

Juin
2026

Investir en transport collectif pour assurer la **prospérité** du Québec

MÉMOIRE POUR
L'ÉLECTION GÉNÉRALE
QUÉBÉCOISE 2026



ATUQ
ASSOCIATION DU
TRANSPORT URBAIN DU QUÉBEC

Sommaire exécutif

Les déplacements de personnes et de marchandises sont au cœur de la vie de nos villes et de nos régions. Plus ils sont efficaces et plus notre société l'est à son tour. C'est pourquoi le transport collectif peut jouer un rôle majeur dans le Québec d'aujourd'hui et de demain.

Alors que le prix du baril de pétrole fracasse des records, que nos infrastructures nécessitent des travaux urgents et que nos routes sont plus congestionnées que jamais, il faut se rendre à l'évidence : il faut changer nos façons de se déplacer.

Soutenir le transport collectif, c'est investir dans l'économie québécoise, dans la qualité de vie et la santé de nos concitoyens ainsi que dans l'environnement. Ce mémoire vise à vous démontrer qu'un investissement majeur dans le transport collectif peut réduire le coût de la vie, augmenter la fluidité de nos villes, augmenter la productivité et propulser l'économie québécoise.





Un levier économique pour le Québec et ses ménages

Le transport collectif améliore différents aspects du quotidien des Québécois :

- 1 Il réduit les dépenses de transport des ménages.** Ceux-ci peuvent ainsi être moins pris à la gorge dans leurs dépenses mensuelles, particulièrement les clientèles plus vulnérables comme les étudiants, les personnes âgées et les personnes à faibles revenus. De plus, ils seront moins impactés par les fluctuations du coût de l'énergie.
- 2 Il réduit la congestion dans nos villes.** Cela a pour effet de diminuer le temps et le coût du transport des produits et donc de la facture des consommateurs, en plus de réduire le temps nécessaire aux employés pour se rendre au travail.
- 3 Il allège la pression qui est exercée sur nos routes et sur nos infrastructures publiques.** Celles-ci sont dans un état de dégradation inquiétant, en plus de nous coûter, collectivement, une fortune.
- 4 Il favorise la santé de ses usagers.** Ses utilisateurs marchent et bougent davantage que les automobilistes. Cela contribue à réduire les coûts du réseau de la santé, qui ne cessent d'augmenter. Et moins il y a de voitures dans nos rues, moins il y a d'accidents routiers.



Un modèle sous pression qui nous force à faire des choix

Malgré ses bénéfices avérés et reconnus, le modèle de financement du transport collectif est aujourd'hui fragilisé. Les organismes publics de transport collectif font face à d'importantes pressions qui limitent leur capacité à maintenir, améliorer et développer leurs services.

L'incertitude entourant le financement, les besoins grandissants que nécessitent l'entretien des infrastructures ainsi que les délais administratifs qui ralentissent les projets empêchent le transport collectif de maximiser son rôle et son impact au Québec.

Des orientations concrètes pour assurer l'avenir

Pour répondre à ces problèmes, des actions structurantes s'imposent :

- 1 Garantir un cadre de financement de 5 ans pour assurer l'offre de services du transport collectif régulier et adapté
- 2 Assurer un financement suffisant des flottes d'autobus urbains ainsi que du maintien des actifs

Ces demandes visent à rendre le réseau de transport collectif plus efficace, fiable et abordable tout en maximisant les retombées des investissements publics qui y sont alloués.



Un choix de société à un moment charnière

L'Association du transport urbain du Québec (ATUQ) et ses membres jouent un rôle primordial dans la mobilité et la prospérité du Québec. Rappelons que l'ATUQ représente les 10 organismes publics de transport collectif (OPTC) du Québec et leurs usagers. Ceux-ci desservent les principales agglomérations du Québec, qui représentent plus de 60 % de la population québécoise et la majorité de l'achalandage en transport collectif du Québec.



L'ATUQ veut profiter de la prochaine élection générale québécoise d'octobre 2026 pour faire connaître ses recommandations aux décideurs et aux différents partis politiques qui se présenteront devant les électeurs.

Ces recommandations sont formulées à partir de l'expertise et des besoins de nos membres et de nos utilisateurs.

