



# MÉMOIRE

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

ASSOCIATION DU TRANSPORT URBAIN DU QUÉBEC (ATUQ)

*Présenté au ministre des Finances, M. Éric Girard  
Dans le cadre de l'élaboration du budget 2026-2027  
du gouvernement du Québec*

*Le 12 février 2026*





## L'ATUQ et ses membres : au cœur de la mobilité et de la prospérité du Québec

Dans le cadre de l'élaboration du budget 2026-2027 du gouvernement du Québec, l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ) présente ses recommandations afin de soutenir une mobilité efficace, accessible et économiquement porteuse pour l'ensemble de la population québécoise. Ces recommandations sont formulées à partir de l'expertise terrain et des besoins des dix sociétés de transport en commun du Québec et de leurs usagers. Ensemble, les membres de l'ATUQ desservent les principales agglomérations de la province, représentant plus de 60 % de la population québécoise et près de 99 % de l'achalandage en transport collectif au Québec.

À travers ce mémoire, l'ATUQ souhaite mettre en lumière le rôle central du transport collectif dans la prospérité économique du Québec et proposer des orientations concrètes pour renforcer les services et optimiser l'utilisation des fonds publics.

**Plus précisément, l'ATUQ soumet trois priorités d'action :**

- 1. Assurer un financement prévisible, suffisant et pérenne des services de transport collectif, incluant leur maintien et leur amélioration;**
- 2. Renforcer les investissements en maintien des actifs, afin de protéger les infrastructures existantes et garantir la fiabilité du service;**
- 3. Réduire de 50 % les délais administratifs d'ici 2027, pour accélérer la réalisation des projets et maximiser les retombées des investissements publics.**

Ensemble, ces mesures constituent un socle minimal pour stabiliser la situation actuelle, préserver les bénéfices économiques et sociaux du transport collectif, et créer les conditions d'un renforcement progressif de l'offre à moyen terme.

L'ATUQ tient par ailleurs à saluer les récentes orientations gouvernementales concernant l'ajustement de la cible d'électrification et la réintroduction du financement des autobus hybrides comme solution de transition, et remercie le gouvernement de l'écoute portée aux préoccupations soulevées par l'Association. Ces avancées répondent aux réalités opérationnelles des sociétés de transport et offrent une flexibilité essentielle pour assurer la continuité du service pendant la transition énergétique. L'ATUQ poursuivra sa collaboration avec le gouvernement afin de préciser rapidement les modalités d'application, notamment l'obtention rapide des autorisations nécessaires pour lancer l'appel d'offres et octroyer le contrat, ainsi que la confirmation de modalités de financement assurant un traitement équitable par rapport aux autobus électriques, tant pour les sommes disponibles à l'acquisition que pour les taux de subvention.

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

Les investissements en transport collectif constituent un levier concret pour atteindre les objectifs gouvernementaux en matière de finances publiques et soutenir la prospérité économique du Québec.

### *Un outil puissant pour réduire le coût de la vie et protéger le pouvoir d'achat*

L'accès à un réseau de transport collectif fiable permet à de nombreux ménages d'éviter l'achat d'une première ou d'une deuxième automobile, la dépense la plus importante après le logement. À titre indicatif, un abonnement annuel au transport collectif dans la région de Montréal coûte environ 1254\$, comparativement à un coût annuel moyen de près de 14 000 \$ pour la possession d'un véhicule au Québec. Cet écart représente des milliers de dollars libérés pour d'autres besoins essentiels. À l'inverse, un financement inadéquat du transport collectif et les réductions de service qui en découlent ont un impact direct sur les ménages, particulièrement dans un contexte où plusieurs Québécois ont des enjeux financiers importants et où 21 % des locataires québécois (environ 720 000 personnes) éprouvent des



difficultés à payer leur loyer. Investir en transport collectif constitue donc une réponse concrète aux enjeux de coût de la vie.

### ***Un créateur de richesse et d'emplois de qualité partout au Québec***

Le transport collectif est un moteur important de l'économie québécoise. Les activités des sociétés de transport et de leur chaîne d'approvisionnement soutiennent plus de 28 000 emplois au Québec. Ces emplois, qualifiés et stables, soutiennent l'innovation et la vitalité économique des régions. De plus, les activités du transport collectif génèrent 3,8 milliards de dollars en valeur ajoutée. Elles contribuent également pour 590 M\$ aux revenus fiscaux du gouvernement du Québec.

