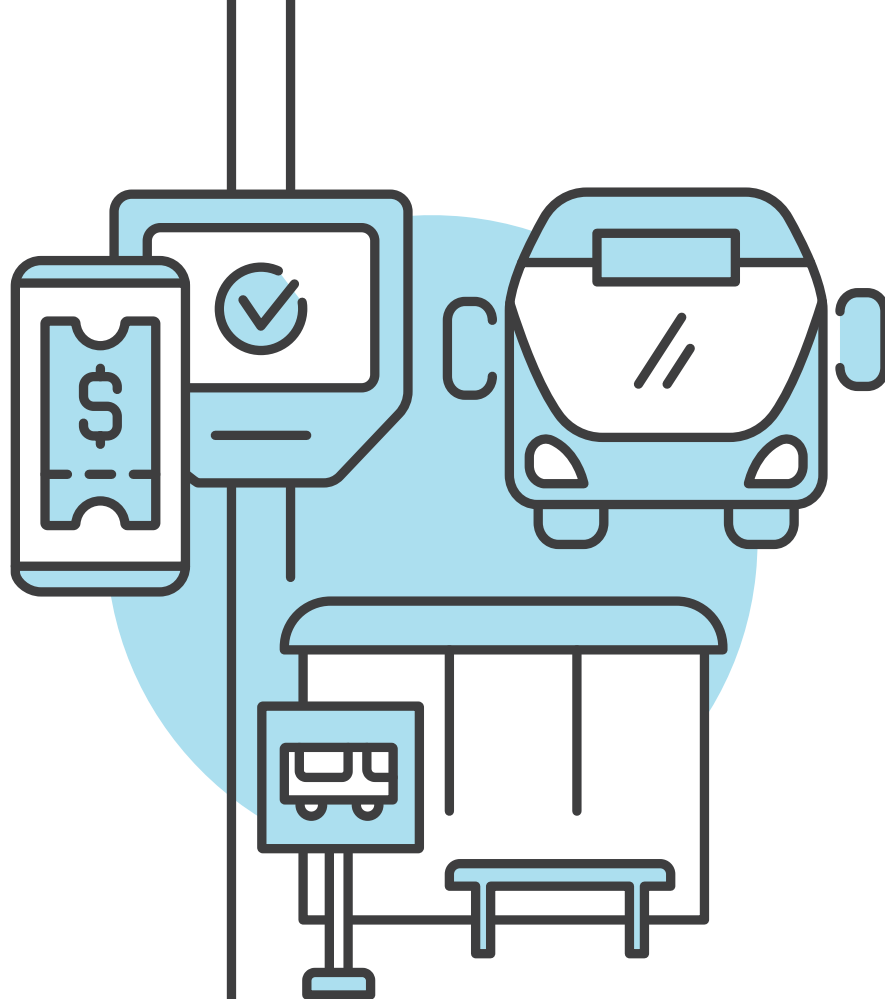




Rapport sur l'application de la Loi sur le Réseau de transport métropolitain (exo)

Rapport du ministre des Transports

Cette publication a été réalisée par la Direction générale du transport terrestre des personnes et éditée par la Direction générale des communications du ministère des Transports.

Le contenu de cette publication se trouve sur le site Web du Ministère à l'adresse suivante : transports.gouv.qc.ca.

Pour obtenir des renseignements, on peut :

- composer le 511 (au Québec) ou le 1 888 355-0511 (partout en Amérique du Nord)
- consulter le site Web du ministère des Transports au transports.gouv.qc.ca
- écrire à l'adresse suivante : Direction générale des communications

Ministère des Transports

500, boulevard René-Lévesque Ouest, bureau 4.010

Montréal (Québec) H2Z 1W7

© Gouvernement du Québec, ministère des Transports, 2022

ISBN 978-2-550-91613-0 (PDF)

Dépôt légal – 2022

Bibliothèque et Archives nationales du Québec

Tous droits réservés. Reproduction à des fins commerciales par quelque procédé que ce soit et traduction, même partielles, interdites sans l'autorisation écrite des Publications du Québec.



MESSAGE MINISTÉRIEL

La Loi sur le Réseau de transport métropolitain est entrée en vigueur le 1^{er} juin 2017. En vertu de l'article 93, au plus tard cinq ans après l'entrée en vigueur de la Loi, un rapport d'évaluation de la performance et de l'efficacité du Réseau de transport métropolitain ainsi que de l'application de sa loi constitutive doit être soumis au gouvernement et déposé à l'Assemblée nationale.

Au cours des derniers mois, des consultations ont été menées auprès des principaux intervenants afin de recueillir leurs commentaires et leurs observations, ce qui a servi d'intrants à ce rapport.

La région métropolitaine a connu des changements significatifs en matière de transport collectif, et plus particulièrement dans les couronnes nord et sud de Montréal. Plusieurs organismes publics qui étaient responsables du transport collectif et du transport adapté et qui étaient exploités de façons différentes ont été abolis, ce qui a été suivi par la création du Réseau de transport métropolitain, maintenant en activité sous le nom d'« exo ».

Les premières années d'exo ont pavé la voie à l'uniformisation des façons de faire, mais elles ont également été fortement touchées par la pandémie de COVID-19, laquelle a eu des répercussions majeures sur son achalandage. En outre, les consultations que nous avons tenues ainsi que les commentaires recueillis concernant exo ont permis de constater que certaines modifications législatives seraient nécessaires pour que l'organisme puisse assurer une satisfaction encore plus grande de sa clientèle.