Table des matières

SOMMAIRE EXÉCUTIF	2
Un levier économique pour le Québec et ses ménages	3
Un modèle sous pression qui nous force à faire des choix	4
Des orientations concrètes pour assurer l'avenir	4
Un choix de société à un moment charnière	5
UN LEVIER POUR LE QUÉBEC ET SES MÉNAGES	7
Un levier pour réduire le coût de la vie et soutenir l'économie	7
Des milieux de vie plus accessibles, inclusifs et agréables	10
Réduire la consommation d'énergie pour limiter les coûts collectifs	11
Améliorer la santé et réduire les coûts pour la société	12
UN MODÈLE SOUS PRESSION QUI APPELLE À FAIRE DES CHOIX CLAIRS	13
La fiabilité du service existant mise à l'épreuve	13
Financement précaire des projets de développement et coûts en explosion	14
DES ORIENTATIONS CONCRÈTES POUR SOUTENIR L'AVENIR DU TRANSPORT COLLECTIF	17
Demande 1 : Garantir un cadre de financement de 5 ans pour assurer l'offre de services du transport collectif régulier et adapté	17
Demande 2 : Assurer un financement suffisant des flottes d'autobus urbains ainsi que du maintien des actifs	18
CONCLUSION	20
RÉFÉRENCES	21

Un levier pour le Québec et ses ménages

Le Québec fait aujourd'hui face à plusieurs grands défis de société. Le coût de la vie exerce une pression grandissante sur les ménages, alors que les dépenses liées aux besoins essentiels ne cessent d'augmenter. La congestion routière continue de s'accroître, affectant à la fois la qualité de vie des citoyens et la performance de notre économie. Parallèlement, le vieillissement rapide de la population accroît la pression sur un réseau de santé déjà confronté à des besoins croissants et à des défis importants de capacité.

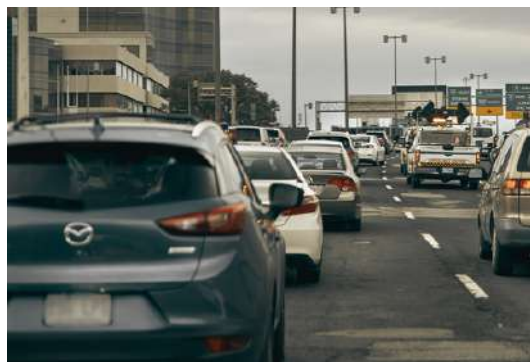
Ces enjeux ne sont que quelques exemples des défis auxquels le Québec doit répondre. Dans ce contexte, le transport collectif peut jouer un rôle déterminant. En agissant directement et indirectement sur ces enjeux, il représente bien plus qu'une dépense publique : il constitue un investissement dans notre prospérité collective, notre environnement et notre qualité de vie.

Ce mémoire vise à vous convaincre que des investissements dans le transport collectif peuvent augmenter la fluidité

de nos villes, réduire le coût de la vie, augmenter la productivité et propulser l'économie québécoise.

Un levier pour réduire le coût de la vie et soutenir l'économie

Même si Montréal est la deuxième plus grande ville du pays, elle en est la plus congestionnée.¹ Cette réalité a de lourdes conséquences : en 2023, les coûts de la congestion pour la région métropolitaine atteignaient près de 6 G\$, un montant qui pourrait s'élever à 10 G\$ d'ici 2030.²



Cette congestion génère des surcoûts importants dans le domaine de la livraison de biens. Selon les études en transport urbain, entre 60 et 80 % de ces surcoûts sont absorbés par les consommateurs.

Le trafic routier a un effet particulièrement négatif sur le secteur commercial, car, contrairement aux automobilistes qui disposent d'une certaine flexibilité pour adapter leurs trajets et leurs horaires, les entreprises de livraison doivent respecter des délais inflexibles et ne peuvent contourner les rues principales qui sont souvent encombrées.³

De plus, 45 % des Québécois reconnaissent que la congestion a représenté pour eux une source importante de stress ou de fatigue au cours de la dernière année. Elle a affecté directement leur qualité de vie et leur productivité.⁴

Le transport collectif offre une solution directe en contribuant à la réduction du coût de la vie pour tous les ménages, qu'ils l'utilisent ou non. En réduisant la congestion, le transport collectif fait aussi baisser les coûts de transport des marchandises et les prix à la consommation. Ce sont d'ailleurs 80 % des Québécois qui estiment que le transport collectif permet de réduire la congestion routière.⁵

À RETENIR

Le transport collectif réduit la congestion et les coûts de livraison, protégeant le pouvoir d'achat de tous les ménages québécois.

Les fluctuations imprévisibles du prix de l'essence ont un grand impact sur le pouvoir d'achat des Québécois.

Dans un contexte déjà marqué par l'incertitude économique, le prix à la pompe a récemment bondi à plus de 2 \$ le litre à Montréal en raison de la guerre en Iran.⁶ Le transport collectif offre une alternative stable et prévisible pour les déplacements quotidiens.



