

MOBILISE. CONCERTE. ORIENTE.

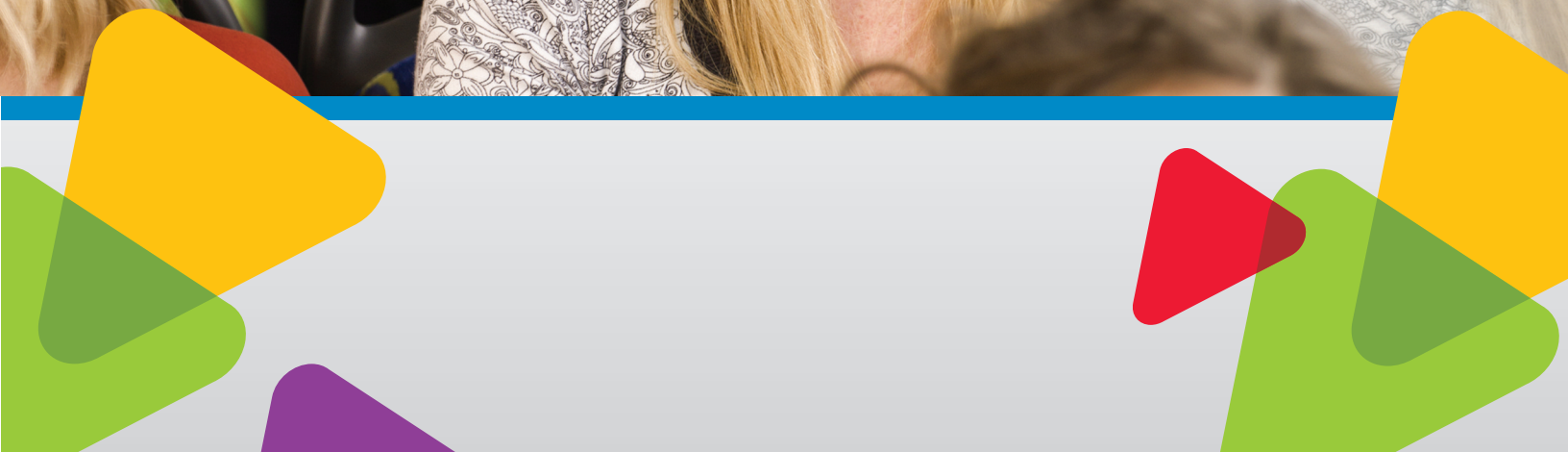
FÉDÉRATION
DES TRANSPORTEURS
PAR AUTOBUS



SCOLAIRE • NOLISÉ • SPÉCIALISÉ • URBAIN • INTERURBAIN

CTE - 003M
C.P. – P.L. 76
Transport collectif
dans la région
métropolitaine
de Montréal

Mémoire projet de loi n° 76, Loi modifiant l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal.



Préambule

La Fédération des transporteurs par autobus est née de la fusion entre l'Association des propriétaires d'autobus du Québec (APAQ) et l'Association du transport écolier du Québec (ATEQ). La Fédération regroupe désormais près de 700 entreprises privées de transport par autobus de tout acabit œuvrant dans plusieurs secteurs d'activités tels que le transport interurbain, urbain, nolisé-touristique, scolaire, adapté, aéroportuaire, médical et par abonnement. Elle a pour mission de favoriser la mobilité efficace et sécuritaire des personnes et ainsi, contribuer à l'image, la valorisation et la stabilité du transport collectif de personnes.

La Fédération tient à remercier la Commission des transports et de l'environnement pour l'attention qu'elle portera aux préoccupations en regard aux modifications prévues au projet de loi n° 76 et leurs impacts possibles sur les entreprises privées actuellement à contrat avec les Conseils intermunicipaux de transport (CIT), les Conseils régionaux de transport (CRT) et les Organismes municipaux et intermunicipaux de transport (OMIT). La Fédération des transporteurs par autobus restera disponible pour toute précision ou question de la Commission.

Introduction

D'entrée de jeu, la Fédération des transporteurs par autobus accueille positivement les fondements de ce projet de loi. La création d'organismes dédiés à la planification et l'organisation des services de transport collectif ne peut qu'être positive en regard à l'amélioration continue de la performance des services de transport collectif existants, et ce, au bénéfice des usagers. Les entreprises membres de la Fédération voient également d'un bon œil la volonté du gouvernement de diminuer de façon significative le nombre de titres de transport. Cette mesure simplifiera grandement les opérations des entreprises qui exploitent des services de transport collectif des couronnes nord et sud de la région métropolitaine de Montréal.

