

Guide^{de} bonnes pratiques

en transport collectif conformément
aux lois et règlements

Avec la collaboration financière du ministère des Transports du Québec

Transports
Québec 

Réalisé par :



FÉDÉRATION QUÉBÉCOISE DES MUNICIPALITÉS



ASSOCIATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS RURAUX DU QUÉBEC



ASSOCIATION DES PROPRIÉTAIRES
D'AUTOBUS DU QUÉBEC

Les activités de concertation pour la réalisation de ce guide ont été effectuées par le



Centre
d'expertise en
transport
intermodal

Contexte

Depuis le début du financement du transport collectif par le ministère des Transports du Québec (2003) et jusqu'à maintenant, les organisations en transport collectif sont appelées à trouver des réponses aux besoins de déplacements variés exprimés par des clientèles diverses. Des modèles d'organisation sont mis en place dans un souci légitime d'efficacité pour répondre à des besoins de mobilité des populations en milieu rural sur les territoires. Le transport collectif devient un service incontournable pour nos communautés.

Le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional alloue une enveloppe dédiée au transport régional de 7,8 M\$ pour l'année 2011¹. En cela, il soutient l'esprit de la Politique québécoise du transport collectif adoptée en juin 2006, qui se traduit ainsi :

Donner aux MRC les moyens d'accroître l'utilisation du transport collectif sur leur territoire dans le but d'augmenter l'offre de transport et de faciliter la mobilité des citoyens.



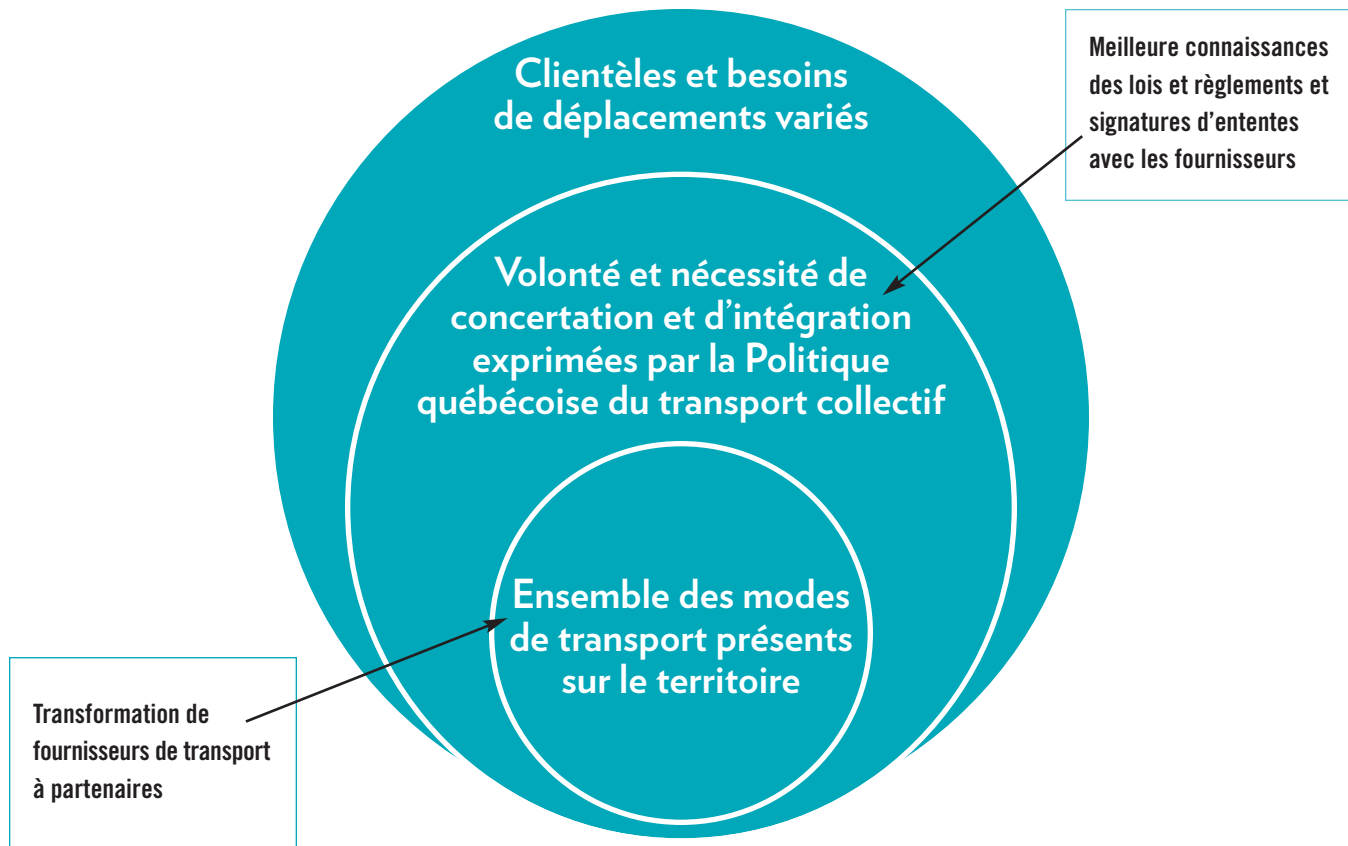
Adapter le développement du transport collectif aux réalités locales.



