



CONSULTATION PARTICULIÈRE SUR  
LE PROJET DE LOI 79

LOI SUR LES CONTRATS DES ORGANISMES MUNICIPAUX ET  
MODIFIANT DIVERSES DISPOSITIONS PRINCIPALEMENT AUX  
FINS D'ALLÈGEMENT DU FARDEAU ADMINISTRATIF DES  
ORGANISMES MUNICIPAUX

MÉMOIRE À LA  
COMMISSION DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

DÉCEMBRE 2024

## INTRODUCTION

La mobilité au quotidien des personnes ainsi que la lutte aux changements climatiques sont deux défis majeurs qui confrontent nos sociétés et qui exigent des actions décisives structurantes novatrices.

Les municipalités locales, en vertu de la Loi sur les transports (T-12) et les sociétés de transport en commun, en vertu de la Loi sur les sociétés de transport en commun (S-30.01), sont responsables d'organiser et de gérer des services de transport collectif sur le territoire. Les MRC, les agglomérations et les villes ayant compétences de MRC peuvent également déclarer leur compétence sans droit de retrait en vertu de la Loi sur les compétences municipales (C-47.1)

---

Dans ce mémoire, l'utilisation du terme « transport collectif » inclut tous les services de transport de personnes offerts par les organisations municipales dans le cadre des pouvoirs qui leur sont dévolus par la loi sur les Transports (T-12). Des niveaux de services et des préoccupations peuvent varier lorsqu'il s'agit des services de transport offerts aux personnes handicapées (transport adapté<sup>1</sup>) ou à l'ensemble de la population.

---

Si l'offre de tels services à l'ensemble des citoyens demeure facultative (nous le déplorons), l'offre de transport adapté aux personnes handicapées admises est une obligation qui incombe aux sociétés de transport en commun et aux municipalités locales.

Les entités municipales compétentes peuvent recourir aux services d'entreprises privées de transport par autobus ou par automobiles taxis pour dispenser ces services. Dès lors, les dispositions de la future *Loi sur les contrats des organismes municipaux et modifiant diverses dispositions principalement aux fins d'allègement du fardeau administratif des organismes municipaux* régiront l'attribution des contrats entre celles-ci et leurs fournisseurs.

L'inflation et la croissance des coûts de l'ensemble des services publics mettent une forte pression sur les autorités publiques pour réduire leurs dépenses. La mobilité sécuritaire et écoresponsable des citoyens, de tous les citoyens, est un poste de dépense qui attire l'attention, malgré son caractère indispensable tant pour soutenir l'économie que pour permettre à chacun de prendre part activement à la société.

---

<sup>1</sup> Le transport adapté est un service de transport collectif à la demande de porte à porte ou de main à main que les municipalités du Québec ou leurs mandataires en transport collectif sont tenus d'offrir à leurs citoyens en situation de handicap admis, en vertu de l'article 48,39 de la Loi sur les transports (T-12). Environ le quart de la clientèle requiert un véhicule accessible aux personnes en fauteuil roulant, le reste de la clientèle étant composé de personnes ambulantes.

---

La recherche de nouveaux modèles de service de transport collectif, mieux adaptés aux besoins de la population, plus attractifs, plus efficaces, fiables et mieux intégrés, devient dès lors une priorité pour toutes les instances publiques engagées dans la voie du développement durable et de la transition écoénergétique.

C'est à titre de fournisseurs de service écoresponsable de transport de personnes que Taxi Para-Adapté inc. et Taxi Véco inc. souhaitent soumettre quelques réflexions aux membres de la Commission de l'aménagement du territoire et à la ministre des Affaires municipales, Madame Andrée Laforest.

## PRÉSENTATION DES ENTREPRISES

Taxi Para-Adapté inc. et Taxi Véco sont deux entreprises de transport de personnes par automobile qualifiée en vertu de la Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobiles ( T-11,2). Chacune exploite une flotte de berlines électriques ainsi que des fourgonnettes accessibles aux personnes en fauteuil roulant<sup>2</sup>. Elles misent sur l'agilité de leur offre de service et la diversité de leurs véhicules pour répondre aux attentes de chaque usager, à coût unitaire moindre. Elles partagent un même modèle d'affaires pour offrir des services de transport collectif efficace<sup>3</sup>, fiable<sup>4</sup>, sécuritaire, courtois et efficient<sup>5</sup> qui repose sur des chauffeurs engagés réunis au moyen d'une plateforme de gestion et de répartition à la fine pointe de la technologie.

Taxi Véco inc. œuvre dans le transport collectif à la demande par automobile ainsi que dans les services de taxi traditionnel.

Taxi Para-Adapté inc. est spécialisé dans les services de transport [collectif] adapté ainsi que dans les services de transport interétablissement sans soin d'urgence des usagers inscrits ou admis dans les établissements du réseau de la santé et des services sociaux.

