

Consultations particulières et auditions publiques

Projet de loi n°17 : Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile

Mémoire de l'



Association des Transports Collectifs
Ruraux du Québec

Présenté à la

Commission des transports et de l'environnement

Par

André Lavoie, président

Thérèse Domingue, administratrice

Déposé le

07 mai 2019



Introduction et contexte

L'Association des transports collectifs ruraux du Québec (ATCRQ) est la seule association nationale dédiée exclusivement au transport collectif des personnes pour les milieux externes aux grands centres urbains. L'ATCRQ a pour mission de représenter et accompagner ses membres et contribuer au développement des politiques et règlements régissant le transport collectif de personnes. L'ATCRQ est reconnue comme incontournable lorsqu'il est question des réalités entourant le transport collectif de personnes en dehors des grands centres, tant au niveau local que régional.

L'ATCRQ est également la seule organisation qui a réussi à réunir efficacement l'ensemble des acteurs (privés et publics) visant le transport collectif pour les régions et les territoires ruraux et qui a eu comme résultat d'émettre des recommandations unanimes qui ont été retenues dans le cadre de la Politique de mobilité durable (PMD) du Québec adoptée en avril 2018. L'ATCRQ a également participé à l'ensemble du processus d'élaboration de la PMD en tant que membre actif du comité consultatif. L'Association y représentait les régions et le transport collectif avec ses spécificités. L'ATCRQ fait toujours parti du comité de suivi de la PMD.

Créée en 2003, l'ATCRQ revoit en 2018 son mode de fonctionnement pour s'assurer d'un positionnement exact basé sur le citoyen et la citoyenne. Par cette démarche, le travail avec les différents milieux liés au transport collectif (privé ou publique comme les municipalités), permet une analyse objective de la situation. La vision du développement n'est pas influencée par le besoin de préserver des organisations offrant les mêmes services sur un même territoire de MRC ou d'interpréter des situations pour maintenir des postes en fonction.

Mis à part les acteurs gouvernementaux, voici les associations avec lesquelles l'ATCRQ travaille régulièrement :

- Association des directeurs municipaux du Québec (ADMQ référence aux municipalités membres de la FQM)
- Association des directeurs généraux municipaux du Québec (ADGMQ référence aux municipalités membres de l'UMQ)
- Association des directeurs généraux des MRC du Québec (ADGMRCQ)
- Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi (CPCDIT)
- Fédération des transporteurs par autobus (FTA)
- Fédération québécoise des municipalités (FQM)
- Trajectoire Québec (anciennement Transport 2000)
- Union des municipalités du Québec (UMQ)
- Union du transport adapté et collectif (UTACQ)



D'entrée de jeu, l'ATCRO salue l'opportunité offerte par le PL-17 pour débiter une réforme de la gestion des transports en milieu rural. Cette réforme est grandement nécessaire et elle est demandée depuis plusieurs années. Cette 2^e opportunité concernant principalement l'industrie du taxi permet un retour sur des recommandations émises il y a quelques années lors d'une audience de la Commission des transports et de l'environnement. Le premier mémoire déposé visait à atteindre cinq (5) objectifs, dans le respect de la sécurité pour les utilisateurs ou clients et en plaçant le citoyen et la citoyenne au centre d'une démarche de mobilité :

- 1) Penser l'offre de transport en fonction de l'utilisateur ou du client et non en fonction des fournisseurs;
- 2) Mettre un terme à un fonctionnement qui est en réaction à des situations non seulement prévisibles, mais présentées au gouvernement depuis quelques années. Une situation qui perpétue une législation élaborée secteur par secteur sans tenir compte d'une perspective globale et des impacts d'un secteur du transport sur un autre secteur;
- 3) Actualiser les lois et les règlements qui régissent le transport de personnes dans la globalité;
- 4) Cesser de légiférer et réglementer en fonction de l'urbain, qui ne croise pas du tout les réalités et spécificités des régions et des territoires ruraux;
- 5) Doter le Québec d'une politique ou d'une stratégie nationale.

Certains des objectifs mentionnés précédemment sont en voie d'être atteints. En complément aux recommandations passées qui sont toujours d'actualité, l'ATCRO identifiera des moyens concrets pour permettre une offre de services basés sur la réalité territoriale en milieu rural et répondre aux besoins de mobilité avec en priorité le citoyen et la citoyenne et non pas l'organisation ou l'entreprise.

