

MÉMOIRE

**Association des Réceptifs et Forfaitistes du Québec
(ARF-Québec)**

Présenté à la Commission des finances publiques le 12 février 2026



L'ARF-Québec – Une association touristique sectorielle au service du développement, de la structuration de l'offre et de la promotion touristiques de toutes les régions du Québec

Établie depuis 18 ans et reconnue par le ministère du Tourisme comme leader et porte-parole du réseau de distribution québécois, l'ARF-Québec regroupe **52 voyagistes et réceptifs spécialisés en promotion et commercialisation du Québec** sur les marchés nationaux et internationaux.

Les réceptifs sont des agences de voyages dont le mandat est de forfaitiser, commercialiser et vendre le Québec sur les **marchés hors Québec et internationaux**. Les réceptifs s'avèrent donc des **leviers d'exportation importants étant présents dans plus de 50 pays** à travers le monde.

Les voyagistes ou forfaitistes, quant à eux, sont des agences de voyages se spécialisant sur le **marché intra Québec**. Ensemble, les réceptifs et voyagistes forfaitisent le Québec auprès de toutes les clientèles touristiques, soit d'agrément, d'affaires et scolaires, en groupe ou en individuel. Elles sont actives :

- Sur le marché des croisières nationales et internationales;
- Sur le MICE (Meeting, Incentive, Congrès et Événements);
- En tourisme de nature et d'aventure, treks et voyages de motoneige, golf et cyclotourisme;
- Sur le marché des groupes sportifs;
- Dans le développement de forfaits plus accessibles, durables et responsables;
- Sur le marché de sorties éducatives et voyages culturels pour tous les étudiants du Québec.

L'ARF-Québec a pour mission de mobiliser et d'accompagner le développement d'affaires des réceptifs et voyagistes québécois. Elle mise sur le déploiement de leur expertise, un leadership coopératif avec l'industrie et la culture d'un réseau innovant pour assurer la croissance durable de l'industrie touristique du Québec.

L'ARF-Québec est le gestionnaire du programme Explore Québec lancé en 2019 par le gouvernement et qui a permis de rallonger la saison touristique, de développer de nouvelles offres touristiques à la grandeur du Québec, d'accroître l'offre de forfaits par avion dans les régions éloignées et d'appuyer le développement et l'offre de sorties scolaires et culturelles à travers le Québec.



1. Maintenir et bonifier le Programme d'accès aérien régional (PAAR) : un outil stratégique pour l'occupation du territoire

1.1. Le Programme d'accès aérien aux régions (PAAR) demeure essentiel pour :

- Assurer la connectivité des régions éloignées,
- Soutenir la compétitivité des transporteurs régionaux,
- Maintenir l'attractivité touristique et économique des territoires.

Toutefois, **l'accessibilité aérienne ne génère pas automatiquement de la fréquentation touristique**. Sans stimulation de la demande, l'effet réel du PAAR sur les retombées demeure partiel et difficile à mesurer.

1.2 Prolonger le PAAR après le 31 mars 2027 (date prévue de la fin du programme) et l'ouvrir aux clientèles internationales arrivant par le réseau de distribution québécois : une évolution logique

La stimulation de la demande nécessite du temps et de la prédictibilité. Vendre à l'international demande minimalement un positionnement sur 3 ans. L'ouverture du PAAR aux clientèles internationales et la prolongation du PAAR permettrait :

- D'augmenter le taux de remplissage hors saison;
- De diversifier les marchés sources et d'accroître nos revenus d'exportation;
- De rejoindre des clientèles sensibilisées à la culture autochtone, recherchant une offre de nature et d'aventure authentique et plus durable en régions éloignées;
- De maximiser le rendement des investissements publics en transport aérien.

Cette évolution est cohérente avec :

- Les priorités de croissance du tourisme international comme vecteur d'exportation,
- La nécessité de mieux rentabiliser les dessertes régionales,
- Les capacités existantes des agences réceptives québécoises.

1.3 Confier une partie de l'enveloppe PAAR à l'ARF-Québec : un levier éprouvé

L'expérience d'Explore Québec démontre que la gestion par l'ARF-Québec permet :

- Le développement rapide de forfaits structurés,
- Une mobilisation efficace des agences,
- Un arrimage direct entre transport, hébergement et attraits,
- Une **reddition de comptes rigoureuse et détaillée**.



Les résultats de 2022 à 2025 confirment que chaque dollar investi génère des retombées économiques multiples, clairement mesurables.

