9 NOVEMBRE 2026

Assurer la fiabilité **et l'accessibilité du** transport collectif **au Québec**



MÉMOIRE POUR LA MISE À JOUR ÉCONOMIQUE ET FINANCIÈRE 2026 DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

ATUQ
ASSOCIATION DU TRANSPORT URBAIN DU QUÉBEC

L’ATUQ et ses membres : au cœur d’une mobilité fiable, accessible et prospère

Dans le cadre de l’élaboration de la Mise à jour économique et financière 2026 du gouvernement du Québec, l’Association du transport urbain du Québec (ATUQ) présente ses recommandations prioritaires afin de garantir un réseau de transport collectif fiable et accessible à l'ensemble de la population. Élaborées à partir de l’expertise terrain de ses membres, ces propositions ciblent trois leviers essentiels à la continuité et à l’efficacité des services: le renouvellement du parc d'autobus, le financement suffisant du transport adapté et la simplification des processus administratifs.

L’ATUQ regroupe les dix principales sociétés de transport en commun du Québec. Ensemble, les membres de l’ATUQ desservent les principales agglomérations de la province, offrant des services à plus de 60 % de la population québécoise et assurant la grande majorité de l’achalandage en transport collectif au Québec.

Alors que le prix du baril de pétrole atteint des sommets, que nos infrastructures nécessitent des travaux urgents et que nos réseaux routiers sont plus congestionnés que jamais, le constat est clair : il faut revoir nos façons de nous déplacer. Soutenir le transport collectif, c’est investir dans l’économie québécoise, dans la santé et la qualité de vie de nos concitoyens, ainsi que dans la protection de l’environnement.

En offrant une solution de déplacement efficace à une grande partie de la population, il contribue à réduire le nombre de véhicules sur les routes et à atténuer la congestion routière. Ses retombées dépassent largement les déplacements individuels. Une circulation plus fluide facilite également le transport des marchandises, réduit les coûts associés aux retards et favorise la productivité des entreprises. Dans la région métropolitaine de Montréal seulement, les coûts de la congestion routière étaient estimés à près de 6 G$ en 2023[i].

Le transport collectif contribue également à améliorer le pouvoir d’achat et l’accessibilité économique de la population. Alors que la possession d’un véhicule privé peut coûter jusqu’à 14 000 $ par année, un abonnement annuel au transport collectif coûte environ 1 200 $[ii]. Cette différence représente une économie importante pour les ménages, particulièrement dans un contexte où le coût de la vie exerce une pression grandissante sur les budgets. Au-delà de cet avantage économique, le transport collectif constitue un moyen essentiel de mobilité et d’inclusion pour une part importante de la population, alors qu’un ménage québécois sur cinq ne possède pas de véhicule.

Bien que les retombées positives du transport collectif soient largement reconnues, son financement demeure un enjeu majeur. Au cours des dernières années, les organismes publics de transport collectif (OPTC) ont dû composer avec des pressions financières croissantes, tout en maintenant la qualité des services, en assurant l'entretien de leurs infrastructures et en répondant aux besoins de leurs usagers.

Cette mise à jour économique représente une occasion pour le gouvernement du Québec de poser des gestes concrets afin de répondre aux enjeux urgents auxquels font face les sociétés de transport.

Pour y répondre, l'ATUQ formule trois demandes prioritaires :

- **Signer l'autorisation ministérielle permettant le lancement de l'appel d'offres pour l'acquisition groupée d'autobus hybrides et rehausser les plafonds de dépenses admissibles à 1,5M$** et prévoir son indexation annuelle pour permettre d'enclencher rapidement les démarches pour le remplacement des véhicules en fin de vie utile, garantissant ainsi le maintien d'un service fiable, performant et sécuritaire pour les usagers.