Voici quelques faits intéressants concernant le transport collectif rural et s'appliquant aux projet de loi 17 :

- Environ 1 personne sur 3 (soit 30,7%) de la population du Québec demeure à l'extérieur des régions métropolitaines de recensement (RMR) ;
- En excluant les territoires non-organisés, la superficie du territoire occupé par la population à l'extérieur des RMR est presque 35 fois plus grande que celle des RMR (environ 562 700 km² de territoire pour une superficie des RMR d'environ 16 500 km²).
- Considérant les superficies énormes des régions externes au RMR, les densités de population sont généralement faibles, avec de grandes distances à parcourir pour avoir accès certains services essentiels.
- On peut dénoter une grande augmentation de l'utilisation du transport collectif rural dans les dernières années (un passage de 220 000 déplacements en 2007 à plus de 1 200 000 en 2016).
- Le taxi représente un taux important des déplacements en transport collectif pour les régions rurales du Québec. Selon les données tirées des rapports d'exploitation réalisés par les différents mandataires et remis au MTQ, en 2017, 23.1% des déplacements en transport collectif ruraux se font en taxi.



- La compétence liée au transport adapté est municipale, mais elle est souvent déléguée aux MRC.
 - Les MRC peuvent mandater un OSBL pour la gestion de ce type de transport, ou elle peut l'organiser elle-même. La MRC est toujours responsable, même en cas de délégation.
 - Les mandataires des MRC (OSBL) peuvent posséder des véhicules adaptés et les opérer en régie.
- La compétence liée au transport collectif est municipale. Là aussi, cette compétence est souvent déléguée aux MRC. Par contre, la loi et les règlements ne reconnaissent pas les MRC comme acteurs en transport collectif, même si les programmes les identifient principalement. Le financement est donc versé aux MRC, et ce sont déjà elles qui ont la responsabilité légale de ces opérations.
 - Les MRC peuvent mandater un OSBL pour la gestion de ce type de transport, ou elle peut l'organiser elle-même. La MRC est toujours responsable, même en cas de délégation.
 - Les MRC ou leurs mandataires ne peuvent pas posséder d'autobus. Elles sont donc obligées d'aller en appel d'offre et de passer un contrat avec un fournisseur détenant le permis nécessaire à l'exploitation du service offert (qu'ils soient taxis ou autobus).

Aucune donnée précise n'est disponible pour le covoiturage organisé par les MRC et leurs mandataires, car les statistiques de déplacements ne sont pas systématiquement comptabilisées et notées au rapport d'exploitation. Le MTQ ne tient pas compte de ces déplacements pour évaluer la gestion des déplacements (et donc du financement) des organisations locales. Cette activité de mobilité n'est pas supportée par le Programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC). De plus, contrairement aux organisations privées qui peuvent retirer un certain montant d'argent de l'organisation de ces offres, les MRC ou mandataires ne peuvent être que des intermédiaires ou des entremetteurs. Les territoires proposent le service, car il permet d'augmenter l'offre sur le territoire.

Le présent mémoire vise à identifier quatre (4) enjeux qui doivent obligatoirement trouver échos dans le PL-17 si nous désirons concrétiser la démarche visant à placer le citoyen et la citoyenne au cœur de la mobilité québécoise. Les enjeux soulevés seront :

1. La transition et la modification des lois, règlements et programme entourant le PL-17;
2. Les différences entre les milieux urbains / ruraux et leur complémentarité;
3. La couverture et la livraison du service;
4. La tarification et le transport illégal.

Note importante :

Le présent mémoire « débordera » parfois du transport rémunéré de personnes par automobile, car il est impossible de s'intéresser à ce mode de déplacement sans toucher les autres modes de déplacements et l'environnement dans lequel ils évoluent. Modifier une loi a des conséquences directes sur le sujet principale de la loi (ici le transport rémunéré de personnes par automobile), **mais elle a aussi des conséquences indirectes sur plusieurs autres aspects de la mobilité en région.**



ENJEU 1 : La transition et la modification des lois, règlements et programme entourant le PL-17

Tout changement légal et réglementaire entraîne une transition de manières de faire. Le succès et les résultats suites à un changement reposent en grande partie sur la transition entre la situation initiale et les changements apportés. Que cette transition soit planifiée et supportée est primordial pour la réussite du PL-17. Peu importe le résultat final de ce projet de loi, il sera nécessaire de mettre en place des ressources en support aux instances locales organisatrices de transport.