1.4 Une approche hybride inspirée d'Explore Québec

Il est proposé que :

- **Une partie ciblée de l'enveloppe du PAAR, soit 2,5 millions sur 5 ans, soit dédiée à la création de forfaits aériens régionaux par les voyagistes et réceptifs québécois,**
- Ces fonds soient **gérés par l'ARF-Québec**, en collaboration avec les transporteurs aériens et les voyagistes et réceptifs,
- Les forfaits s'adressent à la fois :
 - Aux clientèles québécoises,
 - Aux clientèles internationales prioritaires.

Cette approche permettrait :

- De relier directement l'aide à l'accessibilité aérienne aux retombées touristiques,
- D'obtenir des **statistiques précises sur l'efficacité du PAAR,**
- De transformer un programme d'infrastructure en **outil de développement économique mesurable.**

1.5 Bénéfices attendus pour le gouvernement du Québec

- Meilleure reddition de comptes
- Données fines sur les marchés, saisons et régions
- Effet levier accru des investissements publics
- Cohérence entre transport, tourisme et développement régional
- Modèle déjà testé, maîtrisé et performant

Conclusion

La reconduction du PAAR après 2027 est essentielle. Son **évolution**, inspirée du modèle Explore Québec et appuyée par l'expertise de l'ARF-Québec, permettrait de **maximiser l'impact économique réel de l'accessibilité aérienne**, tout en offrant au gouvernement des données concrètes, fiables et stratégiques pour orienter ses décisions futures.



2 Dédier une partie du Fonds d'électrification et de changements climatiques (FECC) au développement du transport collectif et à l'avenir du tourisme de groupe au Québec

2.1 Le transport par autobus est l'un des leviers climatiques les plus efficaces — encore faut-il préserver l'offre

- Le transfert modal de la voiture individuelle vers des modes collectifs (autobus, autocars) génère des bénéfices climatiques immédiats, mesurables et structurants.
- La **réduction des GES repose d'abord sur l'usage et l'achalandage**, non uniquement sur la propulsion des véhicules. Voici un exemple probant.
 - Un voyage de 300 km en autocar génère 0,3 tonne CO₂ versus 2,4 tonnes CO₂ pour 40 voitures
 - Résultats : 2,1 tonnes de CO₂ évitées pour un seul voyage de groupe
 - Valeur économique : 420 \$ de valeur climatique évitée (en utilisant une valeur sociale du carbone de 200 \$ / tonne (ordre de grandeur utilisé au Canada)
 - Si 5 000 voyages de groupe similaires sont soutenus annuellement, c'est 2,1 millions \$ en valeur carbone
- L'utilisation des surplus du FECC à d'autres fins, notamment le transfert au Fonds des générations, affaiblit la cohérence et l'efficacité de l'action climatique.
- Le FECC doit être consacré aux interventions ayant le plus fort rendement environnemental et social.

2.2 L'électrification seule ne suffit pas — et peut même nuire si elle réduit l'offre

L'ARF-Québec partage les préoccupations de plusieurs acteurs du transport collectif et par autobus et est heureuse de constater que le gouvernement du Québec a agi dans ce sens :

- L'électrification trop rapide des autobus scolaires ou urbains fragilise la viabilité financière des transporteurs;
- Les enjeux d'autonomie électrique et de disponibilité des véhicules scolaires électriques compromettent la qualité et la fiabilité des services aux usagers;
- À court terme, les contraintes liées à l'électrification des autobus scolaires et urbains exercent une pression accrue sur la viabilité des transporteurs, sur la disponibilité des autocars touristiques et des chauffeurs, alimente la rareté et provoque une hausse des prix.

2.3 Une hausse des coûts généralisée freine actuellement le développement de l'industrie du voyage de groupe au Québec

La hausse des coûts reliés à l'électrification est amplifiée par la hausse des coûts de fabrication depuis la pandémie et la hausse des tarifs douaniers qui touchent le secteur de l'autocar. À cela s'ajoute la hausse généralisée de l'hébergement.

- Pour un parent canadien : Une sortie scolaire de 3 nuits 4 jours à New York coûte actuellement le même prix qu'un voyage à Montréal, malgré le désavantage du taux de change

Conséquence directe

Les voyages de groupe au Québec deviennent très chers ce qui affecte : Le tourisme d'agrément, les voyages scolaires, les sorties culturelles, le tourisme d'affaires et l'attractivité touristique du Québec dans son ensemble.

