



REVUE DE PRESSE

10 mai 2018

Sommaire

L'ex-ministre Daniel Breton fustige Valérie Plante pour l'achat de 900 autobus hybrides.....	2
Grève à la STM: davantage de retards à prévoir la semaine prochaine	4
Le RTL fait l'acquisition de cinq autobus 100% électriques	5
En régions, dans le monde et sujets connexes	6
La vérificatrice générale du Québec se penchera sur le projet de REM	6
Qu'est-ce qu'une aire TOD (Transit Oriented Development) ?	7
Veille technologique	8
Le pari du carrossier Safra dans les bus hybrides et à hydrogène.....	8
Plusieurs innovations.....	9
Viser les petites commandes	9
Uber Elevate : Les Premiers Vols Commerciaux Prévus Pour 2023	11

SUIVEZ-NOUS SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX!





Les membres de l'ATUQ dans les médias

POLITIQUE

09/05/2018 18:08 EDT | Actualisé il y a 14 heures

L'ex-ministre Daniel Breton fustige Valérie Plante pour l'achat de 900 autobus hybrides

L'environnementaliste estime que Montréal devrait favoriser les véhicules électriques.

Par Olivier Robichaud



OLIVIER ROBICHAUD

[HTTPS://QUEBEC.HUFFINGTONPOST.CA/2018/05/09/LEX-MINISTRE-DANIEL-BRETON-FUSTIGE-VALERIE-PLANTE-POUR-LACHAT-DE-900-AUTOBUS-HYBRIDES_A_23431136/](https://quebec.huffingtonpost.ca/2018/05/09/lex-ministre-daniel-breton-fustige-valerie-plante-pour-lachat-de-900-autobus-hybrides_a_23431136/)

L'ex-ministre péquiste Daniel Breton, connu pour son militantisme environnemental, fustige la Ville de Montréal pour l'achat de 929 autobus hybrides d'ici 2024. Il souhaiterait que l'administration Plante prenne un virage plus marqué vers les véhicules électriques.

L'administration Plante a annoncé l'achat de ces autobus, qui coûteront plus d'un milliard de dollars, en mars dernier. Ils comprennent les 300 nouveaux autobus promis en campagne électorale pour 2020, un autre 165 véhicules pour 2024 et le remplacement de plus de 500 autobus déjà en service.

M. Breton a publié sa critique sur le site roulezelectrique.com, où il est chroniqueur. Selon M. Breton, l'administration et la STM ont opté pour une technologie britannique critiquée par certains, le système BAE, parce qu'ils ne souhaitent pas investir dans les infrastructures nécessaires à la recharge des véhicules électriques.

«C'est presque aussi ridicule que si une entreprise commandait aujourd'hui une flopée d'i-Phone 5 entre maintenant et 2024 et qui devaient durer de nombreuses années pendant que la technologie évolue à vitesse grand V», dit-il.



L'ex-ministre souligne que plusieurs villes chinoises et européennes ont déjà investi pour acheter des milliers de véhicules entièrement électriques.

Le responsable du transport au comité exécutif de la Ville, Éric Alan Caldwell, n'a pas répondu à notre demande d'entrevue.

La STM possède actuellement quatre autobus entièrement électrique et compte en acheter 40 autres dans le cadre du même appel d'offres que les 929 autobus hybrides. Le nouveau garage Bellechasse, qui coûtera 254 M\$, doit pouvoir mieux accueillir les véhicules électriques lors de son ouverture en 2022.

Campagne de visibilité des syndiqués: «où poireauter 12 minutes pour acheter un titre de transport?»



MONTREAL – Les employés de la Société de transport de Montréal (STM) qui ont donné un mandat de grève clair à leur syndicat au début du mois ont lancé une nouvelle campagne de visibilité voulant démontrer quelques-unes des failles de la STM.

<http://www.journaldemontreal.com/2018/05/09/campagne-de-visibilite-des-syndiques-ou-poireauter-12-minutes-pour-acheter-un-titre-de-transport>

Sur les affiches obtenues par TVA Nouvelles, le syndicat souligne notamment les délais d'attente interminables pour se procurer un titre de transport, les pannes à répétition, les usagés tassés comme des sardines dans le métro et les problèmes du transport adapté.

Par ailleurs, malgré le fait que la Ville de Montréal compte acheter 963 autobus hybrides ou électriques d'ici 2024, le syndicat dénonce le fait que les horaires demeurent difficilement compatibles avec la réalité sur le terrain.

«Avec un horaire impossible à respecter, même un bus flambant neuf sera en retard. On le voit comme vous, on est du même monde», peut-on lire sur l'une des affiches.

Concernant les délais d'attente pour acheter un titre de transport, une affiche indique: «Où poireauter 12 minutes en file pour acheter un titre de transport en 30 secondes? Dans le métro...»



Grève déclenchée?

