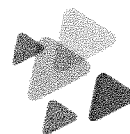


MOBILISE. CONCERTE. ORIENTE.

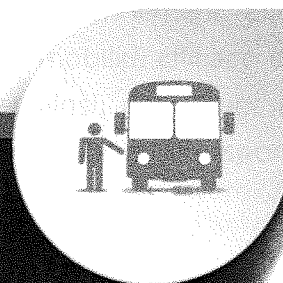
**FÉDÉRATION
DES TRANSPORTEURS
PAR AUTOBUS**



SCOLAIRE • NOLISÉ • SPÉCIALISÉ • URBAIN • INTERURBAIN

Mémoire projet de loi n° 83

Loi modifiant diverses dispositions législatives en matière
municipale concernant notamment le financement politique



Commission de l'aménagement du
territoire

Déposé le : 2016-04-27

N° de dépôt : CAT- 102

Secrétaire : Quilleychelle

Préambule

La Fédération des transporteurs par autobus regroupe 654 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 des personnes.

Les membres transporteurs de notre Fédération ont à cœur le développement du transport collectif, et ce, sur l'ensemble du territoire du Québec. Par ailleurs, les transporteurs interurbains travaillent actuellement avec le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports afin d'améliorer la concertation et la coordination dans le déploiement efficace du transport régional et interrégional dans les régions québécoises.

La Fédération tient à remercier la Commission de l'aménagement du territoire pour l'attention qu'elle portera à ses préoccupations en regard aux modifications concernant la *Loi sur les transports* prévues au projet de loi n° 83 et ses impacts sur les entreprises privées de transport de personnes. La Fédération des transporteurs par autobus est à l'entière disposition des membres de la Commission pour toute précision ou question concernant le présent mémoire.

Introduction

À la lecture du projet de loi n° 83, *Loi modifiant diverses dispositions législatives en matière municipale concernant notamment le financement politique*, la Fédération des transporteurs par autobus note qu'il est proposé de modifier ou d'abroger plusieurs articles de la Loi sur les transports, notamment en regard aux méthodes d'attribution de contrat de transport collectif et adapté par les municipalités et les MRC. La Fédération et ses membres craignent que ces changements législatifs nuisent au développement du transport collectif des régions et, par le fait même, à leur développement économique. L'obligation d'attribuer les contrats de transport par appel d'offres public favoriserait, selon nous, la concentration des services et diminuerait grandement la concurrence sur certains territoires, causée par la disparition de petites et moyennes entreprises privées de transport par autobus.

La qualité des services rendus aux usagers, par les transporteurs sous contrat avec les organismes de transport collectif régionaux, est également au cœur de nos préoccupations. Nous croyons que l'obligation de retenir les services du plus bas soumissionnaire n'est malheureusement pas garante d'un service de qualité auprès des usagers et de l'organisme de transport collectif due à la rigidité des contrats octroyés par appel d'offres.

Il est important de souligner que la Fédération et les entreprises qu'elle représente ne sont pas en désaccord avec le principe d'appel d'offres public. Nous sommes toutefois d'avis que l'intérêt public serait mieux servi par un régime qui maintiendrait la liberté de choix entre les trois modes d'attribution de contrats de transport collectif actuellement en vigueur, soit l'appel d'offres publiques, l'appel d'offres sur invitation et la négociation de gré à gré, et ce, en toute transparence.

Nous comprenons finalement que le présent projet de loi maintient les articles du *Code municipal du Québec*¹ et de la *Loi sur les cités et villes*² en regard au seuil des montants des contrats versus leurs méthodes d'attribution, c'est-à-dire :

- Moins de 25 000 \$ - Négociations de gré à gré;
- Entre 25 000 \$ et 100 000 \$ - Appel d'offres sur invitation;
- 100 000 \$ et plus - Appel d'offres public.

Pour un développement efficient du transport collectif en région en fonction des besoins et des ressources disponibles

Le développement économique est l'un des principaux mandats des municipalités et des MRC. En mandatant l'organisation du transport collectif à des organismes régionaux, ils favorisent l'essor des entreprises privées de transport déjà présentes sur leur territoire et possédant les permis de transport requis, générant ainsi des emplois dans les localités. Les modifications proposées dans ce projet de loi créent de l'incertitude pour les petites et moyennes entreprises privées de transport et risquent de mettre en péril des centaines d'emplois pourtant vitales pour les régions.

¹ Articles 935 et 936

² Articles 573 et 573.1

En abrogeant les articles 48.20, 48.21 et 48.22 de la *Loi sur les transports*, le gouvernement fragilise une industrie qui souffre déjà d'une baisse marquée de son achalandage depuis plus de dix ans. Ces articles permettaient aux municipalités de contracter directement avec des entreprises privées de transport possédant déjà le permis requis (émis par la Commission des transports du Québec), les infrastructures et une flotte de véhicules nécessaires pour répondre aux besoins de transport collectif et adapté de leur population. Nous sommes d'avis que ce processus est nettement plus économique tant pour les municipalités et les MRC et leurs contribuables que pour le gouvernement, qui finance notamment l'achat de nouveaux véhicules dédiés au transport collectif et adapté.



