

CTE - 029M  
C.P. – Transport  
rémunéré de personnes  
par automobile

# Mémoire

## Consultation sur le transport rémunéré de personnes par automobile Association du transport urbain du Québec (ATUQ)



Présenté au ministre des Transports,  
de la Mobilité durable et de  
l'Électrification des transports,  
M. Jacques Daoust, en mars 2016.

**ATUQ**  
Association du transport  
urbain du Québec



## Encadrement du transport rémunéré de personnes par automobile générant un environnement d'affaires équitable, compétitif, innovant et sécuritaire pour la clientèle

Considérant la cible québécoise de réduction des gaz à effet de serre (GES) de 37,5% en 2030 par rapport à 1990, il est impératif de poursuivre les démarches relatives à l'électrification du transport en commun (TEC) et d'élaborer différentes stratégies qui permettront de faciliter un transfert modal de l'auto-solo vers le TEC.

En ce sens, le transport rémunéré de personnes par automobile est susceptible de devenir une pièce maîtresse de l'équation qui permettra d'atteindre la cible de 37,5% de réduction de GES. En fait, le transport rémunéré de personnes par automobile pourrait être une alternative pour des personnes qui habitent un environnement où le déploiement d'un service d'autobus n'est pas possible en raison de la faible densité de la population.

L'objectif est de miser sur les technologies émergentes afin d'offrir un mode de transport collectif souple qui favoriserait un transfert modal quotidien de l'auto-solo vers des modes plus lourds du TEC : autobus de différents gabarits, métro et trains.

Au lieu de construire de très spacieux stationnements ou d'investir, par exemple, dans le développement du réseau autoroutier, il importe de favoriser l'accessibilité pour la population du Québec aux différentes composantes de la mobilité intégrée, dont le transport rémunéré de personne par automobile.

Ainsi, l'ATUQ désire sensibiliser le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports du Québec à l'importance du recours stratégique à chacune des composantes de la mobilité intégrée afin d'offrir à la population du Québec une expérience client qui l'incite à utiliser les transports en commun en raison de la qualité et de la sécurité de l'ensemble des services offerts.

Plus particulièrement, l'ATUQ fait les recommandations suivantes :

- 1. Exiger un permis d'opération pour tous les chauffeurs qui désirent offrir un service de transport rémunéré de personnes par automobile;**
- 2. Rendre obligatoire une formation de base et continue pour tous les chauffeurs qui désirent effectuer du transport rémunéré de personnes par automobile, incluant un programme spécifique au transport sécuritaire des personnes à mobilité réduite;**
- 3. Préciser dans la loi du transport que les services de transport rémunéré de personnes en automobile ne peuvent être offerts en concurrence avec les services offerts par les sociétés de transport;**
- 4. Confirmer que les services de transport rémunéré de personnes en automobile autres que ceux offerts en conformité avec la loi sur le transport par taxi, sont soumis aux règles de la loi du transport qui précise que la coordination des services de transport collectif relève exclusivement des sociétés de transport en commun;**

5. **Décloisonner les secteurs relatifs à la loi du taxi afin d'assurer une utilisation optimale des ressources humaines et matérielles (véhicules), au meilleur coût possible;**
6. **Permettre aux chauffeurs de taxi ou autres types d'exploitants de faire l'acquisition d'automobile et, le cas échéant, de fourgonnettes qui permettront de transporter plus efficacement les personnes en fauteuil roulant.**

## 1. Présentation de l'ATUQ et de ses membres

### 1.1. Mission de l'ATUQ

L'Association du transport urbain du Québec (ATUQ) représente les neuf sociétés de transport en commun du Québec. Elle est un organisme de concertation et de représentation publique et politique qui assure la promotion du transport en commun et le positionnement de ses sociétés membres comment étant des acteurs incontournables du développement et de la mobilité durables.

### 1.2. Profil des membres de l'ATUQ

Les neuf (9) sociétés de transport membres de l'ATUQ, à savoir Montréal (STM), Québec (RTC), Lévis (STLévis), Laval (STLaval), Longueuil (RTL), Gatineau (STO), Trois-Rivières (STTR), Saguenay (STSag) et Sherbrooke (STShe), ont pour mission de base d'assurer un service public de transport en commun efficace et performant. Ses sociétés œuvrent dans les neuf plus grandes villes québécoises, comptant plus de 100 000 habitants, desservent des territoires où résident un peu plus de 50 % de la population québécoise et assurent plus de 90 % des déplacements en transport public faits au Québec. Elles répondent aux besoins en déplacements de l'ensemble de la population, **en assurant notamment le transport des personnes à mobilité réduite.**

### 1.3. Priorités de l'ATUQ et de ses membres

#### **Assurer la pérennité du financement pour les sociétés de transport**

L'ATUQ a pour priorité d'assurer la pérennité du financement pour les sociétés TEC afin que celles-ci disposent d'un financement adéquat leur permettant de remplir leur mission. Pour atteindre cet objectif, l'ATUQ fait des représentations auprès des municipalités, du gouvernement provincial et du gouvernement fédéral.