La grève générale illimitée pourra être déclenchée à n'importe quel moment si les négociations achoppent avec la partie patronale. Les chauffeurs d'autobus et les opérateurs de métro ont voté le 3 mai dernier, dans une proportion de 99 %, en faveur d'un mandat de grève générale illimitée.

Au cœur de la renégociation de leur convention collective, échue depuis janvier dernier, les chauffeurs réclament entre autres une meilleure organisation et planification du travail.

Le dernier vote de grève du syndicat des chauffeurs et opérateurs de métro remonte à novembre 2007. À l'époque, les employés avaient opté à 97 % pour un mandat de grève qui n'avait toutefois jamais été utilisé. La dernière grève des chauffeurs remonte quant à elle à 1987.

Grève à la STM: davantage de retards à prévoir la semaine prochaine



Photo: Gracieuseté - STM La ligne 35 – Griffintown sera en place dès le 27 août.

<http://journalmetro.com/actualites/montreal/1556677/greve-a-la-stm-davantage-de-retards-a-prevoir-la-semaine-prochaine/>

Les retards des bus causés par la grève de six jours des heures supplémentaires des agents d'entretien de la Société de transport de Montréal (STM) devraient se poursuivre après la fin du débrayage, dimanche soir.

Sans effectuer d'heures supplémentaires, les agents d'entretien ne peuvent pas faire les réparations nécessaires à l'ensemble de la flotte de bus de la STM. En conséquence, les retards ont déjà commencé pour les usagers, en particulier aux heures de pointes du matin.



«Depuis lundi, surtout le matin en pointe, quand vient le temps de sortir les bus, il y a une petite augmentation des bus manquants. On s'attend à ce que les effets soient plus perceptibles à la fin de la grève, la semaine prochaine», a mentionné mercredi la porte parole de le STM, Johanne Dufour.

Après la fin de la grève, les bus qui doivent être réparés devraient s'accumuler et provoquer des retards au cours de la semaine prochaine.

Dans son dernier rapport annuel, la STM indiquait que le taux de bus immobilisés pour entretien se situait à 21,1%, en hausse de 1,8% comparativement à l'année précédente. La STM n'a pas voulu fournir le taux d'immobilisation actuel.

La STM invite les usagers à suivre l'évolution de la situation et à s'informer grâce à la géolocalisation des bus pour connaître l'état de son réseau de bus.

En grève depuis dimanche dernier, les agents d'entretien luttent pour obtenir de meilleures conditions de travail et pour que du personnel soit embauché. La grève des heures supplémentaires symbolise le ras-le-bol de ces employés, qui affirment parfois effectuer 20 heures supplémentaires par semaines. Les conventions collectives des employés de la STM sont échues depuis janvier et des négociations sont en cours avec la direction pour convenir de nouveaux contrats de travail.

Le RTL fait l'acquisition de cinq autobus 100% électriques



Crédit photo : Gracieuseté

Le 3 mai, le conseil d'administration du Réseau de transport de Longueuil (RTL) a annoncé l'acquisition de cinq autobus 100% électriques de type minibus de la compagnie BYD.

<https://www.lecourrierdusud.ca/le-rtl-fait-lacquisition-de-cinq-autobus-100-electriques/>

Au cours des prochains mois, le RTL entend procéder à l'élaboration d'un plan d'électrification de l'ensemble de son réseau afin d'atteindre les objectifs du gouvernement du Québec précisés dans sa politique de mobilité durable 2030.

«Ce projet pilote d'autobus à propulsion électrique de taille réduite s'inscrit dans le cadre du lancement du plan d'électrification des transports du RTL, a souligné le président du C.A Pierre Brodeur. Nous renforçons ainsi notre engagement à l'égard du développement durable et pourrons diversifier notre offre de service.»

Ces véhicules silencieux et non polluants offriront 22 places assises et pourront accueillir jusqu'à une cinquantaine d'usagers.

L'acquisition de ces autobus s'est faite grâce à un investissement des gouvernements fédéral et provincial dans le cadre du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun. L'aide financière du ministère des Transports du Canada représente 50% du



projet; celle du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports du Québec, 40% du projet; et celle du RTL, 10% du projet.

En régions, dans le monde et sujets connexes

La vérificatrice générale du Québec se penchera sur le projet de REM



Le projet de REM est financé par les deux paliers de gouvernement et par les municipalités de la région métropolitaine.

Crédit photo : Gracieuseté

<https://www.lecourrierdusud.ca/la-verificatrice-generale-du-quebec-se-penchera-sur-le-projet-de-rem/>

La vérificatrice générale du Québec se penchera sur le Réseau express métropolitain (REM), dans son prochain rapport qui devrait être déposé en juin. Guylaine Leclerc en a fait l'annonce en marge d'une conférence de presse mercredi.

