



Montréal, le 14 février 2025

Monsieur Éric Girard

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

PAR COURRIEL

Objet : Recommandations de l'ATUQ dans le cadre de l'élaboration du budget 2025-2026 du gouvernement du Québec

Monsieur le Ministre,

Nous vous partageons dans la présente lettre les recommandations et les positions de l'ensemble des transporteurs urbains publics du Québec en lien avec le financement de l'industrie.

Grâce à la collaboration entre le gouvernement, les municipalités et les transporteurs urbains publics du Québec, le dossier du financement a cheminé au cours des derniers mois, avec le dépôt du cadre financier 2025-2028. Ce cadre répondait à la demande récurrente de l'industrie concernant la prévisibilité pluriannuelle des contributions gouvernementales. Malgré cette avancée, des enjeux d'importance subsistent pour l'industrie soit : le sous-investissement public dans le maintien d'actif, l'inexistence d'un cadre chiffré et durable pour l'amélioration et la bonification de l'offre de service ainsi que la présence de contraintes financières et institutionnelles qui ralentissent la réalisation du programme stratégique de l'électrification.

Nos recommandations ciblent trois axes majeurs et soutiendront le gouvernement du Québec dans l'atteinte de plusieurs cibles stratégiques en lien avec le transport collectif :

1. Financement de l'exploitation et de l'augmentation de l'offre de service;
2. Maintien des actifs;
3. Transition vers l'électrification.

Financement de l'exploitation et de l'augmentation de l'offre de service

D'entrée de jeu, il importe de rappeler que le transport collectif est un catalyseur du développement économique, durable et social du Québec. En conséquence, tout financement de ce secteur est un investissement aux effets multiplicateurs.

Retombées économiques directes

Le secteur du transport en commun offre à des milliers de travailleurs des emplois de qualité et de nombreuses opportunités de croissance pour les entreprises locales. Selon notre récente étude sur les impacts économiques, les activités des sociétés de transport contribuent significativement à l'économie du Québec :

- 28 272 emplois soutenus (années-personnes)
- 2 milliards de dollars en salaires directs et indirects
- 3,8 milliards de dollars en valeur ajoutée, représentant une contribution notable au PIB du Québec
- 590 millions de dollars en revenus pour le gouvernement du Québec
- 205 millions de dollars en revenus pour le gouvernement du Canada

Soutien à l'emploi

Le secteur du transport en commun joue un rôle indispensable dans la productivité des entreprises du Québec en facilitant le déplacement de la main-d'œuvre. Il offre également des solutions de mobilité abordable et devient, de plus en plus, le principal moyen de transport pour des milliers de québécois et québécoises pour aller au travail, aux loisirs, à l'école, aux centres de santé, et plus encore. Il minimise le besoin d'acheter une première ou une deuxième automobile fabriquée hors du Québec. Cette tendance est en ligne avec la cible 10 de la Politique de mobilité durable (PMD), qui vise une réduction de 20 % des dépenses brutes des ménages allouées au transport (en dollars constants de 2017).

Lutte contre la congestion

Le transport en commun joue un rôle clé dans la réduction de la congestion routière et dans l'amélioration de l'efficacité économique. Voici les principaux éléments en lien avec la réduction des coûts de congestion :

- En 2023, les coûts de congestion dans la région métropolitaine de Montréal ont atteint 6,134 milliards de dollars, soit 2,1 % du PIB de la région.
- Ces coûts ont été multipliés par six en 30 ans et ont plus que doublé depuis 2008.
- Le transport en commun réduit la pression sur le réseau routier, facilitant la circulation des camions de livraison et réduisant ainsi les coûts associés aux denrées.
- Aide à atteindre la cible 8 de la PMD : augmentation de 25 % des tonnages de marchandises transbordés dans les ports et centres intermodaux ferroviaires du Québec.
- Soutient la cible 9 de la PMD : réduction des coûts liés à la congestion pour les entreprises dans les régions métropolitaines de Montréal et de Québec.

Ce rôle stratégique du secteur du transport en commun est essentiel pour optimiser la mobilité et soutenir la compétitivité économique des régions.

