

# Propositions d'amendements législatifs et de révision du modèle de gouvernance

10 septembre 2024

Mémoire soumis au ministère des Transports  
et de la Mobilité durable dans le cadre des consultations  
particulières portant sur le projet de loi 61 – *Loi édictant  
la Loi sur Mobilité Infra Québec et modifiant certaines  
dispositions relatives au transport collectif*



---

# Table des matières

<b>FAITS SAILLANTS ET SYNTHÈSE DES RECOMMANDATIONS</b>	<b>2</b>
<b>SECTION 1 – INTRODUCTION</b>	<b>4</b>
Présentation d’exo	4
Position d’exo sur le Projet de loi	5
Proposition de révision de la gouvernance métropolitaine	6
<b>SECTION 2 – ÉLIMINER CERTAINES CONTRAINTES LÉGISLATIVES POUR AMÉLIORER L’EFFICACITÉ DE L’ORGANISATION</b>	<b>7</b>
Adhésion aux recommandations de l’ATUQ	7
Propositions d’amendements aux dispositions actuelles du Projet de loi et d’allègements législatifs à intégrer	<b>8</b>
Recommandation 1	8
Recommandation 2	10
Recommandation 3	13
Recommandation 4	14
Recommandation 5	15
<b>SECTION 3 – UN MODÈLE RENOUVELÉ DE GOUVERNANCE MÉTROPOLITAINE : REDONNER DU POUVOIR AUX MUNICIPALITÉS SUR L’OFFRE DE SERVICE LOCALE</b>	<b>16</b>
Contexte	17
Proposition d’une nouvelle gouvernance	17
Les principales responsabilités de chacun sous ce nouveau modèle	19
Les bénéfices de ce modèle	20
<b>SECTION 4 – CONCLUSION</b>	<b>21</b>
<b>ANNEXES</b>	<b>22</b>

---

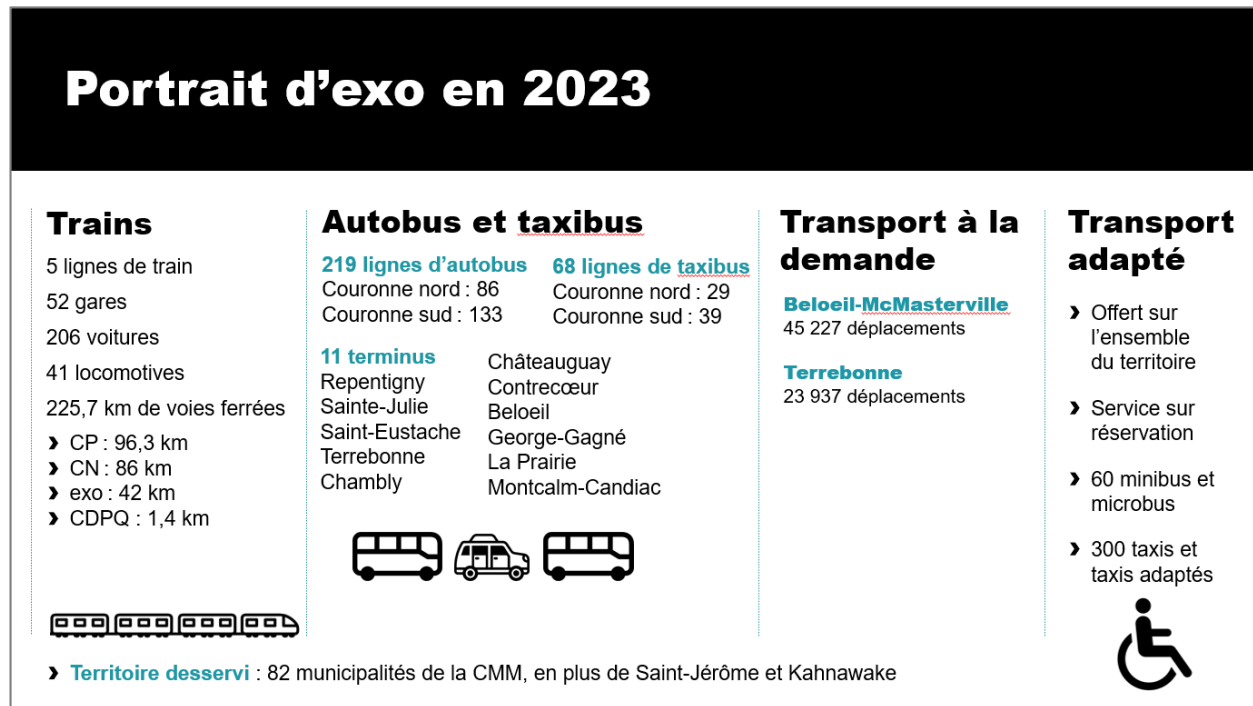
## Faits saillants et synthèse des recommandations

- Le Réseau de transport métropolitain opérant sous la marque exo accueille positivement le projet de loi 61 – *Loi édictant la Loi sur Mobilité Infra Québec et modifiant certaines dispositions relatives au transport collectif* (le « Projet de loi »), particulièrement les dispositions qui amendent la *Loi sur le Réseau de transport métropolitain* (« LRTM »). Celles-ci répondent à certaines de nos demandes et permettront d’améliorer l’efficacité de nos opérations.
- Toutefois, exo souhaite proposer certains amendements aux articles du Projet de loi, afin de refléter plus fidèlement les besoins de l’organisation.
- D’abord, exo appuie l’ensemble des propositions détaillées dans le mémoire soumis par l’Association du transport urbain du Québec (ATUQ). Ces propositions touchant la gouvernance et la valorisation immobilière auront notamment comme bénéfiques de clarifier la répartition des rôles et responsabilités dans l’écosystème des transports au Québec, tout en outillant les opérateurs de transports collectifs pour qu’ils contribuent encore davantage aux objectifs gouvernementaux en matière d’aménagement du territoire, de création de logements, de mobilité et de responsabilité financière.
- D’autres amendements à la LRTM et à la *Loi sur les sociétés de transport en commun* (« LSTC ») permettraient d’améliorer l’efficacité d’exo dans certains champs d’activité. En ce sens, nous avons regroupé dans ce mémoire nos principales propositions d’allègements législatifs qui pourraient être intégrées directement dans le Projet de loi. Elles constituent une piste de solution afin d’optimiser la performance d’exo et sa flexibilité opérationnelle, en plus de réaliser des économies.
- Ces propositions, libellées plus spécifiquement ci-bas, consistent à :
  - **Recommandation 1** : Permettre aux deux (2) administrateurs désignés parmi les usagers des services de transport collectif, dont un (1) usager des services de transport collectif et un (1) usager du transport adapté aux besoins des personnes à mobilité réduite, de siéger au nouveau comité chargé de la qualité des services issu de la fusion avec les deux (2) comités sur les services de transport en commun par autobus et de transport adapté aux personnes à mobilité réduite, l’un pour les municipalités locales de la couronne nord et l’autre pour les municipalités locales de la couronne sud (article 7 du Projet de loi);
  - **Recommandation 2** : Amender l’article 6 du Projet de loi pour bonifier et actualiser les pouvoirs contractuels d’exo
    - a) Reconnaître à exo les pouvoirs d’une personne morale pour réaliser des activités commerciales connexes et lui octroyer la possibilité de constituer des filiales distinctes;
    - b) Permettre l’attribution de contrats de gré à gré avec des fournisseurs de service en transport adapté;

- c) Permettre à exo l'exercice d'un droit de préemption sur un immeuble de son territoire;
  - **Recommandation 3** : Permettre l'attribution de contrats de gré à gré avec le propriétaire ou l'exploitant d'une voie ferrée pour l'exécution de travaux sur l'emprise (ajout de l'article 24.1 au Projet de loi);
  - **Recommandation 4** : Autoriser exo à prohiber ou régir le stationnement, la circulation, le remorquage et le remisage des véhicules routiers sur un terrain ou dans un bâtiment qu'il exploite ou dont il est propriétaire (ajout de l'article 8.1 au Projet de loi);
  - **Recommandation 5** : Réduire les délais administratifs en modifiant les situations où l'autorisation de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) est requise pour acquérir des biens servant à l'exploitation du réseau de trains de banlieue (ajout de l'article 6.1 au Projet de loi).
- Exo profite également de l'opportunité offerte par l'étude du Projet de loi pour présenter sa vision renouvelée de la gouvernance du transport collectif métropolitain, axée sur la gestion de proximité en matière d'offre de service locale. Ce modèle permettrait aux municipalités de participer à la définition de l'offre de service locale, tout en recentrant le rôle de l'ARTM autour de la planification de nature métropolitaine, afin d'éviter tout chevauchement des activités et assurer une meilleure efficacité dans le développement des réseaux de transport collectif.

## Section 1 – Introduction

### Présentation d'exo : une organisation au modèle unique, desservant le vaste territoire des couronnes sud et nord



Créé en 2017 dans le cadre de la réorganisation de la gouvernance des transports collectifs de la région métropolitaine, exo a repris l'exploitation des services de trains de banlieue de l'Agence métropolitaine de transport et des services d'autobus et de transport adapté des 13 Conseils intermunicipaux de transport (CIT) des couronnes nord et sud de Montréal. Exo dessert un vaste territoire qui comprend les 82 municipalités de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), ainsi que Saint-Jérôme et Kahnawake. Son réseau compte 5 lignes de trains, 219 lignes d'autobus et 68 lignes de taxibus. Exo est d'ailleurs la deuxième plus importante organisation en transport collectif du Québec après la Société de transport de Montréal (STM).

Notre modèle d'affaires se distingue de celui des autres organismes publics de transport en commun (OPTC), l'exploitation de nos services se fondant sur un modèle d'impartition avec des partenaires privés en transport.

- Pour le volet autobus, le service est imparti à des transporteurs privés qui fournissent le matériel roulant et qui en assurent la conduite et l'entretien. Ce modèle évoluera cependant dans les prochaines années puisqu'au terme du programme d'électrification exobus, exo deviendra propriétaire de son parc d'autobus électriques et des garages pour l'accueillir.

- En ce qui concerne le réseau de trains, exo est propriétaire du matériel roulant, des centres d'entretien (pour les locomotives et les voitures) et des gares sur son territoire. L'opération et l'entretien sont quant à eux délégués en sous-traitance.

En plus de nous permettre d'être plus performants en termes de coûts opérationnels, ce modèle offre des avantages uniques en termes d'efficacité et d'agilité par rapport au modèle conventionnel historique.

## **Position d'exo sur le Projet de loi (section 2 du présent mémoire)**

Exo accueille positivement le Projet de loi. Nous saluons particulièrement les dispositions amendant la LRTM, qui répondent à certaines des demandes que nous avons formulées et qui permettront d'améliorer l'efficacité d'exo ainsi que sa capacité à passer en mode développement au bénéfice de la population du vaste territoire qu'il dessert.

Dans le but de réduire certains processus et démarches souvent coûteuses en ressources humaines et financières, exo aimerait cependant soumettre des ajustements à certains articles du Projet de loi modifiant la LRTM, en plus de proposer de nouveaux amendements à la LRTM et à la LSTC. Dans le contexte où le gouvernement cherche des solutions pérennes au financement du transport collectif, il est impératif de donner à exo un cadre dans lequel il est possible de faire mieux avec moins.

La plupart des enjeux soulignés dans ce mémoire trouvent leur origine dans le cadre juridique dans lequel exo évolue et qui diffère significativement de celui des autres OPTC. Ces derniers ne sont régis que par la LSTC, alors qu'exo n'est assujéti qu'à certains articles de cette loi, soit le chapitre sur les pouvoirs contractuels (articles 92.1 à 108.2). Ces articles s'appliquent à exo en vertu d'un renvoi externe dans sa loi constitutive, plus contraignante, la LRTM.

