



CTE - 027M

C. P.

Document intitulé Consultation  
sur la cible de réduction  
des émissions  
de gaz à effet de serre du Québec

# MÉMOIRE

## Consultations particulières portant sur la cible de réduction des émissions de gaz à effet de serre au Québec

ASSOCIATION DU TRANSPORT URBAIN DU QUÉBEC (ATUQ)

*Présenté à la Commission des transports et de l'environnement  
Le 1<sup>er</sup> décembre 2025*



**ATUQ**  
ASSOCIATION DU  
TRANSPORT URBAIN DU QUÉBEC



### **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.

### **Remerciements à la Commission**

L'ATUQ remercie la Commission des transports et de l'environnement pour son invitation à prendre part aux consultations. L'ATUQ et ses membres, les sociétés de transport en commun, sont depuis toujours des alliés du gouvernement dans l'atteinte de ses objectifs. À ce titre, l'ATUQ souhaite faire état de sa posture dans le cadre de la commission sur la révision de la cible de réduction des émissions de GES, puisque le transport en commun constitue un outil reconnu contribuant à l'atteinte des objectifs climatiques, tout en soutenant également les objectifs économiques et sociaux du Québec, notamment en matière d'accessibilité, de mobilité durable, de création d'emplois, de soutien à la vitalité économique et de développement des collectivités.

### **Posture de l'ATUQ sur la cible de réduction des émissions de gaz à effet de serre du Québec**

Sans se prononcer sur le niveau précis de la cible de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES), l'ATUQ précise que l'atteinte de cibles ambitieuses repose avant tout sur les moyens déployés. Le transport terrestre des personnes figurant parmi les principaux émetteurs, il importe de miser prioritairement sur le renforcement du transport en commun, 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. 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 le document de consultation identifie l'électrification comme une avenue prioritaire, 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.

En matière de réduction des émissions de GES, la priorité doit donc résolument être accordée au transport en commun, indépendamment du mode de propulsion, puisque le transfert modal 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 a augmenté en proportion depuis 1990, malgré les efforts dans d'autres secteurs de l'économie;

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

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



- 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 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;

---

<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>

<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.



- les processus et 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;

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;

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



- 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. 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.
2. 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.
3. 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;
4. Permettre la réintroduction immédiate du financement des autobus hybrides, 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;

L'ATUQ tend la main à la Commission et au gouvernement pour travailler ensemble dans cette transition qui mènera le Québec encore plus loin sur la voie de la mobilité durable.