



Montréal, le 2 février 2024

PAR COURRIEL

Monsieur Éric Girard
Ministre des Finances
380, rue Saint-Antoine Ouest
5e étage
Montréal (Québec) H2Y 3X7
ministre@finances.gouv.qc.ca

Objet : Recommandations de l'ATUQ dans le cadre de l'élaboration du budget 2024-2025 du gouvernement du Québec

Monsieur le Ministre,

Nous profitons des consultations prébudgétaires pour vous faire part de nos recommandations en lien avec le financement du transport en commun et nous vous remercions de nous permettre de le faire.

Votre gouvernement a toujours considéré comme étant fondamental d'investir dans le transport en commun, reconnaissant que peu de secteurs contribuent autant au développement durable que ce secteur d'activité, et ce, tant au niveau économique, environnemental que social. Les sociétés de transport et exo (ci-après désignés comme les « sociétés de transport ») ont ainsi pu compter sur d'importantes aides financières du gouvernement du Québec pour financer leurs projets d'immobilisation et une aide d'urgence pour les supporter durant la pandémie, ce qui a permis le maintien des services à la population durant cette période difficile. Néanmoins, année après année, nos messages demeurent essentiellement les mêmes : malgré ces investissements, des enjeux demeurent au niveau de la structure de financement de l'exploitation du transport en commun et du financement des immobilisations, plus particulièrement du maintien des actifs et du financement de l'électrification.

1. FINANCEMENT DE L'EXPLOITATION

La structure de financement de l'exploitation des sociétés de transport ne permet pas d'atteindre adéquatement les objectifs gouvernementaux en matière de mobilité durable. Un financement suffisant, pérenne et prévisible pour maintenir les niveaux de service est nécessaire. Le 6 février 2023, la vice-première ministre et ministre des Transports et de la Mobilité durable a reconnu cette nécessité et a annoncé le début de travaux en vue d'élaborer un cadre financier pérenne sur cinq ans. L'ATUQ a accueilli positivement cette annonce, considérant qu'il s'agissait d'une recommandation portée par l'Association depuis plusieurs années. L'ATUQ et ses membres ont donc assuré leur participation constructive aux travaux avec le gouvernement du Québec afin de solutionner le problème du financement de façon durable.

Malheureusement, au 31 octobre 2023, date à laquelle les sociétés de transport ont l'obligation légale de déposer leur budget pour adoption, ce cadre financier suffisant, pérenne et prévisible sur cinq ans n'était toujours pas en place. Le 6 novembre 2023, le gouvernement a plutôt annoncé *in extremis* une aide transitoire de 265 M\$ pour combler partiellement les déficits anticipés des sociétés de transport pour 2024. Bien que cette aide fût saluée par l'ATUQ, force est de constater qu'elle n'est pas suffisante pour combler les besoins. Pour déposer des budgets équilibrés sans toucher à l'offre de service, les sociétés ont dû faire des compressions additionnelles à celles déjà faites lors de la pandémie (représentant 75,3M\$ pour l'ensemble des sociétés en 2024), ont utilisé des sommes non récurrentes qui auraient dû être affectées à d'autres fins, telles qu'au maintien des actifs par exemple (représentant 219,4M\$ pour l'ensemble des sociétés en 2024) et ont prévu un risque à pourvoir (déficit résiduel) qui devra être couvert par des nouvelles compressions ou sources de revenus à identifier en cours d'année représentant 50,7M\$ pour l'ensemble des sociétés en 2024 (voir le tableau ci-joint pour un sommaire consolidé pour l'année 2024). Cette approche utilisée pour le budget 2024, bien que permettant de sauver l'offre de service à court terme, représente un risque important. Il y a d'abord un risque parce qu'il n'y a pas de certitude que les déficits résiduels pourront effectivement être complètement couverts en cours d'année. Puis, il y a aussi un enjeu du fait que l'utilisation de sommes non récurrentes qui devaient être affectées à d'autres fins diminue la capacité des sociétés à faire face à leurs obligations dans le futur. Le problème a donc simplement été reporté aux années futures.