Exo souhaite être traité sur un pied d'égalité avec les autres OPTC du Québec. Cette iniquité agit comme frein à l'accomplissement de la mission d'exo auprès de ses clients et partenaires. Dans son rapport sur l'application de la LRTM, déposé à l'Assemblée nationale en mai 2022, le gouvernement a d'ailleurs reconnu que « certaines modifications législatives seraient nécessaires pour que l'organisme puisse assurer une satisfaction encore plus grande de sa clientèle ».

En ce sens, nous avons regroupé dans ce mémoire nos principales propositions d'allègements législatifs qui pourraient être intégrées directement dans le Projet de loi. Des propositions d'amendements à certains des articles actuels du Projet de loi qui concernent la LRTM sont aussi détaillées. Il s'agit essentiellement de modifications de concordance avec la LSTC, qui visent à s'assurer que les articles du Projet de loi reflètent fidèlement les besoins d'exo.

En somme, exo propose des pistes de solution afin d'optimiser sa performance, de réaliser des économies et de lui permettre de contribuer activement à l'atteinte des objectifs gouvernementaux en matière d'aménagement du territoire, de création de logements, de mobilité et de financement.

## **Proposition de révision de la gouvernance métropolitaine (section 3 du présent mémoire)**

Exo profite de cette tribune pour présenter sa proposition pour une organisation renouvelée et plus performante de la gouvernance métropolitaine du transport collectif. Nous estimons que les changements majeurs qui seront introduits dans l'écosystème du transport collectif avec la création de Mobilité Infra Québec offrent une opportunité d'apporter des ajustements nécessaires afin de corriger certains enjeux vécus depuis les sept premières années de la gouvernance actuelle. Ces ajustements visent à permettre un fonctionnement plus efficace de la gouvernance et à rendre aux municipalités des pouvoirs décisionnels en matière d'offre de transport locale, tout en respectant l'expertise d'exo.

Face aux nombreux défis actuels affectant l'organisation du transport collectif dans le Grand Montréal, le statu quo n'est plus une option viable. Certains bénéfices attendus de la dernière réforme en 2017, qui a permis la création de l'ARTM et d'exo, se font toujours attendre. Les modes de fonctionnement établis par la gouvernance actuelle entraînent des délais et des doublages de rôles qui affectent la livraison des projets. Les usagers s'attendent, avec raison, à davantage de la part des acteurs de la mobilité afin de bénéficier de services mieux adaptés à leurs besoins. Les municipalités aussi expriment leur insatisfaction face à l'organisation actuelle, déplorant leur manque de contrôle sur la planification des services et, surtout, une incompréhension des contributions financières qui leur sont exigées.

Dans cette perspective, exo propose un modèle de gouvernance ajusté à la réalité, qui permettrait d'améliorer l'efficacité de la gouvernance actuelle, de la planification des services de transport collectif local et des relations avec les municipalités. Sans tout changer du modèle actuel, nous proposons des changements qui visent à redonner aux municipalités des couronnes un pouvoir décisionnel sur le niveau d'offre de service locale pour lequel ils contribuent financièrement, en instaurant les mécanismes nécessaires pour une collaboration plus étroite et directe avec exo qui exploite le service. Ce modèle aspire également à mieux définir les rôles de chaque acteur, afin de valoriser leur expertise et leur contribution là où elles seront les plus efficaces.

---

## Section 2 – Éliminer certaines contraintes législatives pour améliorer l'efficacité de l'organisation

### Adhésion aux recommandations de l'ATUQ

Exo tient d'abord à souligner son adhésion aux recommandations formulées par l'ATUQ au nom de l'ensemble des OPTC dans son mémoire déposé en marge de l'étude du Projet de loi, tant en matière de valorisation immobilière que de propositions liées à la création et au mandat de Mobilité Infra Québec.

Exo souhaite aussi réaffirmer qu'il ne deviendra jamais lui-même promoteur immobilier si les pouvoirs demandés dans le cadre de cette consultation lui sont octroyés. Il souhaite plutôt être en mesure de conclure des partenariats de développement conjoint avec des tiers, notamment du secteur privé, pour la réalisation de travaux de construction d'infrastructures de transport collectif, ainsi que pour la construction de développements immobiliers adjacents ou intégrés à celles-ci, en respect de l'expertise et de la mission de chacune des parties.

L'intérêt de telles démarches réside notamment dans leur potentiel de contribution aux divers objectifs actuellement poursuivis par la société québécoise et par ce gouvernement en matière d'aménagement du territoire, de création de logements, de mobilité durable, de responsabilité financière et bien plus. En disposant de pouvoirs en matière de développement conjoint, exo serait également en mesure de contribuer au développement des municipalités et à leur vitalité économique, particulièrement à travers des projets de quartiers de type TOD<sup>1</sup>, axés sur le transport collectif.

Soulignons que l'intérêt des municipalités envers la création de pôles de mobilité par des activités de développement conjoint ne cesse d'augmenter. Par exemple, les projets de développement des secteurs stratégiques à proximité de nos équipements envisagés par les villes de Candiac ou de Saint-Basile-le-Grand illustrent parfaitement le type d'initiatives auxquelles exo souhaite pouvoir collaborer. Une résolution et une lettre d'appui de ces deux municipalités appuyant nos représentations en matière de développement conjoint sont d'ailleurs jointes en annexe de ce mémoire.

Les intentions exprimées par de nombreuses municipalités par l'entremise de ce type de projets sont en outre parfaitement alignées avec les nouvelles orientations gouvernementales en aménagement du territoire (OGAT) développées par le gouvernement, qui leur demandent notamment de planifier l'aménagement de façon à réduire la dépendance à l'automobile et à faciliter la mobilité durable. La valorisation des actifs immobiliers d'exo pour la création de quartiers respectant les principes des TOD est un levier important pour y arriver, pour le plus grand bénéfice des citoyens.

---

<sup>1</sup> *Transit-oriented development.*

Or, les dispositions législatives actuelles et proposées dans le cadre de ce Projet de loi ne nous offrent pas la latitude nécessaire pour développer des projets parfaitement intégrés ayant le potentiel de maximiser les bénéfices pour toutes les parties impliquées. Exo ne peut pas être le maître d'œuvre ni déléguer ou former de partenariat pour participer à la réalisation d'activités de nature commerciale comme des projets de développement immobilier mixtes. Alors que nos besoins financiers sont importants et que les acteurs de la mobilité cherchent de nouveaux modes de financement innovants, cette situation nous prive d'opportunités de générer des revenus récurrents et d'optimiser l'usage des actifs publics, tout en répondant aux ambitions des municipalités.

Notons aussi que l'expertise d'exo en matière de projets de pôles de mobilité, en collaboration avec les municipalités et les acteurs privés, est déjà bien établie. Par conséquent, nous estimons que ces projets ne devraient pas être confiés à Mobilité Infra Québec, dont le mandat devrait se concentrer exclusivement sur les projets majeurs de transport en commun.

Finalement, pour éviter toute ambiguïté d'interprétation et garantir leur application à exo, nous souhaitons clarifier que l'utilisation des termes « membres », « sociétés » ou « sociétés de transport » dans les recommandations de l'ATUQ réfère à l'ensemble des OPTC, et comprend donc aussi exo.

## **Propositions d'amendements aux dispositions actuelles du Projet de loi et d'allègements législatifs à intégrer**

*\*Chacun des amendements proposés par exo dans les encadrés ci-dessous ont été formulés de façon à identifier les éléments à retirer (passages barrés) et à ajouter (passages en gras) dans les articles actuels du Projet de loi.*

**Recommandation 1 : Permettre aux deux (2) administrateurs désignés par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) parmi les usagers des services de transport collectif, dont un (1) usager des services de transport collectif et un (1) usager du transport adapté aux besoins des personnes à mobilité réduite, de siéger au nouveau comité issu de la fusion (article 7 du Projet de loi)**

Exo salue l'intégration de l'article 7 du Projet de loi, qui répond à l'une de nos demandes visant la fusion des trois (3) comités statutaires dont la constitution est actuellement imposée par la LRTM. Cette fusion permettra une efficacité accrue des travaux du conseil d'administration, une réduction des inévitables chevauchements entre les activités des trois (3) comités existants en raison de la similarité de leurs fonctions respectives ainsi qu'une réduction des coûts liés aux jetons de participation des membres du conseil d'administration.

Exo recommande toutefois d'amender cet article pour retirer l'obligation prévoyant que ce comité soit composé exclusivement de membres du conseil d'administration qui ont été désignés par les municipalités locales de la couronne nord ou de la couronne sud. Cette obligation empêche *de facto* les deux (2) administrateurs désignés parmi les usagers des services de transport collectif de siéger à ce nouveau comité issu de la fusion proposée. Ils sont pourtant essentiels aux travaux du comité, lequel a notamment pour mandat de s'attarder à la qualité des services aux usagers.

L'exclusion de ces deux (2) administrateurs était pertinente dans le cadre des travaux des anciens comités, mais elle perd sa nécessité suite à la fusion.



### **Recommandation 1 –**

#### **Amendement proposé à l'article 7 du Projet de loi :**

« 7. L'article 36 de cette loi est modifié :

1° dans le premier alinéa :

- a) par le remplacement, dans ce qui précède le paragraphe 1°, de « les comités suivants » par « un comité chargé »;
- b) par la suppression, dans le paragraphe 1°, de « un comité chargé »;
- c) par le remplacement, dans le paragraphe 2°, de « deux comités sur les services de transport en commun par autobus et de transport adapté aux personnes à mobilité réduite, l'un pour les municipalités locales de la couronne nord et l'autre pour les municipalités locales de la couronne sud, qui ont notamment pour fonctions » par « des services de transport en commun par autobus et de transport adapté aux personnes à mobilité réduite afin notamment »;

2° par le remplacement, dans ~~le~~ **la suppression du** deuxième alinéa, de « Chaque comité constitué en vertu du paragraphe 2° du premier alinéa » par « Le comité ». »

## **Recommandation 2 : Bonifier et actualiser les pouvoirs contractuels d'exo (article 6 du Projet de loi)**

### **a) Reconnaître à exo les pouvoirs d'une personne morale pour réaliser les activités commerciales connexes et octroyer la possibilité de constituer des filiales distinctes**

Nous apprécions l'ajout de l'article 6 du Projet de loi, qui octroi à exo le pouvoir de réaliser toute autre activité commerciale connexe, au même titre que les autres OPTC. Il s'agissait d'une de nos principales demandes d'allègement législatif. L'objectif est d'améliorer la flexibilité opérationnelle, en plus de permettre de générer des sources de revenus supplémentaires et d'être un levier de densification urbaine.

Toutefois, par souci d'équité avec les autres OPTC, nous recommandons d'amender l'article 6 pour préciser qu'exo dispose de tous les pouvoirs d'une personne morale pour réaliser toutes autres activités commerciales connexes à son entreprise de transport en commun. Cette précision est prévue à l'article 86 de la LSTC. Or, bien que le libellé de l'article 6 du Projet de loi découle de ce dernier article, la précision n'y a pas été intégrée. Cet ajout permettrait de conférer la flexibilité nécessaire à exo et d'éviter toute ambiguïté quant à sa capacité juridique pour réaliser des activités commerciales à but lucratif, réduisant ainsi les risques légaux. Il appert qu'il y a certainement eu un oubli de la part du législateur envers exo, étant donné le fait que tous les OPTC au Québec bénéficient de ces pouvoirs et de la flexibilité qu'ils leur confèrent, sauf exo.

