

CFP-116M

C. P. PL 7

Loi réduire bureaucratie,  
accroître efficacité de l'État,  
imputabilité hauts fonctionnaires



# MÉMOIRE

## Consultations sur le projet de loi 7 – Loi visant à réduire la bureaucratie, à accroître l'efficacité de l'État et à renforcer l'imputabilité des hauts fonctionnaires

ASSOCIATION DU TRANSPORT URBAIN DU QUÉBEC (ATUQ)

*Présenté à la Commission des finances publiques  
Le 1<sup>er</sup> décembre 2025*





### **L'ATUQ : une organisation et une mission uniques au Canada**

L'Association du transport urbain du Québec (ATUQ) regroupe les dix sociétés de transport en commun du Québec. Ensemble, elles desservent les principales agglomérations de la province, ce qui représente plus de 60 % de la population québécoise et près de 99 % de l'achalandage en transport collectif au Québec.

Notre mission se décline autour de trois grands axes. Nous assurons la coordination des achats regroupés de véhicules et de pièces pour nos membres. Nous prenons également en charge la gestion contractuelle de ces acquisitions pour l'ensemble du cycle de vie des véhicules. Enfin, nous assurons la concertation de nos membres sur les dossiers d'intérêt commun et représentons leur expertise auprès des différentes instances.

### **Posture de l'ATUQ sur le projet de loi 7 – Utilisation des sommes du FECC**

Le projet de loi 7 a une portée large. Il vise à réduire la bureaucratie, à accroître l'efficacité de l'État et à renforcer l'imputabilité des hauts fonctionnaires. Il apporte également des modifications à la *Loi sur le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs*, notamment en ce qui concerne la gestion des surplus du Fonds d'électrification et de changements climatiques (FECC). Les commentaires de l'ATUQ portent principalement sur cet aspect du projet de loi.

Le FECC est un fonds spécial entièrement consacré à la lutte contre les changements climatiques. À ce titre, il vise des mesures concrètes et efficaces de réduction des émissions de GES. Le transport en commun reconnu comme l'un des leviers les plus efficaces pour réduire les émissions de GES dans l'ensemble de l'économie québécoise, notamment par le transfert modal de l'auto solo vers des services collectifs fiables et accessibles, constitue à ce titre un secteur bénéficiaire légitime de ce fonds. Le FECC permet notamment de financer, en partie, l'offre de service en transport en commun et l'électrification des autobus urbains. Or, malgré le rôle essentiel du transport collectif sur les plans social, économique et environnemental, et bien que le FECC affiche des surplus importants, le financement de l'offre de service en transport en commun à même ce fonds est en décroissance rapide.

Dans ce contexte, l'ATUQ a pris acte avec préoccupation, le 25 novembre dernier, à l'occasion du point sur la situation économique et financière du Québec, de la décision du gouvernement d'affecter une portion des surplus du FECC à un versement additionnel au Fonds des générations. Cette décision survient alors que les besoins en transport collectif demeurent importants, comme en témoignent notamment :

- Le fait que les sommes disponibles pour l'augmentation de l'offre de service n'aient pas été suffisantes, malgré les objectifs de la PMD qui visait 5 % d'augmentation annuelle de l'offre de service;
- un déficit significatif dans le maintien des actifs;
- un sous-financement des initiatives d'électrification au regard des ambitions gouvernementales.

L'ATUQ est d'avis que les surplus du FECC auraient dû être, et devraient à l'avenir être, entièrement consacrés à sa mission première, soit la lutte contre les changements climatiques. Le transport en commun constitue à cet égard un secteur tout désigné pour bénéficier de ces sommes, compte tenu de son impact réel sur la réduction des émissions de GES.

Le transport terrestre des personnes étant en tête de liste des grands émetteurs, il importe de miser prioritairement sur le renforcement du transport en commun pour réduire les émissions. Dans cette perspective, l'augmentation de l'offre de service constitue la mesure la plus porteuse en matière de réduction des GES.



