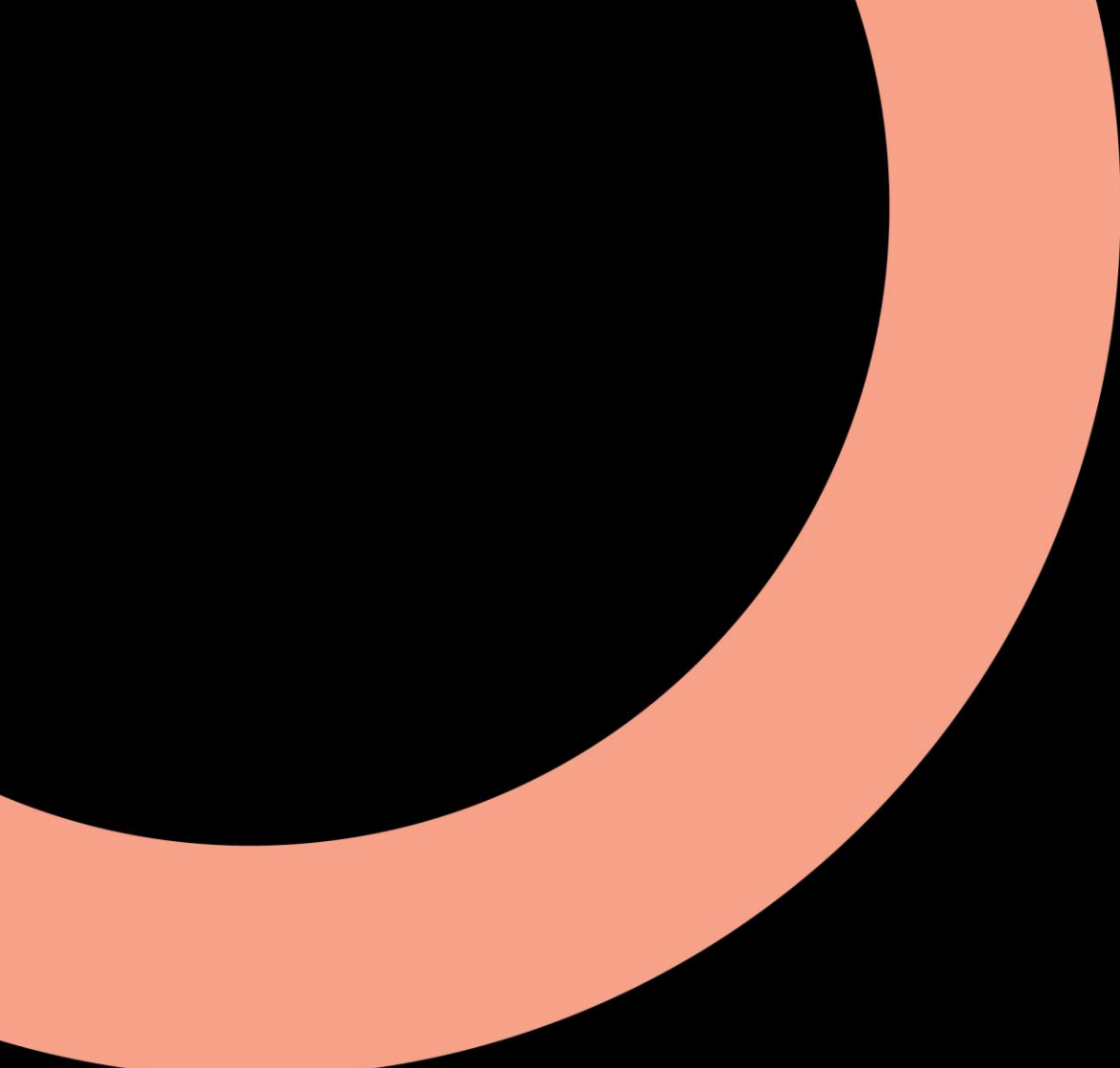


A large, thick orange arc or partial circle is positioned in the upper left quadrant of the page, set against a solid black background.