Une des forces du Québec repose sur ses particularités ou spécificités locales et régionales. À plusieurs reprises, le gouvernement a mentionné l'importance des régions dans le développement du Québec. Il est temps que le discours se concrétise et l'ATCRO comprend que le projet de Loi 17 ouvre cette opportunité pour la mobilité des personnes.

En avril 2018, le Québec s'est doté d'une Politique de mobilité durable qui place le citoyen et la citoyenne au centre du développement de l'offre. L'industrie du transport pour les citoyens et les citoyennes est à l'image du développement des régions, plus particulièrement des territoires ruraux. Les personnes résidant dans les régions et territoires ruraux se considèrent souvent comme des citoyens et des citoyennes de 2^e zone : ils ou elles doivent toujours adapter leurs besoins au peu qui leur est offert. Cette offre est rarement équitable si on considère les spécificités régionales versus les besoins métropolitains. Il est vrai que les investissements nécessaires diffèrent, mais un minimum est tout de même à atteindre.

Placer le citoyen au centre de la démarche doit se concrétiser dans la législation et non pas demeurer un principe. Il faut que l'individu soit en tête de liste de la réflexion. Les fournisseurs de services et les organisations locales et régionales doivent devenir des outils pour répondre aux besoins de mobilité. La réalité est différente : les décisions sont souvent basées sur la survie des organisations ou des entreprises.

Les lois et règlements qui régissent le transport sont légions au Québec. Après un décompte sommaire, 24 lois et 120 règlements ou autres arrêtés régissent directement ou indirectement le transport. En voici un aperçu : Si on analyse les champs d'intervention des lois, 1 loi touche au ministère lui-même, 6 aux infrastructures et à l'affichage, 2 aux transport ferroviaire, 1 au transport maritime, 4 au transport routier et la sécurité routière, 1 aux véhicules hors route et 10 aux organismes liés au transport, au transport scolaire et au transport hospitalier. Force est d'admettre que de modifier une loi entraîne son lot de modification sur les autres lois et règlements en vigueur. Il va sans dire que cet aspect législatif entraîne aussi une modification des façons de faire, qui se traduit par la modification obligatoire des programmes en découlant. En plus du cadre national, les divers paliers municipaux ont également des cadres réglementaires qui causent parfois des doubles juridictions sur certains territoires en fonction de l'offre.

Pour la très grande majorité des lois et règlements (et donc pour les programmes qui en découlent), les spécificités régionales et rurales sont souvent éclipsées ou peu présentes. Pourtant, une application de type « mur à mur » ne peut répondre aux nombreuses spécificités régionales. Même entre la plupart des régions, les réalités sont tellement différentes qu'elles commandent des solutions adaptées et flexibles.

Il ne faut pas se limiter à revoir la législation et la réglementation en fonction des grandes villes, il faut considérer toutes les régions du Québec. La préoccupation d'offrir un transport sécuritaire et de qualité doit s'appliquer à l'ensemble du territoire. Il y a donc obligation de tenir compte de l'existence du monde



rural. L'article 194 du PL-17 ouvre une porte aux municipalités, mais encore une fois, les MRC n'apparaissent pas alors qu'elles sont souvent les gestionnaires de l'offre.

Malheureusement, dans la dernière décennie, le gouvernement s'est souvent retrouvé en réaction face à des situations ayant été anticipées par certains regroupements. Le problème se perpétue encore, car des solutions « en silo » sont apportées, plutôt que des solutions prenant en compte la situation globale. Non seulement les interventions sont des réactions, mais tout se fait par segment ou types de fournisseurs. Trop souvent, les solutions de dépannages (en principe) pour répondre à des situations urgentes sont basées sur les pertes financières des fournisseurs, et non pas sur les besoins des utilisateurs ou des clients.

Pendant des décennies les fournisseurs de services (autobus, taxi) possédaient un plan d'affaires basé sur le profit et ils menaient le jeu, car ils étaient souvent en situation de monopole. Ainsi, les citoyens et les citoyennes devaient se satisfaire d'offres de services parfois très questionnables. Aujourd'hui, les plans d'affaires doivent correspondre non seulement aux besoins des citoyens, mais aux nombreuses offres alternatives qui sont proposées. Il y a obligation de faire différemment. Doit-on déréglementer ce qui existait pour appliquer un encadrement qui répond à nos environnements actuels et à venir? Il y a nécessité. L'esprit du PL-17 va justement en ce sens.