### ***Un levier essentiel pour la productivité et la lutte à la congestion***

Le transport collectif est l'un des moyens les plus efficaces pour réduire la congestion, qui constitue un frein majeur à la productivité. Dans la région métropolitaine de Montréal, les coûts de la congestion étaient estimés à plus de 6 G\$ en 2023 (2,1 % du PIB régional) et pourraient atteindre 10 G\$ d'ici 2030 sans action structurante. D'ailleurs, les données publiées par INRIX en 2025 indiquent que le Grand Montréal est désormais la région la plus congestionnée du pays, avec 63 heures de retard par conducteur annuellement, un niveau supérieur à celui observé dans le Grand Toronto. En retirant des véhicules de la route, le transport collectif améliore la fluidité du réseau, réduit les délais et les coûts logistiques et améliore la fiabilité des déplacements. Ces gains profitent à l'ensemble de la population, y compris aux non-usagers du transport collectif, notamment par une diminution des coûts liés au transport des marchandises et des denrées et donc une diminution des prix payés par tous les consommateurs.

### ***Un investissement public à rendement élevé***

Les investissements en transport collectif figurent parmi les plus rentables pour l'État. Les études démontrent que chaque dollar investi peut générer jusqu'à sept dollars en bénéfices pour la société, incluant la valeur ajoutée au PIB, les bénéfices pour les usagers et les gains pour les automobilistes. Ces retombées sont durables, mesurables et cumulatives. Ils s'inscrivent dans une logique de développement économique à long terme, tout en contribuant à la maîtrise des coûts collectifs liés à la mobilité.

### ***Investir en transport collectif : un choix gagnant pour toute la société***

En somme, le transport collectif est un actif économique essentiel. Il protège le pouvoir d'achat, soutient la création de richesse et d'emplois, améliore la productivité, réduit la congestion et contribue directement à la compétitivité du Québec. Le transport collectif contribue à la vitalité économique en facilitant l'accès à l'emploi, à l'éducation et aux services publics.

#### **Faits saillants économiques – Impacts du transport collectif**

- Protège le pouvoir d'achat des Québécois : La disponibilité du transport collectif permet de libérer des dollars pour couvrir d'autres besoins essentiels. ~1 254 \$/an pour un abonnement annuel de transport collectif à Montréal vs 14 000 \$/an pour la possession d'un véhicule.
- Crée de la richesse et des emplois : Le transport collectif permet le soutien de 28 000 emplois, 3,8 G\$ en valeur ajoutée, 590 M\$ en revenus fiscaux pour le gouvernement du Québec.
- Réduit la congestion : Coûts globaux de la congestion : 6,1 G\$ en 2023 à Montréal; 10 G\$ projetés en 2030. Le transport collectif réduit la pression sur le réseau routier = notamment moins de perte de temps et diminution des coûts pour les marchandises et les denrées pour tous les Québécois, y compris les non-usagers du transport collectif.
- Maximise le rendement des fonds publics : jusqu'à 7 \$ en bénéfices collectifs pour chaque dollar investi en transport collectif.

INVESTIR EN TRANSPORT COLLECTIF N'EST PAS UNE DÉPENSE :  
C'EST UN CHOIX ÉCONOMIQUE RATIONNEL, RENTABLE ET STRUCTURANT POUR L'AVENIR DU QUÉBEC.



## Recommandations de l'ATUQ dans le cadre du budget 2026-2027

À la lumière de ces constats, il apparaît clairement que les investissements en transport collectif constituent un levier concret et efficace pour atteindre les objectifs gouvernementaux en matière de finances publiques, de productivité et de prospérité économique. Dans ce contexte, l'ATUQ formule les recommandations suivantes afin de traduire ces constats en actions concrètes dès le prochain exercice budgétaire.

### 1. Assurer un financement prévisible, suffisant et pérenne des services de transport collectif, incluant leur maintien et leur amélioration

L'ATUQ souligne l'importance de faire du financement des services de transport collectif une priorité, tant dans le cadre du budget 2026-2027 que comme axe structurant de la planification budgétaire à moyen et long terme, afin d'en assurer la prévisibilité, la suffisance et la pérennité, et de soutenir à la fois le maintien et l'amélioration de l'offre partout au Québec.

#### Prévisibilité du financement

Au cours des dernières années, des avancées ont été réalisées, notamment avec la conclusion d'une entente pluriannuelle visant à offrir une plus grande prévisibilité du financement des services de transport collectif. Toutefois, la récente publication des programmes de subvention soutenant l'exploitation — le Programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC) et le Programme de soutien au transport adapté (PSTA) — met en lumière un écart important entre les intentions de prévisibilité annoncées et leur application concrète.