Les sommes utilisées pour boucler le budget 2024 ne seront pas disponibles pour 2025 et les années ultérieures, car tous les fonds disponibles auront été utilisés. Ainsi, les sociétés de transport estiment actuellement que le manque à gagner pour couvrir les besoins et assurer le maintien de l'offre de services en 2025 se chiffrera à 622 M\$. À cet effet, considérant que l'année financière des sociétés de transport est du 1^{er} janvier au 31 décembre et qu'elles auront l'obligation légale de déposer leur budget 2025 au plus tard le 31 octobre 2024, c'est dès maintenant que le gouvernement doit prévoir les sommes requises pour le financement du transport en commun en 2025. En effet, les sociétés veulent éviter de revivre le scénario de 2023 où des négociations précipitées, tendues et survolant les enjeux de façon superficielle ont eu lieu en fin d'année.

Nous rappelons également que les offres présentées par le gouvernement, tant pour 2024 que pour les années subséquentes, ne considèrent aucune augmentation de l'offre de service. Or, le plan d'action 2018-2023 de la Politique de mobilité durable (PMD) avait ciblé avec justesse l'augmentation de l'offre de service en transport en commun comme moyen pour atteindre diverses cibles gouvernementales comme la réduction des GES, des coûts de congestion, des dépenses des ménages, de la part modale de l'auto et autres. Nous sommes d'avis que ces cibles pourront difficilement être atteintes sans que le prochain plan d'action de la PMD reprenne des moyens semblables. Si c'est le cas, les sommes octroyées aux sociétés de transport pour augmenter leur offre de service et conséquemment l'achalandage devront être prévues en conséquence.

Depuis trop d'années, les sociétés de transport doivent vivre avec un financement insuffisant et imprévisible. En effet, l'existence d'un déficit structurel dans l'industrie du transport collectif est connue et dénoncée depuis plus de dix ans. Bien que la pandémie ait exacerbé les problèmes financiers des sociétés de transport, le déficit structurel était déjà présent bien avant en raison d'augmentations des dépenses liées à des influences externes aux sociétés (inflation, coût du carburant, etc.) et qui surpassent les majorations tarifaires, mais également d'un effritement des contributions gouvernementales dans les budgets d'exploitation des sociétés qui sévit depuis la fin première *Politique québécoise du transport collectif 2006 – 2011* (PQTC). En effet, le gouvernement du Québec a toujours été un partenaire essentiel pour le financement de l'exploitation du transport en commun. Dans cette PQTC de 2006-2011, le gouvernement avait d'ailleurs investi dans l'augmentation de l'offre de services et cela avait entraîné une augmentation de l'achalandage de 11%, en attirant une nouvelle clientèle et faisant du transport collectif une alternative de choix à l'automobile. Malheureusement, depuis, la part assumée par le gouvernement du Québec dans le financement de l'exploitation du transport en commun ne cesse

de chuter, ce qui a obligé les villes à assumer une plus grande part. Le déficit structurel n'est pas le résultat d'une mauvaise gestion de la part des sociétés de transport. Il importe de prendre en compte la complexité des organisations de nos membres, les exigences financières qui les commandent ainsi que les pressions externes qui pèsent sur eux.

Le travail du gouvernement sur le cadre financier de cinq ans doit considérer non seulement les dépenses, mais également les revenus. L'indexation des sources de revenus existantes, comme la taxe sur l'essence et les droits d'immatriculation qui n'ont pas été indexés depuis les années 1990, est essentielle. À titre de comparaison, les salaires et les coûts d'exploitation des sociétés de transports ont suivi l'augmentation du coût de la vie durant cette période, mais pas ces sources de revenus qui sont sous le contrôle du gouvernement.

La diversification des sources de revenus est également requise. Les sociétés de transport ont des recommandations quant à l'élargissement de leurs sources de revenus. Elles ont d'ailleurs présenté une demande de modification législative en ce sens afin de clarifier la possibilité de procéder à des développements immobiliers à titre d'activités connexes à leur entreprise de transport en commun et de s'unir à un promoteur immobilier pour tout contrat de construction d'une infrastructure de transport collectif et du redéveloppement immobilier situé aux abords ou au-dessus d'une telle infrastructure. De nombreuses sociétés de transport à travers le monde le font avec succès.

L'ajout de sources dédiées, et notamment inspirées de l'écofiscalité pour assurer des changements de comportement, serait aussi nécessaire. L'ATUQ a des propositions à faire, certaines qui n'imposent pas un fardeau additionnel aux contribuables québécois.

