



Association des Transports Collectifs
Ruraux du Québec

CTE - 014M
C.P. – Transport
rémunéré de personnes
par automobile

COMMISSION DES TRANSPORTS ET DE L'ENVIRONNEMENT

AUDIENCES PULBIQUES SUR LE TRANSPORT RÉMUNÉRÉ DE PERSONNES PAR AUTOMOBILE

MÉMOIRE PRÉSENTÉ LE 23 FÉVRIER

par M. Claude Ménard, membre du comité et Mme Thérèse Domingue

directrice générale

Sommaire et contexte

L'Association des transports collectifs ruraux du Québec en incluant les régions, est la seule association qui ne compte aucun membre par association d'un autre type de transport pour personnes. L'ATCRQ est également la seule organisation qui propose un colloque annuel dédié au transport de personnes pour les régions et les territoires ruraux.

Créée en 2003, l'ATCRQ compte plus de 40 membres qui peuvent bénéficier de services de soutien et de développement et nous travaillons avec l'ensemble des territoires mêmes s'ils ne sont pas des membres actifs. Nous avons également des membres individuels. Notre membership corporatif est composé de MRC, municipalités, organisations de transport collectif, centres de gestion de déplacements, etc. Les organisations avec lesquelles nous travaillons représentent l'ensemble des acteurs du secteur : la Fédération québécoise des municipalités du Québec (FQM), l'Union des municipalités du Québec (UMQ), l'Association des directeurs généraux des MRC du Québec (ADGMRCQ), la Fédération des transporteurs par autobus (FTA), le Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi (CPCDIT), Transport 2000, l'Association québécois du transport inter-municipal (AQTIM) et la Fédération des commissions scolaires.

Le mémoire présenté vise à permettre d'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 règlementer 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.

Depuis quelques années le gouvernement est en réaction à des situations annoncées il y a plusieurs années. Le problème se perpétue 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. Comme si le fait d'intervenir par segment n'était pas suffisant, 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. Le Québec doit se doter d'une politique ou d'une stratégie globale et avoir une vision de son transport de personnes pour l'ensemble du Québec.

Pendant des décennies les fournisseurs de services possédaient un plan d'affaire basé sur le profit ou l'aspect uniquement mercantile et ils menaient le jeu. Aujourd'hui, les plans d'affaires doivent correspondre non seulement aux besoins des citoyens, mais aux nombreuses offres qui sont proposées. Doit-on faire différemment? Il y a obligation. Doit-on règlementer? Il y a obligation

Ne pas placer l'individu au centre de la réflexion et de la démarche, ne ferait que reporter une situation similaire à court terme. Le principe de placer le citoyen au centre de la démarche doit se concrétiser dans la législation. 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. Nous assistons depuis plusieurs années à une approche et à une supposée vision, basées sur la survie de l'organisation ou de l'entreprise.

Il ne faut pas se limiter à revoir la législation et la réglementation en fonction des grandes villes, il faut revoir le tout pour le Québec. La préoccupation d'offrir un transport sécuritaire et de qualité, doit s'appliquer à l'ensemble du Québec. Mettre un terme aux zones grises est urgent pour favoriser le développement et la consolidation du transport de personnes sur l'ensemble du territoire québécois. Il doit exister un service, et le moyen d'y répondre doit correspondre à sa réalité territoriale.

Si la situation d'UberX n'apporte aucune confusion quant à l'illégalité de ses activités, nous avons une opportunité de revoir l'ensemble des lois et des règlements pour le transport de personnes au Québec car le transport de personnes illégal s'étend au-delà d'Uber.

Ce qui est appelé Uber dans les grands centres, se nomme transport bénévole et taxi sans permis ailleurs pour du transport collectif et du transport adapté. Cette pratique trouve des réponses dans la législation actuelle pour l'industrie du taxi. Comment expliquer qu'une course de 6.5km coûte 29\$ sans circulation sur une route provinciale? Comment expliquer qu'en régions et milieux ruraux il n'y est pas un permis spécifique en dehors du permis restreint? Comment expliquer que du transport collectif et du transport adapté soit dispensés par des conducteurs ou conductrices bénévoles avec un petit salaire horaire dans certains cas, avec un coût au kilomètre dans d'autres cas? Comment expliquer que l'harmonisation avec le transport adapté ou le transport scolaire, soit considérée comme illégale par certains contrôles routiers? Comment expliquer la double juridiction avec les transporteurs par autobus et les circuits proposés par les MRC?