À la lecture du projet de loi, la Fédération comprend, selon l'article 78 de la *Loi sur le Réseau de transport métropolitain*, que les contrats signés seront respectés jusqu'à leur date d'échéance. Élément positif dans un contexte de changements majeurs.

Cela étant dit, le projet de loi proposé soulève toutefois certaines inquiétudes et interrogations quant à l'espace qu'occupera le secteur privé dans l'exploitation des services aux termes des contrats qui lient actuellement les entreprises aux CIT, CRT et OMIT. La *Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal* sera vraisemblablement abrogée. Pourtant, plusieurs articles de cette Loi, qui définissent clairement et sans ambiguïté le statut et le rôle de chaque instance, ne se retrouvent nulle part dans le projet de loi n° 76.

La Fédération est également inquiète quant à la manière dont seront attribués les futurs contrats de transport collectif par le nouveau Réseau de transport métropolitain. Elle s'interroge finalement sur la possible perte d'expertise, bâtie et développée au fil des nombreuses années avec les acteurs du milieu, dans l'organisation et le déploiement des services de transport collectif.



Faits saillants

Le transport collectif urbain occupe une part importante des activités des membres de la Fédération. Huit de ses entreprises desservent les douze organismes de transport collectif des couronnes nord et sud de la région métropolitaine de Montréal. Chacune d'elles possède les infrastructures nécessaires pour entreposer et entretenir mécaniquement les **592 autobus** à planchers bas utilisés quotidiennement dans **109 municipalités** métropolitaines. Les contrats de services rendus par les entreprises privées représentent une valeur globale de plus de **127 millions** de dollars répartis sur plus d'une vingtaine d'ententes. Ces ententes permettent aux transporteurs privés d'employer plusieurs centaines de personnes, générant ainsi des retombées économiques dans plusieurs de ces municipalités.

Partenariat public-privé en transport collectif : une formule économique et performante

La Fédération est d'avis que le modèle en vigueur a fait ses preuves. Les ententes développées au fil des ans entre les organismes municipaux et les entreprises privées de transport ont démontré le haut niveau de performance quant aux services octroyés, à l'efficacité et la rapidité à intervenir sur l'offre de service en réponse à la demande des usagers, et ce, à des coûts plus qu'abordables pour les CIT, CRT et OMIT.

Ces partenariats public-privé exemplaires offrent des avantages considérables par rapport aux sociétés de transport, notamment en ce qui a trait à la flexibilité opérationnelle due en grande partie aux ententes négociées entre les intervenants. Une reconduction de ce modèle de partenariat avec le nouveau Réseau de transport métropolitain serait souhaitable et bénéfique tant pour les usagers que pour les entreprises que nous représentons.

Préoccupations du secteur privé en transport urbain

Ambiguïté sur la place du secteur privé

À la lecture du projet de loi n° 76, plusieurs libellés d'articles laissent notre Fédération perplexe quant à l'avenir du secteur privé dans l'offre de service de transport collectif dans la grande région métropolitaine.

Les articles 5, 10 et 71 de la *Loi sur le Réseau de transport métropolitain*, prévoient que :

5. Le Réseau **exploite** une entreprise de services de transport collectif, incluant le transport adapté pour les personnes handicapées.
10. Pour l'exécution de sa fourniture de services auprès de l'Autorité régionale de transport métropolitain, le Réseau **peut** conclure un sous-contrat avec toute personne exploitant une entreprise de transport collectif, notamment du transport par autobus, du transport adapté, du covoiturage et du taxi collectif.
71. Le Réseau peut édicter :
 - 1° des normes de sécurité et de comportement des personnes dans le matériel roulant et les immeubles qu'il **exploite**.

Notre interprétation est que si le Réseau **exploite** une entreprise de service de transport collectif, cela laisse sous-entendre qu'elle pourra éventuellement faire l'achat de véhicules et exploiter des lignes au même titre qu'une société de transport en commun, au détriment des entreprises privées. La Fédération et ses membres sont convaincus que l'ensemble des contribuables québécois serait perdant avec un tel scénario, car ils paieraient plus cher leur service de transport collectif. À titre d'exemple, l'achat de véhicules est assumé à 100% par l'entreprise privée, tandis que ces mêmes véhicules, lorsqu'achetés par une société de transport en commun, sont subventionnés à 50% par l'État.

