







MÉMOIRE

CONSULTATION PARTICULIÈRE SUR LE TRANSPORT RÉMUNÉRÉ DE PERSONNES PAR AUTOMOBILE Projet de loi n° 17

ASSOCIATION DU TRANSPORT URBAIN DU QUÉBEC (ATUQ)

Bâtir sur de nouvelles fondations les services de transport complémentaires aux réseaux urbains

Présenté à la Commission des transports et de l'environnement Le 6 mai 2018









Table des matières





Soi	nmaire exécutif	3
1.	Présentation de l'ATUQ	7
2.	Introduction	8
	Pourquoi le transport rémunéré de personnes est un sujet d'intérêt pour les	
	sociétés de transport en commun ?	
3.	Le projet de loi 17 cohérent avec la Politique de mobilité durable	11
4.	Taxi collectif et à la demande; des offres complémentaires de	
	microtransit	13
	La mobilité intégrée passe par la complémentarité des offres	
5.	Ouverture du marché; un environnement dorénavant basé sur les	
	forces du marché	15
	Offre et demande	
	Effets sur les prix	
6.	Tarification dynamique; une méthode incompatible avec les	
	services offerts par les sociétés de transport en commun	17
	Financement et retour sur l'investissement	
7.	Restructuration de l'industrie; établir rapidement la stabilité de	
	l'offre et assurer une transition en douceur	19
	PL-17 créera une structure de nouveaux intervenants	
	Offre dans toutes les régions (abolition des territoires)	21
8.	Qualité des services; un requis essentiel aux succès	
	Chauffeurs (formation, antécédents, discipline, etc.)	
	Véhicules	
9.	Contractualisation par les sociétés de transport en commun	25
	La conclusion de nouvelles ententes	25
	La possibilité d'ententes gré à gréLa possibilité d'ententes gré à gré	26
	L'application à des OBNL mandatés	
	Le cas d'exo	28
10 .	Redevance de 0,20 \$ / 0,90 \$; une mesure à contrecourant pour le	
	transport collectif	28
11.	Données sur les courses effectuées	29
12 .	Accès aux voies réservées	29
13 .	Le Réseau de transport métropolitain (exo) au même titre que les	
	autres sociétés de transport en commun	30
14.	Collaboration pour l'élaboration de la réglementation et sa gestion	
	par les autorités compétentes	30
15	Conclusion	
	Synthèse des recommandations	
Ŧ0.	Jamese des i communacions	55

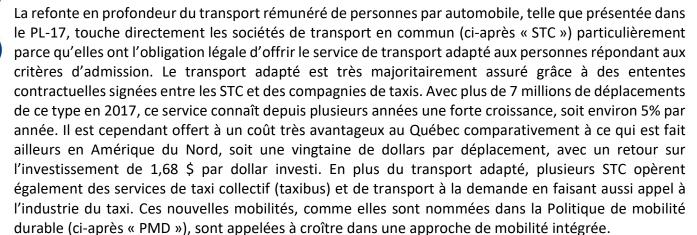












L'Association du transport urbain du Québec (ci-après « ATUQ ») est favorable à la libéralisation de l'industrie du transport rémunéré de personnes, un des principaux éléments du PL-17, puisqu'un marché ouvert peut apporter une solution durable à la pénurie de chauffeurs en élargissant le bassin de fournisseurs potentiel. Cependant, cette libre concurrence devra être accompagnée d'incitatifs qui nécessiteront du financement accru afin d'assurer qu'un nombre suffisant de chauffeurs continue d'offrir le service de transport adapté et de taxi collectif sur tous les territoires et à tout moment de la journée.

Un événement particulier pourrait avoir l'effet instantané de réduire l'offre de service de transport par taxi des STC, comme lorsque survient une tempête de neige par exemple. Le nombre de clients des taxis est en très forte hausse pendant ces situations et ceci pourrait à la fois réduire le nombre de chauffeurs intéressés à offrir aux STC ce service et faire augmenter les prix avec la tarification dynamique. Plus de 50% des déplacements en transport adapté doivent être faits durant les heures de pointe. Cette réalité aura donc aussi un effet sur les prix liés à ces déplacements. Le gouvernement sera-t-il prêt à hausser en parallèle le financement accordé à ce service afin de répondre à la hausse de coûts inévitable que va permettre la tarification dynamique ? Les STC pourraient rencontrer des difficultés majeures à livrer le service de transport et à couvrir l'augmentation des coûts qui risque de se produire.

Dans un marché en équilibre, il y a une offre juste suffisante qui permet de répondre à la demande. S'il y a trop de fournisseurs prêts à offrir leurs services, les prix vont être poussés vers le bas, alors que s'il n'y en a pas suffisamment, les prix peuvent grimper considérablement. Cependant, qu'arrivera-t-il si à la base, le marché n'assure pas une rentabilité minimale pour que les fournisseurs soient suffisamment intéressés à maintenir leur offre de service ? Un marché ouvert produira sans aucun doute une instabilité de l'offre, du moins à court terme. En effet, les routes les plus payantes seront couvertes par un grand nombre de fournisseurs, peut-être même trop, durant une certaine période, alors que d'autres secteurs ou même d'autres régions entières ne seront pas desservis faute d'avoir un nombre suffisant de clients potentiels. Une ouverture du marché va inévitablement répartir la totalité de l'argent disponible pour le











transport parmi un beaucoup plus grand nombre de fournisseurs. Plusieurs compagnies de taxis traditionnelles risquent donc de cesser leurs opérations simplement parce que le partage de l'argent disponible sera fait parmi beaucoup plus de chauffeurs qui vont, pour plusieurs d'entre eux, se satisfaire de tirer seulement un revenu d'appoint et non pas en faire leur principale source de revenus. Les STC risquent ainsi de ne plus avoir la possibilité de conclure des ententes avec des compagnies de taxi puisqu'elles risquent de, soit ne plus être en activité, soit avoir accès seulement à un nombre trop limité de chauffeurs. Le risque de voir certaines régions desservies par un trop grand nombre de chauffeurs tandis qu'une pénurie sera constatée pour d'autres est cependant présent, et ceci plus particulièrement durant la période de transition. Il est difficile de prévoir si les intervenants actuels demeureront et de nouveaux intermédiaires viendront s'établir dans les divers marchés. Dans certains cas, des monopoles ou oligopoles pourraient apparaître, joueurs pouvant contrôler l'offre sur un territoire et influencer les prix. Les sociétés de transport sont préoccupées par les risques d'une concentration excessive de l'industrie. Elles demandent au gouvernement de rester vigilant face à ces risques et de soutenir au besoin les sociétés afin de s'assurer qu'une offre de service adéquate soit disponible.

Par ailleurs, la même logique pourrait s'appliquer dans le transport collectif si des mesures ne sont pas prises pour assurer la complémentarité des offres de mobilité intégrée, c'est-à-dire que les nouvelles mobilités issues du transport rémunéré de personnes par automobile soient complémentaires aux réseaux des sociétés de transport. Un réseau public de transport collectif est un équilibre complexe entre des services bénéficiaires et des services déficitaires, et ce, afin de diminuer le déficit global du système et le financement public nécessaire. Certains nouveaux joueurs vont naturellement se positionner en concurrence des services les plus demandés, et l'équilibre de l'offre et de la demande pourrait être modifié, ayant pour conséquence de diminuer la performance globale du réseau de transport public. Plusieurs STC à travers le Québec ont commencé à expérimenter de nouvelles solutions de mobilité, en s'appuyant sur le microtransit ou le transport à la demande. Il est indispensable de continuer à permettre ces innovations tout en assurant la complémentarité entre les modes durables lorsqu'il existe des services de transport en commun. Un marché ouvert, une dérèglementation complète sur le chaînage de plusieurs déplacements constitue un risque majeur pour les réseaux réguliers des STC. La compétition des services permise par l'arrivée de nouveaux joueurs comme Uber et Lyft avec ceux des STC est un risque réel qui doit être empêché par des mécanismes de contrôle dans un contexte de gestion globale de la mobilité sur les territoires.

À ce titre, il ne faut pas que les articles 146 et 147 du PL-17 puissent être contournés pour organiser du covoiturage organisé et professionnalisé, comme celui offert par UberPool, qui se retrouverait directement en compétition avec les services offerts par les STC. Il faut absolument s'assurer que les services soient complémentaires et non pas en concurrence directe puisque ceci ne ferait qu'augmenter la congestion routière et les émissions de GES et donc irait à contrecourant de la Politique de mobilité durable.

Le projet de loi doit non seulement prévoir l'environnement réglementaire permettant la mise en place et le développement des nouvelles mobilités, mais il doit également permettre aux autorités organisatrices et exploitantes d'assumer pleinement leur rôle de planificateur et coordonnateur de l'offre globale de service. De plus, il s'agit de développer, mettre en place et exploiter des réseaux optimaux qui permettent d'offrir des services de mobilités aux citoyens, services qui permettront d'atteindre les grands objectifs de la PMD.

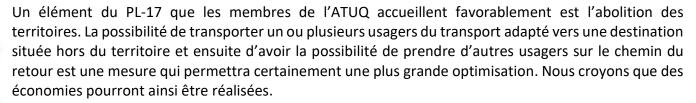














Le PL-17 uniformise et allège les exigences minimales de formation pour devenir chauffeur. Cet allégement présente certains risques, mais aussi des opportunités. En effet, si d'un côté, une formation minimale mal conçue peut mal préparer les chauffeurs, de l'autre, la nouvelle formation pourrait être mieux adaptée à la réalité du service. Les STC voudront contribuer à définir la formation qui sera exigée pour le transport adapté. Les STC devraient donc être consultées pour l'élaboration de la nouvelle formation minimale puisqu'elles sont les plus informées de la réalité vécue sur le terrain. L'ATUQ comprend bien la nécessité de limiter les barrières à l'entrée, comme peut l'être une trop longue formation, afin que cette formation ne devienne pas un frein à l'ouverture du marché. Néanmoins, dans le cas du transport adapté, une formation minimale adéquate est absolument nécessaire.

Dans la Loi actuelle concernant les services de transports par taxi, seuls les véhicules accessibles pouvaient obtenir des permis restreints. Avec l'adoption du PL-17, plusieurs questions se posent : quels incitatifs y aura-t-il pour assurer une présence suffisance de véhicules adaptés dans les flottes des fournisseurs de services ? De quels leviers les STC disposeront-elles pour obtenir les services d'un nombre suffisant de véhicules en mesure de répondre à ce type de transport ? Les véhicules de grandes dimensions, permettant le transport adapté et collectif de plusieurs personnes à la fois, doivent être favorisés par règlement ou avec l'ajout d'incitatifs financiers. De tels incitatifs financiers devraient être tenus en compte dans le financement rendu disponible par le MTQ. Les sociétés de transport sont particulièrement inquiètes face au risque d'une pénurie de véhicules adaptés pour combler les besoins grandissants du transport adapté.

Le PL-17 n'identifie pas de façon précise avec quel groupe les STC devront signer les ententes contractuelles afin d'assurer les services de transport adapté et les services complémentaires à ceux offerts par leur propre réseau comme le transport à la demande. Elles pourront donc être appelées, selon les fournisseurs présents sur leur territoire, à conclure des ententes soit avec des répondants, des répartiteurs ou même directement avec des chauffeurs indépendants. Le scénario à éviter est une signature de contrat directement avec chacun des chauffeurs, ce qui serait extrêmement complexe à mettre en application et représenterait une lourdeur administrative inefficace.

Afin d'assurer de façon adéquate et optimale les services requis, les STC doivent pouvoir compter sur des fournisseurs stables, ayant les ressources financières et humaines suffisantes. Il est essentiel que la relation entre les STC et les intermédiaires retenus, qu'ils soient répondants ou répartiteurs, en soit une de client-fournisseur afin d'éviter tout enjeu de relation de travail. Les protections à cet égard sont importantes pour les STC et devraient être reconduites dans la nouvelle loi. Certaines de ces protections présentes dans la législation actuelle seront abrogées avec l'adoption de PL-17. Nous proposons donc une clause explicite au PL-17 précisant qu'il n'y a pas de lien employeur / employé entre les chauffeurs et les STC ou les organismes à but non lucratif qui organisent de tels services en leur nom.