Il faut mettre un terme à l'approche visant à régler les problèmes de Montréal et de Québec dans un premier temps, et nous verrons pour les autres par la suite. Il est nécessaire de prendre conscience que les décisions prises en réaction à un problème ayant lieu à Montréal ou à Québec aura un impact sur la gestion de la mobilité et des différentes offres de transport partout ailleurs au Québec.

Nous ne parlons pas de ville présentement, nous parlons d'une offre globale de transport pour les citoyens et les citoyennes du Québec.

Tout comme nous retrouvons plusieurs zones grises dans la réglementation du transport de personnes. La démonstration se fait par les nouvelles appellations qui se retrouvent sur la place publique :

- Covoiturage (légal)
- Covoiturage commercial
- Covoiturage flexible

Le service de covoiturage qui correspond à la loi actuelle et qui est dispensé par des organisations de territoires de MRC, a l'obligation d'être gratuit. Sans coût d'adhésion ou autres. Si je suis une organisation provinciale, j'ai le droit de percevoir un coût d'adhésion ou un montant sur la course toutefois, si je suis une organisation mandataire d'une MRC, je ne peux qu'être qu'un entremetteur et ne rien recevoir.

L'industrie du taxi :

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

Cette très mauvaise 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, et il s'agit de l'interprétation des lois dans un contexte tout à fait différent. Si personne ne met à jour les lois, différents milieux se chargeront de naviguer dans les zones grises.

Dans une présentation à cette Commission, nous pouvions entendre le terme de taxi amateur. L'ATCRQ comprend qu'il s'agit d'un genre d'humeur, car jamais nous ne viendrions opposer professionnel et amateur. Un service destiné aux citoyens et aux citoyennes, à l'obligation d'être professionnel. Cette distinction causerait encore une interprétation et cette fois, c'est la population qui questionnerait la qualité du service, la sécurité, etc.

Le taxi communautaire apparaît dans nos territoires et vient segmenter la clientèle. Nous pourrions vous apprendre plusieurs types de services, mais nous préférons souligner que le diagnostic exhaustif proposé depuis longtemps est urgent. L'Association est disposée à faire la présentation de la démarche au nouveau Ministre des transports et aux membres de cette Commission.

Recommandations :

- 1) Cesser d'encourager et faire respecter équitablement les différents cadres réglementaires qui régissent les transports au Québec dont UBER et les autres entités qui pourraient naître dans le futur.;
- 2) Appliquer un moratoire à UberX jusqu'à l'adoption ou la mise à jour d'une politique ou stratégie provinciale ou nationale de la mobilité.
Ne pas appliquer un moratoire à UberX, c'est dire oui au transport bénévole pour du transport collectif, c'est dire oui au taxi sans permis, c'est dire oui à du transport bénévole pour la clientèle à mobilité réduite, c'est accepter des services et des circuits de transport collectif avec des véhicules sans permis. C'est également avertir le Contrôle Routier de cesser d'émettre des contraventions pour de telles activités similaires partout au Québec.
- 3) Maintenir une gestion de l'offre dans une approche renouvelée. La clientèle de souche de l'industrie du taxi est modifiée depuis plusieurs années. Le transport adapté est devenu un marché additionnel qui permet de combler le retrait de la première clientèle. Le transport collectif est un marché à développer dans les régions et territoires ruraux et pour se faire, il doit y avoir obligation d'un service accessible 7 jours sur 7 et le soir. Les permis doivent correspondre aux réalités du Québec. Toutes personnes qui offrent un transport collectif doivent être encadrées par une législation adaptable aux différentes réalités. Ainsi, personnes sur le Plateau ne ferai la demande d'un permis de taxi rural.
- 4) Il faut revoir l'ensemble des permis de l'industrie du taxi et la portée de ceux-ci, entre autres pour un terme au kilométrage à vide.

Conclusion :

Considérant que le taxi est un outil sécuritaire indispensable pour favoriser le développement de la mobilité sur l'ensemble du territoire québécois, l'ATCRQ réitère l'importance de réglementer non seulement l'industrie du taxi, mais également, l'ensemble des services de mobilité proposés aux citoyens et citoyennes du Québec.

L'ATCRQ déposera avant la fin de la Commission, des balises pour différent permis en incluant le transport par autobus. L'objectif ultime est de mettre en pratique ce que nous dénonçons depuis longtemps : l'absence d'une approche et d'une vision globale de la mobilité.