles structurants offrent une gamme diversifiée de commerces et de services spécialisés, contribuant activement à la vitalité économique régionale.

Le commerce de proximité a par ailleurs un rôle essentiel dans le dynamisme des noyaux villageois, et la mixité des usages y constitue un levier d'aménagement à privilégier. Au cours des dernières années, différentes initiatives ont été mises en place afin de soutenir ce type de commerce, notamment la coopérative Au cœur du village à Saint-Joachim-de-Shefford ou encore l'implantation de marchés publics dans plusieurs municipalités.

La structure commerciale de la MRC peut ainsi être hiérarchisée selon les catégories suivantes :

Ville-centre

- Principal pôle commercial de la MRC, la ville de Granby exerce un pouvoir d'attraction à l'échelle régionale, notamment en raison de sa localisation stratégique et de son offre touristique. Plusieurs pôles commerciaux y sont identifiés, par exemple :
 - Le pôle des Galeries, caractérisé par une offre commerciale complète comprenant des commerces, des magasins à grande surface, un centre commercial, des restaurants ainsi qu'une offre hôtelière;
 - Le secteur du centre-ville, à dominante plus touristique et multifonctionnelle, qui regroupe une forte concentration de restaurants, de commerces et de services de proximité, en plus d'accueillir des activités d'animation et des bureaux de professionnels;
 - Le secteur de l'Hôpital, marqué par une concentration d'établissements répondant aux besoins quotidiens des travailleurs et des résidents du secteur.

Noyaux commerciaux

- Des commerces de proximité, généralement de petite superficie, sont également implantés au cœur des municipalités ou dans certains quartiers plus urbains. Ces établissements offrent des services de base tels que l'alimentation, la restauration, le dépanneur ou les postes d'essence.

- Certaines localités présentent toutefois une offre plus diversifiée, tant en nombre d'entreprises qu'en types de services (services financiers, postaux ou professionnels). C'est notamment le cas de Waterloo, de Roxton Pond et de Saint-Alphonse-de-Granby.

Secteur industriel

La fonction industrielle constitue un pilier essentiel du développement économique de la MRC de La Haute-Yamaska. Selon les plus récentes données³ disponibles spécifiques à ce secteur, on dénombre 335 entreprises employant plus de 10 875 personnes qui sont réparties sur le territoire. Comme le démontre le tableau suivant, la très grande majorité des emplois industriels (87%) se trouvent à Granby. Dans ce contexte, le parc industriel de Granby se démarque facilement comme pôle industriel régional d'importance avec une grande concentration des emplois et des entreprises.

Dans une moindre mesure, d'autres secteurs de la MRC se distinguent également. C'est notamment le cas de Saint-Alphonse-de-Granby, qui tend à s'affirmer comme un pôle secondaire. La localisation de son parc industriel, au croisement de la route 139 et de l'autoroute 10, lui confère une visibilité accrue ainsi qu'une accessibilité stratégique.

De plus, la ville de Granby compte sur son territoire le seul établissement collégial et centre régional intégré de formation (CRIF) de la MRC. Le premier est localisé au centre-ville alors que le deuxième est implanté à proximité du parc industriel de Granby. Le seul centre hospitalier implanté sur le territoire de la MRC de La Haute-Yamaska est également situé à Granby (bien que plusieurs citoyens se déplacent plutôt vers le centre hospitalier de Cowansville, dans la MRC Brome-Missisquoi).

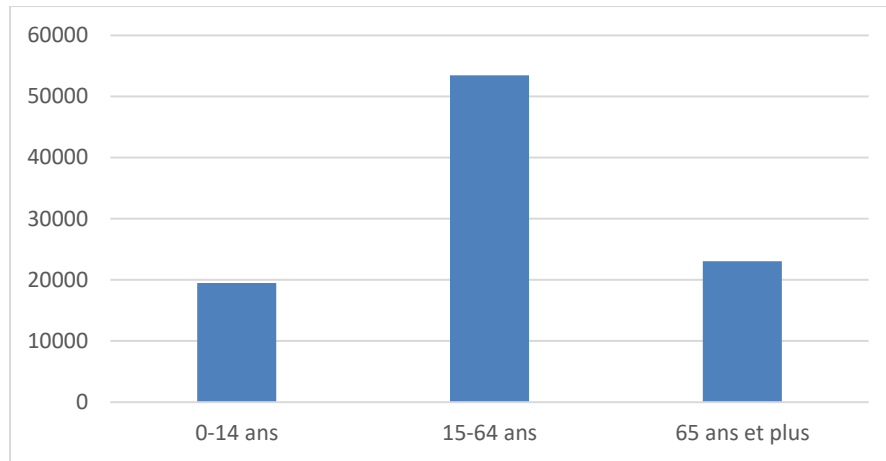
1.1.2.5 VIEILLISSEMENT DE LA POPULATION

Considérant que le vieillissement de la population est une réalité à laquelle la Haute-Yamaska n'échappe pas, les besoins en services médicaux de la population ne pourront que s'accroître à terme, et ce, en corrélation avec la demande en transport. En effet, tel qu'illustré dans le graphique 2 ci-dessous⁴, la population des 65 ans et plus est maintenant significativement supérieure à celle des 14 ans et moins. Les 65 ans et plus dans la MRC de La Haute-Yamaska représentent ainsi 24,1% de la population totale en 2022, alors que cette proportion était tout près de 20 % de la population totale en 2016.

³ Granby industriel, registre des entreprises, 2023

⁴ Institut de la statistique du Québec, 2022.

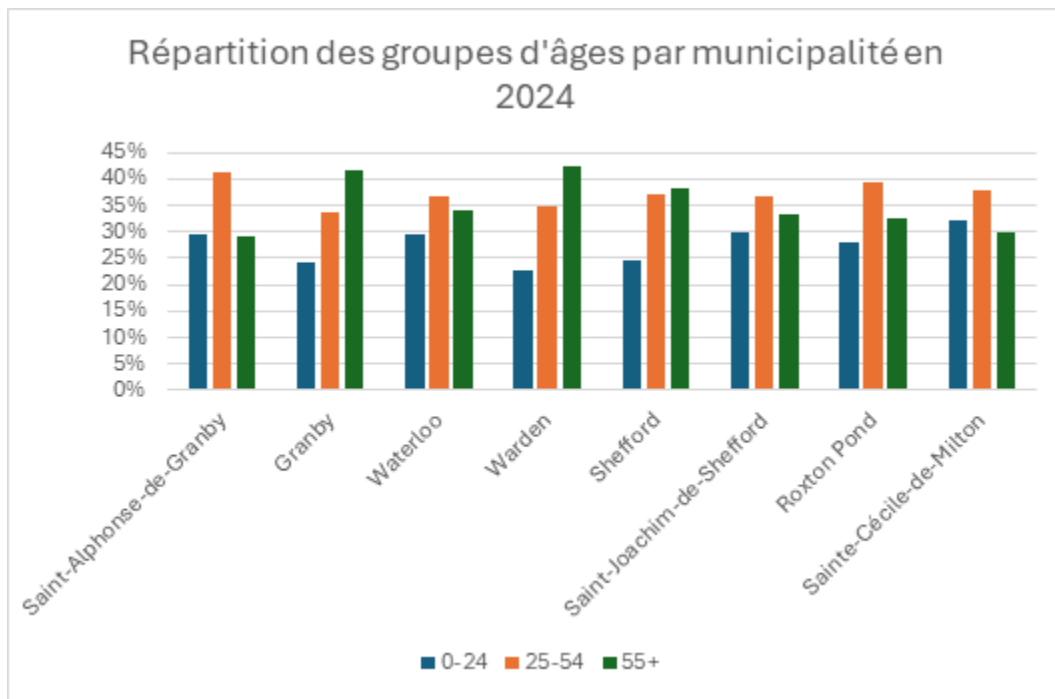
Graphique 1 Répartition de la population par groupe d'âge, MRC de La Haute-Yamaska, 2022



Le vieillissement de la population se produit à un rythme plus rapide qu'ailleurs en Estrie. Selon les prévisions, entre 2013 et 2031, le poids démographique des personnes âgées de 65 ans et plus devrait s'accroître de 66 % dans le réseau local de services de La Haute-Yamaska (RLS), comparativement à 56 % en Montérégie. Concrètement, cela se traduira par une hausse de la proportion de personnes âgées de 65 ans et plus, qui était de 17 % en 2013, à 28 % en 2031, à 31,1% en 2036, ce que les données des recensements de 2016, 2021 et 2022 semblent vouloir confirmer.

Globalement, la structure démographique actuelle de la MRC s'apparente à une pyramide inversée, où les personnes âgées dominent et les plus jeunes se font plus rares. Ceci risque donc d'amener des défis considérables au niveau de l'aménagement du territoire.

Graphique 1.1 Répartition des groupes d'âge par municipalité, 2024



On observe une concentration des personnes de plus de 55 ans dans la ville-centre ou encore à proximité de Waterloo, deux milieux offrant une gamme de services et de commerces de proximité plus nombreux et mieux adaptés à leurs besoins.

1.1.2.6 BESOINS GRANDISSANTS EN TRANSPORT

L'espérance de vie des aînés en Montérégie est passée de 71,7 ans en 1982, chez les hommes à 81,2 ans en 2019, alors que chez les femmes, pour la même période, l'espérance de vie est passée de 78,8 ans à 84,3 ans. En 2022, en Estrie, l'espérance de vie, tous sexes confondus, est de 82,8 ans⁵. Cependant, une augmentation de l'espérance de vie ne tient pas compte de l'état de santé dans lequel ces années sont vécues. En effet, selon des données du ministère de la Santé et des Services sociaux, l'espérance de vie en bonne santé (sans incapacités) en ménage privé en 2006 s'établissait à 66,5 ans chez les hommes du RLS de La Haute-Yamaska et de 68,1 ans pour les femmes. Ainsi, nous constatons que les gens vivront de plus en plus vieux, avec un état de santé qui, à un certain point, se dégradera. La perte d'autonomie entraînant éventuellement l'incapacité à conduire, le transport collectif peut alors devenir pour plusieurs une manière de demeurer autonome et ainsi continuer à habiter leur domicile.

Par ailleurs, nous pensons que la demande de transport collectif chez les jeunes étudiants (voir le tableau 2) est appelée à se maintenir. Il appert qu'en 2009, dans la foulée du rapport *Savoir pour pouvoir* du Groupe d'action sur la persévérance et la réussite scolaire au Québec, la province se donnait l'objectif ambitieux de parvenir à diplômer 80 % des jeunes de moins de 20 ans d'ici 2020. En 2010-2011, le taux national avait atteint 74,8 %, alors qu'il n'était que de 68,6 % quatre ans plus tôt⁶. En 2015-2016, le taux national a atteint 84,1%⁶. À des échelles territoriales plus fines, c'est le taux de diplomation après sept ans qui permet de témoigner de l'évolution de la situation en se basant sur le suivi de cohortes d'élèves à partir de leur première inscription en première secondaire. En Haute-Yamaska, selon les données du ministère de l'Éducation et de l'Enseignement supérieur, le taux de diplomation après sept ans à l'école secondaire, pour la cohorte ayant débuté leurs études secondaires en 2005-2006, varierait entre 65 % et 72,5 % sur le territoire de la MRC de La Haute-Yamaska. Cette situation nous amène à penser que bon nombre de ceux qui n'ont pas décroché de diplôme sont susceptibles de tenter un retour aux études au CRIF (Centre régional intégré de formation) afin d'obtenir leur diplôme d'études secondaires ou d'apprendre un métier. Au niveau du centre de services de Val-des-Cerfs, nous constatons une stabilité entre les cohortes de 2014 (taux variant entre 63,3% et 79,6%), 2015 (taux variant entre 66,7% et 80,7%) et 2016 (taux variant entre 63,8% et 85,6%)⁷.

En 2021, la proportion de la population âgée entre 25 et 64 ans et n'ayant aucun diplôme s'élevait à 16,3%. La proportion était de 18,4% en 2011. En contrepartie, le taux de diplomation pour des études postsecondaires en Haute-Yamaska se chiffre à 60,9% en 2021, comparativement à 55,6% en 2011. Il s'agit d'une constante progression qui continue de se situer au-dessus de la moyenne estrienne et de la moyenne provinciale,

Le Groupe actions solutions pauvreté (GASP) mentionnait en 2018 que la population à faible revenu, tout comme les organismes communautaires qui la dessert, connaît encore peu les services offerts par le transport collectif en milieu rural de la MRC de La Haute-Yamaska. Cela nous porte à penser qu'une meilleure promotion des services offerts par le transport collectif auprès de la population à faible

⁵ Institut de la statistique du Québec, 2022.

⁶ Ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport; Compilation spéciale pour VISAJ, projet CartoJeunes, Taux d'obtention d'un diplôme ou d'une qualification du secondaire, tant au secteur des jeunes qu'au secteur des adultes chez les moins de 20 ans; 2013

⁶ Institut de la statistique du Québec, 2022.

⁷ Ministère de l'éducation, Taux de diplomation par cohorte au secondaire, édition 2023.

revenu, ainsi qu'auprès du milieu communautaire (organismes, intervenants, travailleurs de rues, etc.) pourrait favoriser une hausse de la fréquentation chez cette frange de la population.

Les projections démographiques de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ) prévoient une croissance constante de la population de la MRC. D'ici 2051, le scénario de base fait état de 24 000 personnes supplémentaires environ.

1.1.2.7 PÔLES ATTRACTIFS

Les destinations principales des usagers du service de transport collectif en milieu rural offert par la MRC sont les suivantes :

Adresses à GRANBY avec fréquentation élevée :

- Cégep de Granby : 235, rue Saint-Jacques
- Centre Hospitalier de Granby : 205, boulevard Leclerc
- Centre régional intégré de formation : 700, rue Denison Ouest
- Galeries de Granby : 40, rue Évangéline

Adresses à GRANBY avec fréquentation modérée :

- École secondaire de la Haute-Ville : 150, rue Lansdowne
- École Joseph-Hermas-Leclerc : 1111, rue Simonds Sud
- École Sainte-Famille : 100, rue Dufferin
- Best Buy : 90, rue Simonds Sud
- Les Résidences Soleil : 235, rue Denison Est
- Palais de Justice : 77, rue Principale
- Parc industriel : coin Simonds Sud et boulevard Industriel
- Vélo Gare : 80, rue Denison Est
- Zoo de Granby : 525, rue Saint-Hubert

Adresse à COWANSVILLE avec fréquentation modérée :

- Hôpital Brome-Missisquoi-Perkins : 950, rue Principale

Adresses à SHEFFORD avec fréquentation élevée :

- Dépanneur Val Maher : 1000, rue Denison Est

Adresses à SHEFFORD avec fréquentation modérée :

- Boîtes postales : coin rue Jolley / rue Lyndsay
- Imprimerie Duval : 2895, route 112
- Centre multifonctionnel : 5, rue Laurette-Bellefleur

Adresses à WATERLOO avec fréquentation élevée :

- Station service Pétro-Canada 401 rue Western
- Dépanneur Voisin : 17, rue Lewis E
- Boîtes multiples : coin rue des Terrasses/rue Bruges
- Boîtes multiples : coin rue Western/Yves Malouin

Adresses à WATERLOO avec fréquentation modérée :

- Marché Métro Lussier : 4615, rue Foster
- CHSLD Santé Courville : 5305 Courville
- Clinique Médicale : 4900, rue Foster

Carte 3 Pôles attractifs du transport collectif



1.2 IDENTIFICATION DES RESSOURCES EXISTANTES EN TRANSPORT COLLECTIF

1.2.1 TRANSPORT COLLECTIF EN MILIEU RURAL

A. Services offerts

La MRC de La Haute-Yamaska a mis en place un service de transport collectif en milieu rural. Elle en a confié l'administration à l'organisme Transport adapté pour nous inc. La supervision du service est effectuée par le directeur du Service de planification du territoire de la MRC.

Le service existant repose tout d'abord sur l'offre de places disponibles à l'intérieur des véhicules œuvrant pour Transport adapté pour nous inc. et Ami-Bus inc. Néanmoins, l'essentiel des déplacements effectués par le transport collectif est dispensé par le moyen de véhicules taxis affectés distinctement à cet effet. Ainsi, l'objectif premier est d'offrir un moyen de transport à toute personne n'étant pas admissible au transport adapté et résidant sur le territoire rural de la MRC de La Haute-Yamaska. Un second objectif est de maintenir la population rurale dans son milieu en offrant des modalités de transport lui permettant de se rendre en milieu urbain (ville de Granby) pour y satisfaire ses différents besoins (commerces, services, loisir, éducation, santé, etc.).

Il est important de noter que divers autres services de transport collectif sont en service sur le territoire de la MRC de La Haute-Yamaska. Le présent document ne traitera cependant que des services de transport qui relèvent de la MRC de La Haute-Yamaska ou qui sont en lien avec cette dernière. C'est pourquoi nous n'aborderons pas le transport bénévole ou communautaire, le transport urbain de la ville de Granby, le transport scolaire, le covoiturage et le transport par autobus interurbain.

Depuis le 1^{er} janvier 2020, il y a trois services distincts de transport offerts à la population par la MRC de La Haute-Yamaska du lundi au vendredi de 7 h à 18 h 30 et les samedis de 9 h à 17 h. Depuis le 1^{er} septembre 2021 un quatrième service de transport a été mis en place, à titre d'expérience pilote au début et de façon permanente depuis 2023. Le 1^{er} mai 2022, un cinquième service a aussi été mis en place à titre d'expérience pilote, mais ce service a pris fin le 1^{er} décembre 2025 à la suite de la mise en place du circuit Brome-Yamaska. Le trajet emprunté par chacun de ces services est illustré sur la carte 4. Le 25 août 2025 marque la mise en service, conjointement avec le service de transport collectif de la MRC de Brome-Missisquoi, du circuit d'autobus Brome-Yamaska.

1. Transport collectif sur demande par l'utilisation des places disponibles à bord des véhicules de transport adapté

Du lundi au samedi, les véhicules des organismes de transport adapté (Transport adapté pour nous inc. et Ami-Bus inc.) sillonnent le territoire de la MRC de La Haute-Yamaska. Les places inoccupées à bord de leurs véhicules sont offertes à la population selon les horaires préétablis par le transport adapté.

Si les municipalités rurales de Shefford, Saint-Joachim-de-Shefford, Roxton Pond, Warden et Waterloo bénéficiaient déjà de ce type de service en 2019, à compter du 1^{er} janvier 2020 les municipalités de Saint-Alphonse-de-Granby et de Sainte-Cécile-de-Milton peuvent également en profiter. L'offre de service pour ces deux dernières municipalités passe donc d'une journée par semaine à six journées par semaine.

Si le transport adapté est dans l'impossibilité d'offrir un transport dans un intervalle de 90 minutes de la plage horaire demandée, un véhicule taxi sera nolisé pour effectuer le déplacement.

II. Déplacement médical vers Cowansville

Pour les citoyens de Shefford, Warden et Waterloo, il est possible de se déplacer vers Cowansville du lundi au vendredi pour tous déplacements à motif médical vers l'Hôpital Brome-Missisquoi-Perkins et les différentes cliniques médicales de cette ville.

Afin de maximiser les déplacements en covoiturage, il est offert en nouveauté deux départs fixes en direction de Cowansville (environ 8 h et environ 11 h 30) ainsi que deux retours fixes en provenance de Cowansville (environ 12 h 30 et 16 h).

III. Navette Waterloo-Granby

La navette Waterloo-Granby est un circuit régulier qui emprunte la route 112 entre ces deux municipalités. Toutefois, selon la demande des usagers, la navette peut dévier légèrement de son circuit habituel pour circuler dans les municipalités de Shefford et Warden afin qu'un maximum de gens puisse profiter du service. Des véhicules taxis de type minifourgonnettes pouvant accueillir 6 passagers sont utilisés. Advenant un besoin de sept passagers ou plus, des voitures supplémentaires sont interpellées pour combler les besoins.

Cette navette est notamment destinée aux travailleurs qui se dirigent vers les Galeries de Granby et le parc industriel de Granby, ainsi qu'aux étudiants du Cégep de Granby et du Centre régional intégré de formation (CRIF). Des départs de Waterloo vers Granby, avec un arrêt à Shefford et Warden (si nécessaire), se font du lundi au vendredi de 7 h à 18 h 30 et les samedis de 9 h à 17 h. Il n'y a aucun service les dimanches.

IV. Circuit minibus

Avec la fin anticipée des restrictions liées à la COVID, et la reprise de la formation en présentiel pour le Cégep et le CRIF, la MRC a mis en place un projet pilote entre septembre 2020 et décembre 2022 qui consiste à intégrer un minibus de 24 passagers aux heures de pointe de 7h00 à 8h30 et de 16h30 à 18h00 en partance le matin de Waterloo et en fin de journée du Cégep de Granby durant le calendrier scolaire de septembre à décembre. L'expérience pilote fut concluante et il s'agit désormais d'un circuit régulier. Même si une réservation 24 heures à l'avance est préconisée pour tous les déplacements, ce circuit de minibus peut accueillir des passagers sans réservation.

Considérant que les utilisateurs de transport en commun recherchent un service rapide, ce nouveau circuit ne fait que très peu d'arrêts à certains pôles attractifs déjà établis (réf.: 1.1.2.7 Pôles attractifs) tels que la station-service Pétro-Canada et le dépanneur Voisin, tous trois situés à Waterloo, le dépanneur Val Maher situé dans Shefford et le Cégep de Granby.

Certains véhicules taxis font du rabattement à ces points stratégiques afin de maximiser chaque arrêt du minibus.

Il en est de même pour le retour en fin de journée.

V. Navette Saint-Alphonse-de-Granby – Granby

Le 1^{er} mai 2022, la MRC a mis en place un autre projet pilote qui consiste à implanter un nouveau circuit régulier aux heures de pointe de 7h00 à 8h30 et de 16h30 à 18h00 en partance le matin de Saint-Alphonse-de-Granby et en fin de journée de Granby.

La nouvelle navette Saint-Alphonse-de-Granby/Granby emprunte la route 139 entre ces deux municipalités. Des véhicules taxis de type minifourgonnettes pouvant accueillir 6 passagers sont utilisés. Cette navette est notamment destinée aux travailleurs qui se dirigent vers les Galeries de Granby et le parc industriel de Granby, ainsi qu'aux étudiants du Cégep de Granby et du Centre régional intégré de formation (CRIF).

La navette entre Saint-Alphonse-de-Granby et Granby a cependant pris fin le 1^{er} décembre 2025 puisqu'il a été remplacé par une nouvelle navette « BROME-YAMASKA » qui dessert entre autres la municipalité de Saint-Alphonse-de-Granby.

VI. Circuit Brome-Yamaska

Depuis le 25 août 2025, un projet pilote est mis sur pied, soit le nouveau circuit reliant les MRC de Brome-Missisquoi et de La Haute-Yamaska a été mis sur pied. Ces deux nouvelles lignes de transport collectif permettent de rejoindre, entre autres, les municipalités de Saint-Alphonse-de-Granby, de Bromont, de Cowansville et de Granby, offrant une alternative à la voiture pour de nombreux travailleurs et étudiants des deux régions. Le circuit fonctionne en deux boucles circulaires inversées :

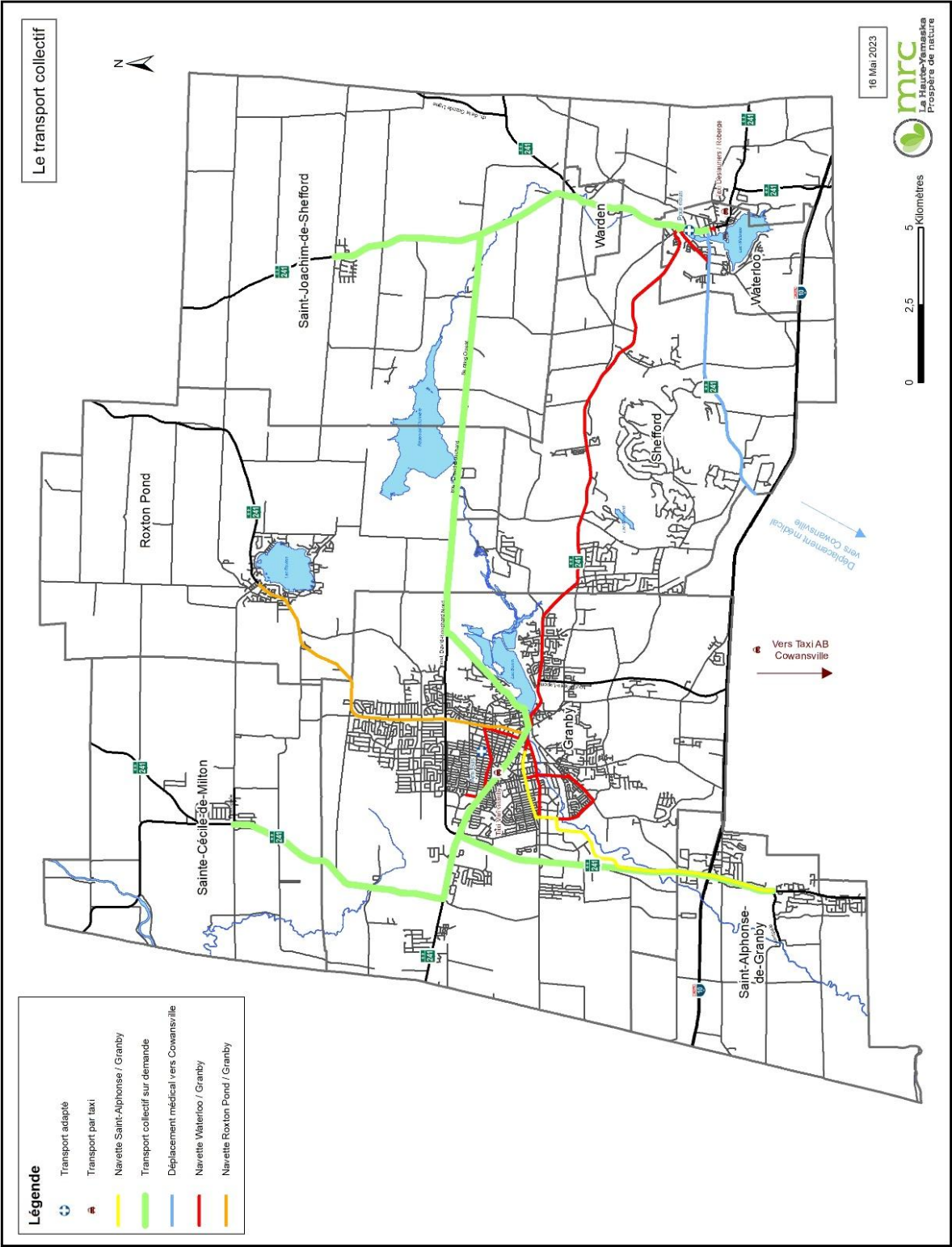
Ligne A : Granby à Cowansville à Bromont à Granby

Ligne B : Granby à Bromont à Cowansville à Granby

La localisation des arrêts est stratégique et ils sont situés, notamment, au Cégep de Granby, au parc industriel de Granby, au stationnement incitatif de Saint-Alphonse-de-Granby et au CRIF.

Le circuit Brome-Yamaska est offert du lundi au vendredi, les jours ouvrables, entre 6h et 19h20. Une interruption de service a lieu entre 12h05 et 15h15.

Carte 4 Circuits de transport collectif



Haute-Yamaska

Brome-Missisquoi

Granby

Bromont

Farnham

St. Lawrence

Granby (Cégep)

Légende

Circuit Brome-Yamaska

Trajets

Ligne A

Ligne B

Échelle:
1:115 000

0 0,5 1 2 km

Sources: Esri, Vantor, Airbus DS, USGS, NGA, NASA, CGIAR, N Robinson, NCEAS, NLS, OS, NIMA, C. GeoData, Fraser, Rijkswaterstaat, GSA, Geoland, FEMA, Intermap, and the GIS user community

La Haute Yamaska

Source de données :
© Gouvernement du Québec
Tous droits réservés
MRC de La Haute-Yamaska

Projection : MTM CSRS, zone 8
Datum : NAD83

B. Achalandage

Le tableau 2 indique le nombre de déplacements selon la clientèle utilisant les services de transport collectif en milieu rural.

Si l'année 2020 a été durement touchée par la pandémie du COVID-19, l'année 2021 semblait marquer un retour progressif de l'achalandage POST-COVID avec 7 307. Cette tendance s'est confirmée en 2022 avec un total de 11 517 déplacements et se maintient en 2023 avec un total de 14 227 déplacements et pour 2024 un total de 16 561 déplacements. En 2025 les services de transport collectif réguliers ont effectué 14 271 déplacements. Le circuit Brome-Yamaska a généré 3 318 déplacements supplémentaires, seulement pour la période entre le 25 août et le 31 décembre 2025. En 2025, le transport collectif régional de La Haute-Yamaska a donc effectué un grand total de 17 538 déplacements en 2025.

Comme par les années passées, la majorité des déplacements s'effectue au bénéfice d'une clientèle d'étudiants et de travailleurs. À titre de rappel, en 2024, la MRC a procédé à 16 561 déplacements dont 14 909 déplacements pour les étudiants et les travailleurs 1 555 déplacements pour des raisons médicales et de loisirs vers Granby.

Pour 2025 la baisse d'achalandage du service régulier est justifiée par la perte d'emploi et le déménagement de travailleurs et d'une fréquentation moins élevée d'étudiants fréquentant le CÉGEP

de Granby. Sur un total de 14 220 déplacements, un total de 12 408 déplacements sont pour les étudiants et travailleurs. Les déplacements pour des raisons médicales, de loisirs ou autre a toutefois connu une légère hausse avec 1 875 déplacements. Comme le circuit Brome-Yamaska est un autobus sur ligne fixe sans réservation, les statistiques d'achalandage ne sont pas disponibles pour les 3 318 déplacements effectués par ce service en 2025.

	2021	2022	2023	2024	1er trim.	2e trim.	3e trim.	4e trim.	CUMUL 2023
DÉPLACEMENTS CUMUL / CITOYENS									
GRANBY	120	510	2538	2532	662	699	656	565	2582
ROXTON POND	573	764	1413	1238	237	165	141	240	783
SHEFFORD	2205	3224	3070	3853	1269	882	580	831	3562
ST-ALPHONSE DE GRANBY	207	614	891	680	125	191	189	199	704
STE-CECILE DE MILTON	29	146	41	336	112	14	4	43	173
ST-JOACHIM	102	271	291	381	80	41	0	98	219
WARDEN	0	3	292	388	219	107	20	76	422
WATERLOO	3789	5766	5444	6948	1871	1240	977	1525	5613
usagers résidents hors MRC HY	282	219	247	205	22	8	132	0	162
TOTAL	7307	11517	14227	16561	4597	3347	2699	3577	14220

C. Tarifs et réservations

Les procédures de réservation et d'annulation du transport collectif en milieu rural sont identiques à celles du transport adapté de manière à respecter les délais pour la confection des routes pour le lendemain. Il existe toutefois un numéro de téléphone dédié exclusivement au transport collectif. L'utilisateur doit effectuer sa réservation au plus tard avant midi le jour ouvrable précédant son déplacement. Il est donc possible pour le citoyen de choisir parmi les services offerts pour déterminer celui qui répond le mieux à ses besoins du moment.

Lors des transports en covoiturage avec les utilisateurs du transport adapté, ces derniers ont priorité sur les trajets. Malgré un nombre restreint de places disponibles sur certains parcours, il subsiste la plupart du temps une marge de manœuvre suffisante pour répondre à la très grande majorité des cas. Cette marge de manœuvre doit être gérée quotidiennement de la façon la plus rentable possible tout en maximisant les ressources pour éviter des refus de transport.

Des points de chute sur les routes sont établis aux endroits les plus fréquentés (exemples : centre commercial, hôpital, etc.) et un point de chute est établi au lieu de transfert du transport en commun de la ville de Granby.