Reconnaître la pertinence de répondre par une variété de moyens, à l'intérieur d'un même territoire, à des besoins variables de transport en constante évolution **dans une volonté de concertation et d'intégration** dans le respect de chacun des modes.

Après plus de dix ans d'expérimentations diversifiées, un constat se dégage, et ce, peu importe la nature des modèles d'organisation, peu importe les caractéristiques propres des territoires et peu importe que la gestion du transport collectif soit assurée par un organisme sans but lucratif ou par la MRC elle-même : l'intégration dont fait état la Politique québécoise du transport collectif passe par une meilleure connaissance des lois et des règlements qui régissent chaque mode de transport qui compose l'offre du service et par la nécessité de conclure des ententes avec les fournisseurs de service.

¹ Cette enveloppe se répartit entre trois volets de la façon suivante : 6,2 M\$ en vertu du volet 1 pour le développement du transport collectif en milieu rural, le volet 2 se voit attribuer une somme de 0,6 M\$ alors que 1 M\$ est consacré au volet 3.



Bonne
pratique
no

1



Pratiques actuelles

La MRC et les municipalités ont la responsabilité et le mandat de faire reconnaître l'importance de la mobilité envers leurs citoyennes et citoyens et par conséquent, elles ont le devoir de s'impliquer davantage dans l'organisation et la mise en place de services pour en assurer la viabilité et la pérennité. Advenant le cas où une MRC décide, par règlement, de déclarer compétence en matière de transport collectif, une municipalité locale se voit dans l'obligation de déléguer ses pouvoirs à celle-ci.

Lois, règlements et décret

Une MRC peut, par règlement, déclarer sa compétence à l'égard d'une ou de plus d'une municipalité locale dont le territoire est compris dans le sien relativement au transport collectif de personnes.

La MRC est désignée comme responsable des surplus et des déficits de l'organisme mandataire en transport collectif.

Bonnes pratiques

La MRC et les municipalités doivent reconnaître l'importance de la mobilité pour leur population et par conséquent elles doivent s'impliquer

davantage dans l'organisation et la mise en place de services pour en assurer la viabilité et la pérennité. Les municipalités doivent déléguer ses pouvoirs à la MRC en matière de transport.

La MRC participer de manière responsable au développement du transport collectif de personnes sur son territoire et gère pleinement en utilisant pleinement les sommes disponibles à cette fin.

La MRC investit pour soutenir son organisation mandataire sur un budget initial.

La MRC applique des règles qui obligent la concertation avec l'ensemble des acteurs en transport collectif pour maximiser les offres de service et diminuer les coûts.

La MRC reçoit le rapport financier annuel de l'OTC et peut se voir contrainte de financer les dépenses de transport collectif par des avances de fonds à même son budget. À cet égard, il serait souhaitable que la MRC dispose d'une partie des sommes nécessaires à son fonctionnement en début d'année.