Concernant le transport de personnes, force est d'admettre qu'il existe plusieurs zones grises au niveau des lois et règlements (et donc, des programmes). Mettre un terme à ces zones grises est urgent pour favoriser le développement et la consolidation du réseau de transport de personnes pour l'ensemble du territoire québécois. Il doit exister un service complet et répondant aux besoins de la population, et le moyen d'y répondre doit correspondre à sa réalité territoriale. L'échelle d'intervention territoriale la plus représentative des réalités régionales est le gouvernement de proximité, et principalement les MRC. La mobilité en territoire rural doit obligatoirement se faire par l'intermédiaire des MRC pour permettre une offre répondant aux spécificités régionales.

Afin d'illustrer quelques-unes de ces zones grises, citons quelques appellations se retrouvant sur la place publique afin tenter de rendre légal certaines situations, ce qui est présentement contraire à la loi.

- Covoiturage (légal) - Covoiturage commercial - Covoiturage flexible

Selon la loi actuelle, les services de covoiturage organisés par des MRC ou leur mandataire ont l'obligation d'être gratuit et de générer aucun profit (sans coût d'adhésion ou autres). Leur rôle se limite à celui d'être un entremetteur. Par contre, une organisation provinciale a le droit de percevoir un coût d'adhésion ou un montant sur la course.

- Taxi amateur - Taxi communautaire - Taxi bus - Taxi collectif - Taxi adapté

L'habitude d'être en réaction à des situations connues entraîne la démonstration de la créativité de nos intervenants. Tout comme pour le covoiturage, nous voyons apparaître différentes appellations qui illustrent un problème à la base du service. Il s'agit de l'interprétation des lois dans un contexte tout à fait différent. L'ATCRO a la conviction qu'un service destiné aux citoyens et aux citoyennes a l'obligation d'être professionnel et sécuritaire. Cette distinction (professionnel vs amateur) causerait encore une interprétation et cette fois, c'est la population qui



questionnerait la qualité du service, la sécurité, etc. Le taxi communautaire apparaît aussi dans les territoires ruraux et vient segmenter la clientèle.

En réalité, plusieurs types de services « alternatifs » existent et sont en exploitation dans les différents territoires. L'ATCRQ n'abordera pas chacun d'eux. Par contre, l'ATCRQ souligne que la réalisation d'un portrait exhaustif des services de transport et de la mobilité demandé depuis longtemps est important à réaliser avant d'entreprendre une réforme majeure du transport.

Le PL-17 vient mettre un terme à une grande partie de cette situation, mais il faut que les différents services soient encadrés par les MRC et ce, dans le but de favoriser une meilleure mobilité. Un encadrement est nécessaire afin de s'assurer du développement de l'offre dans une vision de bien commun. Dans le cadre du PL-17, l'encadrement de l'ensemble des éléments liés à une nouvelle organisation de la mobilité doit être confié aux MRC. La SAAQ doit demeurer responsable d'octroyer le permis requis pour conduire des véhicules permettant des services de transport rémunéré, mais le permis ne peut pas être le seul préalable. D'autres critères correspondant aux exigences d'un service de qualité en dehors des grands centres doivent être appliqués par les MRC et elles doivent effectuer une sélection des fournisseurs autorisés.

Il faut aussi noter que les programmes actuels obligent le fournisseur à avoir un permis pour obtenir un contrat. Il faudra donc s'assurer que les modifications seront appliquées rapidement pour ne pas pénaliser les MRC et leurs mandataires lors de la livraison de leurs services en transport de personnes.

Finalement, voici un exemple qui démontre clairement quelques contradictions dans la loi et son application. La loi actuelle permet aux municipalités de faire l'acquisition de véhicules (sous certaines réserves), mais cette loi ne permettrait pas de les opérer pour le transport adapté ou le transport collectif sans harmonisation. L'ATCRQ souligne « ne permettrait pas », car 16 jugements dans le territoire de la MRC de Coaticook donnent raison à Acti-Bus pour l'utilisation de ses véhicules pour le transport adapté ou le transport collectif. Il suffit d'offrir un service pour l'ensemble des clientèles. Modifier la loi viendrait simplifier le tout et réduire les poursuites qui engendrent des dépenses démesurées. Ainsi, les offres seront déployées en fonction non seulement des besoins, mais des réalités territoriales.