De plus, exo recommande de pouvoir bénéficier d'un libellé similaire à celui prévu aux articles 160, 167 et 175 de la LSTC, entre autres, qui permet la constitution de filiales commerciales. En effet, contrairement à la STM, au Réseau de transport de Longueuil (RTL) et à la Société de transport de Laval (STL), notamment, exo ne peut actuellement pas constituer de filiales distinctes pour offrir, contre rémunération, certains biens et services. Ce levier permettrait par exemple à exo de créer une filiale distincte pour la commercialisation du logiciel Chrono SAEIV et ainsi séparer sa responsabilité de celle de la filiale, notamment en cas d'insolvabilité.

### **b) Possibilité d'attribuer des contrats de gré à gré avec des fournisseurs de service en transport adapté**

Exo est le seul OPTC au Québec à devoir procéder par appel d'offres public pour adjudger des contrats de service de transport adapté, puisqu'il ne bénéficie pas de la flexibilité opérationnelle que permet l'article 83 de la LSTC. Cette situation inéquitable pour exo est particulièrement problématique puisque le nombre de transporteurs est très limité et qu'exo dépend grandement d'entreprises de taxi, souvent locales et de petite envergure, qui sont réticentes à prendre part à des appels d'offres publics.

Dans ce contexte, ces entreprises peuvent préférer éviter de conclure des contrats avec exo et plutôt opter pour des négociations de gré à gré avec la STM, le RTL ou la STL. Le nombre de soumissionnaires limité (parfois un seul) a pour effet de gonfler les prix, ce qui pourrait être évité par une négociation de gré à gré. À titre d'exemple, dans le cadre d'un appel d'offres comportant

douze (12) lots tenu en novembre 2018, exo a reçu une seule soumission à l'égard de dix (10) de ces lots.

L'attribution de gré à gré de contrats de service de transport adapté permettrait également à exo d'avoir la possibilité d'obtenir rapidement des services de relève au besoin.

Elle permettrait aussi d'atténuer certains impacts négatifs découlant d'une transition entre deux fournisseurs, notamment en négociant avec le nouveau fournisseur une obligation de maximiser l'embauche des chauffeurs du fournisseur précédent. En effet, la clientèle du transport adapté est vulnérable (elle est constituée à 67 % d'usagers atteints d'une déficience intellectuelle) et très sensible à tout changement de ses habitudes, tel un changement de chauffeur. C'est d'ailleurs la raison principale pour laquelle l'article 83 a été ajouté à la LSTC à l'époque (continuité des services pour le client de transport adapté).

Nous recommandons donc de rendre l'article 83 de la LSTC applicable à exo en modifiant l'article 9 de la LRTM.

**c) Permettre à exo l'exercice d'un droit de préemption sur un immeuble de son territoire**

Exo ne peut exercer un droit de préemption sur un immeuble de son territoire (c'est-à-dire un droit de première offre si un propriétaire veut vendre), contrairement aux autres OPTC qui bénéficient de ce pouvoir en application des articles 92.0.1 à 92.0.7 de la LSTC.

Par souci d'équité avec les autres OPTC et pour bénéficier d'opportunités de développement, nous recommandons de rendre applicable à exo les articles 92.0.1 à 92.0.7 de la LSTC.



**Recommandation 2 –  
Amendements proposés à l'article 6 du Projet de loi :**

« 6. L'article 9 de cette loi est modifié :

1° par le remplacement du premier alinéa par le suivant :

**« 9. Les articles 83 et 92.0.1 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 ces articles ainsi que pour l'application de l'un ou l'autre des règlements pris en vertu des articles 100 et 103.1 de cette loi. »;**

2° par l'ajout, à la fin, ~~de l'alinéa suivant~~ des alinéas suivants :

« Le Réseau peut également **dispose de tous les pouvoirs d'une personne morale pour** réaliser toute autre activité commerciale connexe à son entreprise de services de transport collectif.

**Le Réseau est également autorisé à fournir, contre rémunération, tous services et tous biens aux fins de la construction, de l'aménagement et de la réfection d'infrastructures, d'équipements et de matériel roulant reliés au réseau de trains de banlieue ainsi qu'à leur gestion et à leur administration.**

**Elle peut aussi requérir du registraire des entreprises la constitution, par statuts, d'une personne morale dont l'objet consiste à offrir, contre rémunération, les biens et services visés au troisième alinéa pour tout mode de transport collectif.**

**Cette personne morale peut contracter au Québec ou à l'étranger avec toute personne et tout gouvernement, un de ses ministères, un de ses organismes ou un de ses mandataires. L'article 3.11 de la Loi sur le ministère du Conseil exécutif (chapitre M-30) et l'article 23 de la Loi sur le ministère des Relations internationales (chapitre M-25.1.1) s'appliquent à cette personne morale. Elle peut aussi s'associer, avec l'autorisation du ministre, avec une autre entreprise, tant du secteur public que du secteur privé, pour la réalisation de son objet. » »**

### **Recommandation 3 : Possibilité d'attribuer des contrats de gré à gré avec des compagnies de chemin de fer (ajout de l'article 24.1 au Projet de loi)**

Dans le cadre juridique existant, exo ne peut attribuer de gré à gré un contrat à une compagnie de chemin de fer dont il utilise les voies ou les services sans recourir au préalable à un avis d'intention destiné à démontrer que cette compagnie constitue le seul fournisseur en mesure de fournir les biens ou les services requis. Il s'agit d'une procédure inutilement lourde, considérant que dans les faits, une compagnie ferroviaire exerce toujours un monopole sur son emprise et les services qui y sont reliés. Le législateur a déjà reconnu cette réalité, puisque la modification souhaitée est identique à la disposition dont les municipalités bénéficient déjà en vertu de l'article 573.3, 1<sup>er</sup> al., par. 10°, de la *Loi sur les cités et villes*.

Cette exception au principe impératif d'appel d'offres public n'existe cependant pas au sein de l'article 101.1 de la LSTC. Or, exo devrait bénéficier également de cette exception étant donné la nature de ses opérations. Cette modification conférerait à exo une plus grande agilité opérationnelle et un gain d'efficacité en temps et ressources humaines dédiées à la préparation des documents d'appel d'offres, en plus de représenter une mesure d'équité envers les autres OPTC et les municipalités.

Ainsi, nous recommandons d'amender la LSTC pour y ajouter une nouvelle exception à l'article 101.1, qui prévoit une liste de types de contrats non soumis à l'obligation d'être adjudgé par appel d'offres public. Rappelons que l'article 101.1 de la LSTC s'applique déjà à exo en vertu du renvoi externe de l'article 9 de sa loi constitutive, la LRTM.



#### **Recommandation 3 – Nouvel article proposé à intégrer au Projet de loi :**

**« 24.1. L'article 101.1 de cette loi est modifié par l'insertion, après le paragraphe 10° du premier alinéa, du suivant :**

**« 11° dont l'objet est l'exécution de travaux sur l'emprise d'une voie ferrée exploitée comme telle et qui est conclu avec le propriétaire ou l'exploitant de celle-ci, pour un prix qui correspond à celui qu'une entreprise exécutant généralement de tels travaux exige normalement pour ceux-ci. ». »**

*\*Cet amendement pourrait être inséré immédiatement suite à l'article 24 du Projet de loi, via la création de l'article 24.1.*

## **Recommandation 4 : Octroyer le pouvoir de sanctionner les véhicules en infraction (ajout de l'article 8.1 au Projet de loi)**

Exo ne peut régir que les personnes circulant dans ses installations et ses inspecteurs doivent les prendre sur le fait pour leur remettre, en mains propres, une contravention. Aucun constat d'infraction ne peut être délivré à l'égard d'un véhicule en infraction. Ceci empêche exo d'agir sur la problématique de stationnement sauvage et de réagir promptement dans des situations où la sécurité des personnes peut être compromise. Les inspecteurs ne disposent actuellement pas des outils nécessaires pour agir face aux infractions commises impliquant des véhicules.

Pour cette raison, exo recommande d'amender l'article 72 de la LRTM qui octroie certains pouvoirs réglementaires de nature pénale afin d'y intégrer, à l'instar de l'ARTM (article 106 de la *Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain*), un pouvoir de prohiber ou régir les véhicules en infraction. Cette modification législative permettrait d'améliorer la sécurité des installations d'exo, en plus de créer une source de revenus supplémentaires grâce aux amendes.



### **Recommandation 4 – Nouvel article proposé à intégrer au Projet de loi :**

**« 8.1. L'article 72 de cette loi est modifié par l'insertion, après le deuxième paragraphe du premier alinéa, des suivants:**

**« 3° des normes prohibant ou régissant le stationnement et la circulation des véhicules routiers sur un terrain ou dans un bâtiment qu'il exploite ou dont il est propriétaire;**

**4° des normes régissant le remorquage et le remisage de tout véhicule stationné en contravention d'une disposition réglementaire adoptée en vertu du paragraphe 3°, fixant le tarif des frais de remorquage, de déplacement et de remisage et prévoyant qui en assume les frais. » »**

*\*Cet amendement pourrait être inséré immédiatement suite à l'article 8 du Projet de loi, via la création de l'article 8.1.*

## **Recommandation 5 : Réduire les délais administratifs en modifiant les situations où l'autorisation de l'ARTM est requise pour acquérir des biens servant à l'exploitation du réseau de trains de banlieue (ajout de l'article 6.1 au Projet de loi)**

En principe, chaque achat de bien pour l'exploitation du réseau de trains de banlieue requiert une autorisation préalable de l'ARTM, sans égard au prix du bien ou au fait que le bien acheté est un équipement d'exploitation courante et routinière. Cette situation engendre des délais administratifs causant des problèmes opérationnels à exo, et diffère des règles s'appliquant aux autres OPTC. En comparaison, la STM doit obtenir l'approbation préalable de l'ARTM uniquement pour des biens requis pour le prolongement du métro, et non pour sa simple exploitation (article 151, 3<sup>e</sup> al. de la LSTC).

Dans ce contexte, exo recommande que l'autorisation préalable de l'ARTM soit limitée aux cas d'acquisition d'un bien pour le prolongement de son réseau de trains de banlieue, lesquels constituent des projets majeurs hors exploitation courante du réseau.

Pour ce faire, nous recommandons d'amender l'article 16 de la LRTM qui prévoit les situations où une autorisation de l'ARTM est requise. La modification souhaitée par exo se rapproche du principe posé par l'article 151, 3<sup>e</sup> al. de la LSTC, qui limite l'autorisation préalable de l'ARTM aux biens acquis pour le prolongement du métro.



### **Recommandation 5 – Nouvel article proposé à intégrer au Projet de loi :**

**« 6.1 L'article 16 de cette loi est modifié par le remplacement du deuxième paragraphe par le suivant :**

**« 2° acquérir tout bien requis pour le prolongement de son réseau de trains de banlieue. » »**

*\*Cet amendement pourrait être inséré immédiatement suite à l'article 6 du Projet de loi, via la création de l'article 6.1.*

---

## Section 3 – Un modèle renouvelé de gouvernance métropolitaine : redonner du pouvoir aux municipalités sur l’offre de service locale

- Ce modèle vise à répondre à plusieurs enjeux, dont le chevauchement des rôles, l’absence de contrôle des municipalités sur la planification de la desserte locale et la complexité des montages financiers pour ces dernières.
- Dans ce contexte, nous proposons une nouvelle structure dans laquelle l’offre de service **locale** serait planifiée et définie par exo, avec la contribution des municipalités, à l’instar de ce qui se fait ailleurs au Québec, en dehors de la région de Montréal.
- L’ARTM se concentrerait essentiellement sur la planification de l’offre, des services et des infrastructures de nature **métropolitaine**, en plus de la mutualisation des services complémentaires.
- L’offre de transport locale serait retirée de l’entente de service avec l’ARTM et le financement provenant des villes pour les services locaux serait directement géré et perçu par exo.
- Ce modèle permettrait une plus grande proximité en matière d’offre de service locale, une utilisation plus optimale des compétences et expertises de chaque acteur, sans chevauchement des rôles, ainsi qu’une meilleure visibilité des municipalités sur l’adéquation entre les factures payées et les services reçus.

