

Des leviers pour réduire les coûts du transport collectif

Mémoire de la STM dans le cadre de la
consultation parlementaire sur le projet de
loi 62

28 mai 2024



Sommaire exécutif

Avec des investissements d'environ 2 G\$ par année, la STM figure parmi les plus grands donneurs d'ouvrage public au Québec. Elle est responsable d'un immense parc d'actifs dont la valeur de remplacement est évaluée à 51 G\$, composée à près de 80 % d'actifs du métro seulement.

Le métro de Montréal fait face à d'importants besoins d'investissements pour assurer le maintien de ses actifs, alors que son déficit de d'investissement est évalué à 6 G\$. Au cours des 15 prochaines années, la STM devra d'effectuer des investissements totaux de 26,9 G\$, dont 16,5 G\$ ne sont pas financés, majoritairement en maintien des actifs.

Or, les sommes rendues disponibles par le gouvernement pour le maintien des actifs en transport collectif reculent chaque année depuis 2019. En dollars constants, les sommes disponibles en 2024 pour le maintien d'actifs ne représentent plus que 41 % des sommes qui étaient disponibles en 2013. Cette situation préoccupante met en péril les principaux acquis du Québec en matière de mobilité durable.

La STM partage le constat que les projets sont trop chers et trop longs à réaliser au Québec. Une cause importante de cette situation tient au cadre normatif d'approvisionnement des sociétés de transport qui est inadapté au contexte actuel de surchauffe et à la complexité des projets. Pour ce qui est de la réalisation de projet, ce cadre ne permet pas non plus le recours aux modes collaboratifs, lesquels sont de plus en plus utilisés dans le reste du Canada pour des projets de maintien et d'amélioration des infrastructures de transport collectif.

Le projet de loi 62 *Loi visant principalement à diversifier les stratégies d'acquisition des organismes publics et à leur offrir davantage d'agilité dans la réalisation de leurs projets d'infrastructure* (PL 62) met en place des leviers importants pour réduire les coûts et les délais des projets d'infrastructure publique au Québec, notamment en permettant les modes collaboratifs. Ces leviers visent à corriger les mêmes failles que la STM constate depuis des années dans l'encadrement normatif des projets publics de transport collectif. La STM s'étonne ainsi que le PL 62 ne prévoit pas les mêmes aménagements pour les sociétés de transport dans un contexte où on leur demande de réduire leurs coûts. Ne pas corriger cette situation entraînerait la création d'un système à deux vitesses où les projets des sociétés de transports seraient rendus encore moins attrayants et plus coûteux.

À l'échelle de la STM seulement, les modes collaboratifs sont susceptibles de générer des économies qui se chiffrent en milliards. Une agence des infrastructures ne pourra prendre charge de l'ensemble des projets de transport collectif au Québec. Comme c'est le gouvernement du Québec qui finance la grande majorité des investissements des sociétés de transport, c'est donc lui qui bénéficierait au premier chef de ces économies.

Dans ce contexte, modifier la *Loi sur les sociétés de transport en commun* (LSTC) pour y élargir les leviers offerts par le PL 62 devient une question de cohérence et d'équité. Par conséquent, la STM recommande de modifier la LSTC à même le PL 62.

Recommandation

- Modifier la *Loi sur les sociétés de transport en commun* pour y introduire le concept de contrat de partenariat, avec l'ensemble des adaptations nécessaires, pour réduire les coûts et délais des projets majeurs de la STM.

Table des matières

Sommaire exécutif	II
La STM en bref	1
1. Introduction : un donneur d'ouvrage et un centre d'expertise incontournable	2
2. Le métro de Montréal et le défi du maintien de ses actifs	3
3. Les causes des coûts élevés et délais importants des projets de transport collectif	5
4. Des leviers pour réduire les coûts et les délais des projets d'infrastructure publique	8
5. Conclusion	10
Annexe. Proposition détaillée de modifications à la <i>Loi sur les sociétés de transport en commun</i>	11