Recommandations :

1.1 Revoir l'ensemble des lois, règlements et programmes avec une approche systémique en mettant l'utilisateur au centre des décisions, notamment :

1.1.1. Inclure les MRC dans l'article 194 du PL-17;

1.1.2. Inclure spécifiquement les MRC dans la Loi sur le transport;

1.1.3. Prévoir une enveloppe financière suffisamment importante pour soutenir les MRC à l'an 1 de la transition afin de pallier aux imprévus;

1.1.4. Accompagner les MRC ou leur mandataire par de l'information et de l'éducation concernant les changements législatifs et opérationnels apportés par l'adoption du PL-17.

1.2 Revoir et adapter rapidement les programmes liés aux transports collectifs, notamment le PADTC afin d'éviter les pertes de financement et donc, les pertes de services;



- 1.3 Sous l'encadrement des MRC, permettre l'utilisation de tous les véhicules disponibles (autobus, mini-bus, camionnettes, berlines (adaptés ou non)) pour le transport de personnes à la demande;
- 1.4 Permettre l'utilisation des véhicules en régie pour le transport adapté afin d'effectuer des déplacements en mode collectif;
- 1.5 Faire respecter équitablement les différents cadres réglementaires qui régissent les transports au Québec, peu importe le territoire, qu'il soit urbain ou rural;
- 1.6 S'assurer de consulter les représentants des organisations œuvrant en région dans la révision du cadre réglementaire.



ENJEU 2 : Les différences entre les milieux urbains / ruraux et leur complémentarité

L'introduction du présent mémoire met en lumière certaines différences entre les milieux métropolitains et les autres régions du Québec. Certaines différences sont évidentes, et d'autres le sont moins. En ce qui concerne les déplacements des citoyens et citoyennes, les limites administratives n'existent pas. En gestion des déplacements, on parle de « territoires naturels de déplacements ». Ces territoires correspondent aux flux de déplacements correspondant aux origines / destinations de la personne qui se déplace. On se déplace régulièrement pour le travail ou les études, mais on se déplace aussi pour des services essentiels ou pour le loisir. Certains services sont manquant dans plusieurs MRC : éducation post-secondaire, soins de santé, etc. Pour d'autres MRC, le manque de main d'œuvre force les entreprises à recruter du personnel qui demeurent de plus en plus loin. Il est donc fréquent d'observer des citoyens et des citoyennes demeurant en régions rurales travailler, étudier ou recevoir des soins dans des régions métropolitaines. De là la nécessité de l'interconnexion entre les grands centres et les régions rurales. Certains programmes et initiatives locales favorisent l'interconnexion, mais l'exception devrait devenir la norme.

Il n'est pas réaliste de penser que les services d'autobus puissent couvrir l'ensemble du territoire du Québec. Les services de taxi (ou les services similaires) permettent l'interconnexion là où ces services ne peuvent être implantés. Il est donc important de bien encadrer ces services dans un souci de bien commun.

Il faut non seulement favoriser l'interconnexion, mais il y a obligation de mise en place lorsque possible pour mettre un terme à des doublages de services, ou tout simplement, pour offrir un service qui a été abandonné ou qui n'a jamais existé. L'optimisation des offres est un résultat de l'interconnexion et le tout se fait à très peu de frais. Les organisations soutenues par des fonds publics doivent être tenues de travailler en tenant compte de l'interconnexion.

Il faut aussi mettre en place les mécanismes nécessaires permettant aux MRC et aux Sociétés de transport de s'assurer de la complémentarité des systèmes de transports sur leur territoire. Il en va de même avec la connectivité des services.

Concernant la planification et le cadre législatif des services, il faut mettre un terme à l'approche visant à régler les problèmes de grands centres métropolitains et de tenter d'adapter ces solutions pour les régions hors-centres dans un deuxième temps. Il est nécessaire de prendre conscience que les décisions prises en réaction à un problème ayant lieu à Montréal ou à Québec auront un impact sur la gestion de la mobilité et des différentes offres de transport partout ailleurs au Québec et de plus, **elles ne rendront pas plus accessibles les offres de mobilité dans nos territoires ruraux**. Il faut planifier une offre globale de transport pour les citoyens et les citoyennes du Québec, peu importe leur lieu de résidence ou de travail. Si le nombre d'acteurs et de fournisseurs de services est important à Montréal, il en va autrement en région. Le nombre de fournisseur est parfois très restreint, voir même un monopole ou tout simplement inexistant.