Dans la continuité de l’esprit du Projet de loi, qui a initié une révision du cadre de gouvernance en transport collectif, exo estime que le moment est propice pour poursuivre l’évolution globale de la gouvernance métropolitaine. Alors que tous s’entendent pour dire qu’il est possible et même impératif de faire mieux en matière d’organisation des transports collectifs, l’arrivée de l’agence Mobilité Infra Québec est l’occasion de revoir l’organisation, les rôles et les responsabilités de chacun et la dynamique entre les acteurs clés de la mobilité dans la région métropolitaine.

## Contexte

La dernière réforme majeure de la gouvernance du transport collectif métropolitain remonte à 2017, avec la création de l'ARTM et d'exo. Cette réforme visait principalement à établir un modèle de gouvernance plus efficace, à définir une vision cohérente et à long terme des services de transport collectif et à faciliter la collaboration entre les intervenants.

Malgré des améliorations notables et les efforts de collaboration entre les nouveaux acteurs de la mobilité métropolitaine, des problèmes de fond ont rapidement émergé.

L'un des principaux enjeux réside dans le dédoublement des rôles et responsabilités. L'ARTM joue un rôle positif dans la définition des orientations stratégiques à l'échelle métropolitaine. Or, cette responsabilité ne doit pas entraîner une duplication des tâches déjà assumées par les OPTC. L'ARTM tend à s'impliquer dans le détail de la planification opérationnelle des OPTC, en approuvant par exemple des plans de desserte ou des tracés détaillés qui n'ont pourtant aucun impact métropolitain sur l'offre de service et pour lesquels les OPTC possèdent la réelle expertise ainsi que la connaissance du terrain. Cette situation génère une lourdeur administrative sans valeur ajoutée pour les usagers. Elle entraîne aussi des coûts additionnels et un manque d'efficacité contraire à l'esprit initial de la réforme.

Les municipalités expriment également leur insatisfaction face au mode de fonctionnement actuel, pointant du doigt un manque de clarté et de transparence concernant les contributions financières et l'adéquation avec l'offre de service locale, ainsi qu'une incompréhension des montages financiers. Elles déplorent aussi leur faible influence sur la planification de l'offre de service locale, entraînant un manque de considération des contextes spécifiques à chacune d'entre elles.

Ces problématiques ont été soulignées dans le mémoire d'exo sur la performance et l'efficacité de l'ARTM déposé cinq ans après la réforme. Malheureusement, trois ans plus tard, ces problèmes persistent et continuent d'affecter la livraison des projets attendus par les usagers et les municipalités. La gouvernance actuelle ne répond pas aux besoins, et la confusion qui persiste autour des rôles et responsabilités des différents acteurs ne fait qu'exacerber la situation. Nous nous retrouvons confrontés à une impasse qui a des conséquences négatives sur les services que nous sommes en mesure d'offrir aux citoyens.

## Proposition d'une nouvelle gouvernance

Pour répondre aux enjeux soulevés, exo propose un modèle davantage axé sur la gestion de proximité, dans lequel les responsabilités de chaque acteur sont bien définies, en fonction de la valeur ajoutée de chacun. Dans le cas d'exo, il se traduit par l'élargissement du rôle des municipalités des couronnes sur la planification des dessertes locales, en contribuant à leur définition et à leur approbation.

Le rôle de l'ARTM serait recentré autour de la planification des services de nature métropolitaine, incluant les corridors métropolitains et la mutualisation de certains services complémentaires au transport en commun.

Le modèle proposé répond plus particulièrement à la réalité et aux besoins des couronnes nord et sud de Montréal, compte tenu de la structure de gouvernance unique d'exo qui se distingue des autres OPTC, où les municipalités possèdent déjà un rôle plus direct dans la gouvernance et les décisions concernant l'offre de service. Sans vouloir nous prononcer au nom des autres organismes, nous sommes cependant d'avis que le modèle envisagé par exo pourrait être applicable à l'ensemble des OPTC de la région de Montréal.

## Les principales responsabilités de chacun sous ce nouveau modèle

### Ministère des Transports et de la Mobilité durable et Communauté métropolitaine de Montréal

Ils continueraient de fixer les orientations et les objectifs de développement du territoire, en plus d'approuver les stratégies.

### Mobilité Infra Québec

La nouvelle agence créée par le Projet de loi réalisera les projets complexes de transport collectif.

### ARTM

Son rôle serait consacré à la planification, le financement, l'organisation, le développement et la promotion des services de **nature métropolitaine**, conformément à son expertise et sa mission initiale. Parallèlement, elle continuerait de déléguer l'exploitation des services métropolitains aux OPTC, en les rémunérant. Elle aurait également la responsabilité de mutualiser les services complémentaires au transport collectif lorsque possible.

### Municipalités

Dans cette nouvelle structure, les municipalités participeraient dorénavant à définir et approuver le niveau d'offre de service **locale**, le budget annuel et le plan d'investissement d'exo. Elles conserveraient également leur rôle dans l'administration d'exo via le conseil d'administration.

### Exo

En plus de continuer à opérer, construire et maintenir le réseau de transport collectif de son territoire, exo aurait dorénavant la responsabilité exclusive, en collaboration avec les municipalités, de planifier l'offre de service **locale**, selon le cadre défini (par exemple, des obligations en matière d'intégration des services). Exo exploiterait également les services métropolitains délégués par l'ARTM. Quant aux budgets, l'offre de transport locale serait retirée de l'entente de service avec l'ARTM. Le financement provenant des villes serait donc directement géré et perçu par exo selon une entente de clé de partage à définir.

## **Les bénéfices de ce modèle**

Le modèle proposé présente plusieurs bénéfices clés et répond aux nombreux enjeux d'organisation actuels. Tout d'abord, il renforce la proximité et la prise en compte des besoins et contextes particuliers à chaque secteur dans la planification des services locaux, en accordant davantage de contrôle et d'imputabilité aux municipalités et à exo. Ensuite, ce modèle axé sur l'utilisation optimale des compétences et expertises spécifiques de chaque acteur favorise des échanges au bon niveau décisionnel pour assurer une efficacité optimale. Par ailleurs, le modèle permet aux municipalités d'avoir une meilleure visibilité sur l'adéquation entre leurs contributions financières et les services qu'elles reçoivent, ce qui est essentiel pour maintenir la transparence et la satisfaction des partenaires. Enfin, cette nouvelle structure permet une clarification des rôles, primordiale pour éviter tout chevauchement des responsabilités et des activités.

Exo travaille en collaboration avec les parties prenantes concernées, dont les municipalités, à identifier les mécanismes spécifiques permettant de mettre en œuvre ce nouveau modèle de gouvernance ainsi que les modifications législatives potentielles qui en découleraient.

---

## Section 4 – Conclusion

Exo réaffirme son accueil favorable à l'égard du Projet de loi, qui répond à certaines de nos demandes. L'ensemble des recommandations formulées par exo dans le présent mémoire s'articulent autour d'objectifs communs : éviter des coûts inutiles, faciliter le travail de l'organisation et générer de nouveaux revenus tout en contribuant potentiellement à d'autres objectifs du gouvernement, tels que la lutte contre la pénurie de logements. Ces recommandations faisaient d'ailleurs partie des suggestions soumises au ministère des Transports et de la Mobilité durable dans le mémoire sur la performance et l'efficacité d'exo que nous avons déposé en 2021 dans le cadre des cinq ans de l'organisation.

Grâce à son modèle d'affaires distinct, fondé sur l'impartition de l'exploitation des services via des partenaires privés de transport, exo tire déjà son épingle du jeu en étant une organisation efficace et performante en termes de coûts opérationnels. Les modifications législatives proposées offriront toutefois à exo la flexibilité nécessaire pour remplir avec davantage d'agilité sa mission. De plus, nos recommandations contribueront à instaurer une plus grande équité entre les OPTC.

En plus des recommandations énoncées dans le présent document, exo adhère aussi aux demandes de l'ATUQ formulées dans le mémoire qu'elle a déposé en marge des consultations particulières portant sur le Projet de loi.

Finalement, parallèlement à la création de Mobilité Infra Québec, exo estime le contexte opportun pour repenser de façon plus globale la gouvernance métropolitaine. Le modèle proposé par exo met l'accent sur une gestion plus locale et adaptée aux besoins spécifiques des citoyens et municipalités. En intégrant les municipalités de manière plus active dans la planification des services locaux et en redonnant à exo la responsabilité exclusive de l'offre de service locale, ce modèle permet une meilleure adéquation entre les contributions financières des villes et les services reçus, renforçant ainsi la transparence.

Ce modèle valorise également les expertises spécifiques de chaque acteur, en clarifiant leurs responsabilités pour éviter les dédoublements et la lourdeur bureaucratique et en recentrant le rôle de l'ARTM sur la planification métropolitaine. En définitive, ce modèle offre une structure plus claire, plus efficace, et mieux adaptée aux réalités locales, tout en assurant une offre de mobilité cohérente et intégrée à l'échelle métropolitaine.

Pour conclure, soyez assuré de la pleine collaboration d'exo durant l'ensemble du processus législatif entourant l'étude et l'adoption du Projet de loi et de notre entière disponibilité pour discuter du contenu de ce mémoire. Nous sommes également engagés à être un partenaire de premier plan de la nouvelle agence Mobilité Infra Québec et à collaborer étroitement avec celle-ci dans l'atteinte de nos objectifs communs en matière de transport et de mobilité.

---

## Annexes

### Annexe 1

**Résolution de la municipalité de Saint-Basile-le-Grand et lettre d'appui de la municipalité de Candiac, en faveur des représentations liées au développement conjoint**

### Annexe 2

**Tableau des allègements législatifs proposés par exo :** À titre de référence, nous joignons un tableau résumant l'ensemble des allègements législatifs proposés par exo. Il permet notamment de consulter les textes actuels pour les comparer aux changements législatifs suggérés. À noter que les recommandations présentées dans le présent mémoire ont été identifiées par exo comme constituant les allègements législatifs prioritaires et les plus rapidement applicables à la LRTM ou à la LSTC. Il existe toutefois d'autres propositions d'allègements législatifs, lesquels sont aussi répertoriés dans ce tableau.

