



***OUVRIR LE MARCHÉ
POUR REMPLIR SES PROMESSES***

Mémoire sur le transport collectif à la demande (TCAD)

Janvier 2026



SOMMAIRE

VÉCO est une entreprise québécoise spécialisée en mobilité, qui développe et opère des solutions technologiques de transport à la demande.

Le transport collectif à la demande (TCAD) permet d'adapter l'offre aux besoins réels des usagers, au bon moment et au bon endroit, grâce à des outils d'optimisation et à une organisation du service orientée vers la performance (desserte, délais, coûts, expérience usager). Or, malgré son potentiel, ce mode demeure encore marginal. Les cadres administratifs et contractuels actuels compliquent l'intégration de cette innovation dans le secteur municipal et gouvernemental et restreignent inutilement le nombre de fournisseurs admissibles.

C'est pourquoi le mémoire formule des recommandations visant à ouvrir le marché, moderniser les modalités contractuelles et améliorer l'efficacité des fonds publics, au bénéfice des usagers. L'objectif n'est pas de demander un passe-droit, mais de mettre en place des mécanismes encadrés, cohérents et sécuritaires permettant aux donneurs d'ordre de recourir plus facilement au TCAD, d'élargir l'offre, de stimuler l'innovation et d'obtenir de meilleurs résultats, tant sur le plan du service que des coûts et de l'environnement.

Le présent mémoire est déposé dans le cadre de trois consultations qui ont lieu à l'hiver 2026. D'abord, la consultation réglementaire portant sur l'attribution de certains contrats des organismes municipaux (projet de règlement publié à la Gazette officielle), notamment lorsque la procédure sur invitation écrite ou de gré à gré est envisagée. Ensuite, la consultation sur le projet de loi 11 en matière d'allègement réglementaire, qui inclut des dispositions touchant le transport rémunéré de personnes. Enfin, les consultations prébudgétaires du gouvernement du Québec.

À travers ces trois démarches, un même enjeu ressort : la capacité du Québec à élargir rapidement l'accès à des solutions de mobilité efficaces, tout en modernisant l'action publique, en sécurisant la gestion des fonds publics et en accélérant les gains environnementaux. Dans ce contexte, VÉCO souhaite contribuer au débat en présentant le transport collectif à la demande (TCAD) comme une solution concrète pour mieux desservir les citoyens, particulièrement là où l'offre de transport collectif est limitée, dispersée ou peu flexible.

TABLE DES MATIERES

SOMMAIRE	2
INTRODUCTION	4
CONTEXTE GÉNÉRAL	5
CONSULTATIONS EN COURS.....	6
PROBLÉMATIQUES.....	8
Une présence encore marginale du TCAD.....	8
Un marché trop cloisonné et fermé par territoire	8
Des cadres d’achat public encore mal adaptés au TCAD	9
PRÉSENTATION DE NOS RECOMMANDATIONS	10
AVANTAGES	12
PILOTE RÉUSSI.....	14
CONCORDANCE AVEC LES OBJECTIFS GOUVERNEMENTAUX	15
Sortir de la « camisole de force » : efficacité, économie, services, environnement.....	15
Politique de mobilité durable 2030 : couvrir le territoire et mieux servir les clientèles vulnérables	15
Diagnostic et travaux sur le transport adapté : ouverture au gré à gré et à la technologie partagée	15
Réforme des contrats municipaux : une direction déjà prise, à poursuivre de façon cohérente.....	16
LISTE DES RECOMMANDATIONS	17
RÉFÉRENCES	18



INTRODUCTION

Fondée et dirigée par une figure marquante de l'industrie du transport de personnes, M. Yung Cuong, VÉCO est une entreprise québécoise spécialisée en mobilité, qui développe et opère des solutions technologiques de transport à la demande. Concrètement, l'entreprise est à la fois fournisseur de services de transports et de solutions technologiques qui s'adresse au secteur dans son ensemble.

La mobilité du quotidien et la lutte aux changements climatiques figurent parmi les grands défis publics des prochaines années. Dans ce contexte, le transport collectif ne peut pas reposer uniquement sur des services lourds, coûteux à opérer hors pointe et difficiles à adapter aux réalités des territoires à plus faible densité. Pour répondre aux besoins réels des citoyens — se déplacer pour travailler, étudier, se soigner, socialiser — il faut aussi des modèles plus agiles, capables d'offrir un service fiable, à coût raisonnable, là où l'achalandage varie beaucoup selon les heures et les secteurs.