LA STM EN BREF

1,8 G\$

en budget d'exploitation

21,1 G\$

Investissements sur 10 ans

2,2 G\$

de valeur ajoutée à
l'économie québécoise

1 million

de déplacements par jour

30 500

clients inscrits
au transport adapté

9^e entreprise
au Québec



**4 lignes
de métro**

68 stations

111 trains



**224 lignes
de bus**



2 000 bus

86 minibus

9 intermédiaires de taxis



Électrification

7 recharges rapides (Nova)

30 recharges lentes (NF)

4 minibus (BYD)

1 minibus transport adapté

Métro 100 % électrique

1. Introduction : un donneur d'ouvrage et un centre d'expertise incontournable

Avec des investissements d'environ 2 G\$ par année, la STM figure parmi les 10 plus grands donneurs d'ouvrage public au Québec. Elle est responsable d'un immense parc d'actifs dont la valeur de remplacement est évaluée à 51 G\$, composée à près de 80 % d'actifs pour le métro seulement.

Ainsi, la STM constitue le principal foyer d'expertise en exploitation et en réalisation de projets de transport collectif au Québec. Au cours des dernières années, elle a géré une quinzaine de chantiers de construction majeurs et réalisé 12 G\$ d'investissements. On compte ainsi plus de 126 projets actifs à la STM.

Parmi les principaux projets récents et en cours, notons le prolongement de la ligne bleue (PLB), le garage Côte-Vertu, l'acquisition des trains AZUR, les programmes de maintien d'actifs du métro Réno-Systèmes (1 à 5) et Réno-Infra (1 à 3), le système de contrôle de train, le programme Accessibilité du métro et le programme d'électrification des centres de transport.

En tant que donneur d'ouvrage incontournable et expert en transport collectif, la STM remercie la Commission sur les finances publiques de lui donner l'occasion de commenter le projet de loi 62 intitulé *Loi visant principalement à diversifier les stratégies d'acquisition des organismes publics et à leur offrir davantage d'agilité dans la réalisation de leurs projets d'infrastructure* (PL 62). Après le projet de loi 22 intitulé *Loi concernant l'expropriation*, il s'agit d'une autre loi importante qui permettra de réduire les coûts des infrastructures publiques. Les bénéfices de ce projet de loi seront cependant limités si ses assouplissements ne sont pas accordés aux organismes publics de transport en commun.

2. Le métro de Montréal et le défi du maintien de ses actifs

Avec ses 800 000 déplacements par jour, le métro de Montréal est l'équipement de transport le plus important au Canada sur le plan du nombre de déplacements effectués, loin devant n'importe quel pont ou route¹. Il s'agit d'une infrastructure d'une importance cruciale pour la vitalité économique du Grand Montréal où vivent plus de la moitié de la population québécoise. Les coûts de la congestion routière étaient évalués en 2018 à 4,2 G\$ par année dans la grande région de Montréal. Le métro permet chaque matin à des centaines de milliers de personnes de se rendre au travail ou à l'école et de pratiquer leurs loisirs, sans ajouter à la congestion. Les caractéristiques du métro lui permettent également d'être le mode de transport le plus efficient et optimal qui soit, offrant de loin le meilleur coût par déplacement parmi tous les modes de transport collectif (1,58 \$ en 2019).

S'il constitue un actif d'une valeur inouïe, le métro de Montréal fait aussi face à des défis importants. Construit dans les années 1960, ses actifs sont vieillissants, ses tunnels et stations ayant en moyenne 46 ans. Le déficit d'investissement de la STM est évalué aujourd'hui à environ 6,0 G\$. Chaque année, de nouveaux actifs viennent gonfler ce déficit et faire croître le fardeau d'investissement nécessaire.

Le vieillissement des infrastructures et des systèmes se fait déjà sentir et il pèse déjà sur la fiabilité du service. Les interruptions de services dues à des bris d'actifs ont augmenté de plus de 133 % en 10 ans. Les signalements d'actifs en état critique ont triplé entre 2018 et 2022. Les trains MR-73, qui sont parmi les plus vieux au monde (50 ans), tombent en panne 14 fois plus souvent que les trains AZUR. Des épisodes comme celui de la fermeture de la ligne verte en avril 2023 à la suite de la découverte de fissures, qui a perturbé les déplacements de 90 000 personnes, sont appelés à se produire de plus en plus souvent.