Le renouvellement adéquat du parc d'autobus est indispensable pour soutenir cet objectif. Or, bien que dans les dernières années, le FECC a financé l'acquisition d'autobus urbains électriques, l'impact réel de l'électrification des autobus sur la réduction des GES demeure très limité. L'électrification complète du parc d'autobus ne représenterait que 0,4 % de réduction des GES du Québec et coûterait minimalement une dizaine de milliards de dollars. Considérant le contexte budgétaire difficile, considérant que l'électrification des autobus et des infrastructures constitue une initiative très onéreuse pour l'État, et considérant que, faute de ressources et de processus adaptés, nous n'avons pas réussi à atteindre un rythme d'électrification adéquat, l'acquisition subventionnée d'autobus hybrides redevient une option pragmatique. Elle permet de renouveler le parc, de remplacer les véhicules diesel vieillissants et de soutenir l'offre de service à moindre coût, tout en évitant une détérioration du service et le maintien de véhicules dont les performances environnementales sont dépassées. Le FECC devrait ainsi financer de telles acquisitions, ce qui demeurerait conséquent avec sa mission.

En matière de réduction des émissions de GES, la priorité doit être accordée à l'offre de service de transport en commun, indépendamment du mode de propulsion, car c'est le transfert modal de l'automobile vers le transport collectif qui constitue le véritable levier de diminution des émissions, l'électrification des autobus demeurant une mesure complémentaire sur le plan climatique.

La posture de l'ATUQ s'appuie sur les prémisses suivantes :

#### A. Contexte

ATTENDU QUE la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) constitue un objectif majeur du gouvernement du Québec, lequel s'est doté :

- en 2015, d'une cible de -37,5 % sous le niveau de 1990 d'ici 2030;
- d'un engagement à atteindre la carboneutralité d'ici 2050;
- d'un cadre législatif dédié via la *Loi visant principalement la gouvernance efficace de la lutte contre les changements climatiques*;

ATTENDU QUE cette cible de -37,5 % sera officiellement révisée en 2025, et que l'ATUQ et ses membres, les sociétés de transport en commun, ont été invitées à contribuer à cette consultation gouvernementale;

#### B. Évolution réelle des GES depuis 1990 (absolu et relatif)

ATTENDU QU'en 2022, le Québec se situait à -19 % sous le niveau de 1990, soit la moitié du chemin seulement vers la cible de -37,5 % d'ici 2030, et que le bilan pour 2023 sera établi à la fin de l'année 2025;

ATTENDU QUE toute nouvelle stratégie doit s'appuyer sur une lecture rigoureuse des trajectoires réelles;

#### C. Croissance de la part du transport dans les émissions

ATTENDU QUE le secteur des transports demeure le premier émetteur de GES au Québec étant responsable de 43,3% des émissions totales de GES, avec le transport routier comme principal contributeur à cette part<sup>1</sup>, surpassant tous les autres secteurs, et que sa contribution

<sup>1</sup> <https://www.environnement.gouv.qc.ca/changements/ges/2022/inventaire-ges-1990-2022.pdf>



a augmenté en proportion depuis 1990, malgré les efforts dans d'autres secteurs de l'économie;

ATTENDU QUE cette hausse résulte principalement des déplacements en voiture solo, du développement continu du parc de véhicules personnels et du transport routier de marchandises;

ATTENDU QUE le transport en commun représente toutefois une part très faible des émissions totales de GES, car il est plus efficace par passager-kilomètre que les véhicules privés;

#### **D. Impact avéré du transport collectif sur la réduction des GES**

ATTENDU QUE le transport collectif est reconnu comme l'un des leviers les plus efficaces pour réduire les émissions du secteur des transports, en :

- substituant des déplacements automobiles individuels ;
- permettant la mutualisation des déplacements;
- réduisant la congestion;
- soutenant un transfert modal structurant;

ATTENDU QU'il est établi que doubler l'offre de service génère une hausse naturelle d'environ 50 % de la demande, et que, dans tout accroissement d'achalandage, une part substantielle provient d'un transfert modal direct de la voiture vers le transport collectif <sup>2</sup>;

ATTENDU QUE la Politique de mobilité durable (PMD) prévoit une amélioration minimale annuelle de l'offre de service, estimée à 5 %, dont l'impact en réduction des GES est supérieur à celui d'une électrification isolée;