Le transport collectif à la demande (TCAD) par automobile répond précisément à cette logique : un service planifié et optimisé en temps réel, avec des véhicules plus petits, qui s'ajustent à la demande et permettent un meilleur « match » entre l'offre et les déplacements réellement requis. VÉCO déploie déjà ce type de solution au Québec, avec une approche intégrée qui combine l'opération de terrain et une plateforme numérique de gestion, d'optimisation et de suivi de la performance. Autrement dit : on sait ce qui fonctionne, ce qui bloque, et ce qu'il faut changer pour que le TCAD puisse contribuer davantage à l'accessibilité, à l'efficacité budgétaire et à la réduction des émissions.

Or, malgré ses bénéfices, le TCAD demeure encore trop marginal. Ce n'est pas d'abord un problème de technologie ou d'acceptabilité sociale : c'est souvent une question de règles d'attribution de contrats, de modalités d'achat public, et de barrières qui ferment le marché et empêchent l'intégration de solutions innovantes. Le présent mémoire vise donc un objectif simple : proposer des ajustements législatifs et réglementaires pour ouvrir le marché, sécuriser l'approvisionnement par des mécanismes de qualification, et permettre aux donneurs d'ouvrage publics de choisir des fournisseurs sur la qualité du service — afin que le transport collectif à la demande puisse enfin remplir ses promesses.



CONTEXTE GÉNÉRAL

Le Québec est à un moment charnière en mobilité : les besoins de déplacement évoluent, les attentes des usagers montent, et la capacité financière de « faire plus avec plus » n'existe plus. Dans plusieurs secteurs du territoire, surtout hors des grands centres, l'offre actuelle ne colle pas au quotidien : horaires atypiques, déplacements en dehors des axes principaux, accès aux services essentiels et correspondances difficiles. Résultat : quand l'option collective n'est pas utile, l'auto devient la règle — et le service public perd des occasions de rejoindre les citoyens là où ils sont.

Cette réalité survient au même moment où l'État réorganise plusieurs leviers structurants.

D'abord, l'adoption récente du projet de loi no 79 marque un virage important en matière de gestion contractuelle et de gouvernance municipale : elle pousse les organisations publiques à moderniser leurs pratiques, à mieux encadrer la dépense et à rechercher des modalités d'achat plus agiles et plus performantes. Autrement dit, l'environnement institutionnel bouge, et il devient pertinent de se demander si nos règles et nos réflexes d'achat permettent réellement d'intégrer des solutions plus efficaces, notamment en mobilité.

Par ailleurs, la mise à jour prochaine de la stratégie sur les marchés publics s'inscrit dans la même dynamique : l'État veut mieux acheter, encourager l'innovation utile, et maximiser la valeur obtenue pour chaque dollar investi. Cette orientation rejoint directement une question de fond en transport collectif : paie-t-on pour du service rendu, ou pour des kilomètres qui roulent même quand la demande n'est pas là?

Dans ce contexte, l'efficacité dans l'usage des fonds publics devient un impératif. Les donneurs d'ouvrage doivent pouvoir comparer des solutions sur une base équitable, choisir les bons outils selon la densité et la demande, et réduire les kilomètres improductifs. C'est précisément là que le transport collectif à la demande (TCAD) par automobile prend tout son sens : il complète le réseau régulier en desservant mieux les périodes et les secteurs où l'offre fixe est coûteuse et peu adaptée.

Enfin, ces choix ont aussi un effet direct sur les objectifs environnementaux. Le transport demeure le principal poste d'émissions au Québec : en 2021, il représente environ 43 % des émissions de GES (≈ 33 Mt éq. CO₂). Mieux organiser l'offre – en ajoutant des services à la demande là où ils sont pertinents – permet d'augmenter l'attractivité du collectif, de limiter le recours à l'auto solo et de réduire le gaspillage de kilomètres à vide, tout en améliorant l'accessibilité.

CONSULTATIONS EN COURS

Au moment d'écrire ce mémoire, VÉCO se sent directement concernée par trois consultations publiques en cours. Elles touchent précisément les règles du jeu qui déterminent si le transport collectif à la demande (TCAD) peut être déployé rapidement, de façon stable et à coût maîtrisé : l'attribution des contrats, les modalités d'achat public, et l'accès au marché.

