



Mémoire de la STM sur le Plan d'électrification et de changements climatiques

Présenté dans le cadre des
consultations sur le Plan
d'électrification et de changements
climatiques (PECC)

Table des matières

Sommaire exécutif.....	2
Les transports : le principal émetteur de GES au Québec	4
La STM et le transport collectif, piliers de la lutte aux changements climatiques et de la décarbonisation des transports.....	4
Fonds vert et augmentation des services de transport collectif : bilan d’une réussite.....	5
Les défis en investissement	6
La STM en route vers l’électrification des transports collectifs.....	7
Accompagner les sociétés de transports dans la transition vers un transport collectif 100% électrique	8
Conclusion	9

Sommaire exécutif

Malgré une baisse générale des émissions de GES au Québec au cours des dernières années, les émissions du secteur routier sont en augmentation continue. Cette hausse s'explique en grande partie par la dépendance croissante à l'automobile, et aux véhicules de plus en plus gros. Les transports collectifs sont une alternative à l'autosolo qui permet de réduire et d'éviter des émissions de GES de façon significative. Agir en transport et soutenir davantage le développement des transports collectifs est essentiel à l'atteinte des objectifs de GES du Québec. En ce sens, le gouvernement doit investir davantage en transport collectif afin d'offrir un service pouvant réellement favoriser le transfert modal des Québécois et Québécoise vers celui-ci.

L'électrification des transports doit être encouragée, notamment pour les transports collectifs. La STM a déjà comme objectif d'acquiescer seulement des bus électriques d'ici 2025. Toutefois, cette électrification ne se fait pas sans coût additionnel pour la STM. Ces coûts additionnels sont estimés à plus d'un milliard de dollars. Considérant les investissements importants qui sont nécessaires, le gouvernement doit soutenir les sociétés de transport dans leur transition vers l'électrification, et cela, sans nuire au développement de l'offre de service et au maintien des actifs. Les investissements en électrification ne peuvent se faire aux dépens des autres investissements nécessaires en transport en commun.

Recommandations de la STM:

1. Augmenter la contribution du gouvernement au financement pour le maintien d'actif, les projets de développement et pour le transport adapté
2. Poursuivre et accroître le soutien du gouvernement du Québec à l'augmentation des services et des initiatives d'expérience client
3. Mettre en place des mesures d'écofiscalité
4. Soutenir les projets d'électrification des sociétés de transport
5. Appuyer le financement de l'électrification par Hydro-Québec
6. Mettre en place une tarification de l'électricité qui soutient l'électrification des transports

Introduction

La STM dépose ce mémoire en tant que partenaire stratégique dans l'atteinte d'une société sobre en carbone, résiliente, juste et prospère. La STM souhaite que le Plan d'électrification et de changements climatiques (PECC) soit cohérent avec les plans et politiques gouvernementales déjà en place : le Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques, la Politique de mobilité durable et la Politique énergétique 2030.

Malgré des engagements et des investissements ambitieux pour réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES), force est de constater que les résultats escomptés n'ont pas toujours été au rendez-vous. De 1990 à 2016, les émissions de GES au Québec ont diminué de 9,1% seulement, loin des cibles québécoises.

En tant que principale entreprise publique de transport collectif au Québec, la STM est d'avis que le PECC doit favoriser des changements structurants dans le mode de vie des Québécois et Québécoises et dans l'économie québécoise afin d'atteindre les cibles gouvernementales de réduction de GES. La STM veut démontrer que des réductions significatives des GES doivent passer par des investissements accrus en transport collectif.

Mission de la STM

Entreprise publique de transport collectif, la Société de transport de Montréal (STM) est au cœur du développement durable de la région de Montréal. À juste coût, elle met en œuvre, exploite et maintient un réseau performant et intégré qu'elle contribue à développer.

Forte de l'engagement de ses employés et de ses partenaires, la STM assure à ses clients un service sécuritaire, fiable, rapide, convivial et accessible.

La STM en chiffres

- Budget de 1,5G\$
- 16 G\$ d'investissements sur 10 ans
- 15^e entreprise en importance au Québec
- 3^e plus important métro en Amérique du Nord
- 9 914 employés
- 1 807 bus
- 86 minibus
- 1,4 million de déplacements par jour
 - dont 14 000 en transport adapté
- 450 millions de déplacements par année
 - dont 4,2 millions en transport adapté

Les transports : le principal émetteur de GES au Québec

Le secteur des transports est le principal émetteur de GES.¹ En 2016, il générait 33,8 millions de tonnes d'équivalents en dioxyde de carbone, soit 43% des émissions québécoises. Il s'agit d'une augmentation de 21,9% des émissions en transport en comparaison avec 1990. Le constat est pire si l'on se concentre sur le transport routier, qui affiche une hausse de 52,3% de ses émissions entre 1990 et 2016. À lui seul, le transport routier représentait 80,1% des émissions du secteur des transports, soit 34,4% des émissions totales de GES au Québec.

