



Consultation prébudgétaires du ministre des Finances

7 février 2025

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

exo

TABLE DES MATIÈRES

2 **Portrait d'exo**

3 **Introduction**

4 **Recommandations d'exo**

1. Accessibilité pour tous au transport collectif

2. Valorisation de la ligne Saint-Jérôme

12 **Synthèse des demandes**

13 **Appui aux recommandations de l'ATUQ**

15 **Conclusion**

Portrait d'exo

Exo exploite les services de transport collectif par autobus et de transport adapté des couronnes nord et sud de Montréal ainsi que le réseau de trains de banlieue de la région métropolitaine de Montréal.

Son réseau se déploie sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et dans quelques villes hors territoire.



Trains*

- 5 lignes de trains
- 52 gares*
- 206 voitures
- 41 locomotives
- 225,8 km de voies ferrées
 - CPKC : 96,3 km
 - CN : 86 km
 - exo : 42,1 km
 - CDPQ : 1,4 km

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



Autobus et taxibus

- 219 lignes d'autobus**
 - Couronne nord : 86
 - Couronne sud : 133
 - 68 lignes de taxibus**
 - Couronne nord : 29
 - Couronne sud : 39
- 11 terminus



Transport à la demande

- **Beloeil-McMasterville :**
plus de 40 000 déplacements entre janvier et septembre 2024
- **Terrebonne :**
plus de 20 000 déplacements entre janvier et septembre 2024
- **Mont-Saint-Hilaire et Otterburn Park :**
plus de 2000 déplacements depuis août 2024

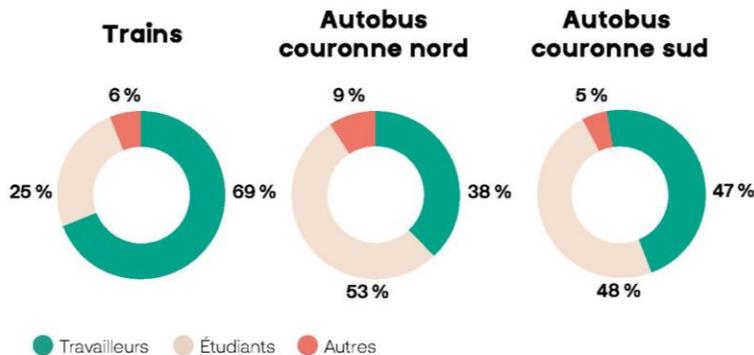


Transport adapté

- Service sur réservation sur l'ensemble du territoire
- 60 minibus et microbus
- 300 taxis et taxis adaptés



Profils clientèle



Stationnements incitatifs

- 42 stationnements bus
- 15 stationnements train
- 20 864 places de stationnement
- 162 places de covoiturage
- 38 bornes électriques



Transport actif

- 2811 places pour vélo
- 4 vélostations

INTRODUCTION

Exo souhaite contribuer à la réflexion du gouvernement du Québec entourant la préparation de son budget 2025-2026. Le transport collectif est essentiel pour plusieurs raisons, tant sur le plan environnemental, sociétal et économique.

Dans un contexte où les changements climatiques s'accélèrent, il est impératif de continuer à investir dans les projets de transport collectif. Le transport collectif émet beaucoup moins de gaz à effet de serre par passager que les véhicules privés. Favoriser l'utilisation des transports en commun permet de réduire considérablement notre empreinte carbone. Les investissements dans le transport collectif stimulent l'économie locale en créant des emplois et en augmentant la productivité. Chaque milliard de dollars investi dans le transport en commun peut générer jusqu'à 50 731 emplois en plus d'offrir un rendement important sur le capital investi.

Un réseau de transport collectif efficace réduit la congestion routière, qui a notamment pour effets de retarder les livraisons, d'augmenter les coûts de production des entreprises et de faire grimper les prix payés par les consommateurs. Un meilleur service de transport en commun permettrait de retirer des véhicules des routes pour accélérer le transport des marchandises et éviter des augmentations des différents produits.

Les investissements dans le transport collectif sont alignés avec les objectifs gouvernementaux de réduction des émissions en plus d'améliorer la qualité de l'air et la qualité des vies des populations environnantes, notamment en favorisant l'accessibilité aux services essentiels.