Des investissements extrêmement importants sont requis dès maintenant pour que le métro de Montréal reste sécuritaire, fiable et performant. Le programme des immobilisations 2024-2033 de la STM prévoit ainsi des investissements totaux de 26,9 G\$ sur 15 ans, essentiellement en maintien d'actifs, dont 16,5 G\$ ne sont toujours pas financés². Parmi les projets les plus urgents, notons les programmes Réno-Systèmes 6, Réno-Infrastructures 4 ainsi que les projets liés à la modernisation de la ligne verte. Seulement pour le maintien des actifs fixes du métro, on estime qu'il faudrait investir 560 M\$ par année.

Des projets majeurs qui restent à financer

• Réno-Systèmes 6	500 M\$
• Réno-Infrastructures 4	400 M\$
• Modernisation des lignes verte et jaune	
○ Remplacement des trains MR-73	2,9 G\$
○ Complexe Beaugrand	700 G\$
○ Modification de l'arrière-gare et du garage Angrignon	300 M\$
• Nouveau contrôle de train	3 G\$
• Programme Accessibilité (3 et 4)	570 M\$
• Réno-Systèmes 7 et Réno-Infra 8	1,6 G\$

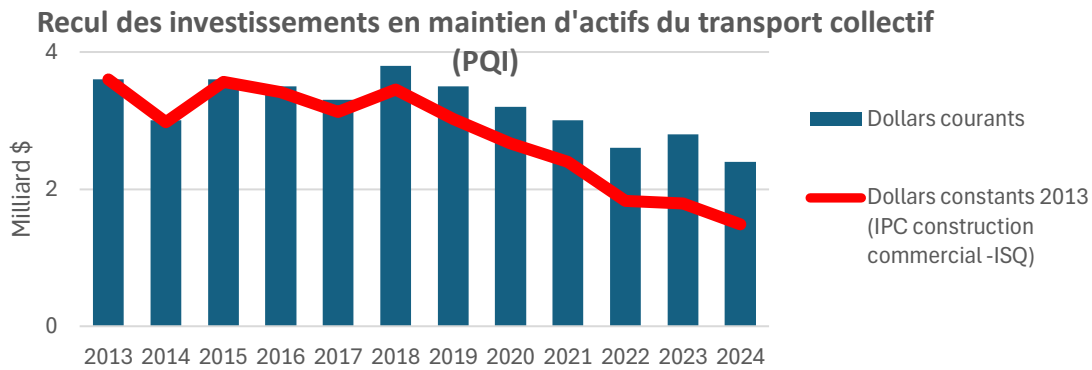
Or, si les besoins augmentent, les sommes rendues disponibles par le gouvernement pour le maintien des actifs en transport collectif reculent chaque année depuis 2019. Elles ont atteint leur plus bas niveau depuis au moins 2013 avec seulement 2,4 G\$ sur 10 ans et ce, au moment où l'inflation rogne la valeur de

¹ Par exemple, l'achalandage combiné des cinq ponts qui enjambent le fleuve Saint-Laurent à Montréal correspond à 413 000 déplacements.

² Les investissements prévus durant la période visée de 10 ans du Programme des immobilisations s'élèvent à 21 G\$. La valeur complète des projets, allant au-delà de la portée de 10 ans, atteint cependant 26,9 G\$ sur une durée totale de 15 ans ou plus.

STM, [Programme des immobilisations 2024-2033](#).

ces crédits. Ainsi, en dollars constants, les sommes disponibles pour le maintien d'actifs ne représentent plus que 41 % des sommes qui étaient disponibles en 2013. Cette situation est très préoccupante car elle met en péril les principaux acquis du Québec en matière de mobilité durable. Pour maintenir et même développer l'utilisation du transport collectif dans le Grand Montréal, il sera crucial de trouver des manières de réaliser les investissements nécessaires au maintien des actifs du métro.



Source : Plan québécois des infrastructures 2013-2023 à 2024-2034.

