



Consultations prébudgétaires du ministre des Finances

2 février 2024

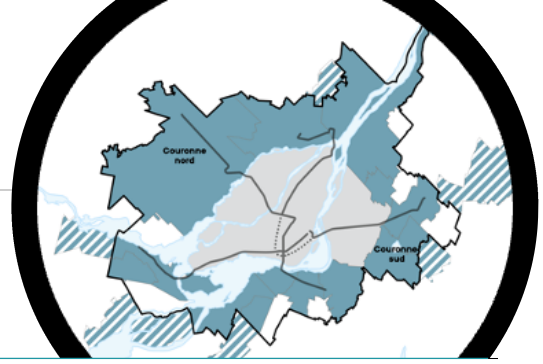
**Mémoire soumis au ministère
des Finances dans le cadre des
consultations pré-budgétaires**

exo

TABLE DES MATIÈRES

- 2** **Présentation d'exo**
- 3** **Pourquoi investir dans les transports collectifs**
- 4** **Recommandations d'exo**
 - 1. **Accessibilité pour tous au transport collectif**
 - 2. **Bonification de l'offre de service**
- 10** **Synthèse des demandes**
- 11** **Défis financiers d'exo**
- 12** **Exo: un manque à gagner important en 2024 malgré les efforts d'optimisation**
- 13** **Une initiative structurante à l'étude pour la couronne nord**
- 14** **Conclusion**

PRÉSENTATION D'EXO



Trains*

- 5 lignes de train
- 52 gares
- 206 voitures
- 41 locomotives
- 225,7 km de voies ferrées
- › CP : 96,3 km
- › CN : 86 km
- › exo : 42 km
- › CDPQ : 1,4 km

Incluant les gares Lucien-L'Allier et gare Centrale dont exo n'est pas propriétaire.



Autobus et taxibus

235 lignes d'autobus **87 lignes de taxibus**

Couronne nord : 87 Couronne nord : 39
Couronne sud : 148 Couronne sud : 46

13 terminus*

Centre-ville	Châteauguay
Mansfield	Contrecoeur
Repentigny	Beloeil
Sainte-Julie	George-Gagné
Saint-Eustache	La Prairie
Terrebonne	Montcalm-Candiac
Chambly	



* Les terminus Centre-ville et Mansfield sont gérés pour l'ARTM

Transport adapté

- › Offert sur l'ensemble du territoire
- › Service sur réservation



Exo se réjouit de pouvoir contribuer à la réflexion du gouvernement du Québec entourant la préparation de son budget 2024-2025. Les grands enjeux de société de même que les opportunités technologiques et législatives qui voient le jour nous poussent à réinventer le transport collectif et à bâtir la mobilité de demain. Ce mémoire est l'occasion pour exo de présenter les défis actuels auxquels nous faisons face, en proposant au gouvernement du Québec des solutions concrètes qui permettront d'y répondre.

Le présent mémoire fait état de la réalité et des besoins spécifiques d'exo dans le contexte actuel. Les recommandations énoncées ci-dessous s'ajoutent à celles formulées par l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) dans son mémoire, lesquelles concernent plus globalement le cadre financier régional requis pour assurer les services de transport collectif dans le Grand Montréal.

Nous convenons, tout comme l'ARTM, qu'il est urgent que le cadre financier pour 2025 soit déterminé afin que tous, villes et organismes de transport public, puissent amorcer leur exercice financier dans les délais habituels et soient en mesure de planifier dans un cadre connu et normé.

POURQUOI INVESTIR DANS LES TRANSPORTS COLLECTIFS

Pour bonifier l'offre de service

Les coûts d'exploitation et d'immobilisations continuent de croître plus vite que les revenus, malgré les efforts d'optimisation réalisés jusqu'à présent. Le cadre financier des prochaines années est incertain et ne permet pas de bonifier, ni même de maintenir, l'offre de service en transport collectif pour soutenir la croissance de l'achalandage en couronnes. En effet, malgré le fait que les couronnes nord et sud de Montréal, desservies par exo, ont connu l'évolution démographique la plus rapide dans la région, l'offre de service ne permet toujours pas de refléter cette croissance.