Attendus depuis plus d'un an, ces programmes ont été publiés tardivement, forçant les sociétés de transport à planifier leurs activités sur la base d'estimations et d'informations partielles. Leur mise en œuvre s'est accompagnée de nouvelles balises, incluant des ajustements rétroactifs à 2025 alors que les budgets municipaux étaient déjà adoptés, ainsi que d'une réduction de plusieurs millions de dollars, compromettant directement le maintien et le développement de l'offre de service. Bien que le gouvernement ait annoncé que les organismes seraient indemnisés pour l'année 2025 selon les anciens critères afin d'assurer une transition équitable, les nouvelles balises s'appliqueront pleinement à compter de 2026, maintenant une pression importante sur le financement des services.

Ainsi, concrètement, malgré l'existence d'une entente pluriannuelle prévoyant les montants devant être versés jusqu'en 2028, les sommes effectivement reçues par les sociétés de transport s'avèrent moindres en raison de critères d'admissibilité qui évoluent, parfois même après la fin des années financières. Cette situation complique la gestion des budgets, fragilise la planification des services et place les sociétés de transport dans une position intenable.

**L'ATUQ estime essentiel de rétablir une réelle prévisibilité du financement des services de transport urbain et adapté, notamment en retirant les nouvelles contraintes prévues au PADTC et au PSTA et en évitant toute modification rétroactive des règles de financement.**

#### Amélioration du service

Cette crise de prévisibilité, centrée sur le maintien des services, occulte par ailleurs un enjeu tout aussi important : l'absence d'un cadre structuré et d'orientations claires pour soutenir l'amélioration de l'offre. Or, si le maintien constitue une condition minimale, il ne permet pas à lui seul de tirer pleinement parti des bénéfices économiques, sociaux et environnementaux du transport collectif. C'est précisément l'amélioration de l'offre qui permet d'accroître l'achalandage et de favoriser un réel transfert modal. L'expérience, notamment celle du Plan québécois du transport collectif (PQTC), l'a clairement démontré : lorsque le gouvernement investit dans l'amélioration des services, la population répond présente et l'achalandage augmente de façon tangible. Cette approche avait également été reconnue dans la Politique de mobilité durable 2030 (PMD), qui mettait l'accent sur la nécessité d'accroître l'offre de transport collectif pour atteindre les objectifs de mobilité durable. Toutefois, les mécanismes de



financement requis pour soutenir cette croissance n'ont jamais été pleinement déployés. Aujourd'hui, aucun cadre financier structuré ne permet de soutenir une augmentation progressive et planifiée de l'offre de service, ce qui limite la capacité d'atteindre les objectifs gouvernementaux en matière de réduction de la congestion, de protection du pouvoir d'achat et de mobilité durable.

**L'ATUQ demande donc de mettre en place un cadre financier structuré permettant la bonification progressive de l'offre de service, accompagné des ressources nécessaires, afin de soutenir l'achalandage, la mobilité durable et l'accès aux services partout au Québec.**

### Pérennité du financement

Enfin, la question de la pérennité du financement demeure entière. L'entente pluriannuelle actuelle couvre un horizon limité, sans mécanisme clair pour soutenir durablement l'exploitation des réseaux au-delà de cette période. Dans un contexte budgétaire exigeant, l'ATUQ réitère qu'un financement stable, prévisible et évolutif des services de transport collectif constitue un investissement stratégique, permettant d'éviter des compressions coûteuses à moyen terme et de préserver les bénéfices économiques, sociaux et environnementaux du transport collectif.

**L'ATUQ considère qu'il est nécessaire d'amorcer dès maintenant une réflexion sur un financement pérenne du transport collectif au-delà de l'entente actuelle, incluant l'exploration de nouvelles sources de financement afin de soutenir durablement l'exploitation et l'amélioration des services.**

## **2. Renforcer les investissements en maintien des actifs**

Au-delà du financement des services, l'ATUQ souhaite également attirer l'attention sur certains paramètres structurants des investissements en immobilisations, dont le financement du maintien des actifs. Les sociétés de transport gèrent des actifs évalués à plusieurs milliards de dollars. À titre d'exemple, à elle seule, les actifs de la STM sont évalués à 54,7 G\$. Comme pour tout actif public, un maintien adéquat tout au long du cycle de vie est essentiel pour préserver leur valeur, assurer la sécurité et garantir la fiabilité du service. Le déficit actuel d'investissement en maintien d'actifs a des impacts concrets : il entraîne une hausse des pannes, une dégradation du service et une augmentation des coûts d'entretien, avec des impacts directs sur les budgets d'exploitation des sociétés de transport. Cette situation touche tant les grands réseaux que les réseaux de taille moyenne et affecte directement l'expérience des usagers.

