

FQM  
*porte-parole*  
DES RÉGIONS

Mémoire sur le projet de loi 17  
**Un système de transport moderne pour les régions**

30 avril 2019



FÉDÉRATION  
QUÉBÉCOISE DES  
MUNICIPALITÉS

## LA FÉDÉRATION QUÉBÉCOISE DES MUNICIPALITÉS

Fondée en 1944, la Fédération québécoise des municipalités (FQM) s'est établie comme un acteur crédible qui, par ses actions, vise constamment à défendre l'autonomie du milieu municipal et à favoriser le développement de l'ensemble des régions du Québec.

Comptant plus de 1 000 municipalités locales et municipalités régionales de comté (MRC) membres, la FQM s'appuie sur une force de 7 000 élus. Ses structures décisionnelles et consultatives, dont son conseil d'administration, ses six commissions permanentes et son assemblée des MRC, lui permettent de prendre des positions visant le développement durable du territoire québécois.

### MISSION

- Représenter les intérêts des municipalités locales et régionales en assumant un leadership politique et stratégique.
- Soutenir les municipalités dans leurs champs de compétence actuels et futurs.
- Conjuguer les forces des territoires ruraux et urbains pour assurer le développement durable des régions du Québec.

### VISION

La Fédération québécoise des municipalités est le leader politique et stratégique des municipalités locales et régionales, la source de référence et l'interlocuteur incontournable en matière de questions municipales, et ce, en cohésion avec les intérêts de ses membres et la diversité des territoires.

### VALEURS

- La concertation dans l'action;
- Le respect de la diversité des territoires;
- La qualité des interventions et des services.

# **TABLES DES MATIÈRES**

## **INTRODUCTION**

- 1. DES SERVICES DE TRANSPORTS EFFICACES ET EFFICIENTS SUR NOTRE TERRITOIRE**
- 2. FAVORISER L'INNOVATION DANS LE TRANSPORT DE PERSONNES**
- 3. LES INQUIÉTODES FACE AU PROJET DE LOI 17**

## **CONCLUSION**

## INTRODUCTION

La dévitalisation des communautés représente un défi majeur de la société québécoise. Si un plan gouvernemental définissait en 2007 les services de base d'une communauté par la présence d'un dépanneur et d'une station d'essence, la transformation de l'économie rend encore plus aléatoire le maintien de ces activités. Ainsi, les gens doivent davantage se déplacer pour subvenir à leurs besoins, phénomène qui s'est considérablement accentué par la centralisation des services publics, notamment en matière de santé, observée depuis 2014. En fait, au lieu de se rendre à l'établissement de sa communauté comme auparavant, tout le monde est maintenant sur la route. Si cette concentration des services répond à des impératifs de système, cela signifie des déplacements accrus pour les citoyens. La mobilité est donc devenue un enjeu important pour assurer l'occupation du territoire et contrer la dévitalisation de plusieurs communautés.

Présentement, l'offre de transport en région varie d'un endroit à l'autre. Chaque région présente ses défis et ses particularités qui font en sorte qu'un modèle unique ne peut exister. Dans bien des cas, l'industrie du taxi est indispensable pour assurer une desserte efficace du territoire.

Le gouvernement du Québec a déjà mis en place un programme pour soutenir le transport collectif entre les régions et entre les MRC. Les demandes sont grandes à ce chapitre et nécessitent davantage de ressources. Toutefois, les services actuellement offerts et soutenus par le gouvernement ne permettent pas de répondre à la demande en dehors des parcours existants. Bien que le transport inter MRC soit financé, il faut miser sur la mise en place de corridors naturels entre les municipalités et les lieux où sont offerts les services à la population. Le transport adapté implique également une plus grande flexibilité de la part du milieu municipal qui voit la demande pour ce type de transport, augmenter de façon considérable d'année en année.

La Fédération québécoise des municipalités considère que le projet de loi 17 est susceptible de favoriser les initiatives locales de transport de personnes visant à permettre aux citoyens qui, pour différentes raisons, n'ont pas de moyens de se déplacer, d'avoir accès aux services là où ils se trouvent sur le territoire d'une MRC ou d'une MRC voisine. En ce sens, l'ouverture du gouvernement à de nouveaux joueurs dans l'industrie du transport rémunéré de personnes par automobile qui utiliseront de nouvelles technologies est accueillie favorablement par le milieu municipal. Certaines inquiétudes nous préoccupent tout de même et le gouvernement devra s'assurer d'y répondre afin de faciliter la transition vers le nouveau modèle proposé.