Une question s'impose : Est-ce qu'un service public (le transport collectif) visant à répondre aux besoins des citoyens et des citoyennes peut être confié directement à une entreprise privée? S'il est vrai que l'utilisateur est au centre du développement, l'entreprise privée ne peut être au premier plan comme demandeur et fournisseur. L'entreprise privée doit se voir confier des contrats par l'intermédiaire des



territoires de MRC ou leur mandataire en transport de personnes. De plus, les territoires s'assureront de posséder les véhicules nécessaires pour répondre également aux besoins des personnes à mobilité réduite.

Prenons un exemple concret. Le détenteur d'un ou plusieurs permis de taxi est en zone urbaine et dessert une MRC (et donc, des secteurs ruraux). Une demande de service est logée auprès du fournisseur pour les besoins d'un usager en secteur rural. Voici ce qui pourrait se produire actuellement :

- Pour une course à l'intérieur d'une municipalité rurale à 20 kilomètres du bureau du détenteur de permis, l'on tiendra compte de la distance totale;
- Pour certains territoires, les horaires de soir en de fin de semaine ne sont pas offerts;
- Pour des courses éloignées de la centrale de répartition, un refus de service pourrait survenir car les véhicules ne sont pas disponibles (les véhicules sont utilisés des tâches plus lucratives que le transport de personnes);
- Pour une course à l'intérieur d'une municipalité adjacente à la centrale de répartition, un refus de service pourrait survenir même si la course se fait sur une distance de 9 kilomètres (dans un grand centre, une course de 9 kilomètres, est une très bonne course). Encore une fois, le fournisseur choisira la tâche la plus lucrative pour lui;
- Etc.

Une autre réalité est importante à considérer dans certains secteurs ruraux. Quelques territoires n'ont toujours pas accès à un réseau internet ou même à un réseau de téléphonie sans fil. De plus, il ne faut pas sous-estimer la fracture numérique chez les citoyens et citoyennes i.e. l'incapacité à utiliser les outils informatiques. On ne peut donc pas exiger les réservations uniquement par voie électronique.

Concernant les services de taxi, il existe encore une fois plusieurs différences entre les services dit « urbains » et les services ruraux. Voici quelques exemples, sans être exhaustifs :

- Plusieurs services de taxis urbains sont offerts via une application. Cette option est très rare en région, car elles sont coûteuses;
- Les paiements électroniques sont parfois déficients en milieux ruraux car les réseaux de téléphonies ou internet ne sont pas fonctionnels sur tout le territoire (il y a des déserts de service);
- Certains services de taxi n'offrent pas le service de transport adapté;
- En régions métropolitaines, les services de taxi sont souvent 7 jours /7 et 24h/24. En région rurale, on peut assister à des services offerts de jour du lundi au vendredi seulement;
- En milieu rural, des problèmes de services à la clientèle existent tout autant qu'en milieu urbain. Les interventions disciplinaires sont parfois inexistantes;
- Certaines MRC n'ont aucun service de taxi (les permis ne sont pas « actifs »).

Il va sans dire que les services offerts en région sont le reflet du fournisseur de service. Certains sont excellents, alors que d'autres sont questionnables. Les craintes soulevées concernant la déréglementation et la qualité du service en région ne semblent pas fondés sur une certitude. Une plus grande diversité chez les fournisseurs peut apporter une meilleure qualité de service. Ceci dit, peu importe la forme que prendra le service offert, il est nécessaire que les MRC encadrent ce service essentiel pour les déplacements locaux et régionaux.



Comme expliqué en introduction, les distances à parcourir en région sont beaucoup plus grandes qu'en milieu urbain. L'article 147 du PL-17 mentionne que le covoiturage est limité à un total journalier de 100 km, ce qui en tient pas du tout compte des réalités rurales. Par exemple, quelqu'un demeurant dans la municipalité de Saint-Alexis-des-Monts au nord de la MRC de Maskinongé et travaillant au Centre hospitalier affilié universitaire régional situé à Trois-Rivières, doit effectuer un parcours entre 60 et 75 km pour un aller simple donc, entre 120 et 150 km journalier. Si la PMD veut favoriser le covoiturage, le PL-17 semble nuire au covoiturage longue distance. Pourtant le covoiturage longue distance est souvent un des moyens les plus aisés pour justifier un transfert modal chez les employés d'une entreprise.