Pour exo et les STC, la possibilité de conclure des ententes de gré à gré est une alternative de contractualisation essentielle que les STC doivent pouvoir utiliser non seulement pour le transport adapté, mais aussi dans le cadre de tous contrats faisant appel aux services des fournisseurs de l'industrie. Pour les STC, les modalités permettant une attribution de contrat sont prévues aux articles 81 et 83 de la Loi sur les STC. Il est important que ces articles soient maintenus et qu'exo puisse également les utiliser. De plus, quelle que soit l'intention du législateur, nous croyons que l'article 194, mais aussi toutes les références aux STC du projet de Loi, doivent inclure le Réseau de transport métropolitain (exo).

Il doit également y avoir un ajout de clauses spécifiques pour encadrer les relations contractuelles entre les systèmes de transport et les STC et limiter les impacts en termes de relations de travail. Il faut également instaurer une pratique de consultation avec les autorités organisatrices et STC pour tous les aspects reliés à la règlementation, qualifications et autorisations octroyées aux nouveaux acteurs du transport rémunéré de personnes.

Les membres de l'ATUQ tiennent à souligner les efforts de collaboration du gouvernement pour l'élaboration de la PMD et les consultations relatives au transport rémunéré des personnes. Une approche d'échanges ouverts et collégiaux est maintenant instaurée et la qualité des initiatives, nous croyons, en est grandement rehaussée. Nous croyons que cette collaboration entre le gouvernement, les autorités compétentes éventuellement chargées de la loi – nommément la SAAQ et la CTQ –, les autorités organisatrices de transport et les STC doit continuer, en particulier pour la mise en œuvre du projet de loi 17.





1. Présentation de l'ATUQ



L'Association du transport urbain du Québec (ci-après « ATUQ ») représente les neuf sociétés de transport en commun (ci-après les « STC »), soit celles de Montréal, Québec, Lévis, Laval, Longueuil, Gatineau, Trois-Rivières, Saguenay et Sherbrooke. Ces sociétés desservent plus de 50% de la population québécoise et assurent plus de 90 % des déplacements faits en transport en commun (ci-après « TEC ») au Québec.



Les sociétés membres de l'ATUQ sont les suivantes:

- Société de transport de Montréal
- Réseau de transport de Longueuil
- Société de transport de Laval
- Société de transport de Lévis
- Société de transport de l'Outaouais
- Réseau de transport de la Capitale
- Société de transport de Saguenay
- Société de transport de Sherbrooke
- Société de transport de Trois-Rivières

Conformément à la *Loi sur les sociétés de transport en commun*, l'ATUQ est destinée principalement à fournir ou rendre accessibles aux sociétés de transport en commun du Québec et aux autres organismes publics de transport en commun les biens et les services dont elles ont besoin pour la réalisation de leur mission.

Plus spécifiquement, l'ATUQ cumule deux mandats à la fois distincts et complémentaires. D'une part, l'association assure la concertation de ses membres dans divers dossiers d'intérêt commun et elle met en œuvre les activités de représentation visant à promouvoir le transport en commun et le positionnement de ses neuf sociétés de transport membres en tant qu'actrices incontournables de la mobilité durable.

D'autre part, l'ATUQ offre à ses membres des services de soutien à l'acquisition de véhicules et de systèmes de transport, effectue des activités de représentation auprès des manufacturiers et gère au nom des sociétés les contrats associés aux autobus. Grâce à sa vingtaine de comités sectoriels, elle aide également à identifier les meilleures pratiques dans des domaines très variés et procède à une veille technologique qui assure une amélioration constante des performances des véhicules et systèmes de transport, toujours au bénéfice de ses membres, de ses partenaires et de l'industrie du TEC.

Les neuf sociétés de transport en commun membres de l'ATUQ répondent à la fois aux besoins en déplacements de la population vivant en milieux urbains et périurbains et assurent le transport des personnes à mobilité réduite.

Les bénéfices liés au TEC sont très nombreux pour l'ensemble du Québec. Peu de secteurs peuvent autant contribuer au développement durable d'une ville ou d'une province que le TEC, et ce, en touchant directement et de façons variées chacun des trois pôles du développement durable que sont l'économie, l'environnement et le social. De façon sommaire, uniquement au niveau économique, les sociétés membres de l'ATUQ comptent 15 000 emplois (équivalent temps plein), en plus de soutenir 6 000 emplois supplémentaires, pour un total de 21 000 emplois. Elles injectent annuellement environ 2,5 G\$ dans l'économie du Québec, tant pour l'exploitation de leurs réseaux que pour des investissements en immobilisations. Sur le plan fiscal, elles contribuent annuellement à des recettes de plus de 360 M\$ pour









le gouvernement du Québec et plus de 130 M\$ pour le gouvernement fédéral. Les données ci-dessus portent sur l'année 2013 et sont tirées d'une étude sur les impacts économiques réalisée en 2014.



Tout comme les neuf sociétés de transport en commun membres de l'ATUQ, le réseau de transport métropolitain, connu sous le nom exo, est un organisme public de transport en commun (ci-après « OPTC ») qui exploite les services de transport collectif par trains et autobus, ainsi que le transport adapté sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), principalement sur les couronnes nord et sud de la grande métropole. La collaboration entre l'ATUQ, les sociétés de transport membres et exo sont nombreuses puisque les missions sont similaires bien que le modèle d'affaires soit différent. Dans le cadre de l'examen du PL-17, exo se joint à l'ATUQ et les STC aux fins de présentation. Le présent mémoire reflète non seulement les préoccupations et recommandations communes aux sociétés et exo, mais aussi certains éléments particuliers à cet OPTC.



Pourquoi le transport rémunéré de personnes est un sujet d'intérêt pour les sociétés de transport en commun ?

Les services de transport adapté

La refonte en profondeur du transport rémunéré de personnes par automobile touche directement les sociétés de transport en commun particulièrement parce qu'elles ont l'obligation légale d'offrir le service de transport adapté aux personnes répondant aux critères d'admission. Dès 1978, la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées obligeait les organismes publics de transport à établir un plan de développement pour assurer, dans leur territoire, le transport en commun des personnes handicapées. Cette Loi a mené à l'instauration, au début des années 1980, des services de transport adapté assurés par les sociétés de transport.

Le transport adapté est très majoritairement assuré grâce à des ententes contractuelles signées entre les sociétés de transport en commun et des compagnies de taxis. Le transport est donc fait le plus souvent avec des véhicules de promenade, pour déplacer les personnes non voyantes par exemple, celles pouvant marcher seulement sur de courtes distances ou pour les personnes ayant un handicap intellectuel. Un plus faible pourcentage des déplacements liés au transport adapté doit se faire en utilisant des fourgonnettes adaptées, aménagées spécialement pour accueillir de façon sécuritaire les personnes se déplaçant en fauteuil roulant.

Une étude réalisée en 2016 par la firme Abscisse Recherche² a démontré que les déplacements faits en transport adapté, en plus de permettre aux usagers de continuer à avoir une vie active, sont économiquement rentables pour la société, avec un retour de 1,68\$ pour chaque dollar investi. Une autre étude, actuellement en préparation, portant sur les impacts économiques des sociétés de transport membres de l'ATUQ a permis d'obtenir les plus récentes données disponibles, pour l'année

² Abscisse Recherche, 2016, Étude socio-économique du transport adapté des sociétés de transport membres de l'ATUQ, 63 p.



¹ Loi sur les sociétés de transport en commun, article 5, dans lequel il est indiqué qu'une société de transport en commun peut aussi offrir des services spécialisés dont, notamment, des services adaptés aux besoins des personnes à mobilité réduite et qu'une société doit offrir ces services lorsqu'il s'agit de personnes handicapées.







2017, permettent de constater que les ententes contractuelles ont totalisé pas moins de 87 M\$ versés aux diverses compagnies de taxis par les neuf sociétés de transport en commun membres de l'ATUQ.



Non seulement le nombre annuel de déplacements effectués en transport adapté est élevé, dépassant les 7 millions de déplacements en 2017 (total incluant l'ATUQ et le réseau exo), mais il est surtout important de souligner que ce type de déplacements est en forte croissance. Par exemple, pour les neuf sociétés de transport membres de l'ATUQ, seulement en cinq ans (de 2012 à 2017), le nombre de déplacements a augmenté de 24,7%, ce qui représente une hausse moyenne d'environ 5% par année. L'augmentation globale du nombre d'habitants contribue de façon relativement modeste à cette hausse, alors que le vieillissement de la population joue un rôle beaucoup plus important dans cette progression, de même que le fait que les personnes ayant un handicap adoptent maintenant un mode de vie plus actif qu'il y a 20 ou 30 ans. Des décisions gouvernementales ont aussi contribué à augmenter le nombre de déplacements en transport adapté, comme l'effort pour maintenir à la maison le plus longtemps possible les personnes en pertes d'autonomie. Il faut cependant retenir que si toutes les personnes qui utilisent le transport adapté n'étaient pas en mesure de l'utiliser pour se rendre au travail, à un rendezvous médical, étudier, magasiner, etc., la facture pour le gouvernement serait plus importante que ce qui est payé en subventions pour maintenir le service de transport adapté (voir les données précises présentées dans la section sur le financement).

Tableau 1 : Achalandage du transport adapté des sociétés de transport en commun (ATUQ). Données à jour le 18 février 2019.

Sociétés de transport en commun	2012	2013	2014	2015	2016	2017
RTC (Québec)	686 695	723 987	753 851	794 033	820 866	827 038
RTL (Longueuil)	372 720	380 737	356 878	364 959	365 090	372 893
STL (Laval)	361 724	382 025	417 449	450 848	480 604	489 355
STL (Lévis)	119 897	123 670	134 248	141 515	153 990	161 788
STM (Montréal)	3 055 937	3 232 756	3 460 410	3 628 310	3 809 455	4 008 389
STO (Outaouais)	273 003	273 470	280 806	287 112	289 898	295 094
STS (Sherbrooke)	268 269	286 148	293 081	296 374	304 440	298 966
STS (Saguenay)	185 907	192 554	199 161	200 047	203 461	199 827
STTR (Trois-Rivières)	83 141	84 400	87 779	87 271	86 971	88 579
TOTAL	5 407 293	5 679 747	5 983 663	6 250 469	6 514 775	6 741 929

Tableau 2 : Achalandage du transport adapté du réseau exo.

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Transport adapté	n/a	n/a	625 068	637 335	650 200	674 800





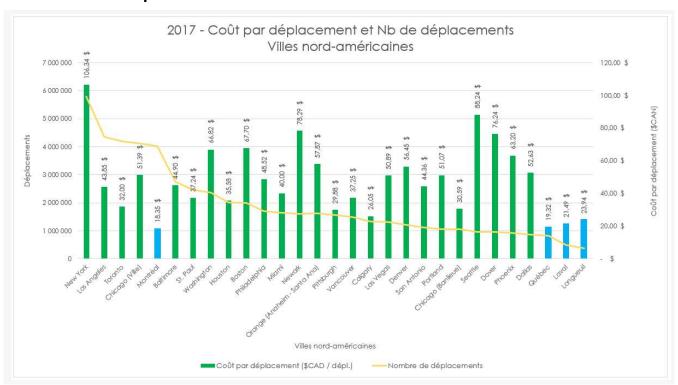






Les STC du Québec réalisent non seulement plusieurs millions de déplacements par année en transport adapté, mais elles ont également développé un modèle d'affaires très efficace pour offrir ce service à un coût très avantageux. À cet égard, les STC du Québec sont effectivement très performantes pour fournir ce service à un coût par déplacement qui se compare très avantageusement à ce qui est payé ailleurs. Le tableau suivant présente un portrait de la situation par rapport à plusieurs grandes villes³. Un élément clé qui permet d'atteindre des coûts aussi bas par déplacement au Québec est le lien privilégié qui existe entre les STC et les compagnies de taxis. En effet, les ententes contractuelles entre les deux groupes représentent un système gagnants/gagnants depuis de nombreuses années.

Tableau 3 : Coûts par déplacement et nombre de déplacements en transport adapté selon plusieurs villes nord-américaines.



La mobilité intégrée grâce aux services de taxi collectif et de transport à la demande (microtransit)

L'ATUQ définit la mobilité urbaine intégrée comme une approche visant à constituer une offre de services de transport, du point de départ au point d'arrivée, qui est optimale, coordonnée et structurée autour des réseaux des sociétés de transport en assemblant des services multimodes et multipartenaires proposés à tous les citoyens grâce à une plateforme technologique permettant une planification des déplacements, offrant de l'information aux voyageurs ainsi qu'un mode de paiement consolidé et simplifié. La bonification des services de mobilité offerts aux citoyens passe par l'intégration de divers services organisés et planifiés autour des grands réseaux urbains et périurbains. Les autorités

³ Source pour les villes canadiennes : ACTU - Données d'ACTU - Répertoire statistique du transport adapté Données d'exploitation 2017 (Rapport RTS-18-03E). Source pour les villes américaines : Données 2017 provenant de l'APTA ("American Public Transportation Association").