Consultations prébudgétaires du ministre des Finances

13 février 2026

**Mémoire soumis au ministère
des Finances dans le cadre des
consultations prébudgétaires**

exo

TABLE DES MATIÈRES

2 Portrait d'exo

3 Introduction

5 Recommandations d'exo

1. Des infrastructures adéquates pour les usagers

2. L'accessibilité pour tous au transport collectif

3. L'optimisation du modèle d'affaires d'exo

14 Synthèse des demandes

15 Appui aux recommandations de l'ATUQ

16 Conclusion

17 Bibliographie

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

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



Autobus et taxibus

- | | |
|-----------------------------|-----------------------------|
| 214 lignes d'autobus | 72 lignes de taxibus |
| • Couronne nord : 85 | • Couronne nord : 37 |
| • Couronne sud : 129 | • Couronne sud : 35 |
| 13 terminus | |



Transport à la demande

- **Beloeil-McMasterville :**
plus de 44 000 déplacements entre janvier et septembre 2025
- **Terrebonne :**
plus de 18 000 déplacements entre janvier et septembre 2025
- **Mont-Saint-Hilaire et Otterburn Park :**
plus de 18 000 déplacements entre janvier et septembre 2025
- **Boisbriand :**
plus de 9 000 déplacements entre janvier et septembre 2025



Transport adapté

- Service porte à porte sans correspondance
- Sur réservation 7 jours sur 7 et 365 jours par année
- 65 minibus et microbus
- 196 taxis et taxis adaptés



Stationnements incitatifs

- 15 stationnements bus
- 42 stationnements train
- 20 944 places de stationnement
- 163 places de covoiturage
- 38 bornes électriques



Transport actif

- 3043 places pour vélo
- 4 vélostations
- 3 casiers à vélo

INTRODUCTION

C'est avec intérêt qu'exo formule dans le présent mémoire une série de recommandations afin de contribuer au processus de préparation du budget 2026-2027 du ministère des Finances du Québec.

Le transport collectif : bien plus qu'une façon de se déplacer

Opter pour le transport collectif plutôt que l'auto solo est l'un des gestes les plus puissants pour réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) :

- En 2023, le transport routier était responsable de 33,4 % des émissions totales de GES, figurant ainsi comme principal émetteur (ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs, 2025)

Un réseau de transport collectif efficace permet de réduire la congestion routière, laquelle affecte directement l'économie de la région métropolitaine de Montréal :

- Le coût de la congestion routière dans le Grand Montréal est évalué à 6,134 G\$, ce qui représente 2,1 % du PIB de la région (Observatoire Grand Montréal, 2024)
- Un automobiliste perd en moyenne de 57 heures par an dans la congestion (Ibid.)

Le transport collectif est un moteur économique qui génère richesse et vitalité :

- En 2022, exo a injecté 668 M\$ dans l'économie du Québec, contribuant à hauteur de 644 M\$ au PIB et générant 94 M\$ en recettes fiscales
- Les sociétés de transport collectif ont soutenu plus de 28 300 emplois directs et indirects en 2022 (association du transport urbain du Québec, 2023)
- Pour chaque 1\$ investi dans les infrastructures de transport collectif, on peut espérer des retombées économiques de 29\$ (gouvernement de l'Ontario, 2017)

Des besoins en constante augmentation

La vitalité et le dynamisme des couronnes de Montréal se reflètent dans une croissance démographique record. Selon l'Institut de la statistique du Québec, d'ici 2051 :

- La croissance de la population sera 6 fois plus élevée en banlieue éloignée de Montréal que dans l'agglomération de Montréal
- Les régions de Lanaudière (22,3 %), des Laurentides (26,9 %) et de la Montérégie (22,7 %) compteront les taux de croissance les plus élevés du Grand Montréal
- La proportion des 65 ans et plus augmentera partout au Québec et leur mode de vie actif entraînera une demande accrue en transport collectif

Un important rattrapage est nécessaire afin de répondre à une demande croissante pour du transport collectif efficace ainsi que s'adapter aux nouvelles habitudes des usagers.

Un financement qui décline malgré les besoins

Annuellement, exo procède à l'élaboration de son *Plan d'immobilisations en transport en commun* (PITC), lequel liste ses projets prioritaires sur une période de 10 ans. Ce plan s'appuie sur les balises de financement que le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) lui accorde sur un horizon de 10 ans.

Depuis plusieurs années, notre organisation constate que ce financement diminue constamment. En raison de la réduction des sommes disponibles, exo concentre ses investissements sur le maintien des actifs nécessaires à la livraison de service. Dans le contexte, notre organisation est dans l'incapacité de démarrer certains projets qui étaient importants et prioritaires, notamment la construction d'un terminus à la gare Sainte-Catherine, le développement de voies réservées sur la route 117 ou encore la transformation des gares situées sur l'île Perrot.