Pour réduire la place de l'auto solo

Selon le bilan de la Politique de mobilité durable 2022-2023, la part des déplacements en auto solo a augmenté de 69 % à 74 %. Ce mode de transport a donc gagné du terrain dans les dernières années, alors que la cible fixée pour 2030 est de 55 %. Le Plan pour une économie verte 2030 précise qu'on doit réduire la place de l'auto solo. Or, ce plan finance essentiellement l'achat d'autobus électriques sans pour autant favoriser l'augmentation de l'offre de service en transport collectif, pourtant cruciale pour attirer de nouveaux usagers.

RECOMMANDATIONS D'EXO

POUR RÉPONDRE AUX BESOINS PRÉSENTS ET FUTURS D'EXO

ACCESSIBILITÉ POUR TOUS AU TRANSPORT COLLECTIF

- Octroyer une enveloppe de subventions annuelle dédiée au financement des projets en accessibilité pour le transport collectif.
- Pour 2024, prévoir une somme de 4,52 M\$ à exo pour lui permettre de développer l'accessibilité.

BONIFICATION DE L'OFFRE DE SERVICE

- Octroyer un financement de 9,4 M\$ afin d'assurer une mise en service efficace et optimale du REM grâce à la refonte du réseau d'exo dans les secteurs de la Presqu'Île et Laurentides – Terrebonne ouest.
- Octroyer un financement de 3 M\$ à 8 M\$ par année pour l'accélération de projets de transport à la demande.

1. ACCESSIBILITÉ POUR TOUS AU TRANSPORT COLLECTIF

PLAN DE DÉVELOPPEMENT DE L'ACCESSIBILITÉ 2023-2027

➤ Recommandation 1 :

Octroyer une enveloppe de subventions annuelle dédiée au financement des projets en accessibilité pour le transport collectif.

Pour 2024, prévoir une somme de 4,52 M\$ à exo pour lui permettre de développer l'accessibilité.

Besoins en 2024 :



Réseau train :
3,61 M\$



Réseau bus :
0,9 M\$

Besoins en 2025 :



Réseau train :
7,57 M\$



Réseau bus :
6,34 M\$

- Le Plan de développement de l'accessibilité 2023-2027 d'exo vise à améliorer l'accessibilité de nos services et nos infrastructures pour les personnes ayant des limitations fonctionnelles : total de 65,5 M\$.
- L'accessibilité profite à tout le monde : familles avec des enfants en poussette, personnes avec des blessures temporaires, voyageurs avec bagages, etc.
- Le taux d'incapacité est en hausse en raison du vieillissement important de la population, ce qui a des impacts sur la mobilité des personnes.
- La réalisation de plusieurs actions de ce plan est conditionnelle à l'obtention d'un financement adéquat par les autorités compétentes.
- Rappelons que les OPTC ont l'obligation légale de produire ces plans d'accessibilité, tel qu'exigé par le ministère des Transports et de la Mobilité durable.
- Exo, la STM, l'ARTM et la Ville de Montréal font face à un recours collectif intenté par le Regroupement des activistes pour l'inclusion au Québec (RAPLIQ), qui pourrait conduire à des dédommagements de près de 1,5 G\$. Le jugement est attendu en 2024. Dans ce contexte, la mise en œuvre des projets visant à rendre les services d'exo accessibles revêt une importance particulière.

2. BONIFICATION DE L'OFFRE DE SERVICE

Mobilité intra-couronnes et croissance démographique

Les recommandations 2.1 et 2.2 concernent les besoins spécifiques identifiés par exo pour bonifier son offre de service dans un contexte de retour à l'offre prépandémique et de rattrapage historique et démographique. Elles doivent être considérées parallèlement au cadre financier présenté par l'ARTM dans son mémoire visant l'ensemble de la région métropolitaine.