Investir dans les projets de transport collectif est non seulement une nécessité environnementale, mais également un levier de développement économique et social. Ces investissements sont essentiels pour bâtir un avenir durable et prospère pour nos communautés.

Exo a l'ambition de saisir les opportunités technologiques et législatives qui incitent à réinventer le transport collectif et à bâtir la mobilité de demain. Le présent mémoire aborde certains enjeux auxquels nous faisons face, en proposant au gouvernement du Québec des solutions concrètes qui permettront d'y répondre.

Tout d'abord, notre organisation abordera la nécessité d'assurer l'accessibilité au transport collectif et le défi particulier que cela représente dans le contexte ferroviaire. Par la suite, nous traiterons de la nécessité d'améliorer le réseau de trains de banlieue.

Subséquent, nous mettrons en perspective les cibles gouvernementales en matière d'électrification des autobus urbains et les objectifs d'exo. Finalement, nous ferons un tour d'horizon des mesures présentées par l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ) auxquelles exo donne son appui.

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 2025, prévoir une somme de 12,6 M\$ à exo pour lui permettre de favoriser l'accessibilité de son réseau.
- Soutenir financièrement exo afin d'assurer l'accessibilité de la ligne de train Saint-Jérôme.
 - À partir de 2025, prévoir une somme de 1 M\$ récurrente pour permettre à exo de déployer du personnel assurant une accessibilité à la clientèle le nécessitant.

VALORISATION DE LA LIGNE SAINT-JÉRÔME

- Favoriser une initiative structurante pour la ligne de train de banlieue Saint-Jérôme.
 - Octroyer une somme de 9,5 M\$ pour permettre la mise à l'étude du projet de développement et d'électrification de la ligne Saint-Jérôme.

1. ACCESSIBILITÉ POUR TOUS AU TRANSPORT COLLECTIF

PLAN DE DÉVELOPPEMENT DE L'ACCESSIBILITÉ 2023-2027

➤ Recommandation 1.1 :

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

Pour 2025, prévoir une somme de 12,6 M\$ à exo pour lui permettre de développer l'accessibilité dans son réseau.

Besoins en 2025 :



Réseau train :
10,6 M\$



Réseau bus :
2 M\$

Besoins en 2026 :



Réseau train :
12,2 M\$



Réseau bus :
2,2 M\$

L'accessibilité au transport collectif au Québec est importante pour permettre à tous de se déplacer librement et en toute sécurité, quelle que soit sa situation. Cela inclut les personnes en situation de handicap ou encore les personnes âgées. Comme l'INSPQ le souligne, 57 % des personnes âgées sont atteintes d'incapacités le plus souvent en lien avec la mobilité. Puisque la proportion de personnes de 65 ans et plus au sein de la population québécoise atteindra 26 % en 2041 selon Statistique Canada, le vieillissement

de la population renforce l'importance de l'accessibilité universelle au transport collectif. Concrètement pour exo, 10 % de la clientèle (bus et trains) est âgée de 65 ans ou plus.

Il importe de souligner que l'accessibilité universelle profite à tous : familles avec des enfants en poussette, personnes avec des blessures temporaires, voyageurs avec bagages, etc.

Rappelons que l'encadrement législatif oblige toute société de transport en commun à faire approuver un plan de développement visant à assurer, dans un délai raisonnable, l'accessibilité du transport en commun aux personnes handicapées dans le territoire qu'elle dessert. C'est en lien avec cette obligation qu'exo, la STM, l'ARTM et la Ville de Montréal font face à un recours collectif intenté par le Regroupement des activités pour l'inclusion au Québec (RAPLIQ) qui pourrait conduire à des dédommagements de près de 1,5 G\$. Le jugement est attendu prochainement.

L'accessibilité au transport collectif comporte son lot de défis et la situation est complexe partout, ce qui en augmente les besoins financiers. D'abord, les infrastructures (gares, quais, arrêts, etc.) sont vieillissantes, nécessitant des rénovations coûteuses et parfois des reconceptions. Afin d'assurer une accessibilité complète du parcours, ces travaux nécessitent également une concertation avec les villes au niveau des infrastructures adjacentes. Par ailleurs, les besoins en matière d'accessibilité sont variés : mobilité réduite, déficience visuelle, auditive, etc.

