

# Mémoire

## Consultations sur le Projet de loi 122 Association du transport urbain du Québec (ATUQ)



Présenté à la Commission de  
l'aménagement du territoire.  
Le 22 février 2017.



## L'Association du transport urbain du Québec (ATUQ)

L'Association du transport urbain du Québec (ATUQ) représente les neuf sociétés de transport en commun du Québec, qui desservent les plus grandes villes de la province, totalisant plus de 50% de la population québécoise: Montréal, Québec, Lévis, Laval, Longueuil, Gatineau, Trois-Rivières, Saguenay et Sherbrooke. Elles assurent plus de 90 % des déplacements faits en transport en commun au Québec.

Conformément à la *Loi sur les sociétés de transport en commun*<sup>1</sup>, 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, elle assure la concertation de ses membres et la représentation publique afin de 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 les services de soutien à l'acquisition de véhicules et de systèmes de transport et de représentation auprès des manufacturiers. Elle identifie également les meilleures pratiques 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 transport en commun. Les neuf sociétés de transport en commun membres de l'ATUQ sont les suivantes :

- Réseau de transport de la Capitale (RTC)
- Réseau de transport de Longueuil (RTL)
- Société de transport de Laval (STLaval)
- Société de transport de Lévis (STLévis)
- Société de transport de l'Outaouais (STO)
- Société de transport de Montréal (STM)
- Société de transport de Saguenay (STSaguenay)
- Société de transport de Sherbrooke (STSherbrooke)
- Société de transport de Trois-Rivières (STTR)

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

---

<sup>1</sup> R.L.R.Q. c. S-30.01.

## Mise en contexte : l'autonomie et la flexibilité

Le Projet de loi 122 : Loi visant principalement à reconnaître que les municipalités sont des gouvernements de proximité et à augmenter à ce titre leur autonomie et leurs pouvoirs donne suite aux demandes des municipalités de redéfinir les institutions municipales et la relation de celles-ci avec l'État québécois à la lumière des enjeux d'aujourd'hui<sup>2</sup>.

La réduction de l'intervention de l'État dans le cadre des processus décisionnels municipaux, l'autonomie, la flexibilité et une plus grande latitude dans la gestion des services qui incombent aux pouvoirs municipaux sont la réponse non équivoque donnée par le gouvernement du Québec à cette volonté du milieu.

L'ATUQ est favorable à cette démarche du gouvernement et aux principes liminaires du Projet de loi 122. Elle est plus particulièrement interpellée par les mesures législatives que le gouvernement a regroupées sous le thème « Gouvernance et pouvoirs municipaux » que le Projet de loi propose d'introduire, notamment, à la *Loi sur les sociétés de transport en commun*, chapitre S-30.01.

L'ATUQ souhaite apporter certains commentaires et formuler des recommandations afin que l'autonomie et la flexibilité qui se traduiront dans les modifications proposées tiennent compte de la perspective économique singulière des sociétés de transport en commun.

---

<sup>2</sup> Union des municipalités du Québec, Livre blanc municipal : L'avenir a eu lieu, 2012; Fédération québécoise des municipalités, Pour un état de proximité et une autonomie des communautés : Proposition de loi cadre sur la décentralisation, 2005.

## Intégrité et vitesse

L'ATUQ soumet que les mesures assurant l'autonomie et la flexibilité des sociétés de transport en commun ne peuvent être importées à cette dernière loi sans tenir compte de la perspective de ces sociétés.

Rappelons que les membres de l'ATUQ ont pour mission d'assurer, par des modes de transport collectif, la mobilité des personnes dans les territoires desservis<sup>3</sup>. À cette fin, les sociétés de transport en commun exploitent une entreprise de transport en commun et offrent divers services spécialisés<sup>4</sup>.

Ainsi, si les sociétés de transport en commun demeurent liées aux villes et territoires desservis sur le plan de leur gestion et de leur organisation, les activités qu'elles exercent n'en sont pas moins de nature commerciale. Certaines dispositions de la *Loi sur les sociétés de transport en commun* reconnaissent d'ailleurs cette réalité<sup>5</sup>. En outre, l'article 86 de la Loi prévoit :

*86. Une société dispose de tous les pouvoirs d'une personne morale pour réaliser toute autre activité commerciale connexe à son entreprise de transport en commun.*

Ces activités ont été regroupées au sein des sociétés de transport, dotées d'un conseil d'administration, afin d'assurer la souplesse et la flexibilité nécessaires au plein accomplissement de leur mission.