- La mobilité a évolué dans les couronnes nord et sud de la région métropolitaine. Ces territoires sont des milieux de vie et des lieux d'activité importants qui ont connu une forte augmentation démographique récemment.
- Au cours des 20 dernières années, près de 56 % de la croissance démographique de la région métropolitaine a été enregistrée dans les couronnes.
- L'achalandage dans la couronne nord est revenu à 100 % de celui de 2019, mais avec une offre de service toujours réduite.
- La congestion routière est de plus en plus importante dans ces secteurs et les services de transport collectifs ne sont pas encore adaptés pour répondre aux besoins sans cesse grandissants pour des déplacements intra-couronnes.
 - Les citoyens demandent également davantage de service hors pointe, de soir et de fin de semaine, et souhaitent pouvoir se déplacer plus aisément à l'intérieur même des couronnes.
 - Les usagers des services d'exo attendent en moyenne 20 minutes de plus que les usagers des services de la STM entre chaque passage d'autobus. Nous souhaitons offrir aux usagers en couronnes un service équivalent à celui des autres OPTC.

REFONTE DES RÉSEAUX NÉCESSAIRES POUR L'ARRIVÉE DE L'ANTENNE OUEST DU REM

➤ **Recommandation 2.1 :**

Octroyer un financement de 9,4 M\$ afin d'assurer une mise en service efficace et optimale du REM grâce à la refonte du réseau d'exo dans les secteurs de la Presqu'Île et Laurentides – Terrebonne ouest.

La nouvelle gouvernance des transports collectifs, les grands projets de transport collectif, dont le REM, et l'évolution des comportements de mobilité en lien avec la croissance économique et démographique des couronnes nord et sud ont mené exo à entreprendre une vaste refonte de son réseau.

La refonte a débuté dans les secteurs Chambly-Richelieu-Carignan et Le Richelain-Roussillon afin de s'arrimer à la mise en service de l'antenne rive-sud du REM. L'obligation de rabattre au REM et le fait de ne plus avoir à se rendre jusqu'au centre-ville de Montréal ont permis à exo de réinvestir les sommes générées par les kilomètres économisés dans l'amélioration de l'offre de service et donc de mettre en service cette refonte avec le même budget.

Or, la situation n'est toutefois pas la même pour les prochains secteurs en refonte : la Presqu'île et Laurentides – Terrebonne-ouest.

- L'arrivée de REM dans ces deux secteurs impose des coûts additionnels significatifs. Les budgets d'opérations auraient besoin d'être bonifiés de 20 % pour répondre uniquement aux besoins minimaux, y compris l'obligation de rabattement au REM.
- Un retard significatif de l'offre de service a été accumulé dans les dernières années dans ces secteurs comparativement aux secteurs centraux.
- Les attentes de la population sont grandes et elle demande une augmentation de la fréquence en pointe, l'ajout de service hors pointe la fin de semaine, une plus grande couverture du territoire et un meilleur accès aux générateurs de déplacements locaux.
- Ce financement n'est pas considéré dans le cadre financier de l'ARTM déposé en 2023.

LE TRANSPORT À LA DEMANDE

➤ **Recommandation 2.2 :**

Octroyer un financement de 3 M\$ à 8 M\$ par année pour l'accélération de projets de transport à la demande.