Pour VÉCO, ces consultations influenceront très concrètement la capacité des organismes publics à retenir des fournisseurs qualifiés, à ajuster un service en fonction de la demande, et à assurer la continuité des opérations, le tout dans un cadre transparent et défendable.

C'est pourquoi le présent mémoire a été conçu comme une réponse cohérente et intégrée à ces trois démarches : une même logique d'ouverture balisée du marché, appuyée sur des mécanismes clairs de qualité, de reddition de comptes et de performance.

1. **La consultation réglementaire sur l'attribution de certains contrats des organismes municipaux** vise à encadrer, de façon plus précise, les conditions permettant à un organisme municipal d'attribuer certains contrats par invitation écrite ou de gré à gré. Autrement dit, elle touche à la souplesse dont disposent les donneurs d'ouvrage pour sélectionner un prestataire lorsque l'intérêt public commande un processus plus agile, sans renoncer à la rigueur.

Pour le TCAD, l'enjeu est concret. Un service de mobilité doit pouvoir être ajusté rapidement (secteurs couverts, plages horaires, capacité, modalités de desserte), et il doit être maintenu sans rupture, notamment lorsqu'une région dépend d'un seul prestataire ou lorsqu'une transition est nécessaire. Un cadre trop rigide peut créer de l'hésitation, des délais ou des appels d'offres mal calibrés; un cadre clair et bien balisé, au contraire, permet d'agir vite tout en protégeant l'intégrité du processus.

2. **L'étude du projet de loi no 11** s'inscrit dans un objectif d'allègement réglementaire et de réduction du fardeau administratif. Même si ses dispositions ne sont pas centrées sur le TCAD, le fait qu'il touche le transport rémunéré de personnes par automobile rappelle que la mobilité fait partie des secteurs où le gouvernement cherche à simplifier des règles et des obligations.

Pour le TCAD, l'intérêt est double. D'une part, cette démarche confirme une orientation générale : rendre l'action publique plus fluide et moins coûteuse en démarches. D'autre part, toute simplification pertinente des obligations administratives (notamment celles liées à la reddition de comptes, à la transmission de renseignements ou aux exigences de conformité) peut réduire les



coûts indirects, accélérer la mise en œuvre et favoriser l'intégration de nouveaux modèles, sans affaiblir la surveillance ni la protection du public.

- 3. Les consultations prébudgétaires du gouvernement du Québec** constituent un autre levier important, parce qu'elles orientent les priorités économiques et annoncent souvent, en amont, des intentions législatives ou réglementaires. Elles offrent une fenêtre pour faire valoir des solutions qui améliorent l'efficacité des services publics et créent de la valeur économique.

Dans le cas du TCAD, la pertinence est évidente : mieux organiser l'accès au marché, clarifier les modalités d'approvisionnement et permettre des modèles contractuels adaptés peuvent contribuer à déployer des services plus flexibles, mieux arrimés aux besoins réels des citoyens, tout en soutenant l'innovation d'entreprises québécoises. Autrement dit, ce chantier touche à la fois la qualité de service, l'efficacité budgétaire et la capacité de faire émerger des solutions performantes sur le territoire.

En somme, ces consultations représentent une occasion stratégique : celle d'ajuster les règles du jeu pour que le TCAD puisse tenir ses promesses, non seulement sur papier, mais dans la vie quotidienne des usagers et des communautés. Le présent mémoire s'inscrit dans cette fenêtre d'action : il propose une réponse unique, cohérente et applicable, qui relie l'allègement réglementaire, la souplesse contractuelle et l'accès au marché à un même objectif — livrer de meilleurs services, plus rapidement, avec des règles claires et une qualité mesurable.



PROBLÉMATIQUES

Le transport collectif à la demande (TCAD) par automobile est souvent présenté comme une évidence : un service plus souple, mieux adapté aux réalités des milieux à faible densité et aux heures creuses, capable d'améliorer l'accès aux services tout en limitant les kilomètres « à vide ». Pourtant, sur le terrain, son déploiement demeure fragile et marginal. Ce n'est pas faute de besoins, ni faute de solutions technologiques. Le frein se situe surtout dans la façon dont l'État et les organismes municipaux encadrent, achètent et gèrent ces services.