Dès lors, la volonté d'accorder davantage d'autonomie et de flexibilité aux municipalités du Québec doit, selon l'ATUQ, tenir compte de cette réalité économique et garantir aux sociétés de transport en commun une liberté d'action accrue leur permettant d'assurer, avec intégrité et vitesse, le plein accomplissement de leur mission.

Les moyens mis à la disposition des municipalités desservies doivent également se traduire par davantage de souplesse et de latitude dans la gestion des services de transport urbain au sein des sociétés.

À ce titre, l'objectif du Projet de loi 122 est de conférer aux municipalités les mêmes leviers dont dispose le gouvernement en termes de gestion afin d'assurer la livraison des services aux Québécois. Dans cette perspective, l'ATUQ souligne que plusieurs entités, sociétés d'État et entreprises publiques opérant des activités commerciales bénéficient d'une telle latitude dans leur gestion.

L'Agence métropolitaine de transport, Hydro-Québec, la Société de la Place des Arts de Montréal, la Société des alcools du Québec, la Société des établissements de plein air du Québec et la Société des loteries du Québec, pour ne nommer que ces entités, disposent d'une marge de manœuvre qui

---

<sup>3</sup> *Loi sur les sociétés de transport en commun*, art. 3.

<sup>4</sup> *Idem*, art. 4 et 5.

<sup>5</sup> *Idem*, art. 86, 160, 164.1, 167 et 175.

reconnait leur réalité commerciale, notamment en matière contractuelle afin d'accomplir pleinement leur mission<sup>6</sup>.

Dans le cadre de la présente consultation, l'ATUQ ne réclame pas l'autonomie complète dans l'exercice de ses choix contractuels, comme c'est le cas pour ces entités. Cependant, dans la perspective des amendements proposés par le Projet de loi 122, l'ATUQ propose une réflexion sur les entraves à la saine gestion que pourraient représenter certaines limitations apportées par les nouvelles dispositions proposées.

C'est dans cette perspective, notamment, que l'ATUQ propose d'aborder les thèmes suivants :

- L'assujettissement des contrats d'emphytéose des sociétés de transport en commun;
- Le décloisonnement et la révision des mécanismes d'évaluation qualitative;
- Des outils pour bonifier la flexibilité, sans compromettre l'équité et la concurrence;
- Des mesures pour une gouvernance efficiente.

---

<sup>6</sup> À ce jour, ces entités sont assujetties à l'article 7 de la *Loi sur les contrats des organismes publics* (R.L.R.Q. c. C-65.1) qui leur confère le droit d'établir eux-mêmes les règles d'adjudication de contrats via une politique qu'elles ont simplement l'obligation de déposer auprès du secrétariat du Conseil du trésor.

## L'assujettissement des contrats d'emphytéose des sociétés de transport en commun

Le Code civil du Québec définit l'emphytéose comme «*le droit qui permet à une personne, pendant un certain temps, d'utiliser pleinement un immeuble appartenant à autrui et d'en tirer tous ses avantages, à la condition de ne pas en compromettre l'existence et à charge d'y faire des constructions, ouvrages ou plantations qui augmentent sa valeur d'une façon durable.*»<sup>7</sup>

Le contrat d'emphytéose est un outil juridique pouvant être utilisé par les sociétés de transport en commun pour impliquer des tiers, notamment, dans la prestation de services accessoires ou l'implantation de commerces de commodités, accessoires aux services de transport urbain.

Clairement, l'ATUQ soumet que la tenue d'un appel d'offres pour le choix d'un tel partenaire ne servirait pas l'intérêt public.

D'emblée, l'ATUQ s'interroge sur l'opportunité d'assujettir de tels contrats à la procédure d'appel d'offres alors que les contrats de vente immobilière (même conditionnelle à l'exécution de certains travaux) n'y sont pas assujettis. L'introduction de cette mesure pourrait avoir un effet contraire à celui souhaité en incitant les organismes municipaux à se tourner vers la vente plutôt que d'opter pour le contrat d'emphytéose. Pourtant, dans bien des cas, il serait dans l'intérêt public d'utiliser ce dernier.

Plusieurs autres facteurs s'opposent à l'assujettissement de ces contrats à la procédure d'appel d'offres.