- Au sortir de la pandémie, exo a testé deux modèles de transport à la demande.
 - Dans le secteur de Beloeil-McMasterville, un réseau local à lignes fixes a été entièrement converti en service « à la demande » planifié.
 - À Terrebonne, un service de transport à la demande dynamique par berline est venu s'ajouter aux lignes régulières d'autobus.
- Les résultats de ces deux projets pilotes sont probants : meilleure couverture horaire et spatiale; plus grande flexibilité (heures et arrêts); forte augmentation de l'achalandage; diminution du coût par passage (d'environ 50 %); acquisition de nouveaux clients et réalisation d'économies.
- Exo propose d'accélérer le développement du transport à la demande sur son territoire par l'ajout de 3 à 4 zones par année pendant cinq ans (en combinant la conversion de lignes fixes dans certains secteurs et l'ajout de service dans d'autres).
- Le transport à la demande s'avère un modèle mieux adapté aux besoins de certains secteurs du territoire desservi par exo et qui favorise un meilleur accès au transport en commun dans les couronnes. Le budget nécessaire serait de 3 M\$ à 8 M\$ par année selon le scénario et la cadence de déploiement.

SYNTHÈSE DES DEMANDES

Demands	Sommes estimées
1. <i>Octroyer une enveloppe de subventions annuelle dédiée au financement des projets en accessibilité pour le transport collectif.</i>	2024: 4,52 M\$ 2025: 13,91 M\$
2.1 <i>Octroyer un financement de 9,4 M\$ afin d'assurer une mise en service efficace et optimale du REM grâce à la refonte du réseau d'exo dans les secteurs de la Presqu'île et Laurentides – Terrebonne ouest.</i>	9,4 M\$ par année
2.2 <i>Octroyer un financement de 3 M\$ à 8 M\$ par année pour l'accélération de projets de transport à la demande.</i>	3 à 8 M\$ par année

DÉFIS FINANCIERS D'EXO

FINANCEMENT COMPLEXE DES PROJETS D'IMMOBILISATIONS

Programmes d'immobilisations 2024-2033 d'exo

La planification et la priorisation des projets d'immobilisations sont de plus en plus complexes en raison de l'augmentation importante des coûts des travaux et des délais très longs pour obtenir les confirmations nécessaires entre le moment du dépôt d'une demande de subvention et l'obtention d'une réponse.

Enjeux

Le nombre de projets qu'exo peut déposer dépend du montant total de notre balise au **Plan des investissements en transport collectif (PITC)**.

Le montant total de la balise, 550 M\$, est le même depuis plusieurs années, malgré l'explosion du coût des projets.

Le montant plafonné de cette balise et la manière dont sont conçus les programmes de subvention actuels ne permettent pas la réalisation du Plan de développement de l'accessibilité 2023-2027 d'exo.

La volonté du gouvernement du Québec d'accélérer la transition vers les autobus électriques fait aussi en sorte qu'il y a moins de sommes disponibles pour le maintien d'actifs qui sont pourtant essentiels afin d'offrir des services de qualité aux usagers du transport collectif.

EXO : UN MANQUE À GAGNER IMPORTANT EN 2024 MALGRÉ LES EFFORTS D'OPTIMISATION

Financement par l'ARTM : 421,2M\$ en 2024

Pour exploiter les services de trains de banlieue, de transport adapté et d'autobus en couronnes.

Exo fait face à un manque à gagner de **27,7 M\$**.

Pour équilibrer le budget, exo utilisera de manière exceptionnelle 27,7 M\$ des excédents affectés au remboursement de la dette à long terme.

Aucune marge de manœuvre pour ajuster ou développer les services existants afin de soutenir la croissance de l'achalandage.

Exo réduira ses dépenses récurrentes de 14,3 M\$

Bien que l'optimisation des dépenses fasse partie des pratiques d'affaires d'exo, le budget 2024 d'exo prévoit une réduction additionnelle des dépenses courantes de 14,3 M\$. Par exemple, des travaux de mise à niveau d'infrastructure et des initiatives de nature technologique sont reportés ou annulés. Des activités d'entretien et de gardiennage des sites d'exo sont également réduites. La sécurité des clients et des employés étant une priorité pour exo, elle ne sera toutefois jamais compromise par ces décisions. La masse salariale est réduite de 4,5 M\$ sur une base annuelle pour refléter les efforts de priorisation et de ralentissement des projets et des activités.