Une présence encore marginale du TCAD

Dans une grande partie du Québec, l'offre de transport collectif reste incomplète dès qu'on s'éloigne des axes structurants : quartiers périphériques, municipalités rurales, secteurs d'emploi, plages horaires de soir et de fin de semaine. Pour bien des citoyens, ce n'est pas un « choix de mobilité »; c'est une contrainte. Soit on possède une voiture, soit on se prive.

Le TCAD peut précisément combler ces angles morts, parce qu'il ajuste l'offre à la demande réelle. Or, il est encore trop souvent traité comme un service secondaire, ponctuel ou expérimental : enveloppes temporaires, programmes limités. Résultat : une offre irrégulière, variable d'un territoire à l'autre, rarement assez stable pour changer durablement les habitudes.

Cette marginalité entraîne des effets très concrets. Sur le plan de l'accessibilité, elle complique l'accès à un emploi, à un rendez-vous médical, à une formation ou à une activité sociale, avec un risque accru d'exclusion chez les aînés, les jeunes et les personnes à faible revenu. Sur le plan environnemental, sans masse critique, le TCAD ne peut pas réellement substituer l'automobile solo ni optimiser les déplacements là où des autobus roulent parfois avec un faible taux de remplissage. Enfin, sur le plan budgétaire, faute d'options flexibles, les autorités se retrouvent coincées entre maintenir des parcours peu efficaces ou accepter une dépendance accrue à l'auto.

Un marché trop cloisonné et fermé par territoire

Un enjeu moins visible pour l'utilisateur, mais décisif pour la qualité, concerne la fermeture territoriale du marché. Dans plusieurs pratiques contractuelles, on retrouve une logique de préférence locale, de découpage strict par territoire et de concurrence surtout centrée sur le plus bas prix.

Ce cloisonnement limite la capacité d'un territoire à attirer des fournisseurs qualifiés, réduit le bassin d'entreprises capables d'investir et affaiblit la résilience du service. Quand un fournisseur local se retire, manque de capacité ou traverse une crise opérationnelle, les solutions de rechange sont rares.

À l'échelle du Québec, ce modèle ralentit la professionnalisation du TCAD. Les fournisseurs qui veulent offrir un service moderne (optimisation, intégration technologique, suivi en temps réel, électrification progressive, reddition de



comptes robuste) doivent amortir des investissements. Or, des contrats courts et un accès au marché restreint rendent souvent la taille de marché insuffisante pour soutenir ces choix à grande échelle.

Le paradoxe est simple : on souhaite des services plus performants (fiables, sécuritaires, traçables), mais on maintient un cadre qui empêche l'émergence d'une concurrence fondée sur la qualité et la capacité.

Des cadres d'achat public encore mal adaptés au TCAD

Même là où la volonté de moderniser existe, l'innovation se heurte à un obstacle récurrent : des règles d'achat public et des réflexes administratifs conçus pour d'autres types de services.

Le TCAD n'est pas un achat de « courses » au rabais. C'est un service continu, sensible, qui repose sur des éléments difficiles à réduire à un prix : l'expérience opérationnelle, la capacité de pointe, la gestion des imprévus, la formation et la supervision des chauffeurs, l'accessibilité, l'intégration des systèmes, la qualité des données et la reddition de comptes.

Or, la logique du plus bas soumissionnaire, combinée à des contrats trop courts ou trop rigides, produit des effets pervers : elle décourage l'investissement technologique et l'électrification (qui demandent du temps pour être rentabilisés), elle incite à « figer » le service plutôt qu'à l'ajuster alors que le TCAD doit évoluer, et elle complique une approche d'amélioration continue fondée sur des objectifs clairs, des indicateurs, un partage de données et des ajustements structurés en cours de contrat.

En somme, le problème n'est pas l'absence de solutions. Il réside dans un décalage entre un besoin réel de mobilité flexible et efficiente et, d'autre part, des mécanismes d'attribution et de gestion qui limitent l'entrée de fournisseurs qualifiés, freinent l'investissement et traitent encore le TCAD comme une exception plutôt que comme un levier structurant du transport collectif.

PRÉSENTATION DE NOS RECOMMANDATIONS

Le transport collectif à la demande (TCAD) est déjà une solution concrète pour mieux desservir les secteurs de faible densité, les quartiers en croissance, ainsi que les périodes de faible affluence. Il permet d'ajuster l'offre au besoin réel, plutôt que de maintenir des parcours fixes sous-utilisés. Le problème, aujourd'hui, n'est pas technologique : il est surtout contractuel. Tant que le TCAD reste pris dans des mécanismes d'octroi conçus pour d'autres services, il demeurera marginal — même lorsqu'il peut livrer plus d'accessibilité, plus de flexibilité et une meilleure efficacité des fonds publics.