Extrait du procès-verbal de la séance ordinaire du conseil de la Ville de Saint-Basile-le-Grand, tenue le 3 septembre 2024 à 19 h 30, à la salle du conseil du Centre civique Bernard-Gagnon situé au 6, rue Bella-Vista à Saint-Basile-le-Grand, siégeant sous la présidence du maire, monsieur Yves Lessard, formant ainsi quorum :

Sont présents :  
M. le maire Yves Lessard  
Mme la conseillère Laurie-Line Lallemant-Raymond, district 1  
M. le conseiller Martin Leprohon, district 2  
M. le conseiller Guy Lacroix, district 5  
M. le conseiller Olivier Cameron-Chevrier, district 6

Sont également présents :  
M. Martin St-Gelais, directeur général par intérim  
M<sup>e</sup> Alexandre Doucet-McDonald, greffier et directeur des Services juridiques et du greffe

Sont absents :  
M. le conseiller Denis Vézina, district 3  
Mme la conseillère Kim Méthot, district 4

---

**2024-09-340**

**APPUI - EXO - PROJET DE LOI N° 61 ÉDICTANT LA LOI SUR MOBILITÉ INFRA QUÉBEC ET MODIFIANT CERTAINES DISPOSITIONS RELATIVES AU TRANSPORT COLLECTIF**

*Madame la conseillère Laurie-Line Lallemant-Raymond déclare, avant le début des délibérations sur ce point à l'ordre du jour, un intérêt dans le dossier. Elle ne participe pas aux discussions et à la prise de décision.*

CONSIDÉRANT QUE la Ville de Saint-Basile-le-Grand souhaite promouvoir des projets visant à lutter contre les changements climatiques et à réduire les îlots de chaleur ;

CONSIDÉRANT QUE la Ville de Saint-Basile-le-Grand souhaite requalifier le secteur de la gare, actuellement sous-utilisé ;

CONSIDÉRANT QUE le stationnement incitatif de la gare de Saint-Basile-le-Grand est la propriété d'EXO ;

CONSIDÉRANT QUE la Ville de Saint-Basile-le-Grand collabore activement avec EXO sur un projet de requalification et redéveloppement de ce stationnement incitatif ;

CONSIDÉRANT QU'EXO est actuellement dans l'incapacité de participer à des partenariats pour la réalisation d'activités de nature commerciale, telles que des projets de développement immobilier mixtes ;

CONSIDÉRANT le dépôt à l'Assemblée nationale du Québec du Projet de loi n°61 édictant la *Loi sur Mobilité Infra Québec et modifiant certaines dispositions relatives au transport collectif* ;

EN CONSÉQUENCE:

Il est proposé par monsieur le conseiller Martin Leprohon ;  
Appuyé par monsieur le conseiller Olivier Cameron-Chevrier ;

ET RÉSOLU :

D'appuyer EXO dans ses démarches auprès du Gouvernement du Québec dans le cadre des consultations relatif au projet de *loi n° 61 édictant la Loi sur Mobilité Infra Québec et modifiant certaines dispositions relatives au transport collectif*.

ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ DES CONSEILLERS.

**COPIE CONFORME**



ALEXANDRE DOUCET-MCDONALD, avocat  
Greffier



Ville de Candiac  
Cabinet du maire

Le 5 septembre 2024

PAR COURRIEL

Monsieur Sylvain Yelle  
Directeur général  
exo  
1001, boulevard Robert-Bourassa, 26<sup>e</sup> étage  
Montréal (Québec) H3B 4L4

**Objet : Demande d'appui pour exo – projet de mémoire – PL61**

Monsieur,

Étant donné la situation actuelle qui limite significativement les possibilités de collaboration en matière de développement de projets entre exo et la Ville de Candiac, nous confirmons notre appui à exo dans sa démarche en cours auprès du ministère des Transports et de la Mobilité durable dans le cadre des consultations particulières portant sur le projet de loi 61 – *Loi édictant la Loi sur Mobilité Infra Québec et modifiant certaines dispositions relatives au transport collectif.*

À cet effet, une résolution sera entérinée à la séance extraordinaire du conseil le 11 septembre prochain et dont vous retrouverez un projet ci-joint. Une copie certifiée de ce document vous sera acheminée par la suite.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Le maire,

Normand Dyotte  
p.j. : projet de résolution

Service :	Direction générale 2.0	No de dossier :	
Date :	2024-09-11	Numéro de référence :	2024-0300
Objet (Titre) :			
Appui - projet de loi no. 61 édictant la loi sur Mobilité Infra Québec et modifiant certaines dispositions relatives au transport collectif			
Résolution :			
<p>CONSIDÉRANT QUE la Ville de Candiac souhaite promouvoir des projets visant à lutter contre les changements climatiques, à réduire ses émissions de gaz à effet de serre ainsi qu'à réduire ses îlots de chaleur;</p> <p>CONSIDÉRANT QUE la Ville de Candiac souhaite requalifier le secteur de la gare (TOD) ainsi que le secteur du stationnement incitatif du centre-ville, en plein essor;</p> <p>CONSIDÉRANT QUE lesdits secteurs de Candiac sont en partie la propriété d'exo;</p> <p>CONSIDÉRANT QUE la Ville de Candiac souhaite collaborer plus activement avec exo sur des projets de requalification et redéveloppement de ses secteurs stratégiques à proximité des équipements collectifs d'exo;</p> <p>CONSIDÉRANT QU'exo est actuellement dans l'incapacité de participer à des partenariats pour la réalisation d'activités de nature commerciale tels que des projets de développement immobilier mixtes;</p> <p>CONSIDÉRANT le dépôt à l'Assemblée nationale du Québec du Projet de loi no 61 édictant la Loi sur Mobilité Infra Québec et modifiant certaines dispositions relatives au transport collectif;</p> <p><b>EN CONSÉQUENCE, IL EST RÉSOLU QUE :</b></p> <p>QUE la Ville de Candiac appui exo dans ses démarches en cours auprès du Gouvernement du Québec dans le cadre des consultations relatives au projet de loi no. 61 édictant la Loi sur Mobilité Infra Québec et modifiant certaines dispositions relatives au transport collectif.</p> <p>QU'une copie de la présente résolution soit transmise à exo.</p>			
2024-0300			

**Allègements législatifs proposés par exo**

Articles à modifier	Enjeu	Effets attendus	Texte actuel	Changements suggérés
<p><b>Art. 9 LRTM</b> Attribution de gré à gré de contrats de service de transport adapté</p>	<p>Exo est le seul OPTC au Québec à devoir procéder par appel d’offres public pour adjudger des contrats de service de transport adapté, puisqu’il ne bénéficie pas de l’article 83 de la LSTC. Cette situation est particulièrement problématique puisque le nombre de transporteurs est très limité et qu’exo dépend grandement d’entreprises de taxi, souvent locales et de petite envergure, qui sont réticentes à prendre part à des appels d’offres publics. Le nombre de soumissionnaires limité (parfois un seul) a pour effet de gonfler les prix, ce qui pourrait être évité par une négociation de gré à gré.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Meilleure <b>performance</b> :               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Réduction des coûts opérationnels et d’administration</li> <li>○ Mitigation d’enjeux (ex. pénurie de main-d’œuvre)</li> <li>○ Amélioration de la livraison de services de transport adapté</li> </ul> </li> <li>• <b>Flexibilité</b> opérationnelle :               <ul style="list-style-type: none"> <li>• Possibilité d’embaucher rapidement des services de relève au besoin</li> <li>• Faciliter la conclusion d’avenants</li> </ul> </li> <li>• <b>Équité</b> vs les autres OPTC</li> </ul>	<p><b>La disposition suivante de la LSTC n’est pas applicable à exo:</b></p> <p><b>83.</b> Une société peut exploiter ou faire effectuer par contrat avec tout transporteur, tout propriétaire d’une automobile autorisée au sens du paragraphe 1° de l’article 9 de la Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile (chapitre T-11.2), tout répondant d’un système de transport autorisé en vertu de cette loi ou toute association de services regroupant tels propriétaires des services adaptés aux besoins des personnes à mobilité réduite.</p> <p>Lorsque ces services sont destinés aux personnes handicapées, un contrat visé au présent article n’est assujéti à aucun formalisme d’attribution. Cependant, à moins que de tels services ne soient effectués au moyen d’un autobus ou d’un minibus, seul un taxi au sens de l’article 144 de cette loi peut effectuer de tels services pour une société. [...]</p>	<p><b>Amendement à la LRTM :</b></p> <p><b>9.</b> Les articles <b>83 et</b> 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.</p>

<p><b>Art. 9 LRTM</b> Pouvoirs d'une personne morale</p>	<p>Exo ne peut réaliser d'activités commerciales à but lucratif contrairement aux autres sociétés de transport en commun qui bénéficient des articles 86 et 160 de la LSTC. Il s'agit d'un handicap majeur qui limite les projets d'exo. Par exemple, la ville de Candiac souhaite qu'exo construise un stationnement étagé sur un terrain où le projet immobilier Montcalm est en développement. Dans le contexte législatif actuel, exo ne peut pas être le maître d'œuvre, et ne peut ni déléguer ni former de partenariat pour la réalisation d'activités de développement commercial comme des projets de développement immobilier mixtes.</p> <p>De plus, contrairement à la STM, exo ne peut constituer de filiales distinctes pour offrir, contre rémunération, certains biens et services. Ce levier permettrait par exemple à exo de créer une filiale distincte pour la commercialisation du logiciel Chrono SAEIV et ainsi séparer sa responsabilité de celle de la filiale, notamment en cas d'insolvabilité.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Flexibilité</b> opérationnelle</li> <li>• <b>Équité</b> vs les autres OPTC</li> <li>• Réponse à une demande répétée des villes</li> <li>• <b>Densification</b> urbaine : levier important pour collaborer au développement de quartiers TOD</li> <li>• <b>Source de revenus</b> supplémentaire.</li> <li>• <b>Réduction des risques</b> légaux et financiers.</li> </ul>	<p><b>Les dispositions suivantes de la LSTC ne sont pas applicables à exo actuellement :</b></p> <p><b>86.</b> 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.</p> <p><b>160.</b> La Société de transport de Montréal est autorisée à fournir, contre rémunération, tous services et tous biens aux fins de la construction, de l'aménagement et de la réfection d'infrastructures, d'équipements et de matériel roulant reliés au réseau de métro ainsi qu'à leur gestion et à leur administration.</p> <p>Elle peut aussi requérir du registraire des entreprises la constitution, par statuts, d'une personne morale dont l'objet consiste à offrir, contre rémunération, les biens et services visés au premier alinéa pour tout mode de transport collectif.</p> <p>Cette personne morale peut contracter au Québec ou à l'étranger avec toute personne et tout gouvernement, un de ses ministères, un de ses organismes</p>	<p><b>Amendement à la LRTM :</b></p> <p><b>9.</b> Les articles <b>83, 86 et 92.1</b> 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.</p> <p><b>Note : Nous proposons également l'ajout d'une disposition équivalente à l'article 160 de la LSTC applicable au RTM.</b></p>
--	--	--	--	--

			<p>ou un de ses mandataires. L'article 3.11 de la Loi sur le ministère du Conseil exécutif. (chapitre M-30) et l'article 23 de la Loi sur le ministère des Relations internationales (chapitre M-25.1.1) s'appliquent à cette personne morale. Elle peut aussi s'associer, avec l'autorisation du ministre, avec une autre entreprise, tant du secteur public que du secteur privé, pour la réalisation de son objet.</p>	
<p><b>Art. 101.1 LSTC</b> Renouvellement de contrats de logiciels ou progiciels</p>	<p>Le renouvellement de contrats d'abonnement ou de concession de licence pour des logiciels et progiciels doit passer par un appel d'offres. Si le cadre législatif en vigueur était logique dans un contexte où les logiciels étaient distribués sous forme de concession de licence perpétuelle, il n'est plus adapté à des contrats d'abonnement de logiciels d'une durée limitée. Les logiciels utilisés par exo ont requis des investissements initiaux importants (ex. 1M\$ dans le cas de Tableau, un outil de gestion de données essentiel à la prise de décision). Leur remplacement par un logiciel concurrent à la suite d'un appel d'offres public risque d'entraîner des coûts substantiels et des incompatibilités technologiques, en plus de déstabiliser les utilisateurs qui doivent être formés sur de nouvelles solutions technologiques. Ces risques ont d'ailleurs été reconnus par le gouvernement dans son décret 529-2021 permettant temporairement</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Meilleure performance :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Simplification de processus complexes</li> <li>○ <b>Réduction des coûts :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Ressources humaines impliquées dans la préparation du processus d'appel d'offres qui peut prendre jusqu'à 6 mois</li> <li>○ Coûts financiers associés à un changement de fournisseur (frais de mise en œuvre, de paramétrage, de personnalisation et de formation des utilisateurs)</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>• <b>Optimisation</b> des investissements initiaux dans un</li> </ul>	<p><b>S.O.</b></p>	<p><b>Amendement à la LSTC:</b></p> <p><b>101.1.</b> Les dispositions de l'article 93 et celles d'un règlement pris en vertu des articles 100 ou 101 ne s'appliquent pas à un contrat:[...]</p> <p><b>11° dont l'objet est le renouvellement d'un contrat relatif à l'utilisation d'un progiciel ou d'un logiciel, dans la mesure où ce contrat a initialement été adjudgé à la suite d'une demande de soumissions publique ou été attribué de gré à gré en vertu de l'article 101.1;</b></p>