Ces défis sont observés ailleurs : Toronto et Vancouver, notamment, ont des enjeux notamment dans les quartiers plus anciens, moins desservis ou encore éloignés du centre-ville. À Calgary, en plus des infrastructures vieillissantes, la ville doit composer avec une expansion rapide et l'évolution correspondante des besoins. Sur cet aspect, exo constate également que la transformation des besoins dans les couronnes, notamment depuis la pandémie, nécessite de repenser le déploiement et l'accessibilité de son réseau.

- 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\$.
- La réalisation de plusieurs actions de ce plan est conditionnelle à l'obtention d'un financement adéquat des autorités compétentes.
- Les programmes actuels et les balises à la baisse largement dédiés à l'électrification et au maintien d'actifs ne permettent pas d'intégrer des projets d'amélioration de l'accessibilité.
- Les investissements en accessibilité permettront, à long terme, de réduire les coûts d'exploitation du transport adapté dont la demande ne cesse de croître (augmentation annuelle moyenne de 25 % depuis 2020).

- Dernièrement, exo a investi des sommes importantes afin d'assurer l'accessibilité de certaines de ses infrastructures (près de 4 M\$ au cours des deux dernières années).
- Néanmoins, ces travaux d'accessibilités sont essentiellement entrepris lorsque des travaux majeurs sont planifiés sur différentes infrastructures appartenant à exo.
- En 2024, à titre d'exemple, exo a notamment installé des rampes accessibles pour l'ensemble des quais de la gare Montréal-Ouest, procédé à des travaux de rénovation à la gare Lucien-L'Allier qui ont permis la modification des quais d'embarquement pour une meilleure accessibilité, et de nouveaux aménagements afin de faciliter l'accès à la gare aux personnes à mobilité réduite.
- Dans les prochaines années, exo doit entreprendre des travaux d'accessibilité dans ses terminus ainsi que ses arrêts d'autobus.

L'ACCESSIBILITÉ DE LA LIGNE SAINT-JÉRÔME

► Recommandation 1.2 :

Soutenir financièrement exo pour assurer l'accessibilité de la ligne de train Saint-Jérôme.

À partir de 2025, prévoir une somme de 1 M\$ récurrente pour permettre à exo de déployer du personnel assurant une accessibilité à la clientèle le nécessitant.

Des investissements pour l'accessibilité des infrastructures sont nécessaires, mais il importe de mentionner qu'une bonification des budgets d'exploitation sera aussi à prévoir. Plus le réseau sera accessible, plus les coûts d'exploitation augmenteront.

L'accessibilité du réseau ferroviaire en est un exemple. Rappelons qu'exo n'est pas propriétaire des voies ferrées et qu'à ce titre, notre organisation doit se plier aux obligations du CN et de CPKC. Ainsi, le gabarit ferroviaire est imposé par les propriétaires des voies ferrées, et doit permettre le passage de convois surdimensionnés, notamment aux abords des gares utilisées par les usagers. En raison de ces paramètres, la distance entre le quai et les voitures d'exo rend nécessaire le déploiement d'une rampe amovible pour permettre l'embarquement et le débarquement des personnes à mobilité réduite.

Différentes options ont été analysées, notamment la mise en place d'une rampe automatique. Néanmoins, l'enjeu avec ce type d'installation est sa résistance aux conditions hivernales du Québec. La rampe risque d'être régulièrement coincée par du

gravier, du sel et pourrait être sujette à la corrosion. Cela impliquerait des retards éventuels et des ruptures de service.

Toronto, qui a un climat plus clément, n'a pas opté pour cette solution. *Go Transit*, une division de *Metrolinx*, qui œuvre dans la région fortement urbanisée du Centre-Sud de l'Ontario, a plutôt décidé d'ajouter du personnel à l'équipe train. Cette troisième personne est à la fois dédiée au déploiement de la rampe amovible et à l'accueil des personnes ayant des limitations fonctionnelles dans la voiture désignée, en plus d'être un agent de service à la clientèle formé pour aider au besoin le chef de train. S'inspirant de cette pratique, exo souhaite mettre en œuvre une initiative similaire.