Par « ouvrir le marché », nous signifions augmenter le nombre de fournisseurs admissibles, sous conditions, afin d'améliorer la qualité, l'innovation et l'efficacité des services. L'objectif n'est pas de déréglementer sans filet, mais de permettre au donneur d'ordre public de choisir des solutions performantes, en gardant un cadre clair, prévisible et défendable.

1. Inclure explicitement les TCAD dans les services que les entités municipales et gouvernementales peuvent demander par processus de gré à gré.

Cette clarification est importante : elle réduit l'incertitude administrative, accélère la mise en service et permet d'éviter que des projets utiles soient retardés simplement parce qu'ils ne « cadrent pas » parfaitement avec des catégories contractuelles héritées des pratiques antérieures. Le TCAD doit pouvoir être mobilisé rapidement, notamment pour des projets pilotes, des ajustements saisonniers ou des besoins ponctuels, sans que chaque initiative devienne un exercice lourd et dissuasif.

2. Prévoir une tarification uniforme à l'échelle régionale, déterminée par le donneur d'ordre / l'autorité organisatrice, applicable aux fournisseurs préalablement qualifiés. Ainsi, l'ouverture du marché se fait sans course au rabais : la concurrence se joue sur la qualité du service, la fiabilité, la capacité opérationnelle et l'innovation.

Une tarification uniforme a aussi un avantage de gestion : elle rend les comparaisons plus simples, améliore la prévisibilité budgétaire et évite que la pression sur les prix se traduise par une dégradation du service ou une fragilisation des opérateurs. Le donneur d'ordre conserve ainsi le contrôle sur la structure tarifaire, tout en bénéficiant d'un bassin élargi de solutions capables de livrer au même tarif.

3. Inclure un processus de qualification préalable systématique des fournisseurs, afin de sécuriser les donneurs d'ouvrage et de protéger les usagers. Ce processus peut notamment couvrir : la capacité de service, le type de véhicule, le système d'information utilisé.



La qualification préalable est la « porte d'entrée » qui rend l'ouverture du marché responsable. Elle permet de s'assurer que seuls des fournisseurs capables de livrer, de manière fiable et sécuritaire, puissent être sollicités. Elle réduit également le risque pour le donneur d'ordre, en standardisant les exigences minimales et en évitant de devoir réévaluer, à chaque contrat, des éléments déjà vérifiés.

Ces trois recommandations sont applicables, de manière cohérente, autant dans un contexte budgétaire que législatif ou réglementaire. Ensemble, elles créent un cadre simple : une voie d'accès contractuelle claire, un tarif public uniforme, et une ouverture du marché encadrée par la qualification.

Nos recommandations s'adressent donc conjointement au ministre des Finances, à la ministre des Affaires municipales et au ministre délégué à l'Économie.

Nous estimons qu'elles ont également une pertinence pour le ministre des Transports, pour la ministre de la Santé et des Services sociaux et pour la présidente du Conseil du trésor.



AVANTAGES

L'ouverture encadrée du marché des transports collectifs à la demande (TCAD) produit trois effets complémentaires qui, en pratique, vont toujours ensemble : **un meilleur service aux usagers, une accélération de la performance environnementale et une utilisation plus efficiente des fonds publics.**

Le mécanisme est simple. Lorsque le nombre de fournisseurs admissibles est très limité, l'autorité organisatrice dispose de peu de leviers pour ajuster rapidement l'offre, combler des pointes de demande, ou corriger une prestation qui ne répond pas aux besoins. À l'inverse, une plus grande variété de fournisseurs, admis selon des règles claires, augmente la capacité disponible et la souplesse opérationnelle. Cela se traduit par une meilleure couverture, une meilleure continuité de service et une amélioration plus rapide de l'expérience usager, notamment dans les secteurs ou les plages horaires où un réseau fixe est difficile à soutenir.

Cette diversité n'est pas une fin en soi : elle sert d'abord l'efficacité. Un marché plus ouvert permet de mieux faire correspondre les ressources aux déplacements réellement demandés, ce qui limite les kilomètres improductifs et réduit les coûts associés à une offre rigide. Le donneur d'ouvrage récupère un pouvoir d'ajustement concret : il peut calibrer les niveaux de service, moduler les zones desservies, corriger des irritants et faire évoluer le modèle par petites touches, au lieu de devoir attendre une refonte lourde ou un nouveau cycle complet. En clair, on paie davantage pour du service rendu et moins pour de l'inertie.

