



Montréal, le 6 février 2023

par courriel

Madame Jennifer Maccarone
Députée circonscription Westmount-Saint-Louis
Présidente
Commission des transports et de l'environnement
Édifice Pamphile-Le May
1035, rue des Parlementaires, 3e étage
Québec (Québec) G1A 1A3
cte@assnat.qc.ca

Objet : Commentaire d'exo sur le projet de Stratégie gouvernementale de développement durable 2023-2028

Madame la Présidente,

Exo se réjouit de pouvoir contribuer à la réflexion du gouvernement du Québec entourant la Stratégie gouvernementale de développement durable (SGDD 2023-2028). Créé en 2017, exo exploite les services de transport collectif par autobus et de transport adapté des couronnes nord et sud, ainsi que le réseau de trains de la région métropolitaine de Montréal. Exo dessert un vaste territoire qui correspond à celui de la Communauté métropolitaine de Montréal, de Saint-Jérôme et de la réserve de Kahnawake. Son réseau compte 5 lignes de trains, 226 lignes d'autobus et 79 lignes de taxibus.

En 2018, exo a entamé une démarche de développement durable et a concrètement positionné ses intentions dans des orientations, des objectifs et des actions de ses documents stratégiques : Plan stratégique organisationnel (PSO 2021-2025) et son Plan d'action de développement durable (PDD 2022-2025). Parmi plusieurs actions en cours, notons le projet exobus, qui consiste à revoir notre modèle d'affaires autobus en devenant propriétaire de la flotte et acquérir plus de 1000 autobus électriques dans un horizon de 20 ans.

Le transport collectif : un incontournable au développement durable

Il existe clairement un consensus à l'effet que le transport collectif est un incontournable pour répondre aux enjeux environnementaux, économiques et sociaux qui permettront de tendre vers une société plus durable.

- Du point de vue environnemental, faire le choix du transport collectif est le geste le plus efficace pour réduire les émissions de gaz à effet de serre puisque le secteur des transports, et principalement le transport routier, est responsable de 43,3 % des émissions.
- Au niveau sociétal, le transport collectif donne accès à différents services, à des centres d'enseignement et à des lieux d'emplois permettant aux citoyens de participer aux activités qui composent la société. De plus, bien intégrés dans leur milieu, les pôles de mobilité favorisent des milieux de vie durables et assurent une qualité de vie aux citoyens.
- Au point de vue économique, non seulement l'utilisation du transport en commun est moins coûteuse pour ses usagers que la voiture, mais le transport collectif contribue concrètement à la vitalité économique des communautés en générant de la richesse : les réseaux de transport collectif du Québec ont injecté 3,1 milliards \$ dans l'économie en 2017. Ils soutenaient alors 23 184 emplois directs et indirects et contribuaient 2,1 milliards \$ au produit intérieur brut québécois en plus des recettes fiscales générées par leurs activités. Enfin, le transport collectif peut contribuer à la diminution des coûts de congestion dans le Grand Montréal estimés à 4,2 milliards \$ en 2018 par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) ce que l'électrification des véhicules ne peut améliorer.

Montréal, le 6 février 2023

Lettre à Madame Jennifer Maccarone

Députée - circonscription Westmount-Saint-Louis & Présidente de la Commission des transports et de l'environnement
Commentaire d'exo sur le projet de Stratégie gouvernementale de développement durable 2023-2028

Malgré les liens indéniables du transport en commun envers le développement durable, deux principaux défis persistent :

Le manque de financement :

- À l'heure actuelle, le financement du transport collectif est insuffisant et inéquitable envers celui octroyé au réseau routier et ceci est décrié depuis plusieurs années. De plus, avec la chute des recettes tarifaires découlant de la pandémie, les coûts liés à la mise en service du REM et un déficit structurel, l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) estime avoir un manque à gagner de plus de 500 millions \$ en 2023 pour financer le transport collectif de la région métropolitaine de Montréal. Exo est confronté dès maintenant à un manque à gagner de 29,8 millions \$ qui pourrait nous obliger à réduire significativement des services dès cette année si rien n'est fait.

La spirale de l'offre de service :

- Le financement stable et prévisible dans le temps est une condition essentielle pour offrir un service de transport collectif répondant aux besoins de la population. Or, le manque de financement nous préoccupe par les éventuelles conséquences sur l'offre de service qui engendreront une spirale de décroissance où chaque diminution de service entraîne une perte additionnelle de clientèle. Cet enjeu est d'autant plus criant dans le milieu périurbain qu'exo dessert. En effet, l'offre de transport collectif devrait suivre l'évolution démographique et économique des populations des couronnes nord et sud de Montréal qui a été plus rapide qu'ailleurs dans la région métropolitaine. Or, le manque de financement fait en sorte qu'exo n'est pas en mesure d'offrir autant d'heures de service par population desservie que les autres OPTC de la région.

