



COPHAN

ensemble pour l'inclusion

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

Le projet de loi no 79, *Loi édictant la Loi sur les contrats des organismes municipaux et modifiant diverses dispositions principalement aux fins d'allègement du fardeau administratif des organismes municipaux* est une occasion pour adapter les exigences contractuelles imposées aux entités municipales, notamment les plus petites d'entre elles, à la réalité socioéconomique de leur milieu. L'allègement du fardeau administratif est bien sûr un objectif louable. Néanmoins, l'ajout « d'agilité » dans le processus d'octroi de contrat public pour obtenir de meilleurs services à moindre coût de la part d'entreprises québécoises soucieuses de leur responsabilité sociale nous apparaît comme un objectif tout aussi méritoire. C'est dans cet esprit que la Confédération des organismes de personnes handicapées du Québec (COPHAN) souhaite par le présent mémoire participer au débat devant précéder l'adoption du projet de loi 79.

La COPHAN est un organisme à but non lucratif qui milite pour la défense collective des droits et la promotion des intérêts des personnes en situation de handicap de tous âges et de leurs proches. Elle regroupe près de 50 regroupements provinciaux et régionaux de personnes en situation de handicap. Elle représente toutes les limitations fonctionnelles : motrice, organique, neurologique, troubles d'apprentissage, intellectuelle, sensorielle, visuelle, auditive, parole et langage, troubles envahissants du développement et santé mentale. Elle fonctionne par et pour les personnes en situation de handicap.

La COPHAN s'appuie sur l'expertise et les compétences de ses membres, dont de nombreuses personnes en situation de handicap. Son mandat est de représenter et de défendre les droits des personnes en situation de handicap et de leurs proches auprès des instances décisionnelles. Elle intervient dans le vaste domaine des politiques publiques du domaine de la santé et des services sociaux.

Ici, la COPHAN s'intéresse plus particulièrement au service de transport adapté (TA) que les municipalités locales sont tenues d'offrir aux personnes handicapées qui y résident en vertu de l'article 48.39 de la Loi sur les transports (T-12), à moins qu'elles ne soient desservies par une société de transport en commun ou par un autre organisme public de transport en commun (OPTC) qui offre ce service¹.

¹ Les MRC ainsi que les agglomérations et les villes ayant les compétences de MRC peuvent déclarer leur compétence en matière de transport collectif sans droit de retrait en vertu de la Loi sur les compétences municipales (C — 47,1).

Le TA est un service de première importance pour assurer la participation pleine et entière des personnes en situation de handicap à la vie de leur communauté. Les exigences minimales de services (trop modestes pour atteindre l'objectif mentionné ici et pour satisfaire aux cibles de la Politique de mobilité durable — 2030) sont définies dans le programme de soutien financier statutaire administré par le ministère des Transports et de la Mobilité durable.

L'approche contractuelle traditionnelle des marchés publics reconduite dans le projet de loi 79 qui repose sur la règle générale du plus bas soumissionnaire conforme est une invitation généralisée au nivellement par le bas des services offerts aux personnes handicapées. C'est ce que la COPHAN dénonce, mais nous voulons surtout inviter le gouvernement à réviser cette approche de manière à encourager l'innovation, l'investissement et les efforts mis dans le rehaussement de la qualité des services de mobilité adaptés qui sont offerts aux personnes handicapées.

SITUATION ET ENJEUX

Le transport adapté (TA) est un service de transport collectif qui est adapté aux besoins des personnes handicapées admissibles lorsque les services réguliers de transport collectif sont inexistantes ou inadaptés à leur handicap. Ce service est généralement un service porte à porte ou de main à main et peut être offert à partir de lieux d'embarquement et de débarquement déterminés.

Le transport collectif municipal coûte annuellement environ 5 milliards de dollars aux Québécois tandis que la portion consacrée au TA est de l'ordre de 220 millions de dollars, soit environ 4,4 % des sommes consacrées au transport collectif. Le cinquième de la population (1,5 million de personnes) vit avec une ou plusieurs incapacités, tandis qu'environ 130 000 personnes sont admises (ont droit) au TA offert par un OPTC en vertu de la Politique d'admissibilité définie par le ministère des Transports et de la Mobilité durable. Environ 25 % des personnes admises se déplacent en fauteuil roulant et exigent l'utilisation d'un véhicule accessible². La majorité des usagers admissibles sont donc « ambulants » et peuvent prendre place dans des automobiles ou des minibus réguliers. La piètre fiabilité (ponctualité), disponibilité hebdomadaire (35 heures/semaine, 5 jours/semaine), efficacité (délai de réservation, durée des trajets) et qualité générale (cohabitation, véhicule, roulement de personnel, etc.) explique, au moins en partie, que seulement la moitié des personnes admises utilisent le service au moins une fois par année.