Cela dit, ouvrir le marché ne peut pas signifier « ouvrir la porte » sans garde-fous. C'est pourquoi la qualification préalable est la pierre angulaire du modèle proposé : elle crée un bassin de fournisseurs admissibles qui répondent, avant l'accès au service, à des exigences vérifiables.

Pour les usagers, c'est **une garantie de sécurité et de qualité** : conformité des véhicules, assurances, formation, conduite professionnelle, traitement des plaintes et des incidents, mécanismes de protection des usagers vulnérables, et capacité réelle à répondre à la demande. Pour le donneur d'ouvrage, c'est **une sécurité administrative** : critères uniformes, contrôle en amont plutôt qu'au cas par cas, réduction des risques contractuels et opérationnels, et conditions de reddition de comptes établies dès le départ. Autrement dit, on ne choisit pas « à l'aveugle » : on fixe d'abord les standards, puis on attribue la prestation dans un cadre maîtrisé.

Notre proposition respecte également les principes du cadre normatif applicable à l'octroi et à la gestion de contrats publics : intégrité, équité, transparence et saine gestion des fonds publics. L'intégrité est renforcée lorsque les règles d'accès, les exigences et les conditions de participation sont explicites, objectives et documentées. L'équité est assurée lorsque ces conditions s'appliquent à tous de manière uniforme, sans exceptions ni arrangements à géométrie variable. La transparence est favorisée lorsque l'on peut expliquer clairement comment un



fournisseur devient admissible, comment la prestation est suivie, et sur quels paramètres le service est ajusté. Enfin, la saine gestion est servie lorsque la dépense suit la demande réelle et que les choix opérationnels sont guidés par des indicateurs simples, suivis et comparables.

Il est important de préciser que VÉCO ne demande pas un passe-droit, ni une déréglementation. L'objectif est la mise en place d'un mécanisme spécifique, encadré et reproductible pour le TCAD, qui augmente le nombre de fournisseurs admissibles tout en renforçant, et non en affaiblissant, les garanties attendues par l'État et par les citoyens. C'est une ouverture ordonnée : ouvrir pour mieux servir, ouvrir pour mieux mesurer la performance, et ouvrir pour mieux protéger l'intérêt public.



PILOTE RÉUSSI

Avant de proposer d'ouvrir davantage le marché du transport collectif à la demande (TCAD), VÉCO a voulu faire ce que tout gestionnaire public demande, au fond : tester, mesurer, apprendre, puis ajuster. C'est l'esprit même d'un projet pilote. Dans une ville de taille moyenne comme Thetford Mines, sur des trajets typiques des milieux de faible densité et des périodes creuses, VÉCO a déployé un service de TCAD par automobile qui permet de vérifier, en conditions réelles, si la promesse tient : **un service plus souple, plus près des besoins des gens, et plus soutenable financièrement.**

Concrètement, le pilote a permis de valider toute la chaîne de service, du point de vue des citoyens comme du donneur d'ouvrage : réservation simple, répartition automatisée, optimisation des trajets en temps réel, et capacité d'intervention humaine au besoin pour gérer les situations particulières. Les véhicules sont géolocalisés, le suivi se fait en direct, et les paramètres de service (délais, détours, zones, points d'embarquement) peuvent être ajustés rapidement. Cette approche « terrain + données » fait une différence : elle réduit les erreurs, améliore la fiabilité et permet une reddition de comptes factuelle plutôt que des impressions.

Surtout, le pilote a démontré qu'on peut piloter le TCAD avec des indicateurs de performance clairs, accessibles en temps réel : adhésion des usagers, respect des temps de trajet, qualité de service, coûts unitaires et impacts environnementaux. C'est ce qui manque souvent quand on veut innover en transport collectif : on sait que ça « semble » mieux, mais on ne voit pas clairement pourquoi, ni à quelles conditions ça marche. Ici, l'autorité publique et l'opérateur peuvent suivre la performance du service, repérer les irritants (retards, détours, temps d'attente) et corriger rapidement.