Les tarifs unitaires et mensuels du transport collectif illustrés au tableau 3 sont identiques à ceux en vigueur pour le transport adapté. Les tarifs en vigueur sont déterminés annuellement par résolution du Conseil de la MRC

	2013	2014-2016	2017	2018-2019	2020-21-22	2023	2024	2025
Enfant de 5 ans et moins	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Passage simple	5,50 \$	5,70 \$	6,00 \$	6,00 \$	6,50 \$	6,50 \$	6,50 \$	6,50 \$
Livret de 6 passages	-	31,00 \$	32,50 \$	33,00 \$	34,50 \$	34,50 \$	34,50 \$	34,50 \$
Passe mensuelle	105,00 \$	110,00 \$	115,00 \$	117,00 \$	120,00 \$	120,00 \$	120,00 \$	120,00 \$
Passe mensuelle CÉGEP*	56,00 \$	80,00 \$	80,00 \$	80,00 \$	80,00 \$	80,00 \$	80,00 \$	80,00 \$
Demi-passe 15 jours consécutifs					68,00 \$	68,00 \$	68,00 \$	68,00 \$

* De 2014 à 2016, pour chaque passe mensuelle de transport collectif achetée par un de ses étudiants, le Cégep de Granby remboursait au service de transport collectif un montant de 30 \$. En 2017, ce montant est passé à 35 \$, puis à 37 \$ pour 2018 et 2019. Depuis le 1^{er} janvier 2020, la contribution du Cégep de Granby est de 40 \$.

Pour le circuit Brome-Yamaska, aucune réservation n'est requise puisque la navette circule à des heures fixées selon un horaire établi. Le coût d'un billet est de 5\$ et il est de 40\$ lors de l'achat de 10 billets.

Depuis 2014, le montant de la passe mensuelle pour les étudiants du Cégep de Granby est à 80 \$. Depuis 2023, les employés du Cégep de Granby peuvent aussi bénéficier du rabais, au même titre que les étudiants. De plus, l'association étudiante remet depuis 2010 un remboursement de 15 \$ à l'achat d'une passe mensuelle, ce qui fait en sorte que la passe mensuelle revient à 65 \$ pour les étudiants du Cégep de Granby. L'entente conclue avec le Cégep de Granby peut être consultée à l'annexe 3. La tarification 2026 est la même depuis 2020.

D. Projection du nombre de déplacements 2025-2027

Les projections d'achalandage pour la période 2025 2027 concernent exclusivement les services de transport collectif régional. Elles reposent sur les données réelles observées en 2024 et en 2025 ainsi que sur les ajustements de l'offre de service prévus au cours de la période visée.

Les estimations tiennent compte du maintien des services existants, des besoins croissant en matière de mobilité et de l'adaptation graduelle des services aux besoins de déplacement sur le territoire. Les projections présentées ici sont basées sur l'hypothèse que les élus choisiront de poursuivre le projet-pilote du circuit Brome-Yamaska jusqu'à la fin 2027. Elles sont établies de manière prudente et pourront être révisées annuellement en fonction des résultats observés et des ajustements opérationnels.

Année	Toal de déplacements annuel — Non électriques PADTC
2024	16 561
2025	17 538
2026	20 000
2027	18 000

Ces estimations demeurent prévisionnelles et seront révisées annuellement en fonction des résultats observés, des ajustements opérationnels et des obligations de suivi établies dans le cadre du Programme d'aide au développement du transport collectif PADTC 2025-2028.

D. Revenus et dépenses

La synthèse des projections budgétaires 2025-2027 est présentée dans le tableau ci-dessous. Le bilan financier 2025 du transport collectif de la MRC de La Haute-Yamaska peut être consulté en annexe 4. Quant au budget triennal 2025-2027, il peut être consulté en annexe 5.

Revenus	2025	2026	2027
MRC Haute-Yamaska	225 539\$	179 416\$	156 729\$
MTMDM	248 765\$	286 339\$	201 569\$
Revenus usagers	63 265\$	65 000\$	65 000\$
Intérêts	1 150\$	1 150\$	1 150\$
Surplus réinvesti	57 659\$	63 156	0
Total	538 719\$	531 905\$	492 448\$

Dépenses	2025	2026	2027
Frais exploitation service régulier	324 952\$	352 586\$	396 274\$
Frais exploitation Brome-Yamaska	119 738\$	150 000	0\$
Frais de fonctionnement	82 534\$	85 701\$	89 129\$
Frais d'administration	8 196\$	6 774\$	7 045\$
Total	535 420\$	695 061\$	712 863\$

Conformément aux dispositions du Programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC) 2025–2028, la MRC s'engage à réinvestir l'ensemble des montants excédentaires, les surplus, au bénéfice direct du service et de ses usagers.

La MRC assurera un suivi de l'utilisation de ces sommes, en conformité avec les règles du PADTC. Tout solde non utilisé à la fin de la période couverte par le présent plan fera l'objet d'un réinvestissement ciblé ou d'un remboursement au ministère, selon les modalités en vigueur.

E. Les générateurs de déplacements

Ceux-ci sont énumérés sous le titre « Pôles attractifs » du présent document. Pour connaître les statistiques en fonction des types de déplacements et de l'âge des utilisateurs, il est possible de consulter l'annexe 2 qui présente les statistiques d'exploitation-2025

F. Avantage des services offerts

- L'utilisation des places disponibles (résiduelles) à bord des véhicules adaptés est la façon la plus efficace de satisfaire les besoins occasionnels des usagers. Puisqu'il y a des véhicules qui partent de Waterloo pour se rendre à Granby d'une façon régulière et à différentes heures du jour, il devient très facilitant d'offrir une heure d'embarquement. À l'inverse, lorsque les véhicules reviennent de

Granby, les citoyens de Granby peuvent prendre place à bord des voitures pour se rendre à Waterloo.

- L'utilisation de voitures taxis procure de la flexibilité au service et permet des détours pour l'embarquement d'usagers chemin faisant.
- La gestion de la répartition des transports collectifs par un seul organisme facilite l'octroi des places disponibles. Cette façon de procéder donne beaucoup de souplesse au service et permet des déplacements courts et rapides.
- Le coût d'exploitation est faible puisque le service de transport collectif ne paie à Transport adapté pour nous inc. que les déplacements effectués et la place occupée par l'usager. Le coût d'une place est révisé annuellement selon les résultats financiers de l'organisme.
- Autant de véhicules taxis que nécessaire peuvent être dépêchés pour dispenser le service.
- L'ajout d'un circuit d'autobus où les gens se rendent à un point fixe nécessite moins de temps de répartition.
- Les minibus et véhicules taxis attitrés au service de transport collectif de la MRC sont tous munis de supports à vélo pour favoriser l'interconnexion avec le transport actif.
- Le nouveau circuit Brome-Yamaska mis en service le 25 août 2025 répond à un besoin clairement exprimé par la population. La création d'un circuit d'autobus à arrêts fixes interMRC, dans un axe Granby-Bromont-Cowansville permet de répondre aux dynamiques de déplacements naturelles importantes entre deux territoires et deux services de transport collectif régionaux distincts.
- Le circuit Brome-Yamaska permet notamment une connexion avec l'autoparc de la sortie 74 de l'autoroute 10, où il y a un arrêt de la ligne express de Limocar, le service d'autobus interurbain permettant de relier Montréal ou Sherbrooke.

G. Désavantage des services offerts

- Les véhicules taxis peuvent asseoir un maximum de 6 personnes, alors que les taxis adaptés eux ne peuvent asseoir que 4 personnes. Toutefois, même aux heures de fort achalandage, il est possible de dépêcher autant de véhicules taxis que le requiert la clientèle.
- Les véhicules du transport adapté offrant des places résiduelles au transport collectif sont tributaires de la demande de la clientèle handicapée ou à mobilité réduite.
- Le nombre de places est plus restreint à l'intérieur d'une voiture taxi qu'à l'intérieur d'un autobus. Une bonne planification et un système de réservation demeurent donc essentiels au bon fonctionnement du service. Contrairement à un autobus où les gens se rendent à un point fixe, avec les voitures taxis nous devons prévoir le nombre nécessaire de voitures.
- Il est toujours requis de réserver, par téléphone, une journée à l'avance. Il n'y a pas encore d'application mobile pour faciliter des réservations par voie électronique et de système de transport intelligent pour moderniser le service.
- L'industrie du taxi subit beaucoup de pression depuis le début de la pandémie du COVID-19. La pénurie de main-d'œuvre et l'indexation des coûts d'opération font en sorte que les compagnies de taxis peinent à offrir le nombre de véhicules nécessaires pour pallier la demande.
- Le service actuel ne permet pas une accessibilité universelle, certains des véhicules utilisés n'étant pas adaptés pour les personnes à mobilité réduite
- Le service actuel ne permet pas les déplacements interrégionaux optimaux notamment vers Saint-Hyacinthe.

1.2.2 TRANSPORT ADAPTÉ

Le transport adapté est un service de transport en commun « porte-à-porte » qui, comme son nom l'indique, est adapté aux besoins des personnes handicapées. Seules les personnes handicapées dont

l'incapacité compromet grandement leur mobilité peuvent y être admises. Le territoire de la MRC de La Haute-Yamaska est desservi par deux organismes de transport adapté, soit Transport adapté pour nous inc. et Ami-Bus inc. La section ci-après présente les services offerts par chaque organisation, leur territoire de desserte et leurs trajets.

1.2.2.1 Transport adapté pour nous inc.

L'entreprise Transport adapté pour nous inc. est localisée au 5401, rue Foster à Waterloo. L'organisme possède des permis pour desservir huit municipalités réparties sur le territoire de trois MRC : La Haute-Yamaska (Waterloo, Shefford, Warden, Saint-Joachim-de-Shefford), Brome-Missisquoi (Lac-Brome et village de Brome) ainsi que Memphrémagog (Stukely-Sud et Saint-Étienne-de-Bolton).

En plus de se déplacer à l'intérieur de ces huit municipalités, ce service de transport offre également des déplacements quotidiens « hors territoire » vers Granby et Cowansville, et ce, pour tous les types de motifs (travail, médical, études, loisirs, services). Des trajets vers Magog et Sherbrooke sont également offerts pour motifs médicaux seulement. Le service de transport adapté « hors territoire » met à la disposition du transport collectif en milieu rural les places disponibles à bord de ses véhicules.

De 1989 à 2006, trois autobus adaptés étaient utilisés pour rendre le service. Depuis 2007, tous les déplacements sont effectués par voitures taxis et taxis adaptés. Aucun de ces véhicules n'est propriété de Transport adapté pour nous inc.

A. Services offerts

Les heures de desserte sont du lundi au samedi de 7 h à 22 h. À l'intérieur de cette plage horaire, il y a plusieurs parcours fixes en service aux heures de pointe, alors que le reste de la journée le service est effectué sur demande de la clientèle. Ainsi, des véhicules font des circuits réguliers pour répondre à une clientèle de travailleurs du lundi au vendredi : ces départs couvrent une plage horaire allant de 7 h à 8 h 50 et de 15 h à 16 h.

Plusieurs ententes ont été conclues avec des partenaires afin d'offrir le service de transport adapté et le service de transport collectif en milieu rural.

B. Trajets

Trajets des parcours aux heures de pointe du lundi au vendredi :

Trajet 1

7 h 45 départ rue du Pont, Warden et embarquement de clients à Shefford secteur Val Maher pour se terminer à 8 h 15 au 700 rue Denison Ouest, Granby.

Quatre clients du service de transport adapté sont à bord, laissant une place disponible pour du transport collectif.

15 h 15 départ 700 Denison Ouest, Granby pour se terminer à 16 h 30 rue du Pont, Warden.

Quatre clients du service de transport adapté sont à bord, laissant une place disponible pour du transport collectif.

Trajet 2

8 h 15 départ rue Eastern, Waterloo pour se rendre sur la route 241, Shefford et se terminer à 9 h 00 au 17 rue Saint-Urbain, Granby.

Trois clients du service de transport adapté sont à bord, laissant deux places disponibles pour le transport collectif.

16 h 00 départ du 17 Saint-Urbain, Granby pour se terminer à Waterloo.

Trois clients du service de transport adapté sont à bord, laissant deux places disponibles pour le transport collectif.

Trajet 3

8 h départ rue Poulin, Shefford pour se terminer à 8 h 15 au 200 rue Saint-Jude, Granby.

Deux clients du transport adapté sont à bord, laissant deux places disponibles pour le transport collectif.

15 h 00 départ du 200 Saint-Jude, Granby pour se terminer rue Poulin, Shefford.

Deux clients du transport adapté sont à bord, laissant deux places disponibles pour le transport collectif.

Trajet 4

11 h 15 départ rue Foster, Waterloo pour se terminer à 11 h 45 au Centre hospitalier de Granby, 105, boulevard Leclerc, Granby.

Trois clients du service de transport adapté sont à bord, laissant deux places disponibles pour le transport collectif.

17 h départ du Centre hospitalier de Granby, 105, boulevard Leclerc, Granby pour se terminer à 17 h 30 rue Foster, Waterloo.

Trois clients du service de transport adapté sont à bord, laissant deux places disponibles pour le transport collectif.

Trajet 5

8 h 45 départ école Wilfrid-Léger de Waterloo pour se terminer à 9 h au centre-ville de Bromont.

Deux clients du service de transport adapté sont à bord, laissant trois places disponibles pour le transport collectif.

14 h 30 départ du centre-ville de Bromont pour se terminer à l'école Wilfrid-Léger de Waterloo.

Deux clients du service de transport adapté sont à bord, laissant trois places disponibles pour le transport collectif.

Trajet 6

8 h départ chemin Knowlton, Lac-Brome pour se terminer à 8 h 45 au 157, rue des Textiles, Cowansville.

Six clients du service de transport adapté sont à bord ne laissant aucune place disponible pour le transport collectif.

13 h départ du 157, rue des Textiles, Cowansville pour se terminer à 13 h 30 à Knowlton.

Un client du service de transport adapté est à bord, laissant cinq places disponibles pour le transport collectif.

15 h 45 départ 157, rue des Textiles, Cowansville pour se terminer à 16 h 30 à Knowlton.

Quatre clients du service de transport adapté sont à bord, laissant deux places disponibles pour le transport collectif.

Trajet 7

7 h 30 départ rue Foster, Waterloo et embarquement dans Knowlton pour se terminer à 8 h 45 au 157, rue des Textiles, Cowansville.

Six clients du service de transport adapté sont à bord ne laissant aucune place disponible pour le transport collectif.

15 h 45 départ au 157, rue des Textiles, Cowansville pour se terminer à 17 h à Waterloo. Six clients du service de transport adapté sont à bord ne laissant aucune place disponible pour le transport collectif.

Trajet 8

8 h 30 départ route 112, Stukely-Sud, embarquement d'un client à Saint-Étienne-de-Bolton pour destination, à 9 h au 1525 rue Principale, Magog.

Cinq clients du service de transport adapté sont à bord, laissant une place disponible pour le transport collectif.

16 h départ du 1525 rue Principale, Magog pour se terminer à 16 h 45 à Stukely-Sud. Cinq clients de transport adapté sont à bord, laissant une place disponible pour le transport collectif.

Trajet 9

Transport hémodialyse vers hôpital de Granby du lundi au samedi.

AM : Les clients sont pris en charge dès 5h50 pour leurs traitements de 7h00 à 12h00.

PM : Les clients sont pris en charge dès 11h30 pour leurs traitements de 12h30 à 17h00.

Les clients du matin reviennent une fois le groupe PM est débarqué. Les clients du PM reviennent à 17h15

Trajet des parcours les fins de semaine :

Mentionnons que les samedis, il y a des activités de quilles organisées pour la clientèle du transport adapté à Granby et à Cowansville. Deux (2) taxis sont nécessaires pour effectuer les déplacements entre 8h00 et 16h00

Trajet des parcours aléatoires le reste de la journée :

Selon la demande de la clientèle, il y a des sorties majoritairement en direction de Granby pour différents motifs : médical, loisirs, service. Certains de ces déplacements sont réguliers pour une période de temps. Exemple : traitement en physiothérapie pour cinq semaines.

Ce sont ces trajets qui sont majoritairement utilisés par la clientèle occasionnelle du transport collectif en milieu rural soit par l'utilisation des places disponibles (résiduelles) à bord des véhicules du transport adapté.

1.2.2.2 Ami-Bus inc

Ami-Bus a pour mission d'œuvrer de façon générale en transport de personnes pour le bien-être des citoyens des membres municipaux et de leur région, incluant le transport de personnes à mobilité réduite.

Ami-Bus vise également à établir et organiser des services de transport adapté, collectif, nolisé et d'urgence sur les territoires desservis en s'appuyant sur quatre valeurs qui lui sont chères : service, humanité, respect et sécurité.

Ami-Bus dessert plusieurs municipalités sur plusieurs MRC, de manière directe et indirecte. Sur le territoire de la MRC de La Haute-Yamaska, la ville de Granby et les municipalités de Roxton Pond, Saint-Alphonse-de-Granby et Sainte-Cécile-de-Milton sont desservies. En plus de se déplacer à l'intérieur de ces municipalités et plusieurs autres, les services de transport sont également offerts au besoin de manière élargie afin de permettre aux citoyens des déplacements hors territoire, et ce, vers toutes les régions limitrophes. Notamment, s'il n'y a pas de collaboration possible avec un transporteur voisin pour un transfert d'usager qui a un besoin à l'effet de sortir de la région immédiate (ex : plage horaire non disponible ou destination non desservie), Ami-Bus offre aux usagers, moyennant un tarif ajusté, la possibilité de se rendre à destination.

L'organisme opère en régie, est autonome et indépendant dans ses opérations, c'est-à-dire qu'il détient toutes les ressources humaines, matérielles et financières utiles à ses opérations quotidiennes. Ami-Bus est détenteur d'un permis de transport par autobus et opère également des services de transport de personnes en sous-traitance pour différents intervenants publics et privés. L'organisme est propriétaire de onze et bientôt jusqu'à près d'une quinzaine de minibus adaptés de trois formats différents, accroissant sa flotte selon la demande actuellement croissante pour ses services, particulièrement au bénéfice de partenaires publics. La plupart de ces minibus adaptés peuvent accueillir de 9 à 18 personnes. Ils peuvent accommoder jusqu'à cinq fauteuils roulants à la fois selon les modèles et sont tous munis de plateformes élévatrices. Par exemple, dans un minibus dont la capacité est de 18 places, lorsque cinq usagers en fauteuil roulant prennent place à bord, cela laisse huit places disponibles pour des usagers ambulants. L'organisme est propriétaire de ses terrains et immeubles depuis 2018 et a agrandi les espaces requis pour tenir ses minibus à l'abri des intempéries et améliorer les conditions de santé, de sécurité et de confort pour ses employés et clients.

Ami-Bus inc. rend ses places disponibles à bord à la disposition de la MRC de La Haute-Yamaska depuis maintenant plusieurs années. L'entente de service intervenue à cet égard peut être consultée à l'annexe 6. Nous trouvons également, dans le tableau numéro 4, le nombre de places potentielles quotidiennement disponibles par les usagers du transport collectif.

A. Services offerts

Durant les heures de pointe, les véhicules réalisent des circuits réguliers du lundi au vendredi. Ces départs se répartissent entre 7 h à 8 h 45 et 14 h à 16 h. Entre ces deux blocs d'heures, des départs sont offerts selon la demande des usagers. Certains usagers réguliers utilisent notamment le service pour se rendre au travail, aux études, s'entraîner ou faire du bénévolat par exemple.

Ami-Bus a conclu diverses ententes de services, à savoir :

- Ententes avec les cinq municipalités qu'elle dessert (Granby, Roxton Pond, Saint-Alphonse-de-Granby, Sainte-Cécile-de-Milton et Saint-Paul-d'Abbotsford) permettant les services de transport adapté, collectif, nolisé et d'urgence;
- Entente avec la Ville de Granby pour un service de transport collectif pour personnes en situation d'incapacité temporaire, soit en mobilité réduite pendant moins d'un an (pour personnes non admissibles au transport adapté);
- Entente avec la Ville de Granby pour la tarification réduite en transport adapté et collectif (adapté) pour personnes de 60 ans et plus et gratuité pour les enfants de 12 ans et moins ainsi qu'être en mesure d'offrir des journées spéciales de gratuité du transport aux usagers du transport adapté;
- Entente avec le CIUSSS de l'Estrie - CHUS et avec certaines résidences de personnes âgées pour le service de transport pour mesures d'urgence;

- Entente avec la Municipalité de Saint-Paul-d'Abbotsford pour un service de transport collectif régional offrant des trajets à l'intérieur de Saint-Paul-d'Abbotsford et permettant de joindre Granby.

B. Trajets

Trajets des parcours prévus en semaine, aux heures de pointe du lundi au vendredi :

Autobus 18 : capacité maximale de 8 ambulants/2 fauteuils

Départ à 7h40 à partir de la rue Belcourt. On poursuit vers les rues Bouchard, Saint-Hubert, Bégin, Laurier, Fréchette, Robinson Nord pour terminer sur le boulevard Leclerc Ouest. Cette route est à Granby seulement et embarque environ de cinq à dix clients. Celle-ci se termine vers 8h30.

Départ à 14h30 de Granby dans le secteur de la rue Dérageon, Lafontaine, Saint-Hubert, boulevard Industriel, Denison Ouest et Saint-Urbain. Il y a environ de cinq à dix usagers à bord. La route se termine vers 15h45.

Autobus 20 : capacité maximale de 18 ambulants/5 fauteuils

Départ à 7h00 en direction de la rue Boivin à Granby. L'embarquement des autres passagers se fait dans le coin des rues Noisieux, Sagittaire, Chrysanthème, de la Providence. Ensuite, trois usagers débarquent et le trajet se poursuit vers Saint-Alphonse-de-Granby. À 8h15, le véhicule est sur la rue des Pins et poursuit la route sur les rues Parent et Lussier. Pendant ce trajet, trois personnes de Granby débarquent sur les lieux de leur travail et il y a embarquement de huit clients de cette municipalité. Par la suite, deux usagers qui feront un transfert avec la MRC Brome-Missisquoi, sur la rue Grégoire à Brigham vers les 9h00. Après le transfert, tous les autres passagers sont reconduits à Granby. La route se termine vers 9h30.

Départ à 14h15 de Saint-Alphonse-de-Granby sur les rues Authier et Principale où d'un à trois clients sont embarqués en direction de Granby. Par la suite, un embarquement des usagers s'effectue sur les rues, Saint-Jude Nord, Dérageon, Saint-Hubert et Principale. À ce moment-là, il y a entre environ cinq et sept personnes à bord de l'autobus. Ceux-ci sont déposés à tour de rôle à leur résidence à Granby. La route se termine vers 15h45.

Autobus 21 : capacité max de 14 ambulants/5 fauteuils

Départ à 7h00 au 12, rue de la Chute à Granby en direction de Saint-Paul-d'Abbotsford, sur le rang Saint-Charles et rue de l'Ibis. De là, le minibus se dirige vers les rues Caron et Bouchard et le boulevard Leclerc. C'est environ de dix à treize clients qui sont à transporter vers leur travail. La route se termine vers 8 h 45.

Départ à 14h30 de Granby sur les rues Dérageon, Lafontaine, Saint-Hubert, Saint-Jacques, boulevard Industriel, Saint-Urbain et Denison Ouest. À ce moment, environ de dix à treize usagers partent de Granby en direction de Saint-Paul-d'Abbotsford. La route se termine vers 16h00.

Autobus 22 : capacité max de 10 ambulants/2 fauteuils

Départ à 8h00 de Granby dans le secteur des rues Delorme, Saint-Urbain, et Saint-Jude Nord. La route comporte de cinq à neuf personnes. Celle-ci se termine vers 8h45, elle permet d'ajouter des rendez-vous médicaux qui sont dans l'heure de pointe.

Départ à 14h30 de Granby sur les rues Saint-Jude, Dérageon, Saint-Hubert, Lafontaine, Saint-Joseph et boulevard Industriel. Tous les passagers débarquent à Saint-Alphonse-de-Granby sur les rues Céline, Parent, Normandin, Klondike et Lussier. Il y a habituellement environ jusqu'à neuf usagers à bord en même temps tout au long de cette route. Quand tous les clients sont débarqués, il y a le transfert sur la rue Grégoire à Brigham, avec la MRC Brome-Missisquoi, vers 16h20. Celle-ci se termine vers 17h15.

Autobus 23 : capacité max de 10 ambulants/2 fauteuils

Départ à 7h00 sur la route 137 sud à Sainte-Cécile-de-Milton et poursuite du trajet dans ce secteur sur le chemin du 1^{er} Rang Ouest. Ensuite à 7h30, l'autobus est rendu à Roxton Pond, soit sur la route 139. Par la suite, le trajet se poursuit en direction de Granby en faisant des arrêts sur la rue Marieville, le 9^e Rang Ouest et la rue Orly. Il y a environ de dix à quinze personnes à transporter. La route se termine vers 8h45.

Départ vers 14h20 de Granby sur les rues Saint-Jude Sud, Dérageon, Saint-Hubert, Lafontaine, Denison Ouest et Saint-Urbain. À ce moment-là, il y a environ de dix à quinze clients à reconduire à leur résidence, on commence à Granby, ensuite Roxton Pond, pour terminer à Sainte-Cécile-de-Milton. La route se termine vers 16h20.

Autobus 24 : capacité maximale de 18 ambulants/5 fauteuils

Départ à 7h00 rue Dufferin à Granby. Le minibus emprunte alors les rues de Berthier, des Hirondelles, Pluviers, 9^e Rang Est, Savage, Saint-André, Allan et Lavallée. Il y a neuf à environ douze usagers à transporter. La route se termine vers 8h15.

Départ vers 14h20 de Granby sur les rues Dérageon, Saint-Hubert, Lafontaine, Denison Ouest, Saint-Urbain et boulevard Industriel. À ce moment-là, il y a environ de neuf à douze passagers à conduire à leur résidence à Granby. La route se termine vers 16h00.

Autobus 25 : capacité max de 18 ambulants/5 fauteuils

Départ à 7h15, on commence la route sur la rue Choinière, ensuite Horner pour se rendre dans l'est de la ville de Granby sur les rues James-A.-Tomkins, Denison Ouest, Winchester, boulevard Fortin, Saint-Jacques et Cowie. Il y a environ de dix à dix-sept clients à débarquer aux ateliers à Granby. La route se termine vers 8h50.

Départ vers 14h15 de Granby sur les rues Dérageon, Saint-Hubert, Lafontaine, boulevard Industriel, Saint-Urbain et Denison Ouest. À ce moment-là, il y a environ de dix à quinze personnes à reconduire à leur résidence dans l'est de la ville de Granby. La route se termine vers 16h00.

Trajets prévus les fins de semaine:

Le samedi, quatre routes sont prévues pour permettre à la clientèle du transport adapté de participer à des activités de quilles. De 40 à 48 usagers utilisent régulièrement ce transport pour se rendre à cette activité. Il y a des quilles le matin soit de 9h00 à 12h30 et en après-midi, soit de 12h30 à 15h45. La clientèle provient notamment de Sainte-Cécile-de-Milton, Roxton Pond, Saint-Paul-d'Abbotsford et Granby. Il y a trois autobus comptant chacun environ 9 à 15 passagers réguliers. Un des minibus est aussi utilisé pour des accompagnements de l'hôpital. La route du dimanche fonctionne selon la

demande de la clientèle et est généralement très achalandée. Les heures de service sont de 10h00 à 21h00, selon les réservations.

1.2.3 TRANSPORT PAR TAXI

Deux entreprises de taxi, ainsi que Ami-Bus, contribuent au service de transport collectif en milieu rural sur le territoire de la MRC de La Haute-Yamaska en vertu de contrats signés avec la MRC :

- Taxi 3000
- Transport Dale McGill
- Ami-Bus

La très grande majorité des déplacements est effectuée avec Ami-Bus et Taxi 3000, alors que Transport Dale McGill, de Cowansville, joue un rôle de transporteur d'appoint pour le service de transport collectif en milieu rural, surtout pour les déplacements à des fins médicales hors territoire.

1.2.3.1 Taxi 3000 inc.

L'entreprise est localisée au 12 rue Centre à Granby. Taxi 3000 inc. est en activité depuis des décennies et est désormais régie par la *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*. Trente (30) voitures sont à la disposition de la clientèle

A. Services offerts

En matière de transport collectif en milieu rural, la MRC de La Haute-Yamaska a conclu pour sa part un contrat avec Taxi 3000 pour la fourniture d'un service de transport. Le territoire desservi est surtout celui des municipalités de Roxton Pond, Saint-Alphonse-de-Granby, Sainte-Cécile-de-Milton et Saint-Joachim-de-Shefford, en direction ou en provenance de la ville de Granby.

B. Achalandage

La MRC ne dispose d'aucune autre information sur l'achalandage des autres services rendus par cette entreprise privée.

1.2.3.2 Transport Dale McGill

L'entreprise est localisée au 115, rue Baker #4 à Cowansville. Cette entreprise de taxi établie depuis 2022 est régie par la *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*. Transport Dale McGill dessert surtout des municipalités locales de la MRC Brome-Missisquoi. Les véhicules utilisés pour rendre le service sont au nombre de quatre, soit deux voitures et deux minifourgonnettes adaptées pour les fauteuils roulants.

A. Services offerts

En vertu d'une entente de services conclue entre Transport adapté pour nous inc. et Transport Dale McGill, ce dernier fait, sur demande, du transport de personnes à mobilité réduite dans le cadre du transport adapté selon les besoins de Transport adapté pour nous inc. Il n'y a aucun parcours régulier et aucun horaire fixe actuellement. Selon la demande de la clientèle, il y a des sorties en direction de Cowansville et Waterloo pour différents motifs : médical, loisirs, service. Certains de ces déplacements sont réguliers pour une période de temps (ex. : traitement en physiothérapie pour cinq semaines).

En matière de transport collectif en milieu rural, la MRC de La Haute-Yamaska a conclu pour sa part un contrat avec l'entreprise Transport Dale McGill (voir annexe 8) pour la fourniture d'un service de

transport par taxi. Le service de transport à dispenser en vertu de cette entente consiste au déplacement de personnes à partir des cliniques médicales et de l'hôpital Brome-Missisquoi-Perkins, situés à Cowansville, vers les municipalités de Waterloo, Warden et Shefford et, occasionnellement, au déplacement de ces mêmes personnes à l'aller en direction des cliniques médicales et de l'Hôpital Brome-Missisquoi-Perkins.

B. Achalandage

La MRC ne dispose d'aucune autre information sur l'achalandage des autres services rendus par cette entreprise privée.

1.2.3.3 Ami-Bus

Ami-Bus est un transporteur reconnu pour le transport adapté de personnes, tel que décrit dans la précédente section, qui est propriétaire d'automobiles autorisées au sens de la *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*.

C. Services offerts

En vertu d'une entente de services conclue entre Ami-Bus et la MRC de La Haute-Yamaska (voir annexe 6), deux véhicules de type minifourgonnettes, opérés par Ami-Bus, sont à la disposition exclusive du service de transport collectif de personnes en milieu rural depuis le 1^{er} avril 2022. Le service de transport à dispenser en vertu de cette entente consiste au déplacement de personnes par minifourgonnettes sur l'ensemble du territoire de la MRC.

D. Achalandage

L'achalandage est décrit au point 1.2.2.2 .