Quelles actions le gouvernement pourrait-il mettre en œuvre pour relever les défis ?

Dans le cadre de la SGDD 2023-2028, exo recommande au gouvernement de prioriser les actions suivantes. Celles-ci sont en lien avec les objectifs de l'Orientation 4 – Développer les collectivités durablement :

- Assurer des investissements récurrents et équitables envers le transport collectif afin d'offrir des services pérennes. Les investissements devraient être accordés dans un premier temps pour ramener l'offre de service pré-pandémique dans les couronnes, ensuite pour combler le retard dans l'offre de service accumulé depuis plusieurs années et enfin pour soutenir le rythme de la croissance démographique et économique et s'adapter aux nouvelles réalités de la population en matière de mobilité.
- Mettre le transport collectif au cœur des objectifs de l'orientation 4. Le transport collectif a des effets structurants sur plusieurs aspects de cette orientation : création de milieux de vie (objectif 4.1), mobilité durable (objectif 4.2), collectivités dynamiques et innovantes (objectif 4.3). Or, les éléments présentés dans cette orientation ne permettent pas de bien saisir toute l'ampleur de la contribution du transport collectif à l'atteinte de ces objectifs. Par exemple, exo contribue pleinement à la création de milieux de vie durables où aménagement et transport sont intégrés, et ce par le développement de quartier TOD et par une complémentarité des modes de transport collectifs et actifs.
- Faire ressortir les engagements du Plan pour une Économie verte 2030 et ceux découlant de la Politique de mobilité durable pour atteindre les engagements de réduction d'émissions de GES, poursuivre la lutte contre les changements climatiques, assurer la transition énergétique et tendre vers la mobilité durable.
- Encourager l'innovation dans les initiatives en transport en commun afin d'adapter les services aux réalités des territoires. Par exemple, exo teste actuellement des projets de transport à la demande (TAD) qui offrent aux clients de réserver leur déplacement à l'aide d'une application mobile ou du service à la clientèle. Cette offre a plusieurs bénéfices et permet de créer le meilleur trajet pour les chauffeurs, des fréquences plus directes pour les clients et de desservir un plus grand territoire.

Enfin, exo a des inquiétudes concernant les impacts que pourrait avoir le projet de loi 2, Loi visant notamment à plafonner le taux d'indexation des prix des tarifs domestiques de distribution d'Hydro-Québec et à accroître l'encadrement de l'obligation de distribuer de l'électricité, sur les sociétés de transport en commun.

Montréal, le 6 février 2023

Lettre à Madame Jennifer Maccarone

Députée - circonscription Westmount-Saint-Louis & Présidente de la Commission des transports et de l'environnement
Commentaire d'exo sur le projet de Stratégie gouvernementale de développement durable 2023-2028

Exo est actuellement à revoir son modèle d'affaire afin d'acquérir des autobus électriques. Dans le cadre de ce projet, la construction de nouveaux garages devra permettre la recharge des autobus ce qui nécessitera à terme une augmentation considérable de notre consommation d'électricité. Or la capacité à assumer la possible hausse des tarifs d'électricité avec des taux d'indexation sans plafond pour le secteur institutionnel, comme le prévoit le projet de loi, préoccupe notre organisation et pourrait compromettre la capacité de réaliser un projet porteur de transport collectif à haut bénéfice sur l'empreinte carbone. En ce sens, dans le cadre de la transition énergétique à laquelle le gouvernement travaille et qui nécessitera une hausse de la consommation d'électricité, exo s'attend à ce que les projets d'électrification des transports collectifs soient priorités. Exo invite le gouvernement du Québec à tenir compte de ces enjeux dans la SGDD.

En conclusion, la Stratégie gouvernementale en développement durable identifie, en partie, les éléments pertinents aux besoins de notre secteur. Pour assurer une véritable pérennité et répondre aux besoins actuels et ceux des générations futures (qui est le fondement même du développement durable), il est essentiel qu'un financement et des investissements adéquats soient mis en place dans le développement, le maintien des services et de l'électrification du transport collectif. Il s'agit d'une condition fondamentale pour assurer des milieux de vie durable.

Nous vous remercions, Madame la Présidente, de l'attention portée à la présente vous prions d'agréer l'expression de nos sentiments distingués.



Sylvain Yelle
Directeur général
SYFD//jl