FÉDÉRATION DES TRANSPORTEURS PAR AUTOBUS

SCOLAIRE • NOLISÉ • SPÉCIALISÉ • URBAIN • INTERURBAIN

Mémoire présenté au ministre des Finances ***en lien avec les consultations prébudgétaires 2026-2027***

Déposé par la Fédération des transporteurs par autobus

Février 2026

PRÉAMBULE

La Fédération des transporteurs par autobus (« FTA ») remercie le ministre des Finances, M. Éric Girard de lui donner l'occasion de formuler des commentaires dans le cadre des consultations prébudgétaires en ligne qui s'inscrivent dans le processus de préparation du budget 2026-2027.

La FTA regroupe plus de 700 entreprises œuvrant dans tous les secteurs du transport de personnes, notamment dans le transport scolaire, interurbain, urbain, nolisé-touristique, adapté, aéroportuaire, médical et par abonnement. Pour atteindre sa mission, la FTA veille à mobiliser, concerter et orienter l'industrie, dans un contexte de développement de la mobilité durable.

TRANSPORT SCOLAIRE

En 2022, le gouvernement du Québec a permis aux centres de services scolaires de signer des contrats de transport scolaire de 6 ans se terminant en juin 2028. Quant aux règles budgétaires qui définissent les paramètres financiers de ces contrats, elles sont d'une durée de 5 ans se terminant en juin 2027. C'est par ces règles que l'indexation des budgets destinés au transport scolaire et, par le fait même, les contrats de transport scolaire sont ajustés chaque année. Ces règles doivent être déposées et entérinées à chaque année à la suite de l'étude des crédits des différents ministères.

Cette indexation combine deux facteurs : l'indice des prix à la consommation (IPC Québec) et l'énergie (prix du diesel). Bien que cette formule ait permis, dans les premières années de son application, de couvrir les différentes augmentations, elle ne répond plus aux besoins des transporteurs scolaires. Il faudrait, à tout le moins, qu'un taux plancher minimum soit prévu à l'indexation pour permettre aux transporteurs de faire face aux différentes augmentations et d'avoir plus de prévisibilité.

Parallèlement à ce cadre financier, le gouvernement du Québec avait imposé par décret, en 2022, l'obligation pour les transporteurs scolaires de ne renouveler leur flotte que par des autobus scolaires électriques. Cependant, étant donné les problèmes rencontrés autant par les transporteurs que par les fabricants, et surtout pour éviter des bris de service faute de disponibilité d'autobus scolaires, le gouvernement a décidé, en juillet 2025, de lever l'obligation d'électrifier et de permettre aux transporteurs de faire l'acquisition d'autobus thermiques. Sans ce changement, plus de 1000 autobus scolaires auraient dépassé la limite de 12 ans d'âge pour le transport d'élèves.

Malheureusement, au cours des trois dernières années, le prix de ces véhicules a connu une augmentation substantielle où les autobus thermiques ont augmenté de plus de 60 % en 3 ans. Il en va de même pour les autobus électriques qui sont passés de 310 000 $ à 425 000 $. Bien que la bonification du programme d'électrification du transport scolaire ait été augmentée à 240 000 $, cela représente une augmentation de 37 %.

De ce fait, les transporteurs n'ont plus aucune marge de manœuvre afin de faire face à l'augmentation du coût, tant pour l'acquisition que pour l'exploitation.

On se rappelle qu'avant la mise en place du programme d'électrification, l'industrie du transport scolaire bénéficiait de deux mesures afin de faire face à la fluctuation du prix du carburant et aux coûts reliés aux équipements mis en place pour diminuer les gaz à effet de serre (normes EPA). Cette mesure consistait spécifiquement en un montant de 1120 $, indexé chaque année, par autobus pour la durée de vie des véhicules.

Ces mesures ont été abolies à la suite de l'électrification des autobus scolaires. Mais force est de constater que les transporteurs scolaires n'ont plus aucune marge de manœuvre, le prix des autobus thermiques ayant subi des augmentations importantes depuis 2022.

Du côté électrique, l'industrie bénéficiait de la mesure 30 400 qui couvrait deux volets, soit l'aide à l'acquisition et l'aide à l'exploitation, et ce, depuis la mise en place du programme d'électrification. Malheureusement, le volet acquisition a été aboli, ne laissant que le volet exploitation à 5 000 $ par année, par autobus. Ce sont donc environ 1200 autobus électriques qui se retrouvent aujourd'hui sans aide à l'acquisition. Nous demandons donc que ce volet soit réintroduit dans la mesure 30 400.

Bref, avec toutes ces hausses de prix et la réduction de certains programmes, les coûts d'acquisition ont augmenté de 10 % par rapport à la valeur des contrats de transport scolaire, ne laissant plus aucune marge de manœuvre au transporteur, sachant que ces coûts supplémentaires sont supérieurs au seuil de rentabilité de leurs contrats scolaires.