Enfin, le projet pilote confirme un principe simple : en TCAD, on évite de faire rouler de gros véhicules à moitié vides. Un autobus a un coût au kilomètre, qu'il soit plein ou non. À l'inverse, le TCAD par automobile se déploie seulement quand il y a une demande, ce qui réduit les kilomètres inutiles et facilite l'atteinte d'objectifs de coût et de réduction des GES. À l'échelle d'un territoire, cette logique permet d'améliorer la couverture et l'expérience usager, sans alourdir la facture publique.

Bref, le pilote de Thetford Mines n'est pas qu'un « test » : c'est une preuve de concept. Il montre que, lorsque le cadre contractuel permet de choisir des fournisseurs qualifiés et d'ajuster rapidement le service, le TCAD peut livrer des gains concrets — pour les citoyens, pour l'administration publique et pour la transition vers une mobilité plus durable.



CONCORDANCE AVEC LES OBJECTIFS GOUVERNEMENTAUX

Nos recommandations sur le transport collectif à la demande (TCAD) s'inscrivent directement dans le sens des priorités gouvernementales déjà affirmées : gagner en efficacité, alléger les processus, améliorer concrètement les services aux citoyens et accélérer la transition environnementale. Elles ne demandent pas un passe-droit : elles proposent un mécanisme encadré, transparent et sécuritaire qui permet aux donneurs d'ouvrage d'acheter plus vite, mieux, et au bon coût, quand l'offre traditionnelle n'est pas adaptée ou trop lente.

Sortir de la « camisole de force » : efficacité, économie, services, environnement

Dans son « Discours d'ouverture du premier ministre » du 30 septembre 2025, le gouvernement réaffirme sa volonté de « faire le grand ménage dans la paperasse » et de libérer l'action publique d'une « camisole de force bureaucratique », notamment pour accélérer les projets et améliorer les services aux citoyens. Dans cet esprit, le TCAD est une solution d'exécution : il permet d'adapter l'offre au besoin réel (et non l'inverse), de réduire les kilomètres à vide, de couvrir des secteurs où l'autobus régulier coûte trop cher par usager, et de donner aux citoyens un service plus simple, plus proche et plus fiable. Autrement dit : moins de lourdeur, plus de résultats. C'est le même mouvement que celui recherché par l'allègement administratif : simplifier l'action publique tout en protégeant l'intégrité et la saine gestion des fonds publics.

Politique de mobilité durable 2030 : couvrir le territoire et mieux servir les clientèles vulnérables

La Politique de mobilité durable – 2030 met l'accent sur l'accès et la complémentarité des modes, notamment dans les milieux ruraux et en périphérie, en rappelant que ces territoires doivent être connectés à des pôles de services et que les personnes vulnérables doivent avoir des solutions adaptées. Le Bilan synthèse 2022-2023 confirme d'ailleurs que la mise en œuvre de cette politique passe par des mesures concrètes et suivies dans le temps, notamment sur l'accessibilité et l'optimisation des services. Le TCAD est un outil directement aligné avec cette logique : il complète le transport régulier au lieu de le remplacer, il permet d'optimiser l'intermodalité (rabattement vers des points d'accès), et il améliore la couverture territoriale sans imposer des coûts fixes disproportionnés. Il devient donc un levier pratique pour réaliser les intentions de la Politique, particulièrement là où les réseaux traditionnels atteignent leurs limites.

Diagnostic et travaux sur le transport adapté : ouverture au gré à gré et à la technologie partagée

Le document synthèse du Comité consultatif sur le transport des personnes en situation de handicap rappelle l'ampleur des défis et l'importance de solutions concrètes et réalistes. Le gouvernement a d'ailleurs rendu publiques ces pistes



de solution dans un communiqué du 7 septembre 2025, ce qui illustre la volonté d'avancer rapidement sur des solutions applicables sur le terrain. Parmi les pistes discutées, on retrouve l'idée d'accorder une plus grande latitude aux autorités organisatrices, notamment en recourant à des modalités contractuelles plus souples et à des applications technologiques partagées pour mieux organiser le service. Nos recommandations sont cohérentes avec cette orientation : permettre, dans un cadre balisé (qualification préalable, règles claires, tarification déterminée par l'autorité organisatrice), de recourir plus facilement à des services TCAD lorsque cela améliore l'accès, la fiabilité et l'expérience usager — notamment pour des clientèles qui ne peuvent pas « attendre que le système s'ajuste ».