#### **E. Importance structurelle du transport collectif au Québec**

ATTENDU QUE les sociétés de transport assurent un service essentiel pour les travailleurs, étudiants, personnes âgées, personnes à mobilité réduite et ménages dépendants du transport collectif;

ATTENDU QUE l'achalandage annuel dépasse 400 millions de déplacements, soutenu par un parc de plus de 4 000 autobus, desservant six millions de Québécois sur dix régions;

ATTENDU QU'en sus de l'impact avéré du transport collectif sur la réduction des GES, celui-ci a un impact économique important et notamment, en assurant le déplacement des travailleurs, en permettant la création de milliers d'emplois et en injectant des milliards de

---

<sup>2</sup> 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 %. Cette hausse a certainement contribué au transfert modal de l'auto vers les transports actifs et collectifs. <https://www.newswire.ca/fr/news-releases/premiere-politique-quebecoise-du-transport-collectif--mission-accomplie-pour-la-societe-de-transport-de-montreal-510059521.html>



dollars dans l'économie du Québec, tant pour l'exploitation des réseaux de transport en commun que par des investissements en immobilisations<sup>3</sup>;

#### F. Stratégie gouvernementale d'électrification et limites opérationnelles

ATTENDU QUE le *Plan pour une économie verte (PEV)* fixe une cible d'électrification de 55% du parc d'autobus urbains d'ici 2030;

ATTENDU QU'en tenant compte de la durée de vie utile standard de 16 ans d'un autobus, le taux maximal théorique d'électrification atteignable d'ici 2030 est 43 %, même dans un scénario optimal;

ATTENDU QUE, dans les faits, plusieurs facteurs hors du contrôle des sociétés de transport ralentissent fortement le rythme de déploiement :

- l'absence de financement adéquat;
- les délais gouvernementaux pouvant atteindre 11 mois pour approuver l'achat d'autobus;
- les limites de la chaîne logistique;
- la rareté de la main-d'œuvre spécialisée;
- les dizaines de projets d'infrastructures encore au PQI sans financement confirmé;

ATTENDU QUE les sociétés de transport doivent remplacer 1/16 de leur parc par année pour éviter le vieillissement accéléré, l'augmentation des pannes et la dégradation du service;

#### G. Contraintes financières majeures affectant l'électrification

ATTENDU QUE le Québec fait face à un déficit budgétaire historique, et que le projet d'électrification entraîne:

- un surcoût d'environ 43 % par autobus électrique comparé à un autobus hybride;
- des coûts d'infrastructures de recharge se chiffrant à plusieurs millions par site;
- des coûts d'intégration opérationnelle additionnels;

ATTENDU QUE depuis 2025, seuls les autobus 100 % électriques sont admissibles au financement provincial, excluant les autobus hybrides, pourtant essentiels à une transition financièrement soutenable;

#### H. Impact environnemental réel de l'électrification du parc d'autobus

ATTENDU QUE même l'électrification complète du parc québécois de 4 000 autobus urbains ne permettrait de réduire que 0,4 % des émissions totales de GES au Québec<sup>4</sup>, pour des investissements parmi les plus coûteux de l'appareil public;

<sup>3</sup> Selon les données de l'année 2022 compilées dans une étude sur les impacts économiques du transport en commun réalisée en 2023 par l'ATUQ, les sociétés membres de l'ATUQ comptent 16 726 emplois (équivalent temps plein), en plus de soutenir 11 596 emplois supplémentaires, pour un total de 28 322 emplois et injectent annuellement environ 4,7 G\$ dans l'économie du Québec.

<sup>4</sup> Étude sur l'électrification des transports au Québec : les autobus urbains, Chaire Mobilité Polytechnique Montréal, avril 2023



ATTENDU QU'une amélioration de l'offre de service, ne nécessitant ni infrastructures lourdes ni surcoûts majeurs, aurait un impact supérieur sur la réduction des GES grâce au transfert modal généré, les voitures produisant jusqu'à deux fois plus d'émissions de GES que le transport collectif par personne et par kilomètre;

### **I. Nécessité immédiate d'un plan de mitigation réaliste**

ATTENDU QUE l'absence d'un plan d'électrification cohérent et adéquatement financé entraîne:

- un vieillissement accéléré du parc;
- une hausse des coûts d'entretien;
- un risque accru de rupture de service;
- une perte d'expertise dans les bureaux de projets;
- un affaiblissement direct de la qualité et de la fréquence du service aux usagers;
- une réduction de la capacité du transport en commun à contribuer à la baisse des émissions de GES s'il n'arrive pas à maintenir son offre de service.