	<p>au CAG de procéder de gré à gré pour l'acquisition de logiciels.</p>	<p>produit qui répond toujours au besoin</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Conformité</b> avec l'intention initiale du législateur</li> </ul>		
<p><b>Art. 96.3 LSTC</b> Contrats à commandes</p>	<p>Les OPTC ne peuvent octroyer de contrat à commandes en matière de services ou de travaux de construction (seulement en matière d'approvisionnement). Ceci les prive d'un outil qui leur permettrait de conclure un contrat de services ou de travaux de construction avec plusieurs contractants leur évitant de devoir retourner au marché lorsqu'un contractant n'est pas en mesure de donner suite à un besoin. Il s'agit d'un handicap significatif, particulièrement pour les contrats de services (ex. : placement de personnel, service à la clientèle, personnel de soutien).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Flexibilité</b> opérationnelle</li> <li>• <b>Équité</b> vs autres organismes publics visés par la LCOP qui bénéficient de cette flexibilité</li> </ul>	<p><b>LSTC :</b></p> <p><b>96.3.</b> Un contrat d'approvisionnement peut prendre la forme d'un contrat à commandes lorsque des besoins sont récurrents et que la quantité de biens ou le rythme ou la fréquence de leur acquisition sont incertains. Un tel contrat, dont la durée ne peut excéder trois ans, peut être conclu avec un ou plusieurs fournisseurs. La demande de soumissions ou un document auquel elle renvoie doit indiquer les quantités approximatives des biens susceptibles d'être acquis ou, à défaut, la valeur approximative du contrat.</p> <p>Les soumissions sont évaluées selon le prix ou selon un système de pondération et d'évaluation des offres conforme à l'un ou l'autre des articles 96 ou 96.1.</p> <p>Lorsque le contrat à commandes est conclu avec plusieurs fournisseurs, les commandes sont attribuées, selon le cas, au fournisseur qui a</p>	<p><b>Amendement à la LSTC :</b></p> <p><b>96.3.</b> Un contrat d'approvisionnement peut prendre la forme d'un contrat à commandes lorsque des besoins sont récurrents et que la quantité de biens ou le rythme ou la fréquence de leur acquisition sont incertains. <b>Un contrat de construction ou un contrat de services peut prendre la forme d'un contrat à exécution sur demande lorsque des besoins sont récurrents et que la valeur des travaux ou la quantité de demandes de services ou le rythme ou la fréquence de leur exécution sont incertains.</b> Un tel contrat <b>à commandes ou à exécution sur demande</b>, dont la durée ne peut excéder <del>trois</del> <b>cinq</b> ans, peut être conclu avec un ou plusieurs fournisseurs <b>ou entrepreneurs.</b></p> <p><b>Dans un contrat d'approvisionnement</b>, la demande de soumissions ou un document auquel elle renvoie doit indiquer les quantités approximatives des biens</p>

			<p>proposé le plus bas prix ou a obtenu le meilleur pointage, à moins que ce fournisseur ne puisse y donner suite, auquel cas les autres fournisseurs sont sollicités en fonction de leur rang respectif. Un contrat à commandes peut permettre à tout fournisseur retenu de remplacer un bien offert par un bien équivalent ou d'en réduire le prix. La demande de soumissions ou un document auquel elle renvoie doit alors indiquer la procédure applicable à une telle modification, de même que le mécanisme qui permettra d'en informer les autres fournisseurs retenus. »</p>	<p>susceptibles d'être acquis ou, à défaut, la valeur approximative du contrat. <b>Dans un contrat de construction ou un contrat de services, seule la valeur approximative du contrat doit être indiquée.</b></p> <p>Les soumissions sont évaluées selon le prix ou selon un système de pondération et d'évaluation des offres conforme à l'un ou l'autre des articles 96 ou 96.1.</p> <p>Lorsque le contrat à commandes ou <b>à exécution sur demande</b> est conclu avec plusieurs fournisseurs <b>ou entrepreneurs</b>, les commandes <b>ou les demandes d'exécution</b> sont attribuées, selon le cas, au fournisseur <b>ou entrepreneur</b> qui a proposé le plus bas prix ou a obtenu le meilleur pointage, à moins que ce fournisseur <b>ou cet entrepreneur</b> ne puisse y donner suite, auquel cas les autres fournisseurs <b>ou entrepreneurs</b> sont sollicités en fonction de leur rang respectif. Un contrat à commandes peut permettre à tout fournisseur <b>ou entrepreneur</b> retenu de remplacer un bien offert par un bien équivalent ou d'en réduire le prix. La demande de soumissions ou un document auquel elle renvoie doit alors</p>
--	--	--	--	--

				indiquer la procédure applicable à une telle modification, de même que le mécanisme qui permettra d'en informer les autres fournisseurs retenus.
<b>Art. 72 LRTM</b> Sanctions à l'égard de véhicules en infraction	Exo ne peut régir que les personnes circulant dans ses installations et ses inspecteurs doivent les prendre sur le fait pour leur remettre une contravention. Aucun constat ne peut être délivré à l'égard d'un véhicule en infraction. Ceci empêche exo d'agir sur la problématique de stationnement sauvage et de réagir promptement dans des situations où la sécurité peut être compromise.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Amélioration de la <b>sécurité</b> dans les installations d'exo</li> <li>• <b>Source de revenus</b> supplémentaire puisqu'à l'exception de certains frais, les amendes demeureront dans les coffres d'exo</li> </ul>	<b>LRTM :</b>  <b>72.</b> Le Réseau peut édicter:  1° des normes de sécurité et de comportement des personnes dans le matériel roulant et les immeubles qu'il exploite;  2° des conditions au regard des immeubles qu'il exploite et des personnes qui y circulent.	<b>Amendement à la LRTM :</b>  <b>72.</b> Le Réseau peut édicter:[...] <p><b>3° prohiber ou régir le stationnement et la circulation des véhicules routiers sur un terrain ou dans un bâtiment qu'elle exploite ou dont elle est propriétaire;</b></p> <p><b>4° régir le remorquage et le remisage de tout véhicule stationné en contravention d'une disposition réglementaire adoptée en vertu du paragraphe 3°, fixer le tarif des frais de remorquage, de déplacement et de remisage et prévoir qui en assume les frais.</b></p>
<b>Art. 5 Règlement sur les conditions de disposition des immeubles excédentaires des ministères et organismes publics</b>	Selon la réglementation en vigueur, aucun OPTC n'est désigné comme une entité publique pouvant acquérir prioritairement un immeuble excédentaire dont le MTMD souhaite se départir. Bien qu'exo possède des droits de propriété superficielle sur plusieurs de ces terrains en raison de la construction d'infrastructures de transport sur ceux-ci. Selon les dispositions actuelles, une	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Équité</b> vs les villes</li> <li>• Opportunités de développement</li> </ul>	<b>Le Règlement sur les conditions de disposition des immeubles excédentaires des ministères et organismes publics :</b>  <b>Art. 5.</b> Le ministre des Transports ne dispose d'un immeuble excédentaire, selon les sections IV et V, que si aucun ministère ou	<b>Note :</b> Nous proposons d'ajouter les organismes publics de transport en commun à la liste des entités publiques pouvant manifester un intérêt pour un immeuble excédentaire.

<p>Préférence d'achat des terrains excédentaires du MTMD</p>	<p>municipalité pourrait manifester son intérêt pour acquérir un tel immeuble alors qu'exo, à titre de propriétaire superficière, ne le pourrait pas. C'est le cas par exemple du terrain Georges-Gagné Sud à Delson où exo a investi dans des infrastructures de transport collectif. Ce terrain appartient au MTMD qui pourrait souhaiter s'en départir, mais qu'exo ne pourrait acquérir en priorité.</p>		<p>organisme public visé au second alinéa de l'article 1, ni aucune des entités suivantes, n'a manifesté d'intérêt pour cet immeuble:</p> <p>1° un organisme public non visé au second alinéa de l'article 1;</p> <p>2° un centre de services scolaire, une commission scolaire, un collège d'enseignement général et professionnel, l'Université du Québec ou l'une de ses universités constituantes, l'un de ses instituts de recherche ou l'une de ses écoles supérieures;</p> <p>3° un établissement public visé par la Loi sur les services de santé et les services sociaux (chapitre S-4.2), une agence visée par cette loi ou la Société québécoise des infrastructures;</p> <p>4° une municipalité, une communauté métropolitaine ou l'Administration régionale Kativik.</p>	
<p><b>Art 9 LRTM</b> Exercice d'un droit de préemption par une société sur son territoire</p>	<p>Exo ne peut exercer un droit de préemption sur un immeuble de son territoire (c'est-à-dire un droit de première offre si un propriétaire veut vendre), contrairement aux autres OPTC qui bénéficient des articles 92.0.1 à 92.0.7 de la LSTC.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Équité</b> vs les autres OPTC</li> <li>• Opportunités de développement</li> </ul>	<p><b>Les dispositions suivantes de la LSTC ne sont pas applicables à exo actuellement :</b></p> <p><b>92.0.1.</b> Une société peut, sur tout ou partie de son territoire selon ce que détermine le règlement prévu à</p>	<p><b>Amendement à la LRTM :</b></p> <p><b>9.</b> Les articles <b>83, 86 et 92.0.1</b> 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</p>

		<p>l'article 92.0.2, exercer un droit de préemption sur tout immeuble, à l'exclusion d'un immeuble qui est la propriété d'un organisme public au sens de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels (chapitre A-2.1). 20 Ce droit ne peut être exercé que sur un immeuble à l'égard duquel a été inscrit un avis d'assujettissement au droit de préemption. Il est exercé sous réserve du droit de préemption prévu à l'article 56 de la Loi sur le patrimoine culturel (chapitre P-9.002) et de celui prévu à l'article 68.3 de la Loi sur la Société d'habitation du Québec (chapitre S-8).</p> <p><b>92.0.2.</b> La société détermine par règlement le territoire sur lequel le droit de préemption peut être exercé et les fins auxquelles des immeubles peuvent être ainsi acquis.</p> <p><b>92.0.3.</b> L'avis d'assujettissement doit identifier l'immeuble visé et décrire les fins auxquelles il pourra être acquis.</p> <p>Cet avis est notifié au propriétaire de l'immeuble et prend effet à compter de son inscription au registre foncier. Il est valide pour la période indiquée dans l'avis, laquelle ne peut excéder 10 ans.</p> <p>La société ne peut faire inscrire un avis d'assujettissement à l'égard d'un</p>	<p>nécessaires, et celui-ci est réputé être une société de transport en commun pour l'application <b>de ces articles ainsi que pour l'application</b> de l'un ou l'autre des règlements pris en vertu des articles 100 et 103.1 de cette loi.</p>
--	--	--	---

			<p>immeuble qui fait déjà l'objet d'un tel avis inscrit par un autre organisme municipal en vertu de la Loi sur les cités et villes (chapitre C-19) ou du Code municipal du Québec (chapitre C-27.1).</p> <p>La société peut, aux fins de l'exercice du droit de préemption, agir comme mandataire d'un organisme municipal qui s'est doté d'un règlement relatif au droit de préemption en vertu de l'une ou l'autre des lois visées au troisième alinéa. Elle peut alors prévoir, dans son avis d'assujettissement, que l'immeuble pourra être acquis pour une fin qui relève de la compétence de cet organisme.</p> <p>Aux fins du présent article, un organisme municipal est une municipalité ou une régie intermunicipale.</p> <p><b>92.0.4.</b> Le propriétaire d'un immeuble visé par un avis d'assujettissement ne peut, sous peine de nullité, l'aliéner s'il n'a pas notifié un avis de son intention à la société. Cet avis doit indiquer le prix et les conditions de l'aliénation projetée ainsi que le nom de la personne qui envisage d'acquérir l'immeuble. Lorsque cette aliénation serait faite, en tout ou en partie, pour une contrepartie non monétaire, l'avis doit contenir une</p>	
--	--	--	---	--