47 % des Québécois considèrent que les frais de transport représentent une part importante de leur budget mensuel.⁷ La possession d'un véhicule privé peut coûter jusqu'à 14 000 \$ par année. Alors qu'un abonnement annuel au transport collectif coûte environ 1 200 \$.⁸

Au Québec, le revenu viable net d'impôt nécessaire pour une personne vivant seule varie entre 33 249 \$ et 44 780 \$. La présence d'un réseau de transport collectif accessible, performant et abordable améliore donc automatiquement la qualité de vie et le pouvoir d'achat de ses usagers.⁹ Cette perspective est partagée par les Québécois, alors que 77% de ceux-ci estiment qu'un bon accès au transport collectif aide les ménages à faire face au coût de la vie.¹⁰

À RETENIR

Le transport collectif permet à ses usagers de réaliser des économies dépassant 10 000 \$ annuellement, les aidant grandement à faire face aux hausses du coût de la vie.



Les réseaux de transport collectif performants renforcent l'attractivité des entreprises en élargissant leurs bassins de main-d'œuvre. Au Québec et à Montréal, ce sont respectivement 14 % et 21 % des travailleurs qui utilisent le transport en commun pour leurs déplacements domicile-travail.¹¹ En parallèle, ce sont plus de 28 000 emplois qui sont créés grâce au service des OPTC au Québec.¹²

La population reconnaît cet apport, alors que 84 % des Québécois estiment qu'un bon réseau de transport collectif rend une région plus attractive pour y vivre, alors que 76 % considèrent qu'il contribue à la vitalité commerciale¹³ des secteurs qu'il permet de rejoindre.

Un transport collectif performant permet à plus de travailleurs de se rendre à leurs lieux de travail et aux entreprises d'élargir leurs bassins d'employés, en plus de rendre des régions plus attractives.

À RETENIR

Des milieux de vie plus accessibles, inclusifs et agréables

Le transport collectif rend les quartiers qu'il dessert plus accessibles et dynamiques. En rapprochant habitations, services et commerces, il raccourcit les distances qui doivent être parcourues au quotidien et crée des environnements plus sécuritaires et conviviaux.

Ces milieux de vie ont un impact direct sur la qualité de vie des citoyens. Les quartiers bien desservis par le transport collectif et offrant un environnement plus marchable sont associés à des niveaux de bonheur significativement supérieurs, notamment chez les personnes de 36 à 45 ans.¹⁴ De plus, il contribue à une augmentation des valeurs foncières des propriétés environnantes.¹⁵

À RETENIR

Le transport collectif rend les milieux de vie qu'il dessert plus attractifs et agréables à vivre.

Le transport collectif joue également un rôle essentiel en matière d'accessibilité. Grâce à des infrastructures et des véhicules adaptés, il facilite les déplacements des personnes ayant des limitations fonctionnelles. Cette accessibilité deviendra de plus en plus essentielle alors que les personnes de 65 ans et plus représenteront le quart de la population québécoise d'ici 2031¹⁶ et que près de 60 % d'entre elles sont atteintes d'incapacités le plus souvent en lien avec la mobilité.¹⁷



De plus, le transport collectif permet à chacun de participer pleinement à la vie collective. Plus de 50 % des personnes qui gagnent moins de 30 000 \$ par année utilisent le transport en commun quotidiennement.¹⁸

Un ménage sur cinq au Québec¹⁹ ne possède pas de véhicule. Le transport collectif représente pour eux l'un des seuls moyens de rejoindre différents établissements de santé et d'éducation. Ainsi, dans la région de Montréal, ce sont 65 % des étudiants qui utilisent le transport en commun comme principal mode de déplacement pour se rendre à leurs cours.²⁰

Une offre de service complète en transport collectif permet également à davantage de travailleurs aux horaires atypiques de se rendre à leur travail.

À RETENIR

Un transport collectif accessible permet à tout le monde, peu importe son âge, sa richesse ou sa condition, de se déplacer en tout temps.

Réduire la consommation d'énergie pour limiter les coûts collectifs

Les conséquences des changements climatiques se font de plus en plus lourdement sentir au Québec : smog, feux de forêt, inondations, dégradation des infrastructures, problèmes de santé... Sans parler des coûts économiques qui ne cessent d'augmenter pour notre société.



Alors que le transport routier représente 33,4 % des émissions de GES du Québec, l'électrification des flottes de véhicules apparaît initialement comme une initiative porteuse. Mais plus le parc de véhicules privés sera électrifié, plus la demande en électricité des ménages augmentera. Pour répondre à cette croissance de besoins en électricité au Québec, Hydro-Québec estime que des investissements de 90 à 110 G\$ seront nécessaires²¹ et devront être assumés par la société. Le transport collectif représente une solution simple et concrète pour limiter ces dépenses collectives.