---

<sup>2</sup> Il s'agit d'une minifourgonnette de série modifiée par l'ajout d'une rampe d'accès pour fauteuil roulant ou d'une plateforme élévatrice. À ce jour, aucun fabricant automobile n'offre d'automobiles électriques accessibles de série ou modifiables pour les adapter au transport de personnes en fauteuil roulant.

<sup>3</sup> Efficace : Qui répond aux besoins de mobilité de la population.

<sup>4</sup> Fiable : Qui ne laisse pas tomber les citoyens comptant sur ce service pour vaquer à leurs occupations et revenir à leur domicile en fin de journée ou de soirée.

<sup>5</sup> Efficient : Dont le coût de revient par déplacement respecte la capacité de payer des contribuables.

---

## MODÈLE D’AFFAIRES ET CONDITIONS LÉGALES

Le transport collectif offert aux communautés de moyenne ou de faible densité ainsi qu’aux heures de faible achalandage, en périphérie des zones métropolitaines, implique de plus en plus l’utilisation de petits véhicules couplée à des outils d’optimisation des trajets pour répondre « à la demande » aux besoins des citoyens.

C’est dans ce contexte que Taxi Para-Adapté inc. et Taxi Véco inc. offrent leurs services aux municipalités désireuses d’offrir un service de qualité, sur un horaire prolongé, à coût raisonnable pour les usagers et les contribuables. Pour justifier et amortir les investissements en technologie numérique et en véhicules, des ententes à long terme et une probabilité raisonnable de renouvellement sont indispensables aux entreprises qui souhaitent relever ce défi.

La règle du plus bas soumissionnaire qui prévaut est complètement improductive puisqu’elle amène les fournisseurs à augmenter leur prix afin de rentabiliser les investissements sur le terme d’un contrat de quelques années. Pour éviter cette situation, nous pensons que les règles du jeu doivent être revues.

- La compétition doit se faire au niveau de la qualité du dossier des entreprises.
- Le tarif kilométrique ou horaire ainsi que le tarif d’embarquement doivent être fixés dans le document d’appel d’offres.
- Les entreprises doivent se qualifier avant d’être invitées à présenter une offre de service.
- Les contrats doivent faire l’objet de discussions et de négociations avant le dépôt des offres définitives.
- La qualification doit être ouverte à toutes les entreprises québécoises, sans critère de préférence régionale ou de distance.

## PRINCIPALES PRÉOCCUPATIONS

Les dispositions du projet de loi 79 viennent remplacer et uniformiser celles qui encadraient les contrats des organismes municipaux, disséminées dans plusieurs textes légaux sectoriels, notamment la Loi sur les transports (T-12), la Loi sur les sociétés de transport en commun (S-30.01) et la Loi sur l’Autorité régionale de transport métropolitain (A-33.3). Dieu merci, elles s’inspirent largement des dispositions que l’on retrouve dans la Loi sur les contrats des organismes publics (C-65.1).

Nous souscrivons aux principes et aux finalités du projet de loi. Nous sommes en faveur de la libre concurrence basée sur la qualité des services rendus, le traitement équitable des entreprises soumissionnaires ainsi que l’intégrité et la transparence des marchés publics visant à assurer une saine gestion des fonds publics.

Il nous apparaît toutefois que la démonstration ou les limites imposées par les dispositions de l'article 33 qui encadrent l'attribution de contrat de gré à gré ou sur invitation écrite, appliquées au domaine spécifique du transport de personnes, semblent trop restrictives et trop vagues.

- *L'urgence ou la sécurité des personnes, stricto sensu*, ne pourront être plaidées pour l'attribution d'un contrat de transport à long terme.
- La démonstration, dans le respect des principes qui gouvernent les marchés publics, qu'une procédure d'appel d'offres ne servirait pas l'intérêt public, est sujet à tous les débats.

Il ne reste que l'option réglementaire.

**Nous recommandons** que le gouvernement indique son intention formelle de permettre, par voie réglementaire, à l'ensemble des entités municipales qui offrent des services de transport collectif d'octroyer des contrats sur invitation ou de gré à gré aux entreprises qualifiées de transport de personnes pour offrir du transport collectif à la demande, à la suite d'un processus de qualification tel que le prévoient les articles 22 et suivants du projet de loi 79.

Un tel règlement adopté en même temps que la loi viendrait remplacer et étendre à toutes les entités municipales et à tous les services de transport collectif le principe de l'article 83 de la Loi sur les sociétés de transport en commun (S-30.01) qui prévoit que « *Lorsque ces services [de transport] sont destinés aux personnes handicapées, un contrat visé au présent article n'est assujéti à aucun formalisme d'attribution.* ». Il est bon de noter que cet article n'est pas aboli par le projet de loi 79, contrairement à toutes les autres dispositions relatives aux pouvoirs contractuels des sociétés de transport en commun (article 203 du PL 79).

Tant la Société de transport de Montréal que le Réseau de transport de la Capitale ont fait la démonstration que des économies importantes se conjuguent avec une amélioration des services lorsque les organismes publics de transport collectif négocient des ententes de gré à gré pour le transport adapté par automobile.

