



REVUE DE PRESSE

DU 15 mars 2018

Sommaire

Les membres de l'ATUQ dans les médias	2
Publicités sur les autobus: Imagi Affichage s'interroge sur le contrat de la STS	2
1,3G\$ débloqués pour l'achat de nouveaux autobus à Montréal.....	3
UN PROJET DE TRAMWAY DE 3 MILLIARDS DÉVOILÉ DEMAIN.....	4
Séance stratégique 2: Forum sur les politiques du transport collectif 2017	5
En régions, dans le monde et sujets connexes	6
Raymond Bachand à Paul Arcand.....	6
LE PLAN D'ACTION EN BREF	6
MATÉRIEL ROULANT : 358 MILLIONS.....	7
PRÈS DE 500 MILLIONS POUR AMÉLIORER LA FIABILITÉ DES SERVICES.....	8
Participez à une action collective mondiale sur le développement urbain durable	9
Veille technologique	10

SUIVEZ-NOUS SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX!





Les membres de l'ATUQ dans les médias

Publicités sur les autobus: Imagi Affichage s'interroge sur le contrat de la STS



SIMON ROBERGE
La Tribune

JONATHAN CUSTEAU
La Tribune

<https://www.latribune.ca/actualites/sherbrooke/publicites-sur-les-autobus-imagi-affichage-sinterroge-sur-le-contrat-de-la-sts-6e7895561c3aaf020815cf3be0f38f50>

L'attribution d'un contrat sans appel d'offres de la Société de transport de Sherbrooke (STS) à Québecor pour l'affichage sur les autobus et les abribus fait jaser. Daniel Chartrand, le président d'Imagi Affichage, entreprise qui avait le contrat de la STS depuis 1994, dénonce notamment le fait qu'il n'a pas été en mesure d'obtenir les détails de cette entente.

« Si la STS a obtenu un super deal, bravo, mais on ne sait rien du contrat, explique-t-il. On ne peut même pas vérifier si Québecor livre ce qui a été promis. Nous avons d'excellentes relations avec la Ville. Je crois que Québecor a fait miroiter bien des choses. Tout ce que je veux c'est que ce soit juste pour tout le monde et que Québecor livre tout ce qu'elle a promis. »

Imagi Affichage a fait une demande pour obtenir une copie de l'entente entre la STS et Québecor. Cette demande a été refusée. L'entreprise basée à Montréal se tourne maintenant vers la loi sur l'accès à l'information.

« Ce n'est pas clair pour personne, souligne M. Chartrand. On veut de la transparence et on ne veut pas que ça devienne chose commune. Montréal et Québec ont procédé par appel d'offres dans des dossiers similaires donc je ne vois pas pourquoi ça ne serait pas le cas à Sherbrooke. On prévoit continuer nos démarches. »

Le contrat avec Imagi Affichage rapportait, selon M. Chartrand, 200 000 \$ net par année à la STS. Imagi Affichage récoltait une part égale des recettes.



Imagi Affichage a obtenu le contrat par appel d'offres en 1994. Le contrat a été renouvelé de gré à gré plusieurs fois par la suite.

Dans les règles de l'art

À la STS, le directeur général Patrick Dobson explique que l'organisation a procédé dans les règles de l'art et que le contrat est frappé d'une clause de confidentialité. « Ce qu'il est important de comprendre, c'est qu'il s'agit d'une entente commerciale, et non d'une entente d'approvisionnement. Dans le premier cas, on peut procéder de gré à gré pour ouvrir à la porte à une négociation. C'est tout à fait légal et nous avons vérifié avec nos avocats. Dans le second cas, nous avons effectivement l'obligation de procéder par appel d'offres. Par ailleurs, Imagi Affichage avait obtenu le contrat de gré à gré en 2005, en 2010 et en 2015. Ils sont au courant de tout ça. »