## 1. DES SERVICES DE TRANSPORTS EFFICACES ET EFFICIENTS SUR NOTRE TERRITOIRE

Au Québec, l'organisation du transport collectif constitue une compétence déléguée aux municipalités qui ont l'obligation d'offrir des services de transport adapté et qui, dans bien de cas, doivent prendre la responsabilité de l'organisation du transport collectif sur leur territoire. En milieu rural, les réalités territoriales forcent les organismes municipaux à penser à des solutions de transport qui sont souples, efficaces et adaptées aux besoins des citoyens. Souvent, pour répondre à la demande et offrir un service adéquat malgré les distances et la faible densité de population, l'organisation des services de transports collectifs et adaptés dépend de partenariats avec les entreprises de taxi de la région qui sont titulaires de permis.

En milieu moins urbain, le taux d'utilisation des services de transport rémunéré de personnes par automobile ainsi que celui du transport collectif varient grandement en fonction de la période de la journée et du moment de la semaine. Dans bien des cas, l'offre de service dans les régions où il existe une situation quasi monopolistique d'entreprises de taxi est insuffisante, voire inexistante, en période plus creuse comme les soirs et les fins de semaine. La desserte de transport est donc grandement dépendante des ententes que prennent les municipalités et les MRC avec les entreprises de taxi en place dans la région.

Le transport collectif est un service public et la prestation de service doit être effectuée avec compétence et efficacité. Nos membres et les élus des municipalités du Québec, accordent une grande importance aux services offerts à leurs citoyens et, en ce sens, ils sont soucieux des changements apportés à la loi, mais entrevoient aussi des possibilités susceptibles d'améliorer la mobilité des personnes en région.

La faible densité de population et la dispersion de celle-ci sur le territoire font en sorte qu'il est souvent plus facile d'avoir recours au transport par taxi plutôt que par autobus considérant la flexibilité qu'offre un transport par automobile. Dans certains cas, le projet de loi 17, qui permettra l'arrivée d'une offre additionnelle de transport en région, nous porte à croire que les entreprises de taxi en place veilleront à consolider ce type de partenariat avec les organismes municipaux de façon à leur assurer un volume d'affaires minimal et permettre la rentabilité de leur entreprise. L'offre de service, la qualité de la prestation du service et même les prix de celui-ci pourront donc être affectés positivement, et ce, à l'avantage des municipalités.

Enfin, avec la compétence en transport collectif déléguée aux gouvernements de proximité que sont les municipalités, s'impose une responsabilité de développer une offre

de service efficace et adaptée à la réalité régionale. En ce sens, la Fédération québécoise des municipalités accueille favorablement l'opportunité de voir quels éléments nouveaux apporte le projet de loi, notamment en ce qui concerne les nouveaux pouvoirs délégués au milieu municipal par l'entremise de l'article 194 dudit projet.

## 2. FAVORISER L'INNOVATION DANS LE TRANSPORT DE PERSONNES

La qualité de l'offre de transport collectif et de transport adapté en région est fortement influencée par la capacité des municipalités et des MRC de contracter avec des entreprises de taxi compétentes. Présentement, la plupart du temps, les élus municipaux peuvent compter sur des entreprises de transport rémunéré de personnes par automobile qui sont fiables et dévouées dans le rôle essentiel qu'elles jouent sur le territoire quant à la mobilité des personnes. Nous sommes à même de constater que dans bien des cas, des taxis priorisent une desserte régulière au détriment de courses ponctuelles potentiellement plus avantageuses financièrement.

Dans le domaine plus spécifique du transport adapté, des conducteurs de taxi formés assurent un encadrement, un soutien et de la rigueur à l'égard de la clientèle dont les besoins spécifiques requièrent une attention particulière. D'ailleurs, il est difficile de penser que les nouveaux joueurs dans l'industrie du transport rémunéré de personnes par automobile qui feront leur apparition à la suite de l'adoption du projet de loi 17 pourront répondre à la demande de cette clientèle qui nécessite une formation et des aptitudes supplémentaires à celles requises pour le simple transport de personnes.

Ceci étant, l'offre de service est toutefois inégale d'une région à l'autre, d'une ville à une autre. Dans bien des cas, celle-ci ne répond pas toujours aux standards minimums que les élus et la population sont en droit d'attendre. Le projet de loi 17 représente donc une opportunité pour combler des vides dans l'offre de service actuelle et, ainsi, le citoyen en bénéficiera. En milieu rural, il n'est pas rare de constater une offre de service de taxi uniquement de jour; ainsi, la possibilité pour des citoyens locaux de devenir chauffeur pour une entreprise utilisant une technologie pour transiger un déplacement favorisera une offre de service complète et efficiente en plus de donner accès à un revenu d'appoint. En période de forte demande alors que la présence des taxis est parfois moins grande comme les soirs et les fins de semaine, les possibilités qu'amène le projet de loi 17 permettront fort probablement de répondre à un besoin et le consommateur en ressortira gagnant.