- En 2024, le réseau de train d'exo a bénéficié de la mise en service de trois rames de nouvelles voitures de train 2050 sur la ligne Saint-Jérôme. Les 34 voitures reçues à ce jour comportent une accessibilité améliorée et huit d'entre elles disposent d'une cabine 100 % accessible à l'intérieur (sept voitures-loges; une voiture-remorque).
- La première voiture-remorque accessible, qui peut accueillir des aides à la mobilité comme des quadriporteurs, sera utilisée sur la ligne Saint-Jérôme face aux nouveaux liens quai-train au cours de l'année 2025.
- Malgré ces efforts au niveau de l'accessibilité du matériel roulant, une personne devra néanmoins être à pied d'œuvre afin de déployer la rampe permettant un embarquement et un débarquement sécuritaire des usagers ayant des limitations physiques, en plus d'assurer une assistance en cas d'évacuation d'urgence.
- Pour la première année, une somme de 1 M\$ serait indispensable pour former l'équipe de train et mettre en place les ressources nécessaires en semaine.
- Au cours des années subséquentes, exo a l'intention d'augmenter cette offre et de déployer le service 7 jours sur 7, ce qui fera augmenter les coûts d'exploitation à 3 M\$ annuellement et nécessitera une indexation en fonction de l'indice des prix à la consommation (IPC).
- Ces sommes seront nécessaires afin de former plus de personnel à l'accomplissement de ce mandat essentiel.
- Rappelons que le mandat de ces ressources visera également le soutien de l'ensemble des usagers afin de bonifier l'expérience client.
- Ces investissements en main-d'œuvre sont nécessaires pour assurer l'exploitation des mesures d'accessibilité.

2. VALORISATION DE LA LIGNE SAINT-JÉRÔME

UNE INITIATIVE STRUCTURANTE À L'ÉTUDE POUR LA COURONNE NORD

► Recommandation 2 :

Favoriser un projet de la valorisation de la ligne de train de banlieue Saint-Jérôme.

Prévoir une somme de 9,5 M\$ pour permettre la mise à l'étude du projet de développement et d'électrification de la ligne Saint-Jérôme.

La ligne Saint-Jérôme a le potentiel de devenir la colonne vertébrale du réseau de transport collectif vers Montréal sur la couronne nord. Exo souhaite examiner les possibilités en lien avec un programme de valorisation de cette ligne qui lui permettra de planifier le développement à long terme des infrastructures ferroviaires.

Exo veut effectuer des études plus approfondies afin de confirmer les coûts, la faisabilité et les bénéfices de différentes options à la lumière des développements technologiques récents et à venir. Les options à évaluer sont nombreuses : acquisition d'emprise ferroviaire, ajouts de services, réduction du temps de parcours, acquisition de matériel roulant, rehaussement du parcours, amélioration des infrastructures d'accueil, valorisation des actifs immobiliers d'exo et électrification de la ligne.

L'objectif : offrir une expérience de transport collectif plus fluide, performante, sécuritaire et durable.

- La ligne Saint-Jérôme présente un fort potentiel de développement pour les prochaines années dans un secteur déjà fortement touché par des enjeux de congestion routière.
- Avec des taux de croissance projetés de 29,9% et de 26,9 % respectivement pour la période 2021-2051, les régions des Laurentides et de Lanaudière surpassent de manière importante la moyenne québécoise (15,9%).
- L'achalandage de la ligne a crû de manière soutenue au cours de la décennie prépandémique (croissance annuelle moyenne de 5,2 % entre 2010 et 2020).
- La reprise de l'achalandage de la ligne Saint-Jérôme est l'une des plus importantes du réseau de train de banlieue d'exo (65 % du niveau prépandémique, avec seulement 86 % du service en pointe offert auparavant).

- L'effet structurant et attractif de la ligne favorise la planification d'aménagements axés sur le transport en commun à haute densité autour des gares et favorisera la concentration d'une partie de la croissance démographique à proximité des gares.
- Le projet de valorisation de la ligne Saint-Jérôme d'exo est élaboré en concordance avec son *Plan d'action en développement durable*, lequel vise à réduire ses émissions de GES, notamment au niveau de son réseau de train de banlieue.

Exo a déjà commencé à acquérir de nouvelles locomotives à faibles émissions polluantes (locomotives Tier 4), mais elles fonctionnent encore au diesel. Néanmoins, la seule manière pour exo de réduire significativement ses GES pour ses trains est de migrer vers des locomotives zéro émission.