Lois, règlements et décret	Références au Guide d'intervention en transport collectif en milieu rural www.atcrq.ca/upload/docs/GuideIntervention_WEB.pdf
Loi sur les compétences municipales (LRQ., c, C-47.1 art. 4)	Sections T3-3 à 10.3-9
Code municipal (L.R.Q., ch.27.1 art. 10)	
Code municipal (L.R.Q., ch.27.1, art. 678.0.2.1)	
Code municipal (L.R.Q., ch.27.1, art. 678.0.2.2)	
Décret 154-2007, 14 février 2007, art. 25	Section T5-9 à 11
<i>Manuel de la présentation de l'information financière municipale</i> , décembre 2008, MAMROT	

Bonne pratique no 2



Illustration: Jimmy Beaulieu

Types de clientèles :

Jeunes

Besoins de déplacements :

Activités parascolaires

Pratiques actuelles

1. Des commissions scolaires proposent aux organismes de transport collectif (OTC) l'organisation du transport des élèves pour cette fin.
2. Les OTC offrent aux commissions scolaires et aux écoles d'organiser le transport exclusif des élèves pour cette fin.

Lois et règlements

La commission scolaire ou l'établissement d'enseignement privé a l'entière responsabilité d'organiser le transport des élèves, que ce soit pour les trajets réguliers — matins et soirs — ou pour les activités parascolaires en mode exclusif.

La commission scolaire ou l'établissement d'enseignement privé peut offrir le transport seulement à l'un de ses transporteurs ou à un détenteur de permis de transport nolisé.

En fonction de ceux-ci

1. Un OTC doit **refuser** toute demande d'une commission scolaire ou d'un établissement privé.
2. Un OTC **ne doit pas** offrir à une commission scolaire ou à un établissement privé d'organiser le transport exclusif de la clientèle pour ce type d'activités.

Bonnes pratiques

1. Un OTC peut, à la demande d'une commission scolaire ou d'un établissement d'enseignement privé, organiser un transport pour des fins d'activités parascolaires seulement si ce transport est **ouvert à d'autres clientèles que celles scolaires**, qu'il s'effectue **exclusivement** avec un véhicule approprié à la clientèle scolaire et qu'une entente soit signée entre l'OTC et le transporteur.

Lois et règlements	Références au Guide d'intervention en transport collectif en milieu rural www.atcrq.ca/upload/docs/GuideIntervention_WEB.pdf
Loi sur l'instruction publique (LRQ., chapitre 1-13.3, art. 291 à 299)	Chapitre T3-13
Loi sur l'enseignement privé (L.R.Q., c. E-9.1, art. 62)	
Règlement sur le transport des élèves section III, octroi des contrats	Chapitre T3-15
Règlement sur le transport des élèves (c. I-13.3, r. 12, art. 20)	
Loi sur les transports (L.R.Q. chapitre 1-12, art. 5, par. a, et art. 48.18)	
Code municipal (L.R.Q., chapitre C-27.1)	Chapitre T3-4
Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves, (R.Q. c. T-12, r.24.2 chapitres 1 à 3 inclusivement)	

Bonne pratique no

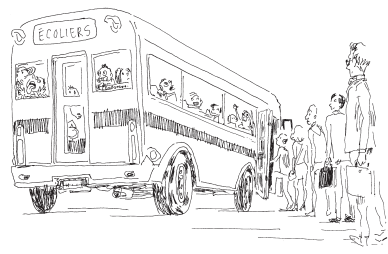


Illustration : Jimmy Beaulieu

Types de clientèles :

Clientèle du transport collectif à bord d'un véhicule scolaire durant les heures scolaires

Besoins de déplacements :

toutes natures

Pratiques actuelles

1. Toutes les commissions scolaires exigent à des degrés divers la vérification d'antécédents judiciaires des utilisateurs de places disponibles provenant du service de transport collectif.
2. Ce ne sont pas tous les OTC qui procèdent à la vérification des antécédents judiciaires auprès des utilisateurs de places disponibles de transport scolaire.