Recommandations :

- 2.1 Ajouter aux compétences des MRC la planification, la coordination, le pouvoir de mandater et l'exploitation des services de transports de type taxi ou autre transport à la demande, en plus de leur compétence pour gérer les services de transports collectifs et adaptés ainsi les nouvelles mobilités;
- 2.2 Prévoir des moyens qui permettront aux MRC de s'assurer que les services de transports soient complémentaires à ceux déjà organisés et offerts sur leur territoire;
- 2.3 Prévoir des moyens pour assurer l'interconnexion des services ruraux, urbains et métropolitains;
- 2.4 Soutenir l'implantation de la technologie (réseaux de téléphonie et internet) sur l'ensemble du territoire québécois à l'intérieur d'un échéancier maximal de 3 ans;
- 2.5 Abandonner la limite de kilométrage dans la définition du covoiturage pour refléter les réalités rurales.



ENJEU 3 : Couverture et livraison du service

Le projet de Loi 17 vise le transport rémunéré de personnes. Il faut convenir qu'il s'agit d'une opportunité pour les territoires ruraux du Québec afin de rendre la mobilité accessible sur l'ensemble du territoire québécois. Les opportunités de mobilité vont améliorer l'accessibilité aux services essentiels, à l'éducation des adultes ou post-secondaires, à des emplois, pour les citoyens et citoyennes résidant en territoire rural. Si les services sont bien encadrés par les MRC, ces opportunités peuvent même réduire le nombre de véhicules automobiles sur les routes et donc de diminuer les GES émis si la gestion et la supervision de l'ensemble de l'offre sont confiés à des autorités compétentes, soit les MRC et leur mandataire.

Comme mentionné à plusieurs reprises dans ce mémoire et à la commission, la couverture et la livraison du service de type « taxis » sont à géométrie très variables selon les régions et particulièrement sur les territoires ruraux. Selon l'ATCRO, il n'est pas anticipé que la couverture et la livraison du service soit pire après l'adoption du PL-17, au contraire. Confier aux MRC la compétence de planifier, coordonner, mandater et exploiter pleinement les services de transports, incluant le transport à la demande et les nouvelles mobilités, est la manière de consolider les offres et de s'adapter aux spécificités locales tout en tenant compte des services pour le transport des personnes à mobilité réduite.

La complémentarité avec les autres modes de transports durables et les réseaux structurants sont nécessaires pour permettre une amélioration de l'offre en utilisant les éléments déjà en fonction et éliminer les doublons. Il faut donc encadrer la couverture et la livraison du service. C'est pourquoi les MRC doivent devenir les acteurs principaux en mobilité lorsqu'il n'existe pas une société de transport en fonction. Ceci évite des duplications qui sont, entre autres, une source d'augmentation des GES et des dépenses. Les nouvelles mobilités (micro transit, transport à la demande) sont nécessaires et doivent être encouragées et le PL-17 est un pas dans cette direction.

L'ATCRO comprend l'inquiétude des associations de transport pour les personnes à mobilité réduite, et quant à la disponibilité des véhicules adaptés suivant une déréglementation. Dans le passé, le gouvernement et la CTQ ont pris des mesures pour inciter l'industrie à permettre aux personnes handicapées de se déplacer en taxi, en finançant notamment la conversion de véhicules en taxis adaptés. C'est pourquoi il sera nécessaire de mettre des incitatifs en place pour qu'il y ait une offre suffisante pour ce type de transport. L'ATCRO croit que les MRC devront encore une fois être mises à contribution.

Comme mentionné précédemment, si le nombre de fournisseurs de services de types taxis sont nombreux dans un milieu métropolitain comme Montréal, il en est autrement en région. Certaines régions n'ont tout simplement pas de services de taxis, ou les permis sont détenus par une compagnie ayant un monopole. L'industrie subit aussi les conséquences du manque de main d'œuvre. Ceci entraîne une qualité de service à géométrie très variable.

Le gouvernement a le devoir de s'assurer que l'ensemble du territoire est couvert. La déréglementation telle que proposée peut-être une excellente façon de mieux permettre une couverture adéquate et une livraison de service de qualité. Il faut à tout le moins l'encadrer convenablement, et mettre en place des ressources adéquates et en fonction des spécificités régionales.