La mise en place d'une technologie zéro émission au niveau des trains de banlieue comporte son lot de défis. L'étude permettra également d'évaluer les différentes options afin de s'assurer que le modèle retenu soit le plus efficient possible.

Pour exo, il est clair que les alternatives potentielles doivent être évaluées. À titre d'exemple, les locomotives propulsées par l'hydrogène sont à leurs balbutiements, mais le développement de cette technologie demeure important à suivre.

L'électrification des lignes de train de banlieue par caténaire est une autre option étudiée, qui repose sur un procédé éprouvé. Une technologie au niveau d'une locomotive à batterie progresse également. Ce mode de propulsion est peu énergivore et puisque sa consommation se situe en dehors des pointes de demande (recharge pendant la nuit), cela allégerait la pression sur le réseau d'Hydro-Québec.

En plus d'aborder la valorisation de la ligne de Saint-Jérôme, cette étude permettra donc à exo d'évaluer l'ensemble des options à sa disposition afin de développer un plan à long terme d'électrification de ses lignes de train de banlieue.

Toutefois, il est clair qu'exo n'a plus l'intention d'acquérir des locomotives au diesel à l'avenir et il est nécessaire de prévoir dès maintenant les prochaines étapes. Rappelons qu'il faut compter entre 6 à 15 ans pour faire la transition vers des énergies renouvelables entre la décision stratégique et la mise en service du matériel roulant choisi.

Pour ce faire, il importe que le gouvernement du Québec favorise l'adoption de technologies vertes au sein du réseau de train de banlieue. Actuellement, le *Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes* (PAGTCP) finance à 85 % les projets de maintien ou d'amélioration d'actifs visant le remplacement, la réfection ou la rénovation des infrastructures et des équipements existants, ainsi que le remplacement ou la prolongation de la durée de vie utile des locomotives et des voitures de train et de métro.

Puisque le programme ne traite pas spécifiquement de l'achat de locomotives zéro émission, ces dernières seraient financées à un moindre taux que les autobus électriques

(95 %). Cet écart est d'autant plus important lorsque l'on considère que ces locomotives sont plus dispendieuses que celles fonctionnant au diesel.

Ainsi, exo recommande que le gouvernement modifie les plafonds des dépenses admissibles dans le PAGTC afin que les locomotives zéro émission soient financées à un plus haut taux que les locomotives à énergie thermique, ce qui permettrait à exo d'entreprendre son virage vert plus rapidement.

- Rappelons que les frais d'exploitation des locomotives au diesel sont élevés et que l'acquisition de locomotives électriques permettra des économies importantes en carburant (environ 15 M\$/an).
- La fin du diesel signifie une amélioration de la qualité de l'air dans les quartiers traversés (réduction des émissions de particules) et contribuera à réduire la chaleur anthropique.
- Cette transition contribuera à l'atteinte des cibles de réduction des GES prévus dans le *Plan pour une économie verte* (PEV) 2030.

SYNTHÈSE DES DEMANDES

Demandes financières

- 1 Octroyer une enveloppe de subventions annuelle dédiée au financement des projets en accessibilité pour le transport collectif.*
- 2 Soutenir la mise en place d'un réseau d'ambassadeurs en accessibilité pour la ligne de train Saint-Jérôme*
- 3 Financer une étude visant la valorisation et l'électrification de la ligne de train Saint-Jérôme.*

Sommes estimées

2025 : 12,6 M\$
2026 : 14,40 M\$

2025 : 1 M\$
(première année de mise en service)

2025 : 9,5 M\$

APPUI AUX RECOMMANDATIONS DE L'ATUQ

ÉLECTRIFICATION DES AUTOBUS URBAINS

Le gouvernement du Québec a fixé des cibles ambitieuses en matière d'électrification des transports collectifs (55 % des autobus urbains d'ici 2030). Exo souscrit à cette orientation et a développé un programme d'électrification de ses autobus afin d'optimiser son modèle d'affaires qui lui permettra de contribuer à l'atteinte des cibles gouvernementales.