SECTION 2 – STRATÉGIE D’OPTIMISATION DE L’OFFRE DE SERVICE

2.1 DÉMONSTRATION DE LA CONCERTATION DES PARTENAIRES ASSOCIÉS À L’ORGANISATION DES SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF

2.1.1 COMITÉ RÉGIONAL ET PARTENAIRES IMPLIQUÉS

La mise en place d’un service de transport collectif en Haute-Yamaska tire son origine de la formation, en 2004, du comité de transport collectif en milieu rural, composé de divers représentants de la scène régionale. Ce comité a permis de mettre à contribution des représentants de la MRC, du Centre local de développement (CLD), du secteur communautaire, de la Commission scolaire du Val-des-Cerfs et du député provincial du comté de Shefford. Il avait à l’origine pour mandat de préparer un plan de transport collectif en conformité avec le Programme d’aide gouvernemental au transport collectif en milieu rural du ministère des Transports du Québec. Une étude des besoins de la population en matière de transport collectif a alors été réalisée, suivie en 2005 d’une étude de faisabilité pour la mise en place du service. En 2006, la MRC démarrait son service de transport collectif en milieu rural et déléguait la gestion et l’opération de celui-ci à l’organisme Transport adapté pour nous inc. Cette entreprise devait s’assurer de coordonner ses actions avec Ami-Bus inc. afin de maximiser la récupération des places disponibles à bord des véhicules de transport adapté et ainsi favoriser la complémentarité des deux organisations.

Au cours des premières années d’opération du service offert par la MRC, le comité de transport collectif est demeuré actif et faisait un suivi annuel des activités. Toutefois, le comité a par la suite cessé ses rencontres. En 2015, la MRC a reconstitué ce comité composé de représentants des différentes sphères d’activités concernées par le service de transport collectif, mais également par le service de transport adapté, deux services essentiels à la population dont il est impératif d’assurer la pérennité.

Le comité de transport adapté et collectif a pour mission d’aider la MRC à redéfinir une vision régionale de développement en matière de transport adapté et collectif. Bien que ce comité fut inactif au cours des dernières années, la MRC entend remanier celui-ci afin de poursuivre la réflexion sur le développement des services de transport sur le territoire de la Haute-Yamaska tout en tenant compte de la nouvelle Politique de mobilité durable.

Des consultations du milieu et des principaux générateurs de déplacements a été effectuée dans le cadre de l’étude de faisabilité pour la mise en place de circuit interrégionaux et dans le cadre de la révision du schéma d’aménagement de la MRC sur les enjeux de mobilité

2.1.2 ENTENTES DE SERVICES EN VIGUEUR

La MRC a renouvelé son entente de services avec Transport adapté pour nous inc., afin de maintenir le même niveau de service pour l’année 2026. La MRC a également prolongé l’entente intervenue avec le Cégep de Granby afin que les étudiants, et maintenant les employés, puissent obtenir des tarifs réduits de transport collectif.

2.1.3 FONCTIONNEMENT DU BUREAU DE COORDINATION

L'organisme Transport adapté pour nous inc. coordonne et gère le service de transport collectif de la MRC de La Haute-Yamaska. Ce mode de fonctionnement est maintenu pour 2025-2027.

2.2 VISION RÉGIONALE ET STRUCTURÉE DU DÉVELOPPEMENT DES SERVICES

La MRC de La Haute-Yamaska est soucieuse de maintenir son offre de services en matière de transport collectif, tant en termes de qualité que de quantité. Cependant, les ressources financières étant limitées, il faut s'assurer de maximiser chaque dollar de fonds publics qui y est investi. Depuis 2014, des discussions ont ainsi été menées auprès des deux organismes du territoire œuvrant en transport collectif ou adapté, les conviant à un chantier de réflexion pour une meilleure utilisation des ressources humaines, matérielles et financières consacrées aux secteurs du transport collectif et adapté. Face à un accueil positif de la part des organismes Ami-Bus inc. et Transport adapté pour nous inc., la MRC s'est fixé comme objectif d'évaluer la qualité des services offerts en matière de transport collectif et adapté dans une optique d'optimisation des services.

Actuellement, la MRC, qui a compétence en matière de transport collectif, confie à l'organisme Transport adapté pour nous inc. l'organisation et la gestion du service de transport collectif. De son côté, le transport adapté est réalisé par deux organismes distincts, Transport adapté pour nous inc. et Ami-Bus inc., qui se partagent le territoire de la MRC.

Dans ce contexte, en 2016, la MRC a fait réaliser une étude d'optimisation de la structure organisationnelle et financière des services de transport adapté et collectif dispensés sur son territoire. Cette étude visait à définir une structure organisationnelle optimale qui permette de répondre aux besoins en transport des citoyens et des municipalités, tout en respectant un cadre financier sain et approprié aux moyens du milieu municipal. La MRC souhaitait qu'une telle structure permette d'optimiser tant les services de transport collectif en milieu rural que ceux du transport adapté.

Plus précisément, les objectifs de l'étude étaient :

- Analyser le cadre organisationnel et financier des organismes offrant des services de transport adapté et collectif en milieu rural à l'intérieur des municipalités du territoire de la MRC;
- Identifier les problématiques organisationnelles et financières actuelles;
- Effectuer une analyse comparative de la structure organisationnelle actuelle des services de transport sur le territoire de la MRC à celle d'autres structures existantes au Québec;
- Proposer une structure organisationnelle optimale pour les services de transport adapté et collectif, ainsi qu'un plan de mise en œuvre.

Le mandat octroyé à la firme Gestrans a fait l'objet d'un rapport d'étude déposé en octobre 2016. Une étude complémentaire a été commandée à la firme au début de 2017.

Les résultats des études ont été communiqués aux membres du conseil en 2017. On y présente un scénario d'optimisation impliquant la fusion des deux organismes œuvrant actuellement en transport adapté sur le territoire de la MRC.

Considérant le niveau plutôt modeste des économies qu'une telle restructuration des services de transport permettrait et compte tenu de certains impondérables pouvant grandement influencer les projections présentées dans l'étude, ainsi que les coûts de transitions (non évalués) vers une fusion

ou la mise en place d'une structure de gestion à l'interne, les membres du conseil avaient à l'époque convenu d'opter pour le statu quo et donc de ne pas prendre compétence en transport adapté. Le sujet redevient d'actualité et la MRC effectuera une étude de faisabilité pour la restructuration des services en transport, dans le contexte d'une prise de compétence en transport adapté, en 2024

Toutefois, afin d'améliorer la desserte des services offerts sur le territoire de la MRC par les deux organismes mandatés et dans un objectif d'accroître l'accessibilité pour les usagers aux différents services offerts, non seulement par les organismes en question, mais également par les MRC avoisinantes, la MRC de La Haute-Yamaska participe actuellement à un projet régional pour l'acquisition et l'implantation d'un système de transport intelligent (STI) qui facilitera l'interconnexion entre les différents territoires.

En effet, la MRC des Sources, Memphrémagog, Brome-Missisquoi, Coaticook, du Haut-Saint-François et de La Haute-Yamaska se sont regroupées afin d'obtenir du ministère des Transports un financement de 600 000 \$ pour le développement d'une solution technologique qui permettra aux différents organismes de mettre en commun sur une plateforme en ligne leurs différents trajets et horaires. Ainsi, les usagers pourront mieux planifier et coordonner leurs déplacements à travers les différents pôles attractifs, non seulement de la MRC, mais de l'ensemble de la région et des territoires des partenaires au projet.

En avril 2025, les MRC Brome-Missisquoi et de La Haute-Yamaska ont signé une entente pour la mise sur pied d'un circuit d'autobus interrégional sous forme de projet pilote. Cette première étape ouvre les portes à une bonification de l'offre en transport collectif régional. Une étude de faisabilité réalisée par la firme d'ingénierie CIVILIA a confirmé le potentiel utilitaire d'un tel service. C'est ainsi que le circuit Brome-Yamaska, entré en fonction le 25 août 2025, permet désormais la desserte des deux territoires par la mise en place de circuits interrégionaux. Le circuit dessert trois municipalités en Haute-Yamaska (Granby, Saint-Alphonse-de-Granby) et trois municipalités dans Brome-Missisquoi (Cowansville, Bromont, East Farnham). Chaque circuit offre 16 arrêts et de trois à sept passages quotidiens.

Étude de faisabilité d'une prise de compétence régionale en transport adapté

La MRC de La Haute-Yamaska possède la compétence en matière de transport collectif, alors que deux organismes s'occupent d'offrir le service en matière de transport adapté. En 2024, la MRC de La Haute-Yamaska a mandaté la firme d'ingénierie WSP pour la réalisation d'une étude de faisabilité sur la restructuration des services de transport régional. Rappelons que des études, en 2016 et 2017, ont conclu au potentiel de mise en commun des deux organismes, mais le conseil de la MRC alors en place n'avait pas donné suite à la restructuration. Aujourd'hui, des enjeux tels que la rétention du personnel, l'augmentation des coûts et le départ à la retraite d'une ressource clé remettent à l'avant-scène les enjeux liés au transport adapté. Dans cette perspective, la MRC de La Haute-Yamaska a exploré différentes options et voici les éléments clés :

- Analyse de l'option d'une gouvernance par un organisme à but non lucratif régional
- Piloter la transition des services de transport régionaux
- Formation du comité de travail pour l'organisation et l'opération des services de transport adapté et collectif régional
- Évaluation des actifs de chaque organisme

Les principales mesures de mise en œuvre du plan d'action sont les suivantes et s'échelonnent sur environ deux ans :

1. Initiation de la transition vers la nouvelle structure de gouvernance en transport adapté

2. Finalisation du projet de nouvelle gouvernance
3. Finalisation des ententes et accords de fusion des deux organismes
4. Mise en œuvre du nouveau modèle de gouvernance
5. Transition des services de transport collectif
6. Suivi des mesures de changement et de transition
7. Maintien et diversification des revenus

ANNEXE 1

Ententes intervenues entre la MRC de La Haute-Yamaska
et Transport adapté pour nous inc. ainsi que les addendas

ENTENTE RELATIVE À L'ORGANISATION, LA GESTION ET LE FONCTIONNEMENT D'UN SERVICE DE TRANSPORT COLLECTIF RÉGIONAL DE PERSONNES POUR L'ANNÉE 2026

ENTRE :

MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DE LA HAUTE-YAMASKA, personne morale de droit public ayant ses bureaux au 142, rue Dufferin, bureau 100, à Granby (Québec), J2G 4X1, dûment représentée par René Beauregard, préfet, et Jean Hogue, directeur général et greffier-trésorier, en vertu de la résolution numéro 2025-11-282 adoptée le 26 novembre 2025;

(ci-après nommée la « **MRC** »)

ET :

TRANSPORT ADAPTÉ POUR NOUS INC., personne morale sans but lucratif dûment incorporée en vertu de la troisième partie de la *Loi des compagnies du Québec*, immatriculée au Registraire des entreprises du Québec sous le numéro 1141870981, ayant son siège social au 5401, rue Foster, à Waterloo (Québec), J0E 2N0, dûment représentée par Thérèse Fontaine, présidente et Manon Bessette, directrice générale, en vertu d'une résolution adoptée le 19 septembre 2025;

(ci-après nommée « **Transport adapté pour nous** »)

ATTENDU que la **MRC** a poursuivi son service de transport collectif régional pour la période du 1^{er} janvier 2025 au 31 décembre 2025;

ATTENDU que l'organisation, la gestion et le fonctionnement du service ont été confiés à **Transport adapté pour nous**;

ATTENDU que la **MRC** désire poursuivre l'exploitation du service de transport collectif de personnes sur son territoire pour l'année 2026;

EN CONSÉQUENCE, les parties aux présentes conviennent de ce qui suit :

ARTICLE 1 : OBJET

La présente entente a pour objet de confier à **Transport adapté pour nous** l'organisation, la gestion et le fonctionnement du service transport collectif sur le territoire de la **MRC** pour l'année 2026.

ARTICLE 2 : RESPONSABILITÉS DE TRANSPORT ADAPTÉ POUR NOUS

- a) Offrir du transport aux personnes qui résident dans chacune des municipalités situées sur le territoire de la **MRC**. Ces personnes devront préalablement s'inscrire au service de transport collectif et remplir toute condition particulière émise par **Transport adapté pour nous**;
- b) Poursuivre le service de transport collectif selon le modèle qui était en vigueur en 2025 et des dispositions prévues à tout Règlement de transport collectif adopté par la **MRC** ainsi qu'à toute résolution adoptée conformément à ce règlement;
- c) Utiliser d'abord, pour l'exécution du service, les places disponibles à bord des véhicules servant au transport adapté puis retenir les services des transporteurs qui seront désignés par la **MRC** conformément à l'article 6 de la présente entente;
- d) N'utiliser que des véhicules conformes aux normes, lois et règlements en vigueur du ministère des Transports du Québec (MTQ) et qui sont munis des équipements requis pour assurer la sécurité des passagers;
- e) Gérer le budget disponible de façon à ne générer aucune perte ou déficit;
- f) Offrir un service de répartition;
- g) Faire la gestion courante;
- h) Gérer les sommes reçues des subventions provenant de la **MRC**, des revenus d'usagers et de toutes autres sources;
- i) Tenir une comptabilité distincte pour les activités reliées au projet;
- j) Remettre à la **MRC**, tous les trois mois, un rapport sommaire sur les activités d'achalandage et financières nécessaires à l'évaluation du projet;
- k) Informer la **MRC** sans délai s'il s'avérait que le budget de financement devient insuffisant pour permettre le maintien du service pour toute la durée de l'entente;

- l) Compléter et remettre à la **MRC** tous les documents et rapports requis par le MTQ aux dates prescrites par ceux-ci;
- m) Remettre à la **MRC**, à la fin du projet, l'ensemble du mobilier et des équipements informatiques mis à la disposition de **Transport adapté pour nous** s'il s'avérait que la **MRC** choisit de ne pas prolonger le transport collectif au-delà de la présente entente;

ARTICLE 3 : RESPONSABILITÉS DE LA MRC

- a) Verser à **Transport adapté pour nous** les revenus prévus au budget de financement à l'article 4, autres que les revenus d'usagers;
- b) Fixer les tarifs facturables aux usagers;
- c) Collaborer avec **Transport adapté pour nous** à la bonne marche du projet;
- d) Communiquer sans délai à **Transport adapté pour nous** copie de tout règlement ou de toute résolution ayant un impact sur l'organisation, la gestion ou le fonctionnement du transport collectif;
- e) Faire le bilan du service et déterminer la pertinence de poursuivre le service;
- f) Assurer le lien entre le MTQ, les municipalités locales et **Transport adapté pour nous**;
- g) Prêter à **Transport adapté pour nous** le mobilier ainsi que l'équipement informatique nécessaire à l'organisme pour organiser et gérer le service. **Transport adapté pour nous** reconnaît avoir déjà en sa possession cet équipement dont la liste est reproduite en annexe A.

ARTICLE 4 : BUDGET

Le budget pour l'exploitation du service est fixé à 492 673 \$ se détaillant comme suit :

REVENUS :

Surplus estimé prévu *:		65 937 \$
Revenus d'usagers :		71 300 \$
Revenus d'intérêt		624 \$
Contribution MRC :		
- En aide financière directe :	108 725 \$	
- Part contributive provenant du MTQ* :	<u>246 087 \$</u>	<u>354 812 \$</u>
Total des revenus :		492 673 \$

DÉPENSES :

Dépenses d'administration	7 724 \$
Dépenses de fonctionnement	78 109 \$
Dépenses d'opération :	<u>406 840 \$</u>
Total dépenses :	492 673 \$

* La contribution du MTQ est établie sur la base des modalités actuelles du programme PADTC volet 2, bien que les modalités du nouveau programme qui sera en vigueur en 2026 ne sont pas toujours annoncées :

(75 % des dépenses avec un maximum de 133 666 \$ pour l'enveloppe « maintien » du PADTC et 112 421 \$ de l'enveloppe « développement »)

La **MRC** versera à **Transport adapté pour nous** une somme de 354 812 \$ comme suit :

- 108 725 \$ le 31 janvier 2026;
- 246 087 \$ à la date de réception par la **MRC** de la subvention accordée par le MTQ.

Dans l'éventualité où la répartition des versements précités ne permette pas de maintenir une liquidité pour l'exploitation du service, la **MRC** pourra procéder à une avance de fonds dans l'intervalle de la réception de la subvention du MTQ.

S'il s'avérait à la fin du projet que le rapport financier dénote un surplus et que la **MRC** n'entend pas poursuivre le service en 2027, **Transport adapté pour nous** s'engage à rembourser à la **MRC** ce surplus, et ce, dans les 60 jours de la date d'expiration du protocole d'entente.

ARTICLE 5 : TARIFICATION

Toute modification à la tarification ne pourra être faite sans l'autorisation de la **MRC**.

ARTICLE 6 : CONTRATS DE TRANSPORT

La **MRC** accorde par résolution les contrats aux transporteurs, suivant les règles d'adjudication des contrats prévus par la loi, sauf dans le cas où il s'agit de combler des places disponibles dans le service de transport adapté géré par **Transport adapté pour nous**. **Transport adapté pour nous** est gestionnaire de ces contrats de transport, ainsi que celui conclu avec Ami-Bus, mais la **MRC** demeure responsable des liens contractuels.

ARTICLE 7 : IMMOBILISATION

À la fin de la présente entente, la **MRC** se réserve le droit de conserver toute immobilisation qui serait acquise à même les fonds du projet.

ARTICLE 8 : DURÉE ET RÉILIATION

La présente entente est d'une durée d'une année et couvre la période du 1^{er} janvier 2026 au 31 décembre 2026. Toutefois, l'une ou l'autre des parties se réserve le droit de résilier la présente entente pour les motifs suivants :

- si l'une des parties fait défaut de remplir l'un ou l'autre des termes, conditions et obligations qui lui incombent en vertu des présentes;
- toute insatisfaction raisonnable et justifiée pour les services rendus par **Transport adapté pour nous** en vertu des présentes;
- toute difficulté liée au refus d'un organisme de verser l'aide financière prévue, suite à une évaluation négative du projet ou à des problèmes budgétaires mettant en péril la fourniture du service.

Pour ce faire, la **MRC** ou **Transport adapté pour nous** doit transmettre un avis écrit de résiliation motivé à l'autre partie et celle-ci aura 30 jours pour remédier aux défauts énoncés à l'avis et en aviser la partie qui a donné avis, à défaut de quoi l'entente est alors automatiquement résiliée à l'expiration du délai.

Si la résiliation résulte d'un arrêt ou une diminution de subvention gouvernementale, la **MRC** peut résilier la présente entente en transmettant à **Transport adapté pour nous** un avis à cet effet et la résiliation prend effet à compter du 30^e jour de la date de la réception de cet avis. Dans ce cas, **Transport adapté pour nous** doit rembourser à la **MRC** toute contribution reçue dont il n'a pas besoin pour honorer ses engagements irrévocables effectués avant la date de la réception de l'avis de résiliation.

ARTICLE 9 : SIGNATURES

EN FOI DE QUOI, les parties ont signé :

À Granby, ce 10 décembre 2025 :

POUR LA MRC DE LA HAUTE-YAMASKA :

René Beauregard
René Beauregard, préfet

Jean Hogue
Jean Hogue, directeur général et greffier-trésorier

À Granby, ce 10 décembre 2025 :

POUR TRANSPORT ADAPTÉ POUR NOUS INC. :

Thérèse Fontaine
Thérèse Fontaine, présidente

Manon Bessette
Manon Bessette, directrice générale

ANNEXE A – LISTE DES ÉQUIPEMENTS PRÊTÉS

- Chaise sténo supersérie
- Bureau 36" x 72 "
- Ordinateur HP Business Desktop 8 200 Elite
- Moniteur LG BenQ 22 LED
- Licence Office Standard 2010
- 2 câbles réseau
- D-Link

Extrait du procès-verbal de la séance ordinaire du conseil de la MRC de La Haute-Yamaska tenue dans la salle du conseil, au 142, rue Dufferin, bureau 100, Granby, le mercredi 26 novembre 2025 à 13 h.

Présences : René Beauregard Pascal Russell
 Julie Bourdon Paul Sarrazin
 Suzanne Choinière Philip Tétrault
 Nathalie Gauvin

Absence : Éric Chagnon

Formant quorum sous la présidence de Jean Hogue, directeur général et greffier-trésorier, jusqu'au point 3.3 et de René Beauregard, préfet, par la suite.

Autres présences : Jean Hogue, directeur général et greffier-trésorier, Valérie Leblanc, directrice générale adjointe et greffière-trésorière adjointe, M^e Eve-Marie Préfontaine, directrice du Service des affaires juridiques, du greffe et des archives et M^e Grégory Carl Godbout, greffier.

2025-11-282 TRANSPORT COLLECTIF RÉGIONAL - ADOPTION DES CONTRATS ET ENTENTES POUR LA POURSUITE DU SERVICE EN 2026

ATTENDU que la MRC de La Haute-Yamaska entend poursuivre le service de transport collectif régional en 2026;

EN CONSÉQUENCE,

Il est proposé par : Paul Sarrazin

Appuyé par : Julie Bourdon

Et résolu :

Que la MRC de La Haute-Yamaska autorise le préfet, ou en son absence le préfet suppléant, ainsi que le directeur général et greffier-trésorier, ou en son absence la directrice générale adjointe et greffière-trésorière adjointe, à signer et à effectuer toutes les modifications mineures jugées nécessaires pour :

- l'entente visant à faciliter l'accès au service de transport collectif de la MRC de La Haute-Yamaska aux étudiants, étudiantes, employés et employées du Cégep de Granby pour 2026, telle que soumise;
- l'addenda numéro 1 à l'entente relative à l'organisation, la gestion et le fonctionnement d'un service de transport collectif de personnes pour l'année 2025 avec Transport adapté pour nous inc., tel que soumis;
- l'entente relative à l'organisation, la gestion et le fonctionnement d'un service de transport collectif régional de personnes pour l'année 2026 avec Transport adapté pour nous inc., telle que soumise;
- le contrat de gré à gré avec Ami-Bus inc. pour la fourniture d'un service de transport collectif pour l'année 2026, tel que soumis;
- le contrat de gré à gré avec Ami-Bus inc. pour la fourniture d'un service de transport collectif régional avec les places résiduelles en transport adapté, tel que soumis;
- le contrat de gré à gré avec Taxi 3000 inc. pour la fourniture d'un service de transport collectif par taxis pour l'année 2026, tel que soumis;

- le contrat de gré à gré avec Transport Dale McGill pour la fourniture d'un service de transport collectif par taxis pour des déplacements à des fins médicales à Cowansville l'année 2026, tel que soumis.

D'assumer les frais, pour l'ensemble des contrats ci-dessus, à même le poste budgétaire 1-02-370-00-970-00 Subvention à des OBNL.

ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ

COPIE CERTIFIÉE CONFORME
au livre des délibérations du conseil



Grégory Carl Godbout,
Responsable de l'accès aux documents
Ce 27 novembre 2025



Transport adapté pour nous inc.

5401 · rue Foster
Waterloo, Qc J0E 2N0
Tél.: 450 539-4711
1 877 439-4711
Télec.: 450 539-4789

EXTRAIT DU PROCÈS VERBAL
Réunion du 19 septembre 2025

Il est proposé par Jean-Marie Lachapelle, secondé par Serge Blanchard que Thérèse Fontaine présidente et Manon Bessette directrice signent tous les documents concernant les ententes relatives à la gestion du transport collectif en milieu rural de la MRC de la Haute-Yamaska pour l'année 2026.

Manon Bessette
Directrice

ANNEXE 2

Statistiques d'exploitation 2025 du transport collectif
de la MRC de La Haute-Yamaska

Statistiques d'exploitation 2025

	2021	2022	2023	2024	1er trim.	2e trim.	3e trim.	4e trim.	CUMUL 2025
DOSSIERS ACTIFS par municipalité								Mise à jour 31-déc dossiers actifs 24 derniers mois	
Granby	16	29	34	29				34	
Roxton Pond	19	25	26	24				27	
Shefford	48	66	53	52				62	
St-Alphonse	9	14	14	8				12	
Ste-Cécile Milton	2	1	7	7				10	
St-Joachim	6	12	9	14				14	
Warden	2	2	2	5				6	
Waterloo	198	227	191	194				235	
Hors MRC (visiteur)	5	3	2	5				4	
TOTAL	305	379	338	338				404	
ADMISSIONS par sexe									
Homme	149	174	154	153				183	
Femme	156	205	184	185				221	
TOTAL	305	379	338	338				404	
NOMBRE DE DÉPLACEMENTS	7307	11517	14227	16561	4597	3347	2699	3577	14220
DÉPLACEMENTS PAR GROUPE ÂGE									
0 à 5 ans	38	28	130	52	59	35	26	4	124
6 à 20 ans	3994	6540	6170	8523	2262	1417	1104	1865	6648
21 à 64 ans	2865	4121	7085	7081	2081	1694	1195	1478	6448
65 à 79 ans	281	698	741	427	66	115	92	109	382
80 ans et plus	129	130	101	478	129	86	282	121	618
TOTAL	7307	11517	14227	16561	4597	3347	2699	3577	14220

Statistiques d'exploitation 2025

	2021	2022	2023	2024	1er trim.	2e trim.	3e trim.	4e trim.	CUMUL 2023
DÉPLACEMENTS CUMUL. / CITOYENS									
GRANBY	120	510	2538	2532	662	699	656	565	2582
ROXTON POND	573	764	1413	1238	237	165	141	240	783
SHEFFORD	2205	3224	3070	3853	1269	882	580	831	3562
ST-ALPHONSE DE GRANBY	207	614	891	680	125	191	189	199	704
STE-CECILE DE MILTON	29	146	41	336	112	14	4	43	173
ST-JOACHIM	102	271	291	381	80	41	0	98	219
WARDEN	0	3	292	388	219	107	20	76	422
WATERLOO	3789	5766	5444	6948	1871	1240	977	1525	5613
usagers réddents hors MRC HY	282	219	247	205	22	8	132	0	162
TOTAL	7307	11517	14227	16561	4597	3347	2699	3577	14220
CUMULATIF / MOTIFS DE TRANSPORT									
Étude	3881	5978	6588	9829	2716	1633	1004	2036	7389
Loisir	533	1255	1006	697	129	222	345	203	899
Médical	351	303	268	367	153	81	36	64	334
Médical Cowansville	82	79	76	97	62	42	52	31	187
Service	254	404	457	491	124	74	146	111	455
Travail	2206	3498	5832	5080	1475	1295	1116	1132	5018
TOTAL	7307	11517	14227	16561	4659	3347	2699	3577	14282
Transport taxi	5043	7325	10414	10918	2953	2400	2064	2415	9832
Minibus Waterloo/Shefford / Gby	166	2569	2906	4752	1507	752	408	996	3663
Place résiduelle Transport adapté	1098	1623	907	891	137	195	227	166	725
TOTAL	7307	11517	14227	16561	4597	3347	2699	3577	14220
Transport régulier			11065	13596	3884	2608	1891	2956	11339
Transport occasionnels			3162	2965	713	739	808	621	2881
Nombre passes mensuelles vendues	182	291	423	460	139	94	71	83	387
Déplacements avec passes	4950 68%	9249 77%	11062 78%	13502 82%	3876 85%	2688 81%	1934 71%	2865 80%	
Déplacements argent comptant	2357 32%	2268 23%	3165 22%	3059 18%	721 15%	659 19%	765 29%	712 20%	

ANNEXE 3

Entente intervenue entre le Cégep de Granby
et la MRC de La Haute-Yamaska

ENTENTE VISANT À FACILITER L'ACCÈS AU SERVICE DE TRANSPORT COLLECTIF DE LA MRC DE LA HAUTE-YAMASKA AUX ÉTUDIANTS, ÉTUDIANTES, EMPLOYÉS ET EMPLOYÉES DU CÉGEP DE GRANBY POUR L'ANNÉE 2026

ENTRE :

CÉGEP DE GRANBY, personne morale de droit public, immatriculé au Registraire des entreprises du Québec sous le numéro 8819193192, dont le siège social est situé au 235, rue Saint-Jacques, Granby (Québec), J2G 3N1, dûment représenté par Isabelle Giard, directrice des affaires étudiantes et des services à la communauté, dûment autorisée tel qu'elle le déclare;

(ci-après nommé le « **CÉGEP** »);

ET :

MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DE LA HAUTE-YAMASKA, personne morale de droit public, dont le siège social est situé au 142, rue Dufferin, bureau 100 Granby (Québec), J2G 4X1, dûment représentée par René Beauregard, préfet, et Jean Hogue, directeur général et greffier-trésorier, en vertu de la résolution numéro 2025-11-282 adoptée le 26 novembre 2025;

(ci-après nommée la « **MRC** »);

(ci-après nommés conjointement les « **PARTIES** »);

ATTENDU que la **MRC** offre un service de transport collectif en milieu rural desservant les citoyens de Roxton Pond, Saint-Alphonse-de-Granby, Sainte-Cécile-de-Milton, Saint-Joachim-de-Shefford, Shefford, Warden et Waterloo;

ATTENDU que l'objectif de ce service est d'offrir un moyen de transport à toute personne résidant sur le territoire rural de la **MRC** lui permettant de se rendre en milieu urbain pour y satisfaire des besoins essentiels tels que le travail, la santé et l'éducation;

ATTENDU que ce service répond pour une bonne part à une demande de transport venant des étudiants et étudiantes fréquentant le **CÉGEP**;

ATTENDU que le **CÉGEP** est désireux de continuer à faciliter le transport en milieu rural de ses étudiants et étudiantes, ainsi que de ses employés et employées;

EN CONSÉQUENCE, les **PARTIES** conviennent de ce qui suit :

ARTICLE 1 : OBJET DE L'ENTENTE

L'entente a pour objet d'établir les termes et dispositions qui permettront à tous les étudiants et étudiantes inscrits au **CÉGEP**, ainsi qu'aux employés et employées du **CÉGEP** d'avoir accès à un coût avantageux pour l'achat de passe mensuelle pour le service de transport collectif de la **MRC**.

ARTICLE 2 : SERVICES OFFERTS

Le service de transport collectif de la **MRC** offre une navette quotidienne (du lundi au vendredi) en direction du **CÉGEP** de Granby. Les véhicules quittent simultanément Roxton Pond, Saint-Alphonse-de-Granby et Waterloo entre 7 h et 8 h, selon la demande. Les véhicules en partance de Waterloo desservent également les secteurs de Shefford et Warden. Les retours à Roxton Pond, Saint-Alphonse-de-Granby et Waterloo se font en sens inverse entre 16 h 25 et/ou 17 h 20 et 18 h 15, selon la demande.

La gestion et l'opération du service de transport collectif de la **MRC** est assurée par l'organisme *Transport adapté pour nous inc.*

ARTICLE 3 : MODALITÉS FINANCIÈRES

En considération des services rendus par la **MRC**, le **CÉGEP** s'engage à défrayer, à compter du 1^{er} janvier 2026, un montant de 40,00 \$ pour chaque passe mensuelle d'accès au transport collectif qui sera vendue à un étudiant ou à une étudiante inscrit(e) au **CÉGEP**, ou à un employé ou une employée du **CÉGEP**, selon le mécanisme ci-après décrit.

Sur présentation de sa carte étudiante (pour les étudiantes et étudiants) ou de sa carte d'employé (pour les membres du personnel) et à l'achat d'une passe mensuelle auprès de l'organisme *Transport adapté pour nous inc.* ou son mandataire, l'étudiant ou l'étudiante devra acquitter un montant de 80,00 \$ au lieu du tarif régulier de 120,00 \$ fixé par la MRC pour 2026.

À la réception des factures, le **CÉGEP** remboursera directement à l'organisme *Transport adapté pour nous inc.* un montant de 40,00 \$ pour chaque passe mensuelle ainsi vendue à tarif réduit.

ARTICLE 4 : DURÉE ET RÉSILIATION

La présente entente est d'une durée d'un an et couvre la période du 1^{er} janvier 2026 au 31 décembre 2026. Toutefois, l'une ou l'autre des **PARTIES** se réserve le droit de résilier l'entente advenant qu'une des **PARTIES** fasse défaut de remplir l'une ou l'autre des obligations qui lui incombent en vertu des présentes.

ARTICLE 5 : RENOUVELLEMENT

L'entente ne se renouvelle pas automatiquement. Toutefois, la **MRC** pourra solliciter à nouveau la contribution financière du **CÉGEP** et négocier une nouvelle entente, selon une durée et des conditions à déterminer.