Devant le constat d'une réduction constante du financement, exo annoncé en décembre 2025 que son *Programme des immobilisations* (PDI) passera de 2,5 à 1,9 milliard de dollars sur une période de 10 ans. Il s'agit d'une décision effectuée en concordance avec une diminution des balises de financement d'exo.

Notre organisation plaide en faveur d'un accroissement des investissements en infrastructures de transport collectif. En vertu des balises de financement dont dispose exo, il n'est pas possible pour notre organisation de mettre en œuvre des projets d'amélioration et de développement de ses infrastructures ainsi que l'ensemble des investissements nécessaires en maintien des actifs. La mise en accessibilité de son réseau, une priorité pour notre organisation, est également reportée, faute de moyens.

Exo a récemment déposé un plan d'optimisation reposant sur 4 piliers pour atteindre une cible de 100 M\$ d'économies récurrentes d'ici 2028.

Toujours en mode innovation, notre organisation souhaite également améliorer son modèle d'affaires. Selon les études d'opportunité effectuées, la transformation du modèle d'affaires d'exo permettrait de générer des économies récurrentes variant entre 15 % et 30 % selon les contrats en vigueur par rapport aux coûts d'exploitations actuels.

Toutefois, pour entreprendre un changement du modèle d'affaires, un soutien financier de la part du gouvernement du Québec sera nécessaire afin de permettre à exo d'acquérir ses autobus et de construire ses garages.

RECOMMANDATIONS D'EXO

POUR RÉPONDRE AUX BESOINS EN MATIÈRE DE MOBILITÉ

DES INFRASTRUCTURES ADÉQUATES POUR LES USAGERS

- Augmenter les balises de financement dont dispose exo pour l'élaboration de son *Plan d'immobilisations en transport en commun*.
- Réviser la répartition des investissements dans les quinquennats du *Plan d'immobilisations en transport en commun* d'exo.

L'ACCESSIBILITÉ POUR TOUS AU TRANSPORT COLLECTIF

- Octroyer une enveloppe de subventions annuelles dédiées au financement des projets de mise en accessibilité du réseau d'exo.
 - Prévoir une somme de 35,2 M\$ en subventions pour le démarrage d'une phase I des projets matures de mise en accessibilité d'exo.
 - Prévoir une somme de 81,8 M\$ en subventions pour le démarrage d'une phase II des projets de mise en accessibilité d'exo.

OPTIMISATION DU MODÈLE D'AFFAIRES D'EXO

- Que les sommes identifiées pour la construction du premier garage d'exo soient autorisées et devancées à son *Plan d'immobilisations en transport en commun*.
 - Dépense subventionnable de 186,7 M\$ pour la construction du garage d'exo en Montérégie – secteur Presqu'Île.

1. DES INFRASTRUCTURES ADÉQUATES POUR LES USAGERS

OCTROYER LE FINANCEMENT NÉCESSAIRE POUR LE MAINTIEN DES ACTIFS ET L'AMÉLIORATION DES INFRASTRUCTURES

- **Recommandation 1.1 :**

Augmenter les balises de financement dont dispose exo pour l'élaboration de son *Plan d'immobilisations en transport en commun*.

Exo constate une réduction constante des balises de financement fixées pour l'élaboration de son PITC. Depuis plusieurs années, aucun nouvel argent n'est injecté dans le cadre financier octroyé par le MTMD (Tableau 1).

Réduction des investissements au PITC par le MTMD

PITC 2023-2033	2023	0-5 ans	6-10 ans	Total	Écart
Approuvé	67 087	545 606	64 137	609 743	
		89%	11%		
					(46 625)
PITC 2024-2034	2024	0-5 ans	6-10 ans	Total	
Approuvé	97 835	462 301	100 817	563 118	
		82%	18%		
					(101 735)
PITC 2025-2035	2025	0-5 ans	6-10 ans	Total	
Approuvé	82 191	191 815	269 568	461 383	
		42%	58%		
					(81 673)
PITC 2026-2036	2026	0-5 ans	6-10 ans	Total	
Balises	73 228	155 503	224 207	379 710	
		41%	59%		

Tableau 1 : Réduction des balises d'exo

Encore cette année, le PITC d'exo a été élaboré afin de répondre aux enjeux de financement du MTMD. Par conséquent, de nombreux projets d'amélioration et de développement ont été retirés.