- **Déplafonner le financement du transport adapté en retirant la limite liée à l'achalandage de 2024** afin que les subventions reflètent l'évolution réelle des besoins du milieu et de la demande de déplacement des personnes en situation de handicap.
    - Sans déplafonnement, l'ATUQ demande une aide d'urgence de 51 M$ pour l'année 2027 afin de répondre à la demande.

- **Réduire de 50 % les délais administratifs d'ici 2028** afin de simplifier les processus gouvernementaux, d'accélérer la réalisation des projets, de réduire les coûts liés aux délais et de maximiser les retombées des investissements publics en transport collectif.

Ensemble, ces trois demandes constituent des leviers complémentaires pour préserver la fiabilité et l'accessibilité du transport collectif au Québec. Elles visent à répondre aux besoins croissants des réseaux, à maintenir l'accès aux déplacements essentiels et à assurer une utilisation plus efficace des fonds publics. La troisième demande s'inscrit d'ailleurs dans la volonté de la nouvelle administration gouvernementale de renforcer l'efficacité de l'État et d'alléger la charge administrative.

Recommandations

1. Autoriser le lancement de l'appel d'offres pour l'acquisition regroupée d'autobus hybrides et confirmer le financement associé

Le renouvellement du parc d'autobus urbains constitue un enjeu majeur pour assurer la fiabilité et la continuité des services de transport collectif au Québec. Le portrait actuel est préoccupant : à la fin de l'année 2026, ce sont plus de 1055 autobus qui auront dépassé leur durée de vie utile de 16 ans et demeureront en service. Ce nombre croît de façon importante à chaque année. 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.

Ce déficit de renouvellement a des conséquences directes sur les usagers. Le vieillissement accéléré des véhicules augmente les besoins d'entretien, entraîne le retrait d'autobus de la circulation et accroît ultimement les risques d'interruption ou de réduction des services. Sans un retour au rythme d'acquisition nécessaire, les sociétés de transport seront confrontées à une pression financière accrue et à une dégradation de leur fiabilité opérationnelle.

Dans ce contexte, l'ATUQ demande au ministre des Transports et de la Mobilité durable de signer l'autorisation de principe sollicitée dans la correspondance du 26 mars 2026, afin de permettre le lancement de l'appel d'offres regroupé pour l'acquisition d'autobus urbains hybrides de 12 mètres. Il s'agit d'une décision stratégique et déterminante pour garantir la pérennité et la continuité des services de transport collectif à travers le Québec.

La signature ministérielle ne constitue que le point de départ d'un processus industriel long et rigide. L'autorisation de principe ne lie pas financièrement l'État à l'achat final des véhicules ; elle donne uniquement le feu vert au lancement du processus d'appel d'offres groupé, une seconde autorisation ministérielle distincte étant requise pour l'octroi du contrat. S'ajoute la réservation obligatoire des plages de production auprès du manufacturier, négociées des mois à l'avance dans un marché mondial très sollicité, ainsi qu'un délai incompressible d'au moins douze mois pour la fabrication et la livraison des premiers autobus. Chaque mois de retard décisionnel entraîne donc un report équivalent, voire plus long, de l'arrivée des nouveaux véhicules sur nos routes.

Cette attente survient dans un contexte critique où la fiabilité opérationnelle est déjà compromise. Depuis plusieurs années, les sociétés de transport ont dû restreindre le remplacement de leurs véhicules arrivés au terme de leur vie utile, ce qui accroît le risque de bris de service pour les usagers qui comptent quotidiennement sur le réseau pour se rendre au travail, dans les établissements d'enseignement ou aux

rendez-vous médicaux. Les autobus demeurent la colonne vertébrale de la mobilité urbaine, et priver les sociétés des moyens de renouveler leur matériel expose la population à des interruptions de service inacceptables.

L'absence de décision ministérielle engendre un coût financier disproportionné pour le trésor public. Maintenir en circulation des autobus diesel vétustes exige des dépenses d'entretien récurrentes très élevées qui pourraient être investies dans la modernisation du réseau. Dans une période où la rigueur budgétaire s'impose tant pour le gouvernement que pour les organismes de transport, prolonger la durée de vie de véhicules vieillissants représente une utilisation inefficiente des fonds publics et des ressources de l'État.