ARTICLE 6 : SIGNATURES

EN FOI DE QUOI, les **PARTIES** ont signé numériquement :

POUR LE CÉGEP DE GRANBY :



Isabelle Giard, directrice des affaires étudiantes
et des services à la communauté

POUR LA MRC DE LA HAUTE-YAMASKA :

René Beauregard, préfet

Jean Hogue, directeur général et
greffier-trésorier

Extrait du procès-verbal de la séance ordinaire du conseil de la MRC de La Haute-Yamaska tenue dans la salle du conseil, au 142, rue Dufferin, bureau 100, Granby, le mercredi 26 novembre 2025 à 13 h.

Présences : René Beauregard Pascal Russell
 Julie Bourdon Paul Sarrazin
 Suzanne Choinière Philip Tétrault
 Nathalie Gauvin

Absence : Éric Chagnon

Formant quorum sous la présidence de Jean Hogue, directeur général et greffier-trésorier, jusqu'au point 3.3 et de René Beauregard, préfet, par la suite.

Autres présences : Jean Hogue, directeur général et greffier-trésorier, Valérie Leblanc, directrice générale adjointe et greffière-trésorière adjointe, M^e Eve-Marie Préfontaine, directrice du Service des affaires juridiques, du greffe et des archives et M^e Grégory Carl Godbout, greffier.

**2025-11-282 TRANSPORT COLLECTIF RÉGIONAL - ADOPTION DES CONTRATS ET ENTENTES
POUR LA POURSUITE DU SERVICE EN 2026**

ATTENDU que la MRC de La Haute-Yamaska entend poursuivre le service de transport collectif régional en 2026;

EN CONSÉQUENCE,

Il est proposé par : Paul Sarrazin

Appuyé par : Julie Bourdon

Et résolu :

Que la MRC de La Haute-Yamaska autorise le préfet, ou en son absence le préfet suppléant, ainsi que le directeur général et greffier-trésorier, ou en son absence la directrice générale adjointe et greffière-trésorière adjointe, à signer et à effectuer toutes les modifications mineures jugées nécessaires pour :

- l'entente visant à faciliter l'accès au service de transport collectif de la MRC de La Haute-Yamaska aux étudiants, étudiantes, employés et employées du Cégep de Granby pour 2026, telle que soumise;
- l'addenda numéro 1 à l'entente relative à l'organisation, la gestion et le fonctionnement d'un service de transport collectif de personnes pour l'année 2025 avec Transport adapté pour nous inc., tel que soumis;
- l'entente relative à l'organisation, la gestion et le fonctionnement d'un service de transport collectif régional de personnes pour l'année 2026 avec Transport adapté pour nous inc., telle que soumise;
- le contrat de gré à gré avec Ami-Bus inc. pour la fourniture d'un service de transport collectif pour l'année 2026, tel que soumis;
- le contrat de gré à gré avec Ami-Bus inc. pour la fourniture d'un service de transport collectif régional avec les places résiduelles en transport adapté, tel que soumis;
- le contrat de gré à gré avec Taxi 3000 inc. pour la fourniture d'un service de transport collectif par taxis pour l'année 2026, tel que soumis;

- le contrat de gré à gré avec Transport Dale McGill pour la fourniture d'un service de transport collectif par taxis pour des déplacements à des fins médicales à Cowansville l'année 2026, tel que soumis.

D'assumer les frais, pour l'ensemble des contrats ci-dessus, à même le poste budgétaire 1-02-370-00-970-00 Subvention à des OBNL.

ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ

COPIE CERTIFIÉE CONFORME
au livre des délibérations du conseil



Grégory Carl Godbout,
Responsable de l'accès aux documents
Ce 27 novembre 2025

ANNEXE 4

Bilan financier 2025 du transport collectif
de la MRC de La Haute-Yamaska

TRANSPORT ADAPTÉ POUR NOUS INC.

ÉTATS FINANCIERS

31 DÉCEMBRE 2025

TRANSPORT ADAPTÉ POUR NOUS INC.

ÉTATS FINANCIERS

31 DÉCEMBRE 2025

Table des matières

	Page
Rapport de l'auditeur indépendant	2 - 4
Résultats	5
Évolution de l'actif net	6
Situation financière	7
Flux de trésorerie	8
Notes complémentaires	9 - 15
Renseignements complémentaires	16 - 17



Jérémy Joyal-Deslandes CPA inc.

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

Aux administrateurs de
Transport Adapté pour Nous Inc.

Opinion

J'ai effectué l'audit des états financiers de l'organisme Transport Adapté pour Nous Inc. (l'« organisme »), qui comprennent l'état de la situation financière au 31 décembre 2025, et les états des résultats, de l'évolution de l'actif net et des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi que les notes complémentaires, y compris le résumé des principales méthodes comptables.

À mon avis, les états financiers ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'organisme au 31 décembre 2025, ainsi que des résultats de ses activités et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux normes comptables canadiennes pour les organismes sans but lucratif.

Fondement de l'opinion

J'ai effectué mon audit conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada. Les responsabilités qui m'incombent en vertu de ces normes sont plus amplement décrites dans la section « Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers » du présent rapport. Je suis indépendant de l'organisme conformément aux règles de déontologie qui s'appliquent à l'audit des états financiers au Canada et je me suis acquitté des autres responsabilités déontologiques qui m'incombent selon ces règles. J'estime que les éléments probants que j'ai obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder mon opinion d'audit.

Responsabilités de la direction et des responsables de la gouvernance à l'égard des états financiers

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle des états financiers conformément aux normes comptables canadiennes pour les organismes sans but lucratif, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Lors de la préparation des états financiers, c'est à la direction qu'il incombe d'évaluer la capacité de l'organisme à poursuivre son exploitation, de communiquer, le cas échéant, les questions relatives à la continuité de l'exploitation et d'appliquer le principe comptable de continuité d'exploitation, sauf si la direction a l'intention de liquider l'organisme ou de cesser son activité ou si aucune autre solution réaliste ne s'offre à elle.

Il incombe aux responsables de la gouvernance de surveiller le processus d'information financière de l'organisme.

Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers

Mes objectifs sont d'obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers pris dans leur ensemble sont exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, et de délivrer un rapport de l'auditeur contenant mon opinion. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, qui ne garantit toutefois pas qu'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada permettra toujours de détecter toute anomalie significative qui pourrait exister. Les anomalies peuvent résulter de fraudes ou d'erreurs et elles sont considérées comme significatives lorsqu'il est raisonnable de s'attendre à ce que, individuellement ou collectivement, elles puissent influencer sur les décisions économiques que les utilisateurs des états financiers prennent en se fondant sur ceux-ci.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada, j'exerce mon jugement professionnel et fais preuve d'esprit critique tout au long de cet audit. En outre :

- j'identifie et évalue les risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, conçois et mets en œuvre des procédures d'audit en réponse à ces risques, et réunis des éléments probants suffisants et appropriés pour fonder mon opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative résultant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne;
- j'acquies une compréhension des éléments du contrôle interne pertinents pour l'audit afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'organisme;
- j'apprécie le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que des informations y afférentes fournies par cette dernière;

- je tire une conclusion quant au caractère approprié de l'utilisation par la direction du principe comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments probants obtenus, quant à l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou situations susceptibles de jeter un doute important sur la capacité de l'organisme à poursuivre son exploitation. Si je conclus à l'existence d'une incertitude significative, je suis tenu d'attirer l'attention des lecteurs de mon rapport sur les informations fournies dans les états financiers au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas adéquates, d'exprimer une opinion modifiée. Mes conclusions s'appuient sur les éléments probants obtenus jusqu'à la date de mon rapport. Des événements ou situations futurs pourraient par ailleurs amener l'organisme à cesser son exploitation;
- j'évalue la présentation d'ensemble, la structure et le contenu des états financiers, y compris les informations fournies dans les notes, et apprécie si les états financiers représentent les opérations et événements sous-jacents d'une manière propre à donner une image fidèle.

Je communique aux responsables de la gouvernance notamment l'étendue et le calendrier prévus des travaux d'audit et mes constatations importantes, y compris toute déficience importante du contrôle interne que j'aurais relevée au cours de mon audit.



CPA Inc.¹

Granby
Le 10 mars 2026

¹ Par CPA auditeur, permis de comptabilité publique n° A130882

TRANSPORT ADAPTÉ POUR NOUS INC.**RÉSULTATS****EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 2025**

Page 5

	2025	2024
Produits		
Apports		
Ministère des Transports du Québec	316 672 \$	360 520 \$
Contributions municipales (note 10)	124 751	105 751
Revenus d'autres organismes	164 825	118 291
Revenus d'usagers	153 138	129 855
Intérêts	24 743	25 548
Autres services de transport	7 450	7 480
	791 579	747 445
Charges		
Frais d'opération (annexe A)	659 749	574 369
Frais d'administration (annexe B)	88 649	79 321
	748 398	653 690
Excédent des produits sur les charges	43 181 \$	93 755 \$

Les notes complémentaires et les renseignements complémentaires font partie intégrante des états financiers.

TRANSPORT ADAPTÉ POUR NOUS INC.**ÉVOLUTION DE L'ACTIF NET****EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 2025**

Page 6

	2025	2024
Solde au début	732 014 \$	638 259 \$
Excédent des produits sur les charges	43 181	93 755
Solde à la fin	775 195 \$	732 014 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

TRANSPORT ADAPTÉ POUR NOUS INC.**SITUATION FINANCIÈRE****31 DÉCEMBRE 2025**

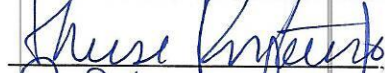
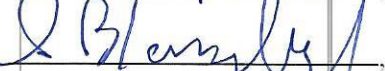
Page 7

	2025	2024
Actif		
Actif à court terme		
Encaisse	342 685 \$	631 895 \$
Placements temporaires (note 3)	-	182 000
Débiteurs (note 4)	165 284	274 154
Frais payés d'avance	1 505	1 462
	509 474	1 089 511
Actif à long terme		
Placements (note 5)	582 000	-
	1 091 474 \$	1 089 511 \$
Passif		
Passif à court terme		
Créditeurs et charges à payer (note 7)	99 998 \$	97 319 \$
Apports reportés (note 8)	216 281	260 178
	316 279	357 497
Actif net		
Non affecté	775 195	732 014
	1 091 474 \$	1 089 511 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Engagement contractuel (note 13)

Pour le conseil d'administration,

 administrateur administrateur

TRANSPORT ADAPTÉ POUR NOUS INC.**FLUX DE TRÉSORERIE****EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 2025**

Page 8

	2025	2024
Activités de fonctionnement		
Excédent des produits sur les charges	43 181 \$	93 755 \$
Variation nette d'éléments hors trésorerie liés au fonctionnement (note 9)	67 609	126 503
	110 790	220 258
Activités d'investissement		
Acquisition de placements	(582 000)	-
Cession de placements temporaires	182 000	-
	(400 000)	-
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	(289 210)	220 258
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début	631 895	411 637
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin	342 685 \$	631 895 \$

La trésorerie et les équivalents de trésorerie sont constitués de l'encaisse.

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

1. Statut et nature des activités

L'organisme, constitué le 17 juin 1987 en vertu de la Partie III de la Loi sur les compagnies (Québec), est enregistré à titre d'organisme de bienfaisance et est conséquemment exempté des impôts sur les bénéfices. Ses objectifs sont de dispenser des services de transport adapté pour les personnes handicapées et du transport collectif en milieu rural.

2. Principales méthodes comptables

L'organisme applique les normes comptables canadiennes pour les organismes sans but lucratif.

Utilisation d'estimations

La préparation des états financiers exige que la direction procède à des estimations et pose des hypothèses qui ont une incidence sur les montants présentés au titre des actifs et des passifs et sur les montants comptabilisés au titre des produits et des charges pour les exercices visés. Les résultats réels peuvent différer de ces estimations. Les principales estimations portent sur la provision pour créances douteuses, la dépréciation des actifs financiers, la durée de vie utile des immobilisations corporelles.

Instruments financiers

Évaluation initiale

L'organisme évalue initialement ses actifs financiers et ses passifs financiers créés ou échangés dans des opérations conclues dans des conditions de pleine concurrence à leur juste valeur. Les actifs financiers et passifs financiers qui ont été créés ou échangés dans des opérations entre apparentés, sauf pour les parties qui n'ont pas d'autre relation avec l'organisme qu'en leur qualité de membres de la direction, sont initialement évalués au coût.

Évaluation ultérieure

L'organisme évalue ultérieurement tous ses actifs financiers et ses passifs financiers au coût ou au coût après amortissement.

Les actifs financiers évalués au coût après amortissement selon la méthode linéaire se composent de l'encaisse, des placements temporaires, des placements, des comptes clients et des subventions à recevoir.

Les passifs financiers évalués au coût après amortissement selon la méthode linéaire se composent des comptes fournisseurs.

2. Principales méthodes comptables (suite)

Instruments financiers (suite)

Dépréciation

En ce qui a trait aux actifs financiers évalués au coût ou au coût après amortissement, l'organisme détermine s'il existe des indications d'une possible dépréciation. Dans l'affirmative, et si l'organisme détermine qu'il y a eu au cours de l'exercice un changement défavorable important dans le calendrier ou le montant prévu des flux de trésorerie futurs, une réduction de valeur est comptabilisée aux résultats. Si les indications de perte de valeur s'atténuent ou disparaissent, la moins-value déjà comptabilisée doit faire l'objet d'une reprise de valeur dans la mesure de l'amélioration. La valeur comptable de l'actif financier ne peut être supérieure à ce qu'elle aurait été à la date de reprise de valeur si la moins-value n'avait jamais été comptabilisée. La reprise de valeur est comptabilisée aux résultats.

Comptabilisation des produits

L'organisme applique la méthode du report pour comptabiliser les apports. Selon cette méthode, les apports affectés à des charges d'exercices futurs sont reportés et comptabilisés à titre de produits au cours de l'exercice où sont engagées les charges auxquelles ils sont affectés. Les apports non affectés sont comptabilisés à titre de produits lorsqu'ils sont reçus ou lorsqu'ils sont à recevoir si le montant peut faire l'objet d'une estimation raisonnable et que son encaissement est raisonnablement assuré.

Les revenus des usagers sont comptabilisés lorsque les services de transport ont été rendus, que le montant est déterminé ou déterminable et que le recouvrement est raisonnablement certain.

Les intérêts sont constatés selon la méthode de la comptabilité d'exercice et en fonction du temps écoulé.

Les dons sont comptabilisés à titre de produits lorsqu'ils sont reçus ou à recevoir si le montant à recevoir peut faire l'objet d'une estimation raisonnable et que sa réception est raisonnablement assurée.

Apports reçus sous forme de biens et de services

Les apports sous forme de fournitures et de services sont évalués à leur juste valeur et sont imputés dans les états financiers à titre d'apport ainsi que de charge équivalente, lorsque ces apports peuvent faire l'objet d'une estimation raisonnable et que l'organisme aurait dû se procurer autrement ces fournitures et services pour son fonctionnement régulier.

Trésorerie et équivalents de trésorerie

La politique de l'organisme consiste à présenter dans la trésorerie et les équivalents de trésorerie les soldes bancaires, y compris les découverts bancaires lorsque les soldes bancaires fluctuent souvent entre le positif et le négatif, et les placements temporaires dont l'échéance n'excède pas trois mois à partir de la date d'acquisition.

TRANSPORT ADAPTÉ POUR NOUS INC.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 DÉCEMBRE 2025

Page 11

2. Principales méthodes comptables (suite)

Ventilation des charges

L'organisme présente certaines de ses charges en les ventilant entre le service de transport adapté et le transport collectif. Les charges spécifiques à chaque projet sont directement attribués à ce projet. Les salaires et charges sociales sont ventilés au prorata des heures travaillées pour chaque programme. La charge de loyer est ventilée au prorata de la superficie relative occupée par chaque programme. Les dépenses informatiques sont ventilées au prorata de l'utilisation des logiciels pour chaque programme. Certaines charges communes telles que les télécommunication, les honoraires professionnels et les frais de formation sont ventilés de façon presque équivalente entre les deux programmes.

3. Placements temporaires

	2025	2024
Dépôt à terme, 5,2 %, échu au cours de l'exercice	- \$	182 000 \$

4. Débiteurs

	2025	2024
Comptes clients	47 447 \$	52 326 \$
Subventions à recevoir - Transport adapté	70 221	123 580
Subventions à recevoir - Transport collectif	-	53 209
Taxes de vente à recevoir	44 650	43 457
Intérêts courus	2 966	1 582
	165 284 \$	274 154 \$

5. Placements

	2025	2024
Dépôt à terme, 3 %, échéant en octobre 2030	582 000 \$	- \$

6. Immobilisations corporelles

	2025		2024	
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette	Valeur nette
Matériel informatique	7 800 \$	7 800 \$	- \$	- \$
Améliorations locatives	22 582	22 582	-	-
	30 382 \$	30 382 \$	- \$	- \$

TRANSPORT ADAPTÉ POUR NOUS INC.**NOTES COMPLÉMENTAIRES****31 DÉCEMBRE 2025**

Page 12

7. Créditeurs et charges à payer

	2025	2024
Comptes fournisseurs et frais courus	82 008 \$	66 299 \$
Retenues à la source	9 506	7 814
Salaires et vacances à payer	8 484	23 206
	<u>99 998 \$</u>	<u>97 319 \$</u>

8. Apports reportés

Les apports reportés sont constitués de produits destinés à couvrir des charges de fonctionnement du prochain exercice. Pour le volet de Transport collectif, advenant le cas où la Municipalité régionale de comté (MRC) de la Haute-Yamaska mettait fin au projet, tout montant reçu et non utilisé à la date de ce projet appartiendra à la MRC.

Depuis 2020, nous retrouvons des apports reportés pour le Programme d'aide d'urgence au transport collectif des personnes (PAUTC). Les sommes non utilisées au 31 décembre 2025 pour maintenir la continuité du service à la population devront être remboursées au MTQ.

	2025	2024
Transport adapté		
Solde au début	139 004 \$	139 004 \$
Solde à la fin	<u>139 004</u>	<u>139 004</u>
Transport collectif		
Solde au début	121 174	115 095
Apports encaissés ou à recevoir au cours de l'exercice - Ministère des Transports du Québec	201 569	225 837
Apports encaissés ou à recevoir au cours de l'exercice - MRC de la Haute-Yamaska	105 801	130 172
Apports constatés à titre de produits de l'exercice	<u>(351 267)</u>	<u>(349 930)</u>
Solde à la fin	<u>77 277</u>	<u>121 174</u>
	<u>216 281 \$</u>	<u>260 178 \$</u>

Au 31 décembre 2025, le solde est composé des apports reportés liés au PAUTC - TC pour un montant de 77 277 \$ (115 095 \$ au 31 décembre 2024) et d'autres surplus des années antérieures pour un montant de 0 \$ (6 079 \$ au 31 décembre 2024).

TRANSPORT ADAPTÉ POUR NOUS INC.**NOTES COMPLÉMENTAIRES****31 DÉCEMBRE 2025**

Page 13

9. Variation nette d'éléments hors trésorerie liés au fonctionnement

	2025	2024
Débiteurs	108 870 \$	84 545 \$
Frais payés d'avance	(43)	(119)
Créditeurs et charges à payer	2 679	35 998
Apports reportés	(43 897)	6 079
	<u>67 609 \$</u>	<u>126 503 \$</u>

10. Opérations entre apparentés

L'organisme a signé un protocole d'entente pour le transport adapté, qui a été renouvelé pour l'exercice 2025 avec les villes de Waterloo, de Lac-Brome, les municipalités de St-Étienne-de-Bolton, du Canton de Shefford et de St-Joachim-de-Shefford et les villages de Brome, de Warden et de Stukely-Sud.

L'organisme est apparenté à chacune des villes et municipalités du fait qu'un membre de chacune des villes et municipalités peut siéger sur le conseil d'administration de l'organisme.

Au cours de l'exercice, l'organisme a effectué les opérations suivantes avec les différentes municipalités. Ces opérations ont été effectuées dans le cours normal des activités et ont été comptabilisées à la valeur d'échange.

	2025	2024
Contributions municipales		
Municipalité du Canton de Shefford	42 290 \$	35 744 \$
Ville de Lac-Brome	32 186	27 270
Ville de Waterloo	27 445	23 289
Municipalité de St-Joachim-de-Shefford	7 859	6 705
Municipalité du village de Stukely-Sud	6 737	5 740
Municipalité de St-Étienne-de-Bolton	4 491	3 801
Municipalité du village de Warden	2 121	1 862
Municipalité du village de Brome	1 622	1 340
	<u>124 751 \$</u>	<u>105 751 \$</u>

11. Subvention Ministère des Transports du Québec et dépendance économique

La subvention du Ministère des Transports du Québec (MTQ) est un financement de base destiné à couvrir partiellement les charges de fonctionnement des programmes de transport adapté et de transport collectif. Cette subvention est récurrente sous réserve des crédits disponibles et du respect de certaines conditions administratives.

La pérennité de l'organisme est fonction de l'obtention continue de cette subvention du Ministère des Transports du Québec pour le fonctionnement général.

12. Instruments financiers

Risques financiers

Les risques importants découlant d'instruments financiers auxquels l'organisme est exposé au 31 décembre 2025 sont détaillés ci-après.

Risque de crédit

Le risque de crédit est le risque qu'une partie à un actif financier manque à l'une de ses obligations et amène de ce fait l'organisme à subir une perte financière. Le risque de crédit pour l'organisme est principalement lié aux comptes clients et aux subventions à recevoir.

L'organisme consent du crédit à ses clients dans le cours normal de ses activités. Il effectue, de façon continue, des évaluations de crédit à l'égard de ses clients et maintient des provisions pour pertes potentielles sur créances, lesquelles, une fois matérialisées, respectent les prévisions de la direction. L'organisme n'exige généralement pas de caution.

Pour les subventions à recevoir, l'organisme évalue, de façon continue, les montants à recevoir sur la base des montants dont il a la quasi-certitude de recevoir en s'appuyant sur leur valeur de réalisation estimative.

Risque de liquidité

Le risque de liquidité est le risque que l'organisme éprouve des difficultés à honorer des engagements liés à ses passifs financiers. L'organisme est exposé à ce risque principalement à l'égard de ses comptes fournisseurs.

Risque de taux d'intérêt

Le risque de taux d'intérêt est le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations de taux d'intérêt. L'organisme est exposé au risque de taux d'intérêt en ce qui concerne ses instruments financiers à taux d'intérêt fixe. Les instruments à taux d'intérêt fixe assujettissent l'organisme à un risque de juste valeur puisque celle-ci varie de façon inverse aux variations des taux d'intérêt du marché.

13. Engagement contractuel

L'engagement pris par l'organisme en vertu d'un bail totalise 10 782 \$ et les versements estimatifs à effectuer au cours du prochain exercice sont les suivants :

2026

10 782 \$

TRANSPORT ADAPTÉ POUR NOUS INC.
RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES
EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 2025

Page 16

	2025	2024
Annexe A - Frais d'opération		
Location de taxis	581 086 \$	476 559 \$
Salaires et charges sociales - Répartition	72 028	96 030
Coût d'utilisation des services de transport collectif	4 827	-
Télécommunications	1 587	1 620
Déplacement et représentation	221	55
Entretien et réparations	-	76
Formation et perfectionnement	-	29
	659 749 \$	574 369 \$
Annexe B - Frais d'administration		
Salaires et charges sociales	56 853 \$	51 294 \$
Loyer	10 068	9 451
Honoraires professionnels	4 210	3 787
Fournitures informatiques	3 957	5 118
Publicité et promotion	3 913	420
Fournitures de bureau	3 361	4 080
Assurances	2 997	2 866
Entretien et réparations	645	577
Taxes et permis	575	598
Déplacements et représentation	557	284
Formation du personnel et déplacement	-	137
Frais bancaires	1 513	709
	88 649 \$	79 321 \$

TRANSPORT ADAPTÉ POUR NOUS INC.
RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES
EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 2025

Page 17

	2025	2024
Annexe C - Projet - Transport collectif en milieu rural		
Produits		
Contributions du Ministère des Transports du Québec et de la MRC de la Haute-Yamaska	351 267 \$	349 930 \$
Revenus d'usagers	63 265	68 699
Revenus d'intérêts	1 150	612
	415 682	419 241
Frais d'exploitation		
Location de taxis	243 854	251 768
Location de mini-bus	78 974	82 810
Logiciel de répartition	1 608	1 452
	324 436	336 030
Frais de fonctionnement		
Salaires et charges sociales - administration	28 652	26 116
Salaires et charges sociales - répartition	40 795	31 137
Publicité et publipostage	8 264	6 022
Coût d'utilisation des services de transport adapté	2 124	8 811
Loyer	2 009	1 918
Télécommunications	1 206	1 285
	83 050	75 289
Frais d'administration		
Honoraires professionnels	4 540	4 146
Frais d'événements	1 500	2 012
Formation et perfectionnement	1 114	801
Fournitures de bureau	824	657
Intérêts et frais bancaires	218	306
	8 196	7 922
Excédent des produits sur les charges	- \$	- \$

ANNEXE 5

Budget 2025-2026-2027 du transport collectif en milieu rural
de la MRC de La Haute-Yamaska

Budget 2025-2026-2027
Transport collectif en milieu rural

9 juillet 2026

V4



2025
adopté MRC
18 déc 2024
16 000 dépl,

2025
REEL
14 220 dépl +
3318
déplacements
Brome-Yamaska
total de 17 538
déplacements

2026

BUDGÉTÉ
20 000 déplacements
avec Brome-Yamaska

2027 *

BUDGÉTÉ
18 000 déplacements
sans Brome-Yamaska

FRAIS D'EXPLOITATION circuit Brome-Yamaska

Entente avec MRC Brome-Missisquoi	150 000 \$	119 738 \$	150 000 \$	- \$
=				

FRAIS D'EXPLOITATION service régulier TAPN

Minibus Amibus	67 000 \$	78 974 \$	83 640 \$	86 986 \$
Places disponibles		2 124 \$		
Taxis et transit	292 500 \$	243 854 \$	268 946 \$	309 288 \$
Sous-total	509 500 \$	444 690 \$	502 586 \$	396 274 \$

FRAIS DE FONCTIONNEMENT

Masse salariale	54 150 \$	69 447 \$	73 063 \$	75 986 \$
Publicité/ Publipostage	26 500 \$	8 264 \$	7 625 \$	7 930 \$
Répartition/ télécommunication	2 900 \$	2 814 \$	2 923 \$	3 040 \$
Loyer	2 100 \$	2 009 \$	2 090 \$	2 174 \$
Sous-total	85 650 \$	82 534 \$	85 701 \$	89 129 \$

FRAIS D'ADMINISTRATION (15% subv MTQ)

Honoraire professionnels	5 000 \$	6 040 \$	4 721 \$	4 910 \$
Frais de bureau	2 350 \$	2 156 \$	2 053 \$	2 135 \$
Sous-total	7 350 \$	8 196 \$	6 774 \$	7 045 \$

Total des dépenses	602 500 \$	535 420 \$	595 061 \$	492 448 \$
--------------------	------------	------------	------------	------------

*Surplus cumulé au 31 déc . de l'année précédente	71 283 \$	57 659 \$	63 156 \$	0 \$
---	-----------	-----------	-----------	------

SOLDE à subventionner	531 217 \$	477 761 \$	531 905 \$	492 448 \$
-----------------------	------------	------------	------------	------------

Contribution MRC HY - quote-part	231 555 \$	225 539 \$	104 416 \$	156 729 \$
Contribution MRC HY - surplus			75 000 \$	68 000 \$
Revenus d'intérêts	600 \$	1 150 \$	1 150 \$	1 150 \$
Revenus usagers	67 600 \$	63 265 \$	65 000 \$	65 000 \$
TOTAL CONTRIBUTION DU MILIEU	299 755 \$	289 954 \$	245 566 \$	290 879 \$

CAF 2025-2026 PAUTC	0	0 \$	75 079 \$	- \$
Contribution du MTQ - volet maintien PADTC	133 666 \$	133 666 \$	193 816 \$	193 816 \$
Contribution du MTMDM - enveloppe bonification	0 \$	115 099 \$	7 753 \$	7 753 \$
Contribution du MTQ - volet développement PADTC	97 796 \$	0 \$	9 691 \$	- \$
TOTAL SUBVENTION MTQ	231 462 \$	248 765 \$	286 339 \$	201 569 \$

Total des revenus	531 217 \$	538 719 \$	531 905 \$	492 448 \$
-------------------	------------	------------	------------	------------

SOLDE DE L'EXERCICE		60 958 \$		
---------------------	--	-----------	--	--

* Une indexation de 4% a été appliquée pour estimer l'augmentation des coûts en 2027 (15% pour les taxis suite au STI)

ANNEXE 6

Entente pour la fourniture d'un service de transport intervenue entre
Ami-Bus inc. et la MRC de La Haute-Yamaska

**CONTRAT POUR LA FOURNITURE DE
SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF RÉGIONAL
POUR LA MRC DE LA HAUTE-YAMASKA**

ENTRE:

MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DE LA HAUTE-YAMASKA, personne de droit public légalement constituée par décret du gouvernement ayant son siège au 142, rue Dufferin, bureau 100, Granby (Québec), J2G 9L4, représentée par son préfet, René Beauregard, et son directeur général et greffier-trésorier, Jean Hogue, tous deux dûment autorisés en vertu de la résolution numéro 2025-11-282 adoptée le 26 novembre 2025.

(ci-après appelée la « MRC »)

ET:

AMI-BUS INC., personne morale sans but lucratif régie par la *Loi sur les compagnies*, immatriculée au Registraire des entreprises du Québec sous le numéro 1144001840, ayant son siège au 65, rue Saint-Jude Sud, local 4, Granby, Québec, J2J 2N2, représentée par sa présidente, Geneviève Rheault, dûment autorisée en vertu d'une résolution adoptée le 18 septembre 2025.

(ci-après appelée le « TRANSPORTEUR »)

(ci-après individuellement appelée la « PARTIE » ou collectivement appelée les « PARTIES »)

ATTENDU QUE LE TRANSPORTEUR est une société spécialisée dans le transport adapté et a notamment le mandat d'établir et d'organiser un transport adapté, collectif et de transport nolisé sur différents territoires;

ATTENDU QUE LE TRANSPORTEUR s'est vu délivrer le permis à titre de répartiteur sous le numéro d'enregistrement 6-C-40131-R par la Commission des transports du Québec (décision 2021 QCCTQ 2001) et est propriétaire d'automobiles autorisées au sens de la *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*;

ATTENDU QUE LA MRC souhaite retenir les services du TRANSPORTEUR pour fournir un service de transport collectif régional de personnes par minifourgonnettes, lesquelles se qualifient d'automobiles;

ATTENDU que les PARTIES souhaitent consigner par écrit les modalités de leur entente;

EN CONSÉQUENCE, LES PARTIES CONVIENNENT DE CE QUI SUIT :

1. OBJET

Le présent contrat vise à confier au TRANSPORTEUR la fourniture exclusive d'un service de transport collectif par minifourgonnettes sur le territoire de la MRC décrit à l'article 2.

Le service doit être offert selon les conditions ci-après décrites, que le TRANSPORTEUR accepte, et ce, sur demande de l'ORGANISME DÉLÉGUÉ par la MRC qui a mandat d'organiser, de gérer et d'opérer l'ensemble du service de transport collectif sur son territoire.

2. TERRITOIRE DESSERVI

Le territoire desservi est celui des municipalités de Waterloo, Warden, Shefford, Roxton Pond, Saint-Alphonse-de-Granby, Sainte-Cécile-de-Milton et Saint-Joachim-de-Shefford en direction ou en provenance de Granby et pouvant inclure des déplacements hors territoire.

3. ORGANISME DÉLÉGUÉ

La MRC a actuellement mandaté **TRANSPORT ADAPTÉ POUR NOUS INC.**, ayant sa place d'affaires au 5401, rue Foster, Waterloo (Québec), J0E 2N0, pour agir à titre d'« ORGANISME DÉLÉGUÉ ». Cet organisme a pour mandat d'organiser, de gérer et d'opérer l'ensemble du service de transport collectif sur son territoire. Il s'agira de l'organisme avec lequel le TRANSPORTEUR transigera pour toutes les instructions concernant les trajets à effectuer, la gestion quotidienne, la facturation et le paiement.