Cette saine concurrence forcera également les entreprises de taxi qui bénéficiaient d'un monopole à se moderniser et à améliorer la qualité et l'offre du service. Nous le constatons malheureusement, dans certains cas, l'offre des entreprises de taxi est

inexistante pour les municipalités et les contraintes imposées rendent impossible tout partenariat avec le milieu municipal.

Le contexte actuel fait en sorte que les municipalités sont impuissantes face à ces situations et doivent composer avec des chauffeurs et des entreprises qui refusent les contrats réguliers, dont la qualité de service offert est inégale ou qui offrent le service à des tarifs ou des conditions contraignantes pour les municipalités. Enfin, au-delà de l'offre de service qui peut ne pas correspondre aux attentes et aux besoins en transport des municipalités et des MRC, le monopole exercé par une entreprise de taxi dans une région donnée limite considérablement la capacité de négociation avec celle-ci.

En bref, la situation sur le terrain est bien inégale d'une région à une autre et c'est pour cette raison qu'il peut être difficile d'évaluer les impacts qu'aura l'entrée en vigueur du projet de loi 17 cependant, la Fédération québécoise des municipalités demeure positive quant aux retombées qu'il aura. Il était temps de moderniser cette industrie une bonne fois pour toutes.

### **3. LES INQUIÉTUDES FACE AU PROJET DE LOI 17**

Bien que le projet de loi 17 apporte de nouvelles possibilités intéressantes pour les régions, il génère aussi quelques inquiétudes sur certains aspects qui devront être clarifiés avant l'entrée en vigueur de la loi.

L'un des éléments suscitant des interrogations est la capacité des petites entreprises de taxi en région à demeurer profitables dans un contexte où la compétition est plus forte, l'offre de service plus présente, mais sans fluctuation de la demande. Une offre de service additionnelle et ponctuelle lors de périodes d'achalandage plus forte comme en saison touristique privera les entreprises traditionnelles qui sont présentes à l'année de revenus importants qui sont essentiels pour éponger les pertes encourues lors des périodes plus creuses de l'année. Le risque que les routes plus rentables soient priorisées par les chauffeurs occasionnels est aussi à prendre en considération.

Cette situation pourrait rendre difficile la rétention de services de taxi à l'année, et par le fait même, une offre de qualité aux citoyens. Par ailleurs, cette nouvelle offre de service ponctuelle est susceptible d'engendrer un écart de qualité et le professionnalisme important dans le service offert par les prestataires qui ne seront pas nécessairement des professionnels du métier.

L'arrivée de nouveaux concurrents pourrait donc potentiellement causer la fermeture d'entreprises de taxi existantes avec lesquelles les municipalités et les MRC peuvent avoir

des ententes pour du transport de personnes sur le territoire. Cette situation amène la question de savoir si les municipalités auront toujours accès à des fournisseurs de services afin de répondre aux besoins en matière de mobilité tant pour le transport adapté que pour le transport collectif dans l'éventualité où des entreprises existantes devraient arrêter d'opérer faute de rentabilité.

Le projet de loi 17 vient également définir le covoiturage par l'article 147 qui prévoit entre autres que le covoiturage est un transport d'au plus quatre courses par jour et n'excédant pas cumulativement 100 km. Cette interprétation du covoiturage est peut-être applicable dans les centres urbains, mais ne peut se transposer aux réalités régionales où les distances de déplacement entre le domicile et le lieu de travail ou encore l'accès aux services de santé, sont souvent bien plus longues et rendent impossible le respect de la norme de distance. Nous comprenons que, par cet article, le législateur tente de restreindre le transport ponctuel interrégional cependant, cela ne doit pas avoir pour effet de limiter les possibilités de covoiturage dans les milieux ruraux.

L'aspect du transport communautaire n'est pas abordé dans le projet de loi. Afin de favoriser une mobilité efficace sur tout le territoire, et plus particulièrement dans les secteurs ruraux, la FQM propose de favoriser les initiatives de transport de personnes reposant sur l'offre d'organismes communautaires. Il s'agit ici de faciliter l'accès aux services de proximité et aux soins de santé aux personnes qui ne sont pas situées près des corridors naturels de transport collectif et pour qui l'accès à ces services, sans accompagnement et sans véhicule, est pratiquement impossible. Il faut encourager ce type d'initiative notamment en permettant de verser une légère compensation financière aux bénévoles. Un projet de mobilité axé sur le communautaire est un outil essentiel à la rétention des citoyens en région et, par conséquent, à la vitalité et à l'occupation dynamique du territoire.

#### **RECOMMANDATION**

Il faut encourager les projets de mobilité axés sur le communautaire en permettant de verser une légère compensation financière aux bénévoles.

La question de la déréglementation de la tarification est également importante pour les régions où la faible densité de population pourrait représenter une ouverture aux entreprises à surfacturer les déplacements de façon à compenser la demande plus faible. Il est essentiel de prévoir des mécanismes pour s'assurer que le consommateur, peu importe où il se trouve, paie le juste prix pour le service qu'il reçoit.