À titre d'exemple, une société de transport pourrait juger opportun d'utiliser ce véhicule contractuel pour conclure une entente de partenariat avec l'une de ses entités commerciales constituées en vertu de la loi, une orientation qui se prêterait bien mal à la tenue d'un appel d'offres.

De même, l'aménagement de pôles d'échanges (transit / méga terminus) pourrait utiliser le contrat d'emphytéose afin de permettre la réalisation de projets, impliquant des promoteurs ou entreprises commerciales privées. Le propre des contrats d'emphytéose est de permettre à l'entreprise privée d'amortir l'investissement sur une plus longue période, ce qui rehausse l'importance quant au choix du partenaire qui réalisera le projet. En certaines circonstances, un seul promoteur, propriétaire de lots ou de commerces à proximité ou lorsque le projet est situé à l'extérieur des secteurs prisés, pourrait être intéressé par le projet, ce qui ne favoriserait pas l'obtention du meilleur projet sur le plan financier. Aussi, il pourrait être hautement souhaitable de choisir un entrepreneur ayant une présence locale, ce qui, en raison de l'interdiction de non-discrimination territoriale prévue par la loi, pourrait poser plusieurs difficultés juridiques<sup>8</sup>. Enfin, certains développeurs pourraient déjà être sous contrat avec une société et la tenue d'un appel d'offres pourrait permettre l'entrée en scène d'un deuxième entrepreneur dans un même projet, ce qui pourrait affecter la vision d'ensemble du projet et être source de risques juridiques.

---

<sup>7</sup> Code civil du Québec, art. 1195.

<sup>8</sup> Loi sur les sociétés de transport en commun, art. 99.

À vouloir donner accès à tout prix à de tels projets à l'ensemble des promoteurs, le gouvernement prive les sociétés de transport de la flexibilité nécessaire à la conclusion du meilleur contrat d'emphytéose tant sur le plan qualitatif que financier.

Ce constat se pose avec encore plus d'acuité lorsque l'on considère la restriction imposée par les dispositions proposées par le Projet de loi 122 en ce qui a trait au mode de sollicitation. Tel que modifié par le Projet de loi, l'article 96 impose en effet aux sociétés de transport l'utilisation du système à double enveloppe pour adjuger un contrat d'emphytéose portant sur un de leurs immeubles<sup>9</sup>. Le cadre imposé par ce mécanisme retire toute souplesse dans le choix des moyens, à supposer même qu'il faille conclure que la tenue d'un appel d'offres pour l'attribution d'un contrat d'emphytéose sert l'intérêt public.

En somme, le mieux étant parfois l'ennemi du bien, cette modification proposée par le Projet de loi ne sert pas les intérêts des sociétés de transport en commun et n'est pas dans l'intérêt public. Cela est contraire à l'esprit même du Projet de loi qui est précisément de conférer une plus grande autonomie.

**Recommandation 1: Nous recommandons que le contrat d'emphytéose ne soit pas assujéti à la procédure d'appel d'offres prévue par l'article 95 de la *Loi sur les sociétés de transport en commun* ou que, s'il doit en être ainsi, les sociétés de transport disposent de la discrétion de définir le mode de sollicitation et d'adjudication du contrat.**

---

<sup>9</sup> Projet de loi 122, art. 193.

## Le décloisonnement et la révision des mécanismes d'évaluation qualitative

L'ATUQ salue la volonté du gouvernement de décloisonner et de bonifier les mécanismes d'évaluation qualitative des soumissions. L'ATUQ souhaite néanmoins apporter les commentaires suivants.

### L'approche qualitative et le prix

L'ATUQ est favorable au décloisonnement des mécanismes d'évaluation qualitative en ce qui concerne les contrats de services professionnels.

D'une part, le système à double enveloppe tel que modifié permettra d'atténuer la valeur relative du plus bas prix dans le cadre de la deuxième étape en faisant varier le facteur entre 0 et 50 pour la détermination du pointage final. La discrétion d'un organisme municipal de prévoir un facteur de 0 permet à l'organisme public de payer jusqu'à environ 40 % de plus pour passer d'une offre dont le pointage à la première étape est de 70 points à celle qui a obtenu 100 points. Il s'agit d'une progression significative vers la prépondérance de la qualité dans l'adjudication des contrats publics québécois, selon les besoins propres à chaque contrat<sup>10</sup>.