### **Recommandations**

L'ATUQ réitère que le transport en commun permettra au Québec de réduire ses émissions de GES, tout en aidant à l'atteinte de ses autres objectifs sociaux et économiques. Pour y arriver, et au regard des prémisses énoncées ci-devant, l'ATUQ rappelle les conditions de succès suivantes :

1. Prévoir que l'ensemble des sommes du FECC soit consacré exclusivement à la mission pour laquelle elles ont été perçues, soit le financement de mesures visant la lutte contre les changements climatiques, incluant notamment le transport collectif, et ce, même lorsque ces fonds sont transférés vers un autre véhicule financier, tel que le Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT).
2. Utiliser les sommes du FECC ou de tout autre fonds où ces sommes seraient transférées pour octroyer un financement dédié pour augmenter l'offre de service en transport en commun d'au moins 5 %, conformément aux actions prévues à la PMD, afin de générer le transfert modal nécessaire pour réduire les émissions du secteur des transports.
3. Effectuer une révision rapide et réaliste de la cible d'électrification de 55 % d'ici 2030, dans le cadre de la révision des cibles GES en 2025, afin d'aligner les ambitions sur les capacités réelles du réseau et de l'État.
4. Prévoir un report ordonné (lissage dans le temps) des échéances d'électrification, afin d'éviter:
  - une utilisation inefficace des fonds publics dans un contexte de forte pression sur la capacité financière de l'État;
  - les risques opérationnels et technologiques associés à un virage rapide;
  - une surchauffe du marché liée à la demande simultanée pour les infrastructures de recharge et les équipements spécialisés;
  - une inflation des coûts des projets et des délais de mise en œuvre;



5. Permettre la réintroduction immédiate du financement des autobus hybrides à partir du FECC ou de tout autre fonds où ces sommes seraient transférées, solution de transition éprouvée permettant :
  - le maintien du cycle normal de renouvellement;
  - la continuité du service;
  - la réduction des coûts pour l'État;
  - la réduction des GES à court terme;
6. Prévoir que le ministre des Transports, au même titre que le ministre de l'Environnement, prépare, avec le ministre des Finances, une planification annuelle des mesures financées par le fonds, incluant les virements et un plan de dépenses;
7. Maintenir la publication d'un rapport annuel du FECC, afin de garantir une transparence quant à l'affectation de ces sommes.

### **Allègements des processus et approbations**

En terminant, bien que les mesures du présent projet de loi visant à réduire la bureaucratie et à accroître l'efficacité de l'État ne ciblent pas directement les sociétés de transport en commun, l'ATUQ souhaite néanmoins saluer le travail du gouvernement en ce sens. Elle l'invite à poursuivre ces efforts dans un avenir rapproché en étendant cette démarche de simplification aux processus et autorisations encadrant les projets des sociétés de transport.

En effet, celles-ci sont assujetties à une lourde bureaucratie qui affecte leur performance opérationnelle et engendre des coûts significatifs, situation qui a d'ailleurs été mise en lumière dans le rapport faisant suite à l'audit de performance réalisé par RCGT en octobre 2024 sur les dix grandes sociétés de transport du Québec et l'ARTM.

Cette lourdeur se manifeste notamment tout au long du processus de financement des projets, exigeant la production d'un nombre important de documents et entraînant des délais considérables, dont :

- des délais gouvernementaux pouvant atteindre 11 mois pour l'approbation de l'achat d'autobus ;
- des délais allant jusqu'à 36 mois pour la confirmation de l'octroi d'une subvention, peu importe la valeur du projet ;
- 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.

L'ATUQ dispose de pistes de solutions concrètes afin d'améliorer ces processus et d'accroître l'efficacité des sociétés de transport. Elle réitère sa pleine collaboration avec le gouvernement afin de simplifier les mécanismes d'approbation, faciliter l'utilisation des surplus générés par le FECC et améliorer la performance du réseau de transport collectif au bénéfice de l'ensemble des Québécois.