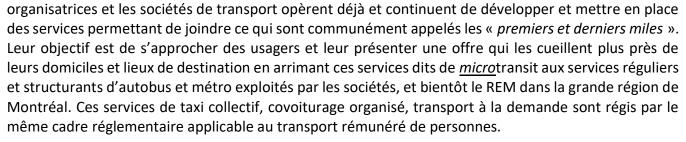
.













Déjà certaines STC opèrent de tels services de taxi collectif (parfois appelé taxibus) et de transport à la demande en faisant appel à l'industrie du taxi. C'est le cas de la STO, STM, STL, RTL, STTR, RTC et de la STSherbrooke. Bien que relativement marginal en ce qui a trait à l'achalandage, le taxi collectif a par exemple généré à la STM 74 584 déplacements et 625 743\$ de contrats en 2017. Pour cette même société, le taxi à la demande comptait 9 746 déplacements et 75 589\$ en contrats. Autre exemple, pour la STLaval et seulement pour le taxi collectif, ce service comptait 47 324 déplacements et plus de 303 000\$ en contrats en 2017. Nous prévoyons également que ce type de service sera en augmentation dans le cadre d'initiatives de mobilité intégrée partout au Québec.

3. Le projet de loi 17 cohérent avec la Politique de mobilité durable

La Politique de mobilité durable du gouvernement du Québec fait référence spécifiquement au concept de mobilité intégré décrit à la section précédente lorsqu'elle mentionne les nouvelles mobilités. En fait, un chapitre complet est dédié à ce sujet; il s'agit du cadre d'intervention sur les nouvelles mobilités. Selon les documents de la PMD, ce cadre « constitue donc un élément clé de la vision de la Politique de mobilité durable : En 2030, le Québec est un leader nord - américain de la mobilité durable et intégrée du 21e siècle. Sur un territoire aménagé dans une perspective de mobilité durable, il dispose d'un écosystème des transports performant, sécuritaire, connecté et sobre en carbone, qui contribue à la prospérité du Québec et répond aux besoins des citoyens et des entreprises. ». Le PL-17 met donc en place une partie importante des assises réglementaires de cet écosystème. La PMD présente une variété de mesures, mais dans le contexte qui nous intéresse signalons en particulier la mesure 3 de cadre d'intervention précité. Il s'agit de celle relative au soutien à la planification et la mise en œuvre de transport à la demande. Le cadre d'intervention définit le concept : « Le transport à la demande est un service public de transport qui ne fonctionne que sur appel préalable d'un ou plusieurs clients (trajet déclenché par la réservation des passagers) pour s'adapter à la fréquentation. Il peut être complémentaire aux lignes régulières ou constituer le seul service de transport dans des zones peu denses ou difficiles d'accès. Il peut donc prendre des formes très différentes et satisfaire aux besoins particuliers de personnes qui ne peuvent employer les services réguliers. »

Dans la même veine, soulignons également la mesure 4 du même cadre, soit celle du soutien à la mise en œuvre de projets pilotes de mobilité partagée. Du cadre d'intervention nous soulignons : « La mobilité partagée est un champ d'action en pleine émergence qui vise à résoudre les enjeux liés au transport des personnes et des marchandises, notamment les émissions de GES, la congestion, l'étalement urbain, etc. La mobilité partagée recouvre des solutions comme le partage de voitures et d'autres véhicules, le covoiturage, le **microtransit**, le partage de stationnements et de bornes de recharge, etc. »









À noter que la PMD contient également un cadre d'intervention pour le transport adapté. Essentiellement, il s'agit de favoriser la mise en place et le développement de ces services en bonifiant le financement, mais aussi en revoyant l'encadrement légal toujours aux fins d'améliorer l'offre de service. Le projet de loi 17 cadre donc parfaitement aux objectifs et mesures concrètes identifiés à la PMD.



La mesure 12 tirée du cadre d'intervention sur la mobilité urbaine est également d'intérêt. Il s'agit d'« Améliorer le processus de planification intégrée des interventions en transport ». Cette mesure est importante dans le contexte qui nous concerne afin d'assurer la complémentarité et la coordination de l'offre de service. Toujours du cadre d'intervention: « ... processus de planification intégrée des interventions qui, appuyé par de nouveaux outils d'aide à la décision alimentés par des collectes de données probantes en transport, prendra en considération l'ensemble des solutions de mobilité possibles et intégrera, entre autres, des composantes axées sur une approche centrée sur l'aménagement du territoire, la gestion de la demande et le développement de l'offre de services de transport collectif. À titre d'exemple, les projets pourraient être soumis à une étude d'opportunité ayant pour but de définir ou d'analyser les mesures favorisant l'utilisation du transport collectif, l'implantation de voies réservées, le covoiturage ou tout autre critère soutenant la mobilité durable. Les meilleurs choix de mobilité pourront finalement être sélectionnés et se refléteront ensuite sur la programmation du Plan québécois des infrastructures (PQI) du MTMDET. » En fait, la dernière mesure du cadre d'intervention sur le transport urbain est celle qui retient particulièrement notre attention et que nous voulons porter à l'attention du législateur :

« Mesure 20 : Réviser la législation et la réglementation afin de renforcer le rôle des autorités organisatrices de transport collectif en matière de nouvelles mobilités

Les réseaux de transport collectif doivent constituer les réseaux autour desquels les nouveaux fournisseurs de mobilité urbaine intégrée peuvent offrir un service complémentaire. L'objectif est de faciliter les déplacements des citoyens par la disponibilité de services multimodes et multipartenaires en faisant usage des nouvelles technologies. La planification des transports doit donc être réalisée en conséquence. Les cadres législatif et réglementaire doivent être évalués et révisés de manière à s'assurer que la mission et les pouvoirs des partenaires sont adaptés de manière à maximiser les retombées de la mobilité urbaine intégrée. »

Le projet de loi doit donc non seulement prévoir l'environnement réglementaire permettant la mise en place et le développement de ces « nouvelles mobilités », mais il doit également permettre aux autorités organisatrices et exploitantes d'assumer pleinement leur rôle de planificateur et coordonnateur de l'offre globale de service. Il s'agit essentiellement de voir à ce que ces services soient planifiés et organisés dans une approche de complémentarité aux services réguliers et structurants déjà en place. De plus, il s'agit de développer, mettre en place et exploiter des réseaux optimaux qui permettent d'offrir des services de mobilités aux citoyens, services qui permettront d'atteindre les grands objectifs de la PMD. Une duplication des capacités de transport plutôt qu'une complémentarité ne permettra pas de réduire la congestion et les gaz à effet de serre, objectifs qui sont visés par les orientations et mesures de la PMD.











RECOMMANDATION 1: Le PL-17 doit non seulement prévoir l'environnement réglementaire permettant la mise en place et le développement de ces « nouvelles mobilités », mais il doit également permettre aux autorités organisatrices et exploitantes d'assumer pleinement leur rôle de planificateur et coordonnateur de l'offre globale de service, tel que prévu à la PMD.



4. Taxi collectif et à la demande; des offres complémentaires de microtransit

La mobilité intégrée passe par la complémentarité des offres

En introduction, nous avons présenté la notion de mobilité intégrée, approche qui est préconisée via plusieurs mesures dans la PMD. Les solutions de transport s'arrimant à celles des sociétés de transport en commun sont celles qui relèvent du transport rémunéré de personnes. Selon les membres de l'ATUQ, les différents modes de transport doivent être complémentaires les uns des autres plutôt qu'être en concurrence afin de bien répondre aux besoins des usagers et d'atteindre les cibles fixées dans la PMD. Cette nécessaire complémentarité doit être favorisée entre les autres modes durables et les réseaux structurants qui constituent la colonne vertébrale de tout le système de transport. Une complémentarité et coordination éviteront des duplications qui sont la source d'augmentation des GES et de congestion. Lorsque l'arrivée de nouveaux joueurs dans le transport rémunéré des personnes n'a pas été encadrée, comme à New York, l'impact principal a justement été une hausse des GES et de la congestion. Nous tenons à souligner clairement ce risque. Un marché ouvert, une dérèglementation complète sur le chaînage de plusieurs déplacements constitue un risque majeur pour les réseaux réguliers des STC. La compétition des services permis par l'arrivée de nouveaux joueurs comme Uber et Lyft avec ceux des sociétés est un risque réel qui doit être empêché par des mécanismes de contrôle dans un contexte de gestion globale de la mobilité sur les territoires.

Par ailleurs, plusieurs STC à travers le Québec ont commencé à expérimenter de nouvelles solutions de mobilité en s'appuyant sur le microtransit ou le transport à la demande. Il est donc indispensable de continuer à permettre ces innovations tout en assurant la complémentarité entre les modes durables lorsqu'il existe déjà des services de transport en commun. En effet, il est beaucoup plus simple de convaincre des utilisateurs du transport en commun d'utiliser des véhicules particuliers plutôt que faire changer de comportement les conducteurs d'auto-solo. Or, lorsque les autobus ou les métros se vident, mais doivent être maintenus pour assurer une équité sociale et générationnelle, l'ajout de véhicules sur la route pour transporter les mêmes clients devient aussi négatif que l'auto-solo.

À ce titre, il ne faut pas que les articles 146 et 147 du PL-17 puissent être contournés pour organiser du covoiturage organisé et professionnalisé, comme celui offert par UberPool, qui se retrouverait directement en compétition avec les services offerts par les STC. Il faut absolument s'assurer que les services soient complémentaires et non pas en concurrence directe puisque ceci ne ferait qu'augmenter la congestion routière et les émissions de GES et donc irait à contrecourant de la PMD.

Une des possibilités pour assurer une telle complémentarité serait de prévoir l'obligation pour tout système de transport souhaitant mettre en place du covoiturage ou offrir des services dans le cadre d'un







chaînage des déplacements, de détenir une entente avec une municipalité, une régie intermunicipale, un autre organisme municipal qui exerce une compétence en matière de transport collectif, une société de transport en commun ou l'Autorité régionale de transport métropolitain présente sur le territoire visé.





RECOMMANDATION 2: Prévoir des moyens qui permettront aux autorités organisatrices et STC de s'assurer que les services de nouvelles mobilités soient complémentaires à ceux déjà organisés et offerts sur les territoires. Ceci pourrait être fait par des mécanismes permettant aux autorités organisatrices et exploitantes de planifier, coordonner, mandater et exploiter pleinement les services issus des nouvelles mobilités sur leurs territoires.

Le transport à la demande (TAD)

Les nouvelles mobilités sont nécessaires et doivent être encouragées, et le PL-17 fournira l'environnement réglementaire de ces initiatives. Plusieurs sociétés de transport à travers le Québec ont commencé à expérimenter de nouvelles solutions de mobilité, en s'appuyant sur le microtransit ou le transport à la demande. En fait, le PL-17 est donc l'occasion à saisir pour revoir la réglementation et favoriser la création de systèmes de transport agiles et performants.

Il est aussi important de mettre en place les modalités nécessaires permettant aux STC de pouvoir organiser des services de microtransit avec des passagers embarqués à plus de deux adresses différentes de même que d'assurer le premier et le dernier kilomètre de leurs trajets.

Les modalités de PL-17 répondant à ces initiatives sont celles stipulées aux articles 144 et 145. Le transport rémunéré de personnes peut être défini comme « transport collectif » s'il répond à certains critères tels que :

- Utiliser un itinéraire prédéterminé
- Comporter plusieurs arrêts
- Suivre un horaire préétabli
- Mais peut ou non avoir des passagers à bord.

L'article 145 stipule que ce service doit être essentiellement organisé par une STC ou l'ARTM, faire l'objet d'une entente et que le prix sera fixé par la société ou l'autorité organisatrice. Avec ces modalités et conditions, il semble que l'enjeu de complémentarité soit prévu par le législateur.