87 % des ménages québécois qui possèdent au moins une automobile prévoient la remplacer éventuellement.²² Le transport collectif peut offrir une alternative attractive pour ces ménages s'il est accessible, performant et fiable.



Ainsi, miser sur le transport collectif permettrait de limiter les investissements futurs en infrastructures énergétiques et de réduire de façon importante leurs impacts sur les finances publiques.²³

À RETENIR

Le transport collectif représente une excellente solution pour diminuer notre consommation collective d'énergie tout en aidant nos finances publiques.

Améliorer la santé et réduire les coûts pour la société

Le transport en commun incorpore des activités physiques dans notre quotidien. En effet, la majorité des déplacements en transport en commun commencent et se terminent par la marche ou le vélo. Une étude menée à Montréal démontre que les utilisateurs du transport en commun peuvent atteindre 25 % de l'activité physique recommandée chaque jour en effectuant un simple déplacement aller-retour. L'activité physique régulière réduit les risques de plus de 25 maladies chroniques dont des maladies cardiaques, le diabète de type 2, certains cancers, tout en améliorant la santé mentale et le bien-être général des gens.²⁴

Ces bénéfices sur la santé ont aussi des impacts économiques importants. Le système de santé québécois fait face à une pression grandissante due au vieillissement de la population et aux habitudes de vie sédentaires. Au Canada, les coûts associés à l'inactivité physique atteignent 3,9 G\$ par année. Il est estimé qu'une augmentation généralisée de 15 % de l'activité physique chez les personnes au Canada entraînerait des économies de près de 1 milliard de dollars par année.²⁵



De plus, le transport collectif rend les milieux de vie plus sécuritaires en réduisant le nombre de véhicules sur les routes et, par conséquent, les collisions. Entre 2019 et 2024, 2174 personnes ont perdu la vie et 173 128 ont été blessées lors de collisions routières au Québec alors que les charges d'indemnisation liées aux accidents ont atteint 954 M\$ au Québec en 2024.²⁶ Le transport collectif permet de réduire significativement ce risque, avec un taux de décès jusqu'à 23 fois moins élevé par déplacement comparativement à l'automobile.²⁷

À RETENIR

Plus de transport collectif, c'est plus d'activité physique au quotidien et des milieux de vie plus sécuritaires. Par conséquent, le système de santé est moins chargé et il y a moins de pression sur les finances publiques.



Un modèle sous pression qui appelle à faire des choix clairs

Les bénéfices du transport collectif sont largement reconnus. Mais son sous-financement le place sous forte pression. Pour cette raison, partout au Québec, les OPTC peinent à concilier qualité des services, entretien des infrastructures et développement des réseaux.

Pour comprendre les défis auxquels font face les OPTC, il est important de distinguer deux réalités complémentaires. D'une part, le financement de l'exploitation permet d'assurer les services au quotidien, notamment la rémunération du personnel, l'entretien courant, l'achat du carburant et les opérations nécessaires pour faire circuler les véhicules. D'autre part, le financement des immobilisations sert à acquérir, remplacer et rénover les infrastructures et équipements, y compris notamment les autobus, garages et métros. L'un permet d'offrir le service aujourd'hui et l'autre de garantir sa fiabilité et son développement à long terme.

Historiquement, les coûts étaient assumés de façon équilibrée entre les gouvernements, les municipalités et les usagers. Aujourd'hui, les municipalités financent à elles seules près de la moitié des dépenses des OPTC liées à l'exploitation et aux immobilisations. Or, celles-ci doivent présenter des budgets équilibrés chaque année, ce qui limite fortement leur capacité à absorber continuellement la croissance des coûts.

Dans ce contexte, l'absence de solutions durables pour rétablir l'équilibre du financement soulève des préoccupations importantes, alors que la fiabilité et le développement des services pourraient ultimement en subir les conséquences.

Part des contributeurs au financement du transport collectif, OPTC membres (2025)



En ce sens, la récente entente entre Québec et Ottawa au sujet de l'investissement de 5,7 G\$ en provenance du Fonds pour le transport en commun du Canada (FTCC) est une excellente nouvelle. Toutefois, c'est 1,3 G\$ de cet investissement qui pourra être consacré aux projets de construction, maintien et modernisation d'infrastructures, alors qu'aucun financement n'est prévu pour soutenir l'exploitation des services. Bien qu'elle représente un levier important pour le développement du transport collectif, cette entente ne répond que partiellement aux besoins en remplacement et rénovation des infrastructures et aucunement à ceux en exploitation.