3. Les causes des coûts élevés et délais importants des projets de transport collectif

En tant que principal gestionnaire de projets publics de transport collectif au Québec, la STM partage le constat que les projets sont trop chers et trop longs à réaliser. Une première cause incontournable des coûts élevés et des délais importants est le cadre normatif applicable aux contrats de construction imposée par la *Loi sur les sociétés de transport en commun*, un cadre inadapté au contexte actuel de surchauffe du marché et à la complexité des projets de transport collectif. Les coûts importants des acquisitions immobilières représentaient un autre facteur important, lequel a heureusement été corrigé avec l'adoption de la *Loi concernant l'expropriation (PL 22)*.

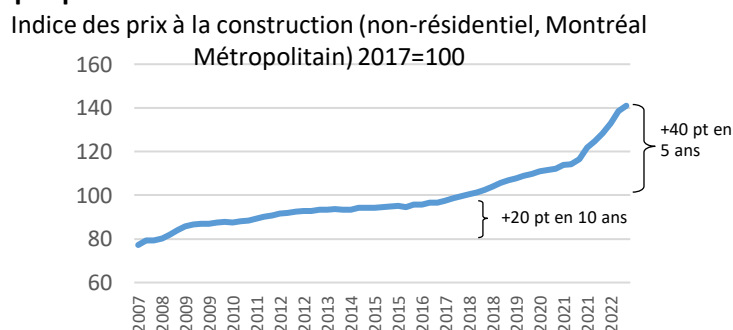
Les rigidités de ce cadre ont directement contribué à la création de *Loi visant à permettre la réalisation d'infrastructures par la Caisse de dépôt et placement du Québec*. La STM subit les conséquences de cette situation depuis plusieurs années déjà, que ce soit avec ses projets de maintien d'actifs ou le prolongement de la ligne bleue.

La STM accueille très favorablement la volonté du gouvernement d'assouplir le cadre normatif pour améliorer l'agilité et ainsi réduire les coûts et les délais des projets d'infrastructure publique. Elle a cependant été étonnée que les organismes publics de transport en commun (OPTC) ne bénéficient pas des mêmes aménagements.

3.1. Un cadre rigide rendu obsolète en contexte de surchauffe

L'industrie de la construction vit une surchauffe importante depuis quelques années (graphique 1). En transport collectif, les impacts ont été particulièrement importants en raison de la grande complexité des projets et de la rareté de l'expertise. Les entreprises débordent d'ouvrage et peinent à recruter la main-d'œuvre nécessaire. Elles sont conséquemment plus réticentes à prendre des risques. Les contrats d'organismes publics qui viennent avec leur lot d'exigences sont ainsi moins attrayants.

Graphique 1. Surchauffe dans l'industrie de la construction



Source : Statistique Canada, Tableau 18-10-0135-01, Indices des prix de la construction de bâtiments, selon le type d'immeuble.

Par ailleurs, le cadre légal d'approvisionnement des sociétés de transport est très rigide. Que l'on achète des brocheuses ou que l'on creuse un tunnel, la *Loi sur les sociétés de transport commun (LSTC)* s'applique de la même façon. Ce cadre était basé sur l'hypothèse d'un marché concurrentiel, où la compétition entre

plusieurs entreprises déboucherait sur le meilleur prix possible. Or, en contexte de surchauffe, les appels d'offres pour des projets complexes génèrent peu ou pas de soumissions et les prix sont constamment plus élevés que prévu.

La marge de manœuvre des OPTC est alors très limitée. Un retour en appel d'offres fait perdre plusieurs mois et risque de déboucher sur des prix au moins équivalents. S'il reçoit seulement une ou deux soumissions, un donneur d'ouvrage n'a qu'un pouvoir de négociation extrêmement limité avec les entreprises pour rendre le contrat plus attrayant ou pour réduire les coûts, par exemple, en revoyant l'allocation de risques ou la méthode de construction.

3.2. Gestion de risques et modes collaboratifs

L'allocation de risques est un autre facteur important de gonflement des coûts. L'entrepreneur qui se voit demander d'assumer les risques de construction prévoira des contingences en conséquence, par-dessus lesquelles le donneur d'ouvrage prévoira aussi lui-même des contingences de réalisation du contrat. Les risques de litiges inhérents à cette dynamique viennent également gonfler les contingences provisionnées par les parties. Que les risques se concrétisent ou pas, ces contingences ont des effets cumulatifs et composés qui augmentent les coûts.