De plus, en étant exploitant, le Réseau pourrait ainsi transférer les contrats des lignes achalandées vers le réseau de transport en commun au détriment des transporteurs privés. Ces transferts auraient pour conséquence de fragiliser les opérations des entreprises, car ils amputeraient grandement les heures rémunérées d'opération de ces derniers causant ainsi des pertes financières importantes.

L'article 10 mentionne quant à lui que le Réseau **peut** conclure un sous-contrat avec toute personne exploitant une entreprise de transport collectif, notamment du transport par autobus, du transport adapté, du covoiturage et du taxi collectif. Encore ici, afin d'éviter toute ambiguïté et de protéger les entreprises privées, la Fédération est d'avis que le Réseau **doit** avoir l'obligation de conclure un sous-contrat avec les exploitants d'entreprises de transport collectif.

Le projet de loi n° 76 abroge la *Loi sur les conseils municipaux de transport dans la région de Montréal* qui pourtant était claire et sans équivoque quant à la définition des parties prenantes et leurs rôles :

Section I : Interprétation

1. Dans la présente loi, à moins que le contexte n'indique un sens différent, on entend par les mots :
 - « **conseil** » : un conseil intermunicipal de transport;
 - « **municipalité** » : une municipalité mentionnée à l'Annexe I ou une autre municipalité jointe à l'entente par décret du gouvernement;
 - « **transporteur** » : une société de transport, un titulaire de permis de transport par autobus, un titulaire de permis de taxi, un regroupement de titulaires de permis de taxi ou un transporteur scolaire.
3. Le conseil a pour objets d'**organiser** un service de transport en commun de personnes dans le territoire des municipalités parties à l'entente, lequel constitue son territoire, et d'assurer une liaison avec des points situés à l'extérieur de son territoire.

Ce service ne peut être effectué que par un transporteur lié par contrat avec le conseil.

L'article 3 précité faisait donc référence au terme **organiser**, contrairement à l'article 5 de la *Loi sur le Réseau de transport métropolitain* qui utilise le terme **exploiter**. De plus, le deuxième alinéa de cet article précise expressément que les CIT avaient l'obligation de contracter les services et non de les exploiter.

La Fédération est donc d'avis que le rôle du Réseau doit se limiter à l'organisation et la planification et non à l'exploitation des services de transport collectif.

Méthode d'attribution des contrats de transport collectif

Autre préoccupation des membres de la Fédération relative au libellé de l'article 9 du chapitre II du présent projet loi en regard à la méthode d'attribution de contrats de transport collectif :

9. Les articles 92.1 à 108.2 de la *Loi sur les sociétés de transport en commun* (chapitre S-30.01) s'appliquent au Réseau, compte tenu des adaptations nécessaires, et celui-ci est réputé être une société de transport en commun pour l'application de l'un ou l'autre des règlements pris en vertu des articles 100 et 103.1 de cette loi.

Dans un premier temps, l'article 9 réfère notamment aux articles 93 et 95 de la *Loi sur les sociétés de transport en commun* qui prévoient que les contrats de 100 000 \$ et plus doivent être attribués par appel d'offres publics.

La Fédération et ses membres ne sont pas totalement en désaccord avec cette méthode d'attribution de contrat de transport collectif. Nous sommes plutôt d'avis que l'intérêt public serait mieux servi par un régime qui maintiendrait la liberté de choix entre la soumission publique, la soumission sur invitation et la négociation de gré à gré, tel qu'il était stipulé dans la *Loi sur les conseils municipaux de transport dans la région de Montréal*:

4. Ce contrat **peut être conclu sans procéder par demande de soumissions**; lorsque le conseil procède par demande de soumissions, il n'est pas obligé de retenir quelque soumission que ce soit.

Lorsque le contrat est conclu avec un transporteur scolaire, ce dernier peut utiliser d'autres véhicules que des autobus d'écoliers ou des véhicules d'écoliers de type minibus. Cependant il ne peut alors utiliser ces véhicules pour effectuer un transport d'élèves.