Actuellement, en région, le développement du transport collectif est en fonction de la volonté des acteurs en place. Cette approche rencontre des limites qui seront un frein dans l'atteinte des cibles fixées par la PMD. Reconnaître le transport collectif, incluant le transport à la demande, comme un bien essentiel semble nécessaire pour aller plus loin.

Recommandations :

- 3.1 À l'instar des obligations d'offrir un service de transport adapté à sa population, il faut considérer l'obligation d'offrir un service de transport collectif, incluant un service de transport à la demande, chez les MRC.

- 3.2 Mettre en place des incitatifs pour s'assurer d'offrir aux usagers une accessibilité universelle dans leur mobilité permettant aux personnes à mobilité réduite de se déplacer sur l'ensemble des circuits proposés par les MRC.



ENJEU 4 : La tarification et le transport illégal

Le dernier enjeu touche la tarification et le transport illégal. Même si l'arrivée d'UberX a semé l'émoi dans les grands centres, il n'en demeure pas moins que des services de transport sans permis existent depuis longtemps en région.

Un des enjeux dans la dérèglementation est que des conducteurs qui effectuaient des transports au noir poursuivent leur service et que le coût ne tienne pas compte de la capacité de payer des individus. Il en va de même si un monopole s'installe dans une région éloignée. Il y a aussi une crainte concernant la perception des dus à l'État pour les travailleurs indépendants. Il sera facile de contrôler et d'encadrer les géants comme UberX ou les autres services bien organisés, mais la question se pose concernant les travailleurs indépendants ou des petits joueurs dans certains territoires ruraux.

Encore une fois, si les MRC ont la charge d'organiser l'offre sur un territoire, et que les fournisseurs doivent s'y référer, la tarification sera plus équitable selon les spécificités régionales, et le transport illégal devrait avoir plus de difficulté à trouver des clients. De plus, la perception des dus à appliquer pour chaque course se fera à l'intérieur d'une reddition compte, ce qui confirmera l'activité commerciale réelle.

L'ATCRO est consciente que les pertes liées au non versement des dus à l'État ne se chiffreront pas en millions de dollars. Par contre, dans un souci de saine gestion et d'équité, il est nécessaire d'encadrer tous les acteurs offrant des services de transport au Québec, peu importe où ils œuvrent.

Recommandations :

- 4.1 Afin d'encadrer les tarifications pour les garder à un niveau équitable et acceptables, et afin de restreindre le transport illégal, confier aux MRC la compétence de planifier, coordonner, mandater et exploiter pleinement les services de transports collectifs et adaptés, incluant le transport à la demande et les nouvelles mobilités.



Conclusion

Ce mémoire a mis en évidence quatre (4) enjeux importants pour la continuité et le développement du transport collectif rural au Québec. Ces enjeux sont :

1. La transition et la modification des lois, règlements et programme entourant le PL-17;
2. Les différences entre les milieux urbains / ruraux et leur complémentarité;
3. La couverture et la livraison du service;
4. La tarification et le transport illégal.

Pour chacun des enjeux, quelques recommandations ont été formulées. Considérant que les services de taxi (et leurs équivalents) sont des outils indispensables pour favoriser le développement de la mobilité sur l'ensemble du territoire québécois, l'ATCRQ réitère l'importance de compenser la déréglementation par de l'encadrement avec les responsables du transport en région : les MRC. Il faut donc élargir leur mandat et les accompagner dans cette transition afin que l'utilisateur soit au cœur du développement de la mobilité en région.

Comme indiqué au début de ce mémoire, il est nécessaire de considérer l'ensemble des modes de déplacements pour faire une réforme efficace de la mobilité au Québec. Le PL-17 vise principalement l'industrie du taxi, mais la démarche ne doit pas se limiter à ce service. Étant donné que cette réforme place l'utilisateur au cœur des décisions concernant la mobilité, l'ensemble des services de mobilité proposés aux citoyens et citoyennes du Québec doivent être revus dans un esprit d'optimisation et d'efficacité. Il serait donc primordial, entre autres, que les services de transport interurbain (par autobus ou minibus), de transport scolaire et de transport hospitalier soient aussi revus à court terme.



118 Radisson, 6^e Étage
Trois-Rivières, Québec
G9A 2C4
Téléphone : 819.552.8277 (819.552.8277)
Courriel : atcrqtransport@atcrq.ca