Je dépose ce rapport d'évaluation afin qu'il alimente les réflexions et qu'exo poursuive sa mission dans les meilleures conditions et atteigne ses objectifs au bénéfice de sa clientèle : les usagers. Je tiens à exprimer ma reconnaissance à tous ceux et celles qui ont contribué aux travaux et rendu possible le dépôt du présent rapport.

Le ministre des Transports et ministre responsable de la région de l'Estrie,

François Bonnardel

Sommaire

Le Réseau de transport métropolitain (RTM), qui exerce ses activités sous le nom commercial « exo », existe depuis cinq ans seulement. Par conséquent, l'organisation et ses relations avec les différents organismes publics de transport en commun (OPTC) et municipalités sont très récentes. De plus, les derniers mois ont été marqués par la pandémie de COVID-19 et les travaux de réalisation du Réseau express métropolitain (REM), qui ont eu des répercussions significatives sur les services dirigés par exo. De plus, il convient de noter que l'organisation a un statut particulier en comparaison du Réseau de transport de Longueuil (RTL), de la Société de transport de Laval (STL) et de la Société de transport de Montréal (STM). En effet, exo est un OPTC à part, dont le territoire et l'encadrement législatif sont uniques.

Malgré cette récente constitution, lors de la consultation, la majorité des commentaires recueillis concernant exo sont positifs et encourageants. Le plus criant exemple de l'aspect positif des relations entre les parties prenantes et exo se trouve justement dans l'absence de commentaires et de recommandations dans les mémoires : ayant peu de commentaires et d'opinions à formuler, la plupart des parties prenantes font complètement abstraction d'exo.

Par ailleurs, lors des entretiens effectués au printemps 2021, la grande majorité des intervenants n'ont exprimé aucun mécontentement envers exo. Au contraire, ils ont souligné leur satisfaction envers ses services, son administration, sa gouvernance et les relations qu'ils entretiennent avec l'organisation et sa direction.

Les recommandations qui figurent à la fin de ce document s'inscrivent notamment dans le cadre des consultations menées au printemps 2021 en vue du dépôt du présent rapport, comme exigé en vertu de la loi constitutive d'exo.

Table des matières

Sommaire	4
1. Mise en contexte	7
2. Méthodologie	8
3. Gouvernance	9
3.1. Bilan général de la nouvelle gouvernance	9
3.2. Mission	9
3.3. Conseil d'administration et comités statutaires	10
3.4. Relation et reddition de comptes entre les parties prenantes	10
3.5. Statut d'exo par rapport aux autres OPTC	11
4. Organisation du transport collectif	12
4.1. Offre de services	12
4.2. Transport adapté	12
4.3. Évolution de l'achalandage	13
4.3.1. Déplacements par train et par autobus	13
4.3.2. Déplacements en transport adapté	13
5. Étalonnage	14
5.1. Réseaux et infrastructures	14
5.2. Gouvernance	14
6. Recommandations	15
6.1. Modification quant à la gouvernance	15
6.2. Modification quant à l'organisation	15
7. Conclusion	16
Annexe – Portrait des cinq régions étudiées	17
Bibliographie	22
Mémoires reçus et rapports réalisés par Arsenal conseils inc.	22
Sources consultées dans le cadre de l'étalonnage relatives à l'étude d'exo	22

Liste des sigles et acronymes utilisés

AMT : Agence métropolitaine de transport

ARTM : Autorité régionale de transport métropolitain

Boston MA-NH-RI : région urbaine de Boston (Massachusetts, New Hampshire, Rhode Island)

CIT : conseils intermunicipaux de transport

CMM : Communauté métropolitaine de Montréal

LARTM : Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain

LAV : mémoire de la Ville de Laval

LON : mémoire de la Ville de Longueuil

LRTM : Loi sur le Réseau de transport métropolitain

NOR : mémoire de la TPECN

OPTC : organisme public de transport en commun

REM : Réseau express métropolitain

RTL : Réseau de transport de Longueuil (ou mémoire du RTL)

RTM : Réseau de transport métropolitain

STL : Société de transport de Laval (ou mémoire de la STL)

STM : Société de transport de Montréal

SUD : mémoire de la TPECS

TC : transport en commun

TPECN : Table des préfets et élus de la couronne nord

TPECS : Table des préfets et élus de la Couronne-Sud

Washington DC-VA-MD : région urbaine de Washington (District de Columbia, Virginie, Maryland)

1. Mise en contexte

La Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal a été adoptée par l'Assemblée nationale le 19 mai 2016. L'objectif principal de la réforme était de mettre en place un modèle de gouvernance du transport collectif plus efficace pour les usagers. Plus précisément, ce nouveau modèle avait pour buts :

- D'implanter une vision plus intégrée du transport collectif;
- D'accélérer le développement des réseaux selon les besoins des usagers;
- D'améliorer la mobilité à l'échelle de la région métropolitaine;
- De mieux définir les rôles et responsabilités des principaux acteurs.

Afin d'atteindre ces différents objectifs, la Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal a aboli l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et les conseils intermunicipaux de transport (CIT) des couronnes nord et sud et a créé à leur place deux nouveaux organismes publics : l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) et le RTM, qui exerce ses activités sous le nom d'«exo». L'ARTM s'est vu octroyer la planification des services de transport collectif dans l'ensemble de la région métropolitaine de Montréal, ainsi que la compétence exclusive pour établir le cadre tarifaire applicable. Quant à exo, l'organisation a repris l'exploitation des services de train de banlieue auparavant sous la responsabilité de l'AMT et les services de transport en commun par autobus et de transport adapté au sein des deux couronnes. La réforme a, de ce fait, permis de séparer les rôles de planification et d'exploitation des services de transport collectif.

