



FÉDÉRATION
QUÉBÉCOISE DES
MUNICIPALITÉS

CTE - 047M
C.P. – Transport
rémunéré de personnes
par automobile

Notes d'allocution

Monsieur Richard Lehoux
Président - Fédération québécoise des municipalités

Commission des transports et de l'environnement

Consultations particulières et auditions publiques sur le
document d'information sur le transport rémunéré de
personnes par automobile

Salle du Louis-Joseph-Papineau

10 mars 2016

Monsieur le Ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports,

Distingués membres de la Commission des transports et de l'environnement,

Messieurs et mesdames les députés,

Je remercie la Commission d'avoir invité la Fédération québécoise des municipalités à partager le point de vue de ses membres sur le document d'information traitant du transport rémunéré de personnes par automobile.

Comme vous le savez, la Fédération québécoise des municipalités représente les intérêts de quelque 1000 municipalités locales et régionales, dans toutes les régions du Québec.

Notre mission est de soutenir les municipalités dans leurs champs de compétence actuels et futurs, et de conjuguer les forces des territoires pour assurer le développement durable de toutes régions du Québec.

Une approche intégrée

En ouverture d'intervention, je tiens à souligner que les membres de la Fédération québécoise des municipalités, principalement de petites tailles, en région, ne vivent pas directement les problèmes liés au déploiement d'un nouveau service rémunéré de transport de personnes par voiture, dans le cas présent l'application Uber.

Toutefois, nous jugeons nécessaire d'intervenir dans le cadre de cette consultation pour demander au gouvernement d'analyser cette problématique du transport de personnes aujourd'hui vécue principalement dans les centres urbains, en tenant compte de la réalité régionale.

En effet, cette question ne doit pas être traitée en silo. L'enjeu du transport de personnes est plus vaste et les problèmes des grands centres d'aujourd'hui, que le gouvernement tente d'encadrer, représentent peut-être les solutions de demain pour les régions.

Situation régionale

Rappelons d'abord quelques faits, la situation du transport collectif en région est très difficile. L'offre est mince et les distances sont vastes.

Les différentes offres de transport : collectif, municipal, intrarégional, interrégional, scolaire, adapté ou par taxi se côtoient sur un même territoire, mais de manière peu ou pas coordonnée.

Et je passe sous silence l'action autonome de plusieurs organismes gouvernementaux, comme la SAAQ et le MESS.

Sur l'enjeu qui nous concerne, comme je vous le mentionnais, il va sans dire que le service de transport de personnes comme Uber ne sont pas répandus à l'extérieur des grands centres.

À vrai dire, le problème vécu en région est plutôt l'inverse. Dans certains cas, nous aurions bien aimé avoir ce type de service. Le déploiement de l'offre de taxi sur le territoire est souvent déficient et, dans certains cas, nous aurions aimé pouvoir profiter d'une alternative comme le service Uber.

Toutefois, nos densités de population et nos vastes territoires ne sont pas favorables à l'implantation de ce type de service par une entreprise privée ou un travailleur autonome.

De toute manière, pour qu'une application comme Uber soit déployée sur un territoire, il faudrait d'abord s'assurer que ledit territoire soit couvert adéquatement par un réseau cellulaire!

Ce qui n'est pas le cas dans plusieurs régions du Québec, encore aujourd'hui.

Je suis certain que plusieurs députés de cette commission peuvent nommer des villages et des communautés, dans leur circonscription, qui ont des services cellulaires déficients ou littéralement inexistantes.

(pause)

Jusqu'à présent, les membres de la commission ont pu entendre différents intervenants qui ont fait état des réalités régionales, dont les représentants de l'Association des transports collectifs et ruraux du Québec.

Ceux-ci ont souligné qu'en région, c'est le transport bénévole ou encore le covoiturage rémunéré qui fait figure de substitut à l'absence d'un mode formel de transport comparable au taxi.

Également, en région, c'est l'harmonisation des transports collectifs avec le transport scolaire qui est considérée comme illégale.

Nous avons des autobus scolaires, à moitié vides, qui arpentent notre territoire mais qui ne peuvent pas être coordonnés avec les autres besoins en matière de transport.

La FQM partage également la position exposée par l'Alliance des regroupements des usagers du transport adapté du Québec.

Ces derniers ont rappelé que plus de 70 % des déplacements des personnes admises au transport adapté sont réalisés par l'industrie du taxi.

Le taxi est donc une composante essentielle des déplacements pour cette clientèle. Il faut donc éviter d'affaiblir cette industrie, déjà fragile, en région.

La FQM a d'ailleurs émis des commentaires en ce sens dans le cadre de l'étude de l'omnibus municipal, le projet de loi n° 83, qui modifie notamment le processus d'octroi de contrat en matière de transport adapté.

La demande pour le transport adapté est en forte croissance et est en lien direct avec le vieillissement de la population, qui touche particulièrement les petites communautés.

Selon l'Institut de la statistique du Québec, la moyenne d'âge dans les municipalités de moins de 1000 habitants est en constante augmentation.

En 2015, 20,7 % des résidents des municipalités de moins de 1000 habitants étaient âgés de 65 ans et plus alors que cette proportion n'était que de 16,6 % dans les villes de 100 000 habitants et plus.

Parallèlement, l'insuffisance du financement gouvernemental en transport adapté oblige certaines municipalités à effectuer des coupures dans les services offerts, ce qui pénalise les bénéficiaires qui doivent se tourner vers l'offre privée lorsque celle-ci est disponible.

Afin de pallier ces problèmes, une des recommandations historiques de la FQM, formulée notamment lors de la rédaction de la Stratégie nationale de mobilité durable, est d’instaurer des guichets uniques d’offre de service en transport collectif à l’échelle de la MRC afin de maximiser et d’harmoniser l’utilisation des services disponibles.

Si le service pouvait se déployer convenablement, ce guichet unique pourrait prendre la forme d’une application informatique comme Uber, mais coordonnée par la MRC.

Mobilité durable

En conclusion, la Fédération plaide donc en faveur d’une approche qui favoriserait la mise en place d’une réelle mobilité durable des personnes et des marchandises sur l’ensemble du territoire québécois.

Cette revendication est d’ailleurs une des pièces maîtresses de notre Livre bleu « Pour une gouvernance de proximité ».

Nous y demandions :

- De lier l'aménagement du territoire et la planification des transports collectifs.

- De réduire le nombre d'acteurs impliqués dans l'offre de service de transport.

- De développer une vision d'ensemble de l'organisation des transports collectifs à l'échelle régionale.

- Et, finalement, de favoriser une planification intégrée des transports collectifs à l'échelle MRC.

Les municipalités et les MRC souhaitent avoir les moyens adéquats afin de permettre aux élus de développer, de manière efficiente, leur territoire dans une vision de développement durable.

Pour ces raisons, nous croyons donc que le législateur ne devrait pas bannir l'utilisation d'outil informatique puisque ceux-ci seront nécessairement appelés à jouer un rôle dans le développement du transport en région.

Merci, l'équipe de la FQM est disponible pour répondre à vos questions.