Impacts environnementaux et sociaux

Le secteur du transport en commun joue également un rôle clé sur les plans environnemental et social, contribuant à plusieurs objectifs de la PMD.

Environnemental :

- Le secteur du transport en commun réduit l'empreinte carbone, ce qui soutient directement les cibles suivantes de la PMD :
 - Cible 4 : Réduction de 20 % de la part des déplacements en auto solo à l'échelle nationale.
 - Cible 5 : Réduction de 40 % de la consommation de pétrole dans le secteur des transports par rapport à 2013.
 - Cible 6 : Réduction de 37,5 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) dans le secteur des transports par rapport à 1990.

Pour atteindre ces cibles, il est essentiel d'améliorer l'offre de service, un levier important pour augmenter l'achalandage et la part modale du transport en commun, tout en réduisant la consommation de carburants fossiles.

Social :

- Le transport en commun favorise l'inclusion sociale et l'autonomie, tout en créant des collectivités accessibles, permettant à la population d'accéder aux emplois et services publics.
- Il améliore la santé publique et représente un mode de transport sécurisé, contribuant à la cible 3 de la PMD : Réduction de 25 % du nombre d'accidents mortels et avec blessés graves par rapport à 2017.

Le transport en commun est ainsi un pilier essentiel pour atteindre les objectifs environnementaux et sociaux de la PMD. Il contribue grandement à l'atteinte des objectifs gouvernementaux tels que ceux de la PMD et du Plan pour une économie verte (PEV). Le transport en commun améliore la vie des gens, au Québec, mais également dans le monde entier, comme le mentionne l'UITP.

En ce qui concerne la mobilité durable, il est important de rappeler la première Politique québécoise du transport collectif 2006 – 2011 (PQTC) où le gouvernement avait investi dans l'augmentation de l'offre de service. Les sociétés de transport avaient alors parcouru plus de km et effectué plus d'heures de service. Cela avait entraîné une augmentation de l'achalandage de 11 %.

L'actuelle PMD prévoyait, dans son plan d'action 2018-2023, l'augmentation de l'offre de service de 5 % par année comme moyen pour atteindre plusieurs cibles. Les investissements requis n'ont jamais été faits, malgré que dans les conditions gagnantes de la PMD, il soit spécifiquement mentionné que « *Le gouvernement reconnaît l'importance d'avoir accès à des sources de financement pérennes, et de définir un cadre financier adéquat et stable pour appuyer ses interventions et celles de ses partenaires en mobilité durable.* ». Le gouvernement n'a pas encore annoncé son plan d'action de la PMD pour les prochaines années, mais nous aurions raison de craindre que les fonds qui permettront une hausse de service ne soient pas au rendez-vous, si on se fie au plan d'action du PEV, dont le mandat est de financer les mesures de la PMD. En effet, les sommes provenant du Programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC) décroîtront au cours des prochaines années. (Voir en page 46 du plan de mise en œuvre 2024-2029 du PEV).

La nécessité d'actions immédiates est indiscutable.

L'ATUQ exige l'intégration dans le prochain plan d'action de la PMD d'un objectif de bonification annuelle de 5 % de l'offre de services de transport en commun, comme cela avait été prévu au plan 2018-2023, ainsi qu'une collaboration avec l'ATUQ pour définir le mode de financement de cette mesure.

L'ATUQ appelle le gouvernement du Québec à explorer de nouvelles sources de financement pour soutenir l'augmentation et la pérennité de l'offre de service.

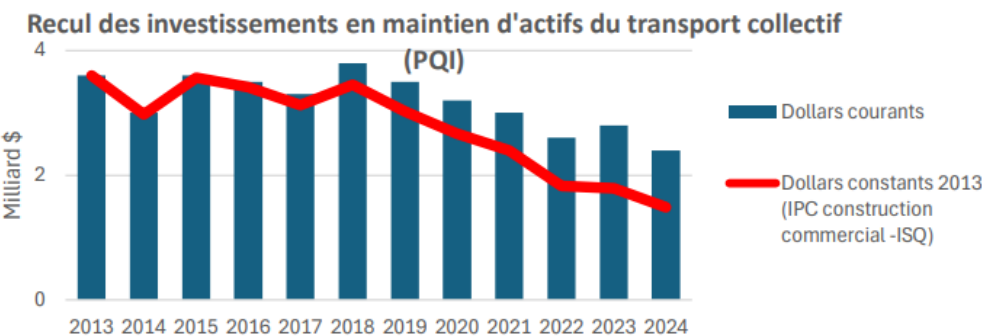
Le maintien de la qualité des actifs est une condition essentielle pour assurer un service de transport en commun efficace

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 durant le cycle de vie de leurs infrastructures pour rétablir leur état physique et poursuivre leur utilisation en toute sécurité et fiabilité.