La fiabilité du service existant mise à l'épreuve

Un investissement soutenu dans l'offre de service de transport collectif produit des résultats mesurables. Pour preuve : entre 2007 et 2015, la Politique québécoise du transport collectif a généré une augmentation de 15 % de l'achalandage. Cette dynamique s'est poursuivie jusqu'en 2020, saturant même de nombreux réseaux aux heures de pointe. Cette trajectoire démontre un principe fondamental : une offre de qualité ne répond pas seulement à la demande existante, elle la crée.

Pourtant, cette logique est maintenant compromise alors que la contribution provinciale destinée à soutenir l'exploitation est en diminution progressive depuis 2023 et qu'aucun financement gouvernemental n'est prévu à partir de 2029. Cette situation crée une préoccupation importante chez les OPTC considérant les impacts qui y sont associés.

D'emblée, un plafonnement des dépenses liées au financement de l'exploitation a été imposé à plusieurs OPTC et a réduit leur marge de manœuvre dans un contexte de hausse des coûts. À l'horizon 2028, le manque à gagner pour financer les services existants est estimé à près de 550 M\$, et ce, malgré des efforts de réduction des dépenses qui pourraient atteindre 200 M\$ par année d'ici là. Après 2028, aucun financement gouvernemental n'est prévu pour soutenir l'exploitation des services.

Dans ce contexte, les conséquences sur les citoyens deviennent difficiles à éviter. Sans solution durable, les OPTC devront composer avec des choix de plus en plus difficiles qui pourraient affecter la fréquence, l'étendue ou la qualité des services offerts. Tant à court qu'à moyen terme, la fiabilité du transport collectif risque ainsi d'être directement compromise.

Impact sur les citoyens

Advenant une réduction de service, plusieurs citoyens devraient se tourner vers des solutions plus coûteuses pour eux-mêmes et pour la société, comme l'automobile.

La fiabilité du transport collectif repose également sur l'état des infrastructures et des équipements. Or, les OPTC font face à un déficit croissant du maintien de leurs actifs, ce qui fragilise progressivement les réseaux.

À l'échelle des membres de l'ATUQ, ce sont 41 % de l'ensemble des infrastructures qui sont considérées en mauvais ou très mauvais état.²⁸ Du côté du métro de Montréal, réseau de transport névralgique de la métropole, ce pourcentage augmente à 46 %, dont 35 des 68 stations du réseau, ce qui implique des arrêts de service de plus en plus fréquents.



Le portrait est similaire du côté des équipements : plus de 700 autobus urbains ont dépassé leur durée de vie utile de 16 ans et demeurent en service à travers le Québec. Alors que les sociétés de transport devraient acquérir environ 250 véhicules annuellement pour maintenir le niveau de qualité actuel de leurs services, c'est plutôt 107, 158 et 167 qui seront acquis entre 2025 et 2027 respectivement.



Au cours des dernières années, une part importante des investissements provinciaux a été dirigée vers des projets liés notamment à la transition énergétique, ce qui a contribué à repousser certains travaux de maintien. Les infrastructures et équipements vieillissent donc plus rapidement et les coûts augmentent à mesure que les interventions sont retardées. D'ici 2036, les besoins des OPTC en matière de maintien d'actifs sont de l'ordre de 20 G\$.

Si l'importance de cet enjeu est largement reconnue dans plusieurs secteurs publics, on continue de le marginaliser dans le transport collectif, comme en témoignent les investissements de 3,5 G\$ inscrits au Plan québécois des Infrastructures (PQI) 2026-2036, alors qu'ils sont de 31,6 G\$ pour l'entretien du réseau routier.²⁹

Évolution des investissements en maintien d'actifs par le gouvernement du Québec PQI 2018-2028 et 2026-2036	
Éducation	139%
Santé et services sociaux	26%
Réseau routier	94%
Transport maritime, aérien, ferroviaire et autre	235%
Transport en commun	-6%

Impact sur les citoyens

Un déficit d'entretien, ce sont des interventions qui doivent être reportées et des équipements qui vieillissent plus rapidement. Pour les citoyens, cela se traduit par des imprévus dans leurs déplacements quotidiens, puisque certaines installations doivent être temporairement mises hors service ou que des autobus doivent être retirés de la route.

Financement précaire des projets de développement et coûts en explosion

Depuis la pandémie, les coûts de construction dans le transport collectif ont explosé sous trois effets conjugués : l'inflation généralisée, les pressions structurelles du secteur de la construction et les perturbations des chaînes d'approvisionnement. Entre 2013 et 2025, cette hausse des coûts de construction a atteint 68 %³⁰ pour les bâtiments commerciaux.