La hausse des émissions du secteur routier s'explique en grande partie par la dépendance croissante à l'automobile, et une dépendance à des véhicules de plus en plus gros. Le parc automobile québécois est en effet en augmentation, tout comme le nombre de kilomètres parcourus. L'évolution de la composition du parc de véhicules est aussi très préoccupante, avec l'explosion du nombre de camions légers (234%) et de véhicules lourds (40%) sur les routes depuis 1990. Depuis 2015, les ventes de camions légers, des véhicules plus volumineux et plus énergivores, dépassent celles des voitures au Québec.²

De toute évidence, une baisse significative des émissions de GES au Québec exigera une transformation globale du secteur des transports et notamment du transport routier. Il s'agit du secteur où des initiatives de réductions d'émissions auront le plus d'impact, compte tenu de leur importance dans le portrait global de nos émissions. Il est primordial de promouvoir des modes de transports alternatifs moins énergivores et de réduire la dépendance à l'automobile.

La STM et le transport collectif, piliers de la lutte aux changements climatiques et de la décarbonisation des transports

À l'instar de l'hydro-électricité, le transport collectif joue un rôle majeur dans le bilan environnemental favorable du Québec. Une étude a évalué que le transport collectif de la région métropolitaine permet d'éviter l'émission de 3,9 millions de tonnes de GES par année, soit l'équivalent d'environ 5% de l'ensemble de GES émis au Québec.³ Ces émissions évitées sont le résultat de trois effets : des déplacements automobiles sont évités (735 KT CO₂ équivalent), la congestion routière est allégée (836 KT) et, surtout, le transport collectif permet une plus grande densité urbaine (2341 KT). La densité urbaine permet d'éviter des déplacements motorisés, de réduire la durée des déplacements ou de réaliser ceux-ci avec des modes plus durables que l'automobile.

Selon des données de 2014, pour chaque tonne de GES émise par la STM, 20 tonnes sont évitées pour la grande région de Montréal. Les déplacements effectués par nos clients permettent d'éviter la présence de 475 000 voitures sur le réseau routier et l'émission de 2,3 millions de tonnes de GES annuellement, soit l'équivalent de 20,7 % des émissions de GES de la collectivité montréalaise. La réduction de la congestion routière attribuable au transport collectif métropolitain permet aussi d'éviter des coûts de 1,85 milliard de dollars annuellement.

¹ Le secteur des transports inclut le transport routier, aérien, maritime, ferroviaire et hors route.

² Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. 2016. « Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2016 et leur évolution depuis 1990 », p.23

³ Golder Associés. 2016. « Rapport de quantification des émissions de gaz à effet de serre évitées par le transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal », produit pour le compte de la Société de transport de Montréal.
www.stm.info/sites/default/files/pdf/fr/rapport_quantification_ges_evites.pdf

Le Québec possède une grande disponibilité d'électricité propre qui en fait un territoire approprié pour l'usage des voitures électriques. Le Québec s'est fixé l'objectif ambitieux d'avoir 100 000 véhicules rechargeables sur les routes dès 2020. Si plus de 50 000 voitures électriques ou hybrides sont sur les routes du Québec en 2019, cela ne représente encore qu'environ 0,6% du total de véhicules en circulation.⁴ La presque totalité des véhicules est donc encore à essence.

Il faut aussi rappeler que l'utilisation des véhicules électriques ne règle en rien les effets néfastes de la congestion routière sur la qualité de vie des Québécois et Québécoises et la viabilité de notre économie. Avec un parc automobile grandissant et composé d'un nombre croissant de véhicules, les coûts associés à la congestion routière ont doublé en 10 ans et ont atteint près de 4,2 milliards, soit une augmentation de 252% depuis 2008.⁵ Avec un taux de congestion de 27%, Montréal reste la 13^e ville la plus congestionnée de l'Amérique du Nord en 2018.⁶

L'électrification des véhicules est nécessaire, mais elle ne pourra permettre seule d'obtenir les réductions de GES en transport indispensables à l'atteinte des objectifs fixés par les gouvernements. Il est nécessaire d'accroître la mobilité des personnes, tout en réduisant les déplacements en autosolo. Pour ce faire, deux solutions sont essentielles. Il faut de nouvelles mesures d'écofiscalité afin d'influencer les comportements de mobilité en faveur du transport collectif et actif. Ces mesures d'écofiscalité doivent aussi permettre de lever de nouveaux revenus dédiés aux transports en commun afin d'accroître significativement l'offre de service.

