

MOBILISE. CONCERTE. ORIENTE.

**FÉDÉRATION
DES TRANSPORTEURS
PAR AUTOBUS**



SCOLAIRE • NOLISÉ • SPÉCIALISÉ • URBAIN • INTERURBAIN

CTE – 034M
C.P. – P.L. 17
Transport
rémunéré

Consultations particulières et
auditions publiques sur le projet de loi no 17,
*Loi concernant le transport rémunéré
de personnes par automobile*

Mémoire de la Fédération des transporteurs par autobus présenté à la Commission des transports et de l'environnement



Préambule

La Fédération tient à remercier les membres de la Commission des transports et de l'environnement de lui donner l'occasion de s'exprimer dans le cadre d'un mémoire portant sur les enjeux possibles en regard du Projet de loi n°17: *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile* («PL17»), tel que présenté le 20 mars 2019 par monsieur François Bonnardel, ministre des Transports.

La Fédération des transporteurs par autobus regroupe 615 entreprises privées de transport par autobus de tout acabit, œuvrant dans plusieurs secteurs d'activités tels que le transport interurbain, urbain, nolisé-touristique, scolaire, adapté, aéroportuaire, médical et par abonnement. Elle a pour mission de favoriser la mobilité efficace et sécuritaire des personnes et ainsi, contribuer à l'image, la valorisation et la stabilité du transport collectif des personnes.

Plusieurs de ces transporteurs possèdent des automobiles au sens du Code de la sécurité routière, RLRQ c C-24.2 (par exemple des berlines scolaires ou adaptées), au moyen desquelles ils réalisent du transport de personnes pour le compte, notamment, des commissions scolaires, des villes et municipalités ou d'organisations délégataires.

INTRODUCTION

Au cours des dernières années, la Fédération et ses membres ont été témoins de l'intérêt grandissant des différents paliers de gouvernement pour le transport collectif des personnes et de son importance pour le développement et la vitalité des régions du Québec. Dans cette optique, la Fédération et ses membres ont travaillé, en collaboration avec le ministère des Transports, les villes et municipalités ainsi qu'avec plusieurs intervenants du secteur du transport collectif, afin notamment de :

- Freiner la crise que traversent les transporteurs interurbains découlant en partie d'une baisse constante de l'achalandage, au cours des 15 dernières années. Ce réseau de transport collectif étant indispensable pour les régions québécoises;
- Contre la concurrence accrue des entreprises profitables de «covoiturage commercial» au détriment d'une industrie fortement réglementée;
- Mettre en lumière le manque de concertation et de coordination avec les organismes de transport collectif régionaux, ce qui mine la rentabilité de l'industrie du transport par autobus.

La Fédération et ses membres saluent les efforts déployés par le gouvernement en allouant des sommes additionnelles pour soutenir le transport collectif régional. Elle salue également les récentes intentions du gouvernement de démocratiser le transport collectif au moyen d'automobiles, lorsqu'il répond aux exigences de la section II du chapitre XIII du PL17.

À cet effet, ce mémoire représente une opportunité de partager avec les membres de la Commission une grande préoccupation des entreprises membres de la Fédération en lien avec les nouvelles mesures entourant le covoiturage.

Enfin, la Fédération désire soulever un facteur important relié au transport scolaire, lequel n'est qu'en partie exclu des dispositions du PL17.

PRÉOCCUPATION EN LIEN AVEC «L'INDUSTRIE» DU COVOITURAGE

La Fédération rappelle qu'elle n'est pas en désaccord avec l'esprit du covoiturage. À première vue, plusieurs éléments du PL17 nous semblent intéressants, notamment la nouvelle définition attribuée au covoiturage (article 147). Nous notons qu'elle se définit désormais par du «transport rémunéré de personnes par automobile qui remplit les conditions suivantes :

- 1° *l'automobile utilisée est un véhicule de promenade au sens de l'article 4 du Code de la sécurité routière;*
- 2° *le chauffeur décide de la destination finale et la prise de passagers à bord est accessoire à la raison pour laquelle il se déplace;*
- 3° *le chauffeur effectue au plus quatre courses par jour n'excédant pas, cumulativement, 100 km;*
- 4° *l'automobile est utilisée pour offrir du transport rémunéré de personnes seulement pour effectuer les courses visées au paragraphe 3°.*

Une course visée au paragraphe 3° du premier alinéa débute à l'embarquement du premier passager et se termine au débarquement du dernier passager.»