À ces pressions économiques s'ajoutent des délais administratifs qui allongent les calendriers de réalisation, augmentant encore davantage la facture. Les OPTC doivent composer avec des processus gouvernementaux complexes qui limitent leur agilité. Par exemple, l'achat d'un autobus peut nécessiter près de 11 mois de délais d'autorisation. Pour ce qui est de la confirmation des subventions, cela peut aller jusqu'à 36 mois. Certains projets du PQI nécessitent même plusieurs années avant d'obtenir les autorisations de passer en phase de réalisation. Enfin, des vérifications financières peuvent s'échelonner sur près de 10 ans, immobilisant ainsi une portion des subventions.

Délais administratifs en cours, OPTC membres (2026)	
Projets en attente d'une autorisation gouvernementale depuis :	
0 à 3 mois	16
6 à 12 mois	2
12 mois et plus	114
Projets en attente d'une vérification du VG du Québec depuis :	
0 à 3 ans	62
2 à 5 ans	46
5 ans et plus	202

Impact sur les citoyens

Pour les utilisateurs, c'est une année supplémentaire de congestion, d'accessibilité insuffisante et de choix restreints. Pour le gouvernement : chaque année de délai entraîne une augmentation des coûts des projets, exigeant davantage d'agents publics pour les réaliser.



Des orientations concrètes pour soutenir l'avenir du transport collectif

Face aux défis structurels qui compromettent aujourd'hui le développement du transport collectif, et qui bouleversent la vie de nombreux utilisateurs, des actions concrètes s'imposent.

Demande 1 : Garantir un cadre de financement de 5 ans pour assurer l'offre de services du transport collectif régulier et adapté

Dans un contexte de fortes pressions financières, un financement prévisible, suffisant et pérenne devient indispensable pour assurer la continuité et l'utilisation des services du transport collectif, tant des réseaux réguliers qu'adaptés.

L'Entente de financement du transport collectif 2024-2028 devait apporter une certaine stabilité aux OPTC, mais l'évolution récente des modalités des programmes de soutien à l'exploitation des services réguliers, publiées

rétroactivement après l'adoption des budgets annuels des OPTC, est venue compromettre cette prévisibilité.

L'entente actuelle prend fin en 2028, ce qui place les OPTC dans une incertitude totale quant aux conditions de continuité de leurs services. Sans engagement gouvernemental clair pour l'après-2028, les OPTC ne peuvent planifier leur fonctionnement ni répondre aux ambitions de croissance du transport collectif souhaité par le gouvernement du Québec et par les Québécois.

Au-delà de la prévisibilité, cet engagement doit également permettre de rétablir un partage plus équilibré du financement du transport collectif entre les principaux contributeurs, soit les gouvernements, les municipalités et les usagers. Alors qu'une part croissante des coûts repose aujourd'hui sur les municipalités, la mise en place d'un nouveau cadre de financement pluriannuel doit permettre d'assurer la pérennité des services sans accroître indûment la pression sur les contributions des municipalités et des usagers.

D'autre part, lors de la plus récente mise à jour du Programme de soutien au transport adapté (PSTA), le gouvernement a également plafonné la subvention destinée au financement des services adaptés. Or, dans un contexte marqué par une forte hausse des demandes d'admission et de l'achalandage, ce plafonnement engendre des manques à gagner importants pour les organismes publics de transport collectif. Plusieurs membres remettent désormais en question leur politique de zéro refus, qui vise à répondre à l'ensemble des déplacements demandés par les usagers admis.



Demande 2 : Assurer un financement suffisant des flottes d'autobus urbains ainsi que du maintien des actifs

D'une part, le parc d'autobus urbain de Québec vieillit à un rythme accéléré alors qu'une proportion importante de véhicules ont dépassé leur vie utile et desservent toujours des usagers au Québec. Sans un rétablissement de l'achat d'un nombre suffisant de véhicules annuellement, des chocs budgétaires et une perte de fiabilité opérationnelle de nos membres sont inévitables.

Depuis 2022, le gouvernement a progressivement restreint le financement des autobus hybrides pour qu'il serve à acquérir uniquement des autobus 100 % électriques à compter de 2025, avec pour objectif l'électrification des transports et la lutte aux GES.

DEMANDE

L'ATUQ demande au prochain gouvernement d'établir une réelle prévisibilité du financement des services réguliers et adaptés de transport collectif, en confirmant le financement des services au-delà de 2028 sur une base pluriannuelle de 5 ans et en rétablissant un partage équilibré entre les principaux contributeurs.



Cette orientation louable s'est toutefois heurtée à une incontournable réalité : les infrastructures de recharge électriques n'étaient pas assez nombreuses. Des investissements colossaux et des délais d'implantation importants auraient été nécessaires pour les multiplier rapidement et répondre aux exigences du gouvernement. Ainsi, le nombre d'autobus acquis entre 2022 et 2027 par les OPTC a chuté drastiquement.