## DES MODALITÉS CONTRACTUELLES À REVOIR

Bien que cela relève de la responsabilité conjointe de la ministre des Affaires municipales et de la ministre des Transports et de la Mobilité durable, nous nous permettons d'ajouter ici quelques conditions auxquelles devraient être soumis les contrats de services de transport collectif octroyés par les entités municipales.

✓ **Une évaluation des besoins**

Même s'il s'agit d'un contrat à exécution sur demande, le transport collectif à la demande doit faire l'objet d'une évaluation qualitative et quantitative des besoins et des ressources requises pour les satisfaire, avant le lancement de la procédure d'octroi d'un contrat sur invitation ou de gré à gré.

✓ **Un processus de qualification rigoureux**

Pour atteindre les objectifs à long terme d'efficacité et d'efficience, recherchés tant par le gouvernement que par les municipalités, il est primordial que l'attribution des contrats de transport collectif à la demande soit négociée avec les fournisseurs qui se qualifient au moyen d'un processus rigoureux de qualification préalable au processus d'acquisition.

Le ministère des Transports et de la Mobilité durable devrait établir la liste des critères de qualité, la méthode d'évaluation et la pondération de chacun afin de permettre à chaque entité municipale de réaliser ce processus de qualification rigoureux, malgré des ressources limitées.

✓ **Aucune limite territoriale**

Les entreprises qualifiées invitées à proposer une offre de service ne doivent pas être discriminées sur la base de leur présence locale ou régionale.

Dans plusieurs municipalités ou régions, il est constaté que la régionalisation élimine la concurrence puisque l'industrie du taxi, avec ses tarifs contrôlés par la Commission des transports du Québec et le rôle prépondérant des répartiteurs, est régulièrement monopolistique à l'échelle d'une communauté.

✓ **Des tarifs uniformes**

Nous sommes d'avis que la discrimination du fournisseur de service de transport ne doit pas reposer sur les tarifs, mais sur la qualité et la capacité des entreprises à répondre aux besoins de la population à desservir.

Pour cela, l'organisme public de transport collectif (OPTC) doit être tenu de fixer dans ses documents d'appel d'offres les tarifs offerts aux fournisseurs de service (embarquement, horaire et kilométrique) pour chaque type d'utilisateur (ambulancier, requérant un accompagnement, en fauteuil roulant), quelle que soit la procédure d'attribution du contrat.

✓ Attribution suivant un système d'évaluation globale des critères

L'attribution de tout contrat de transport collectif doit être précédée de discussions et de négociations sur la base des soumissions préliminaires qui lui sont déposées par les entreprises qualifiées, avant la présentation de leur soumission finale.

✓ Électrification des services de transport interétablissement

Le taux d'électrification de la flotte utilisée pour offrir le service de transport collectif devrait être un critère obligatoire de qualification<sup>6</sup> pour tendre à un développement durable.

✓ Prévention contre le bris de service et synergie

Afin d'éviter le bris de service comme cela a été constaté pour le transport adapté dans certaines régions, les entités municipales devraient être tenues d'octroyer un contrat de relève qui s'active dès lors qu'un fournisseur n'est plus en mesure de donner le service à la population.

Pour lever toute ambiguïté possible, le transport collectif devrait être ajouté nommément à la liste des « services essentiels »<sup>7</sup>.

## CONCLUSION

Le transport collectif est un poste de dépense important pour les entités municipales et le gouvernement. Il s'agit aussi d'un service essentiel pour la population ainsi qu'un choix incontournable pour répondre au défi climatique qui nous interpèle tous.

Le transport collectif à la demande par automobile de taxi à faibles émissions de GES est une solution qui répond à ces différents enjeux de manière efficiente. Pour qu'elle se mettent en place, il est important que les entreprises puissent innover et investir. C'est dans ce contexte que la règle du plus bas soumissionnaire tire vers le bas et limite la capacité des entreprises à offrir leur meilleur potentiel.

La loi doit favoriser une compétition sur les meilleures pratiques d'affaires et l'obtention des meilleurs taux de transfert de l'auto-solo vers le transport collectif plutôt que sur les tarifs. C'est l'objectif ultime auquel le projet de loi 79 doit contribuer.

---

<sup>6</sup> Il est à noter que ce critère ne saurait s'appliquer aux automobiles accessibles aux personnes en fauteuil roulant puisque de telles automobiles n'existent pas encore.

<sup>7</sup> Dans une décision récente ([Décision QCTAT 2024-09-27](#)), le Tribunal administratif du travail a attribué ce statut au transport adapté à Montréal. Il conclut l'inverse concernant le transport collectif à Québec dans une autre décision récente ([Décision QCTAT 2024-11-19](#)).

---



M. Nhan Dung (Yung) Cuong  
Président  
[yungcuong@cuong.ca](mailto:yungcuong@cuong.ca)