Lois et règlements

La commission scolaire a notamment pour mission de contribuer, dans la mesure prévue par la loi, au développement social, culturel et économique de sa région. En ce sens, elle peut permettre à **toutes autres personnes** que celles pour lesquelles elle organise le transport des élèves d'utiliser ce service de transport jusqu'à concurrence du nombre de places disponibles.

La commission scolaire a la responsabilité d'assurer la sécurité et l'intégrité des élèves pour lesquels elle organise le transport, elle peut² exiger que les usagers du transport collectif fassent l'objet d'une vérification des antécédents judiciaires.

La commission scolaire qui permet l'utilisation des places disponibles dans le cadre du transport collectif peut fixer ses modalités dont le tarif de passage qu'elle requiert, le cas échéant, et le respect des règles qu'elle détermine.

Bonnes pratiques

La Fédération des commissions scolaires du Québec recommande aux commissions scolaires d'exiger la vérification des antécédents judiciaires aux usagers du transport collectif tel que précisé dans le protocole d'entente qu'elle propose.

À la demande d'une commission scolaire, un OTC qui utilise le service de transport scolaire pendant les heures scolaires doit procéder à la vérification des antécédents judiciaires de sa clientèle.

² Dans l'application régionale qu'elle fait de l'article, elle peut également ne pas le faire.

Lois et règlements	Références au Guide d'intervention en transport collectif en milieu rural www.atcrq.ca/upload/docs/GuideIntervention_WEB.pdf
Loi sur l'instruction publique (L.R.Q., chapitre I-13.3, art. 298)	Sections T3-14 et T5- 8
Loi sur l'instruction publique (L.R.Q., chapitre I-13.3, art. 258.2)	

Bonne pratique

no

4



Illustration : Jimmy Beaulieu

Types de clientèles :

Jeunes, familles, aînés

Besoins de déplacements :

Jeunes des camps de jour ou scouts vers une destination commune, familles vers une destination culturelle, voyages de groupe

Pratiques actuelles

1. Certaines organisations approchent les OTC pour organiser du transport nolisé.
2. Les OTC approchent les organisations pour organiser du transport nolisé.
3. Les OTA approchent les groupes et les OTC pour organiser un transport nolisé lorsque leurs équipements ne sont pas au service de leurs propres clientèles.

Lois et règlements

Tout transport contre rémunération doit se faire par des titulaires de permis émis par la Commission des transports du Québec, hormis les services assurés en régie par les organismes municipaux.

Le titulaire d'un permis pour le service de transport nolisé est autorisé à effectuer des voyages pour le transport **exclusif** de groupes de personnes à la condition que ce service **ne soit pas répété** de manière à constituer un service de transport par autobus visé à une autre catégorie.

Les transporteurs scolaires effectuant un transport nolisé sont exemptés de l'obligation d'être titulaire d'un permis pour les services de transport nolisé à certaines conditions.

Les transporteurs qui fournissent des services aux personnes handicapées peuvent organiser un transport nolisé strictement pour leurs clientèles propres sans détenir un permis de transport nolisé.

En fonction de ceux-ci

1. Un OTC et un OTA **doivent refuser** d'organiser³ un tel type de transport **exclusif** et **ne doivent solliciter** aucun organisme pour le faire.

³ On pourrait penser qu'un OTC puisse en organiser à condition qu'il y ait une entente avec le transporteur nolisé sur le territoire ou le transporteur scolaire bénéficiant des exemptions prévues au Règlement sur le transport par autobus. Il faudrait que de telles ententes puissent être signées avec tous les transporteurs qui détiennent un permis de transport nolisé afin d'assurer la continuité des services. Cependant la CTQ n'a pas émis de permis en ce sens malgré les demandes qui lui ont été faites en ce sens.

Bonnes pratiques

Un OTC **peut** organiser un tel transport seulement s'il l'ouvre **à la population en général**. À ce moment, il **doit** diffuser l'itinéraire et l'horaire d'un tel voyage à l'ensemble de sa clientèle. Il **doit** également recourir aux seuls services d'un transporteur détenant un permis de transport nolisé ou aux seuls services d'un transporteur scolaire qui remplit les conditions l'exemptant de détenir un tel permis. Il doit s'assurer, avant de conclure une entente avec le transporteur, que la proposition de déplacements rencontre les conditions liées à son permis et s'inscrit dans le cadre financier de l'enveloppe accordée par le MTQ.