Les besoins fermes actuellement inscrits aux PQI réaménagés des OPTC totalisent 807 autobus hybrides pour la période 2028-2032. Toutefois, un contrat de cette durée exige une souplesse d'approvisionnement essentielle. Les bonnes pratiques recommandent l'intégration de quantités optionnelles qui peuvent être activables sur autorisation ministérielle le cas échéant, notamment lors de réallocations budgétaires ou des demandes de rehaussement de balises, évitant ainsi de relancer de lourds appels d'offres. Par exemple, l'ajout d'une option de 30 % représenterait 243 véhicules additionnels, portant le potentiel maximal du contrat à 1050 autobus hybrides pour répondre aux besoins évolutifs du réseau.

Le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (PAGTCP) prévoit désormais l'admissibilité des autobus hybrides à une aide financière pouvant atteindre 90 % des dépenses admissibles. Toutefois, le plafond de dépenses admissibles fixé à 900 000 $ par autobus hybride ne reflète pas la réalité du marché. À titre comparatif, le prix de base des derniers autobus hybrides acquis en 2024 s'élevait déjà à 1 019 270 $. Selon les informations obtenues auprès de manufacturiers susceptibles de participer au prochain appel d'offres, le prix d'un autobus hybride pourrait se situer entre 1,35 M$ et 1,65 M$ en 2028. Cette augmentation s'explique notamment par l'inflation et les pressions exercées sur l'industrie manufacturière, qui se répercutent sur les coûts de production. Conscientes de ces enjeux, les dix sociétés de transport ont réalisé un important travail d'optimisation des exigences techniques en préparation de l'appel d'offres, permettant notamment de standardiser à près de 90 % les véhicules à acquérir et de retirer certaines exigences susceptibles d'en augmenter le coût.

Avec les paramètres actuels du programme, l'aide financière maximale pour un autobus hybride est limitée à 810 000 $, soit 90 % du plafond de dépenses admissibles de 900 000 $. Pour un autobus dont le prix d'acquisition serait de 1,5 M$, une hypothèse réaliste selon les estimations du marché, le taux effectif de subvention ne serait donc que de 54 %, bien en deçà du taux de 90 % prévu au programme. Les sociétés de transport devraient ainsi assumer une contribution de 690 000 $ par véhicule, ce qui excède leurs capacités. Cet écart financier majeur

risque de compromettre la capacité de plusieurs sociétés à procéder au renouvellement des autobus dont elles ont pourtant besoin pour maintenir leurs services. À cet enjeu s'ajoute l'absence d'indexation du plafond de financement, alors que les contrats d'acquisition d'autobus prévoient des mécanismes d'ajustement des prix, notamment en fonction de l'inflation et des taux de change. Le maintien d'un plafond fixe entraîne ainsi une diminution progressive de la proportion des coûts réellement couverte par l'aide gouvernementale.

L'ATUQ demande donc que le plafond de dépenses admissibles pour l'acquisition d'autobus hybrides soit rehaussé à 1,5 M$ et qu'un mécanisme d'indexation soit prévu pour les années subséquentes. Cette révision devrait être confirmée au moment de l'autorisation ministérielle permettant le lancement de l'appel d'offres, laquelle confirme également l'admissibilité des véhicules au financement gouvernemental. Il est essentiel que les paramètres financiers soient adaptés aux conditions réelles du marché afin que l'autorisation ministérielle puisse se traduire concrètement par l'acquisition et la mise en service des autobus nécessaires au maintien des services à la population.