Par ailleurs, un type de service n'est cependant pas couvert par cette définition, soit celui du transport à la demande (ci-après « TAD ») qui n'est pas nécessairement planifié et qui n'est ni du transport collectif au sens du projet de loi, ni du covoiturage. En fait, il s'apparente beaucoup au transport adapté, mais pour une clientèle qui ne nécessite pas de services particuliers. Le TAD est organisé par des STC, mais ne suit pas nécessairement un horaire ou trajet fixe. Habituellement, des courses de tels services transportent plusieurs passagers. Le TAD, comme RTL à la demande, est offert sur un territoire précis, (comme Saint-Bruno-de-Montarville dans ce cas), et transporte les voyageurs de leur point d'origine à un point de rabattement sur un réseau de transport, une gare par exemple.









Selon les sociétés de transport, le TAD ne correspond pas à la définition de transport collectif tel que défini à l'article 144. Ce type de transport semble donc être régi sous des dispositions plus générales de PL-17 avec en particulier, l'application du troisième paragraphe de l'article 59. Selon les STC, il y a lieu de clarifier la situation.



RECOMMANDATION 3: Élargir l'article 144 pour assimiler à du transport collectif toute forme de service offert en vertu d'une entente avec une société de transport.



L'alternative serait de prévoir une section particulière de la Loi avec des modalités claires pour les services de transport à la demande comme c'est le cas pour le covoiturage et le transport collectif.

5. Ouverture du marché; un environnement dorénavant basé sur les forces du marché

Offre et demande

Dans un marché en équilibre, il y a une offre juste suffisante qui permet de répondre à la demande. S'il y a trop de fournisseurs prêts à offrir leurs services, les prix vont être poussés vers le bas, et s'il n'y a pas suffisamment de joueurs, les prix peuvent grimper considérablement. Cependant, qu'arrivera-t-il si à la base le marché n'assure pas une rentabilité minimale, un surplus, pour que les joueurs soient suffisamment intéressés à maintenir leur offre de service ? Le projet de Loi 17 redéfinit en profondeur l'industrie du taxi passant d'un marché où l'offre et les prix sont réglementés à un environnement où essentiellement l'offre de service et les prix sont régis par les forces du marché. Cet environnement produira sans aucun doute une instabilité de l'offre, du moins à court terme.

Le jeu de l'offre et de la demande peut jouer un rôle régulateur et très bien fonctionner dans différentes régions du Québec et différents secteurs d'une municipalité. Cependant, même si c'est très souvent le cas, ceci n'est pas toujours vrai. L'exemple de l'offre d'un service internet à haute vitesse a été cité récemment en commission parlementaire. Ce n'est pas l'ensemble des régions du Québec qui peuvent avoir accès à internet à haute vitesse. Ceci permet de démontrer que parfois le système d'offre et de demande génère une incapacité pour certains à recevoir le service, et ceci même s'il s'agit d'un service pour lequel ils seraient prêts à payer la totalité des frais. C'est ce qui pourrait se produire avec le transport adapté et l'ouverture du marché qui va découler du PL-17. En effet, les routes les plus payantes seront couvertes par un grand nombre de fournisseurs, peut-être même trop, durant une certaine période, alors que d'autres secteurs ou même d'autres régions entières ne seront pas desservis faute d'avoir un nombre de clients potentiels suffisants. Après une certaine période d'adaptation, les endroits ayant trop d'offres vont certainement voir le nombre de joueurs revenir à l'équilibre en fonction de la demande. Les endroits où il n'y a pas assez d'offres pourront probablement bénéficier de l'arrivée de nouveaux joueurs pour profiter du potentiel non comblé. Toutefois, certaines personnes, ou même certaines régions, pourraient ne pas être bien desservies ou pas du tout pendant une période de temps et même de façon permanente.











Une ouverture du marché, comme celle créée par la mise en œuvre du PL-17, va inévitablement répartir la totalité de l'argent disponible pour le transport parmi un plus grand nombre de fournisseurs. Les chauffeurs occasionnels qui offriront leurs services sous les compagnies comme Uber, Eva, Lyft ou Netlift seront nombreux, mais dans bien des cas ne vont tirer qu'un revenu supplémentaire, un revenu d'appoint. Plusieurs compagnies de taxis traditionnelles risquent donc de cesser leurs opérations simplement parce que le partage de l'argent disponible sera fait parmi un nombre beaucoup plus grand de joueurs, qui tirent seulement une fraction de leurs revenus en offrant à l'occasion leurs services comme chauffeur. Les sociétés de transport en commun risquent de ne plus avoir la possibilité de conclure des ententes avec des compagnies de taxi puisqu'elles risquent de, soit ne plus être en activité, soit avoir accès seulement à un nombre limité de chauffeurs. Les personnes ayant des limitations fonctionnelles risquent de ne plus avoir accès au service de transport adapté puisqu'elles ne constituent pas une clientèle suffisamment payante. S'il y a par exemple 3,5 M\$ par année disponibles pour assurer le transport dans une région et qu'il y a 100 chauffeurs en mesure d'offrir le service, ceci laisse une part moyenne de 35 000\$ par chauffeur, qui peuvent donc espérer en faire un métier. Si le nombre de chauffeurs passe de 100 à 1 000, il ne reste que 3 500\$ en moyenne à chacun, ce qui peut représenter un montant intéressant pour un revenu d'appoint, mais qui est loin d'être suffisant pour en faire un métier. Les clientèles vulnérables ont une capacité limitée à faire face à de nouvelles situations et changer de chauffeurs tous les jours représente une difficulté importante à laquelle certaines personnes ne sont pas en mesure de faire face. La stabilité des services est une condition essentielle au succès des services de transport adapté. Aussi, les chauffeurs ne seront sans doute pas très intéressés à transporter une personne ayant une déficience intellectuelle alors qu'ils ne savent pas quels sont les habitudes, les comportements et les réactions que cette personne peut avoir, puisque le chauffeur la transporte, par exemple, seulement une fois tous les trois mois.

Par ailleurs, la même logique pourrait s'appliquer dans le transport collectif si des mesures ne sont pas prises pour assurer la complémentarité des offres de mobilité intégrée. Un réseau public de transport collectif est un équilibre complexe entre des services bénéficiaires et des services déficitaires, et ce, afin de diminuer le déficit global du système et le financement public nécessaire. Certains nouveaux joueurs vont naturellement se positionner en concurrence des services les plus demandés, et l'équilibre de l'offre et de la demande pourrait être modifié, ayant pour conséquence de diminuer la performance globale du réseau de transport public.

Effets sur les prix

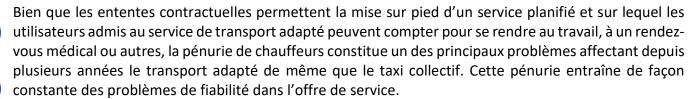
Un événement particulier pourrait aussi avoir l'effet instantané de réduire l'offre de service de transport adapté, comme lorsque survient une tempête de neige par exemple. Le nombre de clients des taxis est en très forte hausse pendant ces situations et ceci pourrait à la fois réduire le nombre de chauffeurs prêts à offrir le service de transport adapté et faire augmenter les prix, lorsqu'il deviendra beaucoup plus payant de profiter d'une occasion de transporter un grand nombre de clients en moins de temps et avec la possibilité de hausser son prix grâce à la tarification dynamique. Plus de 50% des déplacements en transport adapté doivent être faits durant les heures de pointe. Cette réalité aura donc aussi un effet sur les prix liés à ces déplacements. Le gouvernement sera-t-il prêt à hausser en parallèle le financement accordé à ce service afin de répondre à la hausse de coûts inévitable que va permettre la tarification dynamique ? Nous reviendrons sur ce point à la section sur la tarification dynamique.













En raison, entre autres, de la gestion de l'offre présente depuis les années '70, les intermédiaires peinent de plus en plus à trouver des chauffeurs. Certains jours, jusqu'à 15% des chauffeurs qui seraient nécessaires pour répondre à la demande de transport ne sont pas disponibles pour livrer le service. Des hausses de la rémunération importantes de même qu'une rémunération basée sur les heures de travail ont été intégrées à divers contrats, mais ceci ne règle pas tous les problèmes d'accès à la main-d'œuvre.

En libéralisant l'industrie du transport rémunéré de personnes, le projet de loi 17 ouvrira de manière significative le bassin de fournisseurs de services et devrait certainement permettre d'apporter une solution durable à la pénurie de chauffeurs. En favorisant une plus large concurrence, il devrait favoriser une amélioration de la performance et une optimisation du service. Il y a toutefois une part d'incertitude majeure sur les prix liée à la possibilité qu'un nombre insuffisant de chauffeurs soient prêts à offrir le service de transport adapté.

Dans le marché du transport adapté, il n'y a pas de rentabilité minimale assurée. En effet, le gouvernement doit subventionner une bonne partie du coût total, environ 55% du prix des courses, alors que les municipalités contribuent pour l'autre part, environ 45%. Plusieurs trajets dans plusieurs régions du Québec ne seraient tout simplement pas desservis sans ces subventions puisque plusieurs personnes qui utilisent ce service n'ont pas la capacité financière pour payer la totalité des courses qu'elles doivent faire pour se rendre à un rendez-vous médical, au travail, à l'école ou aller s'acheter un bien ou un service ou simplement se déplacer pour les loisirs. Une personne qui n'est pas en mesure de se déplacer pour se rendre à une clinique médicale perd la capacité de rester plus longtemps à la maison. Une personne qui ne peut plus se rendre au travail devient un fardeau économique pour l'ensemble de la société.

6. Tarification dynamique; une méthode incompatible avec les services offerts par les sociétés de transport en commun

En cas de prix de pointe (« surge pricing »), lors d'un événement particulier comme une tempête de neige, une panne dans le métro, un concert ou une rencontre sportive d'envergure, comment assurer que les chauffeurs et systèmes de transport vont assurer les services de transport adapté ou de taxi collectif au prix qui a été convenu avec les sociétés de transport en commun plutôt que de prendre des courses privées à des tarifs plus élevés ? La variation du prix en fonction de la demande risque de voir une partie importante des chauffeurs de transport adapté tenter de hausser leurs gains, au détriment de la clientèle ayant des limitations fonctionnelles. Il s'agit d'une préoccupation importante des STC qui doivent garantir un niveau de service adéquat. Les STC pourraient rencontrer des difficultés majeures à livrer le service de transport et à couvrir l'augmentation des coûts qui risque de se produire.













Il est déjà très difficile d'organiser le service de transport adapté lors d'une tempête de neige, qu'en sera-t-il s'il y a en plus une pénurie de chauffeurs ? Soit un mécanisme doit inciter les chauffeurs de transport adapté à assurer les services, soit des ententes contractuelles avec garanties et pénalités doivent être conclues afin de protéger le niveau de service lors d'événements qui pourraient leur permettre d'augmenter leurs revenus ailleurs. Sans doute que cet incitatif devra être financier, ce qui implique qu'une hausse du financement gouvernemental devra être prévue afin de couvrir ce qui sera acceptée comme hausse de prix lors de ces événements. Par ailleurs, il faut souligner que la grande majorité des déplacements en transport adapté sont requis aux heures de pointe, ce qui augmente le risque de perte de contrôle des dépenses si la tarification dynamique est applicable.

RECOMMANDATION 4: L'impact de la tarification dynamique sur l'offre de service de transport adapté, taxi collectif et transport à la demande soulève des préoccupations auxquelles il faudra répondre. Des ententes contractuelles prévoyant des garanties de services et une hausse du financement gouvernemental doivent être prévues afin d'assurer les services requis en période de grande demande.

Financement et retour sur l'investissement

Le plus récent budget provincial, déposé le 21 mars dernier et couvrant l'année financière 2019-2020, prévoit la somme de 110,78 M\$ d'aide spécifique pour le transport adapté, en hausse de 3 M\$ par rapport au budget 2018-2019. Une somme supplémentaire de 3,5 M\$ est aussi disponible dans le plus récent budget tout comme c'était le cas dans le budget 2018-2019 pour l'aide à l'adaptation des taxis et autocars. Ces augmentations sont conséquentes avec les mesures pertinentes prévues à la PMD. Le montant d'un peu plus de 110 M\$ pour le transport adapté est le fruit d'augmentations au cours des plus récentes années pour répondre à des besoins qui étaient beaucoup plus élevés, alors qu'il a longtemps été fixé à 90 M\$. Les sommes rendues disponibles par le gouvernement provincial sont essentielles au maintien de ce service. Cependant, pour couvrir la totalité des coûts, il doit également y avoir un montant versé par les municipalités comme complément à ce qui est payé par le gouvernement provincial. L'étude socio-économique de 2016⁴, réalisée alors que la part du gouvernement provincial était toujours de 90 M\$, estimait à environ 162 M\$ la totalité de la facture liée au transport adapté, donc une part restante d'environ 72 M\$ à être versée par les villes, ou 45% de la facture totale.