Conséquemment, l'ATUQ recommande :

1. La confirmation, d'ici l'automne 2024, d'un financement suffisant, pérenne et prévisible pour couvrir les besoins des sociétés pour préserver et bonifier les niveaux de service par le dépôt d'un cadre financier pour 5 ans.
2. D'octroyer une aide additionnelle aux sociétés de transport en 2024 pour couvrir le déficit résiduel qui n'aurait pu être couvert en cours d'année et pour éviter qu'elles n'aient à utiliser des sommes non récurrentes qui auraient dû être affectées à d'autres fins pour équilibrer leurs budgets 2024.
3. De confirmer dès maintenant une aide financière transitoire de 622 M\$ pour l'exercice financier 2025 afin de préserver l'offre de service, advenant que le cadre financier de cinq ans ne soit pas confirmé au plus tard au 1^{er} juillet 2024 et en vigueur au 1^{er} janvier 2025.
4. D'intervenir sur les sources de financement du transport en commun, notamment par l'indexation des sources existantes et la diversification des sources de revenus.

2. FINANCEMENT DES IMMOBILISATIONS

Au niveau du financement des immobilisations, le gouvernement du Québec a toujours été un partenaire important. Néanmoins, il demeure deux enjeux à ce niveau, soit le financement du maintien des actifs et le financement de l'électrification.

2.1. Financement du maintien des actifs

Les sociétés de transport ont un parc d'actifs d'une valeur de plusieurs milliards de dollars. Comme pour les actifs gouvernementaux, nos membres doivent effectuer des travaux à divers moments de leur cycle de vie pour rétablir leur état physique et poursuivre leur utilisation en toute sécurité. Le déficit de maintien d'actifs des sociétés de transport est important et a des impacts réels sur la fiabilité du service et l'expérience client. Cela se traduit notamment par un accroissement de pannes de services. À titre d'exemple, mentionnons une fissure dans la voûte de béton du métro en avril 2023¹ qui avait entraîné la fermeture complète d'une ligne et a fait craindre une fermeture de plusieurs semaines, voire mois est le genre d'évènement que personne ne veut revivre. La PMD l'a d'ailleurs reconnu : le « maintien de la qualité des actifs est une condition essentielle pour assurer un service de transport en commun efficace » et qu'il fallait « faire du maintien des actifs une priorité ». Le 10 janvier 2024, un article de *La Presse* sonnait aussi l'alarme à ce sujet.² Le sous-financement du maintien des actifs a également un impact sur le budget d'exploitation, puisque des actifs en mauvais état augmentent le coût d'entretien de ceux-ci, l'entretien étant financé par le budget d'exploitation.

Pourtant, les investissements en maintien d'actif en TEC au PQI ont reculé chaque année depuis 2018, une tendance extrêmement préoccupante. L'augmentation récente des taux de subvention dans les programmes de financement est une bonne nouvelle, mais en l'absence d'augmentation des crédits disponibles (balises), elle ne permet pas de réaliser davantage de projets de maintien d'actif. Mentionnons que lors du dernier exercice, les projets d'électrification des sociétés ont été priorisés au détriment des projets de maintien.

Un meilleur financement du maintien des actifs aurait ainsi un impact favorable sur la sécurité de la population, sur l'expérience client et sur la lourdeur du budget d'exploitation des sociétés de transport.

2.2. Financement en vue de l'électrification du transport en commun

Au niveau de l'électrification du transport en commun, l'ATUQ souhaiterait avoir l'opportunité d'avoir une discussion en profondeur sur ce projet d'importance et sur les enjeux que rencontrent les sociétés de transport dans sa mise en œuvre. Nous souhaiterons ainsi aborder avec vous notamment l'augmentation importante des coûts de construction et d'équipements au Québec, comme ailleurs au Canada, et qui seront conséquemment nettement supérieurs aux 5 milliards que le gouvernement avait prévus pour ce projet. Ces coûts entraînent un poids important sur les services de dettes des sociétés de transport et donc, sur leurs budgets d'exploitation, et ce, bien que le retour sur l'investissement de l'électrification du transport collectif, c'est-à-dire la réduction des GES résultant du passage au mode 100% électrique des autobus, est très faible. L'investissement dans l'offre de services pour favoriser un transfert modal demeure la meilleure façon d'atteindre cet objectif gouvernemental de réduction des GES. Dans cette perspective, l'électrification ne doit pas se faire au détriment de l'offre de service.

Conséquemment, l'ATUQ recommande :

5. De prévoir une augmentation significative des sommes disponibles pour le maintien des actifs pour répondre aux demandes découlant des Plans d'investissement (PI) des sociétés de transport.