Corollairement, exo a procédé à une réduction de son PDI. Précédemment, une répartition des investissements décennaux équilibrée était prévue entre le maintien et le développement de ses infrastructures. Le PDI 2026-2035 ne prévoit investir que 14 % des sommes en amélioration et développement des infrastructures (583 M\$ pour 2025-2034 versus 167 M\$ pour 2026-2035).

Exo souligne que l'amélioration et le développement des infrastructures de transports collectifs permettent de bonifier l'expérience client, augmenter l'efficacité du service, réduire les coûts d'exploitation et rehausser l'efficacité opérationnelle.

Il s'agit tout autant de mesures préférentielles par bus (voies réservées) que des abribus, la réfection de gares ou de terminus, le développement de pôles de mobilité et de nombreuses autres initiatives afin de rendre la mobilité durable plus attractive et efficace.

Le gouvernement du Québec doit donner les ressources nécessaires à exo afin que notre organisation puisse assurer le maintien de ses actifs tout en investissant dans l'amélioration et le développement de leurs infrastructures.

- **Recommandation 1.2 :**

Réviser la répartition des investissements dans les quinquennats du PITC d'exo ainsi : 60 % pour la portion 0-5 ans et 40 % pour la portion 6-10 ans.

À la suite de l'approbation du PITC d'exo, le MTMD répartit les investissements en deux phases : 0-5 ans et 6-10 ans. Depuis quelques années, des changements sont constatés dans cette répartition (Tableau 2).

Changement dans la répartition des investissements du MTMD

Répartition des investissements	0-5 ans	6-10 ans
PITC 2023-2033 (Approuvé)	89%	11%
PITC 2024-2034 (Approuvé)	82%	18%
PITC 2025-2035 (Balises)	62%	38%
PITC 2025-2035 (Approuvé)	42%	58%
PITC 2026-2036 (Balises)	41%	59%
PITC 2027-2037 (Répartition souhaitée)	60%	40%

Tableau 2 : changement de la répartition dans les quinquennats

Alors qu'une très grande majorité (89%) des investissements préapprouvée par le MTMD était répartie au cours des 5 premières années dans le cadre du PITC 2023-2033, cette proportion a chuté à 41 % au cours de l'exercice 2026-2036. Il s'agit d'un impact additionnel qui s'ajoute à l'absence de nouveaux fonds au PITC.

L'ordonnancement des projets d'exo doit être discuté avec le MTMD afin de s'assurer d'un déploiement de projets dans le temps pour l'atteinte des cibles prioritaires en matière de mobilité durable. De nombreux projets d'amélioration et de développement des infrastructures ont été retirés du PDI 2026-2035 d'exo et un changement dans la répartition du PITC permettrait de réintégrer certains de ces éléments, sous réserve de l'approbation du MTMD. Nous proposons une répartition 60-40 % entre les quinquennats.

Finalement, exo se permet de souligner que, selon la nature du projet et du programme de subvention sélectionné, le délai d'obtention d'une autorisation varie entre 12 et 22 mois, ce qui affecte la prévisibilité nécessaire au déploiement des investissements et augmente les coûts des projets.

Il importe que le gouvernement du Québec améliore l'efficacité du processus d'analyse des projets de transport collectif afin d'accélérer leur approbation et leur mise en chantier.

2. L'ACCESSIBILITÉ POUR TOUS AU TRANSPORT COLLECTIF

PLAN DE DÉVELOPPEMENT DE L'ACCESSIBILITÉ 2023-2027

- **Recommandation 2 :**

Octroyer une enveloppe de subventions annuelles dédiées au financement des projets de mise en accessibilité du réseau d'exo.

- **Prévoir une somme de 35,2 M\$ en subventions pour le démarrage d'une phase I des projets matures de mise en accessibilité d'exo.**
- **Prévoir une somme de 81,8 M\$ en subventions pour le démarrage d'une phase II des projets de mise en accessibilité d'exo.**

Le Plan de développement de l'accessibilité 2023-2027 (PDA) d'exo démontre son engagement à améliorer l'accessibilité de ses services et de ses infrastructures. Au cours des dernières consultations prébudgétaires, exo a signifié à plusieurs reprises ses besoins financiers pour favoriser la mise en accessibilité de son réseau.