Dans le cas où la MRC remplace l'ORGANISME DÉLÉGUÉ, un avis écrit à cet effet est transmis au TRANSPORTEUR au moins quinze (15) jours à l'avance.

Malgré la nomination de l'ORGANISME DÉLÉGUÉ, la MRC demeure responsable envers le TRANSPORTEUR de chacune des obligations prévues aux présentes qui incombent à l'ORGANISME DÉLÉGUÉ, notamment quant à tout défaut de paiement.

4. DURÉE DU CONTRAT

Nonobstant sa date de signature, le présent contrat est d'une durée fixe de douze (12) mois et entre en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2026 et prend fin le 31 décembre 2026.

5. SERVICE

5.1. Modalités du service

La prise des réservations des déplacements à effectuer et la répartition des transports sont assumées par l'ORGANISME DÉLÉGUÉ qui achemine la liste des déplacements requis au TRANSPORTEUR. À cet égard, le TRANSPORTEUR s'engage à offrir le service de transport aux personnes inscrites au transport collectif de la MRC (ci-après appelés « usagers ») qui auront réservé leurs déplacements auprès de l'ORGANISME DÉLÉGUÉ.

L'ORGANISME DÉLÉGUÉ envoie les feuilles de route au TRANSPORTEUR avant midi (12h00) le jour ouvrable précédant les déplacements.

En cas d'incapacité d'agir, le TRANSPORTEUR doit aviser immédiatement, et dans tous les cas avant 14h00, l'ORGANISME DÉLÉGUÉ. Une fois avisé, l'ORGANISME DÉLÉGUÉ peut

demander à un autre transporteur de son choix d'effectuer les déplacements visés par l'incapacité du TRANSPORTEUR. Dans l'éventualité où l'ORGANISME DÉLÉGUÉ n'a pas été avisé dans les délais requis et qu'il se trouve dans l'obligation de faire appel à un autre fournisseur en transport rémunéré de personnes par automobile, l'ORGANISME DÉLÉGUÉ facturera directement au TRANSPORTEUR fautif le tarif global du transport de remplacement.

5.2. Horaire

Le transport collectif est en service cinq (5) jours par semaine, soit du lundi au **vendredi**, entre 7h00 et 18h00. L'ORGANISME DÉLÉGUÉ peut ainsi demander au TRANSPORTEUR d'effectuer des transports durant cette période. Le service est fermé les jours fériés.

À titre d'information, le TRANSPORTEUR doit s'attendre à un achalandage qui fluctue en fonction des besoins des usagers qui sont en constante évolution (Cégep, Centre régional intégré de formation, travailleurs, etc.), ce qui pourrait avoir une incidence sur le nombre et le type de véhicule demandé.

5.3. Modifications

La MRC peut revoir la tarification demandée aux usagers occasionnellement afin d'optimiser le service. Sur demande de la MRC, le TRANSPORTEUR devra procéder à l'affichage de tout avis écrit qui lui est transmis dans chacun des véhicules affectés au présent contrat.

6. MANDAT DE L'ORGANISME DÉLÉGUÉ

Le mandat de l'ORGANISME DÉLÉGUÉ est d'organiser, de surveiller et de contrôler le service offert par le TRANSPORTEUR. À cet égard, l'ORGANISME DÉLÉGUÉ peut notamment :

- a) Exiger que le TRANSPORTEUR se conforme à toutes les clauses prévues au présent contrat;
- b) Établir des procédures afin d'améliorer les conditions dans lesquelles s'effectue le transport, le transfert des usagers, les embarquements et les débarquements;
- c) Décréter unilatéralement l'arrêt du service de transport s'il juge le transport non sécuritaire. Le TRANSPORTEUR ne pourra alors prétendre à aucune indemnité ou compensation.
- d) Effectuer des vérifications sur tous les transports effectués par le TRANSPORTEUR dans le but de s'assurer que le contenu de ce contrat est entièrement respecté.
- e) Mettre en place un système de gestion efficace pour pallier rapidement aux changements de routes et à l'ajout de nouveaux clients non prévus dans les feuilles de route initiales.

7. OBLIGATIONS ET RESPONSABILITÉS DU TRANSPORTEUR

7.1. Obligations du TRANSPORTEUR concernant les obligations générales

- a) Le TRANSPORTEUR s'engage à respecter les exigences et obligations contenues aux présentes.

- b) Le TRANSPORTEUR s'engage, pendant la durée du contrat, à effectuer les déplacements de toutes les personnes désignées par l'ORGANISME DÉLÉGUÉ aux endroits et aux heures demandées, selon l'horaire décrit à l'article 5.2.
- c) Le TRANSPORTEUR s'engage à mettre en place un système de gestion efficace pour pallier rapidement aux changements de routes et à l'ajout de nouveaux clients non prévus dans les feuilles de route initiales.
- d) Le TRANSPORTEUR s'engage à signaler toute condition routière ou climatique qui ne permet pas d'assurer le transport sécuritaire des usagers ou de ses employés, et qui nécessite un arrêt de service.
- e) Le TRANSPORTEUR s'engage à compléter et à retourner à l'ORGANISME DÉLÉGUÉ toute demande verbale ou écrite de renseignements concernant l'exécution de ce contrat.

7.2. Obligations du TRANSPORTEUR concernant les permis et licences

Le TRANSPORTEUR doit détenir, à ses frais, tous les permis, licences, certificats et autorisations qui peuvent être requis pour la fourniture de services par une loi, un règlement, une ordonnance ou un décret. Dans tous les cas, le TRANSPORTEUR doit se conformer, à ses frais, aux exigences rattachées à ces permis, licences, certificats et autorisations.

7.3. Obligations du TRANSPORTEUR en matière de responsabilité

Le TRANSPORTEUR est seul responsable des dommages ou accidents qui pourraient être causés aux personnes, aux biens et aux bâtiments, par sa responsabilité. Il est aussi responsable au cas où, par suite de son défaut de remplir l'une de ses obligations contractuelles, des accidents surviendraient.

Le TRANSPORTEUR doit déclarer à l'ORGANISME DÉLÉGUÉ, par écrit, dans les cinq (5) jours de leur connaissance, tout incident, accident ou dommage survenu à la propriété privée ou aux propriétés publiques à desservir lors de la fourniture de services.

Le TRANSPORTEUR doit tenir franc et indemne de toute réclamation, de quelque nature qu'elle soit, la MRC et l'ORGANISME DÉLÉGUÉ, et doit prendre fait et cause pour la MRC et l'ORGANISME DÉLÉGUÉ dans toute procédure découlant directement ou indirectement de l'exécution du contrat ou occasionnée par ce contrat, des services qui en résultent. Il doit assumer tout jugement rendu contre la MRC ou l'ORGANISME DÉLÉGUÉ en capital, intérêts, frais et autres accessoires s'y rattachant. La MRC et l'ORGANISME DÉLÉGUÉ sont aussi autorisés à retenir ce montant de toute somme encore payable au TRANSPORTEUR.

La surveillance de la fourniture des services exercée par la MRC ou l'ORGANISME DÉLÉGUÉ ne dégage aucunement le TRANSPORTEUR de sa seule et entière responsabilité quant aux dommages ou accidents ni quant à la bonne exécution de son contrat

7.3.1. Assurances

Le TRANSPORTEUR doit maintenir en vigueur une couverture d'assurance responsabilité civile d'au moins 2 000 000 \$ par événement couvrant les activités de son organisation et déposer à la MRC une copie d'un certificat d'assurance démontrant le respect de cette condition avant la date d'entrée en vigueur du présent contrat. Une copie d'un certificat d'assurance démontrant le respect de cette condition doit aussi être déposée lors du renouvellement de l'assurance de responsabilité civile, si le renouvellement de celle-ci s'effectue pendant la durée du contrat.

Le fournisseur de services doit ajouter la MRC et l'ORGANISME DÉLÉGUÉ à titre d'assurés désignés additionnels dans la police d'assurance responsabilité civile. La police doit prévoir qu'un préavis de 30 jours doit être donné par l'assureur à la MRC et à l'organisme délégué en cas d'annulation, de non-renouvellement ou de réduction des limites ou des garanties.

Le TRANSPORTEUR doit également maintenir en vigueur une couverture d'assurance pour tous les véhicules utilisés pour fournir le service de transport. Sur demande de la MRC, il doit remettre une copie des attestations d'assurance pour les véhicules utilisés.

7.3.2. Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité au travail

Afin d'éviter les conséquences de la responsabilité conjointe et solidaire avec le TRANSPORTEUR que décrète la *Loi sur les accidents de travail et les maladies professionnelles* (RLRQ, c. A-3.001), la MRC exige :

- a) que le TRANSPORTEUR dénonce auprès de la Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité au travail (CNESST) l'existence du contrat avec la MRC. Il doit déposer l'original de la confirmation d'inscription obtenue de cet organisme avant le début du contrat;
- b) que le TRANSPORTEUR fournisse une attestation de conformité de la CNESST confirmant qu'il est en règle auprès de l'organisme. Cette attestation doit être annexée à la dernière facturation transmise à l'ORGANISME DÉLÉGUÉ et doit couvrir toute la période de fourniture de services de l'année visée.

L'ORGANISME DÉLÉGUÉ peut, aux frais du TRANSPORTEUR, suppléer au défaut de ce dernier de se conformer aux exigences de la CNESST et déduire ce montant des sommes dues ou à devenir dues au TRANSPORTEUR.

7.4. Obligations du TRANSPORTEUR concernant le système de communication

- a) Le TRANSPORTEUR doit s'assurer que l'ORGANISME DÉLÉGUÉ peut transmettre aux chauffeurs ses directives en tout temps durant les heures du service, notamment via le personnel administratif du TRANSPORTEUR.
- b) Si l'information est transmise directement aux chauffeurs, le TRANSPORTEUR s'engage à ce qu'ils puissent utiliser un système de communication en conformité avec la réglementation en vigueur.
- c) L'adresse courriel pour permettre d'échanger de l'information avec le TRANSPORTEUR est : reception@amibus.org

7.5. Obligations du TRANSPORTEUR concernant les chauffeurs

- a) Le TRANSPORTEUR assume la responsabilité de la conduite des chauffeurs qu'il affecte au présent contrat.
- b) Le TRANSPORTEUR s'engage à ce que tous les chauffeurs assignés au présent contrat reçoivent une copie des « Obligations et responsabilités des chauffeurs » contenues au tableau de la clause 7.7 et satisfassent aux exigences énoncées.
- c) Le TRANSPORTEUR s'engage également à faire parvenir à l'ORGANISME DÉLÉGUÉ, sur demande, les documents suivants : copie valide du permis de conduire et du permis de

chauffeur de taxi ou de transport rémunéré de personnes pour chacun des chauffeurs assignés au présent contrat et la déclaration de confidentialité et de non-divulgaration dûment signée par ces derniers (annexe A). Ces documents doivent être fournis à l'ORGANISME DÉLÉGUÉ à chaque renouvellement de permis et lors de l'ajout de tout nouveau chauffeur.

- d) Le TRANSPORTEUR confirme que tous les chauffeurs affectés au présent contrat n'ont aucun antécédent judiciaire à leur dossier. Cette vérification doit être effectuée annuellement et être suivie d'une attestation annuelle (annexe E) confirmant l'absence d'antécédents judiciaires, laquelle devra être acheminée à l'ORGANISME DÉLÉGUÉ dans les meilleurs délais.
- e) Le TRANSPORTEUR s'engage pour le compte et au nom des chauffeurs assignés au présent contrat que la perception du paiement des usagers ou de l'achat de titres de transport (notamment de passes mensuelles) sera effectuée au moment de l'embarquement, et ce, selon les indications fournies par le représentant de l'ORGANISME DÉLÉGUÉ. Le TRANSPORTEUR remet à l'ORGANISME DÉLÉGUÉ un état des recettes générées par l'utilisation du service de transport prévu aux présentes au plus tard au moment de chaque facturation pour la période visée par cette facturation. Le TRANSPORTEUR conservera les sommes d'argent provenant des recettes de la vente des titres et les créditera à l'ORGANISME DÉLÉGUÉ sur la facture du mois visé.
- f) Le TRANSPORTEUR est responsable de toute perte ou de tout vol d'argent ou de titres de transport en sa possession.
- g) Le TRANSPORTEUR s'engage à fournir à l'ORGANISME DÉLÉGUÉ un rapport d'événement lorsque survient un incident (annexe B) ou un rapport d'accident lorsque survient un accident pendant le transport des usagers (annexe C).

7.6. Obligations du TRANSPORTEUR concernant la formation

- a) Le TRANSPORTEUR doit s'assurer que tous les chauffeurs, employés ou autres personnes qu'il assigne à l'exécution de ce contrat soient formés concernant la perception, les horaires, la remise des revenus, le détail des coûts des courses, la facturation du service demandé, des politiques de l'ORGANISME DÉLÉGUÉ, de la tarification en vigueur conformément à la politique de service de la MRC, du territoire desservi et de toutes autres informations jugées nécessaires à l'accomplissement de leur mandat.
- b) Le TRANSPORTEUR doit également s'assurer que tous les chauffeurs affectés à ce service reçoivent une séance d'information, dès le début du contrat, sur les règles et consignes applicables. Cette séance d'information est animée par un représentant de l'ORGANISME DÉLÉGUÉ. Le TRANSPORTEUR s'engage, par la suite, à former tous les nouveaux chauffeurs qui pourraient être assignés à ce contrat.
- c) Le TRANSPORTEUR s'engage à participer activement, au besoin, à des rencontres d'amélioration continue, avec un représentant de l'ORGANISME DÉLÉGUÉ, afin d'être en mesure de suivre adéquatement l'évolution du contrat, d'améliorer la qualité du service offert à la clientèle et de mettre en place des processus de résolution de problèmes. Les points qui pourraient être abordés sont, notamment, le processus de livraison du service, la ponctualité, la disponibilité des véhicules, les plaintes de la clientèle, les changements et les améliorations technologiques.

- d) Le TRANSPORTEUR s'assure que les chauffeurs assignés au présent contrat suivent toutes les formations jugées nécessaires par l'ORGANISME DÉLÉGUÉ. Le coût de ces formations sera assumé par l'ORGANISME DÉLÉGUÉ, alors que la rémunération et les frais de déplacement des chauffeurs seront assumés par le TRANSPORTEUR.
- e) Le TRANSPORTEUR s'assure qu'un chauffeur remplaçant reçoive l'information nécessaire à l'accomplissement de ses tâches journalières afin de garantir aux usagers la même qualité de service.

7.7. Obligations du TRANSPORTEUR concernant les rôles et responsabilités des chauffeurs

Le TRANSPORTEUR doit s'assurer que les chauffeurs adoptent un comportement sécuritaire, respectueux, courtois et conforme aux normes de comportement fixées par le TRANSPORTEUR, la MRC déclarant avoir reçu copie de ces normes. Le TRANSPORTEUR s'engage à acheminer à l'ORGANISME DÉLÉGUÉ toute documentation ayant pour effet de modifier les normes en vigueur.

Le TRANSPORTEUR s'engage aussi à ce que les chauffeurs respectent tous les lois, règlements, arrêtés et décrets en vigueur.

8. GESTION DES COMMENTAIRES, PLAINTES, REQUÊTES ET COMMUNICATIONS

La gestion de tout commentaire, plainte, requête ou communication reçus quant aux services rendus par l'exécution du contrat relève de l'ORGANISME DÉLÉGUÉ. Il reçoit les appels et les communications écrites et transmet les informations nécessaires à leur traitement au TRANSPORTEUR en veillant à ce que la fourniture de services requise, s'il y a lieu, soit exécutée dans des délais raisonnables et à la satisfaction du chef de projet.

Le chef de projet est une personne physique identifiée par la MRC pour assurer le suivi du présent contrat. La MRC doit aviser le TRANSPORTEUR, dans les meilleurs délais possibles et par écrit, de tout changement quant à la nomination à titre de chef de projet.

Lorsqu'un commentaire, une plainte, une requête ou une communication liée à la fourniture de services est reçu par le TRANSPORTEUR, ce dernier doit le diriger immédiatement vers l'ORGANISME DÉLÉGUÉ, et ce, peu importe sa nature et le mode de communication employé.

Si des mesures correctives sont nécessaires et que ces correctifs n'ont pas été exécutés dans les délais raisonnables, une demande écrite (lettre, courrier électronique ou télécopie) sera transmise au TRANSPORTEUR.

Si le TRANSPORTEUR n'obtempère pas à cette demande dans les 5 jours ouvrables suivant la réception de cet avis, le chef de projet en informe la MRC.

9. OBLIGATIONS CONCERNANT LES VÉHICULES

9.1. Nombre de véhicules

Le TRANSPORTEUR doit avoir en sa possession un minimum d'un (1) véhicule de type minifourgonnette devant être affecté au présent contrat, et ce, selon les besoins établis par l'ORGANISME DÉLÉGUÉ. Toutefois, selon la disponibilité des véhicules, le TRANSPORTEUR doit être en mesure de fournir des véhicules supplémentaires afin de répondre aux besoins des usagers, soit une ou deux minifourgonnettes, un véhicule de type transit 14 places, ou un minibus.

9.2. Vérification des véhicules

Le TRANSPORTEUR a l'obligation de se conformer aux dispositions de tous les lois, règlements ou décrets en lien avec les véhicules qu'il utilise aux fins du présent contrat.

L'ORGANISME DÉLÉGUÉ a accès, en tout temps, aux véhicules utilisés par le TRANSPORTEUR.

9.3. Entretien des véhicules

Les véhicules utilisés doivent être maintenus propres et exempts d'articles libres à l'intérieur afin d'avoir un milieu sécuritaire et agréable pour les usagers.

Le TRANSPORTEUR doit aussi procéder aux inspections obligatoires périodiques, aux entretiens et réparations mécaniques requises. Lors de tels événements et pour tout autre motif utile nécessitant le retrait temporaire de la route d'un véhicule, le TRANSPORTEUR doit fournir un véhicule de remplacement. Ce véhicule peut être temporairement un minibus, et ce, sans frais additionnels pour la MRC.

9.4. Garantie de transport

Le TRANSPORTEUR garantit que tout transport accepté et entamé est poursuivi jusqu'à sa destination finale.

9.5. Bris mécanique ou accident

Si les véhicules ne sont pas disponibles en raison d'un bris mécanique ou d'un accident, le TRANSPORTEUR doit aviser l'ORGANISME DÉLÉGUÉ dans les meilleurs délais et mettre à sa disposition un véhicule de remplacement.

Si le TRANSPORTEUR est dans l'impossibilité de remplacer les véhicules, il doit en aviser l'ORGANISME DÉLÉGUÉ, lequel peut demander à un autre transporteur de son choix d'effectuer ces courses. Dans ces circonstances, l'ORGANISME DÉLÉGUÉ facturera directement au TRANSPORTEUR fautif le tarif global du transport de remplacement.

9.6. Identification du service de transport de la MRC sur les véhicules

L'ORGANISME DÉLÉGUÉ se réserve le droit d'identifier le service de transport sur les portions avant des portières des véhicules du TRANSPORTEUR affectés au présent contrat.

L'ORGANISME DÉLÉGUÉ assumera les coûts associés à l'identification du service de transport sur les véhicules et fixera les modalités d'usage de ces identifications.

10. SUPPORTS À VÉLOS

Les PARTIES ont convenu des coûts d'achat et des modalités associées à l'installation de supports à vélos et leurs modules d'attaches requises sur les véhicules affectés au contrat. Les frais relatifs à ces supports à vélos sont à la charge de la MRC. Ces items seront remis à la MRC à l'échéance du contrat.

11. RÉMUNÉRATION

11.1. Coût du service

La MRC garantit au TRANSPORTEUR une rémunération sur une base de taux horaire d'utilisation de ses véhicules.

Le taux horaire couvre tout ce qui est requis à la fourniture des services du présent contrat, dont, notamment, mais non limitativement, la main-d'œuvre, les véhicules, les équipements, fournitures, matériaux, frais d'entretien et combustibles. Ces services comprennent tout déplacement, entretien et inspection des véhicules, leur mise en service/déneigement/déglaçage et le temps administratif requis des chauffeurs pour répondre aux exigences de l'ORGANISME DÉLÉGUÉ et/ou de la MRC à cet effet.

11.1.1. Heures productives :

La MRC garantit au TRANSPORTEUR une rémunération minimale de 1 553 heures d'heures productives par période complète de douze (12) mois pour l'ensemble des véhicules utilisés.

11.1.2. Heures non productives (aller ou retour vide et arrondissements)

On entend par heures non productives ou « voyage à vide » un aller ou un retour sans aucun usager à bord, en direction du siège du TRANSPORTEUR ou en provenance du siège du TRANSPORTEUR ainsi que les arrondissements prévus à l'article 11.1.3.

Ces heures sont également rémunérées au même taux horaire qu'à l'article 11.1.1, en sus des heures productives.

Les heures « non productives » que le TRANSPORTEUR pourrait de manière ponctuelle optimiser en utilisant lui-même les places disponibles à des fins de transport adapté, seraient alors créditées ou non facturés à la MRC. Ces transports doivent être faits à la connaissance de l'ORGANISME DÉLÉGUÉ et ne doivent pas interférer avec la compétence de la MRC en matière de transport collectif en milieu rural. Ces transports doivent aussi respecter les limitations particulières et exigences de la *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*.

11.1.3. Mode de calcul des heures

Le calcul des heures de service du TRANSPORTEUR est effectué au moyen de l'outil de géolocalisation intégré à ses véhicules ou d'un outil équivalent convenu entre les PARTIES. Pour chaque route de transport effectué, le calcul s'effectue en arrondissant le temps aux cinq minutes près, en faveur du TRANSPORTEUR. Lorsque le TRANSPORTEUR effectue sans interruption plus d'une route de transport en continu, le calcul s'effectue en faisant la somme de temps réel de ces transports et en arrondissant aux quinze minutes près, en faveur du TRANSPORTEUR.

Nonobstant ce qui précède, les PARTIES reconnaissent que le TRANSPORTEUR doit effectuer une inspection de chaque véhicule et des tâches administratives de manière journalière. Ainsi, pour chaque demi-journée où un véhicule effectue des transports, le TRANSPORTEUR se voit attribuer automatiquement un minimum de quinze minutes lorsque le total des arrondissements du temps durant cette demi-journée est moins de quinze minutes.

11.1.4. Taux horaire

Minifourgonnette

Le taux horaire de base est fixé à 67,68 \$ par véhicule jusqu'à concurrence d'une utilisation annuelle de 1 553 heures productives pour l'ensemble des véhicules utilisés, c'est-à-dire avec usagers à bord du véhicule. Un taux horaire inférieur s'applique si le nombre d'heures productives d'utilisation au total des véhicules excède les 1 899 heures et ce, selon les paramètres indiqués au tableau 2 ci-après.

Tableau 2 – taux applicable pour les heures productives

Heures d'utilisation totale des deux véhicules pour l'année	Tarif horaire par véhicule
Si entre 1 553 heures et 1 899 heures	67,68 \$
Si entre 1 900 heures et 2 599 heures	64,75 \$
Si entre 2 600 heures et 3 799 heures	61,80\$
Si plus de 3800 heures	58,85 \$

Les mêmes taux horaires s'appliquent pour la fourniture d'une 2^e ou d'une 3^e minifourgonnette par le TRANSPORTEUR afin de répondre à la demande.

Transit

Pour le véhicule de type Transit de 14 places, la fourniture de services est effectuée au taux horaire de 92,44 \$.

Minibus

Pour un minibus, la fourniture de services est effectuée au taux horaire de 92,44 \$.

11.2. Temps écoulé pour le remplacement d'un véhicule

Lorsque le TRANSPORTEUR doit remplacer un véhicule défectueux et que l'utilisateur doit prendre une correspondance à bord d'un autre véhicule, aucune rémunération n'est versée pour ce transport additionnel, ni pour le temps d'attente.

11.3. Transport de valises, sacs, paquets, etc.

Aucuns frais supplémentaires ne sont payés pour le transport de valises, sacs, paquets, etc.

11.4. Variation des coûts de carburants

Les PARTIES reconnaissent que les taux horaires indiqués ci-dessus seront également au besoin ajustés, à chaque facturation mensuelle, pour le mois précédent, en fonction de la hausse ou baisse moyenne des prix de carburant selon ce qui suit :

11.4.1. Pour un véhicule hybride à essence :

- Le prix moyen de référence est de 1,559 \$ du litre, soit, en date de rédaction des présentes, le coût moyen mensuel disponible le plus récemment publié sur le site de la Régie de l'énergie pour la région de l'Estrie via :
<https://www.regie-energie.qc.ca/fr/prix-produits-petroliersphp>

Ce prix moyen de référence est celui utilisé pour fins de calcul de la majoration mensuelle à appliquer par le TRANSPORTEUR à l'ensemble de ses taux horaires, le cas échéant;

En cas d'indisponibilité des données sur ce site au moment de la facturation mensuelle, pour une raison ou une autre, les PARTIES peuvent convenir de prendre une donnée d'une autre source équivalente/fiable

- Pour chaque tranche d'augmentation de 0,05 \$/litre du prix moyen mensuel du carburant du mois visé par la facturation du litre de l'essence par rapport au prix moyen de référence, le taux horaire augmentera de 0,50 \$/heure /véhicule
- Une mise à jour est effectuée par le TRANSPORTEUR à chaque facturation mensuelle, la MRC reconnaissant que le coût moyen à la pompe peut varier d'un mois à l'autre;

Advenant que les taux horaires aient dû être majorés par le TRANSPORTEUR suite à une inflation du coût moyen mensuel du carburant telle que susmentionnée dans les paragraphes précédents et que le coût moyen mensuel du carburant retourne par la suite à la baisse, le même exercice sera effectué en faveur de la MRC, c'est-à-dire que chaque tranche de 0,05 \$/litre d'inflation à partir du prix de référence de 1,478 \$/litre d'essence qui aura eu pour effet de majorer les taux horaires de 0,50 \$/heure/véhicule, pourra se voir réduit du même montant (0,50 \$/heure/véhicule) si une déflation équivalente (tranche(s) de 0,05 \$/litre) du prix est constatée ;

Toutefois, l'application de la réduction liée à la baisse éventuelle du coût de carburant ne pourra jamais réduire les coûts horaires en deçà de ceux qui figurent dans le tableau au point 11.1.1.

11.4.2. Pour un véhicule à essence, converti en mode hybride au propane :

Pour la portion propane :

- Le prix moyen de référence est de 101,9 \$ du litre, soit, en date de rédaction des présentes, le coût moyen mensuel disponible le plus récemment publié sur le site de Ressources naturelles Canada pour la région de Montréal :
https://www2.nrcan.gc.ca/eneene/sources/pripri/prices_bycity_f.cfm?productID=6&locationID=66&locationID=28&frequency=W&priceYear=2025&Redisplay=

Ce prix moyen de référence est celui utilisé pour fins de calcul de la majoration mensuelle à appliquer par le TRANSPORTEUR à l'ensemble de ses taux horaires, le cas échéant;

En cas d'indisponibilité des données sur ce site au moment de la facturation mensuelle, pour une raison ou une autre, les PARTIES peuvent convenir de prendre une donnée d'une autre source équivalente/fiable.

- Pour chaque tranche d'augmentation de 0,05 \$/litre du prix moyen mensuel du carburant du mois visé par la facturation du litre de propane par rapport au prix moyen de référence, le taux horaire augmentera de 1 \$/heure/véhicule;
- Une mise à jour est effectuée par le TRANSPORTEUR à chaque facturation mensuelle, la MRC reconnaissant que le coût moyen à la pompe peut varier d'un mois à l'autre ;
- Advenant que les taux horaires aient dû être majorés par le TRANSPORTEUR suite à une inflation du coût moyen mensuel du carburant telle que susmentionnée dans les paragraphes précédents et que le coût moyen mensuel du carburant retourne par la suite à la baisse, le même exercice sera effectué en faveur de la MRC, c'est-à-dire que chaque tranche de 0,05 \$/litre d'inflation à partir du prix de référence de 98,9 \$/litre de propane

qui aura eu pour effet de majorer les taux horaires de 1,00 \$/heure/véhicule, pourra se voir réduite du même montant (1,00 \$/heure/véhicule) si une déflation équivalente (tranche(s) de 0,05 \$/litre) du prix est constatée ;

- Toutefois, l'application de la réduction liée à la baisse éventuelle du coût de carburant ne pourra jamais réduire les coûts horaires en deçà de ceux qui figurent dans le tableau au point 11.1.1 ;

Pour la portion essence :

- Le prix moyen de référence est de 1,559 \$ du litre, soit, en date de rédaction des présentes, le coût moyen mensuel disponible le plus récemment publié sur le site de la Régie de l'énergie pour la région de l'Estrie via : http://www.regie-energie.qc.ca/energie/petrole_tarifs.php

Ce prix moyen de référence est celui utilisé pour fins de calcul de la majoration mensuelle à appliquer par le TRANSPORTEUR à l'ensemble de ses taux horaires, le cas échéant;

En cas d'indisponibilité des données sur ce site au moment de la facturation mensuelle, pour une raison ou une autre, les PARTIES peuvent convenir de prendre une donnée d'une autre source équivalente/fiable.

- Pour chaque tranche d'augmentation de 0,05 \$/litre du prix moyen mensuel du carburant du mois visé par la facturation du litre de l'essence par rapport au prix moyen de référence, le taux horaire augmentera de 1 \$/heure / véhicule ;
- Une mise à jour est effectuée par le TRANSPORTEUR à chaque facturation mensuelle, la MRC reconnaissant que le coût moyen à la pompe peut varier d'un mois à l'autre ;
- Advenant que les taux horaires aient dû être majorés par le TRANSPORTEUR suite à une inflation du coût moyen mensuel du carburant telle que susmentionnée dans les paragraphes précédents et que le coût moyen mensuel du carburant retourne par la suite à la baisse, le même exercice sera effectué en faveur de la MRC, c'est-à-dire que chaque tranche de 0,05 \$/litre d'inflation à partir du prix de référence de 1,478 \$/litre d'essence qui aura eu pour effet de majorer les taux horaires de 1,00 \$/heure/véhicule, pourra se voir réduit du même montant (1,00 \$/heure/véhicule) si une déflation équivalente (tranche(s) de 0,05 \$/litre) du prix est constatée ;
- Toutefois, l'application de la réduction liée à la baisse éventuelle du coût de carburant ne pourra jamais réduire les coûts horaires en deçà de ceux qui figurent dans le tableau ci-haut ;
- Les prix planchers/minimums facturés par le TRANSPORTEUR seront donc ceux indiqués au tableau de taux horaire au point 11.1.1.

Note générale et applicable aux variations des carburants et aux variations simultanées :

- Il suffit de l'inflation d'un seul des carburants (tranche(s) de 0,05\$/litre), à partir de l'un des prix de référence fixé précédemment, pour enclencher une majoration des taux horaires;

- Si les deux types de carburants subissent une inflation (tranche(s) de 0,05 \$/litre) simultanément, les surprime de carburants ne seront pas additives entre elles. Seule la surprime (nombre de tranche(s) de 0,05 \$/litre effectivement constatée à la hausse par rapport aux prix de référence) la plus coûteuse des deux types de carburants sera appliquée aux taux horaires du TRANSPORTEUR.

12. FACTURATION

12.1. Fréquence de facturation

Le TRANSPORTEUR doit acheminer à l'ORGANISME DÉLÉGUÉ, dans les 15 jours suivant la fin d'un mois, une facture des sommes qui lui sont dues pour les services rendus dans le mois précédent. La facture doit détailler les heures journalières effectuées, par véhicule, transports effectués pendant la période couverte de même que tous les ajustements de facturation requis, le cas échéant en fonction des diverses clauses de la présente entente. Le TRANSPORTEUR doit également produire, sur demande, toutes pièces justificatives ayant servi à établir ladite facture.