D'autre part, en permettant dorénavant l'approche à prix pondéré, où le prix est un critère de qualité, cela permettra d'atténuer l'importance relative du prix et permettra à un plus grand nombre de fournisseurs potentiels de participer au résultat final de l'appel d'offres. Ainsi, à titre d'exemple, selon la pondération accordée au prix soumis dans le cadre de cette approche, le soumissionnaire qui obtient un point pour le prix pourrait néanmoins obtenir le contrat si, par ailleurs, sa qualité est irréprochable.

Nous sommes d'avis que cet assouplissement est suffisant pour permettre aux organismes municipaux de faire de meilleurs choix dans le cadre de leur processus contractuel.

Par ailleurs, les modes de sollicitation utilisant un système de pondération devraient permettre aux sociétés de transport de prévoir des critères éliminatoires, à l'instar des organismes publics assujettis à la *Loi sur les contrats des organismes publics*<sup>11</sup>. En effet, les paragraphes 2.1 et 3 e), de l'article 96.1 devraient être modifiés pour permettre à une société, par une disposition non équivoque, d'exclure un soumissionnaire qui, pour **un ou plusieurs** des critères qu'elle identifie dans sa grille d'évaluation, n'obtient pas la note de passage pour ce(s) critère(s), malgré qu'il ait obtenu la note intérimaire globale de 70.

---

<sup>10</sup> Pour les organismes assujettis à la *Loi sur les contrats des organismes publics*, le facteur (« paramètre K ») ne peut être inférieur à 15 % ni excéder 30 % pour les contrats d'approvisionnement et de services. La valeur du paramètre K est cependant imposée à 15% pour les contrats de travaux de construction. En matière de technologies de l'information, le dialogue compétitif prévoit que le paramètre K peut aller jusqu'à 40 %.

<sup>11</sup> R.L.R.Q. c. C-65.1.

Encore ici, il s'agit de permettre aux sociétés de bénéficier de plus de flexibilité en utilisant des critères de sélection dans le choix du meilleur fournisseur et/ou entrepreneur.

**Recommandation 2 : Permettre aux sociétés de transport de prévoir un ou des critères éliminatoires dans le cadre des mécanismes d'évaluation qualitative et de rejeter un soumissionnaire qui n'obtient pas la note de passage pour ce ou ces critères.**

### **Le dialogue et la négociation**

L'ATUQ reçoit favorablement l'ouverture à la négociation dans les processus de sélection des fournisseurs ou entrepreneurs. Bien que perfectible, ce mécanisme servira très certainement aux sociétés de transport en commun à développer des approches novatrices dans le cadre de l'adjudication de leurs contrats.

Elle considère cependant que plusieurs éléments pourraient être clarifiés dans le processus de dialogue autorisé par les nouvelles dispositions afin de réduire les risques juridiques.

Les éléments suivants devraient être ainsi clarifiés :

- Préciser que le projet sur le plan technique ou financier tel que prescrit par l'article 99.0.1 proposé par le Projet de loi 122 implique nécessairement la précision du besoin exprimé et pourrait donc affecter la nature du projet lancé initialement par appel d'offres. Des balises devraient être fixées à cet égard.
- La négociation finale du contrat accordé à la suite d'un tel dialogue est assujettie à des paramètres imprécis, lesquels sont exposés très sommairement à l'article 99.0.6 du Projet de loi. La règle permettant de négocier la conclusion d'un tel contrat «en préservant les éléments fondamentaux» ne fournit pas de balises suffisamment précises et sera source d'insécurité juridique.
- La désignation d'un négociateur au terme du texte proposé à l'article 99.0.7 par le Projet de loi devrait être davantage documentée. À l'instar du guide en matière d'évaluation du rendement des fournisseurs, il devrait appartenir au ministère d'élaborer et de communiquer un tel guide aux organismes municipaux.
- Le dépôt du rapport du secrétaire du comité de sélection et de la personne désignée pour négocier le contrat, tel que prescrit par l'article 99.0.8, devrait être accompagné du contrat dûment négocié. La Société pourrait ainsi confirmer l'adjudication du contrat à la lumière du ou des rapport(s) qui lui sera(seront) communiqué(s) par la même occasion.

**Recommandation 3: Clarifier les différentes étapes du « dialogue compétitif » prévues par ces nouvelles dispositions et prévoir l'obligation du ministère de documenter les meilleures pratiques.**

## L'égalité

Diverses dispositions du Projet de loi font référence au résultat de l'évaluation qualitative des soumissions en cas d'égalité quant au pointage final obtenu par un soumissionnaire.