Les modes collaboratifs ont justement pour but de favoriser, par divers mécanismes, une meilleure gestion des risques et un alignement des intérêts et des incitatifs. Ils mettent à profit l'expertise et l'expérience de construction de l'entrepreneur dès la conception du projet. Ils visent à éviter les contingences aux effets cumulatifs grâce à un partage des risques entre les parties. En retour, l'entrepreneur doit offrir de la transparence sur les coûts du projet. Ainsi, les risques n'auront une incidence sur les coûts du projet que s'ils se réalisent.

Or, les modes collaboratifs ne sont pas permis par la LSTC.

3.1. Des exemples de projets de transport collectif en mode collaboratif au Canada

Les modèles collaboratifs sont de plus en plus utilisés et favorisés au Canada et à l'échelle mondiale parce qu'ils sont mieux adaptés au contexte de surchauffe et à la complexité particulière des projets de transport collectif. À Toronto, la Commission de transport de Toronto (TTC), l'exploitant du métro et du réseau de bus, a prévu l'agrandissement de la station Bloor-Yonge dans le cadre d'un contrat de type « progressive design-build »³. Cette station est le « Berri-UQAM » de Toronto, c'est-à-dire qu'elle est la plus achalandée de tout le réseau. Ce mode collaboratif a été retenu en raison de la grande complexité du projet : un agrandissement sous-terrain d'une station extrêmement achalandée à réaliser sous des édifices de 30 étages. Les coûts sont évalués à 1,5 G\$. TTC doit donc recruter un entrepreneur sur la base d'un plan à 30 % et les plans finaux seront conçus en collaboration avec l'entrepreneur retenu en fonction de son expertise et de son expérience.

Toujours à Toronto, Metrolinx réalise actuellement plusieurs projets par le biais des modes collaboratifs. Elle procède à un important projet de réfection et d'amélioration de la gare Union Station pour augmenter

³ TTC, [Bloor-Yonge Station Capacity Improvements](#), consulté le 13 mai 2024.

la fréquence des trains de banlieue⁴. Ce projet est réalisé avec un modèle dit « d’alliance », soit le modèle collaboratif le plus achevé.

Ces cas illustrent bien que les modes collaboratifs s’appliquent tout à fait à des projets d’amélioration ou de maintien des actifs, et pas seulement à la construction de nouveaux modes structurants.

Parmi d’autres exemples en transport collectif au Canada, notons le projet de train à grande fréquence ou le système léger sur rail de la Greenline de Calgary.

Des exigences comptables qui troublent les comparaisons des coûts des projets de transport collectif

Les comparaisons de projets publics de transport collectif au Québec avec des projets semblables réalisés ailleurs ont souvent de quoi étonner, notamment lorsqu’on constate les écarts importants avec nos voisins du Canada. Un facteur expliquant une part des écarts défavorables est l’exigence gouvernementale québécoise d’inclure des coûts qui ne sont généralement pas comptabilisés ailleurs dans le monde. Les OPTC québécois sont ainsi tenus d’inclure les taxes nettes de ristournes ainsi que les frais de financement. Ces facteurs ne s’appliquent pas, par exemple, à CDPQ Infra pour la réalisation du REM, ou ailleurs au Canada, alors que leur impact peut représenter plus de 10 % des coûts de projets. En somme, les coûts réels des projets ne sont pas nécessairement plus élevés qu’ailleurs, mais les paramètres comptables défavorisent les projets publics québécois dans la comparaison.

⁴ Metrolinx, [Union Station Enhancement Project](#), consulté le 13 mai 2024.

4. Des leviers pour réduire les coûts et les délais des projets d'infrastructure publique

Le PL 62 introduit le concept de « contrat de partenariat » dans la *Loi sur les contrats des organismes publics* (LCOP), ouvrant ainsi la voie aux modes de réalisation « collaboratifs ». Il permet aussi à un organisme visé par la loi de conclure un contrat de gré à gré sans devoir publier d'avis, à la suite d'un appel d'offres qui s'est avéré infructueux.