Rappel des étapes prévues aux articles 48.18 à 48.38 :

1. Adoption d'un règlement de la municipalité décrivant le service projeté (Avis de motion et résolution);
2. Transmission de l'avis à cet effet au ministre des Transports du Québec;
3. Attribution en priorité, pour une période de 30 jours, au titulaire de permis en place, la possibilité de convenir de conditions de contrat (remise du cahier des charges);
4. À défaut d'entente, la municipalité peut, pour une période de 90 jours, demander des soumissions;
5. Pour les 30 jours suivant l'ouverture des soumissions déposées, la municipalité accorde au transporteur en place la possibilité de contracter au prix du plus bas soumissionnaire;
6. Attribution du contrat par l'autorité municipale selon le résultat obtenu;
7. Transmission par la municipalité de copies du contrat convenu au ministre des Transports et à la CTQ.

Les organismes de transport collectif sont bien placés pour comprendre et répondre aux besoins de transport de leurs citoyens. Toutefois, notre Fédération croit que nous devons améliorer la concertation et la coordination en regard à l'organisation et la planification des services de transport collectif et adapté entre ces organismes et les transporteurs privés. Cela serait bénéfique pour tous les usagers.

Méthodes d'octroi de contrat de transport collectif et adapté

Autre frein au développement du transport collectif : pour certaines municipalités et MRC, l'obligation d'attribuer les contrats de transport par appel d'offres peut s'avérer contraignante, voire néfaste pour les structures déjà existantes qui répondent adéquatement aux besoins des citoyens. Il serait certainement plus avantageux pour certaines MRC et municipalités de choisir la façon la plus adéquate, selon leur réalité régionale, pour attribuer leurs contrats en transport collectif. Par exemple, la négociation de gré à gré, dont la transparence est assurée par des résultats qui sont rendus publics et justifiés par les élus redevables envers leurs contribuables, est au cœur du succès que connaissent les organismes de transport. La négociation permet à l'entité municipale de bâtir avec les exploitants privés une relation qui allie souplesse, efficacité et qualité de service. La souplesse caractéristique du gré à gré n'est rien de moins qu'un processus de négociation continue, qu'un véritable partenariat qui ne repose pas strictement sur le principe du plus bas prix.

Les ententes de gré à gré sont plus souples que les ententes conclues par appel d'offres. Les durées des contrats de transport peuvent s'échelonner sur plusieurs années durant lesquelles les besoins publics en matière de transport peuvent changer. Il n'est pas rare d'observer des entreprises de transport modifier leurs services pour répondre à des besoins changeants et adapter la facture en conséquence. Cette souplesse typique d'une approche de partenariat est caractéristique d'une entente négociée de gré à gré qui, en quelque sorte, sous-entend une négociation continue. En contexte d'appel d'offres, les entreprises cherchent à atteindre un bas prix en se collant au devis, d'où une certaine rigidité.

Enjeux

En supprimant la liberté de choix d'attribution des contrats de transport collectif, tel que l'option de négocier de gré à gré, et ce, nonobstant la durée et la valeur du contrat, le gouvernement favorise la concentration des entreprises générant ainsi une baisse de la concurrence, pourtant l'assise des appels d'offres public. L'enjeu, à court terme du régime d'appels d'offres obligatoires, réside à l'effet qu'il favorise l'octroi des contrats aux plus grandes entreprises de transport. Les petites entreprises locales et régionales, privées de contrats, seraient alors forcées de se retirer du marché ou cesser leurs activités. Il faut noter qu'il y a peu de marchés de substitution en transport par autobus, étant donné la réglementation au Québec et que les véhicules ainsi que les immobilisations représentent des investissements considérables. Les appels d'offres auraient certainement l'effet de diminuer le nombre d'entreprises de transport par autobus au Québec.

La réduction des coûts poursuivie par la logique d'appel d'offres obligatoire représente un autre enjeu quant au maintien de la qualité des services. Les transporteurs privés possèdent des coûts opérationnels plus bas que les sociétés de transport public hautement subventionnées. Les transporteurs privés verront ainsi leur marge bénéficiaire diminuer à un point tel qu'il leur sera impossible de réinvestir dans le renouvellement de leur flotte de véhicule et leur infrastructure.

Conclusion

Les changements législatifs touchant la *Loi sur les transports* proposés dans le projet de loi n° 83 soulèvent des inquiétudes quant à la pérennité des entreprises privées de transport par autobus.

La Fédération croit fermement que les municipalités et les MRC doivent se garder une marge de manœuvre en matière d'attribution de contrat de transport collectif. En confiant l'exploitation à un transporteur privé opérant déjà sur son territoire, la municipalité ou la MRC s'assure :

- D'utiliser de façon optimale les ressources existantes sur son territoire;
- D'éviter le monopole de service dû à la concentration causée par la disparition d'entreprises de transport par autobus;
- De se donner les leviers pour obtenir un rapport qualité-prix juste et équitable pour les contribuables, et ce, en toute transparence.

En ayant cette marge de manœuvre, les municipalités et les MRC peuvent 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, elles peuvent procéder au processus d'appel d'offres pour trouver un autre fournisseur de services.

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 telle que 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.