Au plus tard 30 jours après l'envoi de sa dernière facture de l'année, le TRANSPORTEUR doit fournir annuellement une attestation de conformité de la CNESST couvrant toute la période de fourniture de services de l'année telle que décrite à l'article 7.3.2.

L'ORGANISME DÉLÉGUÉ dispose d'un délai de 30 jours pour acquitter le montant de la facture après réception de celle-ci.

L'ORGANISME DÉLÉGUÉ peut toutefois retenir tout paiement au-delà de ce délai lorsque le TRANSPORTEUR omet de fournir un ou des documents devant être joints à sa facturation. Dans un tel cas, le délai de 30 jours commence à courir à partir de la date à laquelle tous les documents exigés sont reçus au bureau de l'ORGANISME DÉLÉGUÉ.

Un taux d'intérêt de 2 % par mois, soit 24 % par année, peut être appliqué par le TRANSPORTEUR à l'expiration du délai précité.

12.2. Traitement des paiements des usagers en argent comptant

Les passages payés par les usagers en argent comptant et/ou avec les titres de transports devront être remis à L'ORGANISME DÉLÉGUÉ hebdomadairement. Un rapport détaillé des sommes reçues devra accompagner chaque dépôt

12.3. Ajustements mensuels

Les ajustements de facturation requis sont effectués mensuellement, à l'exception de l'ajustement prévu à l'article 11.1.1, s'il y a lieu, qui sera ajusté lors de la dernière facture d'une année complète.

13. DÉFAUT DU TRANSPORTEUR

Dans l'éventualité où le TRANSPORTEUR enfreint quelque disposition que ce soit du contrat ou manque aux obligations qui en découlent ou, sans limiter la portée générale de ce qui précède, plus particulièrement :

1. ne commence pas la fourniture de services à la date convenue;
2. ne respecte pas l'une quelconque des obligations qui lui incombent ou l'une quelconque des dispositions du contrat;
3. cède ou transporte le contrat ou le soustraite à des tiers non désignés sans l'accord préalable de la MRC,
4. n'exécute pas les services;
5. compromet la fourniture de services ou la sécurité du personnel ou du public;
6. enfreint les lois, décrets et règlements ou les ordres du chef de projet;
7. ne maintient pas l'assurance responsabilité civile en vigueur pendant toute la durée du contrat ou ne fournit pas en temps requis l'attestation de conformité de la CNESST;
8. abandonne la fourniture de service ou refuse de faire les corrections à la fourniture de service ordonnées par l'ORGANISME DÉLÉGUÉ.

La MRC avise le TRANSPORTEUR par écrit de ces manquements et l'enjoint d'y remédier immédiatement. Cet avis écrit (lettre, courrier électronique ou télécopie) doit être transmis à l'adresse indiquée à l'article 16.2.

Si le TRANSPORTEUR ne corrige pas les manquements contenus à l'avis écrit ou s'il ne fournit pas d'explications à la satisfaction du chef de projet dans les 5 jours ouvrables suivant la réception de cet avis, la MRC peut résilier de plein droit le contrat. Dans ce cas, le TRANSPORTEUR doit cesser immédiatement les services et la MRC sera tenue de ne payer que les services rendus au moment de la résiliation, et ce, sans préjudice à son droit de réclamer les dommages qu'elle a subis.

14. CESSION

Le TRANSPORTEUR ne peut vendre, céder, transporter ou disposer du contrat ou d'une PARTIE du contrat à un tiers sans le consentement écrit de la MRC.

15. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

15.1. Collaboration

Les PARTIES conviennent de collaborer en tout temps entre elles, notamment en fournissant tout renseignement verbal ou écrit, en transmettant tout document pouvant être requis et en éliminant, le cas échéant, tout obstacle sous leur contrôle empêchant l'exécution efficace du contrat.

15.2. Avis et communications entre les PARTIES

Toutes les communications (avis, instructions, recommandations ou documents exigés en vertu de la présente entente) se font par écrit et elles sont réputées avoir été reçues par le destinataire, si elles sont acheminées au responsable, à l'adresse indiquée ci-après, par un moyen permettant d'en prouver la réception à un moment précis.

Tout avis acheminé par courrier électronique sera réputé reçu s'il est suivi d'une confirmation écrite de la réception donnée par le destinataire, et non d'une simple confirmation automatisée de réception ou de lecture.

TRANSPORTEUR	Ami-Bus inc. 65, rue Saint-Jude Sud, local 4 Granby (Québec) J2J 2N2 À l'attention de Stéphanie Laforest, directrice générale direction@amibus.org
MRC	MRC de La Haute-Yamaska 142, rue Dufferin, bureau 100 Granby (Québec) J2G 4X1 À l'attention de Simon Lajeunesse, directeur, Service de la planification du territoire slajeunesse@haute-yamaska.ca
ORGANISME DÉLÉGUÉ	Transport adapté pour nous inc. 5401, rue Foster Waterloo (Québec) J0E 2N0 À l'attention de Manon Bessette, directrice tapournous@videotron.ca

15.3. Force majeure

Une PARTIE n'est pas considérée en défaut de ses obligations et n'est pas responsable des dommages ou délais subis par l'autre PARTIE, si ces défauts, dommages ou délais découlent d'un cas de force majeure, à savoir un événement imprévisible et irrésistible.

Sans limiter la définition de force majeure ci-haut donnée, il est précisé qu'une baisse d'achalandage importante dans les services de transport demandés par l'ORGANISME DÉLÉGUÉ, pouvant notamment, mais non limitativement découler d'une pandémie, n'est pas un cas de force majeure que peut invoquer l'ORGANISME DÉLÉGUÉ pour se soustraire de leur obligation de garantir au TRANSPORTEUR le paiement des heures minimales prévues à l'article 11.1.1.

15.4. Nature de la relation

Les PARTIES reconnaissent qu'elles sont des entrepreneurs indépendants et que le contrat ne constitue pas et ne peut être interprété comme constituant une relation fiduciaire, une coentreprise, un contrat d'agence, un mandat, de partenariat, ou d'emploi ou toute autre relation similaire entre les PARTIES.

Le TRANSPORTEUR exercera seul le contrôle et la direction sur ses véhicules et les personnes les conduisant ou participant aux services.

Le TRANSPORTEUR agira à titre d'employeur assujetti et se conformant à l'ensemble des lois et règlements applicables concernant la fiscalité, les allocations de chômage, l'indemnisation des travailleurs et autres lois et règlements, dont ceux énonçant des exigences relatives à la tenue des registres, au paiement des salaires et aux retenues sur les salaires, ainsi que toute autre exigence pour une conformité intégrale.

15.5. Négociations de bonne foi

S'il survient un différend se rapportant à l'interprétation, à l'exécution ou à l'annulation du Contrat, les PARTIES doivent se rencontrer et négocier de bonne foi dans le but de résoudre ce conflit.

15.6. Modification

Le Contrat peut être modifié en tout temps d'un commun accord entre les PARTIES. Toute modification doit toutefois être consignée par écrit et signée par chacune des PARTIES au Contrat.

15.7. Non-renonciation

Le silence, la négligence ou le retard d'une PARTIE à exercer un droit ou un recours prévu aux présentes ne doit, en aucune circonstance, être interprété ou compris comme une renonciation par cette PARTIE à ses droits et recours. Toutefois, l'exercice d'un tel droit ou recours est assujéti à la prescription légale.

15.8. Transmission électronique

Les PARTIES conviennent que la reproduction de signatures en format numérique, sur télécopie, ou autre mode d'authentification similaire doit être traitée comme un original, étant entendu que chaque PARTIE procédant de la sorte doit fournir immédiatement sur demande à chacune des autres PARTIES, une copie du document portant une signature originale.

15.9. Reconnaissance d'intégralité d'entente

Le présent contrat constitue l'entente intégrale conclue entre les PARTIES concernant l'objet du contrat et il remplace toute entente antérieure, écrite ou orale. Le présent contrat ne peut pas être modifié autrement que par un document écrit dûment signé par les PARTIES.

Si la MRC ou l'ORGANISME DÉLÉGUÉ tarde ou omet d'exercer un droit ou un recours, ou s'il n'insiste pas pour que les modalités et conditions du présent contrat soient rigoureusement exécutées, il n'est pas réputé avoir renoncé à ce droit ou recours, ni à son droit d'exiger le respect et l'exécution rigoureux de toutes les modalités et conditions du contrat à ce moment-là ou en tout temps par la suite.

Si la MRC ou l'ORGANISME DÉLÉGUÉ renonce une fois ou partiellement à un droit, recours, modalité ou condition, il n'est pas empêché d'exercer ces droits ou recours une autre fois ou d'insister pour que les modalités et conditions soient rigoureusement respectées.

Le présent contrat est régi et interprété conformément aux lois en vigueur dans la province de Québec.

16. DISTRICT JUDICIAIRE

Les PARTIES reconnaissent et s'engagent à ce que la présente entente soit considérée comme ayant été exécutée dans le district judiciaire de Bedford.

17. SIGNATURES

EN FOI DE QUOI, LES PARTIES ONT SIGNÉ NUMÉRIQUEMENT :

Pour la MRC de La Haute-Yamaska :

Pour AMI-BUS inc. :

René Beauregard, préfet

Geneviève Rheault, présidente

Jean Hogue, directeur général et greffier-
trésorier

ANNEXE A
Déclaration de confidentialité et de non-divulgation
(à être signée par le chauffeur)

Je, _____ déclare :

1) Je reconnais que, dans le cadre de mon statut de _____, j'ai eu accès à des informations et documents confidentiels concernant les activités d'Ami-Bus inc.

Aux fins des présentes, l'expression « informations confidentielles » signifie les informations produites ou reçues par Ami-Bus inc. dans le cadre de ses affaires, sous quelque forme que ce soit, concernant les affaires de l'entreprise, de ses clients ou de ses fournisseurs, et qui ne sont pas disponibles ou divulguées librement dans le domaine d'activités de l'entreprise.

Sans restreindre la généralité de ce qui précède, l'expression « informations confidentielles » comprend notamment la liste des clients, fournisseurs, contrats, les banques de données et de recrutement, les dossiers d'employés, les états financiers, les rapports d'analyse ou expertise, les dossiers clients, les renseignements personnels concernant les clients, ainsi que tout autre document consulté ou travaillé dans le cadre de mes fonctions au sein de l'entreprise.

2) Je m'engage également à protéger la confidentialité et à ne pas révéler à quiconque le contenu de toute information ou toute communication des informations obtenues dans le cadre de mon travail.

3) Notamment, je m'engage personnellement à ne révéler à quiconque, directement ou indirectement, le contenu des discussions, de toutes informations ou toutes communications ainsi que des documents dont j'aurais à prendre connaissance ou auxquels je pourrais avoir accès dans le cadre de mon présent travail, incluant toutes les informations confidentielles et personnelles du personnel ainsi que des usagers.

4) Je m'engage particulièrement à :

- a. Garder secrètes et ne pas divulguer les informations confidentielles telles que définies ci-haut.
- b. Prendre et mettre en oeuvre toutes les mesures appropriées pour conserver le caractère secret de ces informations confidentielles.
- c. Ne pas divulguer, communiquer, transmettre, exploiter ou autrement utiliser, pour mon propre compte ou pour autrui, ces informations confidentielles, en tout ou en PARTIE.

Mon obligation de confidentialité demeure en vigueur pendant une durée illimitée suivant la réception des informations ou documents ci-haut décrits. Elle demeure aussi en vigueur en tout temps pour toute information confidentielle relative à la vie privée.

Je reconnais que le non respect du présent engagement peut résulter en des poursuites civiles à mon endroit, incluant notamment des recours en injonction et pour dommages-intérêts.

Signature : _____

Et j'ai signé à : _____ le : _____

Signature et nom (en lettres moulées) du représentant autorisé d'Ami-Bus inc.

ANNEXE C
Rapport d'accident

(à être rédigé par le chauffeur, le cas échéant)

Date : _____

Nom du transporteur

Nom du chauffeur

L'accident est survenu à l'adresse
suivante : _____

(route, rang, rue)

À l'intersection de : _____

(route, rang, rue)

S'il n'y a pas d'intersection, indiquez l'endroit exact, un point de repère, un numéro de porte ou la distance de l'intersection ou de la maison la plus rapprochée.

Nombre d'usagers (s) à bord du véhicule au moment de l'accident :

Description de l'accident :

(faire le croquis au verso)

Indiquez s'il y a des blessés : _____

Conditions atmosphériques : _____

VÉHICULE du TRANSPORTEUR :

Numéro du circuit

Immatriculation

PARTIE du véhicule endommagée : _____

VÉHICULE du tiers impliqué :

Marque

Modèle

Année

Couleur

Numéro du certificat d'immatriculation

Numéro de plaque

Numéro de permis de conduire

Nom du conducteur

Nom de la compagnie d'assurance

Numéro de la police d'assurance

Intervention des policiers : _____ Non _____ Oui (si oui, joindre en annexe une copie du rapport)

Rapport préparé le _____ 2026 :

Signature et nom (en lettres moulées) du chauffeur attitré au service de transport collectif de la MRC

Rapport reçu par un représentant autorisé d'AMI-BUS inc. le _____ 2026 :

Signature et nom (en lettres moulées) du représentant autorisé d'AMI_BUS inc.

ANNEXE D

Procédure d'urgence

Le chauffeur doit informer les personnes dans l'ordre indiqué au tableau selon la situation.

GRILLE D'INTERVENTIONS

Situations	911	Service de police ¹	Ami-Bus inc.	ORGANISME DÉLÉGUÉ ou direction de l'ORGANISME DÉLÉGUÉ ²		
Bris mécanique			1	2		
Accident sans blessé		1	2	3		
Accident avec blessé	1		2	3		
Incident sans blessé ni problème de santé apparent			2	1		
Incident avec blessé ou problème de santé	1		3	2		

Service de police

310-4141 ou d'un cellulaire *4141

ORGANISME DÉLÉGUÉ ou direction de l'ORGANISME DÉLÉGUÉ

ORGANISME DÉLÉGUÉ : 450-539-4711

Dans le cas où les bureaux de l'ORGANISME DÉLÉGUÉ sont fermés, vous devez communiquer avec la direction de l'ORGANISME DÉLÉGUÉ pour l'informer de la situation, soit Mme Manon Bessette au 450-531-2113.

ANNEXE E
Attestation de l'absence d'antécédents judiciaire des chauffeurs assignés

Je, soussigné(e), (nom du représentant d'Ami-Bus inc.) , déclare solennellement :

- Que l'entreprise Ami-Bus inc. a fait l'ensemble des vérifications nécessaires pour vérifier l'absence d'antécédents judiciaires pour chacun des chauffeurs affectés au service de transport collectif de la MRC de La Haute-Yamaska.
- Que l'entreprise Ami-Bus inc. s'engage à n'affecter en tout temps aucun chauffeur au service de transport collectif de la MRC de La Haute-Yamaska ayant des antécédents judiciaires.
- Qu'advenant qu'en cours de contrat l'un des chauffeurs soit condamné par un tribunal de juridiction criminelle, l'entreprise s'engage à retirer sans délai ce chauffeur du service de transport collectif de la MRC de La Haute-Yamaska.

Signature et nom (en lettres moulées) représentant d'Ami-Bus inc.

Date

L'original de cette déclaration doit être acheminé à l'ORGANISME DÉLÉGUÉ.

Extrait du procès-verbal de la séance ordinaire du conseil de la MRC de La Haute-Yamaska tenue dans la salle du conseil, au 142, rue Dufferin, bureau 100, Granby, le mercredi 26 novembre 2025 à 13 h.

Présences : René Beauregard Pascal Russell
 Julie Bourdon Paul Sarrazin
 Suzanne Choinière Philip Tétrault
 Nathalie Gauvin

Absence : Éric Chagnon

Formant quorum sous la présidence de Jean Hogue, directeur général et greffier-trésorier, jusqu'au point 3.3 et de René Beauregard, préfet, par la suite.

Autres présences : Jean Hogue, directeur général et greffier-trésorier, Valérie Leblanc, directrice générale adjointe et greffière-trésorière adjointe, M^e Eve-Marie Préfontaine, directrice du Service des affaires juridiques, du greffe et des archives et M^e Grégory Carl Godbout, greffier.

**2025-11-282 TRANSPORT COLLECTIF RÉGIONAL - ADOPTION DES CONTRATS ET ENTENTES
POUR LA POURSUITE DU SERVICE EN 2026**

ATTENDU que la MRC de La Haute-Yamaska entend poursuivre le service de transport collectif régional en 2026;

EN CONSÉQUENCE,

Il est proposé par : Paul Sarrazin

Appuyé par : Julie Bourdon

Et résolu :

Que la MRC de La Haute-Yamaska autorise le préfet, ou en son absence le préfet suppléant, ainsi que le directeur général et greffier-trésorier, ou en son absence la directrice générale adjointe et greffière-trésorière adjointe, à signer et à effectuer toutes les modifications mineures jugées nécessaires pour :

- l'entente visant à faciliter l'accès au service de transport collectif de la MRC de La Haute-Yamaska aux étudiants, étudiantes, employés et employées du Cégep de Granby pour 2026, telle que soumise;
- l'addenda numéro 1 à l'entente relative à l'organisation, la gestion et le fonctionnement d'un service de transport collectif de personnes pour l'année 2025 avec Transport adapté pour nous inc., tel que soumis;
- l'entente relative à l'organisation, la gestion et le fonctionnement d'un service de transport collectif régional de personnes pour l'année 2026 avec Transport adapté pour nous inc., telle que soumise;
- le contrat de gré à gré avec Ami-Bus inc. pour la fourniture d'un service de transport collectif pour l'année 2026, tel que soumis;
- le contrat de gré à gré avec Ami-Bus inc. pour la fourniture d'un service de transport collectif régional avec les places résiduelles en transport adapté, tel que soumis;
- le contrat de gré à gré avec Taxi 3000 inc. pour la fourniture d'un service de transport collectif par taxis pour l'année 2026, tel que soumis;

- le contrat de gré à gré avec Transport Dale McGill pour la fourniture d'un service de transport collectif par taxis pour des déplacements à des fins médicales à Cowansville l'année 2026, tel que soumis.

D'assumer les frais, pour l'ensemble des contrats ci-dessus, à même le poste budgétaire 1-02-370-00-970-00 Subvention à des OBNL.

ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ

COPIE CERTIFIÉE CONFORME
au livre des délibérations du conseil



Grégory Carl Godbout,
Responsable de l'accès aux documents
Ce 27 novembre 2025



RÉSOLUTION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION D'AMI-BUS INC.
ADOPTÉE LE 18 SEPTEMBRE 2025

Il a été proposé et accepté à l'unanimité :

D'approuver le renouvellement de l'entente pour la fourniture de service de transport collectif avec la MRC Haute-Yamaska prenant effet du 1^{er} janvier 2026 au 31 décembre 2026.

D'autoriser une augmentation au tarif horaire de 3% déterminant à compter du 1^{er} janvier 2026 le coût unitaire forfaitaire à l'heure.

D'y affecter 1 véhicule disponible sans nuire aux services offerts à nos clientèles habituelles.

D'accepter le renouvellement automatique avec indexation de 3% à tous les tarifs horaires, à moins d'avis contraire écrite à l'autre partie signifié trois (3) mois avant le terme de l'entente.

De mandater la direction générale pour la négociation du contrat et ses détails, puis d'autoriser la présidente et/ou la direction générale à signer ledit contrat au nom d'Ami-Bus Inc.

Nous, soussignés, administrateurs habiles à signer la présente résolution, certifions que la présente résolution a été adoptée par le conseil d'administration d'Ami-Bus ;

Cette résolution est effective à compter du 18 septembre 2025.

Signé à Granby, le 18 septembre 2025



Geneviève Rheault
Présidente



Mario Blanchard
Vice président

COPIE CERTIFIÉE CONFORME

Au livre de délibérations du Conseil d'administration d'Ami-Bus Inc.

ADAPTÉ • COLLECTIF RÉGIONAL • INCAPACITÉ TEMPORAIRE • GROUPES • MESURES D'URGENCE

ANNEXE 7

Contrat pour la fourniture d'un service de transport intervenu entre
Transport Dale McGill et la MRC de La Haute-Yamaska

**CONTRAT POUR LA FOURNITURE D'UN SERVICE DE TRANSPORT COLLECTIF PAR
TAXI POUR DES DÉPLACEMENTS À DES FINS MÉDICALES À COWANSVILLE
POUR L'ANNÉE 2026**

ENTRE :

MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DE LA HAUTE-YAMASKA, personne de droit public légalement constituée par décret du gouvernement ayant son siège au 142, rue Dufferin, bureau 100, Granby (Québec), J2G 4X1, représentée par son préfet, René Beauregard, et son directeur général et greffier-trésorier, Jean Hogue, tous deux dûment autorisés en vertu de la résolution numéro 2025-11-282 adoptée le 26 novembre 2025;

(ci-après appelée la « MRC »)

ET :

DALE MCGILL, domicilié au 115, rue Baker #4, Cowansville (Québec), J2K 1E2, faisant affaires sous le nom de Transport Dale McGill, entreprise individuelle immatriculée au Registraire des entreprises du Québec sous le numéro 2276582998, dûment autorisé aux fins des présentes;

(ci-après appelée le « TRANSPORTEUR »)

ATTENDU que le TRANSPORTEUR possède un permis de propriétaire de taxi;

EN CONSÉQUENCE, les parties conviennent de ce qui suit :

1. OBJET

Le présent contrat vise à confier au TRANSPORTEUR la fourniture d'un service de transport collectif par taxi suivant le territoire décrit à l'article 2.

Le service doit être offert selon les conditions ci-après décrites, que le TRANSPORTEUR accepte, et ce, sur demande de l'ORGANISME DÉLÉGUÉ par la MRC qui a mandat d'organiser, de gérer et d'opérer l'ensemble du service de transport collectif sur son territoire.

2. TERRITOIRE DESSERVI

Le service de transport à dispenser consiste au déplacement de certains usagers en provenance des cliniques médicales et de l'hôpital Brome-Missisquoi-Perkins, située à Cowansville vers les municipalités de Waterloo, Warden et Shefford et occasionnellement au déplacement de ces usagers, au retour, en provenance de cliniques médicales et de l'hôpital Brome-Missisquoi-Perkins, située à Cowansville.

Le territoire décrit ci-dessus n'est pas exclusivement réservé au TRANSPORTEUR.

3. ORGANISME DÉLÉGUÉ

La MRC a actuellement mandaté **Transport adapté pour nous inc.**, ayant sa place d'affaires au 5401, rue Foster, Waterloo (Québec), J0E 2N0, pour agir à titre d'« ORGANISME DÉLÉGUÉ ». Cet organisme a pour mandat d'organiser, de gérer et d'opérer l'ensemble du service de transport collectif sur son territoire.

Dans le cas où la MRC remplace l'ORGANISME DÉLÉGUÉ, un avis écrit à cet effet est transmis au TRANSPORTEUR au moins quinze (15) jours à l'avance.

4. DURÉE DU CONTRAT

Nonobstant sa date de signature, le présent contrat entre en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2026 et prend fin le 31 décembre 2026.

5. SERVICE

5.1 Modalités du service

Le TRANSPORTEUR s'engage à offrir, sur demande de l'ORGANISME DÉLÉGUÉ, le service de transport à certaines personnes inscrites au transport collectif de la MRC qui auront réservé leur transport auprès de l'ORGANISME DÉLÉGUÉ sur le territoire desservi.

Le TRANSPORTEUR ne peut modifier l'heure d'embarquement établi par l'ORGANISME DÉLÉGUÉ. De plus, il ne peut refuser l'accès au véhicule à un usager sans l'autorisation de l'ORGANISME DÉLÉGUÉ.

5.2 Horaire

Le transport collectif est en service six (6) jours par semaine, soit du lundi au samedi, entre 6 h 30 et 22 h, incluant les jours fériés.

6. RÉMUNÉRATION

L'ORGANISME DÉLÉGUÉ s'engage à payer au TRANSPORTEUR les coûts de taxi pour transporter la clientèle du transport collectif. Le tarif est celui du taximètre, tel qu'établi par la Commission des transports du Québec, avec les règles prévues aux articles 6.1 et 6.2.

Seuls les déplacements autorisés par l'ORGANISME DÉLÉGUÉ sont payés par l'ORGANISME DÉLÉGUÉ. De plus, seules les réservations et les modifications de transports autorisées par l'ORGANISME DÉLÉGUÉ sont valables. Les réservations se font par téléphone, télécopie ou courriel, selon une entente entre le TRANSPORTEUR et l'ORGANISME DÉLÉGUÉ.

S'il y a annulation d'un transport par un client, conformément à l'article 8 de la présente, aucun frais n'est facturé à l'ORGANISME DÉLÉGUÉ pour le déplacement annulé.

Les coûts occasionnés par le présent contrat sont facturés mensuellement par le TRANSPORTEUR à l'ORGANISME DÉLÉGUÉ.

6.1 Clauses d'ajustement applicables au coût du service

6.1.1 Aller ou retour vide

On entend par un aller ou un retour vide, un aller ou un retour sans aucun usager à bord, en direction du siège du TRANSPORTEUR ou en provenance du siège du TRANSPORTEUR.

Lorsqu'un véhicule effectue un aller ou un retour vide, le TRANSPORTEUR convient qu'il doit, à la demande de l'ORGANISME DÉLÉGUÉ, prendre en charge sans que des frais soient facturés pour la distance parcourue, un maximum de deux usagers dans cet aller ou ce retour vide. Dans ces circonstances, seuls les kilomètres excédentaires à la trajectoire de cet aller ou retour vide initialement prévu sont facturables.

6.1.2 Voyages blancs

On entend par voyage blanc les situations suivantes :

- a) L'usager n'est pas prêt à monter dans le véhicule à son arrivée;
- b) L'usager n'a pas annulé son transport dans le délai de préavis prévu dans le guide de l'usager;
- c) L'usager refuse de prendre le transport prévu;
- d) L'usager n'a pas le montant pour payer sa course;
- e) Le lieu de résidence n'est pas accessible.

Selon le cas :

- a) Un montant fixe de 5,00 \$ est alloué au TRANSPORTEUR pour un voyage blanc effectué à l'intérieur de la municipalité abritant son siège;
- b) Pour un voyage blanc effectué à l'extérieur de la municipalité abritant son siège, le TRANSPORTEUR est uniquement rémunéré pour la distance parcourue entre l'adresse de départ et la limite territoriale de la municipalité abritant son siège;

- c) Si le premier usager d'une course où il y a plusieurs usagers ayant réservé une course répond aux critères d'un usager causant un voyage blanc, le TRANSPORTEUR met en marche le taximètre à la première adresse comme prévu, malgré l'absence du premier usager. Dans ce cas, le montant fixe de 5,00 \$ n'est pas alloué au TRANSPORTEUR.

6.2 Coût du service non rémunéré

6.2.1 Kilométrage mort

On entend par kilométrage mort, le kilométrage parcouru par le TRANSPORTEUR pour se rendre à l'adresse de départ à partir de la limite du territoire qu'il dessert.

Lorsque l'adresse de départ est à l'intérieur d'une municipalité qui ne fait pas partie du territoire desservi par le TRANSPORTEUR et qu'aucun véhicule du TRANSPORTEUR n'est déjà dans la municipalité au moment du transport, l'ORGANISME DÉLÉGUÉ ne paie pas le kilométrage mort.

6.2.2 Temps écoulé entre les courses

Le temps écoulé entre les courses effectuées au cours d'une même journée n'est pas rémunéré, sauf si les courses sont consécutives et qu'il y ait eu requête en ce sens de l'ORGANISME DÉLÉGUÉ.

6.2.3 Usagers non prévus

Le TRANSPORTEUR s'engage à informer, le plus rapidement possible, l'ORGANISME DÉLÉGUÉ de tout usager non prévu ou non déclaré lors de la demande de transport. Aucun usager ne peut demander un transport directement au TRANSPORTEUR. Ainsi, lors d'un transport commandé par l'ORGANISME DÉLÉGUÉ, le TRANSPORTEUR ne doit transporter que les usagers prévus à cette course.

Si le TRANSPORTEUR fournit un transport à un usager qui n'a pas effectué de réservation par l'entremise de l'ORGANISME DÉLÉGUÉ, le TRANSPORTEUR doit assumer entièrement les frais liés à cette course ou réclamer le prix de la course directement à l'usager. Dans un tel cas, l'ORGANISME DÉLÉGUÉ n'encourt aucune obligation ni responsabilité pour le transport de l'usager.

6.2.4 Temps écoulé pour le remplacement d'un véhicule

Lorsque le TRANSPORTEUR doit remplacer un véhicule défectueux et que l'usager doit prendre une correspondance à bord d'un autre véhicule, l'ORGANISME DÉLÉGUÉ ne verse aucune rémunération pour ce transport additionnel, ni pour le temps d'attente.

6.2.5 Transport de valises, sacs, paquets, etc.

L'ORGANISME DÉLÉGUÉ et la MRC ne paient aucuns frais supplémentaires pour le transport de valises, sacs, paquets, etc. par le TRANSPORTEUR.

7. AUGMENTATION

Dans le cas où la Commission des transports du Québec décrète, pour les taxis, une hausse de tarif de base ou du coût chargé par kilomètre ou pour le temps d'attente durant le terme du présent contrat, l'ORGANISME DÉLÉGUÉ s'engage à respecter cette hausse.

8. ANNULATIONS

L'ORGANISME DÉLÉGUÉ doit téléphoner le plus tôt possible au bureau du TRANSPORTEUR pour annuler un déplacement prévu.

Le TRANSPORTEUR doit aviser l'ORGANISME DÉLÉGUÉ en vue de toute annulation de transport dont notamment pour cause de mauvaises conditions météorologiques, de bris mécanique ou d'une autre situation exceptionnelle. La décision finale d'annuler un transport appartient à l'ORGANISME DÉLÉGUÉ.

9. PERCEPTION

Le TRANSPORTEUR perçoit et remet à l'ORGANISME DÉLÉGUÉ les sommes payées par les usagers en argent comptant ainsi que les titres de transport.

Le TRANSPORTEUR accepte de vendre les titres de transport de l'ORGANISME DÉLÉGUÉ.

Le TRANSPORTEUR s'engage à respecter la tarification en vigueur de l'ORGANISME DÉLÉGUÉ.

10. FACTURATION

Le TRANSPORTEUR fait parvenir mensuellement à l'ORGANISME DÉLÉGUÉ le détail de chaque transport effectué durant le mois. Pour chaque transport facturé, le montant perçu de l'utilisateur doit y être accompagné ou déduit du montant de la course. Le numéro du livret de coupons vendus doit également être remis avec l'argent correspondant.

11. ASSURANCE RESPONSABILITÉ CIVILE

Le TRANSPORTEUR doit maintenir en vigueur une couverture d'assurance responsabilité civile couvrant les activités de son organisation et déposer à la MRC, lors de la signature du contrat, une copie d'un certificat d'assurance démontrant le respect de cette condition.

Une copie d'un certificat d'assurance démontrant le respect de cette condition doit aussi être déposée lors du renouvellement de l'assurance responsabilité civile dans le cas où le renouvellement de celle-ci s'effectue pendant la durée du contrat.

Le TRANSPORTEUR doit également maintenir en vigueur une couverture d'assurance pour tous les véhicules utilisés pour fournir le service de transport. Sur demande de la MRC, il doit remettre une copie des attestations d'assurance pour les véhicules utilisés.

12. VÉHICULES UTILISÉS

Les véhicules utilisés doivent être maintenus propres et exempts d'articles libres à l'intérieur afin d'avoir un milieu sécuritaire et agréable pour les usagers.

13. CHAUFFEURS

Le TRANSPORTEUR doit s'assurer que les chauffeurs adoptent un comportement sécuritaire, respectueux, courtois et conforme aux normes, lois, règlements, arrêtés et décrets en vigueur.