Finalement, un élément prioritaire pour les membres de la FQM est l'aspect de la sécurité des usagers. Alors que le projet de loi diminue considérablement les conditions requises pour faire du transport rémunéré de personnes par automobile, nous pensons que la formation sur le transport de personnes ayant des limitations est essentielle pour pouvoir effectuer du transport adapté. Par ailleurs, la question des vérifications mécaniques doit aussi faire l'objet d'un contrôle rigoureux et ne pas permettre de situation où la sécurité de la population pourrait être compromise par des véhicules dont les éléments mécaniques ne sont pas dans un état approprié pour faire du transport de personnes. Enfin, il doit y avoir une obligation pour les conducteurs d'aviser de tout changement à leur dossier de conduite ou à leur dossier d'antécédents judiciaires dans l'éventualité où un nouvel événement survient.

## CONCLUSION

La FQM considère que le projet de loi 17, *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*, apportera certainement des retombées positives dans les régions du Québec. Il importe de souligner que l'usager est maintenant au cœur de la loi alors que les déplacements par taxi peuvent représenter jusqu'à 20 % des déplacements en région. Le projet de loi favorise l'amélioration de l'offre de service de transport par taxi; en effet, des personnes ayant plusieurs disponibilités au cours de la semaine pourraient être intéressées à faire du transport occasionnellement ce qui pourrait combler des besoins lors de périodes à plus fort achalandage ou lorsque la disponibilité des taxis est moindre. Aussi, les entreprises de taxi ayant des ententes avec les municipalités et MRC pour du transport collectif et du transport adapté veilleront à consolider ce type de partenariats qui leur assurent des revenus réguliers.

Enfin, l'abolition des quotas de permis de taxi ainsi que des limitations reliées aux agglomérations permettent à de nouveaux joueurs de faire leur entrée dans l'industrie et ouvrent la porte à de nouveaux modèles de transport rémunéré de personnes par automobile en région, notamment la possibilité pour le milieu municipal de développer une offre de service adaptée à la réalité et au besoin du milieu. L'augmentation du niveau de concurrence permettra aux municipalités d'offrir une meilleure prestation de service à leurs citoyens en bénéficiant d'un marché de fournisseurs plus innovants avec une offre de service plus complète et une disponibilité accrue. Dans certaines régions, cette offre bonifiée permettra aux élus municipaux de faire un choix parmi les fournisseurs de service ce qu'il n'était pas toujours possible de faire auparavant. L'arrivée d'une concurrence favorisera certainement le consommateur qui paiera le juste prix pour la prestation de service.

Comme mentionné précédemment, les gens doivent se déplacer de plus en plus pour subvenir à leurs besoins; un phénomène accentué par la centralisation des services publics. La mobilité est donc devenue un enjeu important pour assurer l'occupation du territoire, contrer la dévitalisation de plusieurs communautés et assurer l'accès aux services à la population. Il sera important pour le gouvernement d'encourager les modèles de transport intra MRC qui reposent sur l'offre des groupes communautaires de façon à faciliter les déplacements à faible coût pour ceux qui en ont besoin.

En ce sens, une bonification au projet de loi pourrait être faite afin de favoriser les initiatives de transport par des groupes communautaires vers les lieux de santé et les services de proximité. Ce type de transport est déjà autorisé par la loi cependant, le coût chargé pour le déplacement se limite au coût d'utilisation du véhicule. La réalité est qu'un montant non déclaré peut-être versé pour ce type de transport. Le projet de loi 17 représente une opportunité pour bonifier la loi et permettre le versement d'une légère

compensation financière aux bénévoles facilitant l'organisation de ce type d'offre de transport. Il s'agit d'encourager les gens à offrir du temps et à faciliter les déplacements sur le territoire pour ceux qui en ont besoin. Une réflexion avec les instances gouvernementales sur le développement de ce type d'offre de transport intra MRC qui pourrait être soutenue par le ministère de la Santé et celui des Transports devra être entamée prochainement.

Le projet de loi 17 représente dans son ensemble un pas dans la bonne direction. En 2019, il est normal de se doter d'un système de transport rémunéré de personnes par automobile souple, moderne et qui saura répondre aux attentes de la clientèle et des citoyens. Pour assurer le succès de l'entrée en vigueur de la nouvelle loi, le gouvernement devra cependant mettre en place des moyens de transition, notamment en ce qui concerne l'accessibilité à certains programmes d'aides financières qui requièrent des permis pour le transport de personnes.

Finalement, la FQM invite le gouvernement à continuer à travailler dans le respect du projet de loi 122 en laissant la place aux gouvernements de proximité que sont les municipalités pour participer activement au succès des programmes et à l'efficacité de leurs administrations dans l'intérêt premier de servir les citoyens.