			<p>estimation fiable et objective de la valeur de cette contrepartie. Les premier et deuxième alinéas ne s'appliquent pas à une aliénation faite au bénéfice d'une personne qui est liée au propriétaire au sens de la Loi sur les impôts (chapitre I-3) ou au bénéfice d'un organisme public au sens de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels (chapitre A-2.1).</p> <p><b>92.0.5.</b> La société peut, au plus tard le 60e jour suivant la notification de l'avis de l'intention d'aliéner, notifier au propriétaire un avis de son intention d'exercer son droit de préemption et d'acquérir l'immeuble au prix et aux conditions qui y sont énoncés, sous réserve de toute modification convenue ultérieurement avec le propriétaire. Lorsque l'avis de l'intention d'aliéner contient une estimation de la valeur d'une contrepartie non monétaire, le prix doit être majoré d'une somme équivalente. 21 La société peut, pendant cette période, exiger du propriétaire tout renseignement lui permettant d'apprécier l'état de l'immeuble. Elle peut également, sur préavis de 48 heures, avoir accès à l'immeuble afin de réaliser, à ses frais, toute étude ou analyse qu'elle juge utile. Si la société ne notifie pas</p>	
--	--	--	---	--

			<p>au propriétaire l'avis prévu au premier alinéa à l'intérieur du délai de 60 jours, elle est réputée renoncer à exercer son droit de préemption. Lorsque la société renonce à exercer son droit de préemption et que l'aliénation projetée se réalise, elle doit faire radier du registre foncier l'avis d'assujettissement.</p> <p><b>92.0.6.</b> Lorsque la société se prévaut de son droit de préemption, elle doit acquitter le prix de l'immeuble dans les 60 jours suivant la notification de l'avis de son intention de l'acquérir. Si elle ne peut verser la somme au propriétaire, elle peut la déposer, pour le compte du propriétaire, au greffe de la Cour supérieure. Les articles 53.15 à 53.17 de la Loi sur l'expropriation (chapitre E-24) s'appliquent, avec les adaptations nécessaires. À défaut de conclure un contrat notarié, la société devient propriétaire de l'immeuble par l'inscription, au registre foncier, d'un avis de transfert de propriété contenant la description de l'immeuble, le prix et les conditions de son acquisition ainsi que la date à laquelle la société prendra possession de l'immeuble. L'avis de transfert doit être signifié au propriétaire au moins 30 jours avant son inscription au registre foncier. Pour être inscrit, l'avis doit être accompagné des pièces qui établissent que la somme a été versée au propriétaire ou déposée au</p>	
--	--	--	---	--

			<p>greffe de la Cour supérieure et de la preuve de sa signification.</p> <p><b>92.0.7.</b> Lorsque la société se prévaut de son droit de préemption, elle doit dédommager la personne qui envisageait d'acquérir l'immeuble pour les dépenses raisonnables qu'elle a engagées dans le cadre de la négociation du prix et des conditions de l'aliénation projetée.</p>	
<p><b>Art 101.1 LSTC</b> Attribution d'un contrat de gré à gré d'acquisition de composants auprès du manufacturier d'origine</p>	<p>Exo a un besoin important de composants de remplacement pour son matériel roulant, notamment ferroviaire. La majorité des systèmes composant le matériel roulant ferroviaire ont été conçus sur mesure et soumis à des essais longs et coûteux pour garantir leur fiabilité et leur sécurité dans diverses conditions d'opération, et le bassin de fournisseurs permettant un approvisionnement en pièces est très limité. Or, exo ne peut attribuer de gré à gré un contrat à un manufacturier d'origine pour l'acquisition de composants de remplacement de matériel roulant et doit passer par un processus long et laborieux qui, finalement, ne dessert pas l'intérêt public (appel d'offres ou préavis d'intention incluant processus de conformité long et coûteux si un fournisseur autre que le manufacturier d'origine prétend pouvoir fournir les composants requis). La lourdeur de ces processus porte atteinte à l'efficacité opérationnelle d'exo, sans compter</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Meilleure performance</b> et gestion des fonds publics</li> <li>• <b>Gain d'efficacité</b> en temps et ressources humaines par l'allègement de processus long et laborieux</li> <li>• <b>Sécurité</b> du matériel roulant ferroviaire</li> </ul>	<p><b>LSTC :</b></p> <p><b>101.1.</b> Les dispositions de l'article 93 et celles d'un règlement pris en vertu des articles 100 ou 101 ne s'appliquent pas à un contrat:[...]</p> <p>5° dont l'objet est l'entretien d'équipements spécialisés qui doit être effectué par le fabricant ou son représentant.</p>	<p><b>Amendement à la LSTC :</b></p> <p><b>101.1.</b> Les dispositions de l'article 93 et celles d'un règlement pris en vertu des articles 100 ou 101 ne s'appliquent pas à un contrat:[...]</p> <p>5° dont l'objet est l'entretien d'équipements spécialisés qui doit être effectué par le fabricant ou son représentant, <b>ou l'achat de composants d'un équipement spécialisé auprès du manufacturier d'origine de cet équipement, ou d'un distributeur exclusif de ce manufacturier;</b></p>

	les risques de sécurité qui peuvent découler de l'utilisation d'une pièce autre que celle du fabricant d'origine pour du matériel roulant ferroviaire.			
<b>Art. 16 LRTM</b> Autorisation de l'ARTM préalablement à l'acquisition de biens servant à l'établissement, l'exploitation ou le développement du réseau de train	En principe, chaque achat de bien pour l'exploitation du réseau de trains requiert une autorisation préalable de l'ARTM sans égard au prix du bien ou au fait que le bien acheté est un équipement d'exploitation courante et routinière. Cette situation crée des délais administratifs. Elle cause des problèmes opérationnels et diffère de celles qui s'appliquent aux autres OPTC. Par comparaison, la STM doit obtenir l'approbation préalable de l'ARTM uniquement pour des biens requis pour le prolongement du métro, et non pour sa simple exploitation.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Gain d'efficacité</b> en temps et ressources humaines</li> <li>• <b>Équité</b> vs les autres OPTC (notamment la STM)</li> <li>• Bien qu'une voie de contournement ait été mise en place via l'approbation par l'ARTM du Plan de maintien des actifs d'exo, un ajustement législatif permettrait de <b>dissiper tout enjeu d'interprétation juridique potentiel</b></li> </ul>	<b>LRTM :</b>  <b>16.</b> Le Réseau peut, avec l'autorisation de l'Autorité régionale de transport métropolitain, notamment: [...] 2° acquérir, louer ou aliéner tout bien pour l'établissement, l'exploitation ou le développement de son réseau de trains de banlieue.	<b>Amendement à la LRTM :</b>  <b>16.</b> Le Réseau peut, avec l'autorisation de l'Autorité régionale de transport métropolitain, notamment: [...] 2° acquérir, <del>louer ou aliéner</del> tout bien <b>requis</b> pour <del>l'établissement, l'exploitation ou le développement</del> <b>le prolongement</b> de son réseau de trains de banlieue.
<b>Art. 101.1 LSTC</b> Attribution de gré à gré de contrats à des compagnies ferroviaires	Exo ne peut attribuer de gré à gré un contrat à une compagnie de chemin de fer dont elle utilise les voies ou les services, sans recourir au préalable à un avis d'intention destiné à démontrer que cette compagnie constitue le seul fournisseur en mesure de fournir les biens ou les services requis. Il s'agit d'une procédure inutilement lourde considérant que dans les faits, une compagnie ferroviaire exerce toujours un monopole sur son emprise et les services qui y sont reliés.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Plus grande <b>agilité</b> opérationnelle</li> <li>• <b>Gain d'efficacité</b> en temps et ressources humaines dédiées à la préparation des documents d'appel d'offres</li> <li>• <b>Équité</b> vs les autres OPTC</li> <li>• <b>Équité</b> vs les villes qui bénéficient de cette flexibilité en vertu de la LCV</li> </ul>	<b>S.O.</b>	<b>Amendement à la LSTC :</b>  <b>101.1. [...]</b> <b>11° dont l'objet est l'exécution de travaux sur l'emprise d'une voie ferrée exploitée comme telle et qui est conclu avec le propriétaire ou l'exploitant de celle-ci, pour un prix qui correspond à celui qu'une entreprise exécutant généralement de tels travaux exige normalement pour ceux-ci.</b>

<p><b>Art. 36 LRTM</b> Fusion des comités statutaires d'exo</p>	<p>Trois des comités statutaires du CA d'exo (qualité, couronne sud et couronne nord) ont des fonctions similaires et leurs activités se chevauchent.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Gain d'efficacité</b> par l'élimination des dédoublements de fonctions</li> <li>• <b>Réduction des coûts</b> liés aux jetons de participation des membres du CA</li> <li>• Bien que les comités soient déjà fusionnés dans les faits, un ajustement législatif permettrait de <b>dissiper tout enjeu d'interprétation juridique potentiel</b></li> </ul>	<p><b>LRTM :</b></p> <p><b>36.</b> Le conseil doit également constituer, en outre des comités mentionnés à l'article 34, les comités suivants:</p> <p>1° un comité chargé de la qualité des services aux usagers des services de transport collectif qui a notamment pour fonctions d'élaborer, en tenant compte des particularités respectives des municipalités locales de la couronne nord et de la couronne sud, des orientations concernant la qualité des services aux usagers, incluant ceux à mobilité réduite, de soumettre ces orientations au conseil et d'en assurer le suivi;</p> <p>2° deux comités sur les services de transport en commun par autobus et de transport adapté aux personnes à mobilité réduite, l'un pour les municipalités locales de la couronne nord et l'autre pour les municipalités locales de la couronne sud, qui ont notamment pour fonctions de formuler des recommandations au conseil concernant la prestation de ces services, incluant le plan de desserte, sur le territoire des municipalités locales concernées.[...]</p>	<p><b>Amendement à la LRTM :</b></p> <p><b>36.</b> Le conseil doit également constituer, en outre des comités mentionnés à l'article 34, les comités suivants:</p> <p>1° un comité chargé de la qualité des services aux usagers des services de transport collectif, <b>et notamment des services de transport en commun par autobus et de transport adapté aux personnes à mobilité réduite</b>, qui a notamment pour fonctions d'élaborer, en tenant compte des particularités respectives des municipalités locales de la couronne nord et de la couronne sud, des orientations concernant la qualité des services aux usagers, incluant ceux à mobilité réduite, de soumettre ces orientations au conseil et d'en assurer le suivi;</p> <p><del>2° deux comités sur les services de transport en commun par autobus et de transport adapté aux personnes à mobilité réduite, l'un pour les municipalités locales de la couronne nord et l'autre pour les municipalités locales de la couronne sud, qui ont notamment pour fonctions de formuler des recommandations au conseil concernant la prestation de</del></p>
---	---	--	---	---