Selon M. Dobson, une des raisons de réévaluer les options était d'obtenir des propositions innovatrices. « Nous ne voulions plus faire que de la publicité sur les autobus. Pouvons-nous bonifier les abribus, sortir des panneaux fixes ou utiliser l'information en temps réel? Nous voulions plus de créativité. Le nerf de la guerre demeure l'argent. Le choix final s'est fait en fonction des dollars. Si le contrat était moins lucratif, nous ne serions pas allés. »

1,3G\$ débloqués pour l'achat de nouveaux autobus à Montréal

Par [Dominique Cambron-Goulet](#) Métro



Josie

Desmarais/Métro

La Ville de Montréal a approuvé mercredi un emprunt de 1,3G\$ pour l'achat de 963 autobus hybrides ou électriques d'ici 2024.

«C'est un bel investissement dans lequel on retrouve les 300 autobus promis dans la campagne», a affirmé mercredi le conseiller associé à la mobilité et vice-président de la Société de transport de Montréal (STM), Craig Sauvé, au cours de la réunion hebdomadaire du comité exécutif.

La mairesse de Montréal, Valérie Plante, a qualifié cette annonce d'«excellente nouvelle».



Le remplacement de nombreux autobus au diesel fait aussi partie du lot.

Le contrat pour les 929 autobus hybrides sera accordé en juin et leur livraison devrait commencer en mai 2019, indiquent les documents de la STM. Près de 500 bus seront reçus au cours des deux prochaines années.

«C'est un ajout de 16% d'autobus d'ici 2020», a expliqué M. Sauvé.

Les 34 autres autobus ajoutés à la flotte seront entièrement électriques, dont quatre à recharge rapide.

Par ailleurs, la Ville déboursera près de 6 M\$ pour que la STM fasse l'acquisition de quatre midibus électriques, des véhicules de taille intermédiaire, soit d'une longueur de neuf mètres. Ceux-ci seront mis en service sur la ligne 212–Sainte-Anne en 2019.

UN PROJET DE TRAMWAY DE 3 MILLIARDS DÉVOILÉ DEMAIN



QUÉBEC — SRB ou tramway ? Un peu des deux. Le nouveau réseau de transport collectif « structurant » que dévoilera demain la Ville de Québec s'appuiera sur deux types de transporteurs : une première ligne, pour les tramways, en partie souterraine, une seconde, desservie par des autobus électriques autonomes.

Québec compte rendre public demain son projet de tramway, dont le coût estimé est d'un peu moins de 3 milliards. Pour l'heure, la Capitale demande de 215 à 250 millions au gouvernement du Québec pour la préparation des plans et devis de ce projet, a-t-on appris.

Au cours des dernières heures, le maire de Québec Régis Labeaume et des fonctionnaires ont présenté le projet à plusieurs groupes, notamment des élus à Québec, de même qu'à certains ministères névralgiques. D'autres députés, ceux de la Coalition avenir Québec, par exemple, seront rencontrés en fin de journée, aujourd'hui.

La mise en service se ferait sur un horizon de quatre à cinq ans, après le feu vert du gouvernement.

Le projet de « transport structurant » est en bonne partie intermodal. On prévoit plusieurs stationnements incitatifs. Quelque 6000 cases de stationnement seraient ajoutées pour



rabattre les passagers vers le nouveau réseau bimode, tramway et SRB (service rapide par bus).

LE TRACÉ

Pour le tramway, on prévoit un nouveau parcours vers le nord, longeant l'autoroute des Laurentides, pour desservir Expo-Cité. Dans la basse-ville, le tramway pénétrera dans la falaise un peu à l'est de la côte d'Abraham, près du tunnel désaffecté où Robert Lepage a déjà songé à installer un théâtre expérimental. Après des stations sur la place d'Youville, la colline Parlementaire et la rue Cartier, le tramway sortira du sol au niveau de l'avenue des Érables, où le boulevard René-Lévesque devient plus large. Le parcours souterrain sera de 3,5 km.