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 principalement par un accroissement des pannes et une augmentation des coûts d'entretien, ce qui impacte les budgets d'exploitation. Les sociétés opérant des modes lourds, comme la STM et exo, ont des déficits de maintien d'actifs plus importants. Les autres sociétés ont également des besoins en maintien d'actifs, au niveau de leur garage, par exemple.

Nous ne sommes pas les seuls à sonner l'alarme. En novembre 2024, la Fédération des chambres de commerce du Québec (FCCQ) a publié une grande étude intitulée : [Infrastructures de transport au Québec: Investir pour l'avenir](#) et dans laquelle il est spécifiquement mentionné : « La FCCQ a insisté à maintes reprises sur l'importance, auprès des instances gouvernementales, d'allouer des fonds pour la préservation des actifs. Néanmoins, ces montants ne sont pas suffisants pour satisfaire les besoins des diverses régions du Québec, afin de maintenir les services existants. À titre d'exemple, les sommes prévues pour le maintien des actifs en transport collectif au Plan québécois des Infrastructures (PQI) qui ont reculé de 3,8 G \$ en 2018 à 2,8 G \$ en 2023. »¹

Dans son [mémoire publié dans le cadre de la consultation parlementaire sur le projet de loi 62](#), la STM a aussi abondé dans ce sens en affirmant que « 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 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. » et a publié ce graphique qui illustre la situation :



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

À cela, nous ajouterions que les taux de subvention pour les projets de maintien des actifs dans les programmes de financement ont été augmentés en 2024, mais sans que les crédits disponibles (balises) soient augmentés. Les sociétés de transport n'ont donc pas les moyens de réaliser les projets de maintien d'actif nécessaires. Aussi, les investissements dans le maintien des actifs du transport routier sont plus importants que ceux du TEC.

Dans les crédits octroyés par le gouvernement lors du dernier exercice budgétaire, les projets d'électrification des sociétés ont été priorisés au détriment des projets de maintien. Chaque nouveau projet engendrera, un jour ou l'autre, des frais non seulement en exploitation, mais également en maintien d'actifs. Maintenir les infrastructures existantes en bon état et sécuritaires devrait être vu comme une condition préalable à tout développement du réseau de TEC.

¹ <https://www.fccq.ca/infrastructures-de-transport-au-quebec-investir-pour-l-avenir/>

Pourtant, 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* ».

L'ATUQ demande une augmentation des sommes disponibles pour financer le maintien des actifs afin de répondre aux demandes découlant des Plans d'investissement (PI) des sociétés de transport, et ce, en vue d'avoir 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.

L'ATUQ appelle le gouvernement du Québec à considérer les coûts d'entretien pour chaque nouvelle infrastructure de TEC.

Se doter des conditions gagnantes dès aujourd'hui pour réaliser l'électrification des réseaux de transport en commun

Considérant qu'en avril 2018, le gouvernement a lancé la PMD prévoyant notamment qu'à compter de 2025 seuls les autobus électriques seraient financés;

Considérant qu'en novembre 2020, le gouvernement a adopté le PEV comprenant une cible à l'effet que les autobus électriques devraient représenter 55 % du parc total d'autobus urbains à l'horizon de 2030;

Considérant que selon les besoins théoriques de remplacement d'autobus basés sur l'hypothèse d'obsolescence du matériel roulant soit le remplacement au terme de 16 ans d'opération, sans égard à la disponibilité des infrastructures de recharge et dans certains cas, aux taux de réserve d'autobus, seulement 43 % du parc total d'autobus urbains seraient électriques à l'horizon de 2030; Conséquemment malgré les efforts soutenus et la persévérance des sociétés de transport, les cibles du PEV sont inatteignables;