Bien que les coûts totaux étaient de l'ordre de 162 M\$, la valorisation économique (les bénéfices) entourant la présence du transport adapté a été évaluée à 271,7 M\$. Les bénéfices économiques les plus importants portent sur l'accessibilité au marché du travail toujours selon la même étude. À cet égard, les gains d'emploi totalisent plus de 181,5 M\$. D'autre part, les gains générés relatifs aux déplacements pour motifs de santé sont estimés à 36,4 M\$ (coût d'opportunité). Le financement est sans aucun doute une considération cruciale pour le maintien et le développement des services.

Le basculement à un système ouvert guidé par l'offre et la demande permettant une flexibilité tarifaire grâce à la tarification dynamique fera sans aucun doute fluctuer les prix. Avec une certaine stabilisation du marché qui s'installera, à la suite d'une période de transition, les prix pourraient varier à la hausse ou, ce qui est moins probable, à la baisse. En effet, bien que nous connaissions la demande et que celle-



.

⁴ Abscisse Recherche, 2016, Étude socio-économique du transport adapté des sociétés de transport membres de l'ATUQ, 63 p.











ci continuera de croître, il est difficile de prévoir pour le moment l'offre de service qui sera disponible dans les diverses régions du Québec. Il est possible que régionalement des monopoles ou oligopoles de répondants soient créés si le nombre de répondants est limité, et de la même manière, le nombre de chauffeurs disponibles pour faire des courses de transport adapté par exemple pourrait être réduit. Cette dynamique de marché pourrait pousser les prix vers le haut pour certaines régions ou à certains moments de la journée/semaine. L'élément clé pour les sociétés de transport est lié au financement, à savoir si le gouvernement sera en mesure de répondre à la hausse potentielle des prix liée, entre autres, à la tarification dynamique, à la création de monopoles ou oligopoles par manque de répondants ou simplement par une diminution du nombre de chauffeurs prêts à faire du transport adapté. Si c'est le cas, et ceci pourrait survenir durant la période de transition de l'industrie ou à plus long terme, les sociétés de transport en commun auront besoin de financement additionnel pour combler l'écart susceptible de se créer.

<u>RECOMMANDATION 5</u>: Une augmentation des prix, donc des coûts d'exploitation des divers services offerts par les sociétés de transport en commun, doit être compensée par des augmentations des subventions reçues du gouvernement pour ces services.

7. Restructuration de l'industrie; établir rapidement la stabilité de l'offre et assurer une transition en douceur

PL-17 créera une structure de nouveaux intervenants

Répondants, répartiteurs et chauffeurs indépendants, tels seront les acteurs de l'industrie redessinée du transport rémunéré de personnes. Les responsabilités et obligations de ces intervenants varient, la charge la plus importante étant avec les répondants qui devront assurer un rôle important auprès de la CTQ et de la SAAQ.

À la lecture du projet de Loi, les sociétés de transport préféreront faire affaire avec des répondants ou des répartiteurs plutôt que de gérer directement des chauffeurs indépendants. Elles devront travailler avec les fournisseurs présents sur leur territoire comme elles le font présentement. Dans certains cas, elles devront, si cela est possible, traiter avec plus d'un fournisseur afin d'assurer une offre suffisante partout sur leur territoire et à toute heure de la journée. Comme mentionné dans les sections précédentes, il est difficile de prévoir si les intervenants actuels demeureront et si de nouveaux intermédiaires viendront s'établir dans les divers marchés. Dans certains cas, des monopoles ou oligopoles pourraient apparaître, joueurs pouvant contrôler l'offre sur un territoire et influencer les prix. La perspective d'une concentration excessive dans l'industrie est une source majeure de préoccupation. Une saine concurrence est primordiale dans ce secteur afin d'assurer une bonne qualité de services et un niveau de prix moins élevé. Le projet de loi devrait prévoir des mécanismes de justification, de validation et d'approbation d'initiatives visant le regroupement d'intermédiaires menant à la création de monopoles ou d'oligopoles, comme c'est le cas actuellement dans d'autres industries, pour contrer une éventuelle concentration excessive et pour maintenir une saine concurrence dans le domaine.













Les obligations dévolues à des répondants sont importantes et les sociétés anticipent que peu d'intermédiaires actuels pourront ou voudront assumer de telles responsabilités. Le rôle de ces intermédiaires est crucial au bon fonctionnement des services et une relation de proximité s'installe au quotidien. Les échanges entre les sociétés de transport et les intermédiaires sont parfois assurés par des systèmes informatiques qui planifient les courses requises de la journée, données qui sont reprises par les intermédiaires pour assigner les courses. Encore ici, une stabilité de cette relation est importante au bon fonctionnement des services offerts en transport adapté, mais aussi en transport à la demande.

Une clarification est cependant requise : est-ce qu'un intermédiaire qui décide de devenir un répartiteur, plutôt que répondant, aurait les leviers nécessaires et pourrait continuer à assurer les responsabilités d'un contrat de TA ou de taxi collectif? À la lecture du projet de Loi, il est difficile de répondre à cette question. Le souhait des sociétés de transport est que la réponse soit positive, ce qui permettrait de poursuivre les ententes actuelles présentes dans toutes les régions du Québec. Selon les STC, le lien de gestion de la prestation du chauffeur par le répartiteur doit être précisé pour assurer une qualité de service.

Les intermédiaires actuels devront donc choisir entre un statut de répondant ou de répartiteur. Comme mentionné plus tôt, certains chauffeurs pourraient choisir de quitter le métier, avant qu'un nombre suffisant de nouveaux chauffeurs puissent être recrutés et formés. Une mise en œuvre trop rapide du nouveau régime pourrait ne pas laisser aux intermédiaires un temps adéquat pour choisir et obtenir le statut approprié. Les transformations de l'industrie provoquées par ce projet de loi, ainsi que la nécessité pour les intermédiaires de choisir entre les statuts de répondant ou de répartiteur pourraient impacter la capacité ou la volonté des intermédiaires à honorer les engagements de services prévus aux contrats avec les STC. De quels leviers les sociétés de transport en commun disposent-elles pour continuer à honorer le service promis aux clients? Comment le MTQ compte-t-il appuyer les STC dans la transition pour assurer la continuité du service?

La migration vers un nouvel environnement exigera donc une période d'adaptation. Dans un premier temps, il faudra voir qui seront les fournisseurs présents sur les territoires et leur volonté à prendre en main le rôle requis pour maintenir les services. Elles devront obtenir les autorisations requises et sécuriser les chauffeurs qui offriront les prestations. Les sociétés devront finalement signer des ententes de services avec ces fournisseurs, le tout pendant la période de transition prévue. (Voir la section sur la contractualisation pour connaître les enjeux identifiés). Le règlement de mise en œuvre devrait prévoir des délais suffisants pour permettre une transition en douceur vers le nouveau régime, permettant d'assurer la continuité des services.

RECOMMANDATION 6: Prévoir une période de transition suffisante pour l'installation des nouveaux intermédiaires et la négociation requise avec les sociétés de transport pour signer les ententes de services requises.

RECOMMANDATION 7: Prévoir des mécanismes de justification, de validation et d'approbation d'initiatives visant le regroupement d'intermédiaires menant à la création de monopoles ou d'oligopoles, comme c'est le cas actuellement dans d'autres industries, pour contrer une éventuelle concentration excessive et ainsi maintenir une saine concurrence.

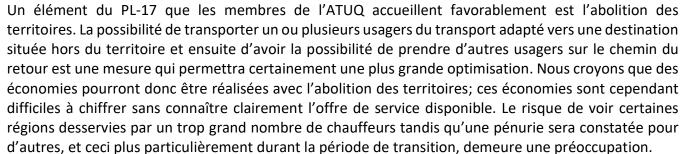














RECOMMANDATION 8: Les membres de l'ATUQ sont favorables à la libéralisation de l'industrie du transport rémunéré de personnes, qui est un des principaux éléments du PL-17, puisque cette libéralisation du marché peut apporter une solution durable à la pénurie de chauffeurs. Cependant, cette libre concurrence devra être accompagnée d'incitatifs qui nécessiteront du financement accru sur les territoires où un nombre suffisant de chauffeurs n'est pas atteint pour offrir le service de transport adapté et de taxi collectif.

8. Qualité des services; un requis essentiel aux succès

Chauffeurs (formation, antécédents, discipline, etc.)

Formation

Le PL-17 uniformise et allège les exigences minimales de formation pour devenir chauffeur. Celles-ci varient présentement, selon les régions, de 7 heures à Lévis jusqu'à 150 heures à Montréal (dont minimalement 90 heures sur 150 sont prévues pour la toponymie). L'allégement de la formation va contribuer à faciliter le recrutement de chauffeurs. Les organismes de transport adapté pourront continuer à exiger une formation spécifique des chauffeurs qui feront du transport adapté. L'allégement de la formation présente donc certains risques, mais aussi des opportunités. En effet, si d'un côté, une formation minimale mal conçue peut mal préparer les chauffeurs, de l'autre, la nouvelle formation pourrait être mieux adaptée à la réalité du service. Les STC voudront contribuer à définir la formation qui sera exigée partout au Québec pour le transport adapté. Les STC devraient donc être consultées pour l'élaboration de la nouvelle formation minimale puisqu'elles sont les plus informées de la réalité vécue sur le terrain. L'ATUQ comprend bien la nécessité de limiter les barrières à l'entrée, comme peut l'être une trop longue formation, afin que cette formation ne devienne pas un frein à l'ouverture du marché. Néanmoins, dans le cas du transport adapté, une formation minimale adéquate est nécessaire pour protéger la clientèle vulnérable de même que les chauffeurs qui pourraient commettre des erreurs aux conséquences pouvant être graves. S'ils ignorent les gestes à poser et les précautions à prendre, ceci pourrait leur valoir des poursuites judiciaires.

RECOMMANDATION 9: Les sociétés de transport en commun doivent être consultées pour l'élaboration de la nouvelle formation minimale qui sera exigée pour avoir la possibilité d'offrir le service de transport adapté et les mises à jour requises.















En matière d'antécédents judiciaires, les articles 9 et 10 du PL-17 prévoient que la SAAQ autorise une personne à être chauffeur si cette dernière n'a aucun antécédent judiciaire lié aux aptitudes requises et au comportement approprié d'un chauffeur d'une automobile pour offrir du transport de personnes (ciaprès les « antécédents judiciaires liés »). Les premier et deuxième paragraphes de l'article 10 du PL-17 précisent quelles infractions constituent des antécédents judiciaires liés et le troisième paragraphe de ce même article prévoit, à l'égard de toutes autres infractions non spécifiquement énumérées, que la Société détient le pouvoir discrétionnaire de déclarer ces antécédents judiciaires comme ayant un lien avec les aptitudes requises et le comportement approprié d'un chauffeur d'une automobile pour offrir du transport de personnes. Ainsi, sont spécifiquement énumérés comme étant des antécédents judiciaires liés, ceux relatifs à la conduite d'un véhicule automobile, comme la conduite avec facultés affaiblies, la conduite dangereuse ou l'omission de s'arrêter à la suite d'un accident. Considérant qu'elles transportent régulièrement des personnes vulnérables, particulièrement dans le cadre du transport adapté, les STC souhaiteraient que toute inconduite à caractère sexuel ainsi que toute infraction relative à un vol ou une fraude soient ajoutées à la liste des antécédents judiciaires liés énumérés au premier paragraphe de l'article 10 du PL-17.

Par ailleurs, lorsqu'un chauffeur effectue déjà du transport rémunéré de personnes, une divulgation obligatoire à la Société devrait être prévue dès que ce dernier fait l'objet d'une enquête ou d'une condamnation liée à ce type d'infraction; les modalités prévues à l'article 62 du PL-17, soit l'obligation de compléter une telle divulgation à chaque période de 2 ans, ne nous apparaissent pas adéquates.

RECOMMANDATION 10: Ajouter à la liste des antécédents judiciaires liés aux aptitudes requises et au comportement approprié d'un chauffeur d'une automobile pour offrir du transport de personnes (prévue au premier paragraphe de l'article 10 du PL-17) toute inconduite à caractère sexuel ainsi que toute infraction relative à un vol ou une fraude.

De plus, prévoir que tout chauffeur autorisé à effectuer du transport rémunéré de personnes par automobile a l'obligation de dénoncer à la SAAQ qu'il fait l'objet d'une enquête ou d'une condamnation pour les infractions prévues aux premiers et deuxièmes paragraphes de l'article 10 du PL-17.