Le parcours du tramway obligera à réduire le nombre de voies automobiles sur René-Lévesque, mais cette réduction sera limitée à moins de trois kilomètres, expliquent les représentants de Québec.

Vers l'ouest, le tramway se rendra jusqu'au projet du Phare, près des ponts. Une gare intermodale – déjà prévue dans le projet du Groupe Dallaire – permettra de passer d'un réseau à l'autre.

Le nouveau développement commercial, dans le secteur Duplessis, où on prévoit un magasin IKEA, sera desservi par le nouveau réseau de bus électriques.

Le ministre des Finances, Carlos Leitão, aura un mot pour le projet dans son budget du 27 mars, indique-t-on. Mais au gouvernement, on confie que le projet est encore nébuleux sur plusieurs points. Étant donnée la faiblesse de la popularité du Parti libéral dans la région, toutefois, personne ne voudra heurter de front l'administration Labeaume.

Séance stratégique 2: Forum sur les politiques du transport collectif 2017

14 Mars 2018

En vidéo :



2 autres vidéos disponibles sur ce lien :



<http://cutaactu.ca/fr/blog-posts/seance-strategique-2-forum-sur-les-politiques-du-transport-collectif>

En septembre 2017, l'ACTU a tenu ses Journées de sensibilisation au transport collectif annuelles à Ottawa. Dans le cadre de l'événement, un forum des politiques a eu lieu à l'hôtel Delta d'Ottawa. Les séances stratégiques tenues ce jour-là ont été enregistrées afin de permettre aux membres de partager et de mieux comprendre certains des problèmes les plus difficiles à résoudre au sein de l'industrie du transport collectif à l'échelle fédérale.

La deuxième séance de la journée s'intitulait « L'impact social des investissements du transport en commun ».

Les personnes suivantes formaient le groupe d'experts : Sharon Doyle, Gestionnaire de Mobility Plus, York Region Transit; Jeff Morrison, Directeur général, Association canadienne d'habitation et de rénovation urbaine; Anders Swanson, Président du conseil d'administration, Canada Bikes. Le groupe d'experts a été animé par Geoff Noxon, Noxon Associates.

Vous pouvez visionner leurs exposés ci-dessous:

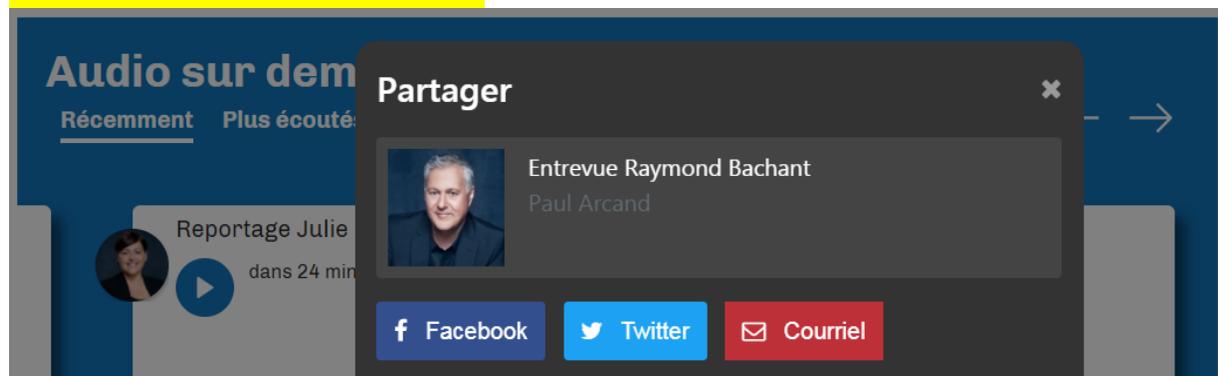
Séance 2: Sharon Doyle - Forum sur les politiques du transport collectif de l'ACTU 2017
(en anglais seulement)

Séance 2: Jeff Morrison - Forum sur les politiques du transport collectif de l'ACTU 2017
(en anglais seulement)

Séance 2: Anders Swanson - Forum sur les politiques du transport collectif de l'ACTU
2017
(en anglais seulement)

En régions, dans le monde et sujets connexes

ENTREVUE RADIO



<http://www.985fm.ca/extraits-audios/art-de-vivre/90352/entrevue-raymond-bachant>

Raymond Bachand à Paul Arcand.