L'article 93 de la Loi sur le Réseau de transport métropolitain (RLRQ, chapitre R-25.01) (LRTM) prévoit que le ministre des Transports fasse rapport au gouvernement sur l'application de cette loi au plus tard cinq ans après son entrée en vigueur. Ce rapport doit notamment contenir des recommandations concernant l'actualisation de la mission d'exo et la composition de son conseil d'administration. Il doit également inclure une évaluation de l'efficacité et de la performance d'exo. Par la suite, le rapport est déposé à l'Assemblée nationale.

C'est dans ce contexte que le ministère des Transports a réalisé cette évaluation quinquennale. D'abord, une vaste consultation menée par la société Arsenal conseils inc., à la demande du Ministère, a permis d'obtenir l'avis de multiples parties prenantes à l'égard des premières années d'existence d'exo et de dresser certains constats.

Dans le cadre de cette évaluation, il convient de prendre en compte trois événements contextuels survenus au cours de ces cinq dernières années :

- La création d'exo, qui est somme toute relativement récente;
- La pandémie de COVID-19 et la déclaration de l'état d'urgence sanitaire sur tout le territoire québécois par le gouvernement;
- Les répercussions des travaux d'aménagement du REM sur la qualité des services de transport collectif offerts par exo.

Enfin, il importe de souligner le statut particulier d'exo comparativement aux trois autres OPTC de la région. L'organisme a, par exemple, la capacité d'exercer ses activités sur un territoire plus vaste et regroupant un nombre plus important de municipalités que le RTL, la STL ou la STM.

2. Méthodologie

Les consultations tenues au printemps 2021 dans le cadre de la préparation de ce rapport ont été faites quatre ans après l'entrée en vigueur de la LRTM.

Dans un premier temps, la méthodologie retenue a consisté à réaliser des consultations dans le cadre d'entrevues avec les parties prenantes du transport collectif de la région métropolitaine de Montréal :

- Directions générales de l'ARTM, de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), d'exo, du RTL, de la STL et de la STM;
- Présidences des conseils d'administration de l'ARTM, d'exo, du RTL, de la STL et de la STM;
- Représentants des clientèles de transport collectif d'exo, du RTL, de la STL et de la STM;
- Représentants des clientèles de transport adapté d'exo, du RTL et de la STM;
- Maires de cinq secteurs de la CMM, soit : Laval, Longueuil, Montréal, Repentigny et Varennes.

Dans un second temps, dans le cadre de ces consultations, un sondage a été réalisé auprès des 82 municipalités de la CMM, de la réserve indienne de Kahnawake et de la Ville de Saint-Jérôme. Lors de cette consultation, neuf mémoires ont été reçus, rédigés par les organismes suivants :

- Ville de Laval;
- Ville de Longueuil;
- Société de transport de Laval (STL);
- Société de transport de Montréal (STM);
- Réseau de transport de Longueuil (RTL);
- Table des préfets et élus de la Couronne-Sud (TPECS);
- Table des préfets et élus de la couronne nord (TPECN);
- exo (au sujet de la performance d'exo).

Dans un dernier temps, une étude d'étalonnage a été réalisée afin de comparer l'organisation et la gouvernance du transport collectif au sein de la CMM avec celles de quatre régions nord-américaines similaires :

- Région métropolitaine de Toronto;
- Région métropolitaine de Vancouver;
- Région urbaine de Boston MA-NH-RI (Massachusetts, New Hampshire, Rhode Island);
- Région urbaine de Washington DC-VA-MD (District de Columbia, Virginie, Maryland).

L'exercice a permis d'identifier des pistes d'amélioration et de formuler des recommandations en lien avec la gouvernance et l'organisation d'exo.

3. Gouvernance

Le diagnostic sur la gouvernance d'exo a été réalisé en se basant sur les informations obtenues lors de la consultation menée au printemps 2021.

3.1. Bilan général de la nouvelle gouvernance

Les observations sur exo sont à peu près inexistantes dans les mémoires reçus. Les commentaires à l'égard d'exo sont soit positifs, soit mineurs, et l'analyse du sondage auprès des municipalités de la CMM permet d'affirmer avec confiance que la totalité des intervenants sont globalement satisfaits de sa performance, de sa direction générale, de la gouvernance déployée et de sa collaboration avec les autres OPTC.

Néanmoins, la TPECN mentionne dans son mémoire que les municipalités locales ont perdu, à la suite de l'abolition des CIT, la relation de proximité qu'elles entretenaient avec la clientèle et les transporteurs.

Selon les répondants à la consultation, la transition vers le nouveau modèle de gouvernance était un passage obligé. Dans les circonstances, le comité de transition a facilité cette transition dans le temps imparti.

3.2. Mission

La mission d'exo est de transporter les gens avec efficacité et convivialité. Qu'il s'agisse du réseau de train de banlieue, d'autobus ou de transport adapté, exo doit offrir à tous ses clients des déplacements quotidiens qui sont rapides et fiables, tout en étant intégrés et agréables, et ce, que les clients soient des utilisateurs réguliers, occasionnels, à mobilité réduite ou encore en visite dans la région métropolitaine.

Les personnes interrogées apprécient la mission d'exo. Certains mentionnent cependant que la notion de développement durable pourrait être ajoutée dans son énoncé. Malgré tout, les répondants ont souligné les efforts d'exo en matière de transport collectif plus durable et responsable.

