

TRAVAUX D'ÉLABORATION DU PLAN D'ÉLECTRIFICATION ET DE CHANGEMENTS CLIMATIQUES : MÉMOIRE D'EXO

29 OCTOBRE 2019



Depuis le 1er juin 2017, exo exploite les services de transport collectif réguliers par autobus et de transport adapté des couronnes nord et sud, ainsi que le réseau de trains de la région métropolitaine de Montréal. Le réseau d'exo compte 6 lignes de trains, 237 lignes d'autobus et 60 lignes de taxibus, ce qui en fait le deuxième plus grand exploitant de transport collectif du Grand Montréal.

Du fait qu'il organise et exploite au quotidien des services d'autobus, de trains et de transport adapté efficaces, accessibles et confortables, exo est un acteur important de la mobilité durable qui soutient la vitalité économique, participe à la protection de l'environnement et améliore la qualité de vie des citoyens de la région métropolitaine de Montréal. Avec plus de 45 millions de déplacements à son actif en 2018 (dont près de 700 000 en transport adapté), exo contribue à la diminution des gaz à effet de serre (GES) sur le territoire de la région métropolitaine de Montréal¹ et à ce titre, fait partie des solutions concrètes aux enjeux climatiques.

Parmi les cinq grandes thématiques retenues afin d'alimenter les travaux entourant l'élaboration du Plan d'électrification et de changements climatiques (PECC), exo est particulièrement concerné par les sujets suivants : 1) l'électrification; 2) l'aménagement du territoire; et 3) le financement.

Résumé des positions d'exo :

- Le potentiel d'**électrification** des opérations d'exo est limité.
- L'**aménagement écologique** des équipements de transport collectif est un volet au potentiel important pour exo, mais il souffre de sous-financement.
- Les sources de **financement** du transport collectif doivent être adaptées au contexte des changements climatiques.

Électrification : un potentiel limité pour exo

Pour réduire la dépendance aux énergies fossiles dans le secteur des transports, le gouvernement veut aller de l'avant avec l'électrification. Exo appuie cette démarche, mais est limité dans sa capacité d'électrifier ses services, tant de trains que d'autobus, en raison de son mode de fonctionnement opérationnel unique dans la région de Montréal.

En ce qui concerne les services d'autobus, le modèle d'affaires actuel d'exo est fondé sur la sous-traitance. Exo fait affaire avec des transporteurs privés qui ont fait leur marque pour l'acquisition, l'entretien et l'exploitation des actifs. Ce modèle d'affaires est différent et, à plusieurs égards, plus agile que celui des autres sociétés de transport en commun. Toutefois, exo n'est pas en mesure de financer l'électrification des flottes d'autobus de ses partenaires de transport. Rappelons que les transporteurs privés ne sont pas admissibles aux subventions provinciales et fédérales pour l'achat d'autobus électriques².

¹ Rapport quantification des émissions de gaz à effet de serre évitées par le transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal. Étude réalisée par Golder Associés pour la STM (2016). http://www.stm.info/sites/default/files/pdf/fr/rapport_quantification_ges_evites.pdf

² Les programmes d'aide tels que : Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL) et le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes.

En ce qui concerne les trains de banlieue, exo exploite actuellement six lignes dans la région de Montréal. À l'exception de la ligne Deux-Montagnes qui est entièrement électrique et de la ligne Mascouche qui est bimodale, les autres services de train sont exploités à l'aide de locomotives fonctionnant au diesel. La ligne Deux-Montagnes et la portion électrique de la ligne Mascouche seront bientôt remplacées par le Réseau express métropolitain (REM). Les autres lignes de trains circulent sur des emprises appartenant au Canadien Pacifique (CP) et au Canadien National (CN) qui les utilisent principalement pour le transport de marchandises. L'électrification de ces lignes dépend de la volonté du CP et du CN.

Recommandation :

Exo appuie le gouvernement dans la démarche d'électrification des transports, car elle offre des avantages indéniables quant à la diminution des GES. Par contre, l'électrification des transports ne doit pas être envisagée comme une solution unique. Les propositions énoncées dans les prochaines sections du mémoire se doivent d'être complémentaires.

Aménagement écologique des équipements de transport collectif : un volet au potentiel important pour exo, mais qui souffre de sous-financement

Repenser la manière dont on aménage les milieux de vie peut permettre d'atténuer les changements climatiques et de s'y adapter. À cet égard, exo est principalement concerné par l'aménagement des stationnements puisqu'il est responsable de 61 stationnements incitatifs (26 600 places) dans la région métropolitaine de Montréal. Le stationnement est un outil incontournable de gestion de la mobilité et de l'aménagement durable : c'est un des éléments qui influent le plus sur le passage de la voiture au transport collectif³. En même temps, les aires de stationnement contribuent de façon significative à la formation d'îlots de chaleur urbains. De fait, ces grandes surfaces asphaltées emmagasinent de la chaleur lorsqu'elles ne sont pas végétalisées, devenant ainsi propices à la création d'îlots de chaleur⁴.