Toutefois, nous constatons que les dispositions de la Loi ne s'appliqueront pas au transport de personnes par automobile, notamment dans le cas où «*la somme versée pour une course, pour chaque passager, n'excède pas le montant prévu par règlement du gouvernement*» (Article 150, par. 5).

Devons-nous comprendre par cette disposition que le covoiturage sera exempté des dispositions de la Loi lorsque la somme versée pour une course, pour chaque passager, n'excède pas le montant prévu par règlement du gouvernement?

En basant notre interprétation, par exemple, sur la directive applicable aux ministères et organismes dont le personnel est nommé suivant la *Loi sur la fonction publique*, RLRQ c F-3.1.1¹, c'est donc dire que pour un trajet de 100 km, le propriétaire d'un véhicule 7 passagers, pleine capacité, pourrait être exempté de l'application de la Loi s'il reçoit une contribution monétaire de moins de 46,50 \$ par passager (soit 325,50 \$ au total).

Avec égard, un tel transport permettra à tout individu intéressé de tirer un revenu des plus lucratifs, nettement suffisant pour réaliser un profit, tout en étant exempté de quelconque obligation d'enregistrement, d'autorisation, de formation, de vérification mécanique du véhicule et de toute autre obligation découlant du PL17 et donc contraire à ce dernier.

La Fédération ainsi que ses membres transporteurs interurbains sont des plus inquiets. Face à une industrie précaire, fortement réglementée, les entreprises telles que *Covoiturage Amigo Express inc.* seront largement favorisées au détriment des transporteurs par autobus.

Les personnes faisant du soi-disant covoiturage n'ont à respecter aucune des contraintes légales sous la surveillance de la Commission des transports du Québec («CTQ»). Cela leur procure un avantage économique important leur permettant d'offrir un tarif indûment avantageux sans commune mesure concurrentielle, mais également de réels services de transport interurbain de personnes similaires à ceux autorisés aux transporteurs par autobus en vertu de leurs permis, faisant ainsi une concurrence déloyale à notre industrie.

Les transporteurs par autobus, en plus de devoir détenir un permis de transport, doivent notamment:

- Être inscrit au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds de la Commission des transports du Québec²;
- Soumettre leurs véhicules à des vérifications mécaniques tous les 6 mois ou à un programme d'entretien préventif³;
- Embaucher des conducteurs qui doivent respecter les règles propres au transport lourd, notamment, celles sur les heures de conduite et celles concernant la ronde de sécurité⁴;
- Déposer à la CTQ leurs tarifs, leurs horaires et toutes demandes de changements à ceux-ci⁵;
- Effectuer obligatoirement les trajets tels qu'approuvés par la CTQ.

¹ Directive sur les frais remboursables lors d'un déplacement et autres frais inhérents, émise le 2 avril 2019 (0 à 8000km au taux de 0.465\$/km et plus de 8000 km au taux de 0.42\$/km).

² Article 5 de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds*, RLRQ c P-30.3.

³ *Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers*, RLRQ c C-24.2, r 32 et *Code de la sécurité routière*, RLRQ c C-24.2.

⁴ *Règlement sur les heures de conduite et de repos des conducteurs de véhicules lourds*, RLRQ c C-24.2, r 28, *Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers* et le *Code de la sécurité routière*, précités note 4.

⁵ *Règlement sur la procédure de la Commission des transports du Québec*, RLRQ c T-12, r 11 *Règles de pratique et de régulation interne de la Commission des transports du Québec*, RLRQ c T-12, r 12.

Aujourd'hui, en tirant particulièrement avantage des nouvelles technologies, il s'est développé un réseau parallèle au régime réglementé, fait sous le couvert du covoiturage, lequel ne répond à aucune forme de contrôle économique. Respectueusement, la Fédération est d'avis que PL17 confirme davantage ce réseau lucratif parallèle.