3.3. Conseil d'administration et comités statutaires

La loi constitutive d'exo prévoit que son conseil d'administration est composé de 15 membres, dont 7 membres indépendants, désignés comme suit :

- Trois par la Ville de Montréal, agissant par son conseil d'agglomération;
- Un par la Ville de Laval;
- Un par la Ville de Longueuil, agissant par son conseil d'agglomération;
- Quatre par les municipalités locales de la couronne nord;
- Quatre par les municipalités locales de la couronne sud;
- Deux usagers des services de transport collectif par la CMM, dont un usager des services de transport collectif et un usager du transport adapté aux besoins des personnes à mobilité réduite.

Dans une proportion de 83 %, les municipalités ayant répondu au sondage sont satisfaites à l'égard de la composition du conseil d'administration d'exo. Celui-ci est décrit comme consensuel et collaboratif et plutôt représentatif des différentes municipalités dans lesquelles exo est présent. Les participants à la consultation ont également souligné :

- L'assiduité des élus membres du conseil d'administration;
- L'efficacité des comités;
- La diversité dans les profils et les compétences des administrateurs.

3.4. Relation et reddition de comptes entre les parties prenantes

Dans une proportion de 82 %, les municipalités ayant participé au sondage affirment être satisfaites de la relation qu'elles entretiennent avec exo. Elles soulignent aussi la volonté de l'organisation de se faire connaître des villes qu'elle dessert.

La TPECS a aussi tenu à souligner les efforts d'exo sur le plan communicationnel. Elle précise que celui-ci a veillé à entretenir un canal de communication fluide et un lien de proximité étroit avec la clientèle et les municipalités locales. La TPECS fait référence entre autres aux récents travaux d'exo concernant la refonte des circuits et des réseaux d'autobus, ainsi qu'au prochain plan stratégique organisationnel.

En ce qui concerne ses liens avec l'ARTM, exo mentionne des difficultés, notamment en lien avec la distinction des responsabilités d'ordre stratégique et opérationnel. Exo précise que la nature des relations entre l'ARTM et les OPTC s'éloigne de plus en plus de celle qui devait prévaloir avec l'adoption du projet de loi 76, qui visait avant toute chose l'efficacité et l'efficacité des services de transport collectif dans la région métropolitaine. L'organisation estime que l'ARTM interfère trop souvent avec les responsabilités opérationnelles des OPTC et crée une lourdeur administrative qui n'offre aucune valeur ajoutée aux clients.

3.5. Statut d'exo par rapport aux autres OPTC

Exo et la TPECN ont souligné les difficultés rencontrées compte tenu des règles strictes auxquelles est soumis exo, plus précisément le cadre juridique qui régit l'attribution de contrats, notamment pour le transport adapté. De surcroît, exo souligne des difficultés dans l'attribution de contrats ferroviaires, où les organismes détiennent un monopole, ou encore avec des fabricants d'origine, où il n'existe pas de bassin de fournisseurs. De telles contraintes doivent être prises en considération au moment d'évaluer cette organisation.

Dans le même ordre d'idées, exo est le seul organisme qui n'est pas assujéti à l'article 86 de la Loi sur les sociétés de transport en commun, qui permet à une société de réaliser toute activité commerciale connexe à son entreprise. Cela empêche exo de gérer convenablement des projets et bloque les municipalités voulant se développer à proximité de ses infrastructures.

Également, la TPECS et exo notent que les inspecteurs d'exo n'ont pas les pouvoirs qui leur permettraient de régler le problème de stationnement désordonné. Ils suggèrent que les pouvoirs des inspecteurs d'exo soient élargis au même titre que ceux des autres sociétés de transport.

Finalement, les représentants des clientèles du transport collectif soulignent le caractère unique du territoire desservi par exo, ce qui amène celui-ci à interagir avec un grand nombre de municipalités.

4. Organisation du transport collectif

Les municipalités ayant pris part au sondage sont d'avis qu'il est encore trop tôt pour savoir à quel point l'arrivée d'exo a modifié la performance du transport collectif sur leur territoire. Elles sont néanmoins globalement optimistes, et espèrent pouvoir travailler activement aux côtés d'exo pour répondre aux besoins de leur communauté respective.

4.1. Offre de services

La TPECS dresse un bilan positif des premières années d'exo. Elle précise qu'en dépit de la pandémie, elle a pu constater un maintien, voire une bonification de l'offre de services d'autobus par exo à certains endroits. Des modifications technologiques ont aussi été apportées afin d'améliorer l'expérience, comme le système d'aide à l'exploitation et à l'information voyageurs disponible dans les autobus, les gares, les terminus et les stationnements incitatifs.

Les municipalités, quant à elles, sont partagées relativement aux services de train de banlieue. Seulement 50 % d'entre elles se disent satisfaites du

service actuel. Elles mentionnent notamment le manque de fréquence des trains de banlieue et les répercussions des travaux de réalisation du REM sur certaines lignes. En revanche, leurs commentaires sont plus positifs concernant la refonte du transport par autobus pilotée par exo. Selon elles, l'initiative améliore la couverture géographique et les équipements, autant durant les heures de pointe qu'en dehors de ces heures.

Parmi les municipalités ayant répondu au sondage et possédant une ligne de train sur leur territoire, une municipalité sur deux juge ce service fiable pour les usagers.