Un OTC **peut** également prendre l'initiative d'organiser un tel transport selon les mêmes conditions que celles exprimées précédemment.

Un OTA **peut** organiser un tel transport pour toute autre clientèle que la sienne propre à condition de détenir un permis de transport nolisé et de conclure une entente.

Lois et règlements	Références au Guide d'intervention en transport collectif en milieu rural www.atcrq.ca/upload/docs/GuideIntervention_WEB.pdf
Loi sur les transports (L.R.Q. T-12, art. 36)	
Règlement sur le transport par autobus (L.R.Q., c. T-12, r. 21.2, art. 35 à 48)	
Règlement sur le transport par autobus (L.R.Q., c. T-12, r. 21.2, art. 5 et 6)	Section T3-13
Règlement sur le transport par autobus (L.R.Q., c. T-12, art. 52)	
Règlement sur le transport par autobus (L.R.Q., c. T-12, art. 3)	

Bonne pratique

no

5



Illustration : Jimmy Beaulieu

Types de clientèles :

toute clientèle du transport collectif

Besoins de déplacements :

ensemble des besoins

Pratiques actuelles

Un organisme de transport adapté (OTA) qui gère également le transport collectif achète un nouveau véhicule pour augmenter l'offre de places résiduelles en transport collectif.

Décret

Un organisme admissible aux subventions du Programme d'aide gouvernementale en transport collectif peut mandater un organisme de transport adapté pour l'organisation d'un service de transport collectif sur son territoire.

Pour effectuer les opérations de transport, l'organisme mandaté pourra utiliser les véhicules déjà en service pour son organisme en comblant les places disponibles à bord des véhicules.

Bonnes pratiques

Un OTA qui gère également le transport collectif doit le faire en respectant l'esprit de la Politique québécoise du transport collectif et du Programme d'aide gouvernementale en transport collectif. À cet égard, si l'augmentation des demandes de déplacements en transport collectif ne peut se réaliser par l'harmonisation de ses places disponibles sur le territoire, l'organisme doit procéder avec les transporteurs en place avec qui il signera un contrat pour définir un nouveau circuit spécifique ou pour conclure une entente avec la commission scolaire pour faire de l'harmonisation.

Lois, règlements et décret	Références au Guide d'intervention en transport collectif en milieu rural www.atcrq.ca/upload/docs/GuideIntervention_WEB.pdf
Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional, D. 154-2007, art. 17	
Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional, D. 154-2007, art. 18	

Bonne pratique no 6

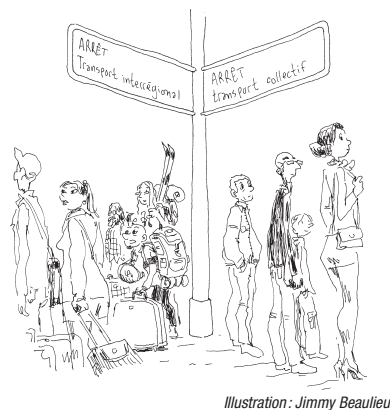


Illustration : Jimmy Beaulieu

Types de clientèles :
toute clientèle du
transport collectif

**Besoins
de déplacements :**
ensemble des besoins

Pratiques actuelles

Un transporteur interrégional détient un permis exclusif sur un territoire composé de plusieurs MRC. Le parcours traversant une même MRC se divise en plusieurs segments composés de municipalités locales.

Une MRC développe un service parallèle ou complémentaire, dans les limites de son propre territoire, à celui offert par le transporteur interrégional afin de répondre aux besoins et aux heures de déplacements de la clientèle du transport collectif⁴.

Lois, règlements et décret

Le transporteur interrégional est lié par son permis à des conditions d'opération, notamment en ce qui concerne les endroits à desservir, les parcours, les horaires et la fréquence des voyages qu'il est autorisé à effectuer. Ce permis est délivré par la Commission des transports du Québec (CTQ).