#### **Contribuer à l'amélioration continue de la performance des sociétés de transport**

L'Association contribue, par différents projets et activités, à l'amélioration continue de la performance des sociétés de transport : l'ATUQ est un forum d'échange et d'information qui favorise la mise en commun de services, comme la gestion unifiée des contrats d'autobus et le programme d'achats regroupés, qui permettent, entre autres, de générer des économies substantielles pour toutes les sociétés de transport. Depuis plusieurs années, un exercice de benchmarking (étalonnage, avec indicateurs de performance) a été mis en place, permettant ainsi aux neuf sociétés de TEC d'identifier les meilleures pratiques et d'améliorer leur productivité.

#### **Promouvoir le transport en commun**

L'ATUQ a pour priorité de promouvoir le transport en commun comme composante essentielle du développement économique et de l'amélioration de la qualité de vie, mais également de démontrer que les sociétés de transport sont des acteurs incontournables du développement urbain et les leaders de la mobilité durable.

## 2. Un nouveau permis pour les chauffeurs qui désirent offrir un service de transport rémunéré de personnes par automobile

L'objectif principal de cette commission parlementaire étant de déterminer l'encadrement requis pour le transport rémunéré de personnes par automobile, nous considérons essentiel, dès que le service offert est une activité commerciale rémunérée, d'exiger un permis d'opération spécifique à ce type de service qui est susceptible de devenir un maillon important de la mobilité intégrée. En fait l'ATUQ fait une nette distinction entre le transport rémunéré de personne, qui se veut une activité commerciale, d'un service de covoiturage qui se veut un partage de coûts, donc non soumis à la réglementation.

<b>L'ATUQ recommande d'exiger un permis d'opération pour tous les chauffeurs qui désirent offrir un service de transport rémunéré de personnes par automobile.</b>
--

### **3. Une formation de base et continue pour s'assurer que la clientèle est transportée en toute sécurité**

Il est impératif de prendre toutes les mesures requises afin de s'assurer que les chauffeurs qui réaliseront du transport rémunéré de personnes en automobile, de nature commerciale, aient complété avec succès les programmes de formation de base et, le cas échéant, les programmes relatifs à la formation continue, particulièrement en lien avec le transport des personnes à mobilité réduite.

En fait, il est de la responsabilité du gouvernement de définir les balises et prérequis des nouveaux services offerts afin de garantir hors de tout doute raisonnable que les chauffeurs qui offriront ce type de services sont qualifiés et que la clientèle peut requérir leurs services en toute sécurité.

**L'ATUQ recommande de rendre obligatoire une formation de base et continue pour tous les chauffeurs qui désirent effectuer du transport rémunéré de personnes par automobile, incluant un programme spécifique au transport sécuritaire des personnes à mobilité réduite.**

### **4. L'arrivée de nouveaux acteurs en matière de mobilité intégrée oblige les gouvernements à actualiser l'encadrement du transport collectif afin que les services émergents soient complémentaires et non en concurrence avec les services de transport en commun. En ce sens, il est impératif de rappeler que la loi du transport précise que la coordination des services de transport collectif relève des sociétés de transport.**

La mobilité urbaine est en pleine évolution. Les citoyens ont le choix entre plusieurs modes de transport et le nombre d'acteurs impliqués dans la chaîne de déplacements a considérablement augmenté au cours des dernières années. Que ce soit les transports collectifs (autobus, métro, trains de banlieue), les transports actifs (vélo, marche), le covoiturage ou les modes de transport en libre-service, l'heure est à la mobilité intégrée. Par ailleurs, les innovations technologiques changent aussi le visage de la mobilité et offrent de nouvelles options aux usagers. Les applications mobiles telles qu'Uber, Netlift, Bridj et Transit App ont connu une croissance très rapide au cours des dernières années et se sont établies dans plusieurs villes sur la planète.