4.2. Transport adapté

Depuis sa création, exo a progressivement mis en place de nouvelles normes concernant son offre de services en transport adapté. À titre d'exemple, les heures de service ont été prolongées, tant pour le transport que pour le service à la clientèle. De plus, un numéro de téléphone distinct pour la clientèle du transport adapté a été mis en service afin de répondre de manière optimale à ses besoins particuliers.

L'organisation a procédé à l'intégration des organismes de transport adapté présents sur son territoire, facilitant les déplacements des utilisateurs à l'échelle des couronnes. Elle a également misé sur les technologies pour rendre son réseau plus accessible.

4.3. Évolution de l'achalandage

4.3.1. Déplacements par train et par autobus

Depuis le début de ses activités, en 2017, le nombre de déplacements assurés par exo a stagné, voire diminué.

Tableau 1: Déplacements en train et en autobus et totaux au sein du réseau d'exo (en millions)

	TRAIN	AUTOBUS	TOTAL
2020	4,9	8,5	13,4
2019	19,2	23,5	42,7
2018	20,0	24,7	44,7
2017	20,3	23,8	44,1

Dans son rapport annuel de 2019, exo souligne que la baisse de l'achalandage enregistrée est attribuable aux diminutions observées sur les lignes de Mascouche et de Deux-Montagnes en raison des travaux de construction du REM.

À noter également que les chiffres de 2020 concernant les déplacements par train et par autobus, tout comme pour la section suivante sur le transport adapté, ont été inclus à titre purement indicatif. En effet, puisque la pandémie a grandement nui à l'achalandage, ces chiffres ne sont, par conséquent, ni représentatifs d'une année classique, ni comparables aux exercices précédents.

4.3.2. Déplacements en transport adapté

Tableau 2: Déplacements en transport adapté au sein du réseau d'exo

	TRANSPORT ADAPTÉ
2020	306 162
2019	682 100
2018	684 400
2017	674 800

Le nombre de déplacements en transport adapté assurés sur le territoire d'exo a connu une légère croissance depuis 2017, exception faite de 2020, où il y a eu une baisse considérable en raison de la pandémie. En 2020, étant donné la situation de la pandémie, exo a vu augmenter la proportion des déplacements médicaux de façon importante, tandis que les autres déplacements ont diminué de façon substantielle.

Fait important à mentionner, les représentants des clientèles en transport adapté consultés ont souligné leur appréciation des services d'exo. Ils ont par ailleurs noté les améliorations importantes apportées aux infrastructures ainsi que la volonté d'exo de réduire les temps de parcours.

5. Étalonnage

La deuxième étape du processus d'évaluation de la performance et de l'efficacité d'exo a consisté en un étalonnage avec des régions métropolitaines comparables à celle de Montréal.

La majorité des données ont été récoltées pour l'année de référence 2019, les activités de 2020 ayant été largement marquées par la pandémie de COVID-19 et étant, par conséquent, moins représentatives du contexte normal des activités. L'analyse a été effectuée en fonction des renseignements disponibles au printemps et à l'été 2021.

Quatre régions comparables à la région métropolitaine de Montréal ont été choisies, soit deux régions

métropolitaines canadiennes (Toronto et Vancouver) et deux régions urbaines américaines (Boston et Washington D.C.).

Les principaux constats établis à la lumière des différentes données recueillies ainsi que des éléments d'analyse comparative des cinq régions sont présentés dans les prochaines sous-sections. Le portrait des cinq régions étudiées est présenté en annexe.

5.1. Réseaux et infrastructures

Exo, qui compte 61 stations de train, se situe dans la moyenne des régions étudiées. Avec 234 km de réseau de train de banlieue, l'organisation se situe en dessous de la moyenne de 345 km des régions comparées.

Pour ce qui est des navetteurs, Montréal offre 1 place de stationnement incitatif par 12 navetteurs, contre seulement 8 dans les régions de Toronto et de Boston.

5.2. Gouvernance

En moyenne, les conseils d'administration des principales autorités et des principaux organismes chargés du transport collectif comptent 13 administrateurs. En comparaison, le conseil d'administration d'exo est composé de 15 administrateurs.

Au total, 77 % des administrateurs des conseils d'administration étudiés sont considérés comme indépendants, comparativement à 53 % au sein d'exo. Dans le contexte de ce rapport, le terme « indépendant » désigne des administrateurs non élus, municipaux ou provinciaux, et qui ne sont pas employés au sein de l'autorité ou de l'organisme qu'ils représentent.

Les OPTC des cinq régions étudiées ont des rôles et des responsabilités très similaires, tous liés aux décisions opérationnelles et à la prestation de leurs services. Néanmoins, quelques différences sont à noter dans le partage de ces responsabilités :

- Dans les régions métropolitaines de Montréal et de Vancouver, il n'est pas prévu que l'ARTM et son équivalent TransLink exercent des responsabilités sur le plan opérationnel, ces responsabilités relevant plutôt des sociétés de transport ou des exploitants tels qu'exo;
- Par contre, dans la région métropolitaine de Toronto ainsi que dans les régions urbaines de Boston et de Washington D.C., les sociétés de transport ou les exploitants partagent certaines responsabilités avec l'autorité régionale en matière de transport collectif.

6. Recommandations

Les recommandations qui suivent sont issues des consultations tenues en 2021. À noter qu'une partie importante des suggestions et des commentaires ont été formulés par exo, au sein du mémoire traitant de sa propre gouvernance et performance.

6.1. Modification quant à la gouvernance

Certains intervenants consultés ont souhaité que la notion de développement durable soit ajoutée à la mission d'exo.