Le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional mentionne l'obligation d'utiliser les services de transport déjà existants sur le territoire de la MRC et ceux impliqués dans la mise en commun des services; le transporteur interrégional présent sur un territoire doit être considéré.

Bonnes pratiques

Un OTC se doit de considérer le transporteur interrégional comme un partenaire d'harmonisation dans les limites du permis de ce dernier.

L'OTC se doit de rencontrer le transporteur interrégional qui œuvre sur son territoire et de lui présenter les besoins de déplacements de sa clientèle; les deux parties verront si une entente est possible.

⁴ Des ajustements devraient être apportés afin de favoriser les ententes avec les transporteurs interrégionaux pour que ces derniers deviennent plus que des fournisseurs de services, mais bien des partenaires au profit d'une plus grande mobilité. Jamais le transport interrégional ne devrait être pénalisé parce qu'un service de transport collectif est présent sur le territoire. L'offre de transport doit être raffinée, et c'est par la complémentarité des modes qu'elle passe.

Lois et règlements	Références au Guide d'intervention en transport collectif en milieu rural www.atcrq.ca/upload/docs/GuideIntervention_WEB.pdf
Loi sur les transports (L.R.Q., c. T-12, art. 32)	
Loi sur les transports (L.R.Q., c. T-12, art. 48.18 et suivants)	
Règlement sur le transport par autobus (L.R.Q.c. T-12, r.21, art. 9)	

Bonne
pratique
no





Illustration : Jimmy Beaulieu

Types de clientèle :
toute clientèle malade, référée par un organisme de santé, qui doit être accompagnée pour recevoir son service, pour en revenir et pendant le temps du traitement

Besoins de déplacements :
recevoir des soins de santé

Pratiques actuelles

L'organisme de santé sollicite lui-même les bénévoles pour faire le transport d'accompagnement.

Certains transports font de l'accompagnement et servent aussi à faire d'autres services car, dans certains endroits, il n'existe aucun autre transport.

Les centres d'entraide bénévole offrent un service de transport par accompagnement.

Lois et règlements

Un organisme de santé peut fournir toute autre forme d'assistance déterminée par le gouvernement, telles des allocations ou des prestations de dépannage, de transport ou autres, auxquelles une personne n'est pas admissible en vertu d'une autre loi.

Tout transport contre rémunération doit se faire par des titulaires de permis, ou avec un transporteur lié par contrat avec l'organisme de santé, hormis les services assurés en régie par les organismes municipaux, sauf le transport par automobile effectué par un conducteur bénévole.

Le transport bénévole est un transport effectué par un bénévole œuvrant sous le contrôle d'un organisme humanitaire reconnu par le ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS) dans le cadre de l'un de ses programmes de soutien. À ce moment, la rémunération totale pour ce transport ne constitue qu'une contribution aux frais d'utilisation de l'automobile, plus les frais encourus pour les repas et le stationnement s'il y a lieu.

Bonnes pratiques

L'organisme de santé n'a pas à organiser du transport. Par contre, il doit allouer des sommes pour permettre aux personnes admissibles de se transporter vers les établissements hospitaliers. S'il en organise, il doit s'assurer de le faire avec des détenteurs de permis ou avec un transporteur lié par contrat avec l'organisme de santé, à moins qu'il n'y en ait aucun sur le territoire ou que ceux qui sont présents refusent d'exécuter le transport demandé.

Un **conducteur bénévole** aux fins de transport d'accompagnement⁵ **ne peut** être rémunéré. Il doit signer une entente avec un organisme de type humanitaire sur son territoire et reconnu par le MSSS.

⁵ Dans le souci de respecter l'esprit de la Politique québécoise du transport collectif et de son programme d'aide qui vise la complémentarité de l'ensemble des modes de transport présents sur un territoire, des ajustements devraient être apportés afin de distinguer les notions « d'accompagnement, d'assistance, ou de prise en charge ». Ceci pourrait faire en sorte qu'il serait possible d'envisager de confier à un OTC le transport d'accompagnement et des soins de santé. L'accompagnement fait référence à la notion de prise en charge.