À cet égard, la loi ne définit pas le niveau de décimal servant à déterminer les cas où il y a égalité entre les soumissionnaires. Nous recommandons de conserver cette approche afin maintenir la logique mathématique, laquelle est d'une objectivité implacable<sup>12</sup>.

Il y aurait cependant lieu de maintenir le tirage au sort lorsque, exceptionnellement, il y aura égalité quant à la note sur la qualité et au prix soumis entre deux soumissionnaires.

**Recommandation 4: Maintenir la logique mathématique dans l'établissement de l'égalité et prévoir le tirage au sort lorsque, exceptionnellement, il y a égalité quant à la note sur la qualité et le prix soumis.**

## La compensation comme outil d'attraction des concurrents qualifiés

La possibilité de compenser financièrement chaque soumissionnaire ayant présenté une soumission conforme dans le cadre d'un processus d'appel d'offres peut s'avérer utile, surtout lorsque des efforts substantifs sont exigés des soumissionnaires lors de la présentation de leur offre. Pour certains types de contrat, il s'agit là d'une pratique courante (contrat de type clé en main ou design-construction).

L'ATUQ s'interroge cependant sur la nécessité de prévoir un mécanisme d'autorisation préalable du ministre et les délais administratifs inhérents à une telle procédure d'autorisation. En effet, il est fréquent que les processus d'appel d'offres s'inscrivent à l'intérieur d'un échéancier précis, associé tantôt à un programme d'immobilisations, à l'octroi d'une subvention ou tout simplement à des conditions climatiques. L'imposition d'un processus d'autorisation préalable auprès du ministre pourrait avoir comme conséquence de freiner sinon d'être fatale à un projet si celui-ci ne peut bénéficier sans délai du mécanisme de compensation pour attirer les concurrents qualifiés et les inciter à déployer les efforts nécessaires pour présenter des propositions à la hauteur des attentes des sociétés de transport.

Il apparaîtrait sans doute plus opportun de fixer dans la loi les conditions liées aux compensations financières ce qui aurait comme avantage de rendre les règles du jeu claires dès le départ et d'éviter de demander au ministre de trancher des questions liées à l'administration d'appels d'offres commerciaux. Les conditions suivantes pourraient notamment être incorporées dans la loi :

- l'importance ou la complexité du projet justifie le versement d'une compensation;
- l'ampleur des efforts sollicités des soumissionnaires;

---

<sup>12</sup> *Nurun inc. c. Québec (Procureur général) (Ministère des Transports)*, 2012 QCCS 523.

- le montant de la compensation à être versé à chaque soumissionnaire ne doit pas dépasser plus d'un certain pourcentage du coût estimé du projet;
- les documents d'appel d'offres doivent prévoir que seuls les soumissionnaires conformes peuvent recevoir une compensation;
- chaque soumissionnaire qui reçoit une telle compensation doit céder ses droits d'auteurs et moraux liés à sa soumission.

**Recommandation 5: Prévoir que la possibilité d'accorder des compensations financières aux soumissionnaires soit encadrée par la loi, laquelle énoncera les conditions préalables à l'utilisation de cet incitatif.**

## Des outils pour bonifier la flexibilité, sans compromettre l'équité et la concurrence

L'ATUQ souhaite profiter de l'occasion que lui donne la consultation sur le Projet de loi 122 pour réclamer la bonification des outils contractuels mis à la disposition des sociétés de transport en commun.

En outre, l'ATUQ souhaite que le législateur introduise les outils suivants aux dispositions de la *Loi sur les sociétés de transport en commun*, lesquels sont déjà utilisés par les organismes publics assujettis à la *Loi sur les contrats des organismes publics* :

### Coût total d'acquisition

Les sociétés de transport devraient pouvoir considérer le coût total d'acquisition d'un bien et lui permettre de l'ajouter au prix soumis pour déterminer la soumission la plus basse au sens de la loi.

Cet ajustement pourrait être fondé, à l'instar du mécanisme prévu par la réglementation adoptée en vertu de la *Loi sur les contrats des organismes publics*<sup>13</sup>, sur des éléments quantifiables et mesurables identifiés préalablement aux documents d'appel d'offres.

Cet outil permettrait en outre aux sociétés de transport de considérer les coûts additionnels qui ne sont pas inclus dans le prix soumis, mais qu'il est pertinent de considérer dans le cadre du processus d'acquisition (coûts d'installation, d'entretien, de soutien, de formation, de remplacement de certains équipements, accessoires, etc.).