14. RÉSILIATION DU CONTRAT

La MRC peut, en tout temps, résilier le présent contrat sur simple avis écrit au TRANSPORTEUR.

15. SIGNATURES

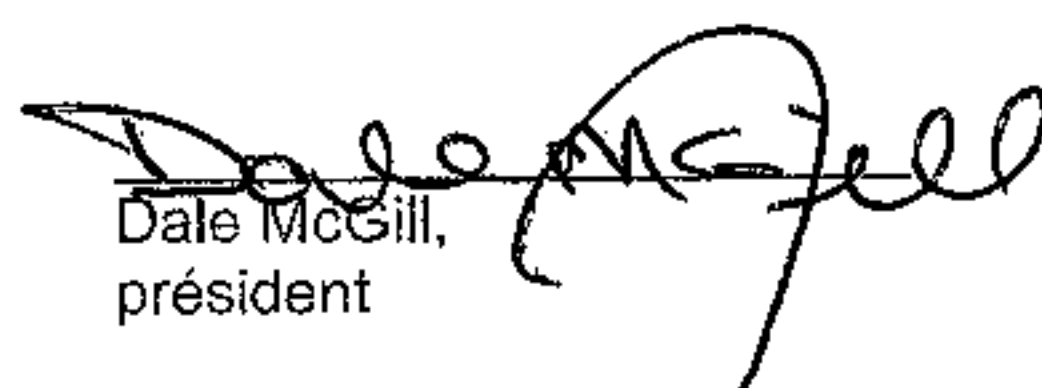
EN FOI DE QUOI, les parties ont signé numériquement :

Pour la MRC :

René Beaugard,
préfet

Jean Hogue,
directeur général et
greffier-trésorier

Pour le TRANSPORTEUR :


Dale McGill,
président



Extrait du procès-verbal de la séance ordinaire du conseil de la MRC de La Haute-Yamaska tenue dans la salle du conseil, au 142, rue Dufferin, bureau 100, Granby, le mercredi 26 novembre 2025 à 13 h.

Présences : René Beauregard Pascal Russell
 Julie Bourdon Paul Sarrazin
 Suzanne Choinière Philip Tétrault
 Nathalie Gauvin

Absence : Éric Chagnon

Formant quorum sous la présidence de Jean Hogue, directeur général et greffier-trésorier, jusqu'au point 3.3 et de René Beauregard, préfet, par la suite.

Autres présences : Jean Hogue, directeur général et greffier-trésorier, Valérie Leblanc, directrice générale adjointe et greffière-trésorière adjointe, M^e Eve-Marie Préfontaine, directrice du Service des affaires juridiques, du greffe et des archives et M^e Grégory Carl Godbout, greffier.

2025-11-282 TRANSPORT COLLECTIF RÉGIONAL - ADOPTION DES CONTRATS ET ENTENTES POUR LA POURSUITE DU SERVICE EN 2026

ATTENDU que la MRC de La Haute-Yamaska entend poursuivre le service de transport collectif régional en 2026;

EN CONSÉQUENCE,

Il est proposé par : Paul Sarrazin

Appuyé par : Julie Bourdon

Et résolu :

Que la MRC de La Haute-Yamaska autorise le préfet, ou en son absence le préfet suppléant, ainsi que le directeur général et greffier-trésorier, ou en son absence la directrice générale adjointe et greffière-trésorière adjointe, à signer et à effectuer toutes les modifications mineures jugées nécessaires pour :

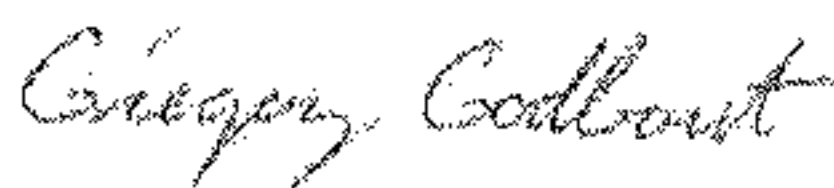
- l'entente visant à faciliter l'accès au service de transport collectif de la MRC de La Haute-Yamaska aux étudiants, étudiantes, employés et employées du Cégep de Granby pour 2026, telle que soumise;
- l'addenda numéro 1 à l'entente relative à l'organisation, la gestion et le fonctionnement d'un service de transport collectif de personnes pour l'année 2025 avec Transport adapté pour nous inc., tel que soumis;
- l'entente relative à l'organisation, la gestion et le fonctionnement d'un service de transport collectif régional de personnes pour l'année 2026 avec Transport adapté pour nous inc., telle que soumise;
- le contrat de gré à gré avec Ami-Bus inc. pour la fourniture d'un service de transport collectif pour l'année 2026, tel que soumis;
- le contrat de gré à gré avec Ami-Bus inc. pour la fourniture d'un service de transport collectif régional avec les places résiduelles en transport adapté, tel que soumis;
- le contrat de gré à gré avec Taxi 3000 inc. pour la fourniture d'un service de transport collectif par taxis pour l'année 2026, tel que soumis;

- le contrat de gré à gré avec Transport Dale McGill pour la fourniture d'un service de transport collectif par taxis pour des déplacements à des fins médicales à Cowansville l'année 2026, tel que soumis.

D'assumer les frais, pour l'ensemble des contrats ci-dessus, à même le poste budgétaire 1-02-370-00-970-00 Subvention à des OBNL.

ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ

COPIE CERTIFIÉE CONFORME
au livre des délibérations du conseil



Grégory Carl Godbout,
Responsable de l'accès aux documents
Ce 27 novembre 2025

ANNEXE 8

Contrat pour la fourniture d'un service de transport intervenu entre
Taxi 3000 inc. et la MRC de La Haute-Yamaska

CONTRAT POUR LA FOURNITURE D'UN SERVICE DE TRANSPORT COLLECTIF PAR TAXI PAR TAXI 3000 INC. POUR L'ANNÉE 2026

ENTRE :

MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DE LA HAUTE-YAMASKA, personne de droit public légalement constituée par décret du gouvernement ayant son siège social au 142, rue Dufferin, bureau 100, Granby (Québec), J2G 4X1, représentée par son préfet, René Beauregard, et son directeur-général et greffier-trésorier, Jean Hogue, tous deux dûment autorisés en vertu de la résolution numéro 2025-11-282 adoptée le 26 novembre 2025;

(ci-après appelée la « MRC »)

ET :

TAXI 3000 INC., société par actions régie par la *Loi sur les sociétés par actions du Québec* (RLRQ, c. S-31.1), immatriculée au Registraire des entreprises du Québec sous le numéro 1143718915 ayant son siège social au 12, rue du Centre, Granby (Québec), J2G 5B3, ici représentée par Elvis Redzepagic, dûment autorisé tel qu'il le déclare;

(ci-après appelée le « TRANSPORTEUR »)

ATTENDU que le TRANSPORTEUR possède un permis de propriétaire de taxi;

EN CONSÉQUENCE, les parties conviennent de ce qui suit :

1. OBJET

Le présent contrat vise à confier au TRANSPORTEUR la fourniture d'un service de transport collectif par taxi suivant le territoire décrit à l'article 2.

Le service doit être offert selon les conditions ci-après décrites, que le TRANSPORTEUR accepte, et ce, sur demande de l'ORGANISME DÉLÉGUÉ par la MRC qui a mandat d'organiser, de gérer et d'opérer l'ensemble du service de transport collectif sur son territoire.

2. TERRITOIRE DESSERVI

Le territoire desservi par le TRANSPORTEUR dans le cadre du présent contrat est celui des municipalités de Roxton Pond, Saint-Alphonse-de-Granby, Sainte-Cécile-de-Milton et Saint-Joachim-de-Shefford, en direction ou en provenance de la ville de Granby.

Le territoire décrit ci-dessus n'est pas exclusivement réservé au TRANSPORTEUR.

De plus, le TRANSPORTEUR peut être occasionnellement sollicité par l'ORGANISME DÉLÉGUÉ pour desservir le territoire des municipalités de Waterloo, Warden et Shefford, en direction ou en provenance de la ville de Granby.

3. ORGANISME DÉLÉGUÉ

La MRC a actuellement mandaté ***Transport adapté pour nous inc.***, ayant sa place d'affaires au 5401, rue Foster, Waterloo (Québec), J0E 2N0, pour agir à titre d'« ORGANISME DÉLÉGUÉ ». Cet organisme a pour mandat d'organiser, de gérer et d'opérer l'ensemble du service de transport collectif sur son territoire.

Dans le cas où la MRC remplace l'ORGANISME DÉLÉGUÉ, un avis écrit à cet effet est transmis au TRANSPORTEUR au moins quinze (15) jours à l'avance.

4. DURÉE DU CONTRAT

Nonobstant sa date de signature, le présent contrat entre en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2026 et prend fin le 31 décembre 2026.

5. SERVICE

5.1 Modalités du service

Le TRANSPORTEUR s'engage à offrir, sur demande de l'ORGANISME DÉLÉGUÉ, le service de transport à certaines personnes inscrites au transport collectif de la MRC qui auront réservé leur transport auprès de l'ORGANISME DÉLÉGUÉ sur le territoire desservi.

Le TRANSPORTEUR ne peut modifier l'heure d'embarquement établi par L'ORGANISME DÉLÉGUÉ. De plus, il ne peut refuser l'accès au véhicule à un usager sans l'autorisation de l'ORGANISME DÉLÉGUÉ.

5.2 Horaire

Le transport collectif est en service six (6) jours par semaine, soit du lundi au samedi, entre 6 h et 22 h, incluant les jours fériés.

6. RÉMUNÉRATION

L'ORGANISME DÉLÉGUÉ s'engage à payer au TRANSPORTEUR les coûts de taxi pour transporter la clientèle du transport collectif. Le tarif est celui du taximètre, tel qu'établi par la Commission des transports du Québec, auquel s'ajoute des frais d'administration de 5 %. Les règles prévues aux articles 6.1 et 6.2 sont en sus.

Seuls les déplacements autorisés par l'ORGANISME DÉLÉGUÉ sont payés par l'ORGANISME DÉLÉGUÉ. De plus, seules les réservations et les modifications de transports autorisées par l'ORGANISME DÉLÉGUÉ sont valables. Les réservations se font par téléphone, télécopie ou courriel, selon une entente entre le TRANSPORTEUR et l'ORGANISME DÉLÉGUÉ.

S'il y a annulation d'un transport par un client, conformément à l'article 8 de la présente, aucun frais n'est facturé à l'ORGANISME DÉLÉGUÉ pour le déplacement annulé.

Les coûts occasionnés par le présent contrat sont facturés mensuellement par le TRANSPORTEUR à l'ORGANISME DÉLÉGUÉ.

6.1 Clauses d'ajustement applicables au coût du service

6.1.1 Aller ou retour vide

On entend par un aller ou un retour vide, un aller ou un retour sans aucun usager à bord, en direction du siège du TRANSPORTEUR ou en provenance du siège du TRANSPORTEUR.

Lorsqu'un véhicule effectue un aller ou un retour vide, le TRANSPORTEUR convient qu'il doit, à la demande de l'ORGANISME DÉLÉGUÉ, prendre en charge sans que des frais soient facturés pour la distance parcourue, un maximum de deux usagers dans cet aller ou ce retour vide. Dans ces circonstances, seuls les kilomètres excédentaires à la trajectoire de cet aller ou retour vide initialement prévue sont facturables.

6.1.2 Voyage blanc

On entend par voyage blanc les situations suivantes :

- a) L'utilisateur n'est pas prêt à monter dans le véhicule à son arrivée;
- b) L'utilisateur n'a pas annulé son transport dans le délai de préavis prévu dans le guide de l'utilisateur;
- c) L'utilisateur refuse de prendre le transport prévu;
- d) Le lieu de résidence n'est pas accessible.

Selon le cas :

- a) Un montant fixe de 15,00 \$ est alloué au TRANSPORTEUR pour un voyage blanc effectué à l'intérieur de la municipalité abritant son siège;
- b) Pour un voyage blanc effectué à l'extérieur de la municipalité abritant son siège, le TRANSPORTEUR est rémunéré pour la distance parcourue entre l'adresse de départ et la limite territoriale de la municipalité abritant son siège avec un minimum de 15,00 \$;

- c) Si le premier usager d'une course où il y a plusieurs usagers répond aux critères d'un usager causant un voyage blanc, le TRANSPORTEUR met en marche le taximètre à la première adresse comme prévu, malgré l'absence du premier usager. Dans ce cas, le montant fixe de 15,00 \$ n'est pas alloué au TRANSPORTEUR;
- d) Si dans une course où il y a plusieurs usagers et qu'un des usagers répond aux critères d'un usager causant un voyage blanc, le TRANSPORTEUR continue sa course comme prévu. Dans ce cas, le montant fixe de 15,00 \$ n'est pas alloué au TRANSPORTEUR.

6.2 Coût du service non rémunéré

6.2.1 Kilométrage mort

On entend par kilométrage mort, le kilométrage parcouru par le TRANSPORTEUR pour se rendre à l'adresse de départ à partir de son siège social et la limite du territoire qu'il dessert.

Lorsque l'adresse de départ est à l'intérieur d'une municipalité qui ne fait pas partie du territoire desservi par le TRANSPORTEUR et qu'aucun véhicule du TRANSPORTEUR n'est déjà dans la municipalité au moment du transport, l'ORGANISME DÉLÉGUÉ ne paie pas le kilométrage mort.

6.2.2 Temps écoulé entre les courses

Le temps écoulé entre les courses effectuées au cours d'une même journée n'est pas rémunéré.

6.2.3 Usagers non prévus

Le TRANSPORTEUR s'engage à informer, le plus rapidement possible, l'ORGANISME DÉLÉGUÉ de tout usager non prévu ou non déclaré lors de la demande de transport. Aucun usager ne peut demander un transport directement au TRANSPORTEUR. Ainsi, lors d'un transport commandé par l'ORGANISME DÉLÉGUÉ, le TRANSPORTEUR ne doit transporter que les usagers prévus à cette course.

Nonobstant ce qui précède, le chauffeur peut accepter un nouveau client dans les situations suivantes :

- un usager se présente au chauffeur pour embarquer dans une course déjà existante et qu'il y ait de la place à bord du véhicule pour cet usager;
- que cet usager débarque au même endroit qu'un des clients déjà prévus dans cette course;
- des frais de 6,50 \$ seront exigés à l'usager;
- le chauffeur prend en note les coordonnées de l'usager (nom et numéro de téléphone) pour en informer l'ORGANISME.

6.2.4 Temps écoulé pour le remplacement d'un véhicule

Lorsque le TRANSPORTEUR doit remplacer un véhicule défectueux et que l'usager doit prendre une correspondance à bord d'un autre véhicule, l'ORGANISME DÉLÉGUÉ ne verse aucune rémunération pour ce transport additionnel, ni pour le temps d'attente.

6.2.5 Transport de valises, sacs, paquets, etc.

L'ORGANISME DÉLÉGUÉ et la MRC ne paient aucun frais supplémentaire pour le transport de valises, sacs, paquets, etc. par le TRANSPORTEUR.

7. AUGMENTATION

Dans le cas où la Commission des transports du Québec décrète, pour les taxis, une hausse de tarif de base ou du coût chargé par kilomètre ou pour le temps d'attente durant le terme du présent contrat, l'ORGANISME DÉLÉGUÉ s'engage à respecter cette hausse.

8. ANNULATIONS

L'ORGANISME DÉLÉGUÉ doit téléphoner le plus tôt possible au bureau du TRANSPORTEUR pour annuler un déplacement prévu;

Le TRANSPORTEUR doit aviser l'ORGANISME DÉLÉGUÉ en vue de toute annulation de transport dont notamment pour cause de mauvaises conditions météorologiques, de bris

mécanique ou d'une autre situation exceptionnelle. La décision finale d'annuler un transport appartient à l'ORGANISME DÉLÉGUÉ.

9. OBLIGATIONS DU TRANSPORTEUR

9.1 Respect des horaires

Le TRANSPORTEUR s'engage à respecter les horaires, les adresses d'embarquement, les heures d'embarquement et la prise en charge de tous les usagers inscrits sur les feuilles de routes transmises par l'ORGANISME DÉLÉGUÉ.

Il sera considéré comme en défaut :

- lors d'un retard de plus de quinze (15) minutes de l'heure d'embarquement inscrit sur la feuille de route;
- lors d'un oubli d'embarquer un client inscrit sur la feuille de route.

9.2 Défaut

Lorsque le TRANSPORTEUR est en défaut conformément à l'article 9.1, L'ORGANISME DÉLÉGUÉ retient une pénalité de 15,00 \$ **pour chaque cas de défaut**, tel montant étant prélevé sur les sommes dues au TRANSPORTEUR.

10. PERCEPTION

Le TRANSPORTEUR perçoit et remet à l'ORGANISME DÉLÉGUÉ les sommes payées par les usagers en argent comptant ainsi que les titres de transport.

Le TRANSPORTEUR s'engage à respecter la tarification en vigueur de l'ORGANISME DÉLÉGUÉ.

11. FACTURATION

Le TRANSPORTEUR fait parvenir mensuellement à l'ORGANISME DÉLÉGUÉ le détail de chaque transport effectué durant le mois. Pour chaque transport facturé, le montant perçu de l'utilisateur doit y être accompagné ou déduit du montant de la course.

12. ASSURANCE RESPONSABILITÉ CIVILE

Le TRANSPORTEUR doit maintenir en vigueur une couverture d'assurance responsabilité civile couvrant les activités de son organisation et déposer à la MRC, lors de la signature du contrat, une copie d'un certificat d'assurance démontrant le respect de cette condition.

Une copie d'un certificat d'assurance démontrant le respect de cette condition doit aussi être déposée lors du renouvellement de l'assurance responsabilité civile dans le cas où le renouvellement de celle-ci s'effectue pendant la durée du contrat.

Le TRANSPORTEUR doit également maintenir en vigueur une couverture d'assurance pour tous les véhicules utilisés pour fournir le service de transport. Sur demande de la MRC, il doit remettre une copie des attestations d'assurance pour les véhicules utilisés.

13. VÉHICULES UTILISÉS

Les véhicules utilisés doivent être maintenus propres et exempts d'articles libres à l'intérieur afin d'avoir un milieu sécuritaire et agréable pour les usagers.

14. CHAUFFEURS

Le TRANSPORTEUR doit s'assurer que les chauffeurs adoptent un comportement sécuritaire, respectueux, courtois et conforme aux normes, lois, règlements, arrêtés et décrets en vigueur.

15. RÉSILIATION DU CONTRAT

La MRC peut, en tout temps, résilier le présent contrat sur simple avis écrit au TRANSPORTEUR.

16. SIGNATURES

EN FOI DE QUOI, les parties ont signé numériquement :

Pour la MRC :

René Beauregard,
préfet

Jean Hogue,
directeur général et
greffier-trésorier

Pour le TRANSPORTEUR :

Elvis Redzepagic

Extrait du procès-verbal de la séance ordinaire du conseil de la MRC de La Haute-Yamaska tenue dans la salle du conseil, au 142, rue Dufferin, bureau 100, Granby, le mercredi 26 novembre 2025 à 13 h.

Présences : René Beauregard Pascal Russell
 Julie Bourdon Paul Sarrazin
 Suzanne Choinière Philip Tétrault
 Nathalie Gauvin

Absence : Éric Chagnon

Formant quorum sous la présidence de Jean Hogue, directeur général et greffier-trésorier, jusqu'au point 3.3 et de René Beauregard, préfet, par la suite.

Autres présences : Jean Hogue, directeur général et greffier-trésorier, Valérie Leblanc, directrice générale adjointe et greffière-trésorière adjointe, M^e Eve-Marie Préfontaine, directrice du Service des affaires juridiques, du greffe et des archives et M^e Grégory Carl Godbout, greffier.

**2025-11-282 TRANSPORT COLLECTIF RÉGIONAL - ADOPTION DES CONTRATS ET ENTENTES
POUR LA POURSUITE DU SERVICE EN 2026**

ATTENDU que la MRC de La Haute-Yamaska entend poursuivre le service de transport collectif régional en 2026;

EN CONSÉQUENCE,

Il est proposé par : Paul Sarrazin

Appuyé par : Julie Bourdon

Et résolu :

Que la MRC de La Haute-Yamaska autorise le préfet, ou en son absence le préfet suppléant, ainsi que le directeur général et greffier-trésorier, ou en son absence la directrice générale adjointe et greffière-trésorière adjointe, à signer et à effectuer toutes les modifications mineures jugées nécessaires pour :

- l'entente visant à faciliter l'accès au service de transport collectif de la MRC de La Haute-Yamaska aux étudiants, étudiantes, employés et employées du Cégep de Granby pour 2026, telle que soumise;
- l'addenda numéro 1 à l'entente relative à l'organisation, la gestion et le fonctionnement d'un service de transport collectif de personnes pour l'année 2025 avec Transport adapté pour nous inc., tel que soumis;
- l'entente relative à l'organisation, la gestion et le fonctionnement d'un service de transport collectif régional de personnes pour l'année 2026 avec Transport adapté pour nous inc., telle que soumise;
- le contrat de gré à gré avec Ami-Bus inc. pour la fourniture d'un service de transport collectif pour l'année 2026, tel que soumis;
- le contrat de gré à gré avec Ami-Bus inc. pour la fourniture d'un service de transport collectif régional avec les places résiduelles en transport adapté, tel que soumis;
- le contrat de gré à gré avec Taxi 3000 inc. pour la fourniture d'un service de transport collectif par taxis pour l'année 2026, tel que soumis;

- le contrat de gré à gré avec Transport Dale McGill pour la fourniture d'un service de transport collectif par taxis pour des déplacements à des fins médicales à Cowansville l'année 2026, tel que soumis.

D'assumer les frais, pour l'ensemble des contrats ci-dessus, à même le poste budgétaire 1-02-370-00-970-00 Subvention à des OBNL.

ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ

COPIE CERTIFIÉE CONFORME
au livre des délibérations du conseil



Grégory Carl Godbout,
Responsable de l'accès aux documents
Ce 27 novembre 2025

ANNEXE 9

Contrat pour la location d'un minibus intervenu entre Ami-Bus
et la MRC de La Haute-Yamaska

CONTRAT POUR LA FOURNITURE D'UN SERVICE DE TRANSPORT COLLECTIF RÉGIONAL PAR MINIBUS 2025-2026

ENTRE : MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DE LA HAUTE-YAMASKA, personne de droit public légalement constituée par décret du gouvernement, ayant son siège au 142, rue Dufferin, bureau 100, Granby, Québec, J2G 4X1, représentée par son préfet, Paul Sarrazin, et son directeur général et greffier-trésorier, Jean Hogue, tous deux dûment autorisés en vertu de la résolution numéro 2025-07-195 adoptée le 9 juillet 2025;

(ci-après appelée la « MRC »)

ET : AMI-BUS INC., personne morale sans but lucratif régie par la *Loi sur les compagnies*, immatriculée au Registraire des entreprises du Québec sous le numéro 1144001840, ayant son siège au 65, rue Saint-Jude Sud, local 4, Granby, Québec, J2J 2N2, représentée par sa présidente, Geneviève Rheault, dûment autorisée en vertu d'une résolution adoptée le 19 juin 2025;

(ci-après appelée le « TRANSPORTEUR »)

ATTENDU que le TRANSPORTEUR a notamment pour activité de desservir en transport adapté les municipalités de Granby, Roxton Pond, Saint-Alphonse-de-Granby et Sainte-Cécile-de-Milton et leurs régions;

ATTENDU que le TRANSPORTEUR s'est vu délivrer le permis de répartition numéro 6-C40131-R par la Commission des transports du Québec (décision 2018 QCCTQ 2451);

EN CONSÉQUENCE, les parties conviennent de ce qui suit :

1. PRÉAMBULE

Le préambule fait partie intégrante du présent contrat

2. OBJET

Le présent contrat vise à confier au TRANSPORTEUR la fourniture d'un service de transport collectif suivant le territoire décrit à l'article 3.

Le service doit être offert selon les conditions ci-après décrites, que le TRANSPORTEUR accepte, et ce, sur demande de l'ORGANISME DÉLÉGUÉ par la MRC qui a mandat d'organiser, de gérer et d'opérer l'ensemble du service de transport collectif sur son territoire.

3. TERRITOIRE DESSERVI

Le territoire desservi par le TRANSPORTEUR dans le cadre du présent contrat est celui de la MRC.

Ce territoire pourrait être modifié en cours de contrat, à la seule discrétion de la MRC. Toutefois, dans le cas où la modification consiste en l'ajout d'un territoire, ce dernier devra se trouver parmi les municipalités de la MRC.

Le territoire décrit dans le présent contrat n'est pas exclusivement réservé au TRANSPORTEUR.

4. ORGANISME DÉLÉGUÉ

La MRC a actuellement mandaté **Transport adapté pour nous inc.**, ayant sa place d'affaires au 5401, rue Foster, Waterloo, Québec, J0E 2N0, pour agir à titre d'« ORGANISME DÉLÉGUÉ ». Cet organisme a pour mandat d'organiser, de gérer et d'opérer l'ensemble du service de transport collectif sur son territoire.

CONTRAT POUR LA FOURNITURE D'UN SERVICE DE TRANSPORT COLLECTIF RÉGIONAL – PLACES RÉSIDUELLES EN TRANSPORT ADAPTÉ

ENTRE : MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DE LA HAUTE-YAMASKA, personne de droit public légalement constituée par décret du gouvernement, ayant son siège au 142, rue Dufferin, bureau 100, Granby (Québec), J2G 4X1, représentée par son préfet, René Beauregard, et son directeur général et greffier-trésorier, Jean Hogue, tous deux dûment autorisés en vertu de la résolution numéro 2025-11-282 adoptée le 26 novembre 2025;

(ci-après appelée la « MRC »)

ET : AMI-BUS INC., personne morale sans but lucratif régie par la *Loi sur les compagnies*, immatriculée au Registraire des entreprises du Québec sous le numéro 1144001840, ayant son siège au 65, rue St-Jude Sud, local 4, Granby (Québec), J2J 2N2, représentée par sa présidente, Geneviève Rheault, dûment autorisée en vertu d'une résolution adoptée le 18 septembre 2025;

(ci-après appelée le « TRANSPORTEUR »)

ATTENDU que le TRANSPORTEUR a notamment pour activité de desservir en transport adapté les municipalités de Granby, Roxton Pond, Saint-Alphonse-de-Granby et Sainte-Cécile-de-Milton;

ATTENDU que le TRANSPORTEUR s'est vu délivrer le permis de transport par autobus numéro 9-C-000167-001A par la Commission des transports du Québec (décision 2018 QCCTQ 2451);

EN CONSÉQUENCE, les parties conviennent de ce qui suit :

1. OBJET

Le présent contrat vise à confier au TRANSPORTEUR la fourniture d'un service de transport collectif, à même les places résiduelles disponibles dans ses véhicules de transport adapté, suivant le territoire décrit à l'article 2.

Le service doit être offert selon les conditions ci-après décrites, que le TRANSPORTEUR accepte, et ce, sur demande de l'ORGANISME DÉLÉGUÉ par la MRC qui a mandat d'organiser, de gérer et d'opérer l'ensemble du service de transport collectif sur son territoire.

2. TERRITOIRE DESSERVI

Le territoire desservi par le TRANSPORTEUR dans le cadre du présent contrat est celui des municipalités de Roxton Pond, Saint-Alphonse-de-Granby et Sainte-Cécile-de-Milton, en direction ou en provenance de la ville de Granby.

Ce territoire pourrait être modifié en cours de contrat, à la seule discrétion de la MRC. Toutefois, dans le cas où la modification consiste en l'ajout d'un territoire, ce dernier devra se trouver parmi les municipalités desservies par le TRANSPORTEUR en transport adapté.

Le territoire décrit dans le présent contrat n'est pas exclusivement réservé au TRANSPORTEUR.

3. ORGANISME DÉLÉGUÉ

La MRC a actuellement mandaté **Transport adapté pour nous inc.**, ayant sa place d'affaires au 5401, rue Foster, Waterloo (Québec), J0E 2N0, pour agir à titre d'« ORGANISME DÉLÉGUÉ ». Cet organisme a pour mandat d'organiser, de gérer et d'opérer l'ensemble du service de transport collectif sur son territoire.

Dans le cas où la MRC remplace l'ORGANISME DÉLÉGUÉ, un avis écrit à cet effet est transmis au TRANSPORTEUR au moins 60 jours à l'avance.

4. DURÉE DU CONTRAT

Nonobstant sa date de signature, le présent contrat entre en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2026 et prend fin le 31 décembre 2026.

5. SERVICE

5.1 Modalités du service

L'ORGANISME DÉLÉGUÉ communiquera régulièrement avec le TRANSPORTEUR pour valider les places à combler par les usagers du transport collectif dans les véhicules de transport adapté.

Par la suite, le TRANSPORTEUR s'engage à offrir, sur demande de l'ORGANISME DÉLÉGUÉ, le service de transport aux usagers du transport collectif de la MRC qui auront demandé un transport auprès de l'ORGANISME DÉLÉGUÉ.

Le TRANSPORTEUR ne peut modifier l'heure d'embarquement établi par l'ORGANISME DÉLÉGUÉ. De plus, il ne peut refuser l'accès au véhicule à un usager sans l'autorisation de l'ORGANISME DÉLÉGUÉ.

5.2 Horaire

Le transport collectif effectué par le TRANSPORTEUR sera effectué selon les heures régulières de son service de transport adapté sur le territoire desservi.

5.3 Modification ou annulation d'un transport par l'ORGANISME DÉLÉGUÉ

L'ORGANISME DÉLÉGUÉ doit aviser le plus tôt possible le TRANSPORTEUR pour annuler ou modifier tout déplacement prévu. Seules les modifications de transport autorisées par l'ORGANISME DÉLÉGUÉ sont valables.

L'avis relatif à l'annulation ou à la modification d'un transport doit être transmis par l'ORGANISME DÉLÉGUÉ au TRANSPORTEUR au moins une heure avant l'heure prévue pour le transport.

Dans le cas où un avis d'annulation est transmis au TRANSPORTEUR moins d'une heure avant un transport prévu, une pénalité égale au coût qui aurait été facturable pour ce transport à l'ORGANISME DÉLÉGUÉ est applicable sauf dans le cas où une pénalité est déjà applicable en vertu de l'article 6.2. Toute pénalité est appliquée sur la facturation mensuelle suivante.

5.4 Annulation d'un transport par le TRANSPORTEUR

Le TRANSPORTEUR doit aviser l'ORGANISME DÉLÉGUÉ en vue de toute annulation de transport dont notamment pour cause de mauvaises conditions météorologiques, de bris mécanique ou d'une autre situation exceptionnelle. La décision finale d'annuler un transport appartient à l'ORGANISME DÉLÉGUÉ.

Dans le cas où un avis d'annulation est transmis à l'ORGANISME DÉLÉGUÉ moins d'une heure avant un transport prévu, une pénalité égale au coût qui aurait été facturable pour ce transport à l'ORGANISME DÉLÉGUÉ est applicable. Cette pénalité est appliquée sur la facturation mensuelle suivante.

5.5 Normes applicables pour les usagers

Les usagers du transport collectif doivent être prêts à bénéficier du service de transport au moins 10 minutes avant l'heure prévue du départ. De plus, ils doivent attendre l'arrivée du véhicule devant l'immeuble où l'embarquement est prévu tout en demeurant visibles pour le chauffeur. Toutefois, en cas de situation climatique extrême, l'utilisateur peut attendre l'arrivée du véhicule dans un bâtiment.

5.6 Perception du paiement des usagers

Le chauffeur mandaté par le TRANSPORTEUR pour effectuer un transport doit s'assurer de percevoir, au moment de l'embarquement d'un usager, le paiement de ce transport en argent comptant, en titre de transport ou en validant sa passe mensuelle. Dans le cas où l'utilisateur ne peut acquitter le paiement requis au moment de l'embarquement, le chauffeur doit se conformer à la politique en vigueur de l'ORGANISME DÉLÉGUÉ. En date des présentes, la politique est à l'effet d'effectuer le transport de l'utilisateur et d'aviser sans délai l'ORGANISME DÉLÉGUÉ de la situation en mentionnant l'identité de l'utilisateur.