Toutefois, exo déplore qu'au fil du temps, de nombreux projets d'accessibilité de son réseau aient été refusés par le MTMD et qu'aucun fonds additionnel n'ait été octroyé pour soutenir les efforts nécessaires au déploiement de mesures d'accessibilité.

Devant l'insuffisance des balises de financement qui lui sont octroyées, lesquelles contraignent une priorisation du maintien des actifs, exo a retiré ses projets de mise en accessibilité. Dans le cadre de son précédent PDI, il s'agissait d'investissements de l'ordre de 164 M\$, dont plus de 117 M\$ étaient attendus en subventions.

L'accessibilité au transport collectif au Québec est importante pour permettre à tous de se déplacer librement et en toute sécurité, quelle que soit leur situation personnelle. Cela inclut les personnes en situation de handicap ou encore les personnes âgées.

Comme l'Institut national de santé publique du Québec (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, 11 % de sa clientèle (bus et trains) est âgée de 65 ans ou plus.

L'accessibilité universelle profite à tous : familles avec des enfants en poussette, personnes avec des blessures temporaires, voyageurs avec bagages, etc.

En plus d'augmenter l'autonomie des usagers, un réseau de transport accessible réduit la demande en transport adapté. Il s'agit d'une offre distincte au transport en commun dont les coûts sont beaucoup plus élevés (6\$/déplacement contre 40\$/déplacement).

En vertu de la *Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale*, tout organisme public de transport en commun, dont exo, fait approuver par le ministre des Transports et de la Mobilité durable un plan de développement pour assurer, dans un délai raisonnable, l'accessibilité du transport en commun des personnes en situation de handicap sur le territoire qu'il dessert.

Selon la *Charte des droits et libertés de la personne*, toute personne a droit à la reconnaissance et à l'exercice, en pleine égalité, des droits et libertés de la personne, sans distinction, exclusion ou préférence fondée notamment sur le handicap physique.

En lien avec ces dispositions, la Cour supérieure a autorisé en 2017 le *Regroupement des activistes pour l'inclusion au Québec* (RAPLIQ) à exercer une action collective contre la STM, exo, l'ARTM et la Ville de Montréal alléguant la discrimination des membres du groupe dans les moyens de transport public, dont le réseau de trains de banlieue d'exo.

Bien que l'action collective instituée ait été rejetée le 18 décembre 2025¹, le jugement de première instance fait notamment état des constats suivants :

- La preuve révèle que la STM et exo font de nombreux efforts quant à l'accessibilité et qu'il s'agit d'une de leurs priorités (*RAPLIQ c. STM*, 2025 QCCS 4782, par. 86)
- Les contraintes financières sont importantes en ce qu'exo et la STM sont tributaires des décisions politiques du gouvernement, lesquelles déterminent les balises pour les subventions ainsi que les projets qui seront financés et que la décision ultime revient au gouvernement (*RAPLIQ c. STM*, 2025 QCCS 4782, par. 419-420)
- Bien que la STM et exo soumettent une liste de projets d'immobilisation par le biais de leur programme, comme prévu par la loi, elles n'ont pas de pouvoir décisionnel quant aux projets qui seront retenus (*RAPLIQ c. STM*, 2025 QCCS 4782, par. 427)
- Les sommes accordées par le gouvernement sont bien inférieures aux besoins réels de la STM et d'exo en termes de dépenses d'immobilisation (*RAPLIQ c. STM*, 2025 QCCS 4782, par. 428)
- La preuve indique que la STM et exo demandent depuis des années d'obtenir du financement dédié à l'accessibilité (*RAPLIQ c. STM*, 2025 QCCS 4782, par. 431)
- En guise de conclusion, le Tribunal souligne que « le rejet de la demande ne doit pas être interprété comme un signal de ralentir les efforts déployés pour rendre accessibles les moyens de transport collectif. Au contraire, ces efforts doivent se poursuivre et s'intensifier. » (*RAPLIQ c. STM*, 2025 QCCS 4782, par. 497)

¹ Notons que le jugement est en appel.

La mise en accessibilité du transport collectif comporte son lot de défis. Les infrastructures sont vieillissantes, ce qui nécessite des rénovations coûteuses et parfois des reconceptions. De surcroît, les besoins en matière d'accessibilité sont variés : mobilité réduite, déficience visuelle, auditive, etc.

Ces défis sont observables ailleurs : Toronto et Vancouver, notamment, ont des enjeux au niveau des quartiers plus anciens, moins desservis ou encore éloignés du centre-ville.