Sachant que le secteur des transports représente à lui seul 43 % des émissions de GES du Québec, l'atteinte des objectifs de réduction du gouvernement du Québec et de la Ville de Montréal passe inévitablement par une réduction de l'usage de l'autosolo et donc, par un transfert modal des automobilistes vers les transports collectifs. Ce transfert modal ne peut se réaliser que par un financement soutenu du transport collectif, autant en exploitation qu'en infrastructure.

Fonds vert et augmentation des services de transport collectif : bilan d'une réussite

La réduction des GES au Québec passe par des actions concertées au niveau de la province. La STM salue la volonté du gouvernement de mettre en place dès 2020 un Plan d'électrification et de changements climatiques ambitieux. Un engagement gouvernemental à long terme en faveur de l'amélioration des services en transport en commun, notamment dans le cadre du Plan d'électrification et de changements climatiques, est primordial pour la réduction des émissions de GES.

La Politique québécoise du transport collectif (PQTC 2007-2012) a permis de donner un nouveau souffle en transport collectif à l'échelle du Québec et d'influencer directement les habitudes de transport. La PQTC visait à hausser l'offre de transport collectif de 16% et l'achalandage de 8% sur 5 ans. Pour ce faire, le gouvernement s'est engagé à financer 50% des coûts d'exploitation liés aux augmentations de service, au moyen de sommes provenant du Fonds vert. Grâce à cette politique et à la contribution financière de l'agglomération de Montréal, la STM est parvenue à doubler les résultats escomptés en augmentant son

⁴ Rapport préliminaire de la SAAQ, Université de Sherbrooke

⁵ ADEC. 2018. « Coûts socioéconomiques de la congestion routière à Ville de Laval et dans la Couronne Nord », produit pour le compte de la Ville de Laval. https://promo.laval.ca/solution-reseau/docs/rapport_ADEC_couts-congestion-routiere.pdf [consulté le 9 octobre 2019].

⁶ Tomtom Traffic Index. 2018. « Traffic Index 2018 ». https://www.tomtom.com/en_gb/traffic-index/ranking/?country=CA,MX,US [consulté le 9 octobre 2019].

offre de service de 30% entre 2007 et 2012, ce qui a permis une augmentation de 14% de son achalandage. Le succès de la Politique démontre à quel point le rôle du gouvernement du Québec dans le financement de l'exploitation est crucial dans le développement des services. Les résultats de la politique démontrent que les Montréalais et Montréalaises tout comme les citoyens et citoyennes du Québec sont prêts à prendre le transport collectif lorsque l'offre de service est au rendez-vous.

La Politique de mobilité durable 2030 (PMD 2030) est la plus récente initiative concertée par le gouvernement québécois pour le transport en commun et, plus largement, pour la mobilité durable. La PMD 2030 vise notamment à réduire de 37,5% les GES en transport, de 40% la consommation de pétrole et de 20% les temps de déplacements. Pour y parvenir, la politique vise une augmentation de l'offre de services de transport en commun au Québec de 60% à l'horizon 2030, avec comme résultat une croissance de l'achalandage de 30%. Pour ce faire, le gouvernement s'est engagé à bonifier les programmes d'aide du transport en commun de 677 millions sur 5 ans. La STM se réjouit de voir le gouvernement actuel poursuivre la mise en œuvre de cette politique. Le soutien continu du Fonds vert à la PMD 2030 est une condition essentielle à l'atteinte de ces objectifs.

De son côté, la STM multiplie les efforts pour développer son offre de service et attirer de nouveaux clients. Au cours des quatre dernières années, l'offre de service métro a augmenté de 15%, l'offre de service bus de 6% et les déplacements en transport adapté ont connu une augmentation de 21%. Au dynamisme insufflé par la PQTC et la PMD 2030, il faut ajouter celui des grands projets de développement actuellement en cours. Les récents investissements gouvernementaux en infrastructure vont chambouler le paysage montréalais du transport en commun dans les prochaines années. Le prolongement de la ligne bleue du métro, tout comme le projet de SRB Pie-IX, augmenteront significativement l'offre de service dans l'Est de Montréal. La construction du garage Côte-Vertu permettra de mieux répartir les trains sur le réseau et ainsi d'augmenter leur fréquence de passage sur la ligne orange. Enfin, le projet du REM sera structurant pour l'offre de transport collectif dans la région métropolitaine. C'est d'ailleurs pour répondre à la mise en service de ces grands projets structurants que la STM entend revoir son réseau de surface dans le cadre de la refonte du réseau bus. Mis ensemble, ces nouveaux services inciteront de nouveaux Montréalais et Montréalaises à laisser leur voiture et à faire le saut vers le transport collectif.