Ces dispositions représentent des améliorations importantes au cadre de réalisation des projets d'infrastructures publiques réalisés par les ministères et organismes du gouvernement du Québec. La STM salue également la volonté du gouvernement de revoir en conséquence la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique afin de simplifier, adapter et accélérer l'autorisation et la gestion des projets majeurs. Dans sa forme actuelle, la directive ajoute des plusieurs étapes d'approbations gouvernementales qui viennent ajouter aux délais des projets. La STM souhaite pouvoir participer aux travaux qui mèneront à l'adoption d'une nouvelle directive, plus agile et mieux adaptée aux collaboratifs.

Le PL 62 laisse cependant entièrement de côté les organismes publics de transport en commun et l'ensemble du monde municipal.

Les enjeux de financement du transport collectif ont largement fait la manchette ces derniers mois, voire ces dernières années. Les OPTC font l'objet d'importantes demandes de leurs partenaires visant à optimiser leurs dépenses et à réduire les coûts. La STM accueille favorablement la création de Mobilité Infra Québec (MIQ), mais l'essentiel du volume d'investissement en transport collectif passe et continuera de passer par les OPTC, dont la modernisation des infrastructures et le développement des services demeurent l'investissement offrant le meilleur rendement.

Le programme d'immobilisations de la STM prévoit des investissements totaux de 26,9 G\$ sur 15 ans. Il comprend de nombreux projets complexes qui pourraient bénéficier des modes collaboratifs. En utilisant les économies de 15 % à 25 % qui sont rapportées, l'application des modes collaboratifs aux projets les plus propices du programme d'immobilisation de la STM pourraient engendrer sur économies évalués à plus de 3 G\$ sur 10 ans, d'après une estimation à haut niveau.

Ne pas accorder les mêmes assouplissements aux OPTC entraînerait la création d'un système à deux vitesses où leurs projets d'infrastructure seraient rendus encore moins attrayants et donc plus coûteux. Dans ce contexte, il apparaît impensable de ne pas offrir aux OPTC les moyens de réduire leurs coûts de projet, surtout considérant l'importance des investissements à venir au cours des prochaines années.

Exemple de projets complexes et majeurs de la STM

- Programmes Réno-Systèmes (6, 7 et 8) et Réno Infrastructures (4,5 6)
 - Projets de réfection de station ou de membrane d'étanchéité
 - Réfection ou construction de nouveaux postes de ventilation
- Modernisation de la ligne verte
 - Complexe Beaugrand
 - Modification de l'arrière-gare et du garage Angrignon
- Certains projets d'accessibilité dans le cadre du Programme Accessibilité (3 et 4)
- Centre de transport — Est de Montréal

En conséquence, la STM recommande de modifier la LSTC à même le PL 62 pour offrir aux sociétés de transport en commun les mêmes assouplissements en matière de modes d'acquisition et de réalisation de projet.

Recommandations⁵

- Modifier la *Loi sur les sociétés de transport en commun* pour y introduire le concept de contrat de partenariat, avec l'ensemble des adaptations nécessaire, pour réduire les coûts et délais des projets majeurs de la STM.

⁵ Voir l'annexe pour les articles de loi précis à modifier.

5. Conclusion

Le PL 62 met en place des leviers importants pour réduire les coûts et les délais des projets d'infrastructure publique au Québec. Ces leviers visent à corriger les mêmes failles que la STM constate depuis des années dans l'encadrement normatif des projets publics de transport collectif. Ne pas élargir l'accès aux mêmes leviers entraînerait la création d'un système à deux vitesses où les projets des OPTC seraient rendus encore moins attrayants et donc plus coûteux.

Les besoins d'investissements en infrastructures de transport collectif sont immenses. Au-delà des nouveaux projets structurants espérés à plusieurs endroits au Québec, la STM et les autres OPTC ont de nombreux projets d'investissements visant à maintenir leurs actifs, à bonifier le service, à le rendre plus accessible et à l'électrifier. Ils font aussi face à des attentes et demandes légitimes quant à l'optimisation et la réduction de leurs coûts. Dans ce contexte, modifier la LSTC pour y élargir les leviers offerts par le PL 62 devient une question de cohérence et d'équité.