Afin d'assurer une mise en accessibilité de son réseau, il est nécessaire pour exo d'obtenir une enveloppe de financement qui lui soit réservée à cette fin. Encore tout récemment, le réseau de métro de Montréal bénéficiait d'un soutien financier par le biais du programme *Accessibilité des stations*. Additionnées, les phases I et II de ce programme octroyaient plus de 385 M\$ en subventions pour la mise en accessibilité du métro de Montréal.

Il est recommandé que le gouvernement du Québec élabore un programme similaire pouvant être déployé en plusieurs phases en concordance avec les besoins d'exo.

Bien qu'un soutien financier sur le long terme soit important, une première étape pourrait être entamée par l'octroi d'une enveloppe de 35,2 M\$, laquelle permettrait de démarrer les projets prêts à être déployés. Il s'agit, notamment, de travaux de mise en accessibilité des gares Blainville et Parc ainsi que les modifications nécessaires aux voitures de train 2000 pour accueillir la clientèle ayant des limitations fonctionnelles.

Le PDA d'exo : un déploiement conditionnel et bénéfique

- La réalisation de plusieurs actions de ce plan nécessite un financement adéquat
- Les programmes actuels et les balises à la baisse largement dédiés 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
- Dernièrement, exo a investi des sommes importantes afin d'assurer l'accessibilité de certaines de ses infrastructures (4 M\$ au cours des deux dernières années)
- Néanmoins, ces travaux d'accessibilité sont essentiellement entrepris lorsque des travaux majeurs sont planifiés sur les différentes infrastructures appartenant à exo
- En 2024, exo a notamment installé des rampes accessibles pour l'ensemble des quais de la gare Montréal-Ouest et les travaux de rénovation de la gare Lucien-L'Allier ont permis de modifier les quais d'embarquement en plus d'ajouter de nouveaux aménagements afin de faciliter l'accès à la gare aux personnes à mobilité réduite
- Dans les prochaines années, exo souhaite entreprendre de multiples travaux d'accessibilité (terminus, gares, arrêts d'autobus, matériel roulant, etc.)

3. L'OPTIMISATION DU MODÈLE D'AFFAIRES D'EXO

AMÉLIORER L'EFFICACITÉ AU BÉNÉFICE DES USAGERS

- **Recommandation 3 :**

Que les sommes identifiées pour la construction du premier garage d'exo soient autorisées et devancées à son *Plan d'immobilisation en transport en commun*.

- **Dépense subventionnable de 186,7 M\$ pour la construction du garage d'exo en Montérégie – secteur Presqu'Île.**

Le modèle d'affaires d'exo se distingue des autres sociétés de transport public du Québec. Pour le service par autobus, l'exploitation est confiée par impartition à des partenaires privés en transport. Ces transporteurs fournissent le matériel roulant et en assurent la conduite, le maintien et l'entretien.

Ce modèle d'affaires permet à exo d'obtenir des coûts opérationnels de 15 à 20 % moins élevés que les autres sociétés de transport, selon le rapport sur l'audit de performance des sociétés de transport collectif commandé par le MTMD.

Exo : en constante optimisation

En 2019, exo a mené une analyse d'opportunité afin de déterminer quel modèle d'affaires serait optimal pour ses services d'autobus.

Dans le cadre de cette analyse, les objectifs d'exo étaient les suivants :

- Minimiser les coûts unitaires
- Améliorer l'expérience client
- Favoriser l'adoption de pratiques innovantes

L'étude a conclu que le modèle le plus avantageux pour exo est de devenir propriétaire de ses autobus et de ses garages. Les transporteurs demeureront responsables de l'exploitation, de la maintenance et de l'entretien. Il s'agit essentiellement du modèle d'affaires qu'exo met en œuvre pour ses trains de banlieue.

Les avantages :

- Amélioration de la performance opérationnelle : les endroits envisagés pour la construction des garages sont stratégiquement déterminés afin d'optimiser les opérations (moins de kilomètres improductifs)

- Réduction des coûts : les appels d'offres intéresseront plus de transporteurs et un marché compétitif entraînera une pression à la baisse sur les prix des contrats
- Amélioration de la satisfaction et de l'expérience client : l'utilisation des autobus à travers le territoire d'exo sera plus flexible et ajustable en fonction des besoins

Un modèle de garage tout en sobriété

Le modèle de garage d'exo se veut raisonnable. Des exercices de révision ont eu lieu afin de formuler des demandes financières en respect des deniers publics.