Discipline

De plus, les STC sont d'avis que certaines dispositions devraient être prévues au PL-17 afin de traiter les écarts de conduite des chauffeurs, notamment l'obligation pour les répondants et les répartiteurs de constituer des comités de disciplines. Ces mécanismes permettraient une gestion de la qualité des services et d'assurer la sécurité des clients.

En effet, comment les répondants et/ou répartiteurs pourront-ils se porter garants de la qualité des services offerts par leurs chauffeurs avec les changements proposés et donner suite aux plaintes reçues ? Quels sont les mécanismes qui leur permettront d'exercer une gestion de la prestation du travail et de la qualité du service ? Les membres de l'ATUQ recommandent d'inclure une obligation de surveillance et une responsabilité des répondants et/ou des répartiteurs à l'égard de la discipline qui va au-delà des obligations qui sont prévues au PL-17. Par ailleurs, puisqu'un chauffeur indiscipliné pourrait être tenté d'offrir ses services sur un autre territoire à la suite de l'imposition d'une mesure disciplinaire, il y aurait









également lieu de prévoir des mesures afin de faciliter le partage d'information entre tous les répondants et/ou répartiteur du Québec à l'égard des chauffeurs ayant fait l'objet de sanctions.



Les articles 28 et 75 du PL 17(ci-dessous) proposent quelques pistes de solutions pour s'assurer d'une surveillance, mais ceux-ci pourraient être bonifiés.



<u>Article 28 :</u> « La demande d'autorisation d'un répondant doit démontrer « g) les mesures qu'[il] entend prendre, propres à prévenir et à réprimer tout manquement aux dispositions applicables à ces activités, ces personnes, à ces automobiles, et le cas échéant à ces fournisseurs de services. »

Article. 75: « Le répondant d'un système de transport est responsable, dans la mesure prévue par la présente loi, de la conformité aux dispositions de la présente loi des activités du système, des chauffeurs et des automobiles inscrits auprès de lui, des propriétaires de celles-ci ainsi que, le cas échéant, du répartiteur ou du teneur de registre dont il retient les services. Il est en conséquence tenu de prendre les mesures nécessaires à la surveillance de ces activités, de ces personnes, de ces automobiles, de ce répartiteur et de ce teneur de registre de même que les mesures propres à prévenir et à réprimer tout manquement à ces dispositions et à y consacrer les ressources humaines et matérielles suffisantes. »

RECOMMANDATION 11: Les mécanismes permettant aux répondants et/ou répartiteurs d'assurer la qualité des services rendus par les chauffeurs et leurs obligations en ce sens doivent être bonifiés, particulièrement en ce qui a trait à la possibilité d'imposer des mesures disciplinaires à des chauffeurs. Le partage d'information à propos des chauffeurs ayant fait l'objet de sanctions doit être facilité entre tous les répondants.

Langue

Une autre exigence absente du PL-17 et que les membres de l'ATUQ recommandent d'intégrer est l'obligation pour tous les chauffeurs voulant faire du transport rémunéré de personnes de parler la langue française. Ceci est d'ailleurs actuellement inscrit à l'article 4 du Règlement sur les services de transport par taxi qui indique que pour obtenir de la Société de l'assurance automobile du Québec la délivrance d'un permis de chauffeur de taxi, une personne doit: comprendre, parler et lire le français de façon à pouvoir exercer son métier.

RECOMMANDATION 12: Ajouter l'exigence, pour tous les chauffeurs voulant faire du transport rémunéré de personnes, d'être en mesure de comprendre, parler et lire le français, comme c'est le cas présentement au règlement sur les services de transport par taxi.



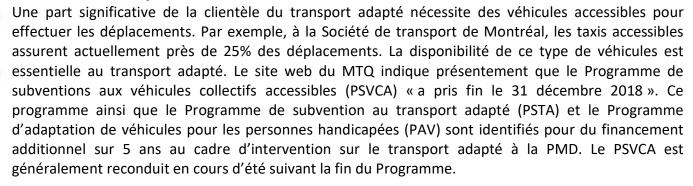




Véhicules

Les véhicules adaptés





Dans la Loi actuelle concernant les services de transports par taxi, seuls les véhicules accessibles pouvaient obtenir des permis restreints. Avec l'adoption du PL-17, plusieurs questions se posent : quels incitatifs y aura-t-il pour assurer une présence suffisance de véhicules adaptés dans les flottes des fournisseurs de services ? De quels leviers les sociétés de transports disposeront-elles pour obtenir les services d'un nombre suffisant de véhicules en mesure de répondre à ce type de transport ? Le MTQ peut-il confirmer la reconduction et la bonification du PSVCA ?

De plus, sachant que les coûts d'acquisition et d'exploitation d'un véhicule adapté pour le transport des personnes handicapées sont supérieurs à celui d'une berline, le projet de loi n'établit pas de règles pour s'assurer que les tarifs du transport d'une personne handicapée par véhicule adapté ne soient pas supérieurs à ceux applicables aux autres automobiles, ce qui risque de créer une pression à la hausse sur les coûts et être un frein à l'accessibilité. Le gouvernement devra dans ce cas financer l'écart susceptible de se créer entre les chauffeurs utilisant des véhicules adaptés et ceux qui n'en utilisent pas.

RECOMMANDATION 13: Le gouvernement doit favoriser la présence d'un nombre suffisant de véhicules adaptés pour répondre aux besoins en assurant des incitatifs et un financement approprié. À cet égard, les STC demandent au MTQ de reconduire et de bonifier le PSVCA comme prévu à la PMD.

La vérification mécanique

Le PL-17 ne prévoit aucune exigence minimale à propos de la vérification mécanique des véhicules qui seront utilisés pour faire du transport rémunéré de personnes, incluant pour le transport adapté, collectif et autres. Aucune inspection annuelle obligatoire ne sera exigée, ⁵ et ceci dans un cadre où le niveau de concurrence entre les chauffeurs sera supérieur à celui qui est présent sous le système actuel de gestion de l'offre. La tentation d'économiser sur les frais d'entretien afin de rentabiliser les heures de travail effectuées sera certainement présente, et ceci au détriment de la sécurité de ceux qui vont utiliser ce service. Les utilisateurs du transport adapté et autres types de transport n'auront aucun moyen de

⁵ Ceci est également confirmé dans le texte du MTQ du 9 avril 2019, Analyse d'impact réglementaire, dans lequel il est inscrit au tableau 2 qu'il y a une suppression de l'exigence d'une vérification mécanique annuelle par un mécanicien accrédité et que ceci représente une économie potentielle de 65\$ par véhicule par année.



-





1

savoir si le véhicule dans lequel ils prennent place répond à un seuil minimal de conformité mécanique. Un véhicule qui a une apparence soignée peut cacher des freins en très mauvais état. Une inspection annuelle minimale et une preuve écrite d'un bon état mécanique du véhicule doivent faire partie des exigences minimales pour faire du transport rémunéré de personnes.





RECOMMANDATION 14 : Une inspection annuelle minimale et une preuve attestant que le véhicule est en bon état mécanique doivent faire partie des exigences minimales pour faire du transport rémunéré de personnes.

La dimension minimale des véhicules

La nature des services requis par les sociétés de transport exige des véhicules de grandes dimensions permettant le transport de plusieurs personnes à la fois afin d'optimiser les services ou simplement bien servir les clientèles. À cet égard, le PL-17 ne stipule aucun critère particulier alors que ceci est actuellement inscrit à section IV du Règlement sur les services de transport par taxi (articles 22 à 25).

Que ce soit au cœur de la loi ou via règlement, les sociétés de transport requièrent que certaines dimensions de véhicules soient respectées afin d'assurer les divers services. Ici aussi, si ces conditions ne sont pas imposées, le bassin de véhicules disponibles risque d'être restreint. Une alternative serait de prévoir des incitatifs pour assurer une flotte suffisante de véhicules de large dimension afin que ce requis ne puisse influencer le prix des services offerts.

RECOMMANDATION 15: Les véhicules de grandes dimensions, permettant le transport adapté et collectif de plusieurs personnes à la fois, doivent être favorisés par règlement ou avec l'ajout d'incitatifs financiers. De tels incitatifs financiers devraient être tenus en compte dans le financement rendu disponible par le MTQ.

9. Contractualisation par les sociétés de transport en commun

La conclusion de nouvelles ententes

Le PL-17 n'identifie pas de façon précise avec quel groupe les sociétés de transport en commun devront signer les ententes contractuelles afin d'assurer les services de transport adapté et les services complémentaires à ceux offerts par leur propre réseau comme le transport à la demande. Elles pourront donc être appelées, selon les fournisseurs présents sur leur territoire, à conclure des ententes soit avec des répondants, des répartiteurs ou même directement avec des chauffeurs indépendants. Le scénario à éviter selon elles est une signature de contrat directement avec chacun des chauffeurs, ce qui serait extrêmement complexe à mettre en application et représenterait une lourdeur administrative inefficace.

Possibilité de contracter avec des tiers

Afin d'assurer de façon adéquate et optimale les services requis, les sociétés doivent pouvoir compter sur des fournisseurs externes. De ce fait, il est requis qu'elles soient habilitées à contracter avec des tiers sans contrainte. Les sociétés de transport demandent que le PL-17 puisse inclure l'article 148 de la loi









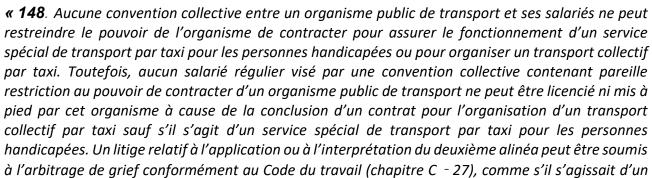
actuelle sur le taxi (voir le texte ci-dessous) qui permet à une société de transport de contracter pour un service de taxi collectif ou adapté indépendamment des conventions collectives applicables.



Chapitre S-6.01

grief. »

LOI CONCERNANT LES SERVICES DE TRANSPORT PAR TAXI



RECOMMANDATION 16: Inclure au PL-17 l'article 148 de la loi actuelle concernant les services de transport par taxi.

La possibilité d'ententes gré à gré

La possibilité de conclure des ententes de gré à gré est une alternative de contractualisation essentielle que les STC et exo doivent pouvoir utiliser non seulement pour le transport adapté, mais aussi dans le cadre de tous contrats faisant appel aux services des fournisseurs de l'industrie. Cette option est actuellement spécifiquement prévue pour le transport par autobus et le transport adapté. Selon les STC, les modalités de contractualisation ne devraient pas fluctuer en fonction du type de véhicule utilisé (autobus vs automobile) ou en fonction de la clientèle desservie (adaptée vs régulière).

Les modalités régissant la conclusion d'ententes pour faire effectuer certains services sont prévues aux articles 81 et 83 de la Loi sur les sociétés de transport en commun.

Chapitre S-30.01

LOI SUR LES SOCIÉTÉS DE TRANSPORT EN COMMUN

« Article 81 : Une société peut conclure, avec un titulaire de permis de transport par autobus ou un transporteur scolaire, un contrat pour faire effectuer certains de ses services, autres que des services adaptés aux besoins des personnes à mobilité réduite. Ce contrat n'est assujetti à aucun formalisme d'attribution. Elle peut également conclure un contrat de services de transport collectif avec un titulaire de permis de propriétaire de taxi sans avoir à y être autorisée nommément par un décret visé au premier alinéa de l'article 7 de la Loi concernant les services de transport par taxi (chapitre S-6.01). »

« Article 83 : Une société peut exploiter ou faire effectuer par contrat avec tout transporteur, tout titulaire de permis de taxi ou toute association de services regroupant tels titulaires des services adaptés aux besoins des personnes à mobilité réduite. Lorsque ces services sont destinés aux personnes handicapées, un contrat visé au présent article n'est assujetti à aucun formalisme d'attribution. De plus, les membres du conseil d'administration d'une société peuvent unanimement demander au registraire des entreprises la constitution, par lettres patentes, d'une personne morale









sans but lucratif dont l'objet principal est d'exploiter, au nom de la société, des services de transport adaptés aux besoins des personnes handicapées. La société peut aussi, si tous les membres y consentent, se lier par contrat avec une personne morale sans but lucratif dont l'objet principal est d'offrir des services de transport adaptés aux besoins des personnes handicapées. Au moins un membre siège au conseil d'administration d'une personne morale visée au deuxième alinéa et la société assume tout déficit d'exploitation. »



Il est essentiel que la Loi précise que les sociétés de transport puissent également conclure des ententes sans formalisme d'attribution en ce qui concerne le transport par automobile. Il ne s'agit pas ici d'intervenir dans le cadre des règles relatives à l'attribution de contrats en matière d'approvisionnement (articles 92 et suivants de la LSTC) mais bien de préciser les modalités relatives à la conclusion de contrats visant la dispensation d'un service de transport (normalement dévolu à une société de transport) par l'entremise de différents fournisseurs de services.