Dans cette perspective, il ne s'agit pas d'opposer un mode de transport par rapport à un autre, mais plutôt de favoriser une plus grande intégration de ceux-ci. L'utilisation complémentaire et optimale des différents modes de transports permet ainsi de développer l'offre de service et d'améliorer l'expérience de l'utilisateur. L'objectif devrait être ici de replacer le citoyen au cœur du dispositif de planification des usages du territoire et des outils collectifs de développement, afin de faciliter sa mobilité tout en réduisant l'utilisation des ressources énergétiques. La mobilité intégrée offre la possibilité aux ménages d'éviter d'avoir à acquérir une voiture, ou une voiture supplémentaire. En effet, la mobilité intégrée peut rivaliser avec la voiture privée en termes de commodité et de prix, et ainsi contribuer à améliorer la qualité de vie dans les milieux urbains.

#### **Premier et dernier kilomètre, le défi de la mobilité**

Offrir une desserte pour le « premier et dernier kilomètre » représente souvent un défi, tant pour les planificateurs urbains que pour les sociétés de transport. Les quelques mètres de distance entre l'arrêt de transport et le lieu de destination peuvent être parfois suffisants pour dissuader de nombreux usagers à utiliser le transport en commun, les orientant vers d'autres modes. Le phénomène est amplifié lorsque cette distance (entre l'arrêt du transport et le lieu de destination) est augmentée. Les fournisseurs de technologie sur demande viennent souvent pallier à ce problème en transportant les usagers à destination ou à partir des arrêts de service de transport en commun.

Bien que les nouveaux services de mobilité sur demande offrent un complément intéressant à la desserte offerte par les sociétés de transport, certains ont soulevé des questionnements à savoir si ces nouveaux services pouvaient faire concurrence au transport collectif public. En effet, les services d'UberPOOL et d'UBERHOP, par exemple, constituent davantage un service de transport collectif qu'un service de taxi, puisqu'ils transportent plusieurs passagers à la fois sur un itinéraire fixe. Ces services ne sont pas disponibles au Québec, mais Uber a déjà évoqué son intention de lancer UberPOOL dans la province.

Il y a donc des mesures à prendre pour faire coexister le transport à la demande et le transport collectif public, afin de bonifier l'expérience des usagers, et ce, en toute sécurité. Le transport en commun doit prendre un rôle actif, voire assumer son leadership, dans cette mobilité en pleine mouvance. Les sociétés de transport sont des acteurs de la mobilité durable et intégrée, elles doivent devenir de véritables « fournisseurs de la mobilité ». D'ailleurs, l'Union internationale des transports publics (UITP) encourage depuis quelques années ses membres à créer des alliances intermodales stratégiques avec des services de mobilité combinée, tels que les taxis, le vélo et l'auto-partage. Cette approche est essentielle pour quiconque vise à être un véritable fournisseur de mobilité, car elle propose aux clients une offre plus complète et fournit des services reflétant nos modes de vie actuels. L'arrivée de ces innovations technologiques améliore les services de mobilité, mais il importe de les encadrer et s'assurer notamment qu'elles répondent à des critères de sécurité.

La venue de nouveaux services de mobilité des personnes exige de baliser et de réglementer les services offerts puisqu'il a été observé, ailleurs dans le monde, des situations où il y a un déploiement de service en parallèle au transport collectif qui se fait d'une façon anarchique et sans cohésion.

L'ATUQ rappelle l'importance que pourrait être appelé à jouer le transport rémunéré de personnes par automobile, mais il est impératif que ce maillon important de la mobilité intégrée soit déployé en harmonie avec les services de transport en commun en place. Il ne serait pas stratégique qu'une forme de transport rémunéré de personnes par automobile devienne un compétiteur du transport en commun. Au contraire, il doit devenir une composante importante qui rendra le transport en commun plus efficient et performant.

Sans être exclusive, la mission du transport rémunéré de personnes par automobile devrait être d'assurer le transport des personnes là où il n'y a pas de service d'autobus vers des modes de transport collectif (autobus, métro et trains). Par ailleurs, les sociétés de transport devront miser sur les technologies émergentes afin d'offrir à leur clientèle un service qui tient compte de l'ensemble des composantes de la mobilité intégrée. En ce sens, il sera essentiel de confirmer dans la loi que les sociétés de transport sont les mandataires de l'organisation des services offerts par les différents acteurs de la mobilité intégrée.