De plus, les plafonds de subventions imposés pour l'achat d'autobus hybrides via le nouveau programme de financement (PAGTCP) sont insuffisants. Il est de 900 000 \$ par autobus hybride, alors que le coût estimé atteindra 1,5 M\$ en 2028. Sans une révision du financement pour considérer les coûts réels des autobus, une réduction du nombre d'autobus en circulation au Québec est inévitable, ce qui provoquerait des ruptures ou réductions de service pour la clientèle.



L'ATUQ demande au gouvernement d'augmenter son financement pour acquérir un nombre suffisant d'autobus, tous types de propulsion confondus, afin de maintenir son offre de service et sa fiabilité partout au Québec.

DEMANDE

D'autre part, les sociétés de transport gèrent des actifs majeurs. Uniquement ceux de la Société de transport de Montréal (STM) dépassent les 54,7 G\$. Or, les investissements en maintien ne suivent pas les besoins. Alors que plusieurs secteurs ont vu leurs investissements augmenter depuis 2018, ceux du transport collectif ont diminué de 6 %.

Sans un redressement des investissements gouvernementaux en maintien des actifs à la hauteur des besoins, la fiabilité des services de transport collectif sera compromise et les situations imprévues, comme la fermeture temporaire d'une station de métro, risquent de se multiplier.

L'ATUQ demande que le gouvernement renforce ses investissements dans le maintien des actifs dès le prochain exercice budgétaire, et ce, afin de financer nos besoins qui se chiffrent à près de 20 G\$ sur dix ans.

DEMANDE

Conclusion

Le transport collectif est au cœur de notre quotidien, de notre économie et de notre qualité de vie. Il contribue directement à la prospérité du Québec, à la vitalité de ses villes, de ses régions et au bien-être de ses citoyens, qu'ils en soient des utilisateurs ou non.

Assurer un financement stable et soutenir le développement des réseaux de transport collectif, c'est investir dans l'économie de notre nation et dans la santé des Québécois.

Pour les partis politiques, c'est l'occasion de poser des gestes concrets en faveur d'un Québec plus accessible, plus équitable, plus vert et plus prospère.

Faire du transport collectif une priorité, c'est faire un choix responsable qui bénéficiera à toute la société dès aujourd'hui et pour les générations à venir.