2.4 Le voyage en groupe est un allié naturel des politiques climatiques et en structuration de développement régional

- Le voyage en groupe est un tourisme plus durable et plus responsable au Québec car il réduit les émissions par passager, la congestion et favorise une meilleure gestion des flux touristiques.
- Le voyage en groupe soutient le développement économique des régions et des communautés d'accueil car il :
 - Génère des revenus stables pour les régions;
 - Soutient les musées, sites culturels et communautés autochtones;
 - Favorise l'éducation, la médiation culturelle et la sensibilisation;
 - Crée des emplois locaux durables;
 - Renforce les liens sociaux et interculturels.

2.5 La fin annoncée des subventions aux sorties scolaires culturelles aggrave encore plus la situation

- La disparition des subventions risque d'entraîner l'abandon des sorties par les écoles, une **baisse de fréquentation de plus du tiers des institutions culturelles, activités culturelles et autochtones**, une fragilisation économique des transporteurs par autocar et de tous les voyageurs spécialisés sur cette clientèle.

2.6 L'ARF-Québec recommande la création d'un Programme de financement des voyages de groupe au Québec, financé par le FECC, sous le modèle de gestion d'Explore Québec

- **Des objectifs concrets**

- Réduire le coût des voyages en groupe au Québec, tout en rallongeant les saisons touristiques et en développant le tourisme hivernal.
- Maintenir l'accès aux sorties scolaires, culturelles et éducatives en facilitant la gestion par les voyagistes et réceptifs et en diminuant la charge de travail et de gestion des enseignants, tout en renforçant la conformité aux lois de l'Office de la protection du consommateurs (O.P.C.).
- Soutenir la viabilité des transporteurs, de l'industrie culturelle, des voyagistes et réceptifs québécois.
- Renforcer le tourisme durable et régional.

- **Pourquoi le FECC ?**

- Parce que le tourisme de groupe favorise le transfert modal, réduit les GES, génère des retombées sociales, éducatives et économiques et s'inscrit pleinement dans la mission climatique du Fonds.

Conclusion

- Soutenir le voyage en groupe, c'est investir dans le climat par la réduction des GES, c'est soutenir les régions, la culture et l'éducation. L'ARF-Québec propose de prioriser l'augmentation de l'offre de transport par autobus et créer un programme FECC de financement des voyages de groupe.



3 Assurer l'admissibilité du secteur aux mesures de soutien, au financement à l'exportation et à la transformation numérique et technologique

3.1 Rendre admissibles les réceptifs, partenaires importants en exportation pour l'industrie touristique du Québec, aux multiples programmes d'aide québécois à l'exportation, à la transformation numérique et technologique

- Des faits importants
 - Les réceptifs du Québec sont actifs dans plus de 50 pays à travers le monde. Ils ouvrent de nouveaux marchés avant que l'Alliance de l'industrie touristique du Québec (AITQ) et Destination Canada (DC) y soient actives.
 - La visibilité globale du Québec à l'international dépend de sa capacité à ouvrir de nouveaux marchés, surtout dans un contexte où la stratégie touristique du ministère du Tourisme cible les voyageurs à hauts potentiels, donc plus fortunés et plus responsables. Comme toutes les destinations visent globalement ces mêmes clientèles, il faut diversifier nos marchés afin d'atteindre un certain volume, ce qui est la force des réceptifs québécois.
 - Une fois le Québec introduit par les réceptifs sur un marché, le volume de passagers augmente et par la suite, l'AITQ et DC s'y impliquent en promotion.
 - L'AITQ finance certaines activités de commercialisation des réceptifs de l'ARF-Québec mais exclusivement sur la 10^e de marchés cibles. Le financement global est limité à 100 000\$ par année. Ce montant est géré par l'ARF-Québec et octroyé parmi l'ensemble des réceptifs, selon différents critères établis avec l'AITQ.
 - Les voyageurs et réceptifs sont admissibles à déposer dans le cadre de l'EPRTNT, pour leurs projets en développement numérique et technologique mais malheureusement, ils peuvent être situés dans une région qu'ils ne forfaisent pas nécessairement et donc, leur projet n'est pas retenu par l'ATR.
 - La capacité globale des voyageurs et réceptifs à forfaisier et vendre le Québec dépend de leur connectivité avec l'ensemble des entreprises touristiques (hébergement, activité, attraction) et de l'intégration de l'I.A au niveau de leurs opérations. Ils ont besoin de financement.