Annexe. Proposition détaillée de modifications à la *Loi sur les sociétés de transport en commun*

1. Modifier l'article 95 de la *LOI SUR LES SOCIÉTÉS DE TRANSPORT EN COMMUN*, par l'ajout des éléments de texte suivant en **souligné gras**.

95. 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 adjugé qu'après une demande de soumissions faite par la voie d'une annonce publiée dans un journal diffusé sur le territoire de la société.

Dans le cas d'un contrat de construction, **de partenariat**, d'approvisionnement ou de services, la demande de soumissions publique doit :

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 domaine et vendue principalement au Québec ;

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.

Pour l'application du deuxième alinéa, on entend par :

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 ; Un contrat de construction peut être

2° (*paragraphe abrogé*) ;

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 ;

4° « contrat de partenariat » : un contrat conclu dans le cadre d'un projet d'infrastructure à l'égard duquel la société associe un contractant à la conception et à la réalisation de l'infrastructure ainsi qu'à l'exercice d'autres responsabilités liées à l'infrastructure tels son financement, son entretien ou son exploitation, et qui impliquent une approche collaborative pendant ou après le processus d'adjudication. Sont assimilés à des contrats de partenariat les contrats que le ministre détermine par règlement dans le cadre desquels une société associe un contractant à la conception ou à la réalisation d'une infrastructure lorsque ceux-ci impliquent une approche collaborative que le règlement précise. Pour l'application de la présente loi, une approche collaborative peut notamment comprendre la tenue d'ateliers bilatéraux, une mise en commun des ressources et des informations liées au projet d'infrastructure ainsi qu'un partage consensuel des risques et, selon le cas, des économies générées ou des gains réalisés et des pertes subies pendant la durée du contrat.

2. Modifier l'article 99.0.1. de la *LOI SUR LES SOCIÉTÉS DE TRANSPORT EN COMMUN*, par l'ajout des éléments de texte suivant en **souligné gras**.

99.0.1. Lorsque la société utilise un système de pondération et d'évaluation des offres visé à l'article 96 ou **lorsqu'elle vise à conclure un contrat de partenariat**, elle peut, dans la demande de soumissions, prévoir que l'ouverture des soumissions sera suivie de discussions, individuellement avec **le ou** chacun des soumissionnaires, destinées à préciser le projet sur le plan technique ou financier et à permettre à ceux-ci de soumettre une soumission finale afin de tenir compte du résultat des discussions.

La demande de soumissions doit, dans ce cas, également prévoir :

1° les règles applicables pour trancher toute égalité dans le nombre de points attribués aux soumissions finales par le comité de sélection ;

2° les modalités de la tenue des discussions et la durée de la période durant laquelle elles peuvent se tenir, laquelle ne peut être supérieure à six mois ;

3° des dispositions permettant à la société de s'assurer en tout temps du respect des règles qui lui sont applicables, notamment en matière d'accès aux documents des organismes publics et de protection des renseignements personnels ;

4° dans le cas d'un contrat de partenariat, toutes autres étapes selon la complexité du projet, l'approche collaborative retenue et le nombre de soumissionnaires potentiellement intéressés. Les étapes de cette procédure doivent être déterminées dans les documents d'appel d'offres, mais elles peuvent être adaptées avec le consentement de la majorité des soumissionnaires concernés par les étapes subséquentes. Lorsque l'approche collaborative retenue comprend un partage des risques, des économies générées ou des gains réalisés et des pertes subies, une mention indiquant que les conditions et les modalités de ces partages seront convenues entre les parties et précisées dans le contrat de partenariat.

Le comité de sélection doit évaluer individuellement les soumissions finales et leur attribuer, eu égard à chaque critère mentionné dans la demande visée au premier alinéa, un nombre de points que le secrétaire du comité de sélection consigne dans son rapport visé à l'article 99.0.8.

Le ministre des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire peut, aux conditions qu'il détermine, autoriser la société à verser une compensation financière à chaque soumissionnaire, autre que celui à qui le contrat est accordé, ayant présenté une soumission conforme. Dans un tel cas, la demande de soumissions doit prévoir un tel versement et ne peut être publiée avant que le ministre n'ait donné son autorisation.

2017, c. 13, a. 205.