En plus de l'ajout de nouvelles dessertes, la STM mise sur l'amélioration de l'expérience client et de la satisfaction de ses usagers pour augmenter la part modale du transport collectif. Les attentes des clients du transport collectif évoluent et le service doit s'adapter pour continuer d'y répondre. Dans les dernières années, la STM a mis en place le système iBus afin d'intégrer le temps réel à l'information client et continue de déployer le réseau mobile sur l'ensemble de son métro. La STM travaille aussi présentement à une stratégie de mobilité intégrée visant un meilleur arrimage d'un bouquet de services qui inciteront davantage d'usagers à délaisser l'auto au profit du transport collectif. Au cœur de cette stratégie se trouve le déploiement d'une nouvelle plateforme numérique permettant d'intégrer tous les types de transport et de faciliter le paiement des déplacements.

Les défis en investissement

Malgré la volonté de la STM d'en faire plus pour réduire les déplacements en autosolo, la STM et le transport collectif font face à des défis majeurs. La STM doit investir 15G\$ au cours des 10 prochaines années, principalement pour maintenir ses actifs en bon état. Les municipalités qui soutiennent les réseaux de transport collectif, de leur côté, peinent à soutenir l'augmentation des coûts qui résulte de la

croissance des investissements et de l'offre de service. L'atteinte des objectifs de réduction de GES en transport exigera la mise en place d'un modèle durable, qui assure le maintien des actifs et de l'offre de service existante et qui permet aux acteurs incontournables que sont les municipalités de continuer à faire leur part. Pour alléger le fardeau de ces dernières, le gouvernement du Québec devrait augmenter sa contribution dans les programmes de soutien au maintien des actifs et aux projets de développement ainsi que dans le programme de soutien au transport adapté.

Les augmentations de service, les grands projets et les diverses initiatives de mobilité intégrée actuellement en chantier contribueront à transformer le paysage de la mobilité dans le grand Montréal et au Québec. Malgré tout, elles ne seront pas suffisantes pour atteindre les objectifs de réduction de GES prévue à la politique de mobilité durable. C'est pourquoi le soutien du gouvernement du Québec à l'amélioration des services de transport collectif doit non seulement être poursuivie, mais accru.

Pour soutenir le maintien de l'offre et la croissance des services, de nouvelles sources de revenus seront nécessaires, comme l'a reconnu le gouvernement en mettant sur pied un chantier sur le financement de la mobilité. La STM soutient la mise en place de sources de revenus stables, prévisibles et suffisantes pour faire face aux besoins. Elle soutient également la mise en place de sources de revenus qui ont des impacts sur les comportements cohérents avec les principes de la mobilité durable. À ce titre, des mesures inspirées de l'écofiscalité qui permettent d'influencer les comportements de mobilité en appliquant le principe du pollueur-payeur tout en générant de nouveaux revenus destinés à l'amélioration des modes de transport durable apparaissent essentielles pour atteindre les objectifs de réduction de GES.

Recommandations :

- Augmenter la contribution du gouvernement au financement pour le maintien d'actif, les projets de développement et pour le transport adapté.
- Poursuivre et accroître le soutien du gouvernement du Québec à l'augmentation des services et des initiatives d'expérience client.
- Mettre en place des mesures d'écofiscalité

La STM en route vers l'électrification des transports collectifs

En offrant une alternative durable à l'automobile, le transport collectif est incontournable pour réduire de façon durable et significative les émissions de GES. Les sociétés de transport doivent cependant aussi montrer l'exemple et mettre en œuvre des initiatives pour réduire leur propre empreinte carbone. La STM est active depuis plus de 10 ans pour réduire son empreinte carbone et intégrer le développement durable dans tous les aspects de ses activités et de ses projets.

En 2018, 73,7% des déplacements en transport en commun étaient propulsés à l'électricité grâce en majeure partie au métro de Montréal. La STM veut augmenter cette proportion à 88,6% d'ici 2025 par une accélération de l'électrification de son réseau de surface. Dans le cadre du Plan stratégique organisationnel 2025, la STM s'est donné comme objectif de n'acquiescer que des bus électriques au plus tard en 2025, afin que son parc de véhicules soit entièrement à zéro émission en 2040. Pour ce faire, la STM a mis en place un comité d'électrification dont la mission est d'établir de plan de déploiement de la stratégie d'électrification. D'ici à ce que cet objectif soit réalisé, elle remplace les bus diesel en fin de vie

par des bus hybrides ou électriques et met en œuvre divers projets pour mettre à l'épreuve et se familiariser avec les technologies électriques.