- Les Programmes d'aide à adapter en priorité pour les réceptifs et voyageurs québécois
 - PSCE: Programme de soutien à la commercialisation et à l'exportation
 - Rendre admissible les réceptifs à titre d'entreprises de commerce de détail
 - Pour notre secteur – l'entreprise devrait posséder un chiffre d'affaires de 500 000\$ ou plus car ce sont en majorité des PME ou TPE
 - La forfaitisation doit être considérée comme activités de préproduction (développement de produits);
 - La commercialisation des forfaits doit être reconnue comme activité de postproduction (commercialisation, marketing et distribution).
 - ESSOR : Volet 1, 2, 3 et 4
 - Assurer l'admissibilité des réceptifs et voyageurs à titre d'entreprises de commerce de détail

3.2 Rendre admissibles les transporteurs par autocars, les voyageurs et les réceptifs à certaines mesures de soutien aux entreprises québécoises touchées par l'imposition de tarifs douaniers américains

- Le secteur des sorties éducatives et des voyages scolaires demeure le secteur ayant été le plus impacté par la pandémie, mais aussi suite aux grèves dans le secteur de l'éducation et depuis plus d'1 an, l'imposition de tarifs douaniers et le « boycott » des voyages et sorties aux États-Unis.
- En effet, pour tout voyage scolaire ou d'agrément aux États-Unis, environ 50% des retombées économiques se font au Québec : salaires et avantages sociaux, service de guidage, transport.
- Les voyages annulés aux États-Unis ont donc un impact direct sur les retombées économiques du secteur, fragilisant la viabilité financière des transporteurs et voyageurs et de certains réceptifs. En 2025, ces voyages ont pu être transférés seulement en partie sur le Québec et le Canada. 2026 s'annonce très difficile si le « boycott » se continue, ce qui semble être envisagé selon les derniers sondages.
- Tout autocar qui ne roule pas coûte plus de 20 000\$ à remettre sur la route.
- Actuellement, les transporteurs par autocars et certains voyageurs et réceptifs sont aussi impactés que les entreprises directement touchées par la hausse des tarifs douaniers, mais de façon indirecte, avec des baisses du chiffre d'affaires pouvant atteindre 30%.
- Ces entreprises ont besoin d'avoir accès à des fonds d'urgence pour le fonds de roulement, la diversification des activités ou des marchés.

- Les Programmes d'aide à adapter en priorité pour les réceptifs, voyageurs québécois et autocaristes (transporteurs nolisés)
 - Duo Grand V
 - Assurer l'admissibilité des réceptifs, voyageurs et autocaristes à titre d'entreprises de commerce de détail et de transport touristique
 - PARESAU - Volet 2: Financement d'urgence pour les entreprises stratégiques
 - Considérer comme stratégiques les transporteurs nolisés et urbains car ils jouent un rôle clé dans le secteur touristique et sont un maillon essentiel pour toute la chaîne touristique du voyage au Québec, dont les voyageurs et réceptifs.
 - Considérer comme stratégiques les réceptifs et voyageurs dont le chiffre d'affaires dépassent 10 millions car ils jouent un rôle clé dans le secteur touristique, sont un maillon essentiel pour toute la chaîne touristique du voyage au Québec et qu'ils font rayonner le Québec à l'international.
 - Considérer comme stratégiques les transporteurs nolisés et urbains, les voyageurs et réceptifs car ils sont essentiels à l'accomplissement de la stratégie touristique du ministère du Tourisme.

Conclusion

Le secteur des voyageurs et des agences réceptives est un levier d'exportation stratégique pour le Québec. Il structure l'offre touristique, soutient les régions, génère des emplois et des revenus fiscaux, et contribue directement à l'attractivité et à la vitalité économique du territoire.

Aujourd'hui, la hausse des coûts de transport, les pressions sur les transporteurs par autocar, les défis liés aux « boycott » des voyages et la fin annoncée de programmes structurants comme les sorties scolaires culturelles fragilisent tout un écosystème — au détriment du climat, de la culture, de l'éducation et du développement régional.

Les recommandations formulées dans ce mémoire reposent sur une logique simple : investir dans le transport collectif et le tourisme de groupe, c'est obtenir un rendement climatique, économique et social simultané. Il s'agit d'outils à effet levier élevé, à retombées mesurables et cohérents avec les priorités gouvernementales en matière de transition climatique, d'occupation du territoire et de saine gestion des finances publiques.

Soutenir le voyage en groupe, c'est réduire les GES, dynamiser les régions et préserver l'accès à la culture et à l'éducation.

L'ARF-Québec demeure disponible pour présenter ses propositions et contribuer activement aux travaux menant au prochain budget du Québec.