				<p><del>ces services, incluant le plan de desserte, sur le territoire des municipalités locales concernées.[...]</del></p>
<p><b>Art. 105 LSTC</b> Exception au processus d'appel d'offres public quant à la situation d'urgence</p>	<p>La LSTC limite les exceptions au processus d'appel d'offres aux cas de force majeure, dont la définition est restrictive. Exo ne peut pas attribuer de contrats de gré à gré en raison d'une situation d'urgence ou lorsque la sécurité des personnes ou des biens est en cause (comme le permet la LCOP).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Plus grande <b>agilité</b> opérationnelle en cas de situations imprévues (ex. blocus ferroviaire ou grève des chauffeurs d'un transporteur privé)</li> <li>• <b>Équité</b> vs autres organismes publics</li> </ul>	<p><b>LSTC :</b></p> <p><b>105.</b> Malgré les articles 93 et 101, le président d'une société ou, s'il est absent ou empêché d'agir, le directeur général peut, dans un cas de force majeure de nature à mettre en danger la vie ou la santé de la population, à perturber sérieusement le service de transport en commun ou à détériorer sérieusement les équipements de la société ou à nuire sérieusement à leur fonctionnement, décréter la dépense qu'il juge nécessaire et octroyer tout contrat requis pour remédier à la situation. Le président ou le directeur général, selon le cas, doit alors déposer un rapport motivé de la dépense et du contrat lors de la prochaine assemblée du conseil.</p> <p><b>LCOP :</b></p> <p><b>13.</b> Un contrat comportant une dépense égale ou supérieure au seuil d'appel d'offres public prévu à l'article 10 peut être conclu de gré à gré dans l'un ou l'autre des cas suivants:</p>	<p><b>Amendement à la LSTC :</b></p> <p><b>105.</b> Malgré les articles 93 et 101, le président d'une société ou, s'il est absent ou empêché d'agir, le directeur général peut, dans le cas d'une <b>situation d'urgence</b> de nature à mettre en danger la vie ou la santé des <b>personnes</b>, à perturber sérieusement le service de transport en commun ou à détériorer sérieusement les équipements de la société ou à nuire sérieusement à leur fonctionnement, décréter la dépense qu'il juge nécessaire et octroyer tout contrat requis pour remédier à la situation. Le président ou le directeur général, selon le cas, doit alors déposer un rapport motivé de la dépense et du contrat lors de la prochaine assemblée du conseil.</p>

			<p>1° lorsqu'en raison d'une situation d'urgence, la sécurité des personnes ou des biens est en cause; [...]</p>	
<p><b>Art. 101.1 LSTC</b> Exception reliée à une garantie ou un droit exclusif, tels un droit d'auteur ou un droit fondé sur une licence exclusive ou un brevet</p>	<p>La LSTC limite les exceptions au processus d'appel d'offres au niveau des droits exclusifs aux contrats dont l'objet découle de l'utilisation d'un progiciel ou d'un logiciel. Ainsi, exo ne peut pas attribuer un contrat de gré à gré lorsqu'un seul contractant est possible en raison d'une garantie, d'un droit d'auteur ou d'un droit fondé sur une licence exclusive ou un brevet (comme le permet la LCOP).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Équité</b> vs les autres organismes publics</li> <li>• <b>Gain d'efficacité et réduction des coûts</b> compte tenu que le volume d'acquisition d'exo est comparable à celui d'un organisme public.</li> </ul>	<p><b>LSTC :</b></p> <p><b>101.1.</b> Les dispositions de l'article 93 et celles d'un règlement pris en vertu des articles 100 ou 101 ne s'appliquent pas à un contrat:</p> <p>10° dont l'objet découle de l'utilisation d'un progiciel ou d'un logiciel et vise:</p> <p>a) à assurer la compatibilité avec des systèmes, progiciels ou logiciels existants;</p> <p>b) la protection de droits exclusifs tels les droits d'auteur, les brevets ou les licences exclusives;</p> <p>c) la recherche ou le développement;</p> <p>d) la production d'un prototype ou d'un concept original.</p> <p><b>LCOP :</b></p> <p><b>13.</b> Un contrat comportant une dépense égale ou supérieure au seuil d'appel d'offres public prévu à l'article 10 peut être conclu de gré à gré dans l'un ou l'autre des cas suivants:[...]</p> <p>2° lorsqu'un seul contractant est possible en raison d'une garantie,</p>	<p><b>Amendement à la LSTC :</b></p> <p><b>101.1.</b> Les dispositions de l'article 93 et celles d'un règlement pris en vertu des articles 100 ou 101 ne s'appliquent pas à un contrat: [...]</p> <p><b>11° pour lequel un seul contractant est possible en raison d'une garantie, d'un droit de propriété ou d'un droit exclusif, tel un droit d'auteur ou un droit fondé sur une licence exclusive ou un brevet, ou de la valeur artistique, patrimoniale ou muséologique du bien ou du service requis;</b></p>

			<p>d'un droit de propriété ou d'un droit exclusif, tel un droit d'auteur ou un droit fondé sur une licence exclusive ou un brevet, ou de la valeur artistique, patrimoniale ou muséologique du bien ou du service requis;</p>	
<p><b>Art. 95 LSTC</b> Publication des appels d'offres</p>	<p>La LSTC oblige la publication des appels d'offres dans un « journal diffusé ». De son côté, la LCOP prévoit que la publication s'effectue au moyen d'un avis diffusé dans le système électronique d'appel d'offres approuvé par le gouvernement.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Réduction des coûts</b> associés à la publication dans plusieurs journaux</li> <li>• <b>Équité</b> vs les autres organismes publics</li> <li>• Bien que rien d'indique que les journaux doivent être écrits, un ajustement législatif permettrait de <b>dissiper tout enjeu d'interprétation juridique potentiel</b></li> </ul>	<p><b>LSTC :</b></p> <p><b>95.</b> Tout contrat qui comporte une dépense égale ou supérieure au seuil décrété par le ministre, parmi ceux visés au premier alinéa de l'article 93, ne peut être adjudgé qu'après une demande de soumissions faite par la voie d'une annonce publiée dans un journal diffusé sur le territoire de la société.</p> <p>Dans le cas d'un contrat de construction, d'approvisionnement ou de services, la demande de soumissions publique doit:</p> <p>1° être publiée dans le système électronique d'appel d'offres approuvé par le gouvernement pour l'application de la Loi sur les contrats des organismes publics (chapitre C-65.1) et dans un journal qui est diffusé sur le territoire de la société ou, à défaut d'y être diffusé, qui est une publication spécialisée dans le</p>	<p><b>Amendement à la LSTC :</b></p> <p><b>95.</b> Tout contrat qui comporte une dépense égale ou supérieure au seuil décrété par le ministre, parmi ceux visés au premier alinéa de l'article 93, ne peut être adjudgé qu'après une demande de soumissions faite <b>de façon publique</b> par la voie d'une annonce publiée dans un journal diffusé sur le territoire de la société.</p> <p><del>Dans le cas d'un contrat de construction, d'approvisionnement ou de services,</del> La demande de soumissions publique doit:</p> <p>1° être publiée dans le système électronique d'appel d'offres approuvé par le gouvernement pour l'application de la Loi sur les contrats des organismes publics (chapitre C-65.1) <del>et dans un journal qui est diffusé sur le territoire de la société ou, à défaut d'y être diffusé, qui est une publication spécialisée dans le</del></p>

			<p>domaine et vendue principalement au Québec;</p> <p><b>LCOP :</b></p> <p><b>11.</b> L'appel d'offres public s'effectue au moyen d'un avis diffusé dans le système électronique d'appel d'offres approuvé par le gouvernement.</p>	<p><del>domaine et vendue principalement au Québec;</del></p> <p>2° prévoir que tout document auquel elle renvoie de même que tout document additionnel qui y est lié ne peuvent être obtenus que par le biais de ce système.</p> <p><del>1° «contrat de construction» : un contrat pour la construction, la reconstruction, la démolition, la réparation ou la rénovation d'un bâtiment ou d'un ouvrage de génie civil, y compris la préparation du site, les travaux d'excavation, de forage et de dynamitage, la fourniture de produits et de matériaux, d'équipement et de machinerie si ceux-ci sont prévus au contrat et y sont reliés, ainsi que l'installation et la réparation des équipements fixes d'un bâtiment ou d'un ouvrage de génie civil;</del></p> <p><del>2° (paragraphe abrogé);</del></p> <p><del>3° «contrat de services» : un contrat pour la fourniture de services dans lequel des pièces ou des matériaux nécessaires à cette fourniture peuvent être inclus.[...]</del></p> <p><b>Note : Puisque la mention « Dans le cas d'un contrat de construction, d'approvisionnement ou de services » est retirée, nous</b></p>
--	--	--	---	--

				<p>suggérons que les définitions de « contrat de construction » et « contrat de services » prévues à l’alinéa 3 de l’article 95 soit retirées de cet article et soient plutôt prévues à l’article 93, où nous retrouvons la définition de « contrat d’approvisionnement ».</p>
<p><b>Art. 89.1 LSTC</b> Conseil d’administration d’un OBNL constitué par les sociétés</p>	<p>Malgré des frais de membership annuels de plus de 205K\$, exo ne peut désigner de membre au conseil d’administration de l’ATUQ puisqu’il n’est pas une des sociétés ayant constitué l’ATUQ.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Équité</b> vs les autres OPTC</li> </ul>	<p><b>LSTC :</b></p> <p><b>89.1</b> Deux sociétés ou plus peuvent constituer un organisme à but non lucratif destiné principalement à leur fournir ou à leur rendre accessibles les biens et les services dont elles ont besoin pour la réalisation de leur mission. Un tel organisme peut également fournir ou rendre accessibles ces biens et services à tout organisme public de transport en commun.</p> <p>Les membres du conseil d’administration d’un organisme visé au premier alinéa sont désignés par les sociétés qui l’ont constitué parmi les membres de leur conseil respectif.</p> <p>Les articles 92.1 à 108.2 de la présente loi, l’article 3.11 de la Loi sur le ministère du Conseil exécutif (chapitre M-30) et l’article 23 de la Loi</p>	<p><b>Amendement à la LSTC :</b></p> <p><b>89.1</b> Deux sociétés ou plus peuvent constituer un organisme à but non lucratif destiné principalement à leur fournir ou à leur rendre accessibles les biens et les services dont elles ont besoin pour la réalisation de leur mission. Un tel organisme peut également fournir ou rendre accessibles ces biens et services à tout organisme public de transport en commun.</p> <p>Les membres du conseil d’administration d’un organisme visé au premier alinéa sont désignés par les sociétés qui l’ont constitué <b>et par le Réseau de transport métropolitain à qui l’organisme rend des services</b>, parmi les membres de leur conseil respectif.</p> <p>Les articles 92.1 à 108.2 de la présente loi, l’article 3.11 de la Loi sur</p>

			<p>sur le ministère des Relations internationales (chapitre M-25.1.1) s'appliquent, compte tenu des adaptations nécessaires, à l'organisme constitué conformément au premier alinéa. Cet organisme 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 la présente loi.</p>	<p>le ministère du Conseil exécutif (chapitre M-30) et l'article 23 de la Loi sur le ministère des Relations internationales (chapitre M-25.1.1) s'appliquent, compte tenu des adaptations nécessaires, à l'organisme constitué conformément au premier alinéa. Cet organisme 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 la présente loi.</p>
--	--	--	--	---

**Acronymes utilisés:**

LRTM : Loi sur le Réseau de transport métropolitain

LSTC : Loi sur les sociétés de transport en commun

OPTC : Organisme public de transport collectif

STM : Société de transport de Montréal

CAG : Centre d'acquisitions gouvernementales

MTMD : Ministère du Transport et de la Mobilité durable

ARTM : Autorité régionale de transport métropolitain

LCV : Loi sur les cités et les villes

LCOP : Loi sur les contrats des organismes publics

ATUQ : Association du transport urbain du Québec

**exo**

1001, boulevard Robert-Bourassa, 26e étage  
Montréal (Québec) H3B 4L4

Téléphone : 514 287-2464  
Télécopieur : 514 287-2460

[exo.quebec](http://exo.quebec)