En ce qui concerne les administrateurs d'exo et le processus de leur nomination, les parties prenantes soulignent la différence qui existe actuellement entre exo et les autres OPTC. Rappelons que la LRTM impose la présence obligatoire des maires lors de l'élection de nouveaux membres du conseil d'administration représentant les municipalités locales des couronnes nord et sud, et un processus d'adoption des résolutions des conseils municipaux considéré comme lourd.

Dans la mesure où ce sont les conseils municipaux ou d'agglomération qui désignent, parmi leurs élus, les

membres des conseils d'administration des trois autres OPTC, il pourrait être d'intérêt d'évaluer la pertinence de doter exo d'un processus de désignation semblable. Cette proposition offrirait la possibilité de désigner des membres élus ayant l'expérience requise dans le domaine municipal, expérience qui touche notamment les fonctions de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, de l'environnement, des finances et du transport en commun.

Par ailleurs, comme suggéré par exo, la fusion des trois comités statutaires pourrait être évaluée afin d'augmenter l'efficacité de l'organisation et de réduire le dédoublement résultant du chevauchement des travaux.

6.2. Modification quant à l'organisation

Bien que les parties prenantes soient globalement satisfaites de la performance d'exo, les consultations menées suggèrent quelques modifications législatives quant à son fonctionnement qui mériteraient une attention particulière. À cet égard, les pistes d'amélioration suivantes pourraient faire l'objet d'une évaluation, en collaboration avec les intervenants concernés :

- Permettre à exo de réaliser toute autre activité commerciale connexe, comme il est prévu pour les sociétés de transport en commun dans leur loi constitutive;
- Revoir les règles d'attribution des contrats pour les adapter à la réalité d'exo en matière de transport ferroviaire;
- Limiter le niveau d'approbation préalable de l'ARTM aux acquisitions de biens pour le

prolongement du réseau de train de banlieue ou aux travaux majeurs sur les infrastructures;

- Réviser les pouvoirs accordés aux inspecteurs d'exo afin de mieux contrôler la circulation et les stationnements et de régir le remorquage ainsi que le remisage de véhicules stationnés illégalement.

7. Conclusion

Les consultations menées en 2021 ont démontré une très grande satisfaction concernant la performance et la gouvernance d'exo. En effet, les parties prenantes ont souligné la qualité de leur relation avec l'organisme, ainsi que les efforts déployés par celui-ci en matière de consultation et de collaboration depuis sa création.

Les parties prenantes concernées s'entendent également pour dire qu'il est trop tôt pour déterminer les retombées de l'arrivée d'exo sur la performance du transport collectif sur leur territoire respectif. Malgré une baisse d'achalandage globale due à la pandémie, la fréquentation est en hausse sur toutes les lignes, sauf celles de Mascouche et de Deux-Montagnes, qui sont en baisse en raison des travaux liés au REM.

Toutefois, à la lumière de ces consultations, il appert que des ajustements sont requis à la gouvernance d'exo et à son fonctionnement afin de lui permettre de mieux desservir la clientèle du transport collectif et du transport adapté.

En somme, la création d'exo, qui est venu remplacer plusieurs CIT qui avaient tous leurs façons de faire, a favorisé une plus grande optimisation des ressources au bénéfice des usagers. Dans cette perspective, une actualisation des liens entre exo et l'ARTM pourrait conduire à une plus grande performance d'exo et, du même coup, à une amélioration de l'offre de services pour les usagers du transport collectif de la région métropolitaine de Montréal.

Annexe

Portrait des cinq régions étudiées

1. Région métropolitaine de Montréal

POPULATION (2016)	TERRITOIRE	DENSITÉ DE POPULATION
4 098 927	4 604 km ²	890 habitants/km ²

Principales autorités de transport en commun :

- Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM)
- exo
- Société de transport de Montréal (STM)
- Société de transport de Laval (STL)
- Réseau de transport de Longueuil (RTL)

Nombre de services offerts en transport en commun : 3

- Métro
- Bus
- Train

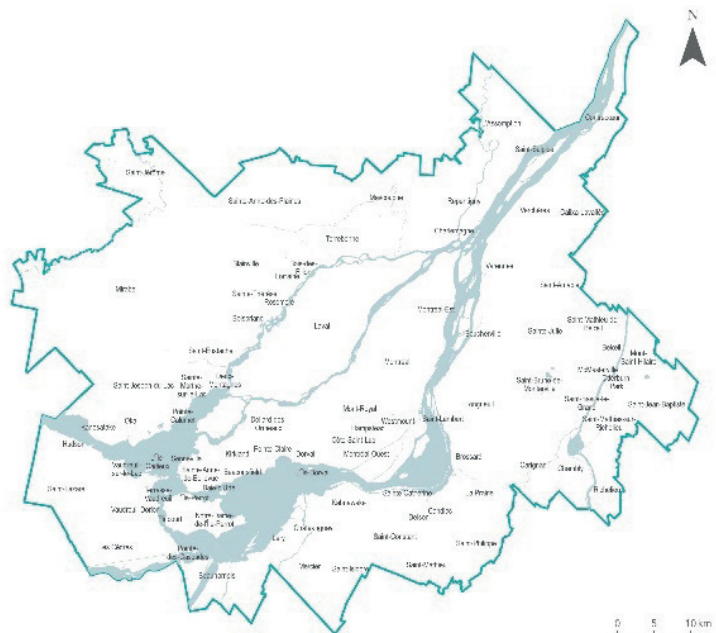
Nombre de déplacements annuels en 2019 : 576135158

Habitants qui choisissent de faire la navette¹ en TC par kilomètre de réseau : 12

Déplacements en TC par habitant² : 140³

Parts modales du transport :

- Automobile privée : 70 %⁴
- Transport en commun : 22 %
- Transport actif : 7 %



Particularités : la région métropolitaine de Montréal est constituée en partie de l'île de Montréal, d'où la présence de ponts et de tunnels. Le transport collectif est organisé par zones géographiques.