¹ <https://www.stm.info/fr/presse/communiqués/2023/interruption-sur-un-tronçon-de-la-ligne-verte-par-mesure-de-sécurité--la-stm-fait-le-point>

² <https://www.lapresse.ca/affaires/chroniques/2024-01-10/politiciens-cessez-de-couper-des-rubans.php>

3. AUTRES BESOINS DE FINANCEMENT

Les sociétés de transport font face à plusieurs autres enjeux de financement. Nous n'avons qu'à penser au financement du transport adapté, de l'accessibilité des réseaux, de l'électrification, des nouvelles technologies, de la cybersécurité, etc. Toutefois, devant l'urgence d'adresser le financement de l'exploitation du transport collectif et du financement des immobilisations (particulièrement le maintien des actifs et de l'électrification), nous limiterons nos demandes dans le cadre de cet exercice à ces deux enjeux prioritaires. Nous demeurons néanmoins disponibles pour discuter avec vous de ces autres dossiers.

Nous demeurons des collaborateurs prêts et motivés pour mettre en œuvre les stratégies gouvernementales en matière de relance économique, d'environnement et de développement social. Notre priorité est de permettre à nos membres de disposer des conditions gagnantes pour remplir leur mission première : déplacer les Québécois quotidiennement à travers la province. Nous travaillons déjà avec certains ministères à la recherche de solutions et nous offrons au gouvernement notre entière collaboration pour la mise en œuvre de celles-ci.

Veuillez recevoir, Monsieur le Ministre, nos salutations distinguées.



Maude Mercier Larouche
Présidente du CA du RTC



Jocelyne Frédéric-Gauthier
Présidente du CA de la STL (Laval)



Eric Alan Caldwell
Président du CA de la STM



Claude Bouchard
Président de la STS (Saguenay)



Josée Bérubé
Présidente du CA d'Exo



Genevieve Héon
Présidente du CA du RTL



Steve Dorval
Président du CA de la STL (Lévis)



Jocelyn Blondin
Président du CA de la STO



Michel Byette
Président du CA de la STTR

Copie conforme

Ministre des Transports et de la Mobilité durable
Présidentes et présidents d'exo et des sociétés de transport
Directrices générales et directeurs généraux d'exo et des sociétés de transport
M. Marc-André Varin, directeur général, ATUQ

Annexes

Annexe 1 – Portrait sommaire de la situation financière 2024 des sociétés de transport
Annexe 2 – Portrait sommaire de la situation financière anticipée 2025 des sociétés de transport
Annexe 3 - Pourquoi investir dans le transport en commun?
Annexe 4 - À propos de l'ATUQ