Finalement, nous souhaitons attirer votre attention sur le droit applicable en Ontario, par la *Loi sur les véhicules de transport en commun*, LRO 1990, c P.54, qui prévoit en son article 1 que :

Véhicules de covoiturage

- (2) Sous réserve du paragraphe (4), «véhicule de transport en commun» et «taxi» ne s'entendent pas d'un véhicule automobile, au sens du *Code de la route*, qui compte au plus 10 places assises et qui ne transporte que 10 personnes au maximum, y compris le conducteur, lors d'un déplacement simple ou aller-retour, lorsque la prise de passagers est accessoire à la raison pour laquelle le conducteur fait le déplacement. 2009, chap. 4, par. 3 (4).
- (3) Il est entendu que le déplacement visé au paragraphe (2) s'entend notamment d'un déplacement aller-retour entre les résidences, ou les lieux situés à proximité raisonnable de celles-ci, du conducteur, des passagers ou d'une combinaison quelconque des deux et une destination commune, y compris le lieu de travail ou l'établissement d'enseignement du conducteur et des passagers ou un lieu situé à proximité raisonnable des divers lieux de travail ou établissements d'enseignement de ces personnes. 2009, chap. 4, par. 3 (4).
- (4) Pour être exclue des définitions de «véhicule de transport en commun» et de «taxi», l'utilisation d'un véhicule automobile prévue au paragraphe (2) doit également satisfaire aux conditions suivantes :
 1. Aucuns frais ne doivent être exigés du conducteur, du propriétaire ou du locataire du véhicule automobile ou payés à ceux-ci pour le transport des passagers, sauf le montant requis pour rembourser les frais engagés dans l'utilisation du véhicule automobile de la façon prévue au paragraphe (2) dans un but non lucratif.
 2. Le conducteur ne fait pas plus d'un déplacement simple ou aller-retour par jour avec les passagers.
 3. Le propriétaire du véhicule automobile, ou son locataire si le véhicule automobile est loué, n'est pas propriétaire ou locataire de plus d'un véhicule automobile utilisé de la façon prévue au paragraphe (2), sauf s'il est l'employeur d'une majorité des personnes transportées dans ces véhicules. 2009, chap. 4, par. 3 (4).

Tel que le prévoit le droit ontarien, la Fédération est d'avis que ne devrait être autorisé, à titre d'indemnité au conducteur, que le montant requis pour rembourser les frais engagés dans l'utilisation du véhicule automobile par voyage, dans un but non lucratif, et non une indemnité par passager au terme d'un déplacement.

EXCLUSION DU TRANSPORT SCOLAIRE

L'article 6 de PL17 stipule que :

6. Tout transport de personnes par automobile doit, lorsqu'il est rémunéré, être offert et effectué au moyen d'une automobile qualifiée conduite par un chauffeur qualifié, sauf lorsqu'il s'agit d'un transport qui en est exempté en vertu du chapitre XIV.

Le transport est rémunéré dès lors qu'il permet à quiconque d'en tirer un revenu, même s'il est insuffisant pour réaliser un profit.

Pour l'application de la présente loi, le transport qui est offert s'entend également de celui qui est effectué, à moins que le contexte n'indique un sens différent.

Puis, au chapitre XIV du PL17, l'article 150 émet que :

150. À l'exception de l'article 149, les dispositions de la présente loi ne s'appliquent pas au transport de personnes par automobile dans les cas suivants :

1° le transport d'élèves organisé en vertu de la *Loi sur l'instruction publique* (chapitre I-13.3), de la *Loi sur l'instruction publique pour les autochtones cris, inuit et naskapis* (chapitre I-14) ou de la *Loi sur l'enseignement privé* (chapitre E-9.1);

[...]

Le transport d'élèves découlant de la *Loi sur l'instruction publique*, RLRQ c I-13.3 («LIP»), est organisé par les commissions scolaires en application des articles 291 et 292 de cette Loi :

291. Une commission scolaire peut, avec l'autorisation du ministre, organiser le transport de tout ou partie de ses élèves.

Elle peut effectuer elle-même ce transport, avec l'autorisation du ministre, ou contracter à cette fin avec un transporteur.

292. Le transport des élèves organisé par une commission scolaire, pour l'entrée et la sortie quotidienne des classes, est gratuit. Lorsque ce transport est effectué sous contrat avec un organisme public de transport en commun ou un titulaire de permis de transport par autobus, au sens d'un règlement du gouvernement, une commission scolaire peut réclamer à l'élève la partie du coût d'un laissez-passer qui correspond à un service additionnel à celui nécessaire pour l'entrée et la sortie quotidienne des classes.