Néanmoins, les charges d'exploitation augmenteront de 34,8 M\$ en 2024 en raison de la hausse du coût du carburant, du coût des pièces du matériel roulant, des coûts de certains contrats d'exploitation et de changement à la réglementation ferroviaire.

Une contribution exceptionnelle d'exo de 50 M\$ est effectuée au cadre financier de l'ARTM, dans le contexte de déficit majeur du financement du transport collectif.

Cette solution de dernier recours aura un impact important sur notre capacité à financer dans le futur le maintien des actifs du matériel roulant d'exo, puisque les sommes nécessaires sont réduites d'autant.

Ces montants affectés à la dette à long terme ne représentent pas des liquidités disponibles pour exo. Ce sont plutôt des excédents comptables théoriques provenant de

la répartition des actifs et des passifs de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) selon leurs valeurs comptables lors de la création d'exo le 1er juin 2017.

Dans le contexte actuel, force est de constater que cette situation n'est qu'un préambule aux années à venir. Sans un rehaussement du financement du transport collectif, le manque à gagner d'exo ne sera que plus criant dans le futur. Cette réalité justifie d'autant plus la nécessité pour les OPTC d'obtenir rapidement un cadre financier pour 2025.

UNE INITIATIVE STRUCTURANTE À L'ÉTUDE POUR LA COURONNE NORD

Exo entrevoit de se pencher au cours de l'année 2024 sur une nouvelle version d'un projet d'électrification et de développement de la ligne de train de Saint-Jérôme. Cette ligne a le potentiel de devenir la colonne vertébrale du réseau de transport collectif sur la couronne nord vers Montréal et exo souhaite investiguer les détails d'un programme de valorisation à moyen/long terme. Celui-ci impliquerait entre autres l'acquisition des emprises ferroviaires (actuelle propriété du CPKC) pour augmenter la fréquence du service et faciliter les projets d'amélioration de l'accessibilité aux gares. Il inclurait aussi l'électrification de la ligne, en tout ou en partie, et le rehaussement du parcours pour offrir une meilleure couverture de service et augmenter l'attractivité de la ligne. Des analyses internes seront menées dans les prochains mois, en collaboration avec nos experts et nos partenaires, en vue de lancer une mise à l'étude approfondie du projet en 2025.

EN CONCLUSION

Exo souhaite offrir aux résidents des couronnes nord et sud de Montréal des services de transport collectif adaptés à leurs besoins. En élargissant son offre de service et en l'adaptant en fonction des caractéristiques de notre territoire et de notre population, les citoyens seront plus enclins à faire le choix d'une mobilité durable. Ce choix contribuera à l'atteinte des objectifs du Québec en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Pour maintenir et développer efficacement son réseau, Exo a besoin d'un cadre budgétaire qui tienne compte de ses particularités. Exo a proactivement rationalisé ses ressources dans les dernières années, et poursuit de façon continue ses efforts d'optimisation. À court terme, des sommes doivent toutefois être allouées dans le budget 2024-2025 afin de combler des besoins réels qui permettront à exo de garantir un service fiable et de qualité à ses usagers. Les sommes demandées visent notamment à permettre la réalisation des projets ambitieux d'accessibilité de notre réseau. Elles visent aussi à bonifier l'offre de service pour refléter les nouvelles réalités démographiques et de mobilité intra-couronnes, pour introduire davantage de transport à la demande et pour déployer la refonte des réseaux qui a découlé de l'arrivée de l'antenne ouest du REM. Exo réitère également l'importance d'obtenir une prévisibilité quant au cadre financier de l'année 2025 afin de pouvoir planifier adéquatement son propre exercice financier.

Exo est entièrement disponible pour collaborer avec le gouvernement, discuter des recommandations formulées dans le présent mémoire et répondre à toute question à ce sujet.