Le verdissement des stationnements permet de limiter cet impact. L'investissement dans des stationnements qui comportent des éléments écologiques permettra, à moyen terme, de réduire les coûts inhérents aux îlots de chaleur en matière de santé publique, tout en permettant d'atteindre les objectifs du gouvernement en matière de réduction des GES.

Or, il est actuellement difficile de mettre en place des stationnements écologiques, car le financement pour ce type d'aménagement est déficient. De plus, les modalités actuelles incitent à l'aménagement de stationnements sans aménagement paysager car le montant des subventions varie en fonction du nombre de places aménagées. Le Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques, par l'entremise du Fonds vert, finance des programmes qui visent à réduire les émissions de GES⁵, mais le plafond actuel par case de stationnement est si faible par rapport au coût réel d'un stationnement qu'il ne permet pas de prendre en compte les coûts d'aménagement de la végétation ou de la plantation d'arbres dans les stationnements, et encore

³ Conseil Régional Environnement Montréal, « Le stationnement, un outil incontournable de gestion de la mobilité et de l'aménagement durables », mars 2014. Disponible en ligne : http://www.cremtl.qc.ca/sites/default/files/upload/documents/publications/2014-guide_stationnement_2_1.pdf

⁴ Giguère, M. (2009). *Mesures de lutte aux îlots de chaleur urbains*. Institut national de santé publique du Québec, Canada, 95 pages. Disponible en ligne : <http://collections.banq.qc.ca/ark:/52327/bs1943633>

⁵ En transport collectif, le programme principal issu du Fond vert est le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (PAGTCP) — MTMDET. Le Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL) est aussi un programme offert pour financer des infrastructures de transport collectif.

moins les coûts d'aménagement d'un stationnement complètement écologique (gestion des eaux de pluie, matériel de surface perméable, etc.).

Recommandation :

Les solutions pour l'aménagement des stationnements écologiques sont déjà connues et les bénéfiques qui en découlent permettent de lutter contre les changements climatiques. Nous recommandons donc de revoir les modalités de financement qui découleront du PECC afin d'y intégrer les sommes nécessaires favorisant l'aménagement de stationnements écologiques.

Adapter les sources de financement du transport collectif au contexte des changements climatiques

L'atteinte des cibles gouvernementales en matière de réduction des émissions de GES et de mobilité durable (via la Politique de mobilité durable – 2030⁶) commande un financement adéquat pour créer de véritables alternatives à l'automobile et contribuer à la lutte aux changements climatiques. À l'heure actuelle, les organismes de transport collectif doivent consacrer une grande part de leur financement au maintien des actifs afin d'assurer un service le plus fiable possible dans le contexte de l'évolution actuelle de l'achalandage. Exo estime ses propres besoins en immobilisations à approximativement 2 milliards de dollars d'ici 2029 en projets de maintien et de remplacement d'actifs dans un contexte d'augmentation constante des coûts. Exo devra remplacer un certain nombre de ses locomotives et voitures de train. Il faudra aussi entretenir et mettre à niveau plusieurs gares qui arriveront à la fin de leur vie utile dans les prochaines années.

Pour favoriser l'utilisation du transport collectif et offrir de véritables alternatives à l'auto-solo, les organismes de transport doivent être en mesure d'aller au-delà du maintien de leurs actifs et d'investir dans de nouveaux projets afin d'améliorer leurs réseaux et de développer leur offre de service. L'approche de financement entourant l'ensemble des besoins liés à l'offre de transport collectif doit être revue. Le financement doit être adéquat, ses sources doivent être diversifiées pour éviter d'alourdir le fardeau fiscal des municipalités, et les programmes doivent être simplifiés afin de faciliter l'accès au financement et permettre aux organismes de transport d'augmenter les taux de réalisation relatifs au Plan des immobilisations en transport collectif.

Recommandation :

Afin de permettre aux organismes de transport d'augmenter l'offre de service, le gouvernement doit augmenter le financement du transport collectif, en diversifier les sources et simplifier l'accès.

⁶ Les cibles de la Politique de mobilité durable – 2030 sont notamment : assurer que 70% de la population québécoise ait accès à au moins quatre services de mobilité durable; réduire de 20% des temps de déplacement entre le domicile et le travail; diminuer de 20% la part des déplacements effectués en auto-solo; augmenter l'offre de service de 5% par année (25% sur 5 ans); réduire de 37,5 % les émissions de GES dans le secteur des transports sous le niveau de 1990.

Conclusion

L'électrification est certes un moyen pour répondre à la lutte aux changements climatiques, mais elle n'est pas une panacée et il importe de miser également sur d'autres solutions. Exo est d'avis que le financement relié au PECC devra être adapté aux mesures nécessaires à mettre en place pour lutter contre les changements climatiques. En ce sens, exo demande que le financement réponde aux besoins en aménagement de stationnements écologiques et qu'il permette d'améliorer et d'augmenter l'offre de service en transport collectif de manière à atteindre les cibles gouvernementales.