L'agilité des sociétés de transport à cet égard permet d'ajuster rapidement les ententes selon les besoins et le contexte. Il est essentiel qu'une société de transport puisse avoir la possibilité de contracter avec une multitude de fournisseurs pour s'assurer de proposer une offre de service constante et suffisante sur l'ensemble de son territoire.

RECOMMANDATION 17: À l'instar des autres contrats conclus par une société de transport visant à faire effectuer certains de ses services sur son territoire (autobus et transport adapté), permettre la conclusion d'entente de gré à gré pour les services de transport par automobile (PL-17 et LSTC).

Une relation client-fournisseur

Il est essentiel que la relation entre les STC et les intermédiaires retenus, qu'ils soient répondants ou répartiteurs, en soit une de client-fournisseur afin d'éviter tout enjeu de relation de travail.

Les protections à cet égard sont importantes pour les sociétés de transport et devraient être précisées dans la nouvelle loi. Nous proposons donc une clause explicite au PL-17 précisant qu'il n'y a pas de lien employeur / employé entre les chauffeurs et les sociétés de transport en commun ou les organismes à but non lucratif qui organisent de tels services en leur nom, et ce, nonobstant le fait que les sociétés de transport en commun soient appelées à exercer un certain contrôle sur les activités des chauffeurs.

<u>RECOMMANDATION 18</u>: Ajout de clauses spécifiques pour encadrer les relations contractuelles entre les systèmes de transport et les sociétés de transport et limiter les impacts en termes de relations de travail.

L'application à des OBNL mandatés

Un autre élément important que les membres de l'ATUQ souhaitent voir prévu dans la loi est de permettre à un OBNL qui a été créé ou mandaté par une STC d'obtenir les mêmes droits que ceux des sociétés de transport. L'exemple le plus probant qui peut être rattaché à cette demande est l'existence du STAC (Service de transport adapté de la Capitale), qui est relié au Réseau de transport de la Capitale (RTC) et qui assure la gestion du transport adapté pour la ville de Québec.





RECOMMANDATION 19: Ajout qu'un OBNL créé ou mandaté par une STC aura les mêmes droits qu'une STC en ce qui a trait à la gestion du transport adapté.



Le cas d'exo



En ce qui a trait à exo, cette exigence passe par l'ajout de cette alternative de contractualisation sous l'article 233 du Pl-17 qui stipule les modifications la Loi sur le Réseau de transport métropolitain (modification à l'article 9 de la Loi sur le Réseau de Transport Métropolitain (LRTM)). L'ajout d'une modification de l'article 9 de la LRTM permettra ainsi au RTM (exo) d'adjuger des contrats de gré à gré en matière de transport adapté comme le font toutes les sociétés et réseau de transport en commun. L'article 9 devrait donc se lire :

« 9. Les articles **83 et** 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 »

Cette demande est justifiée puisqu'exo est présentement assujetti uniquement aux articles 92.1 à 108.2 de la *Loi sur les sociétés de transport en commun* (RLRQ, c. S-30.01). Bien qu'exo offre des services de transport adapté, l'article 83 ne lui est pas actuellement applicable, faisant ainsi en sorte que, contrairement aux autres sociétés et réseaux de transport, exo doit recourir au processus d'appel d'offres afin d'adjuger un tel contrat, bien que la compétitivité soit très faible.

RECOMMANDATION 20 : Prévoir la possibilité pour le Réseau de transport métropolitain de conclure des ententes de gré à gré dans le cadre du transport rémunéré de personnes, similaire à ce qui est permis aux sociétés de transport en commun.

10. Redevance de 0,20 \$ / 0,90 \$; une mesure à contrecourant pour le transport collectif

Lors de son dépôt, le projet de loi 17 prévoyait la mise en place d'une redevance de 0,20 \$ par course sur une période de trois ans pour financer la transition de l'industrie. Une annonce a été faite par le ministre Bonnardel le 15 avril dernier à propos de son intention de déposer un amendement au PL-17 afin d'augmenter ce montant à 0,90 \$ par course⁶, sur une plus longue période, et jusqu'à concurrence de 270 M\$, ceci afin de verser une aide financière aux propriétaires de permis de taxi qui serait équivalente au coût d'acquisition des permis. Les membres de l'ATUQ recommandent que cette redevance ne s'applique pas aux courses réalisées dans le cadre de contrats avec des STC, pour des fins de transport adapté, collectif ou à la demande. Ces exceptions permettraient de créer un incitatif pour les chauffeurs d'offrir ce type de services. De plus, cette redevance va à contrecourant de la PMD qui vise à faire migrer les déplacements de l'auto-solo vers les modes collectifs. Un coût additionnel à l'option intégrée comportant du taxi collectif ou à la demande serait un frein à son utilisation. Les STC

6 Source: http://www.fil-information.gouv.qc.ca/Pages/Article.aspx?Page=2&idArticle=2704159784



-







sont conscientes que si cette demande est acceptée, elle aura pour effet d'allonger le délai nécessaire pour atteindre les 270 M\$ requis aux remboursements, mais permettrait de réduire le financement requis directement du gouvernement et d'inciter les chauffeurs à effectuer les services requis.



RECOMMANDATION 21: La redevance de 0,20 \$ ou de 0,90 \$ par course ne devrait pas s'appliquer aux courses réalisées dans le cadre de contrats avec des STC, que ce soit pour des fins de transport adapté, collectif ou à la demande.



11. Données sur les courses effectuées

Les répondants d'un système de transport ainsi que les répartiteurs devront transmettre à la CTQ et au ministère des Transports, dans la forme et selon la teneur qui doivent être déterminées par règlement, les données sur les lieux d'origines et de destination des courses effectuées par ses chauffeurs (articles 80 et 86 de PL-17). Pour sa part la PMD vise à « Renforcer le rôle des autorités organisatrices de transport en matière de nouvelles mobilités », notamment pour en faire les réseaux autour desquels les nouveaux fournisseurs de mobilité urbaine intégrée peuvent offrir un service complémentaire. L'accès aux données sur les courses est nécessaire pour les STC afin de planifier les services que ce soit ceux de leurs propres réseaux ou ceux offerts par de nouvelles mobilités de façon intégrée. Il s'agit de favoriser l'intermodalité et le chaînage de courses afin d'optimiser les trajets. Selon les sociétés de transport en commun, l'article 80 du PL-17 devrait conséquemment être modifié pour prévoir également la transmission des données relatives aux courses, dont les origines et destinations, à l'autorité organisatrice de transport compétente sur un territoire visé. Naturellement, ces données devraient être anonymisées ne permettant pas d'identifier l'usager ni son lieu de résidence précis.

RECOMMANDATION 22: Les données relatives aux courses que les répondants et répartiteurs devront transmettre à la CTQ et au ministère des Transports doivent également être transmises aux sociétés de transport en commun afin de planifier les services de façon intégrée et ainsi répondre à un des objectifs de la PMD.

12. Accès aux voies réservées

La Loi sur les STC prévoit :

- **« 87.** Une société peut conclure une entente avec une ville, un de ses arrondissements ou une municipalité pour réaliser des travaux sur un chemin public afin de faciliter l'exploitation de ses parcours et circuits. Une société peut notamment:
 - 1° désigner des voies de circulation réservées à l'usage exclusif de certaines catégories de véhicules routiers ou des seuls véhicules routiers qui transportent le nombre de personnes qu'elle indique;
 - 2° conclure avec une personne responsable de l'entretien du chemin public tout contrat visant à compenser en tout ou en partie les coûts d'établissement, d'entretien et d'exploitation des voies de circulation réservées et prendre toute mesure visant à en assurer une utilisation sécuritaire. »

Ce pouvoir est aussi consenti aux municipalités pour le réseau local et au MTQ pour le réseau supérieur. La gestion des voies réservées est donc partagée entre ces intervenants, ce qui rend cette gestion parfois









complexe. Avec l'élargissement de l'offre de service résultant de la venue de nouveaux joueurs en matière de transport rémunéré de personnes, la situation risque de créer un engorgement des voies réservées. Les STC proposent que la gestion des voies réservées appartienne à l'autorité organisatrice ou à la société de transport présente sur le territoire.



La question du contrôle des accès deviendra difficile pour les autorités avec l'ajout de ces nouvelles mobilités, avec ou sans lanternon, et l'abolition des plaques « T ». Les véhicules associés à Uber et autres n'ont pas d'identification facilement repérable à distance et des véhicules non autorisés pourraient en profiter pour utiliser les voies réservées. Essentiellement, les systèmes de transport en commun qui permettent le déplacement d'un grand nombre de passagers ne doivent pas être pénalisés par l'augmentation du nombre de véhicules qui résultera de la mise en place de l'ouverture du marché provoquée par le projet de loi.

RECOMMANDATION 23: Remettre aux autorités organisatrices et STC les pouvoirs associés aux voies réservées sur leurs territoires. Prévoir un mécanisme clair d'identification des véhicules afin de facilement les identifier et ainsi contrôler leur accès sur les voies réservées.

13. Le Réseau de transport métropolitain (exo) au même titre que les autres sociétés de transport en commun

Le PL-17 mentionne à l'article 194 qu'une délégation à un organisme peut être effectuée par le gouvernement. Cet article précise plusieurs organismes incluant l'Autorité régionale de transport métropolitain et « une société de transport en commun ». Le législateur ne mentionne pas le Réseau de transport métropolitain. Cet organisme qui a le même mandat qu'une société est-il inclus dans cette catégorie sous l'alinéa 4?

Quelle que soit l'intention du législateur, nous croyons que l'article 194, mais aussi toutes les références du projet de Loi aux STC, doivent inclure le Réseau de transport métropolitain (exo). La nature de son mandat et de ses opérations est similaire à celle des sociétés, bien que l'organisme ne soit pas régi par la Loi sur les sociétés de transport, mais plutôt par la Loi sur le Réseau de transport métropolitain (R-25.01).

RECOMMANDATION 24: Le Réseau de transport métropolitain doit être considéré au PL-17 au même titre que les STC.

14. Collaboration pour l'élaboration de la réglementation et sa gestion par les autorités compétentes

Les membres de l'ATUQ tiennent à souligner les efforts de collaboration du gouvernement pour l'élaboration de la PMD et les consultations relatives au transport rémunéré des personnes. Une approche d'échanges ouverts et collégiaux est maintenant instaurée et la qualité des initiatives, nous













croyons, en est grandement rehaussée. Nous croyons que cette collaboration entre le gouvernement, les autorités compétentes éventuellement chargées de la loi – nommément la SAAQ et la CTQ –, les autorités organisatrices de transport et les STC doit continuer, en particulier pour la mise en œuvre du projet de loi 17. Il s'agit d'élaborer les règles qui seront appliquées aux répondants, répartiteurs, chauffeurs et véhicules que ce soit pour le transport adapté, collectif ou à la demande. Cette collaboration devrait obligatoirement passer par une consultation avec les STC comme c'est le cas pour la Loi 430 par exemple et les droits d'immatriculation des véhicules.

Comme mentionné plus tôt, les exigences imposées aux chauffeurs (langue, formation, antécédents criminels, etc.) sont d'un intérêt particulier, ainsi que celles applicables aux véhicules (dimension, vérification mécanique, etc.). À noter également, la question des territoires qui seront déterminés par la CTQ pour les répondants et répartiteurs sont également d'intérêt pour les STC. Toujours sur la question de la délimitation de territoire, l'article 138 du projet de loi semble vouloir permettre qu'une telle délimitation de territoire soit établie par règlement pour le transport adapté. Il nous semble qu'une telle délimitation ne soit pas souhaitable afin d'éviter les situations de monopole comme c'est le cas présentement dans certaines régions. Il s'agit d'un aspect important sur lequel les STC devraient être consultées pour chaque application et modification. Finalement, les STC souhaitent être consultées préalablement à toute délégation prévue à l'article 194 du projet de loi.