ANNEXE 1 – PORTRAIT SOMMAIRE DE LA SITUATION FINANCIÈRE 2024 DES SOCIÉTÉS DE TRANSPORT

Budget 2024													
Portrait consolidé des sociétés de transport du Québec - TOTAL													
En date du 18 janvier 2024													
(en \$)	Consolidé	Consolidé net ARTM	STM	STLaval	RTL	Exo	ARTM	STSa	STTR	RTC	STLévis	STS	STO
	2024	2024	2024	2024	2024	2024	2024	2024	2024	2024	2024	2024	2024
	Budget	Budget	Budget	Budget	Budget	Budget	Budget	Budget	Budget	Budget	Budget	Budget	Budget
Revenus													
Revenus tarifaires de la clientèle	976 161 795 \$	976 161 795 \$	- \$	- \$	- \$	- \$	836 700 000 \$	6 090 362 \$	5 245 000 \$	73 200 000 \$	8 576 333 \$	13 850 100 \$	32 500 000 \$
Revenus provenant de l'ARTM	2 502 986 479 \$	- \$	1 687 370 000 \$	176 466 233 \$	185 750 246 \$	453 400 000 \$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$
Contributions municipales	1 286 757 253 \$	1 286 757 253 \$	- \$	- \$	1 255 153 \$	- \$	988 200 000 \$	14 911 100 \$	13 271 000 \$	149 059 000 \$	14 719 200 \$	23 741 800 \$	81 600 000 \$
Subventions gouvernementales (voir note A)	1 170 726 581 \$	1 170 726 581 \$	- \$	- \$	- \$	- \$	1 037 700 000 \$	7 849 415 \$	4 867 000 \$	54 809 000 \$	11 842 766 \$	13 233 400 \$	40 425 000 \$
Autres	188 615 752 \$	188 615 752 \$	39 578 000 \$	2 146 000 \$	31 758 252 \$	7 700 000 \$	101 000 000 \$	370 000 \$	179 000 \$	3 596 000 \$	313 500 \$	- \$	1 975 000 \$
Manque à gagner / utilisation des excédents affectés (sous financement) *	266 988 767 \$	266 988 767 \$	45 953 000 \$	2 335 767 \$	- \$	89 500 000 \$	126 800 000 \$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$	2 400 000 \$
TOTAL	6 392 236 627 \$	3 889 250 148 \$	1 772 901 000 \$	180 948 000 \$	218 763 651 \$	550 600 000 \$	3 090 400 000 \$	29 220 877 \$	23 562 000 \$	280 664 000 \$	35 451 799 \$	50 825 300 \$	158 900 000 \$
Dépenses													
Exploitation	6 095 652 890 \$	3 592 666 411 \$	1 584 915 000 \$	174 504 184 \$	208 346 871 \$	495 500 000 \$	3 090 400 000 \$	28 305 887 \$	22 183 000 \$	265 243 000 \$	33 151 948 \$	47 703 000 \$	145 400 000 \$
Contribution aux immobilisations (service de dette net)	296 583 737 \$	296 583 737 \$	187 986 000 \$	6 443 816 \$	10 416 780 \$	55 100 000 \$	- \$	914 990 \$	1 379 000 \$	15 421 000 \$	2 299 851 \$	3 122 300 \$	13 500 000 \$
TOTAL	6 392 236 627 \$	3 889 250 148 \$	1 772 901 000 \$	180 948 000 \$	218 763 651 \$	550 600 000 \$	3 090 400 000 \$	29 220 877 \$	23 562 000 \$	280 664 000 \$	35 451 799 \$	50 825 300 \$	158 900 000 \$
Déficit d'exploitation total	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$

Note A : Cette rubrique inclut notamment les subventions provinciales de fonctionnement (incluant le TA), le soutien gouvern. aide d'urgence/déficits des STC et la contribution des automobilistes. Les subventions pour le remboursement du capital et intérêts des immobilisations pour la portion subventionnée par Québec sont exclues. Pour les fins de présentation uniforme entre les sociétés, elles sont portées en réduction de la contribution aux immobilisations (service de dette nette)

* Note 1 : EXO a dû utiliser 89,5 M\$ de ses excédents affectés pour compenser le déficit résiduel pour équilibrer son budget 2024

* Note 2 : l'ARTM a dû utiliser 126,8 M\$ de ses excédents affectés pour compenser le déficit résiduel pour équilibrer son budget 2024

Répartition du financement													
	Consolidé net ARTM	STM	STLaval	RTL	Exo	ARTM	STSa	STTR	RTC	STLévis	STS	STO	
Usagers	25,1%					27,1%	20,8%	22,3%	26,1%	24,2%	27,3%	20,5%	
Contributions municipales	33,1%	95,18%	97,52%	85,48%	82,35%	32,0%	51,0%	56,3%	53,1%	41,5%	46,7%	51,4%	
Subventions gouvernementales	30,1%					33,6%	26,9%	20,7%	19,5%	33,4%	26,0%	25,4%	
Autres revenus	4,8%	2,2%	1,2%	14,5%	1,4%	3,3%	1,3%	0,8%	1,3%	0,9%	0,0%	1,2%	
Manque à gagner / utilisation des excédents affectés (sous financement) *	6,9%	2,6%	1,3%	0,0%	16,3%	4,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,5%	
	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

ANNEXE 2 – PORTRAIT SOMMAIRE DE LA SITUATION FINANCIÈRE 2025 DES SOCIÉTÉS DE TRANSPORT

Déficit d'exploitation anticipé - Prévisions 2025	
Portrait consolidé des sociétés de transport du Québec - TOTAL	
En date du 29 janvier 2024	
Déficit d'exploitation anticipé	Prévisions 2025
ARTM	561 300 000 \$
STM	
STLaval	
RTL	
Exo	
STSh	4 000 000 \$
STSa	1 950 000 \$
STLévis	4 680 000 \$
STTR	Non disponible
STO	15 100 000 \$
RTC	35 000 000 \$
Grand total	622 030 000 \$

ANNEXE 3– POURQUOI INVESTIR DANS LE TRANSPORT EN COMMUN

Nous aimerions répondre à la question « Pourquoi investir dans le transport en commun (TEC) »? Parce que peu de secteurs contribuent autant au développement durable que le TEC, et ce, tant au niveau économique, environnemental que social.

