FÉDÉRATION DES TRANSPORTEURS PAR AUTOBUS

SCOLAIRE • NOLISÉ • SPÉCIALISÉ • URBAIN • INTERURBAIN

Mémoire présenté au ministre délégué à l'Économie et aux Petites et Moyennes Entreprises, en lien avec le projet de loi n° 11:

« Loi modifiant diverses dispositions principalement aux fins d'allègement du fardeau réglementaire et administratif »

Déposé par la Fédération des transporteurs par autobus

Février 2026

PRÉAMBULE

La Fédération des transporteurs par autobus («FTA») remercie le Ministre délégué à l'Économie et aux Petites et Moyennes Entreprises, M. Samuel Poulin, de lui donner l'occasion de formuler des commentaires sur les enjeux possibles en regard du projet de loi n° 11 intitulé «*Loi modifiant diverses dispositions principalement aux fins d'allègement du fardeau réglementaire et administratif*» déposé à l'Assemblée nationale le 4 décembre 2025.

La FTA regroupe plus de 700 entreprises œuvrant dans tous les secteurs du transport de personnes, notamment dans le transport scolaire, interurbain, urbain, nolisé-touristique, adapté, aéroportuaire, médical et par abonnement. Pour atteindre sa mission, la FTA veille à mobiliser, concerter et orienter l'industrie, dans un contexte de développement de la mobilité durable.

Le présent mémoire exposera donc nos commentaires et préoccupations en lien avec ce projet de loi et l'impact qu'il pourrait avoir sur nos transporteurs détenant un permis de transport de personnes par autobus émis par la Commission des transports du Québec (CTQ).

COMMENTAIRES

1. Principales modifications

La *Loi sur les transports*[1] et le *Règlement sur le transport par autobus*[2] encadrent l'ensemble du transport par autobus sur le territoire de la province de Québec. Ainsi, en vertu de la réglementation, une personne qui désire offrir un service de transport par autobus ou minibus contre rémunération doit, en règle générale, détenir un permis de transport par autobus délivré par la CTQ.

En prenant connaissance du projet de loi, nous constatons que celui-ci modifie certaines dispositions de la *Loi sur les transports*. Notamment, il prévoit l'abrogation de l'article 39. L'article 39 actuellement en vigueur exige qu'un demandeur détienne un établissement au Québec pour obtenir un permis de transport. Son abrogation aurait pour effet de supprimer cette obligation, de sorte qu'un permis ne serait plus nécessairement délivré au nom d'une personne domiciliée au Québec ou disposant d'un établissement au Québec conforme aux exigences et autres conditions prévues par les règlements du gouvernement.

L'article 39 de la *Loi sur les transports* prévoit:

> «**39.** Tout permis est délivré au nom d'une personne qui est domiciliée au Québec ou a au Québec un établissement conforme aux exigences et autres conditions des règlements du gouvernement, sauf dispositions contraires contenues dans une entente conclue en vertu de l'article 10 de la *Loi sur le ministère des Transports* (chapitre M-28) et conformément à la loi. »

(Nos soulignements)

[1] chapitre T-12
[2] chapitre T-12, r. 16

En conséquence, il ne serait plus obligatoire de posséder un établissement physique au Québec pour obtenir un permis de transport de personnes par autobus.

La FTA estime que cette modification soulève des enjeux, car elle ouvre la porte à l'obtention de permis par des entreprises n'ayant aucune présence réelle au Québec, ce qui pourrait fragiliser le marché québécois du transport de personnes par autobus, dont notamment nos transporteurs interurbains et nolisés touristiques.

La FTA est d'avis que l'article 39 devrait être maintenu ou, à tout le moins, la notion d'« établissement » devrait être précisée et définie de façon plus rigoureuse afin d'éviter toute interprétation trop large.

De plus, le projet de loi prévoit également l'abrogation de l'article 11 du *Règlement sur le transport par autobus*, où l'on retrouve l'exigence de détenir un siège, un établissement principal ou un établissement au Québec pour l'obtention d'un permis.

L'article 11 de ce règlement prévoit :

> « **11.** Pour obtenir un permis de transport par autobus, toute personne doit avoir son siège, son principal établissement ou un établissement au Québec. »

(Nos soulignements)

Cette disposition offrait déjà une certaine flexibilité au demandeur quant au choix de l'établissement, tout en maintenant l'obligation d'une présence au Québec. Or, son abrogation aurait pour effet de supprimer entièrement cette exigence, de sorte qu'un demandeur de permis d'une autre province ne serait plus tenu de posséder un siège, un établissement principal ou tout autre établissement au Québec pour détenir un permis de transport par autobus.

Dans l'exercice de ses pouvoirs de régulation, la CTQ dispose des demandes qui proviennent, pour la plupart, de personnes qui souhaitent obtenir un permis, le modifier ou le transférer. Elle rend une décision après avoir déterminé, le cas échéant, si le demandeur satisfait à certains critères prévus par la réglementation tels que les connaissances, l'expérience et le potentiel de rentabilité qui découlera de l'exploitation du permis demandé.[3]

Ces conditions sont encadrées rigoureusement par la CTQ dans une perspective de protection de l'intérêt du public, afin d'accroître la sécurité routière et la vitalité économique du transport de personnes.

L'abrogation combinée de ces deux articles de la *Loi sur les transports* et du *Règlement sur le transport par autobus* aura un impact sur les membres de la FTA, puisque l'obligation d'avoir un établissement au Québec ne serait plus requise pour l'obtention d'un permis.

[3] *Règlement sur le transport par autobus*, chapitre T-12, r. 16, art. 12.

Ainsi, un transporteur hors Québec, remplissant les obligations prévues à l'article 12 du *Règlement sur le transport par autobus*, pourrait obtenir un permis de transport par autobus, faisant concurrence aux entreprises québécoises déjà bien établies sur le territoire. Il est donc important de maintenir l'exigence en lien avec la notion d'établissement, car la présence d'un établissement au Québec contribue à préserver et à protéger le marché québécois du transport. Nous soumettons toutefois que cette notion devrait être clairement définie afin de ne laisser aucune place à une interprétation large.

Nous avons au Québec une industrie du transport des personnes qui se démarque par ses standards en matière de sécurité des passagers et par la qualité de son service à la clientèle. Des règles plus permissives comme le fait de permettre à des entreprises non établies d'offrir des services sans être établies ici pourraient ouvrir la porte à des pratiques en deçà des standards de protection de l'intérêt du public en vigueur au Québec. Par conséquent, la FTA s'interroge et se préoccupe de l'intention du législateur à savoir si l'abrogation de ces dispositions soit une première étape vers une déréglementation à l'instar de ce qui a été observé en Ontario.

CONCLUSION

La FTA réitère ses préoccupations quant aux impacts potentiels de l'abrogation de l'exigence d'établissement au Québec pour l'obtention d'un permis de transport. Elle souligne que toute modification législative doit tenir compte de la pérennité du marché québécois du transport de personnes par autobus.

La FTA demeure disponible, comme à l'habitude, pour discuter des enjeux mentionnés dans le présent mémoire.