RECOMMANDATION 25: Instaurer une pratique de consultation avec les autorités organisatrices et sociétés de transport pour tous les aspects reliés à la règlementation, qualifications et autorisations octroyées aux nouveaux acteurs du transport rémunéré de personnes.

15. Conclusion

La refonte en profondeur du transport rémunéré de personnes par automobile, telle que présentée dans le PL-17, touche directement les sociétés de transport en commun (STC) particulièrement parce qu'elles ont l'obligation légale d'offrir le service de transport adapté aux personnes répondant aux critères d'admission. Le transport adapté est très majoritairement assuré grâce à des ententes contractuelles signées entre les STC et des compagnies de taxis.

L'Association du transport urbain du Québec (ATUQ) est favorable à la libéralisation de l'industrie du transport rémunéré de personnes, un des principaux éléments du PL-17, puisqu'un marché ouvert peut apporter une solution durable à la pénurie de chauffeurs. Cependant, cette libre concurrence devra être accompagnée d'incitatifs qui nécessiteront du financement accru afin d'assurer qu'un nombre suffisant de chauffeurs continue d'offrir le service de transport adapté et de taxi collectif sur tous les territoires et à tout moment de la journée.

Un marché ouvert produira sans aucun doute une instabilité de l'offre, du moins à court terme. Les STC risquent ainsi de ne plus avoir la possibilité de conclure des ententes avec des compagnies de taxi puisqu'elles risquent de, soit ne plus être en activité, soit avoir accès seulement à un nombre trop limité de chauffeurs. Les STC sont préoccupées par la pénurie de fournisseurs pour leurs services qui pourrait se produire à certains endroits ou à certains moments. Elles sont aussi préoccupées par le risque de concentration de l'industrie qui pourrait survenir par la création de monopoles ou oligopoles. Les







ententes contractuelles et le financement devront être adaptés en conséquence et une vigilance de l'industrie devra être faite par les autorités compétentes.





Par ailleurs, la même logique pourrait s'appliquer dans le transport collectif si des mesures ne sont pas prises pour assurer la complémentarité des offres de mobilité intégrée. Un réseau public de transport collectif est un équilibre complexe entre des services bénéficiaires et des services déficitaires, et ce, afin de diminuer le déficit global du système et le financement public nécessaire. Certains nouveaux joueurs vont naturellement se positionner en concurrence des services les plus demandés, et l'équilibre de l'offre et de la demande pourrait être modifié, ayant pour conséquence de diminuer la performance globale du réseau de transport public. Un marché ouvert, une dérèglementation complète sur le chaînage de plusieurs déplacements constitue un risque majeur pour les réseaux réguliers des STC. La compétition des services permis par l'arrivée de nouveaux joueurs comme Uber et Lyft avec ceux des STC est un risque réel qui doit être empêché par des mécanismes de contrôle dans un contexte de gestion globale de la mobilité sur les territoires. Les orientations de la PMD doivent prévaloir afin de s'assurer de l'atteinte des objectifs. Ceci implique la mise en place de mécanismes pour s'assurer que les nouvelles mobilités soient complémentaires et intégrées.

Les membres de l'ATUQ accueillent favorablement l'abolition des territoires. La possibilité de transporter un ou plusieurs usagers du transport adapté vers une destination située hors du territoire et ensuite d'avoir la possibilité de prendre d'autres usagers sur le chemin du retour est une mesure qui permettra certainement une plus grande optimisation. Nous croyons que des économies pourront ainsi être réalisées.

Le PL-17 uniformise et allège les exigences minimales de formation pour devenir chauffeur. Cet allégement présente certains risques, mais aussi des opportunités. Les STC voudront contribuer à définir la formation qui sera exigée pour le transport adapté. Les STC devraient donc être consultées pour l'élaboration de la nouvelle formation minimale.

Afin d'assurer de façon adéquate et optimale les services requis, les STC doivent pouvoir compter sur des fournisseurs stables, ayant les ressources financières et humaines suffisantes. Il est essentiel que la relation entre les STC et les intermédiaires retenus, qu'ils soient répondants ou répartiteurs, en soit une de client-fournisseur afin d'éviter tout enjeu de relation de travail. Les protections à cet égard sont importantes pour les STC. De plus, la possibilité de conclure des ententes de gré à gré est une alternative de contractualisation essentielle que les STC doivent pouvoir utiliser non seulement pour le transport adapté, mais aussi dans le cadre de tous contrats faisant appel aux services des fournisseurs de l'industrie.

Il doit également y avoir un ajout de clauses spécifiques pour encadrer les relations contractuelles entre les systèmes de transport et les STC et limiter les impacts en termes de relations de travail. Il faut également instaurer une pratique de consultation avec les autorités organisatrices et STC pour tous les aspects reliés à la règlementation, qualifications et autorisations octroyées aux nouveaux acteurs du transport rémunéré de personnes.

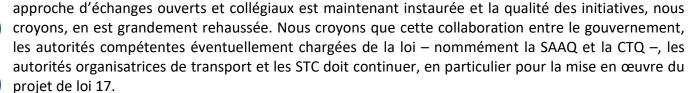
Les membres de l'ATUQ tiennent à souligner les efforts de collaboration du gouvernement pour l'élaboration de la PMD et les consultations relatives au transport rémunéré des personnes. Une













16. Synthèse des recommandations

RECOMMANDATION 1: Le PL-17 doit non seulement prévoir l'environnement réglementaire permettant la mise en place et le développement de ces « nouvelles mobilités », mais il doit également permettre aux autorités organisatrices et exploitantes d'assumer pleinement leur rôle de planificateur et coordonnateur de l'offre globale de service tel que prévu à la PMD.

RECOMMANDATION 2: Prévoir des moyens qui permettront aux autorités organisatrices et STC de s'assurer que les services de nouvelles mobilités soient complémentaires à ceux déjà organisés et offerts sur les territoires. Ceci pourrait être fait par des mécanismes permettant aux autorités organisatrices et exploitantes de planifier, coordonner, mandater et exploiter pleinement les services issus des nouvelles mobilités sur leurs territoires.

RECOMMANDATION 3: Élargir l'article 144 pour assimiler à du transport collectif toute forme de service offert en vertu d'une entente avec une société de transport.

RECOMMANDATION 4: L'impact de la tarification dynamique sur l'offre de service de transport adapté, taxi collectif et transport à la demande soulève des préoccupations auxquelles il faudra répondre. Des ententes contractuelles prévoyant des garanties de services et une hausse du financement gouvernemental doivent être prévues afin d'assurer les services requis en période de grande demande.

RECOMMANDATION 5: Une augmentation des prix, donc des coûts d'exploitation des divers services offerts par les sociétés de transport en commun, doit être compensée par des augmentations des subventions reçues du gouvernement pour ces services.

RECOMMANDATION 6: Prévoir une période de transition suffisante pour l'installation des nouveaux intermédiaires et la négociation requise avec les sociétés de transport pour signer les ententes de services requises.

RECOMMANDATION 7: Prévoir des mécanismes de justification, de validation et d'approbation d'initiatives visant le regroupement d'intermédiaires menant à la création de monopoles ou d'oligopoles, comme c'est le cas actuellement dans d'autres industries, pour contrer une éventuelle concentration excessive et ainsi maintenir une saine concurrence.













RECOMMANDATION 8 : Les membres de l'ATUQ sont favorables à la libéralisation de l'industrie du transport rémunéré de personnes, qui est un des principaux éléments du PL-17, puisque cette libéralisation du marché peut apporter une solution durable à la pénurie de chauffeurs. Cependant, cette libre concurrence devra être accompagnée d'incitatifs qui nécessiteront du financement accru sur les territoires où un nombre suffisant de chauffeurs n'est pas atteint pour offrir le service de transport adapté et de taxi collectif.

RECOMMANDATION 9: Les sociétés de transport en commun doivent être consultées pour l'élaboration de la nouvelle formation minimale qui sera exigée pour avoir la possibilité d'offrir le service de transport adapté et les mises à jour requises.

RECOMMANDATION 10: Ajouter à la liste des antécédents judiciaires liés aux aptitudes requises et au comportement approprié d'un chauffeur d'une automobile pour offrir du transport de personnes (prévue au premier paragraphe de l'article 10 du PL-17) toute inconduite à caractère sexuel ainsi que toute infraction relative à un vol ou une fraude.

De plus, prévoir que tout chauffeur autorisé à effectuer du transport rémunéré de personnes par automobile a l'obligation de dénoncer à la SAAQ qu'il fait l'objet d'une enquête ou d'une condamnation pour les infractions prévues aux premiers et deuxièmes paragraphes de l'article 10 du PL-17.

RECOMMANDATION 11: Les mécanismes permettant aux répondants et/ou répartiteurs d'assurer la qualité des services rendus par les chauffeurs et leurs obligations en ce sens doivent être bonifiés, particulièrement en ce qui a trait à la possibilité d'imposer des mesures disciplinaires à des chauffeurs. Le partage d'information à propos des chauffeurs ayant fait l'objet de sanctions doit être facilité entre tous les répondants.

RECOMMANDATION 12: Ajouter l'exigence, pour tous les chauffeurs voulant faire du transport rémunéré de personnes, d'être en mesure de comprendre, parler et lire le français comme c'est le cas présentement au règlement sur les services de transport par taxi.

RECOMMANDATION 13: Le gouvernement doit favoriser la présence d'un nombre suffisant de véhicules adaptés pour répondre aux besoins en assurant des incitatifs et un financement approprié. À cet égard, les STC demandent au MTQ de reconduire et de bonifier le PSVCA comme prévu à la PMD.

RECOMMANDATION 14: Une inspection annuelle minimale et une preuve attestant que le véhicule est en bon état mécanique doivent faire partie des exigences minimales pour faire du transport rémunéré de personnes.

RECOMMANDATION 15: Les véhicules de grandes dimensions, permettant le transport adapté et collectif de plusieurs personnes à la fois, doivent être favorisés par règlement ou avec l'ajout d'incitatifs financiers. De tels incitatifs financiers devraient être tenus en compte dans le financement rendu disponible par le MTQ.



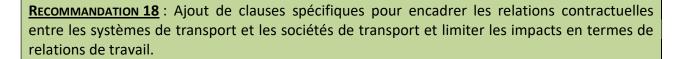




RECOMMANDATION 16: Inclure au PL-17 l'article 148 de la loi actuelle concernant les services de transport par taxi.



RECOMMANDATION 17 : À l'instar des autres contrats conclus par une société de transport visant à faire effectuer certains de ses services sur son territoire (autobus et transport adapté), permettre la conclusion d'entente de gré à gré pour les services de transport par automobile (PL-17 et LSTC).



RECOMMANDATION 19: Ajout qu'un OBNL créé ou mandaté par une STC aura les mêmes droits qu'une STC en ce qui a trait à la gestion du transport adapté.

RECOMMANDATION 20: Prévoir la possibilité pour le Réseau de transport métropolitain de conclure des ententes de gré à gré dans le cadre du transport rémunéré de personnes, similaire à ce qui est permis aux sociétés de transport en commun.

RECOMMANDATION 21: La redevance de 0,20 \$ ou de 0,90 \$ par course ne devrait pas s'appliquer aux courses réalisées dans le cadre de contrats avec des STC, que ce soit pour des fins de transport adapté, collectif ou à la demande.

RECOMMANDATION 22: Les données relatives aux courses que les répondants et répartiteurs devront transmettre à la CTQ et au ministère des Transports doivent également être transmises aux sociétés de transport en commun afin de planifier les services de façon intégrée et ainsi répondre à un des objectifs de la PMD.

RECOMMANDATION 23: Remettre aux autorités organisatrices et STC les pouvoirs associés aux voies réservées sur leurs territoires. Prévoir un mécanisme clair d'identification des véhicules afin de facilement les identifier et ainsi contrôler leur accès sur les voies réservées.

RECOMMANDATION 24: Le Réseau de transport métropolitain doit être considéré au PL-17 au même titre que les STC.

RECOMMANDATION 25: Instaurer une pratique de consultation avec les autorités organisatrices et sociétés de transport pour tous les aspects reliés à la règlementation, qualifications et autorisations octroyées aux nouveaux acteurs du transport rémunéré de personnes.













Marc-André Varin, directeur général de l'ATUQ 1155, boulevard Robert-Bourassa, bureau 800 Montréal, Qc, H3B 3A7 514 280-4640 #7311 marc-andre.varin@atuq.com

© ATUQ 2019 • www.atuq.com