### Adjudication de plusieurs contrats pour répondre aux mêmes besoins

Il est acquis que les sociétés de transport peuvent accorder des contrats par lots ou des contrats à exécution sur demande.

Toutefois, la loi ne permet pas l'attribution d'un contrat à une personne autre que celle qui a présenté, à l'égard du lot ou du besoin exprimé, le prix le plus bas.

Dans le contexte de contrat à commandes lorsque les besoins sont récurrents et que la quantité de biens, le rythme ou la fréquence de leur acquisition sont incertains, il peut être requis que plusieurs fournisseurs puissent être retenus afin de sécuriser l'approvisionnement d'une société.

À l'instar des organismes publics, les sociétés de transport devraient pouvoir adjudger à plusieurs fournisseurs les commandes ainsi générées par les besoins de leurs unités d'affaires. Par exemple, les commandes seraient ainsi attribuées au fournisseur qui a soumis, à l'égard du bien à acquérir, le prix le plus bas ou, en cas d'impossibilité de ce dernier de donner suite à la demande, aux autres fournisseurs

---

<sup>13</sup> *Règlement sur certains contrats d'approvisionnement*, R.L.R.Q. c. C-65.1, r. 2, art. 15.1.1 et 15.1.2.

en fonction de leur rang respectif. Cela constituerait par ailleurs un outil intéressant qui inciterait les organismes municipaux à regrouper leurs besoins tout en ne compromettant pas la sécurité de leur approvisionnement en biens ou en services. Tel que déjà indiqué, cet outil existe déjà et est déjà à la disposition des organismes publics<sup>14</sup>.

### **L'appel d'offres en deux étapes**

Les organismes publics disposent par ailleurs de la possibilité de procéder à un appel d'offres en deux étapes, tant pour les contrats de services et d'approvisionnement que pour les contrats de construction<sup>15</sup>.

En principe, suivant le règlement applicable, à la première étape, seule une démonstration de la qualité est requise. L'identité des soumissionnaires alors sélectionnés n'est pas révélée. Tous les soumissionnaires ayant démontré un niveau de qualité minimale seront invités à la deuxième étape. Lors de cette deuxième étape, l'organisme invite les soumissionnaires sélectionnés à présenter une offre comportant uniquement un prix. Le contrat est ensuite adjugé au soumissionnaire présentant le meilleur prix parmi ceux qui ont atteint la qualité minimale.

Ce mécanisme d'adjudication de contrat se rapproche de l'appel d'offres traditionnel en deux étapes où le pointage final constitue le reflet d'un rapport qualité/prix. Dans le cadre de cet appel d'offres en deux étapes, cette formule n'est pas appliquée.

Encore ici, cet outil pourrait constituer une approche appropriée en certaines circonstances pour les sociétés de transport et il serait utile que ce mode de sollicitation soit intégré à la *Loi sur les sociétés de transport en commun*.

**Recommandation 6: Permettre aux sociétés de transport de bénéficier des mêmes outils contractuels que les organismes publics en incorporant à la loi le pouvoir :**

- de considérer le coût total d'acquisition dans l'établissement du plus bas prix ou du prix soumis dans le cadre d'un processus d'évaluation qualitative;
- de permettre d'adjuger à plusieurs fournisseurs un contrat d'approvisionnement, de services ou de construction répondant aux mêmes besoins et retenir ensuite les fournisseurs ou entrepreneurs selon leur disponibilité et leur rang respectif;
- de permettre l'utilisation d'un mode de sollicitation en deux étapes, soit la qualité minimale et le plus bas prix.

---

<sup>14</sup> Voir à titre d'exemple le *Règlement sur certains contrats d'approvisionnement*, art. 17 à 18.1.

<sup>15</sup> *Règlement sur certains contrats d'approvisionnement*, r. 2, art. 26.1; *Règlement sur certains contrats de services*, R.L.R.Q. c. C-65.1, r. 4, art. 25; *Règlement sur certains contrats en matière de technologies de l'information*, R.L.R.Q. c. C-65.1, r. 5.1, art. 18; *Règlement sur les contrats de travaux de construction*, R.L.R.Q. c. C-65.1, r. 5, art. 22;

## Des mesures pour une gouvernance efficiente

### La société ou son conseil

Contrairement aux articles 92.2, 92.3, 96 et 103.2 tel que modifiés par le Projet de loi 122 qui réfèrent à la notion de «société», l'ATUQ a noté que les articles 96.1, 3<sup>e</sup> alinéa et 99.0.8 réfèrent au «conseil d'administration». Cette dernière notion, plus précise en regard de l'autorité désignée, suggère que seul le conseil d'administration serait habilité à exercer le pouvoir conféré par ces deux dispositions.