1. Navette : moyen de transport principal utilisé par une personne pour se déplacer entre son domicile et son lieu de travail (Statistique Canada, <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016ref/dict/pop177-fra.cfm>).

2. Nombre de déplacements totaux divisé par la population totale.

3. Plus de 25 % plus élevé que la ville suivante (Vancouver : 111 déplacements/habitant).

4. Part la plus élevée des trois villes canadiennes.

2. Région métropolitaine de Toronto

POPULATION (2016)	TERRITOIRE	DENSITÉ DE POPULATION
5 928 040	5 906 km ²	1 004 habitants/km ²

Principales autorités de transport en commun :

- Metrolinx (autorité régionale)
- Commission de transport de Toronto (Toronto Transit Commission [TTC]), organisme principal en transport collectif

Nombre de services offerts en transport en commun : 5

- Métro
- Bus
- Train
- Tramway
- Service rapide par bus (SRB)

Nombre de déplacements annuels en 2019 : 605 821 256

Habitants qui choisissent de faire la navette en TC par kilomètre de réseau : 86

Déplacements en TC par habitant : 102

Parts modales du transport :

- Automobile privée : 68 %
- Transport en commun : 24 %⁵
- Transport actif : 7 %



Source de l'image : TTC (TTC System Map – October 2021 [transit.toronto.ca])

Particularités : la région métropolitaine de Toronto borde le lac Ontario. Metrolinx, l'autorité régionale de transport en commun, gère aussi directement le transport par train et la liaison ferroviaire de l'aéroport de Toronto.

5. Part la plus élevée des cinq territoires.

3. Région métropolitaine de Vancouver

POPULATION (2016)	TERRITOIRE	DENSITÉ DE POPULATION
2 463 431	2 882 km ²	855 habitants/km ²

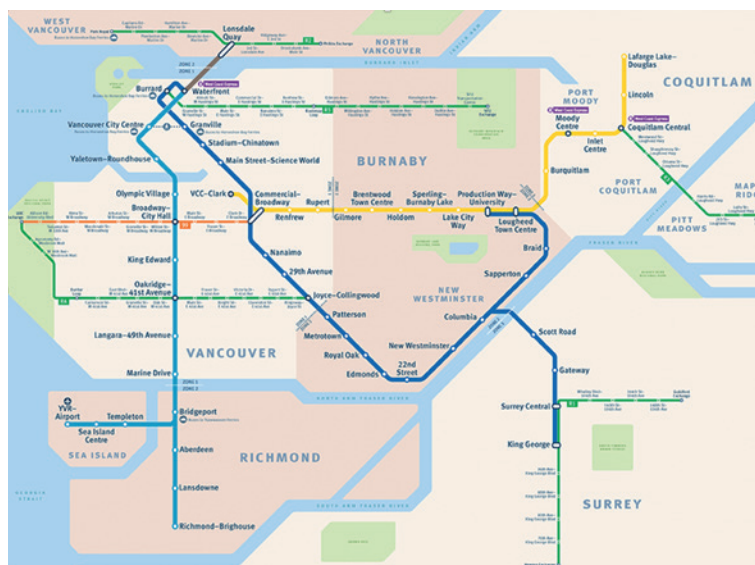
Principale autorité de transport en commun :

- TransLink

Nombre de services offerts en transport en commun : 5

- Métro (SkyTrain)
- Bus
- Train (West Coast Express)
- Service rapide par bus (SRB)
- Traversier (SeaBus)

Nombre de déplacements annuels en 2019 : 273 782 000



Source de l'image : TransLink

Habitants qui choisissent de faire la navette en TC par kilomètre de réseau : 80

Particularités : la région métropolitaine de Vancouver est constituée en partie d'îles. Des tunnels permettent de rejoindre Richmond et l'aéroport par le métro. Un traversier assure aussi le lien avec Vancouver Nord.

Déplacements en TC par habitant : 111

Parts modales du transport :

- Automobile privée : 69 %
- Transport en commun : 20 %
- Transport actif : 9 %⁶

6. Part la plus élevée des cinq territoires.

4. Région urbaine de Boston MA-NH-RI

POPULATION (2016)	TERRITOIRE	DENSITÉ DE POPULATION
4 465 966	4 851,05 km ²	921 habitants/km ²

Principale autorité de transport en commun :

- Massachusetts Bay Transportation Authority (MBTA, aussi appelée le « T »)

Nombre de services offerts en transport en commun : 5

- Métro
- Bus
- Train
- Service rapide par bus (SRB)
- Traversier

Nombre de déplacements annuels en 2019 : 439 810 000

Habitants qui choisissent de faire la navette en TC par kilomètre de réseau : 157

Déplacements en TC par habitant : 98

Parts modales du transport :

- Automobile privée : 76 %
- Transport en commun : 15 %
- Transport actif : 8 %



Source de l'image : MBTA

Particularités : la région urbaine de Boston longe l'océan Atlantique et est fragmentée en plusieurs îles et presqu'îles. L'aéroport de la ville, qui se situe de l'autre côté du canal principal, est néanmoins desservi par plusieurs modes de transport : métro, bus et navettes gratuites.