LE PLAN D'ACTION EN BREF

BRUNO BISSON - LA PRESSE



http://plus.lapresse.ca/screens/32c2ea04-aacb-4836-b399-a576184e107e%7C_0.html?utm_medium=Email&utm_campaign=Internal+Share&utm_content=Screen

MATÉRIEL ROULANT : 358 MILLIONS

CET ÉCRAN A ÉTÉ
PARTAGÉ À PARTIR DE
LA PRESSE+

Édition du 15 mars 2018,
section ACTUALITÉS, écran 10



Le plan d'action prévoit le remplacement de 30 locomotives du parc de matériel roulant du RTM par autant de locomotives neuves « à faible émission de gaz à effet de serre ». Ainsi, les 10 locomotives au diesel F59PH, vieilles de presque 30 ans, de même que les 20 engins bimodes (électrique et diesel), mis en service en 2011 et 2012, seraient remplacés par un seul et même type de locomotive. Cela simplifierait l'entretien du matériel roulant et permettrait de mettre en service des trains plus longs (10 voitures au lieu de 8) pouvant accueillir plus de passagers. Le coût d'acquisition des 30 nouvelles locomotives, incluant la revente des 20 locomotives bimodes presque neuves, est estimé à 292 millions. De plus, le RTM souhaite acheter 20 voitures à deux niveaux en plus des 24 déjà commandées à un constructeur chinois l'année dernière. Ces voitures additionnelles permettraient à l'opérateur d'assurer plus facilement une rotation des équipements en service pour réaliser des travaux d'entretien réguliers sur les voitures de passagers. Le coût de ces 20 nouvelles voitures est estimé à 66 millions.

CENTRES DE MAINTENANCE : 79 MILLIONS

Avec la mise en service du futur Réseau express métropolitain (REM) projeté par la Caisse de dépôt et placement du Québec d'ici 2023, les trains de banlieue de Mascouche ne seront plus en mesure d'emprunter le tunnel du mont Royal et de se rendre aux centres d'entretien du RTM à Lachine et Pointe-Saint-Charles (en construction). Le RTM souhaite donc construire un nouveau centre d'entretien de 53 millions à Mascouche pour effectuer l'entretien du matériel sur cette ligne de train. Le plan d'action prévoit aussi des ajouts au centre de maintenance actuel dans l'arrondissement de Lachine dont les coûts sont estimés à 26 millions.

LIGNE DE TRAIN DE DEUX-MONTAGNES : 31 MILLIONS

Selon le directeur général du RTM, Raymond Bachant, la ligne de train de banlieue de Deux-Montagnes, la plus achalandée des six lignes du réseau, « a définitivement manqué d'amour » depuis 20 ans. Elle sera entièrement remplacée par une antenne de train léger du futur REM d'ici quatre ou cinq ans. Dans l'intervalle, ses voitures électriques doivent être remises en état. Un programme d'entretien de 3 millions est déjà en cours. Les voitures retirées du service à des fins d'entretien seront relayées par une rame de voitures multiniveaux tirée par une locomotive bimode. Cette rame, plus lourde que les rames habituelles, ne peut maintenir une vitesse de service égale en raison de l'état de quatre ponts ferroviaires qui nécessitent des travaux de renforcement. L'essentiel de ces travaux de réfection, estimés à 15 millions, sera réalisé dès cette année. Enfin, le RTM prévoit installer ou améliorer des dispositifs électriques de chauffage pour réduire le nombre de retards attribuables aux aiguillages défectueux, en hiver, sur les voies ferrées qu'il utilise.