Au niveau économique, le TEC est une importante industrie qui offre à des milliers de travailleurs des emplois de qualité et des opportunités de croissance à de nombreuses entreprises d'ici. Notre récente étude sur les impacts économiques démontre que les activités des sociétés de transport représentent pour tout le Québec :

- 28 272 emplois soutenus (années-personnes);
- 2 G\$ en salaires directs et indirects;
- 3,8 G\$ en valeur ajoutée (contribution au PIB du Québec);
- 590 M\$ en revenus pour le gouvernement du Québec et
- 205 M\$ en revenus pour le gouvernement du Canada.

Le TEC est également une façon économique de se déplacer et il est de plus en plus le principal moyen de déplacement de milliers de citoyens à travers le Québec; il leur permet d'aller au travail, à leurs loisirs, à l'école, dans les centres de santé, etc. En permettant le déplacement de la main d'œuvre, il est essentiel à la productivité des entreprises. Il bénéficie même aux non-utilisateurs, puisqu'il contribue notamment à réduire la congestion routière et le coût des denrées en permettant une meilleure circulation des camions de livraison.

Au niveau environnemental, le TEC est incontournable, car il réduit les émissions de GES que les autobus soient 100% électriques ou pas. L'investissement dans l'offre de service est démontré comme un levier résultant en une augmentation de l'achalandage en TEC et est donc essentiel alors que les GES en transport et la part modale de l'auto continuent d'augmenter.

Au niveau social, il contribue notamment à l'inclusion et au développement de l'autonomie. Il contribue à la création de collectivités inclusives où l'ensemble de la population a accès aux emplois et aux services publics.

Pour toutes ces raisons, il nous apparaît évident qu'il faille se donner les moyens de nos ambitions et permettre au TEC de se déployer pleinement. Il faut aussi reconnaître la valeur du TEC et ce que coûte véritablement la mobilité durable et nous pensons que le gouvernement doit le financer suffisamment et équitablement tout comme il le fait pour l'ensemble des services publics comme la santé, l'éducation, les routes, etc.

ANNEXE 4 – A PROPOS DE L'ATUQ

L'Association du transport urbain du Québec (ci-après ATUQ) représente les neuf sociétés de transport en commun du Québec ainsi qu'exo (Réseau de transport métropolitain). Collectivement, nos membres desservent les plus grandes villes de la province, soit Montréal et ses couronnes nord et sud, Québec, Lévis, Laval, Longueuil, Gatineau, Trois-Rivières, Saguenay et Sherbrooke, ce qui représente plus de 60 % de la population québécoise et 99 % des déplacements faits en transport en commun au Québec. Nos activités rayonnent à travers le Québec et la contribution de nos membres au développement durable est importante, et ce, tant au niveau social, économique qu'environnemental.

Nous fournissons une plateforme unique qui permet l'échange de bonnes pratiques, la standardisation de certaines activités et la réalisation d'études guidant les choix faits par exo et les sociétés de transport.

La réalisation d'achats regroupés pour les membres est une activité importante permettant des économies substantielles. De tels achats regroupés sont faits pour les véhicules (autobus et minibus), mais aussi pour près de 25 autres contrats incluant notamment les pièces mécaniques et de carrosserie, les lubrifiants, le carburant et les pneus.

De plus, nos professionnels possèdent une expertise technique des équipements et en matière de gestion contractuelle de contrats publics. Ils réalisent des projets et mandats évitant aux membres d'avoir au sein de leur propre personnel de telles ressources.

Nous assurons plusieurs mandats permettant la mutualisation de plusieurs activités entre les membres de l'association. Mentionnons notamment :

1. Acquisitions regroupées d'autobus et de pièces et composantes.
2. Gestion contractuelle des contrats d'autobus.
3. Équipe technique effectuant le suivi de la performance en service.
4. Électrification des parcs d'autobus incluant les projets d'infrastructure et d'équipements de recharge.
5. Échange des meilleures pratiques et collaboration dans tous les secteurs d'activités des membres – Coordination de plus de 25 comités sectoriels et groupes de travail.
6. Partenariat avec d'autres organismes et experts.
7. Concertation et représentation auprès des gouvernements, fournisseurs et autres intervenants.