Lois et règlements	Références au Guide d'intervention en transport collectif en milieu rural www.atcrq.ca/upload/docs/GuideIntervention_WEB.pdf
Loi sur les services de santé et les services sociaux (L.R.Q., chapitre S-4.2, art. 478)	Section T3-12
Loi sur les transports (L.R.Q. T-12, art. 36)	
Loi concernant les services de transport par taxi (L.R.Q., ch. S-06.01, art. 3 et 3.3)	Section T3-18
Loi concernant les services de transport par taxi (L.R.Q., ch. S-06.01, art. 3.1 a) et b)	
Règlement sur les services de transport par taxi, art. 21.	
Règlement sur le transport par autobus (L.R.Q.c. T-12, r.21. art. 7)	

Bonne pratique no



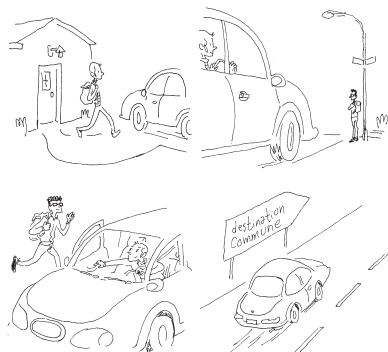


Illustration : Jimmy Beaulieu

Types de clientèles :
un travailleur, un étudiant
conducteurs, par exemple, se
proposent pour transporter quelques
travailleurs ou quelques étudiants

**Besoins
de déplacements :**
se rendre sur un lieu commun ou
environnant situé sur un même trajet

Pratiques actuelles

1. L'OTC reçoit une offre pour dispenser un service de covoiturage pour se rendre à une autre destination.
2. L'OTC recrute des personnes et fixe la tarification des déplacements.
3. L'OTC est l'entremetteur entre l'offre et la demande.

Lois et règlements

Nul ne peut agir comme transporteur ou fournir des services à l'aide d'un moyen ou d'un système de transport contre une rémunération directe ou indirecte s'il n'est titulaire du permis prescrit à cette fin par règlement.

Cela ne s'applique pas à une personne qui effectue un covoiturage, sur un même trajet, lorsque seuls les frais du transport sont partagés et qu'aucune rémunération n'est requise.

Bonnes pratiques

L'OTC reçoit uniquement la demande initiale. Il reçoit la demande et ne fixe aucun tarif pour les déplacements. Il ne doit agir ici qu'en entremetteur.

Lois et règlements	Références au Guide d'intervention en transport collectif en milieu rural www.atcrq.ca/upload/docs/GuideIntervention_WEB.pdf
Loi sur les transports (L.R.Q. T-12, art. 36)	Section T3-18

Bonne pratique no 9



Illustration : Jimmy Beaulieu

Types de clientèles :
un groupe de travailleurs

**Besoins
de déplacements :**
se rendre à un lieu de travail commun

Pratiques actuelles

Un OTC organise un service exclusif de navette pour ce groupe de travailleurs. Il confie le tout à un transporteur sans vérifier s'il détient le permis nécessaire.

Un OTC organise un service exclusif de navette pour ce groupe de travailleurs. Il confie le tout à un transporteur et vérifie qu'il détient le permis nécessaire.

Lois et règlements

Le titulaire d'un permis pour le service de transport par abonnement est autorisé à fournir à une clientèle indiquée à son permis un service régulier de transport pour l'exercice d'activités communes de cette clientèle vers des endroits indiqués à son permis.

Bonnes pratiques

L'OTC peut organiser un tel service de navette s'il est régulier, s'il est pour un ensemble de travailleurs qui ont une destination commune seulement.

L'OTC doit confier ce transport à un transporteur qui détient un permis de transport par abonnement⁶.

⁶ Si un transporteur n'a pas le permis par abonnement, il peut toujours en faire la demande à la CTQ.

Lois et règlements	Références au Guide d'intervention en transport collectif en milieu rural www.atcrq.ca/upload/docs/GuideIntervention_WEB.pdf
Règlement sur le transport par autobus (c. T-12, r.21. art. 33)	