Pour ces raisons majeures, aux répercussions industrielles, sociales et financières, l'ATUQ invite le ministre des Transports et de la Mobilité durable à agir sans délai. En signant dès maintenant l'autorisation de principe, il poserait un geste concret, responsable et pragmatique pour préserver un service public essentiel, protéger le portefeuille des contribuables et assurer une transition fluide vers le renouvellement des flottes d'autobus.

2. Déplafonner le financement du transport adapté en retirant la limite liée à l'achalandage de 2024

Le transport adapté est une composante essentielle de l'offre de transport collectif au Québec et son financement doit suivre l'évolution réelle de la demande. Pour les personnes en situation de handicap, il représente un service indispensable à leur mobilité, leur autonomie et leur accès aux soins de santé ainsi qu'à d'autres services essentiels. Les OPTC doivent donc pouvoir compter sur un financement prévisible et suffisant pour répondre aux besoins de leur clientèle et assurer la continuité des services.

Or, quelques mois après la mise à jour du Programme de soutien au transport adapté (PSTA), le gouvernement a plafonné la subvention en fonction de l'achalandage de 2024. Il s'agit d'une décision administrative, communiquée aux sociétés sans qu'aucune modification officielle n'ait été apportée aux modalités du programme, et qui n'a fait l'objet d'aucune démarche réglementaire ou législative. Elle est pourtant incompatible avec la nature du service : contrairement au transport collectif régulier, dont les coûts d'exploitation sont prévisibles, le transport adapté est offert sur réservation. Ses coûts évoluent donc directement selon le nombre de personnes

admises et de déplacements à assurer, et une année de référence fixe ne peut en rendre compte.

Dans un contexte marqué par une forte hausse des demandes d'admission et de l'achalandage, ce plafonnement engendre des manques à gagner importants. Selon les estimations recueillies auprès des OPTC, les manques à gagner attribuables à cette limite atteindront 51 M$ en 2027, dont 47 M$ pour la région métropolitaine de Montréal. Ces sommes doivent être absorbées par les OPTC ou les municipalités, alors que la demande de services continue de croître et que leurs ressources financières demeurent limitées.

Cette contrainte financière frappe directement la capacité des OPTC à maintenir leur offre de services en transport adapté. Plusieurs membres de l'ATUQ sont contraints de remettre en question le maintien de leur politique « zéro refus », qui vise à répondre à l'ensemble des déplacements demandés par les usagers admis. À terme, l'écart entre les besoins de la clientèle et les ressources disponibles risque de se traduire par une limitation des services et une réduction de l'accessibilité pour des personnes pour qui le transport adapté est parfois la seule option possible pour se déplacer. Concrètement, des personnes admises pourraient se voir refuser des millions de déplacements essentiels, notamment vers leurs rendez-vous médicaux et d'autres activités de première nécessité.

Ces conséquences démontrent la nécessité d'agir rapidement pour préserver la fiabilité du transport adapté au Québec. L'ATUQ demande donc au gouvernement de retirer la limite liée à l'achalandage de 2024 dès cette mise à jour budgétaire et de rétablir le mécanisme de financement antérieur. Chaque OPTC soumettrait une estimation de ses besoins pour l'année à venir, sur laquelle serait établie la subvention, laquelle serait ensuite ajustée à la hausse ou à la baisse une fois l'achalandage réel connu. Ce mécanisme assurerait un financement prévisible, tout en garantissant que les sommes versées correspondent à la demande réellement desservie.

3. Réduire les délais administratifs de 50 % d'ici 2028

Au-delà des enjeux de financement, les délais administratifs auxquels sont confrontées les sociétés de transport freinent la réalisation des projets et limitent l'impact des investissements publics. Les sociétés de transport sont assujetties à des processus administratifs gouvernementaux lourds qui nuisent à l'agilité opérationnelle et engendrent des coûts significatifs. Les délais actuels retardent la mise en œuvre des projets et le plein bénéfice des investissements publics.