Considérant qu'au-delà des besoins théoriques de remplacement d'autobus, la vitesse d'électrification du parc d'autobus urbains est tributaire de plusieurs facteurs hors du contrôle des sociétés de transport, tels que les délais de la chaîne de production des manufacturiers d'autobus et autres équipementiers et le respect des dates de livraison;

Considérant que les processus pour l'obtention des autorisations gouvernementales ralentissent la mise en œuvre des projets d'électrification car ils sont longs et complexes;

Considérant que le budget actuel voué au développement de l'électrification via le PQI et les balises est insuffisant pour permettre la réalisation des projets requis pour l'atteinte des cibles du PEV, en plus d'accaparer les fonds qui seraient requis pour le maintien des actifs;

Considérant qu'au cours des prochaines années, confrontées à l'impossibilité de maintenir un rythme d'électrification permettant l'atteinte de la cible du PEV les sociétés de transport auront une pression additionnelle et injustifiable sur leurs coûts d'exploitation devant notamment assumer une hausse des frais d'entretien des autobus diesel dont la durée de vie doit être prolongée pour maintenir leur offre de service, et ce, en raison des programmes d'aides financières prévoyant que seuls les autobus électriques sont désormais financés;

Considérant que l'impossibilité de remplacer des autobus en fin de vie entrainera un vieillissement du parc d'autobus des sociétés de transport et nuira conséquemment à la fiabilité des autobus et ultimement à la qualité du service rendu aux clients;

Considérant que l'électrification des parcs d'autobus urbains permettra de réduire de 0,4 % les émissions de GES du Québec et que le transfert modal vers le transport en commun procure des bénéfices plus significatifs, dans un contexte d'urgence climatique et de rareté des fonds publics.

CONSÉQUEMMENT, l'ATUQ demande au gouvernement de :
REVOIR la cible du PEV quant au pourcentage du parc total d'autobus urbains devant être électriques à l'horizon de 2030 afin que celle-ci soit atteignable au regard des considérations énoncées ci-devant;

S'ASSURER que la non-atteinte de la cible actuelle du PEV n'entraîne pas de contraintes financières pour les sociétés de transport;

OPTIMISER les processus d'obtention des autorisations gouvernementales pour la mise en œuvre des projets d'électrification;

OCTROYER un financement dédié aux projets d'électrification des sociétés de transport, en alignement avec leurs cibles, tout en garantissant que ces projets ne compromettent pas le financement et réalisation de programmes de maintien de l'actif;

EXPLORER et REVOIR, en s'inspirant des meilleures pratiques internationales, l'électrification complète du parc d'autobus au Québec, en privilégiant un ratio optimal des véhicules électriques et hybrides.

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. Il s'avère

que leurs activités ont un impact direct sur la vitalité des entreprises et le mieux-être des citoyens. Nous avons nommé les avancées réalisées au cours de la dernière année en termes de financement, et nous croyons que le travail doit se continuer pour mener le Québec encore plus loin sur la voie de la mobilité durable. Nous espérons que nos recommandations seront considérées. Nous demeurons des collaborateurs prêts et motivés pour travailler avec le gouvernement sur la mise en œuvre de solutions.

Veuillez recevoir, Monsieur le Ministre, nos salutations distinguées.



Maude Mercier Larouche
Présidente du CA du RTC



Genevieve Héon
Présidente du CA de l'ATUQ et Présidente du CA du RTL



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



Steve Dorval
Président du CA de la STL (Lévis)



Eric Alan Caldwell
Président du CA de la STM



Jocelyn Blondin
Président du CA de la STO



Claude Bouchard
Vice-président du CA de l'ATUQ et Président de la STS (Saguenay)



Michel Byette
Président du CA de la STTR



Josée Bérubé
Présidente du CA d'Exo



Laure Letarte-Lavoie
Présidente du CA de la STSherbrooke

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. Harout Chitilian, directeur général, ATUQ

Pièces jointes
FICHE-financement_exploitation_hausse_service
FICHE-Maintien des actifs
FICHE-electrification