Dans le cadre du Projet Cité Mobilité, la STM exploite déjà depuis 2017 trois bus 100% électriques à recharge rapide alimentés par deux stations de recharge situées aux extrémités de la ligne 36 Monk. Après un an de service, le projet Cité Mobilité avait permis d'éviter 13 tonnes de GES en parcourant près de 95 000 km. Plus de 99% de nos utilisateurs et 75% des chauffeurs disent apprécier les bus électriques et 70% perçoivent une amélioration de leur expérience par rapport aux bus réguliers. Devant les résultats concluants du projet depuis le début des essais, la STM va acquérir quatre bus additionnels du fabricant québécois Novabus afin que la ligne 36 Monk soit la première ligne entièrement électrifiée en Amérique du Nord.

De nombreux autres projets sont également en cours pour tester différentes technologies et formats de bus électriques :

- La STM recevra en 2020 30 bus à recharges lentes de la compagnie canadienne New Flyer pour déployer sur différentes lignes de son réseau.
- Le Centre de transport Stinson devra être adapté au coût de 19M\$ pour recevoir les équipements de recharge nécessaires à l'alimentation de ces 30 bus.
- Quatre midibus (30 pieds), d'un format intermédiaire entre un minibus et un bus régulier, seront déployés sur un circuit où ces véhicules seront mieux adaptés que des bus de format régulier. La STM entend également tester deux minibus (20 pieds) électriques pour le transport adapté.
- Dans le cadre de la mise en service du SRB Pie-IX en 2022, la STM souhaite acquérir 20 bus articulés électriques pour cette infrastructure majeure où seront effectués 70 000 déplacements par jour.
- Enfin, la STM travaille également à l'électrification de ses véhicules de service et véhicules de travaux. Par exemple, 11 véhicules de travaux en fin de vie et fonctionnant au diesel sont en cours de remplacement par des locotracteurs entièrement alimentés à l'électricité.

Accompagner les sociétés de transports dans la transition vers un transport collectif 100% électrique

Si l'électrification présente de nombreuses opportunités, elle implique également son lot de défis. L'électrification du réseau de surface de la STM exigera des investissements considérables. Aux surcoûts qu'entraînera l'acquisition des véhicules électriques, il faut ajouter l'adaptation des neuf centres de transports pour leur permettre, à terme, de recharger plus de 2100 véhicules. On estime actuellement à plus d'un milliard de dollars les investissements nécessaires pour acquérir les équipements de recharge et adapter les centres de transport.

L'engagement du gouvernement du Québec sera critique pour mener à terme la transition vers des transports collectifs entièrement électriques. Les ressources nécessaires à cette transition devront venir s'ajouter à celles prévues pour le maintien des actifs et services ainsi que pour le développement de l'offre. La STM accueille ainsi très favorablement le pouvoir octroyé à Hydro-Québec de financer les équipements

fixes nécessaires à l'électrification des transports collectifs et enjoint le gouvernement à soutenir ces projets.

Toutefois, la STM a perdu l'accès au tarif L d'Hydro-Québec en 2014, une mesure qui cadre mal avec les objectifs d'électrification. La mise en place d'une tarification de l'électricité qui soutient l'électrification des transports collectifs serait un geste important pour soutenir les sociétés de transport.

Recommandations :

- Soutenir les projets d'électrification des sociétés de transport
- Appuyer le financement de l'électrification par Hydro-Québec
- Mettre en place une tarification de l'électricité qui soutient l'électrification des transports

Conclusion

Les objectifs principaux du PECC consistent à respecter l'engagement international du Québec de réduction d'émissions de GES de 37,5% d'ici 2030 par rapport à 1990 et adapter la province aux impacts des changements climatiques. Dans ce contexte, nous sommes d'avis que le PECC doit s'attaquer prioritairement au secteur des transports, notamment au secteur routier, par le développement du transport en commun. Le PECC doit continuer la stratégie du gouvernement québécois déployée dans les dernières années d'octroyer une part importante de financement au transport collectif à travers le Fonds vert. La STM est d'avis que des services de transport collectif sécuritaire, fiable, rapide, convivial et accessible sont essentiels pour convaincre les Québécois et Québécoises de délaisser ou diminuer leur usage de l'automobile individuelle et ainsi réduire significativement les émissions de GES.