**L'ATUQ recommande de préciser dans la loi du transport que les services de transport rémunéré de personnes en automobile ne peuvent être offerts en concurrence avec les services offerts par les sociétés de transport.**

**L'ATUQ recommande de confirmer que les services de transport rémunéré de personnes en automobile autres que ceux offerts en conformité avec la loi sur le transport par taxi, sont soumis aux règles de la loi du transport qui précise que la coordination des services de transport collectif relève des sociétés de transport en commun.**

## **5. Afin de permettre un environnement d'affaires équitable, compétitif et innovant, il serait nécessaire de décloisonner les secteurs prévus dans les règlements du taxi.**

La loi actuelle précise qu'un chauffeur de taxi doit respecter son secteur d'origine ou de destination, ce qui ne favorise pas la planification des services de transport adapté et une utilisation optimale des ressources. Ainsi, à titre d'exemple, un chauffeur de taxi qui transporte un client du transport adapté de Montréal à St-Jérôme ne pourrait pas prendre un client une fois rendu à St-Jérôme pour le transporter dans cette municipalité.

Pire, il ne pourrait pas accueillir un nouveau client pour le conduire à Laval, par exemple, puisque le seul transport permis serait un retour vers Montréal. Conséquemment, cela prive certainement des clients d'un transport et limite la possibilité de réduire les coûts.

Ce qui est paradoxal, c'est que le chauffeur de taxi doit, en raison de la législation, assumer une perte de temps et d'argent importante.

**L'ATUQ recommande de décloisonner les secteurs relatifs à la loi du taxi afin d'assurer une utilisation optimale des ressources humaines et matérielles (véhicules), au meilleur coût possible.**

## **6. Toujours dans le but de permettre un environnement d'affaires équitable et innovant, il serait favorable de revoir le gabarit des taxis accessibles qui permettent de transporter deux personnes en fauteuil roulant.**

La loi actuelle définit le gabarit maximal d'un taxi accessible qui permet d'accueillir deux personnes en fauteuil roulant simultanément. Dans les faits, l'habitacle des taxis accessibles permet difficilement d'accueillir deux personnes en fauteuil roulant au même moment.

En fait, dans les cas où un tel jumelage est réalisé, le temps de manœuvre est excessivement long et onéreux pour les sociétés de transport. Par ailleurs, il s'agit aussi d'un exercice très complexe, inconfortable et insécurisant pour le client du transport adapté.

Conséquemment, il y aurait lieu de réviser à la hausse le gabarit des taxis accessibles, ce qui permettrait de faciliter les manœuvres d'embarquement ou de débarquement lorsqu'il y a deux personnes en fauteuil roulant à bord et le cas échéant, un véhicule un peu plus spacieux permettrait de transporter plus de clients ce qui favoriserait une réduction des coûts.

De plus, comme les personnes en fauteuil roulant seront susceptibles de recourir au besoin aux services de transport rémunéré par automobile, il serait important de définir dans la loi le gabarit maximal des fourgonnettes pour tous les types d'exploitants.

**L'ATUQ recommande de permettre aux chauffeurs de taxi ou autres types d'exploitants de faire l'acquisition d'automobile et, le cas échéant, de fourgonnettes qui permettront de transporter plus efficacement les personnes en fauteuil roulant.**

## 7. Conclusion

Les services de transport par taxi étant définis et encadrés dans une loi.

C'est dans cet état d'esprit que l'ATUQ soulève l'importance de réglementer les autres de services de transport rémunéré de personnes par automobile (Cadre législatif, règles de sécurité, etc.).

En cette période de réorganisation des services de transports en commun et en tenant compte des différentes composantes de la mobilité intégrée, le moment est opportun pour définir clairement les règles du jeu afin de créer un environnement d'affaires équitable, compétitif, innovant et sécuritaire pour l'ensemble des intervenants impliqués.

En ce sens, le service offert doit être de qualité et sécuritaire, ce qui implique que ceux qui auront à l'offrir doivent se qualifier afin de démontrer concrètement qu'ils sont en mesure de transporter tous les types de clientèle selon les règles de l'art.

Toujours dans le but d'offrir un environnement d'affaires équitable, compétitif et innovant, il sera important de revoir certains paramètres de la loi relative au zonage taxi et au gabarit maximal des fourgonnettes pour le service de transport adapté.

Finalement, afin d'assurer la coordination des différentes composantes de la mobilité intégrée, qui constitue un élément clé d'une amélioration du rendement des services de transport en commun du Québec, il sera important de confirmer le mandat de coordination que la loi du transport a accordé aux sociétés de transport, sinon, la situation pourrait devenir rapidement chaotique.