Une commission scolaire qui organise le transport du midi pour permettre aux élèves d'aller dîner à domicile peut en réclamer le coût à ceux qui choisissent de l'utiliser.

Une commission scolaire, qu'elle organise ou non le transport le midi pour permettre aux élèves d'aller dîner à domicile, assure la surveillance des élèves qui demeurent à l'école, selon les modalités convenues avec les conseils d'établissement et aux conditions financières qu'elle peut déterminer.

Ainsi, une commission scolaire et ses écoles peuvent décider de ne pas organiser de transport du midi ou certains transports parascolaires.⁶

Dans ce cas, il arrive souvent que les parents demandent aux transporteurs privés de leurs enfants (pour les circuits du matin et du soir) d'organiser ces transports. Dans ce cas, les parents contractent directement avec ces transporteurs.

On dit alors que ces transports ne sont pas organisés en vertu de la LIP. D'ailleurs, pour ces derniers, les transporteurs qui en sont les prestataires doivent obtenir un permis de transport d'élèves auprès de la CTQ.⁷

Par conséquent, devons-nous comprendre que, par l'application de l'article 150 tel qu'actuellement rédigé, ces mêmes transporteurs ne seraient donc pas exemptés de l'application de la Loi (PL17) dans la réalisation de ces transports scolaires au moyen de berlines scolaires ?

La Fédération est d'avis qu'ils devraient également être exemptés de l'application de la Loi. Qui plus est, en ce qui concerne les membres de la Fédération, les transporteurs privés visés sont majoritairement des transporteurs qui possèdent à la fois des autobus et des berlines scolaires.

Nous suggérons de libeller l'article 150(1) de PL17, en ajoutant le paragraphe 1.1^o :

150. À l'exception de l'article 149, les dispositions de la présente loi ne s'appliquent pas au transport de personnes par automobile dans les cas suivants :

1^o le transport d'élèves organisé en vertu de la *Loi sur l'instruction publique* (chapitre I-13.3), de la *Loi sur l'instruction publique pour les autochtones cris, inuit et naskapis* (chapitre I-14) ou de la *Loi sur l'enseignement privé* (chapitre E-9.1)

1.1^o le transport d'élèves organisé par un transporteur qui contracte déjà avec une commission scolaire ou un établissement d'enseignement privé pour le transport d'élèves organisé en vertu de la *Loi sur l'instruction publique* (chapitre I-13.3), de la *Loi sur l'instruction publique pour les autochtones cris, inuit et naskapis* (chapitre I-14) ou de la *Loi sur l'enseignement privé* (chapitre E-9.1)

[...]

⁶ Il est d'usage de considérer que le transport organisé directement par les écoles se place également sous la gouverne de la LIP.

⁷ Article 32 du Règlement sur le transport par autobus, RLRQ c T-12, r 16, puisque l'exemption de l'article 3 de ce Règlement ne s'applique pas.

CONCLUSION

La Fédération partage avec le gouvernement, la volonté d'améliorer l'offre de service de transport rémunéré de personnes par automobile au Québec. La Fédération salue d'ailleurs l'effort du législateur visant à démocratiser le transport collectif réalisé au moyen d'automobiles, lorsque le transport répond aux exigences énumérées au PL17. Toutefois, nous soutenons que la modernisation des services ne peut se faire au détriment d'autres industries, comme celle du transport de personnes par autobus.

Tel que nous l'avons mentionné dans ce mémoire, la Fédération craint que l'importante souplesse laissée au «covoiturage commercial» mette en péril les services de transport interurbain existants, déjà fragilisés. Le faible contrôle économique accordé par PL17 ne ferait qu'aggraver la situation.

Depuis les cinq dernières années, la Fédération et ses membres ont travaillé en collaboration avec Transports Québec afin de relancer l'industrie du transport interurbain. À ce jour, on peut affirmer que l'achalandage a cessé de chuter et que certaines lignes ont connu une légère augmentation.

La Fédération et ses membres sont ouverts à collaborer et à travailler de concert avec les instances gouvernementales afin de trouver des solutions durables et pérennes pour les entreprises de transport de personnes et leurs usagers.