À titre d'exemple, en moyenne, il faut 11 mois pour obtenir l'autorisation gouvernementale pour l'achat d'autobus, jusqu'à 36 mois pour la confirmation des subventions et plusieurs années pour que les projets inscrits au PQI passent à l'étape

de la réalisation. Des délais pouvant atteindre 10 ans pour la vérification financière finale, période durant laquelle les sociétés sont privées de 10 % de la subvention à titre de réserve, sont également rencontrés. La publication tardive du programme PADTC, intervenue plus d'un an après son échéance initiale, alors qu'une année d'application était déjà écoulée, illustre concrètement ces enjeux de délais et d'imprévisibilité. Tous ces délais touchent l'ensemble des réseaux, tant dans les grands centres que les villes de taille moyenne, et complexifient la planification financière. Ils entraînent aussi des frais financiers importants pour les sociétés de transport, en immobilisant des sommes qui pourraient autrement être investies directement dans la réalisation des projets et l'amélioration des services.

Une réduction ciblée des délais, appuyée par une démarche concertée entre le gouvernement et les sociétés de transport, permettrait d'améliorer l'efficacité de l'action publique, de mieux maîtriser les coûts, de réduire les risques financiers et d'assurer un service de transport collectif plus fiable dans l'ensemble des pôles urbains du Québec. Elle permettrait également d'accélérer la réalisation des projets déjà autorisés, afin que les investissements consentis produisent plus rapidement leurs retombées économiques et opérationnelles. Cette recommandation s'inscrit directement dans la recherche d'une plus grande efficacité de l'action gouvernementale et d'une meilleure utilisation des fonds publics.

L'ATUQ demande de réduire de 50 % les délais administratifs d'ici 2028 afin d'accélérer la réalisation des projets de transport collectif, de réduire les surcoûts et de maximiser le rendement des investissements publics.

Conclusion

Le transport collectif constitue un service essentiel au développement économique, à la vitalité des collectivités et à la qualité de vie de la population québécoise. Pour en assurer la fiabilité et l'accessibilité à long terme, il est nécessaire de donner aux sociétés de transport les moyens de répondre à l'évolution des besoins, de maintenir leurs équipements et de réaliser leurs projets dans des délais raisonnables.

À cet égard, l'ATUQ invite le gouvernement du Québec à donner suite aux trois recommandations présentées dans ce mémoire : autoriser le lancement de l'appel d'offres regroupé pour le renouvellement des flottes, ajuster le financement du transport adapté à l'évolution réelle de la demande et réduire les délais administratifs qui freinent la réalisation des projets. Ces mesures permettront de soutenir la continuité des services, de mieux répondre aux besoins de la population et d'assurer une utilisation plus efficace des fonds publics.

Ces trois recommandations constituent les demandes prioritaires de l'ATUQ dans le cadre de la mise à jour économique. L'Association souhaite toutefois travailler avec le gouvernement, au cours des prochains mois, à la mise en place d'un financement prévisible, suffisant et pérenne afin d'assurer l'offre de services du transport collectif régulier et adapté, ainsi qu'un financement suffisant des flottes d'autobus et du maintien des actifs. Dès 2027, certaines sociétés membres de l'ATUQ seront confrontées à des enjeux budgétaires et devront envisager des coupures dans l'offre de service. La situation pour 2028 s'annonce encore plus problématique, et des solutions devront être discutées.

L'ATUQ réitère sa volonté de collaborer avec le gouvernement afin de mettre en œuvre des solutions concrètes et durables au bénéfice de l'ensemble des usagers du transport collectif à travers le Québec.

---

[i] 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/communiques/congestion-routiere-une-facture-annuelle-de-6-g-pour-la-region-metropolitaine-de-montreal-2/

[ii] 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/



ATUQ
ASSOCIATION DU
TRANSPORT URBAIN DU QUÉBEC

2000, rue Mansfield, bureau 720
Montréal (Québec) H3B 2A5
Téléphone: 514 280-4640
Courriel: info@atuq.com