Une telle approche est un frein inutile à la saine gouvernance et à la flexibilité recherchée par le Projet de loi 122 en ce qu'elle empêche, selon l'ATUQ, la délégation des pouvoirs énumérés à ces articles.

**Recommandation 7: Aux articles 96.1 et 99.0.8, remplacer les notions de «conseil d'administration» par «société» afin d'éviter l'ajout de contraintes à la gestion.**

### La publication des règlements des sociétés de transport en commun

Les règlements d'une société de transport en commun doivent être publiés dans un journal diffusé dans son territoire<sup>16</sup>.

Ce mode de diffusion de l'information ne rejoint pas un large public. La publication de ces règlements emporte également des coûts pouvant se chiffrer à plusieurs milliers de dollars pour chaque société de transport.

C'est pourquoi l'ATUQ souhaite que le législateur modernise ce mode de diffusion de l'information et de publication des règlements. L'ATUQ suggère ainsi que les mesures introduites par les articles 51 et 90 du Projet de loi 122 soient reproduites, en faisant les adaptations nécessaires, à la *Loi sur les sociétés de transport en commun*.

L'adoption d'un règlement pour déterminer les modalités de publication de ces avis publics et de ces règlements pourrait permettre plus de souplesse dans la diffusion de ces informations auprès des usagers et des personnes desservis par les services de transport en commun et autres services spécialisés. Les moyens d'aujourd'hui permettent aux organismes municipaux de choisir des modes de communication plus efficaces qui rejoindront un plus large public.

**Recommandation 8: Permettre aux sociétés de transport d'adopter un règlement pour déterminer les modalités de publication de leurs avis publics et de leurs règlements.**

---

<sup>16</sup> *Loi sur les sociétés de transport en commun*, art. 53.

### La publication de la liste des contrats

L'article 190 du Projet de loi 122 propose de modifier l'article 92.3 de la *Loi sur les sociétés de transport en commun* afin d'imposer l'obligation de publier la liste de tous les contrats de plus de 2 000 \$ conclus au cours de l'exercice financier précédent avec un même cocontractant si l'ensemble de ces contrats comporte une dépense totale dépassant 25 000 \$. Cette liste doit être publiée au plus tard le 31 janvier.

L'ATUQ suggère de proroger cette obligation au 31 mars afin de tenir compte des délais de préparation de cette liste et du niveau d'occupation des ressources en début d'année.

<p><b>Recommandation 9: Fixer au 31 mars la date limite de publication de la liste de tous les contrats de plus de 2 000 \$ conclus au cours de l'exercice financier précédent avec un même cocontractant si l'ensemble de ces contrats comporte une dépense totale dépassant 25 000 \$.</b></p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

## Conclusions

Plusieurs mesures proposées par le Projet de loi 122 sont favorables aux sociétés de transport en commun et leur confèrent des outils intéressants pour raffiner leurs pratiques contractuelles.

Cependant, la volonté du gouvernement de conférer de l'autonomie et de la flexibilité aux organismes municipaux doit nécessairement tenir compte des objets et de la mission singulière des sociétés de transport en commun. À cette fin, l'ATUQ souhaiterait que les sociétés de transport disposent de plus d'outils, lesquels sont déjà à la disposition du gouvernement du Québec et de plusieurs entités à vocation commerciale. En somme, la volonté exprimée et appréciée de traiter les organismes municipaux en tant que partenaires et sur un même pied d'égalité suppose que ces derniers disposent des mêmes outils d'intervention lorsque leurs entités à vocation commerciale s'adressent aux marchés.

Par ailleurs, nous avons souligné dans ce mémoire que certaines des limitations imposées par le Projet de loi 122 devraient être retirées ou minimalement atténuées pour tenir compte de la réalité économique des sociétés de transport en commun.

C'est dans cet esprit que l'ATUQ soumet ses commentaires et recommandations aux membres de la Commission de l'aménagement du territoire et les remercie de lui avoir donné l'occasion de participer aux consultations publiques sur ce Projet de loi.