PLAN HIVERNAL ET GARANTIE DE SERVICE : 28 MILLIONS



Le RTM prévoit déployer du personnel additionnel affecté à la surveillance des aiguillages et des passages à niveau sur son réseau pour réduire les pannes dues aux infrastructures ferroviaires, qui sont la cause de près du tiers (32 %) de tous les retards enregistrés par les trains de banlieue en 2018. D'ici 2023, ces effectifs supplémentaires engendreront des coûts d'exploitation additionnels estimés à 26 millions. Le RTM prévoit enfin mettre en place un programme de « garantie de service » qui se traduira par le versement de compensations aux usagers en cas de retard. Les détails du programme seront connus en avril. Pour compenser les incon vénients vécus par les usagers durant les dures semaines de janvier et de février, le RTM prévoit que ce programme lui coûtera 2 millions en 2018.

TRAINS DE BANLIEUE

PRÈS DE 500 MILLIONS POUR AMÉLIORER LA FIABILITÉ DES SERVICES

BRUNO BISSONLA PRESSE

Le Réseau de transport métropolitain (RTM) a rendu public hier un plan d'action de près de 500 millions sur cinq ans qui vise à améliorer la fiabilité et la ponctualité des services de trains de banlieue, après avoir traversé, cet hiver, une des pires crises de l'histoire de ce réseau de transports collectifs.

Le directeur général du RTM, qui est responsable de ce réseau, Raymond Bachant, a de plus annoncé que les usagers du réseau qui ont subi les incon vénients des annulations et des multiples retards et autres pépins de service, en janvier et février derniers, obtiendront une compensation sous forme de billets gratuits ou de rabais sur l'achat d'un prochain titre mensuel de transport.

Les détails de ce programme de « garantie de service » et les modalités pour pouvoir s'en prévaloir seront connus en avril. Le RTM estime que les compensations aux usagers lui coûteront environ 2 millions cette année. Le programme de garantie sera ensuite implanté de façon permanente, à compter de 2019, afin de fidéliser une clientèle d'environ 80 000 usagers par jour qui a été durement échaudée par la qualité exécrable des services offerts sur le réseau au cours des deux premiers mois de 2018.

Selon le directeur général du RTM, les actions déjà entreprises par cet organisme en marge du plan d'action annoncé hier devraient permettre aux usagers de bénéficier durant les prochains hivers « d'une bien meilleure performance que celle qu'on a obtenue » depuis le début de 2018.

M. Bachant a attribué hier aux « conditions climatiques exceptionnelles » les multiples pannes et retards qui ont touché presque toutes les lignes de trains de banlieue en janvier et février.

Les 15 000 usagers quotidiens de la ligne de train la plus importante du réseau, celle de Deux-Montagnes, ont été particulièrement éprouvés par ces pépins en raison du mauvais état des voitures automotrices électriques, les MR-90, qui a provoqué des retards en série, particulièrement en périodes de pointe.

Ces voitures, qui ne peuvent rouler que sur la ligne électrifiée de Deux-Montagnes et qui sont utilisées au maximum de leur capacité en périodes de pointe, sont en grande partie responsables des problèmes de service vécus ces derniers mois. Leur taux de ponctualité a chuté jusqu'à 58 % pour une semaine complète de service, alors que le seuil de respectabilité utilisé par la plupart des opérateurs de trains de banlieue en Amérique du Nord se situe à 95 %.

MOYEN ET LONG TERME

La plus grande part des investissements prévus par le RTM sur le réseau de trains de banlieue d'ici 2023 n'aura toutefois pas d'incidence sur la qualité du service à court terme.



Les locomotives et les nouvelles voitures que le RTM prévoit acquérir, dans les prochaines années, ne seront livrées qu'en 2020 et 2021.

Les investissements importants requis pour les centres de maintenance du réseau (voir autre texte) permettront quant à eux d'améliorer l'entretien du matériel roulant dans les prochaines années.