Références

- 1 INRIX. (2025). *INRIX 2025 Traffic Scorecard: Montreal QC*. <https://inrix.com/scorecard-city/?city=Montreal%20QC&index=27>
- 2 Communauté métropolitaine de Montréal. (2024, 24 septembre). *Congestion routière : une facture annuelle de 6 G\$ pour la région métropolitaine de Montréal* [Communiqué de presse]. <https://cmm.qc.ca/communiqués/congestion-routiere-une-facture-annuelle-de-6-g-pour-la-region-metropolitaine-de-montreal-2/>
- 3 Casavant, K., Goodchild, A., McCormack, E., Wang, Z., McMullen, B. S. et Holder, D. (2013). *Development of a freight benefit/cost methodology for project planning* (Rapport n° WA-RD 815.1). Washington State Department of Transportation. <https://www.wsdot.wa.gov/research/reports/fullreports/815.1.pdf>
- 4 Association du Transport Urbain du Québec. (2026, mai). *Sondage ATUQ*. Léger.
- 5 Association du Transport Urbain du Québec. (2026, mai). *Sondage ATUQ*. Léger.
- 6 Émond, A. (2026, 21 mai). *Le prix à la pompe dépasse le cap des 2 \$ le litre à Montréal*. Radio-Canada. <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/2243444/prix-pompe-essence-2-dollars-iran-guerre>
- 7 Association du Transport Urbain du Québec. (2026, mai). *Sondage ATUQ*. Léger.
- 8 Fauteux, Y. et Girard, N. (2026, 17 avril). *Un million de bonnes raisons d'investir dans le transport collectif*. Le Quotidien. <https://www.lequotidien.com/opinions/point-de-vue/2026/04/17/un-million-de-bonnes-raisons-dinvestir-dans-le-transport-collectif-35Q5K4AVUFHEFETS3GUJAOE7IM/>
- 9 Couturier, E. (2026, 30 avril). *Le revenu viable en 2026*. Institut de recherche et d'informations socioéconomiques. <https://iris-recherche.qc.ca/publications/revenu-viable-2026/>
- 10 Association du Transport Urbain du Québec. (2026, mai). *Sondage ATUQ*. Léger.
- 11 Institut de la statistique du Québec. (2021). *Principal mode de déplacement*. Institut de la statistique du Québec. <https://statistique.quebec.ca/vitrine/15-29-ans/theme/environnement/principal-mode-transport>
- 12 Abscisse Recherche et ATUQ. (2023). *Étude d'impacts économiques du transport en commun au Québec*. <https://atuq.com/fr/etude-dimpacts-economiques-du-transport-en-commun/>
- 13 Association du Transport Urbain du Québec. (2026, mai). *Sondage ATUQ*. Léger.
- 14 Leyden, K. M., Hogan, M. J., D'Arcy, L., Bunting, B. et Bierema, S. (2024). Walkable neighborhoods: Linkages between place, health, and happiness in younger and older adults. *Journal of the American Planning Association*, 90(1), 101-114. <https://doi.org/10.1080/01944363.2022.2123382>
- 15 Center for Transportation Excellence. (s. d.). *Facts & Figures*. <https://ccte.org/resources/facts-and-figures/>
- 16 Institut de la statistique du Québec. (s. d.). *Vieillesse démographique et personnes âgées*. <https://statistique.quebec.ca/vitrine/vieillesse>
- 17 Institut national de santé publique du Québec. (s. d.). *Le vieillissement au Québec*. <https://www.inspq.qc.ca/le-vieillesse-au-quebec>
- 18 Hébert, G., Viens, N. et Ouellette, J. (2024, 16 janvier). *Le transport collectif, pilier de la transition écologique*. Institut de recherche et d'informations socioéconomiques. <https://iris-recherche.qc.ca/publications/serie-transport-collectif/>
- 19 Association du Transport Urbain du Québec. (2026, mai). *Sondage ATUQ*. Léger.
- 20 Université de Montréal. (2024). *Perspectives mobilité – Enseignement supérieur : Rapport sur la population de l'UdeM (Résultats Enquête Mobilité 2024)*. Secrétariat général, Unité du développement durable. https://durable.umontreal.ca/fileadmin/durable/documents/Mobilite/Résultats_Enquete-Mobilite-2024.pdf
- 21 Hydro-Québec. (2023). *Plan d'action 2035 : vers un Québec décarboné et prospère*. <https://www.hydroquebec.com/data/a-propos/pdf/plan-action-2035.pdf>
- 22 Association du Transport Urbain du Québec. (Mai 2026). *Sondage ATUQ*. Léger.
- 23 Hydro-Québec. (2023). *Plan d'action 2035 : vers un Québec décarboné et prospère*. <https://www.hydroquebec.com/data/a-propos/pdf/plan-action-2035.pdf>
- 24 Association canadienne de santé publique. (2021, 7 février). *Le transport en commun - fiche d'information*. <https://www.cpha.ca/fr/le-transport-en-commun-fiche-dinformation>
- 25 ParticipACTION. (2025). *Moving beyond stagnation: Elevating physical activity in Canada. 2025 ParticipACTION report card on physical activity for adults*. https://www.participaction.com/wp-content/uploads/2025/11/NewsRelease_2025_ParticipACTION_ReportCard.pdf
- 26 Société de l'assurance automobile du Québec. (2024). *Rapport annuel de gestion*. <https://saaq.gouv.qc.ca/blob/saaq/documents/publications/rapport-annuel-gestion-2024.pdf>
- 27 Transport 2000 Québec. (2017, mars). *Le transport collectif, un atout pour la sécurité routière : mémoire présenté à la Société de l'assurance automobile du Québec dans le cadre des consultations sur la sécurité routière*. https://trajectoire.quebec/sites/default/files/upload/document/publication/%2823%29_M%C3%A9moire_Consultation%20publique%20securite%20routiere_2017.pdf
- 28 Gouvernement du Québec. (2026). *Budget de dépenses 2026-2027 : Plans annuels de gestion des investissements publics en infrastructures*. https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/secretariat-du-conseil-du-tresor/publications-adm/budgets/2026-2027/7_plans_annuels_gestion_investissements.pdf
- 29 Gouvernement du Québec. (2026). *Budget de dépenses 2026-2027 : Plans annuels de gestion des investissements publics en infrastructures*. https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/secretariat-du-conseil-du-tresor/publications-adm/budgets/2026-2027/7_plans_annuels_gestion_investissements.pdf
- 30 Statistique Canada. (s. d.). *Indices des prix de la construction de bâtiments, selon le type d'immeuble et la division (tableau 18-10-0289-01)*. <https://www150.statcan.gc.ca/t1/tbl1/fr/tv.action?pid=1810028901>



ATUQ
ASSOCIATION DU
TRANSPORT URBAIN DU QUÉBEC

2000, rue Mansfield, bureau 720, Montréal (Québec)
H3A 2Z5 • 514-280-4640 • atuq.com