Lorsque le gouvernement a pris la décision de lever l'obligation d'acquérir exclusivement des autobus scolaires électriques, il a été motivé par la crainte de bris de service, faute d'autobus conformes pour assurer le transport des élèves. Mais force est de constater qu'étant donné les augmentations importantes des coûts des véhicules, plusieurs transporteurs ne sont pas en mesure de faire face à ces dépenses additionnelles; si bien que la flotte d'autobus vieillit prématurément. Le risque de ne pas avoir suffisamment de véhicules à court terme est inquiétant.

Avec ces enjeux, c'est tout l'écosystème du transport scolaire qui est en péril : autant les transporteurs que les fournisseurs et, naturellement, les centres de services scolaires qui offrent les services de transport aux élèves de leur territoire. Les bris de service ne sont plus causés uniquement par le manque de main-d'œuvre, mais bien souvent par le manque d'autobus !

En résumé, la FTA demande pour le secteur du transport scolaire :

- qu'une mesure d'aide à l'acquisition soit mise en place pour les véhicules acquis depuis la levée de l'obligation en juillet 2025, qu'ils soient thermiques ou électriques, semblable à ce qui existait pour le volet environnemental (EPA), pour le montant de 8 000 $ par année et ce, pour une durée de vie utile, soit 12 ans;
- que le calcul de l'indexation annuelle qui est en place actuellement soit revu dès cette année afin de prévoir un taux minimum de 3 %;
- que le volet immobilisation soit réintroduit dans la mesure 30 400 (soutien à l'électrification) pour les autobus électriques achetés entre octobre 2022 et juillet 2025.

TRANSPORT INTERURBAIN

Les transporteurs interurbains par autobus opèrent leurs services en vertu des permis de transport interurbain qu'ils détiennent et qui leur ont été délivrés par la Commission des transports du Québec (CTQ). Ils ont généralement l'exclusivité de l'offre sur le corridor visé par le permis, mais ont de nombreuses obligations à respecter, notamment en ce qui a trait aux horaires, aux municipalités desservies, aux tarifs ainsi qu'à la sécurité des véhicules et des opérations. Ces conditions sont encadrées rigoureusement par la CTQ dans une perspective de protection de l'intérêt du public.

Depuis plus de trente ans, les entreprises qui opèrent les lignes de transport interurbain par autobus ont vu leur achalandage diminuer de façon constante et ont par conséquent été contraintes de réduire leurs offres de services. En 2015, un point de rupture a été atteint. La rentabilité des principaux corridors n'était plus suffisante pour financer le manque à gagner, observé sur les lignes régionales déficitaires.

C'est dans ce contexte qu'a été mis en place le volet 3 du *Programme d'aide au développement du transport collectif* (PADTC) qui, essentiellement, vise à maintenir en vie des services régionaux déficitaires grâce à du financement public.

Toutefois, dans sa forme actuelle, ce volet repose sur des modalités qui ne tiennent pas suffisamment compte de la réalité interrégionale des services offerts. L'exigence d'un engagement financier des municipalités ou des MRC constitue un frein important, puisque les bénéfices du transport interurbain profitent à plusieurs territoires et ne se limitent pas à une seule autorité locale, ce qui limite l'accès au programme et réduit son efficacité.

Pour avoir accès à ce volet du programme, un transporteur interurbain doit s'adresser à un organisme admissible (généralement une MRC) et la convaincre de financer 25 % du déficit à combler afin que le PADTC finance l'autre 75 %. En réalité, vu le territoire desservi, le transporteur doit habituellement s'adresser à plusieurs MRC à la fois, les convaincre d'investir pour le maintien du service et demander à l'une d'elles d'agir comme porteur de dossier. Il doit le faire pour chaque ligne déficitaire auprès d'organismes différents et recommencer l'ensemble de la démarche chaque année. Du point de vue des transporteurs, cette tâche est colossale, irréaliste et généralement vouée à l'échec.

Par ailleurs, les élus locaux hésitent à payer pour des services de transport qui desservent d'autres régions que la leur, ce qui a entraîné une sous-utilisation des enveloppes budgétaires disponibles. Il est devenu impératif de redéfinir la notion d'organisme admissible à ce volet ainsi que l'exigence de contribution financière de la part du milieu municipal.

Même si tous reconnaissent que le transport interurbain est essentiel, il est de l'avis de nombreux acteurs de l'industrie et du milieu municipal que cette forme de transport collectif régional ou interrégional relève du gouvernement du Québec et non du palier municipal.