À court terme, le RTM prévoit surtout intervenir sur les infrastructures, comme des ponts ferroviaires de la ligne de Deux-Montagnes. Une centaine d'aiguillages « critiques » ont été ciblés pour accueillir des systèmes électriques chauffants afin d'éviter qu'ils se bloquent les jours de grand froid, de pluie verglaçante ou d'écarts exceptionnels de température. Les voitures MR-90 de la ligne de Deux-Montagnes auront droit quant à elles à des réparations majeures, qui visent à prolonger leur durée de vie pour encore quatre ou cinq ans, au maximum.

La ligne de train de Deux-Montagnes sera complètement remplacée par une antenne du futur Réseau express métropolitain (REM) projetée par la Caisse de dépôt et placement du Québec, d'ici 2023.

FINIES LES LOCOS BIMODES

Le plan d'action du RTM prévoit aussi le remplacement des 20 locomotives bimodes (électrique et diesel) achetées par la défunte Agence métropolitaine de transport (AMT) au coût de 300 millions en 2008 et mises en service à compter de 2011.

Ces locomotives construites par Bombardier ont coûté plus du double d'un engin au diesel conventionnel. Elles avaient été acquises principalement pour rouler sur les lignes de Deux-Montagnes et de Mascouche, et dans l'éventualité d'une électrification des trains de banlieue qui n'a jamais eu lieu.

Avec la mise en service du réseau de train léger de la Caisse de dépôt et placement, le RTM n'aura plus besoin de ces locomotives pouvant rouler à l'électricité, dont l'entretien est aussi beaucoup plus coûteux que celui d'une locomotive ordinaire.

Le directeur général du RTM a indiqué hier qu'elles seront remplacées par des locomotives diesel « à faible émission de gaz à effet de serre » après la mise en service du REM.

M. Bachant a affirmé hier que le plan d'action du RTM a été accueilli « positivement » par le ministre des Transports du Québec André Fortin et par la nouvelle Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), qui finance et supervise tous les services de transports collectifs de la grande région métropolitaine depuis juin 2017.

Les détails du financement de ce plan d'action restent toutefois à peaufiner entre le RTM et ses partenaires.

Participez à une action collective mondiale sur le développement urbain durable

Joignez le Congrès mondial ICLEI 2018

du 19 au 22 juin 2018, à Montréal



Congrès mondial ICLEI
ICLEI World Congress 2018
19 au 22 juin • 19 - 22 June • Montréal, Canada



Montréal



Bâissez des partenariats durables et développez des idées audacieuses et novatrices pour orienter l'agenda urbain mondial et Renforcer l'action collective mondiale en matière de développement urbain durable du 19 au 22 juin 2018 à Montréal (Québec, Canada)!

Le Congrès mondial ICLEI 2018 est coorganisé par ICLEI

–

Les gouvernements locaux pour le développement durable et la Ville de Montréal. Pour cette nouvelle édition, les 1200 participants attendus analyseront l'urbanisation rapide de notre monde. Le congrès sera l'occasion parfaite pour les représentants de gouvernements locaux (ex. urbanistes, ingénieurs, élus, gestionnaires des villes), provinciaux et fédéraux, les organisations à but non lucratif, les professionnels du développement durable et toutes autres parties prenantes de :

- Réseauter avec des leaders et des champions de l'innovation et partager des idées, des solutions, des stratégies et de meilleures pratiques pour faire avancer le développement durable localement;
- Apprendre de conférenciers canadiens, américains et internationaux les bonnes pratiques en développement durable, résilience, atténuation et adaptation aux changements climatiques, économie circulaire, gouvernance collaborative, écomobilité, etc.;
- Explorer Montréal et ses environs par l'entremise de visites techniques et découvrir comment elle est devenue un chef de file en développement durable.

Pour plus de détails et pour vous inscrire, visitez:

<https://worldcongress2018.iclei.org/?lang=fr>

Nous espérons que vous prendrez part à cet événement passionnant et inspirant!

Veille technologique