Le TRANSPORTEUR s'engage à respecter la tarification en vigueur de l'ORGANISME DÉLÉGUÉ.

6. FACTURATION

6.1 Paiement des déplacements réguliers

L'ORGANISME DÉLÉGUÉ paie au TRANSPORTEUR pour et au nom de la MRC les sommes ci-dessous décrites pour les frais de déplacement relatifs au transport d'un usager du transport collectif :

- a) Roxton Pond en direction ou en provenance de la Ville de Granby : 15 \$
- b) Saint-Alphonse-de-Granby en direction ou en provenance de la Ville de Granby : 17 \$
- c) Sainte-Cécile-de-Milton en direction ou en provenance de la Ville de Granby : 19 \$

Dans le cas où deux usagers ou plus du transport collectif sont dans un véhicule simultanément pendant tout ou une partie d'un même trajet, ces usagers additionnels sont facturés par le TRANSPORTEUR selon un prix total forfaitaire de 6 \$, peu importe le nombre d'usagers et leur destination dans le territoire desservi.

Les prix ci-dessus décrits comprennent la main-d'œuvre, les véhicules, l'équipement et tout ce qui est nécessaire pour assurer le transport des usagers du transport collectif.

6.2 Voyage blanc

Un voyage blanc se définit comme étant l'une des situations suivantes :

- a) Le véhicule du TRANSPORTEUR se présente et l'usager est absent ou n'est pas prêt à monter à l'arrivée du véhicule;
- b) Le véhicule du TRANSPORTEUR se présente et l'usager refuse de prendre le transport prévu;
- c) Le véhicule du TRANSPORTEUR se présente puisque l'usager n'a pas annulé son transport ou ne l'a pas annulé dans les délais prévus par la politique en vigueur;
- d) Le véhicule du TRANSPORTEUR tente de se présenter, mais le lieu d'embarquement demandé par l'usager n'est pas accessible et l'usager n'est pas visible.

Dans le cas où un voyage blanc est occasionné par un usager pour la première fois, le TRANSPORTEUR en avise sans délai l'ORGANISME DÉLÉGUÉ, lequel voit à acheminer à l'usager un avis de courtoisie. Le voyage blanc est alors facturable par le TRANSPORTEUR à l'ORGANISME DÉLÉGUÉ de la même façon que si l'usager n'avait pas occasionné de voyage blanc.

Dans le cas où un voyage blanc est occasionné à nouveau par cet usager, le TRANSPORTEUR en avise sans délai l'ORGANISME DÉLÉGUÉ, lequel voit à appliquer la politique en vigueur envers l'usager. Le voyage blanc est alors facturable par le TRANSPORTEUR à l'ORGANISME DÉLÉGUÉ de la même façon que si l'usager n'avait pas occasionné de voyage blanc.

Lorsqu'un voyage blanc est occasionné pour un usager, ses transports additionnels prévus pour la journée avec le TRANSPORTEUR sont automatiquement annulés sauf dans le cas où un avis à l'effet contraire a été donné par l'ORGANISME DÉLÉGUÉ.

6.3 Facturation mensuelle

Le TRANSPORTEUR doit facturer mensuellement l'ORGANISME DÉLÉGUÉ pour les transports effectués. La facturation doit comprendre un détail des transports effectués, des modes de paiement utilisés par les usagers et des pénalités appliquées, le cas échéant, et être acheminée accompagnée des titres de transport perçus dans le mois visé.

Les passages payés en argent comptant par les usagers pendant le mois visé par la facturation doivent être indiqués sur la facturation et déduits des frais de déplacement facturés par le TRANSPORTEUR.

Le TRANSPORTEUR est responsable de toute perte ou de tout vol d'argent comptant ou de titres de transport.

Seuls les transports autorisés par l'ORGANISME DÉLÉGUÉ sont payés au TRANSPORTEUR.

7. ASSURANCE RESPONSABILITÉ CIVILE

Le TRANSPORTEUR doit maintenir en vigueur une couverture d'assurance responsabilité civile couvrant les activités de son organisation et déposer à la MRC, lors de la signature du contrat, une copie d'un certificat d'assurance démontrant le respect de cette condition.

Une copie d'un certificat d'assurance démontrant le respect de cette condition doit aussi être déposée lors du renouvellement de l'assurance responsabilité civile dans le cas où le renouvellement de celle-ci s'effectue pendant la durée du contrat.

Le TRANSPORTEUR doit également maintenir en vigueur une couverture d'assurance pour tous les véhicules utilisés pour fournir le service de transport. Sur demande de la MRC, il doit remettre une copie des attestations d'assurance pour les véhicules utilisés.

8. VÉHICULES UTILISÉS

Les véhicules utilisés doivent être maintenus propres et exempts d'articles libres à l'intérieur afin d'avoir un milieu sécuritaire et agréable pour les usagers.

9. CHAUFFEURS

Le TRANSPORTEUR doit s'assurer que les chauffeurs adoptent un comportement sécuritaire, respectueux et courtois.

10. RÉSILIATION DU CONTRAT

Une partie peut, en tout temps, résilier le contrat sur simple avis écrit à l'autre partie transmis au moins 60 jours avant sa date de prise d'effet.

11. RENOUELEMENT DU CONTRAT

Le présent contrat sera renouvelé tacitement pour une année à la fois, à moins qu'un avis écrit à l'effet contraire ne soit acheminé par une partie à l'autre partie au moins 10 jours avant la fin du contrat. Une indexation de 3 % s'applique alors aux tarifs décrits à l'article 6.1.

EN FOI DE QUOI, les parties ont signé numériquement :

Pour la MRC :

René Beauregard, préfet

Jean Hogue, directeur général
et greffier-trésorier

Pour le TRANSPORTEUR :

Geneviève Rheault, présidente

Extrait du procès-verbal de la séance ordinaire du conseil de la MRC de La Haute-Yamaska tenue dans la salle du conseil, au 142, rue Dufferin, bureau 100, Granby, le mercredi 26 novembre 2025 à 13 h.

Présences : René Beauregard Pascal Russell
 Julie Bourdon Paul Sarrazin
 Suzanne Choinière Philip Tétrault
 Nathalie Gauvin

Absence : Éric Chagnon

Formant quorum sous la présidence de Jean Hogue, directeur général et greffier-trésorier, jusqu'au point 3.3 et de René Beauregard, préfet, par la suite.

Autres présences : Jean Hogue, directeur général et greffier-trésorier, Valérie Leblanc, directrice générale adjointe et greffière-trésorière adjointe, M^e Eve-Marie Préfontaine, directrice du Service des affaires juridiques, du greffe et des archives et M^e Grégory Carl Godbout, greffier.

**2025-11-282 TRANSPORT COLLECTIF RÉGIONAL - ADOPTION DES CONTRATS ET ENTENTES
POUR LA POURSUITE DU SERVICE EN 2026**

ATTENDU que la MRC de La Haute-Yamaska entend poursuivre le service de transport collectif régional en 2026;

EN CONSÉQUENCE,

Il est proposé par : Paul Sarrazin

Appuyé par : Julie Bourdon

Et résolu :

Que la MRC de La Haute-Yamaska autorise le préfet, ou en son absence le préfet suppléant, ainsi que le directeur général et greffier-trésorier, ou en son absence la directrice générale adjointe et greffière-trésorière adjointe, à signer et à effectuer toutes les modifications mineures jugées nécessaires pour :

- l'entente visant à faciliter l'accès au service de transport collectif de la MRC de La Haute-Yamaska aux étudiants, étudiantes, employés et employées du Cégep de Granby pour 2026, telle que soumise;
- l'addenda numéro 1 à l'entente relative à l'organisation, la gestion et le fonctionnement d'un service de transport collectif de personnes pour l'année 2025 avec Transport adapté pour nous inc., tel que soumis;
- l'entente relative à l'organisation, la gestion et le fonctionnement d'un service de transport collectif régional de personnes pour l'année 2026 avec Transport adapté pour nous inc., telle que soumise;
- le contrat de gré à gré avec Ami-Bus inc. pour la fourniture d'un service de transport collectif pour l'année 2026, tel que soumis;
- le contrat de gré à gré avec Ami-Bus inc. pour la fourniture d'un service de transport collectif régional avec les places résiduelles en transport adapté, tel que soumis;
- le contrat de gré à gré avec Taxi 3000 inc. pour la fourniture d'un service de transport collectif par taxis pour l'année 2026, tel que soumis;

- le contrat de gré à gré avec Transport Dale McGill pour la fourniture d'un service de transport collectif par taxis pour des déplacements à des fins médicales à Cowansville l'année 2026, tel que soumis.

D'assumer les frais, pour l'ensemble des contrats ci-dessus, à même le poste budgétaire 1-02-370-00-970-00 Subvention à des OBNL.

ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ

COPIE CERTIFIÉE CONFORME
au livre des délibérations du conseil



Grégory Carl Godbout,
Responsable de l'accès aux documents
Ce 27 novembre 2025



RÉSOLUTION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION D'AMI-BUS INC.
ADOPTÉE LE 18 SEPTEMBRE 2025

Il a été proposé et accepté à l'unanimité :

D'approuver le renouvellement de l'entente pour la fourniture de service de transport collectif avec la MRC Haute-Yamaska prenant effet du 1^{er} janvier 2026 au 31 décembre 2026.

D'autoriser une augmentation au tarif horaire de 3% déterminant à compter du 1^{er} janvier 2026 le coût unitaire forfaitaire à l'heure.

D'y affecter 1 véhicule disponible sans nuire aux services offerts à nos clientèles habituelles.

D'accepter le renouvellement automatique avec indexation de 3% à tous les tarifs horaires, à moins d'avis contraire écrite à l'autre partie signifié trois (3) mois avant le terme de l'entente.

De mandater la direction générale pour la négociation du contrat et ses détails, puis d'autoriser la présidente et/ou la direction générale à signer ledit contrat au nom d'Ami-Bus Inc.

Nous, soussignés, administrateurs habiles à signer la présente résolution, certifions que la présente résolution a été adoptée par le conseil d'administration d'Ami-Bus ;

Cette résolution est effective à compter du 18 septembre 2025.

Signé à Granby, le 18 septembre 2025



Geneviève Rheault
Présidente



Mario Blanchard
Vice président

COPIE CERTIFIÉE CONFORME

Au livre de délibérations du Conseil d'administration d'Ami-Bus Inc.

ADAPTÉ • COLLECTIF RÉGIONAL • INCAPACITÉ TEMPORAIRE • GROUPES • MESURES D'URGENCE

Dans le cas où la MRC remplace l'ORGANISME DÉLÉGUÉ, un avis écrit à cet effet est transmis au TRANSPORTEUR au moins 15 jours à l'avance.

5. DURÉE DU CONTRAT

Nonobstant sa date de signature, le présent contrat entre en vigueur à compter du 25 août 2025 et prend fin le 16 mai 2026.

6. SERVICE

6.1 Modalités du service

L'ORGANISME DÉLÉGUÉ communiquera régulièrement avec le TRANSPORTEUR pour l'informer de l'évolution des demandes de transport.

CIRCUITS PROPOSÉS : (environ 60 km chacun)

AM : Garage 6 h 00, quelques points d'arrêts à confirmer à l'intérieur de Granby, Waterloo 6 h 40, quelques points d'arrêts à confirmer entre Waterloo et Dépanneur Val Maher, Dépanneur Val Maher 7 h 15, Cégep de Granby 7 h 30, CRIF 7 h 45, garage 8 h 00. Durée totale : 120 minutes

PM : Garage 17 h 00, quelques points d'arrêts à confirmer à l'intérieur de Granby, Cégep 17 h 30, Dépanneur Val Maher 17h45, quelques points d'arrêts à confirmer entre Dépanneur Val Maher et Waterloo, Waterloo 18 h 00, garage 18 h 30. Durée totale : 90 minutes

Les circuits sont approximatifs. Les heures d'embarquement et les circuits peuvent être modifiés à la hausse ou à la baisse au besoin.

Le véhicule (minibus dix-huit (18) places) doit être disponible du lundi au vendredi pour la session d'automne du 25 août au 10 octobre et du 20 octobre au 12 décembre 2025 et pour la session d'hiver du 19 janvier au 6 mars et du 16 mars au 16 mai 2026, pour un total de 156 jours.

Aucun transport ne sera effectué durant les semaines de relâches et d'encadrement (13 au 17 octobre 2025 et du 9 au 13 mars 2026), durant les journées pédagogiques et fériées du 1er septembre 2025, du 3 et du 6 avril 2026 et durant les périodes d'examens du 15 au 22 décembre 2025 et du 15 au 23 mai 2026.

Également, le TRANSPORTEUR s'engage à offrir, sur demande de l'ORGANISME DÉLÉGUÉ, le service de transport aux usagers du transport collectif de la MRC qui auront demandé un transport auprès de l'ORGANISME DÉLÉGUÉ.

Le chauffeur doit respecter les heures inscrites sur les feuilles de route.

L'ORGANISME DÉLÉGUÉ doit fournir une liste provisoire au plus tard midi (12h 00) et une liste finale des usagers au plus tard 15 h 00 le jour ouvrable précédent. Tout ajout ou modification aux listes doit être fait d'un commun accord entre le TRANSPORTEUR et l'ORGANISME DÉLÉGUÉ.

Le TRANSPORTEUR ne peut modifier l'heure d'embarquement établi par l'ORGANISME DÉLÉGUÉ. De plus, il ne peut refuser l'accès au véhicule à un usager sans l'autorisation de l'ORGANISME DÉLÉGUÉ.

6.2 Horaire

Le transport collectif effectué par le TRANSPORTEUR sera effectué selon l'horaire de service de l'ORGANISME DÉLÉGUÉ.

6.3 Annulation d'une période de transport par l'ORGANISME DÉLÉGUÉ

L'ORGANISME DÉLÉGUÉ doit aviser le plus tôt possible le TRANSPORTEUR pour annuler tout déplacement prévu.

L'avis relatif à l'annulation d'une période de transport doit être transmis par l'ORGANISME DÉLÉGUÉ au TRANSPORTEUR au moins une heure avant l'heure prévue pour le transport. Le TRANSPORTEUR facturera alors 50% des frais de location pour cette période.

Dans le cas où un avis d'annulation est transmis au TRANSPORTEUR moins d'une heure avant un transport prévu, TRANSPORTEUR facturera alors 100% des frais de location pour cette période.

6.4 Annulation d'un transport par le TRANSPORTEUR

Dans le cas où le TRANSPORTEUR n'est pas en mesure de fournir un véhicule *OU un chauffeur* de remplacement, le TRANSPORTEUR doit aviser le plus tôt possible l'ORGANISME DÉLÉGUÉ pour annuler tout déplacement prévu.

L'avis relatif à l'annulation d'un transport doit être transmis par TRANSPORTEUR à l'ORGANISME DÉLÉGUÉ au moins une heure avant l'heure prévue pour le transport, les frais de location pour les périodes ne seront pas facturés et une pénalité équivalente à 50% des frais de location pour cette période est alors créditée sur la facturation mensuelle suivante.

Dans le cas où un avis d'annulation est transmis à l'ORGANISME DÉLÉGUÉ moins d'une heure avant un transport prévu, les frais de location pour les journées annulées ne seront pas facturés et une pénalité équivalente à 100% des frais de location pour cette période est alors créditée sur la facturation mensuelle suivante.

6.5 Normes applicables pour les usagers

Les usagers du transport collectif doivent être prêts à bénéficier du service de transport au moins dix (10) minutes avant l'heure prévue du départ. De plus, ils doivent attendre l'arrivée du véhicule devant l'immeuble où l'embarquement est prévu tout en demeurant visible pour le chauffeur. Toutefois, en cas de situation climatique extrême, l'utilisateur peut attendre l'arrivée du véhicule dans un bâtiment.

Dans l'éventualité où l'utilisateur n'est pas au point d'embarquement, le chauffeur ne peut quitter avant l'heure inscrite sur sa feuille de route et aviser l'ORGANISME DÉLÉGUÉ de la situation.

6.6 Perception du paiement des usagers

Le chauffeur mandaté par le TRANSPORTEUR pour effectuer un transport doit s'assurer de percevoir, au moment de l'embarquement d'un usager, le paiement de ce transport en argent comptant, en titre de transport ou en validant sa passe mensuelle. Dans le cas où l'utilisateur n'est pas inscrit sur la feuille de route ou qu'il ne peut acquitter le paiement requis au moment de l'embarquement, le chauffeur doit se conformer à la politique en vigueur de l'ORGANISME DÉLÉGUÉ. En date des présentes, la politique est à l'effet d'effectuer le transport de l'utilisateur et d'aviser l'ORGANISME DÉLÉGUÉ de la situation en mentionnant l'identité de l'utilisateur.

Le chauffeur doit avoir en sa possession des livrets de six (6) passages pour les vendre aux usagers qui en font la demande. Ces livrets lui sont remis par l'ORGANISME DÉLÉGUÉ. Le chauffeur doit sur sa feuille de route indiquer le numéro de série du livret vendu et le montant total de la vente.

À la fin de sa journée, le chauffeur doit remettre les sommes perçues et les titres de transport perçus durant la journée au bureau du TRANSPORTEUR.

À chaque semaine le TRANSPORTEUR remet à l'ORGANISME DÉLÉGUÉ le cumulatif des ventes (argent et titre de transport) ainsi qu'une copie des feuilles de route quotidienne.

Le TRANSPORTEUR s'engage à respecter la tarification en vigueur de l'ORGANISME DÉLÉGUÉ.

7. FACTURATION

7.1 Mode de facturation

L'ORGANISME DÉLÉGUÉ paie au TRANSPORTEUR pour et au nom de la MRC les sommes ci-dessous décrites pour les frais de déplacement relatifs au transport collectif :

Les taux indiqués considèrent un service au minimum pour la période de septembre à mai, sur cent cinquante-six (156) jours ou plus : deux (2) sessions

de 75 et 81 jours avec un minimum de trois heures (3) de route par jour plus environ vingt (20) minutes de désinfection et d'entretien par jour.

*Selon les jours effectifs des sessions du Cégep de Granby

Coût horaire et minimum d'heures requises		
Tarif horaire du 31 mars 2024 au 31 mars 2025 selon le type de véhicule	*Heures estimées (minimum annuel) 156 jours* 3hrs min.= 468 heures	Coût unitaire forfaitaire à l'heure
Minibus 18, 24 places	3 h 3.33 h 4 h 5 h 6 h 7 h	103.75 \$ 101.31 \$ 97.64 \$ 91.54 \$ 85.44 \$ 86.10 \$
Transit 14 places (essence seulement, non transformable au propane)	Tarif horaire :	92.44 \$

*Selon les jours effectifs des sessions du Cégep de Granby

Les prix ci-dessus décrits comprennent la main-d'œuvre, le véhicule, l'équipement et tout ce qui est nécessaire pour assurer le transport des usagers du transport collectif.

7.2 Variation des coûts de carburants

Les parties reconnaissent que les taux horaires indiqués ci-dessus seront également au besoin ajustés, à chaque facturation mensuelle, pour le mois précédent, en fonction de la hausse ou baisse moyenne des prix de référence des carburants utilisés selon ce qui suit;

Pour l'essence :

- Le prix moyen de référence au 31 mai 2025 est de 1,526 \$ du litre, soit, au moment de la négociation des prix horaires forfaitaires publiés sur le site de la Régie de l'énergie pour la région de l'Estrie via : <https://www.regie-energie.qc.ca/fr/consommateurs/informations-pratiques/prix-des-produits-petroliers>

Ce prix moyen de référence est celui utilisé pour fins de calcul de la majoration mensuelle à appliquer par le TRANSPORTEUR à l'ensemble de ses taux horaires, le cas échéant;

En cas d'indisponibilité des données sur ce site au moment de la facturation mensuelle, pour une raison ou une autre, les parties peuvent convenir de prendre une donnée d'une autre source équivalente/fiable.

- Pour chaque tranche d'augmentation de 0,05 \$/litre du prix moyen mensuel du carburant du mois visé par la facturation du litre de l'essence par rapport au prix moyen de référence, le taux horaire augmentera de 1 \$/heure/véhicule;
- Une mise à jour est effectuée par le TRANSPORTEUR à chaque facturation mensuelle, la MRC reconnaissant que le coût moyen à la pompe peut varier d'un mois à l'autre ;
- Advenant que les taux horaires aient dû être majorés par le TRANSPORTEUR, suite à une inflation du coût moyen mensuel du carburant telle que susmentionnée dans les paragraphes précédents, et que le coût moyen mensuel du carburant retourne par la suite à la baisse, le même exercice sera effectué en faveur de la MRC, c'est-à-dire que chaque tranche de 0,05 \$/litre d'inflation

à partir du prix de référence de **1.526** \$/litre d'essence qui aura eu pour effet de majorer les taux horaires de 1,00 \$/heure/véhicule, pourra se voir réduit du même montant (1,00 \$/heure/véhicule) si une déflation équivalente (tranche(s) de 0,05 \$/litre) du prix est constatée;

- Toutefois, l'application de la réduction liée à la baisse éventuelle du coût de carburant ne pourra jamais réduire les coûts horaires en deçà de ceux qui figurent dans le tableau ci-haut ;
- Les prix planchers/minimums facturés par le TRANSPORTEUR seront donc ceux indiqués au tableau de taux horaire ci-haut.

Pour le propane :

- Le prix moyen de référence est de **1.019** du litre, soit, en date du 31 mai 2025 qui présentes, le coût moyen disponible et publié sur le site de Ressources naturelles Canada pour la région de Montréal au moment de la négociation des prix horaires forfaitaires : https://www2.nrcan.gc.ca/eneene/sources/pripri/prices_bycity_f.cfm?productID=6&locationID=66&locationID=28&frequency=M&priceYear=2023&Redisplay=

Ce prix moyen de référence est celui utilisé pour fins de calcul de la majoration mensuelle à appliquer par le TRANSPORTEUR à l'ensemble de ses taux horaires, le cas échéant;

En cas d'indisponibilité des données sur ce site au moment de la facturation mensuelle, pour une raison ou une autre, les parties peuvent convenir de prendre une donnée d'une autre source équivalente/fiable.

- Pour chaque tranche d'augmentation de 0,05 \$/litre du prix moyen mensuel du carburant du mois visé par la facturation du litre de propane par rapport au prix moyen de référence, le taux horaire augmentera de 1 \$/heure /véhicule;
- Une mise à jour est effectuée par le TRANSPORTEUR à chaque facturation mensuelle, la MRC reconnaissant que le coût moyen à la pompe peut varier d'un mois à l'autre ;
- Advenant que les taux horaires aient dû être majorés par le TRANSPORTEUR, suite à une inflation du coût moyen mensuel du carburant telle que susmentionnée dans les paragraphes précédents, et que le coût moyen mensuel du carburant retourne par la suite à la baisse, le même exercice sera effectué en faveur de la MRC, c'est-à-dire que chaque tranche de 0,05 \$/litre d'inflation à partir du prix de référence de **1,019** \$/litre de propane qui aura eu pour effet de majorer les taux horaires de 1,00 \$/heure/véhicule, pourra se voir réduit du même montant (1,00 \$/heure/véhicule) si une déflation équivalente (tranche(s) de 0,05\$/litre) du prix est constatée ;
- Toutefois, l'application de la réduction liée à la baisse éventuelle du coût de carburant ne pourra jamais réduire les coûts horaires en deçà de ceux qui figurent dans le tableau ci-haut ;
- Les prix planchers/minimums facturés par le TRANSPORTEUR seront donc ceux indiqués au tableau présenté à l'article 7.1.

Note générale et applicable aux variations des carburants et aux variations simultanées :

- Il suffit de l'inflation d'un seul des carburants (tranche(s) de 0,05 \$/litre), à partir de l'un des prix de référence fixés

précédemment, pour enclencher une majoration des taux horaires;

Si les 2 carburants subissent une inflation (tranche(s) de 0,05 \$/litre) simultanément, les surprime de carburant ne seront pas additives entre elles. Seule la surprime (nombre de tranche(s) de 0,05 \$/litre effectivement constaté à la hausse par rapport au prix de référence) la plus coûteuse des 2 carburants sera appliquée aux taux horaires du TRANSPORTEUR.

7.3 Facturation mensuelle

Le TRANSPORTEUR doit facturer mensuellement l'ORGANISME DÉLÉGUÉ pour les transports effectués. La facturation doit comprendre un détail des transports effectués, des modes de paiement utilisés par les usagers et des pénalités appliquées, le cas échéant, et être acheminée accompagnée des titres de transport perçus dans le mois visé.

Les passages payés en argent comptant par les usagers pendant le mois visé par la facturation doivent être indiqués sur la facturation et déduits des frais de déplacement facturés par le TRANSPORTEUR.

Le TRANSPORTEUR est responsable de toute perte ou de tout vol d'argent comptant ou de titres de transport.

Seuls les transports autorisés par l'ORGANISME DÉLÉGUÉ sont payés au TRANSPORTEUR.

À titre de pièce justificative, la MRC conservera les feuilles de route / temps des chauffeurs qu'elle aura signées après vérification. Nonobstant que ces heures soient productives ou improductives le taux horaire demeure le même. L'outil de géolocalisation intégré aux véhicules sera utilisé par le TRANSPORTEUR pour facturation et par la MRC pour fin de vérification. Malgré ce qui précède, l'apposition d'une signature par la MRC n'a pas pour effet de créer un lien d'autorité entre les chauffeurs et la MRC et ne dégage pas le TRANSPORTEUR de ses obligations à titre d'employeur. La signature des feuilles de route ne constitue pas une confirmation et/ou acceptation unilatérale par la MRC.

8. ASSURANCE RESPONSABILITÉ CIVILE

Le TRANSPORTEUR doit maintenir en vigueur une couverture d'assurance responsabilité civile couvrant les activités de son organisation et déposer, sur demande de la MRC, une copie d'un certificat d'assurance démontrant le respect de cette condition.

Le TRANSPORTEUR doit également maintenir en vigueur une couverture d'assurance pour tous les véhicules utilisés pour fournir le service de transport. Sur demande de la MRC, il doit remettre une copie des attestations d'assurance pour les véhicules utilisés.

9. VÉHICULES UTILISÉS

Les véhicules utilisés doivent être maintenus propres et exempts d'articles libres à l'intérieur afin d'avoir un milieu sécuritaire et agréable pour les usagers.

10. CHAUFFEURS

Le TRANSPORTEUR doit s'assurer que les chauffeurs adoptent un comportement sécuritaire, respectueux et courtois.

11. RÉSILIATION DU CONTRAT

Dans le cas où la MRC souhaite pouvoir résilier le présent contrat en tout temps, le taux horaire sera fixé à un taux fixe de quatre-vingt-sept dollars et cinquante-cinq cents (87.55 \$) de l'heure pour la durée du présent contrat, jusqu'à concurrence des 447 heures minimum estimées et l'avis de résiliation devra être transmis par écrit à l'autre partie au moins trente (30) jours avant sa prise d'effet.

12. **RENOUVELLEMENT DU CONTRAT**

Il n’y aura pas de reconduction tacite. Les parties conviennent d’amorcer les discussions concernant un nouveau contrat au moins 60 jours avant l’échéance de la présente entente.

EN FOI DE QUOI, les parties ont signé numériquement :

Pour la MRC :

Paul Sarrazin

Signé avec ConsignO Cloud (23/07/2025)
Vérifiez avec verifio.com ou Adobe Reader.



Paul Sarrazin,
préfet

Jean Hogue

Signé avec ConsignO Cloud (24/07/2025)
Vérifiez avec verifio.com ou Adobe Reader.



Jean Hogue,
directeur général et
greffier-trésorier

Pour le TRANSPORTEUR :

Signé par Geneviève Rheault (23/07/2025)
Vérifiez avec verifio.com ou Adobe Reader.



Geneviève Rheault,
présidente



RÉSOLUTION EXTRAITE DU PROCÈS VERBAL
DE LA RÉUNION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION D'AMI-BUS
19 JUIN 2025

Autorisation de signature – Contrat de gré à gré avec la MRC Haute-Yamaska pour la fourniture de transport collectif régional

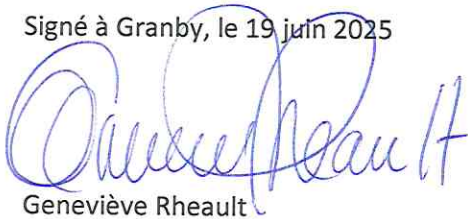
Il a été proposé et accepté à l'unanimité :

1. D'autoriser Mme Geneviève Rheault, présidente du CA d'Ami-Bus, à signer le contrat pour la fourniture de services de transport collectif régional tel que soumis et à y effectuer toutes les modifications mineures jugées nécessaires pour les sessions automne/hiver 2025-2026
2. De désigner Mme Stéphanie Laforest, directrice générale d'Ami-bus inc. à titre de chef de projet pour la gestion de ce contrat.

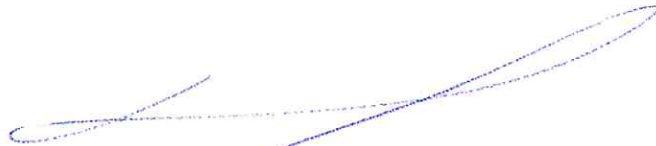
Nous, soussignés, administrateurs habiles à signer la présente résolution, certifions que la présente résolution a été adoptée par le conseil d'administration d'Ami-Bus;

Cette résolution est effective à compter du 19 juin 2025.

Signé à Granby, le 19 juin 2025



Geneviève Rheault
Présidente du conseil d'administration d'Ami-Bus inc.



Marion Blanchard
Vice-président du conseil d'administration d'Ami-Bus inc.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME

Au livre de délibérations du Conseil d'administration d'Ami-Bus inc.

Extrait du procès-verbal de la séance ordinaire du conseil de la MRC de La Haute-Yamaska tenue dans la salle du conseil, au 142, rue Dufferin, bureau 100, Granby, le mercredi 9 juillet 2025 à 13 h.

Présences : René Beauregard Marcel Gaudreau
 Julie Bourdon Jean-Marie Lachapelle
 Pierre Fontaine Philip Tétrault

Absence : Éric Chagnon

Formant quorum sous la présidence de Paul Sarrazin, préfet.

Autres présences : Jean Hogue, directeur général et greffier-trésorier et M^e Eve-Marie Préfontaine, directrice du Service des affaires juridiques, du greffe et des archives.

**2025-07-195 CONTRAT DE FOURNITURE D'UN SERVICE DE TRANSPORT COLLECTIF
RÉGIONAL PAR MINIBUS 2025-2026**

ATTENDU que le contrat avec Ami-Bus inc. pour la location d'un minibus pour le service de transport collectif régional est arrivé à échéance le 26 mai 2025;

ATTENDU que la MRC souhaite convenir d'un nouveau contrat avec Ami-Bus inc. pour la période du 25 août 2025 au 16 mai 2026;

ATTENDU que le contrat est d'une valeur estimative de 50 131 \$ plus taxes applicables;

EN CONSÉQUENCE,

Il est proposé par : Marcel Gaudreau

Appuyé par : Pierre Fontaine

Et résolu :

D'autoriser le préfet ou, en son absence, le préfet suppléant et le directeur général et greffier-trésorier ou, en son absence, la directrice générale adjointe et greffière-trésorière adjointe, à signer le contrat avec Ami-Bus inc. pour la fourniture d'un service de transport collectif régional par minibus tel que soumis et à y effectuer toutes les modifications mineures jugées nécessaires.

ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ

COPIE CERTIFIÉE CONFORME
au livre des délibérations du conseil



Grégory Carl Godbout,
Responsable de l'accès aux documents
Ce 10 juillet 2025

ANNEXE 10

Contrat pour l'utilisation des places disponibles en transport adapté intervenu entre Ami-Bus
et la MRC de La Haute-Yamaska