Par ailleurs, la FTA déplore depuis plusieurs années que les sommes prévues pour soutenir les lignes interurbaines dans le cadre du PADTC sont insuffisantes. Le gouvernement du Québec a présenté récemment le renouvellement du PADTC, qui couvre la période du 1er avril 2026 au 31 mars 2028. L'enveloppe autrefois disponible est passée de 1,2 milliard à 998 millions. La nouvelle mouture du PADTC a été revue à la baisse, avec des coupes allant jusqu'à 200 millions de dollars. Dans le volet 3, dédié au

transport interurbain, l'aide financière admissible par ligne, déjà insuffisante, est passée de 185 000 $ à 125 000 $ annuellement. Les montants ayant été réduits doivent être rétablis et l'augmentation des coûts et des déficits d'exploitation doit être prise en compte.

Au-delà de ces considérations destinées à rendre fonctionnel le programme déjà existant, le problème de fond pour le transport interurbain est que ce mode de transport collectif ne bénéficie d'aucune forme de financement public dans son fonctionnement régulier. Il s'agit, à notre connaissance, du seul mode de transport collectif pour lequel les usagers doivent assumer 100 % de tous les coûts confondus, y compris les coûts d'exploitation ainsi que les équipements et infrastructures.

Cette réalité explique en grande partie la longue et constante réduction de l'offre de service observée partout sur le réseau. Après la pandémie, la majorité des transporteurs ont normalisé une offre de services réduite par rapport aux niveaux de 2019, principalement afin de contrôler les coûts en l'absence de support financier direct ou indirect.

C'est ainsi que, sous le gouvernement actuel, l'offre de service a diminué et des dizaines de municipalités ont carrément perdu l'accès au service de transport interurbain. Les localités de Beauceville, Hudson, Lachute, Montebello, Rigaud, Saint-Georges, Saint-Joseph-de-Beauce, Saint-Lambert-de-Lauzon, Thurso et Vallée-Jonction en sont quelques exemples.

Depuis 2023, nous avons eu l'occasion de participer à plusieurs panels, conférences et événements organisés par des organismes tels que l'Union des municipalités du Québec (UMQ), l'Alliance de l'industrie touristique du Québec, l'Union des transports adaptés et collectifs du Québec (UTACQ) et l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ). Tous ces acteurs reconnaissent que l'offre de transport interurbain par autobus est insuffisante dans une perspective de mobilité durable et que l'enjeu fondamental de ce problème est le financement, qui repose exclusivement sur la part de l'usager.

Le statu quo n'est plus possible si le Québec veut continuer d'être l'une des provinces avec le réseau de transport interurbain le plus développé. Alors que les engagements en mobilité durable s'accompagnent d'investissements importants dans les sociétés de transport et dans le transport aérien régional, l'absence de support direct ou indirect, prévisible et récurrent, de la part de Québec est un non-sens. La diminution ou l'abolition de services n'est nullement souhaitable à court, moyen ou long terme. Au contraire, des solutions durables doivent être envisagées afin de maintenir et de bonifier l'offre de service à la population.

Que ce soit via des subventions, du financement d'actifs, des exemptions de taxes aux usagers ou d'autres mesures indirectes, les solutions peuvent prendre des formes variées. Cependant, elles doivent toutes être mises en place afin de réduire la part des coûts assumés par les usagers du transport interurbain. Il s'agit à la fois d'un enjeu d'occupation du territoire et d'équité pour les citoyens des régions.

Ces enjeux pourraient entraîner des pertes considérables pour les entreprises de transport, mais aussi des réductions de services importantes et une diminution de l'accessibilité aux services pour les usagers.

En résumé, la FTA demande pour le secteur transport interurbain :

- que les sommes prévues à l'ancienne mouture du PADTC soient rétablies et bonifiées;
- que les modalités d'accès au volet 3 du PADTC soient révisées afin de faciliter l'exigence de contribution financière de la part du milieu municipal;
- que la part des usagers utilisant le transport interurbain soit comparable à celle assumée par les usagers des autres modes de transport collectifs.

Finalement, la FTA rappelle que ces mesures ne sont que temporaires et que des solutions structurantes et permanentes doivent nécessairement passer par une réduction de la contribution demandée aux usagers des régions pour mettre en place des services de transport interurbain.

TRANSPORT URBAIN

La FTA désire porter sa voix à celle de l'Union des municipalités du Québec (UMQ) concernant la coupe non anticipée des volets 1 et 2 du PADTC, compromettant directement la capacité des municipalités et des sociétés de transport à maintenir des services adéquats et à poursuivre le développement de réseaux essentiels pour la mobilité de la population.

Ainsi, malgré le fait que le ministre Julien se soit engagé à éponger les pertes de l'année 2025, il n'en demeure pas moins, que plusieurs organismes en transport collectif devront envisager des décisions difficiles, pouvant aller jusqu'à des réductions de services à l'échelle du Québec pour les prochaines années.

CONCLUSION

La FTA demeure disponible, comme à l'habitude, pour discuter des enjeux ici mentionnés et pour contribuer aux réflexions d'une intervention adaptée aux capacités budgétaires du gouvernement.