Le service est un service à la demande offert au moyen de véhicules routiers accessibles ou non, de type minibus, berline ou minifourgonnette. Lorsque le service n'est pas offert directement par l'OPTC, ceux-ci sont tenus de solliciter des transporteurs par autobus ou des entreprises de taxi au sens de la Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobiles (T-11,2) réunies par un répartiteur qui s'engage à mobiliser un nombre suffisant de chauffeurs pour répondre aux besoins de mobilité d'usagers admis, sans discrimination sur la destination ou la raison du déplacement.

Cette structure d'affaires rend la procédure d'attribution de contrat par appel d'offres impropre à obtenir des propositions intéressantes dans les plus petits marchés. Souvent, il n'existe peu voire aucun fournisseur local apte à offrir un tel service. Les OPTC sont alors pris en otage par des offres uniques, dont les tarifs sont anormalement élevés.

Pour éviter cette situation, il y a lieu de procéder par invitation aux entreprises ayant démontré par un processus de qualification rigoureux qu'elles disposent des ressources et de l'expertise pour répondre aux besoins de mobilité des personnes handicapées.

² Il s'agit généralement d'un minibus ou 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.

Les sociétés de transport collectif disposent, en vertu de l'article 83 de la Loi sur les sociétés de transport en commun (S-30.01) disposent du pouvoir d'octroyer des contrats sur invitation ou de gré à gré spécifiquement pour le TA. Cet article stipule que « *Lorsque ces services [de transport collectif] 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 sociétés publiques négocient des ententes de gré à gré pour le TA par automobile.

De telles ententes permettraient 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 TA est constituée à 67 % d'usagers atteints d'une déficience intellectuelle très sensible à tout changement de ses habitudes. C'est d'ailleurs la raison principale pour laquelle l'article 83 a été ajouté à la Loi sur les sociétés de transport en commun (S-30.01) à l'époque.

RECOMMANDATIONS

Dans le contexte du projet de loi 79, nous nous limiterons à une seule recommandation formelle.

- Reprendre l'esprit de l'article 83 de la Loi sur les sociétés de transport en commun (S-30.01) et étendre le droit de procéder à l'attribution de contrats de TA sur invitation ou de gré à gré à l'ensemble des entités municipales organisatrices de tels services.

Néanmoins, comme le 5^e paragraphe du premier alinéa de l'article 33 du projet de loi 79 reconduit le pouvoir réglementaire du gouvernement de déterminer les cas, les catégories d'entreprises et les conditions dans lesquels un contrat peut être attribué sur invitation écrite ou de gré à gré, nous précisons ici les conditions que nous souhaiterions être précisés dans un tel règlement concernant spécifiquement le TA.

✓ Une évaluation des besoins

Même s'il s'agit d'un contrat à exécution sur demande, le TA 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'attribution 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 Affaires municipales, avec le soutien du 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 ses ressources limitées pour les plus petites municipalités locales à qui incombe la responsabilité d'offrir du TA à leurs citoyens en situation de handicap..

✓ **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 ouvrir la voie à un tel processus de sélection du fournisseur, dans le respect des principes 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, nous suggérons que les tarifs offerts aux fournisseurs soient uniformes et précisés dans les documents de présentation des besoins à satisfaire.

✓ **Attribution suivant un système d'évaluation globale des critères**

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

✓ **Prévention contre le bris de service et synergie**

Afin d'éviter le bris de service comme cela a été maintes fois constaté depuis la pandémie et l'adoption de la Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobiles (T-11.2) pour le TA 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] adapté devrait être ajouté nommément à la liste des « services essentiels »³.

CONCLUSION

En matière de TA, l'encadrement des marchés publics doit favoriser une compétition sur les meilleures pratiques plutôt que sur les tarifs. C'est l'objectif ultime auquel le projet de loi 79 doit contribuer.

³ Dans une décision récente ([Décision 2024 QCTAT 3456](#)), le tribunal administratif du travail a attribué ce statut au TA à Montréal.



COPHAN

.....
ensemble pour l'inclusion

Rédaction pour la Confédération des organismes de personnes
handicapées du Québec (COPHAN) par :

Paul Lupien

Directeur général par intérim

7000 Ave. Du Parc, bureau 407,

Montréal (Québec) H3N 1X1

direction@cophan.org

514-284-0155 poste 101