Réforme des contrats municipaux : une direction déjà prise, à poursuivre de façon cohérente

Le projet de loi no 79 a modernisé le cadre des contrats des organismes municipaux, et cette modernisation s'applique aussi au transport collectif métropolitain. Un document de consultation sur le PL79 précise que la Loi sur les contrats des organismes municipaux « trouve également application pour les sociétés de transport en commun et exo », alors qu'auparavant exo était davantage encadré par des lois propres au transport collectif métropolitain.

Concrètement, cela signifie qu'exo est désormais assujéti au même régime d'attribution de contrats (modes d'adjudication, règles de gestion et mécanismes de surveillance) que les autres organismes municipaux. Cette direction est cohérente avec l'objectif du gouvernement : moderniser les façons de faire pour gagner en agilité, sans compromettre l'intégrité ni la transparence.

Dans cette continuité, VÉCO propose de rendre cette modernisation pleinement opérante pour le transport collectif à la demande (TCAD), par un mécanisme encadré (qualification préalable, exigences techniques, conditions de reddition de comptes) permettant d'utiliser des fournisseurs qualifiés avec des règles prévisibles. L'intention est simple : donner aux autorités organisatrices des leviers efficaces pour déployer le TCAD là où il apporte une valeur ajoutée immédiate, tout en protégeant la saine gestion des fonds publics.



LISTE DES RECOMMANDATIONS

1. Inclure explicitement les TCAD dans les services que les entités municipales et gouvernementales peuvent demander par processus de gré à gré.
2. Prévoir une tarification uniforme à l'échelle régionale, déterminée par le donneur d'ordre / l'autorité organisatrice, applicable aux fournisseurs préalablement qualifiés.
3. Inclure un processus de qualification préalable systématique des fournisseurs, afin de sécuriser les donneurs d'ouvrage et de protéger les usagers. Ce processus peut notamment couvrir : la capacité de service, le type de véhicule, le système d'information utilisé.



RÉFÉRENCES

Gouvernement du Québec, « Discours d'ouverture du premier ministre », 30 septembre 2025. En ligne :

<https://www.quebec.ca/nouvelles/actualites/details/default-298ded54c50e844833d79255f0c8c1ff-66115>

Ministère des Transports et de la Mobilité durable, Politique de mobilité durable – 2030, Gouvernement du Québec, 2018 (version PDF). PDF : https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/transports/ministere-des-transports/publications-amd/Plan_de_mobilite_durable/Politique-mobilite-durable-2030.pdf

Ministère des Transports et de la Mobilité durable, Politique de mobilité durable 2030 – Bilan synthèse 2022-2023, Gouvernement du Québec, 2023. PDF : https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/transports/ministere-des-transports/publications-amd/Plan_de_mobilite_durable/Politique-mobilite-durable-2030_Bilan-synthese-2022-2023.pdf

Ministère des Transports et de la Mobilité durable, Comité consultatif sur le transport des personnes en situation de handicap – Document synthèse, Gouvernement du Québec, 2025. PDF : https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/transports/transports/transport_adapte/Document-synthese_Comite-consultatif-transport-personnes-handicap.pdf

Gouvernement du Québec, « Transport adapté – Le Comité consultatif sur le transport des personnes en situation de handicap dévoile ses pistes de solution », communiqué, 7 septembre 2025. En ligne : <https://www.newswire.ca/fr/news-releases/transport-adapte-le-comite-consultatif-sur-le-transport-des-personnes-en-situation-de-handicap-devoile-ses-pistes-de-solution-895522672.html>

Gouvernement du Québec, Lois annuelles 2025 (2025C4F), Publications du Québec. En ligne : https://www.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/fileadmin/Fichiers_client/lois_et_reglements/LoisAnnuelles/fr/2025/2025C4F.PDF

Gouvernement du Québec, Projet de loi no 79 (page de référence). En ligne : <https://www.assnat.qc.ca/fr/travaux-parlementaires/projets-loi/projet-loi-79-43-1.html>

Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH), Document de consultation — PL79 (contrats des organismes municipaux). PDF : https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/affaires-municipales/publications/muni_express/PL_79_contrats_organismes_municipaux.pdf



VÉCO Mobilité

<https://VECOMobilite.com/>

Nhan Dung Cuong (Yung)

4660 Sainte-Catherine Est

Montréal, Québec

H1V 1Y9

1 514 863-2103

yungcuong@cuong.ca