La Fédération croit fermement que le Réseau doit se garder une marge de manœuvre en matière d'attribution de contrat de transport urbain. En confiant l'exploitation à un transporteur privé ou public par un contrat négocié de gré à gré ou par appel d'offres public ou sur invitation, le Réseau s'assure:

- D'utiliser de façon optimale les ressources existantes;
- D'éviter le monopole de service des sociétés de transport;
- De donner les leviers pour obtenir un bon rapport qualité-prix.
- **Un meilleur contrôle des prix:**
En ayant cette marge de manœuvre, le Réseau peut investir dans une relation stable avec une entreprise en négociant de gré à gré et ainsi s'assurer d'un contrôle sur les coûts. En cas d'insatisfaction, en plus des pénalités incluses dans chaque contrat, le Réseau peut procéder au processus d'appel d'offres pour trouver un autre fournisseur de services.
- **Obligation de service de qualité:**
Les partenariats négociés à long terme contiennent des obligations en matière de qualité de service. De façon générale, les contrats ont des clauses de révision périodique des horaires, des parcours et de la grille d'utilisation des véhicules afin d'optimiser le service offert. Des clauses de modification de service donnent également au contrat la souplesse nécessaire à l'octroi du service. Le processus de négociation de gré à gré, de par sa nature même, permet plus aisément d'atteindre cette satisfaction mutuelle des parties en cause. Le gré à gré est étroitement associé à un processus de négociation continue, ce qui facilite notamment l'entrée en vigueur de modifications qui peuvent intervenir en cours de contrat tel la modification de l'offre de service décidée par le gestionnaire ou encore la mise en place d'un nouveau plan de transport, ce qui s'est avéré fréquent jusqu'à maintenant.

Transport exclusif des élèves effectué par les sociétés de transport public

À la lecture de l'article 17, de la section III de la *Loi sur le Réseau de transport métropolitain*, concernant les services spécialisés notamment ceux adaptés aux besoins des élèves de niveaux primaire et secondaire, la Fédération des transporteurs par autobus souhaite que le gouvernement définisse de façon claire les termes et conditions dans lesquels les sociétés de transport en commun opèrent le transport des élèves.

Au cours des dernières années, les transporteurs scolaires ont perdu des contrats de transport d'élèves au bénéfice des sociétés de transport public. La Fédération est consciente que la réglementation permet à ces dernières d'effectuer des trajets spécifiques selon les horaires d'entrée et de sortie quotidienne des classes. La Fédération est en désaccord avec le fait que les sociétés de transport public effectuent du transport exclusif d'élèves avec des véhicules qui ne sont pas conformes à la réglementation (munis de feux clignotants, d'un bras d'arrêt) en prétextant qu'il s'agit de transport **intégré** d'élèves à leurs services existants.

Selon nous, il est clair que le sens du mot «intégré» signifie que le service offert doit l'être dans le cadre de l'exploitation de circuits déjà existants. Le projet de loi n° 76 représente une opportunité pour clarifier et définir explicitement le transport exclusif et intégré d'élèves. Cela éviterait d'autres malencontreuses situations vécues par les transporteurs scolaires. Nous sommes d'avis que si rien n'est fait, les impacts négatifs se répercuteront tant sur les coûts des services que sur le niveau de sécurité en transport scolaire.

Conclusion

Tel que mentionné en introduction, la Fédération est favorable avec les fondements de ce projet de loi. Les entreprises privées sont prêtes et déterminées à poursuivre leur rôle de partenaire de premier plan dans l'exploitation des services de transport collectif auprès des municipalités des couronnes nord et sud de la grande région métropolitaine de Montréal.

Nous sommes confiants que les craintes et questionnements soulevés dans ce mémoire trouveront écho au sein de la Commission et que les commentaires soulevés seront considérés. Le secteur du transport collectif urbain représente une part importante des activités des membres de la Fédération. Nous espérons que les nombreux partenariats développés au fil des ans entre les CIT, CRT, OMIT et les entreprises privées de transport collectif, ont su démontrer toute l'efficacité et l'efficience des services offerts aux usagers et que le nouveau Réseau de transport métropolitain préservera et bâtira sur ces acquis. Le respect des contrats actuellement en vigueur (jusqu'à leur échéance) lors de la transition est un bon point de départ.

Les membres de la Commission des transports et de l'environnement peuvent compter sur l'entière collaboration de la Fédération des transporteurs par autobus et ses membres.