5. Région urbaine de Washington DC-VA-MD

POPULATION (2016)	TERRITOIRE	DENSITÉ DE POPULATION
5 066 973	3 423,96 km ²	1 480 habitants/km ²

Principale autorité de transport en commun :

- Autorité des transports collectifs de l'aire métropolitaine de Washington (Washington Metropolitan Area Transit Authority [WMATA])

Nombre de services offerts en transport en commun : 3

- Métro
- Bus
- Service rapide par bus (SRB)

Nombre de déplacements annuels en 2019 : 301 800 000

Habitants qui choisissent de faire la navette en TC par kilomètre de réseau : ND

Déplacements en TC par habitant : 60

Parts modales du transport :

- Automobile privée : 77 %
- Transport en commun : 16 %
- Transport actif : 5 %

Note : Par souci de représentativité des résultats de la région étudiée, seuls les chiffres relatifs aux activités de la WMATA ont été pris en compte.



Source de l'image : WMATA

Particularités : certains organismes privés ou parapublics desservent également la région urbaine de Washington DC-VA-MD en autobus et en train. Cependant, ils ne dépendent pas de la WMATA et sont généralement aussi présents dans d'autres régions. Ils acceptent néanmoins, pour certains, le moyen de paiement SmarTrip de la WMATA.

Bibliographie

Mémoires reçus et rapports réalisés par Arsenal conseils inc.

EXO-1 : *Mémoire sur la performance et l'efficacité d'exo (RTM), exo, 31 mai 2021.*

EXO-2 : *Mémoire sur la performance et l'efficacité de l'ARTM, exo, 31 mai 2021.*

LAV : *Mémoire dans le cadre de la revue quinquennale prévue à l'article 133 de la Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), Ville de Laval, 31 mai 2021.*

LON : *Mémoire déposé dans le cadre des consultations du ministère des Transports du Québec portant sur l'efficacité et la performance de l'Autorité régionale de transport métropolitain et d'exo, Ville de Longueuil, juin 2021.*

NOR : *Commentaires de la Table des préfets et élus de la couronne nord sur l'efficacité et la performance de l'ARTM et d'exo, Table des préfets et élus de la couronne nord, 21 mai 2021.*

RTL : *Bilan quinquennal de l'ARTM – Évaluation de la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal, Réseau de transport de Longueuil, 4 juin 2021.*

STL : *Évaluation de la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal, Société de transport de Laval, mai 2021.*

STM : *Rapport sur l'application de la loi de l'ARTM – Bilan quinquennal, Société de transport de Montréal, mai 2021.*

SUD : *Commentaires de la Table des préfets et élus de la Couronne-Sud dans le cadre de l'exercice d'évaluation de l'application des lois de l'ARTM et du RTM (exo), Table des préfets et élus de la Couronne-Sud, 21 mai 2021.*

Sources consultées dans le cadre de l'étalonnage relatives à l'étude d'exo

[Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière \(2020\). *Rapport provisoire du groupe de travail sur la mobilité urbaine.*](#)

[Conservation Law Foundation \(2020\). *21st-Century Transportation: MBTA Governance and Transformation.*](#)

[Exo \(2017\). *Rapport annuel 2017.*](#)

[Exo \(2018\). *Rapport annuel 2018.*](#)

[Exo \(2019\). *Rapport annuel 2019.*](#)

[Exo \(2020\). *Rapport annuel 2020.*](#)

[Exo \(2021\). *Gouvernance.*](#)

[Exo \(2021\). *Horaires des trains.*](#)

[Exo \(2021\). *Stationnements incitatifs.*](#)

[GO Transit \(2018\). *GO Transit: fact sheet.*](#)

[GO Transit \(2021\). *Horaires complets.*](#)

[GO Transit \(2021\). *System Map.*](#)

[GO Transit \(2021\). *Véhicules, gares et stations accessibles.*](#)

[Gouvernement du Massachusetts \(2021\). *MassDOT Board of Directors membership.*](#)

[Massachusetts Bay Transportation Authority \(2014\). *Ridership and Service Statistics.*](#)

[Massachusetts Bay Transportation Authority \(2019\). *Ridership.*](#)

[Massachusetts Bay Transportation Authority \(2021\). *Commuter Rail.*](#)

[Massachusetts Bay Transportation Authority \(s. d.\). *Parking.*](#)

[Metrolinx \(2017\). *Plan de transport régional 2041.*](#)

[Metrolinx \(2021\). *Conseil d'administration.*](#)

[Toronto Transit Commission \(2020\). *Parking.*](#)

[TransLink \(2021\). *Park and Ride.*](#)

[TransLink \(2021\). *Pricing and Fare Zones.*](#)

[TransLink \(2021\). *West Coast Express Fares.*](#)

[TransLink \(2021\). *West Coast Express Schedules.*](#)

[Union Pearson Express \(2021\). *UP Express Fares.*](#)

[Washington Metropolitan Area Transit Authority \(2017\). *Metro Facts 2017.*](#)

[Washington Metropolitan Area Transit Authority \(2019\). *FY19 Metro Performance Report.*](#)

[Washington Metropolitan Area Transit Authority \(2021\). *Metro Snapshot 2021.*](#)

[Washington Metropolitan Area Transit Authority \(2021\). *Parking.*](#)

[Washington Metropolitan Area Transit Authority \(2021\). *Service.*](#)

[Washington Metropolitan Area Transit Authority \(s. d.\). *Airport and Rail Access.*](#)