Plusieurs correctifs ont été apportés, permettant de réduire les coûts de près de 100 M\$:

- Réduction de l'espace intérieur et rationalisation des espaces administratifs
- Retrait du quai de livraison
- Réduction du nombre de baies d'entretien
- Retrait de la baie de nettoyage sous-caisse et de la baie de peinture
- Optimisation architecturale et structurale

Grâce à ces efforts, exo a déposé au gouvernement du Québec un projet de 186,7 M\$, lequel est admissible à des subventions.

La nécessité de procéder à la construction des premiers garages

Le programme exobus se découpe en 4 phases, sur un échéancier de 20 ans. La première phase du programme (2021-2027) est en cours et se déploiera dans deux secteurs du territoire d'exo. Les deux modèles d'affaires d'exo cohabiteront pendant de nombreuses années et le maintien d'un modèle hybride n'est pas écarté.

À terme, exo prévoit être propriétaire de plus de 1 000 autobus, lesquels seront acquis selon une feuille de route prévoyant la construction de nouveaux garages ainsi que la conversion ou encore l'acquisition de garages déjà existants.

Puisqu'exo est seulement propriétaire d'un autobus et d'un garage, il n'est pas possible d'intégrer un petit nombre de véhicules à un lot de matériel roulant existant.

Lors des discussions entourant le plus récent PITC de notre organisation, le MTMD a pris la décision de reporter les investissements pour la construction du premier garage d'exo en 2029. L'échéancier du programme exobus est tributaire du financement accordé pour la construction des premiers garages.

Sans ces infrastructures, exo ne pourra pas entamer la transition de son modèle d'affaires puisque ces installations sont essentielles à l'accueil d'un grand lot de véhicules et la gestion des opérations quotidiennes.

Ainsi, exo recommande au gouvernement du Québec que la somme de 186,7 M\$ pour la construction du premier garage d'exo soient autorisée et devancées à son *Plan d'immobilisation en transport en commun*.

SYNTHÈSE DES DEMANDES

Demandes financières

- 1 *Augmenter les balises de financement dont dispose exo pour l'élaboration de son Plan d'immobilisations en transport en commun*
- 2 *Octroyer une enveloppe de subventions annuelle dédiée au financement des projets de mise en accessibilité du réseau d'exo*
- 3 *Que les sommes identifiées pour la construction du premier garage d'exo soient autorisées et devancées à son Plan d'immobilisations en transport en commun*

Sommes estimées

À déterminer

Phase I : 35,2 M\$
Phase II : 81,8 M\$
Total : 117 M\$

2026-2031 : 186,7 M\$

APPUI AUX RECOMMANDATIONS DE L'ATUQ

Exo se permet de partager et signifier son appui aux recommandations de l'Association du transport urbain du Québec.

ASSURER UN FINANCEMENT PRÉVISIBLE DES SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF

L'ATUQ souligne l'importance de faire du financement des services de transport collectif une priorité afin d'en assurer la prévisibilité, la suffisance et la pérennité. L'association précise également qu'il importe de soutenir à la fois le maintien et l'amélioration de l'offre partout au Québec.

Plus précisément, l'ATUQ demande de mettre en place un cadre financier permettant la bonification progressive de l'offre de service afin de soutenir l'achalandage, la mobilité durable et l'accès aux services partout au Québec.

Pour ce faire, il est notamment recommandé d'explorer de nouvelles sources de financement afin de soutenir durablement l'exploitation et l'amélioration des services.

RENFORCER LES INVESTISSEMENTS EN MAINTIEN DES ACTIFS

Comme exo, l'ATUQ aborde l'enjeu du maintien des actifs. Il s'agit d'investissements vitaux. Dans son mémoire, l'Association demande que le gouvernement rehausse les investissements en infrastructures dès le prochain exercice budgétaire.

En augmentant les budgets globaux, des efforts supplémentaires en maintien des actifs pourront être déployés sans pour autant réduire les investissements en amélioration et développement des infrastructures de transport collectif.

L'ATUQ relève également qu'il est urgent qu'une entente Québec–Canada sur les fonds fédéraux en transport collectif soit conclue, ce qui permettrait au OPTC d'avoir accès à du financement supplémentaire.