À terme, exo deviendra propriétaire de ses autobus et de ses garages alors que ses partenaires demeureront responsables de l'exploitation et de l'entretien. Toutefois, il est impératif d'acquérir grand lot d'autobus électriques puisque cette transition ne peut s'opérationnaliser par l'achat d'un nombre restreint de véhicules qui pourront intégrer progressivement un parc roulant comme les autres OPTC, étant donné qu'exo n'est propriétaire d'aucun autobus.

Pour accueillir ce nombre important de véhicules, exo doit construire des garages. À cette fin, et dans un souci de gestion responsable des deniers publics, exo a développé un modèle de garage sobre, axé sur l'optimisation des dépenses et l'efficacité des opérations permettant l'amélioration des services aux usagers.

Un soutien financier du gouvernement du Québec accordé à exo en concordance avec ses besoins fait partie des conditions essentielles pour assurer le succès de son programme d'électrification des autobus et l'atteinte des objectifs gouvernementaux en matière de transition énergétique.

Sans soutien financier adéquat, et dans l'impossibilité de mettre en service des autobus électriques, exo fera face à un déséquilibre dans le cycle de renouvellement de ses véhicules avec des impacts sur les coûts de ses contrats, ce qui affectera les services aux usagers.

Ainsi, il est primordial pour exo, notamment pour assurer la disponibilité des infrastructures de recharge à l'arrivée de ses premiers autobus électriques, que les sommes identifiées soient prévues et autorisées au Plan québécois des infrastructures (PQI) en 2025 pour ses premiers garages 100 % électriques situés à La Presqu'île et Sainte-Julie.

LE MAINTIEN DES ACTIFS

En 2025, exo poursuivra ses activités de maintien majeur capitalisable en fonction du cycle de vie de ses équipements. Les investissements prévus pour le maintien de ses actifs en immobilisations inclus au Programme des immobilisations 2025-2034 totalisent 705,2 M\$ sur les 10 prochaines années.

Au cours des dernières années, les crédits disponibles (balises) des programmes de financement n'ont pas été augmentés. Les OPTC n'ont donc pas les moyens de réaliser tous les projets de maintien d'actif nécessaires, ce qui accroît les coûts d'entretien à long terme.

Il est nécessaire d'augmenter les sommes destinées au maintien des actifs pour répondre aux demandes découlant des plans d'investissement des sociétés de transport, afin d'assurer la sécurité de la population et une expérience client qui favorisera l'utilisation des transports collectifs, en concordance avec les objectifs gouvernementaux de la *Politique de mobilité durable 2030*.

CONCLUSION

Pour exo, l'année 2024 a été riche en opportunités. Le projet de loi 61 a octroyé des leviers supplémentaires aux organismes publics de transport en commun (OPTC) qui permettront à exo de participer à des projets de développements et ainsi générer des revenus. Ceux-ci permettront à exo d'investir, en collaboration avec les municipalités, dans l'offre de mobilité et à participer pleinement à la vitalité et au développement du territoire.

Exo s'est d'autre réjoui de l'octroi de 24,6 M\$ par le gouvernement du Québec pour l'élaboration de nouveaux services dans les couronnes nord et sud. Cela permettra de rallier de nouveaux partenaires privés et de tester différentes approches en collaboration avec les grands générateurs de déplacements du transport collectif. À ce sujet, exo veillera à obtenir le plus tôt possible des directives de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) pour mettre en œuvre ces projets pilotes.

Mandatée par le gouvernement du Québec, la firme comptable Raymond Chabot Grant Thornton a déposé un rapport en novembre 2024 qui aborde les potentielles pistes d'optimisation pour les OPTC. Malgré un contexte particulier, notamment un territoire desservi immense, une densité de population faible et de plus longues distances à parcourir, exo a su tirer son épingle du jeu. Le rapport souligne entre autres l'impact positif de plusieurs des atouts distinctifs d'exo, dont notre modèle d'affaires en sous-traitance et nos options de mobilité innovantes, comme le transport à la demande.

Par ailleurs, exo continue de faire tous les efforts budgétaires nécessaires, notamment en générant des optimisations récurrentes de 2,8 M\$ qui s'ajoutent à celles de 14,3 M\$ de 2024.

Au-delà de ces défis et opportunités dans lesquels exo s'investit déjà, notre objectif est d'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.