Depuis plusieurs années, de nombreux acteurs issus de différents milieux tirent la sonnette d'alarme quant à l'ampleur croissante du déficit de maintien des actifs publics. Si cet enjeu touche l'ensemble des infrastructures gouvernementales, il est particulièrement marqué en transport collectif, où les investissements en maintien reculent malgré des besoins en hausse. Les sommes prévues sont passées de 3,8 G\$ pour la période 2018-2028 à environ 3 G\$ pour 2025-2035, alors même que l'inflation érode la valeur réelle des crédits disponibles. Le transport collectif fait ainsi figure d'exception : alors que les investissements en maintien des actifs ont augmenté dans plusieurs autres secteurs depuis 2018, ceux destinés au transport collectif ont diminué de façon significative.

Le sous-investissement en maintien d'actifs repousse les interventions urgentes, accroît les coûts à d'exploitation et exerce une pression supplémentaire sur les finances publiques. À l'inverse, un financement adéquat permettra de protéger les investissements existants, de maîtriser les coûts futurs et de garantir un service fiable.

Dans ce contexte, la conclusion rapide d'une entente Québec-Canada sur les fonds fédéraux en transport collectif représenterait un levier important pour soutenir l'ensemble des projets d'immobilisations, incluant le maintien des actifs, tout en permettant d'accélérer la réalisation de projets actuellement en attente au PQI, notamment des projets d'amélioration et de bonification des infrastructures, sans alourdir les finances publiques du Québec. Car en effet, malgré les besoins importants en maintien d'actifs, il importe de rappeler que l'amélioration des infrastructures est essentielle pour bénéficier pleinement des retombées



positives du transport collectif. Il est donc crucial que les sociétés de transport ne soient pas contraintes d'arbitrer entre le maintien des actifs existants et les investissements nécessaires à l'amélioration et au développement des infrastructures, faute d'un financement global suffisant.

**L'ATUQ demande que le gouvernement renforce ses efforts en matière de maintien des actifs, notamment par un rehaussement graduel des investissements dès le prochain exercice budgétaire, et ce, considérant les besoins estimés à plus de 15 G\$ sur dix ans.**

### **3. Réduire les délais administratifs de 50 % d'ici 2027**

Enfin, au-delà des enjeux de financement et de choix d'investissement, l'ATUQ souhaite attirer l'attention sur les délais administratifs, qui freinent directement 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 des programmes PADTC et PSTA, intervenue plus d'un an après leur 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 2027 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 levier concret de prospérité pour le Québec. Il soutient le pouvoir d'achat des ménages, améliore la productivité, réduit la congestion, favorise la création de richesse et contribue à la vitalité économique des régions. À ce titre, les Québécoises et les Québécois ont tout avantage à ce que des investissements soutenus soient dirigés vers le transport collectif, afin de permettre non seulement le maintien, mais également l'amélioration de l'offre de service.

Consciente du contexte financier actuel et des nombreuses pressions qui s'exercent sur les finances publiques, l'ATUQ propose pour l'exercice budgétaire 2026-2027 des recommandations ciblées, structurantes et responsables. Le renforcement du financement des services vise à assurer leur prévisibilité, leur pérennité et leur développement dans le temps. Le renforcement du maintien des actifs contribue à préserver la fiabilité du service et à éviter des coûts beaucoup plus élevés à moyen terme.



Finalement, la réduction des délais administratifs cherche à maximiser l'impact des investissements publics. En somme, les recommandations de l'ATUQ s'inscrivent dans une approche de gestion responsable des fonds publics : soutenir les services, protéger les actifs existants et maximiser les retombées économiques des investissements. Dans un contexte budgétaire plus exigeant, il s'agit de mesures pragmatiques qui permettent d'allier rigueur financière et développement économique durable, tout en créant les conditions d'un renforcement progressif de l'offre à moyen terme. Ces orientations permettront aux sociétés de transport en commun membres de l'ATUQ de continuer à offrir à la population des services fiables, contribuant ainsi à une mobilité plus efficace, durable et équitable partout au Québec. Car au-delà des chiffres, investir en transport collectif, c'est investir dans la capacité des Québécoises et des Québécois à se déplacer, travailler et vivre pleinement sur l'ensemble du territoire.