RÉDUIRE LES DÉLAIS ADMINISTRATIFS

Finalement, l'ATUQ souhaite attirer l'attention du gouvernement du Québec sur les délais administratifs, qui freinent directement la réalisation des projets et limitent l'impact des investissements publics.

Puisque les processus administratifs gouvernementaux lourds nuisent à l'agilité opérationnelle et engendrent des coûts significatifs, l'ATUQ recommande de réduire de 50 % les délais administratifs.

CONCLUSION

Exo est définitivement tournée vers l'avenir. Les projets d'amélioration et de développement de ses infrastructures foisonnent et ils sont élaborés dans un seul objectif : celui d'améliorer l'expérience et augmenter l'attractivité de la mobilité durable.

Notre organisation souhaite que son réseau soit le plus inclusif possible. Il s'agit d'une valeur cardinale pour exo et l'accessibilité universelle est un engagement phare.

Toujours en mode innovation, exo a entamé un séquençage afin d'optimiser encore davantage son modèle d'affaires au profit des usagers. En réduisant ses coûts opérationnels, exo vise à améliorer et développer ses services afin que les populations desservies en aient plus pour leur argent.

Néanmoins, ces projets, ces objectifs et cette volonté sont tributaires du soutien octroyé par le gouvernement du Québec à exo. Sans financement additionnel confirmé, notre organisation sera confinée au statu quo. Les efforts seront consacrés au niveau du maintien des actifs, sans amélioration prévisible, que ce soit pour les usagers à mobilité réduite ou non et son modèle d'affaires ne pourra pas être amélioré.

Génération exo

Au-delà des infrastructures, exo reste convaincu que la nécessité de transformer et promouvoir la mobilité durable.

C'est dans cet esprit que notre organisation a lancé Génération exo : notre vision pour repenser, bonifier et rendre plus performants les services, rehaussant ainsi l'expérience client et développer une mobilité arrimée aux réalités des communautés desservies.

Génération exo aborde des initiatives porteuses, comme le transport à la demande. Les résultats de ce service sont probants : meilleure couverture horaire et spatiale, plus grande flexibilité, forte augmentation de l'achalandage, diminution du coût par passage (d'environ 50 %), acquisition de nouveaux clients et réalisation d'économies.

Génération exo plaide également en faveur d'une bonification de l'offre de service. Il importe de s'adapter à la croissance démographique et de répondre aux nouvelles habitudes de déplacement des usagers, qui demandent davantage de services hors pointe, de soir et de fin de semaine, et souhaitent pouvoir se déplacer plus aisément à l'intérieur même des couronnes.

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.

BIBLIOGRAPHIE

Association du transport urbain du Québec. (2023). « Étude sur les impacts économiques des sociétés de transport en commun de l'association du transport urbain du Québec ». *En ligne*, https://atuq.com/wp-content/uploads/2024/02/Etude-Impacts_econo-complete-ATUQ-2023-.pdf

Gouvernement de l'Ontario. (2017). « Retombées économiques des investissements d'infrastructure en Ontario, par catégorie de biens d'infrastructure ». *En ligne*, <https://www.ontario.ca/fr/page/retombees-economiques-des-investissements-dinfrastructure-en-ontario-par-categorie-de-biens>

Institut de la statistique du Québec. (2024). « Perspectives démographiques du Québec et de ses régions, 2021-2071 ». *En ligne*, <https://statistique.quebec.ca/en/fichier/perspectives-demographiques-quebec-et-regions-2021-2071-edition-2024.pdf>

Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs. (2025). « GES 1990-2023 – Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2026 et leur évolution depuis 1990 ». Gouvernement du Québec. *En ligne*, <https://www.environnement.gouv.qc.ca/changements/ges/2023/inventaire-ges-1990-2023.pdf>

Observatoire Grand Montréal. (2024). « Congestion routière : Une facture annuelle de 6 G\$ pour la région métropolitaine de Montréal ». *En ligne*, <https://observatoire.cmm.qc.ca/congestion-routiere-une-facture-annuelle-de-6-g-pour-la-region-metropolitaine-de-montreal/>

RAPLIQ c. STM. (2025). « Décision – Regroupement des activistes pour l'inclusion au Québec (RAPLIQ) c. Société de transport de Montréal (STM) ». *En ligne*, <https://citoyens.soquij.qc.ca/php/decision.php?ID=4CDE9898DF47665854A410428EAE00CF>

exo