Rappelons que l'entente sur le REM récemment dévoilé par la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ) a suscité quelque peu la controverse. L'entente accorde une large zone de monopole au projet de train électrique dans la région de Montréal ainsi que plusieurs territoires de rabattement qui forceront les sociétés de transport actuelles à diriger leur clientèle vers les gares du REM.

Le REM prendra la forme d'un réseau privé de transport en commun qui sera exploité par la Caisse. Le projet est financé par les pouvoirs publics à Québec et Ottawa ainsi que par les municipalités de la région métropolitaine.

Le chantier du REM été mis en branle en avril et devrait se poursuivre jusqu'à la mise en service du réseau, prévu à l'été 2021.



Qu'est-ce qu'une aire TOD (Transit Oriented Development) ?



La réalisation de l'aire TOD de la place Simon-Valois, à Montréal, est citée en exemple par la CMM.

Crédit photo : Louis-Étienne Doré – CMM

<https://www.lecourrierdusud.ca/quest-ce-quune-aire-tod-transit-oriented-development/>

La Rive-Sud de Montréal compte 31 aires TOD (Transit Oriented Development), dont 11 dans l'agglomération de Longueuil et 20 dans les autres MRC de la couronne Sud. Mais, qu'est-ce qu'une aire TOD?

Selon Paul Lewis, doyen à la Faculté de l'aménagement de l'Université de Montréal, il s'agit d'un aménagement urbain de haute densité permettant aux personnes qui y habitent d'avoir accès au transport collectif à distance de marche ou de vélo.

Ce concept est né dans les années 1990, sur la côte est américaine. Au Québec, l'implantation des quartiers TOD a vu le jour en 2011 avec le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).

Pour augmenter le nombre de résidents dans ces zones, certains types d'habitation sont favorisés – des condos, par exemple. On y permet également la mixité des usages en intégrant des commerces et bureaux.

Sur la Rive-Sud, la réalisation des quartiers TOD pourra s'échelonner «sur un horizon de plusieurs années et est appelée à évoluer dans le temps», précise la porte-parole de la CMM, Marie-Claude Forget.

«L'objectif du PMAD est d'orienter 40% de la croissance future des ménages dans les aires TOD, ajoute-t-elle. Cet objectif pourrait atteindre 60% si l'offre de transport en commun est augmentée.»



Impact économique

Difficile de chiffrer l'impact économique des aires TOD. Actuellement, la CMM finance 11 projets TOD répartis sur l'île de Montréal et ses couronnes. Quelque 684 000m² seront consacrés à des espaces de bureaux et 270 000m² à des locaux commerciaux, sans parler de la réalisation de 26 000 logements.

Les onze aires TOD actuellement financées par la CMM

Gare Mascouche
 Gare McMasterville
 Gare Saint-Bruno
 Gare Sainte-Thérèse
 SLR (système léger sur rail) Brossard/Panama
 Station Assomption
 Station Cartier
 Station de La Concorde
 Stations Anjou et Langelier
 Terminus Châteauguay
 Terminus Sainte-Julie

Veille technologique

Le pari du carrossier Safra dans les bus hybrides et à hydrogène

LAURENT MARCAILLOU Le 09/05 à 09:58



Plusieurs régies de transport ont commandé des autobus à Safran, dont celles de Marseille (photo), Albi, Castres, Gaillac ou encore Périgueux. – Safran

<https://www.lesechos.fr/thema/0301539307995-le-pari-du-carrossier-safran-dans-les-bus-hybrides-et-a-hydrogene-2174787.php>



Cette PME spécialisée dans la réfection de tramways et métros a conçu ses propres autobus électriques, concurrençant des géants mondiaux. Elle en a déjà vendu 16 exemplaires et espère atteindre la centaine en 2020.

C'est une histoire peu banale. Le carrossier albigeois Safra, une modeste PME de 190 salariés, a fait le pari de fabriquer ses propres autobus électriques, hybrides ou à hydrogène, après six ans de développement en interne. Il a déjà vendu **16 exemplaires de son Businova** (5 livrés), dont 10 modèles hybrides à Albi, Castres, Gaillac (Tarn), Périgueux (Dordogne) et Marseille, et récemment 6 bus à hydrogène au Syndicat mixte des transports Artois-Gohelle, dans l'agglomération lensoise, qui seront livrés au printemps 2019. Cette entreprise spécialisée dans la réfection de tramways et de métros, la carrosserie automobile et l'agencement de locaux prévoit de vendre 30 autobus en 2019 et 100 en 2020. Elle agrandira son atelier de 5.000 mètres carrés d'ici à deux ans en investissant 5 millions d'euros.

PUBLICITÉ

[inRead invented by Teads](#)

« Pour financer cette activité, nous préparons une levée de fonds de 5 millions d'euros avant l'été », indique Vincent Lemaire, président de Safra. Le chef d'entreprise estime que la fabrication d'autobus générera 250 emplois d'ici à 2022 et portera le **chiffre d'affaires** à 150 millions d'euros, contre 23 millions en 2017 !

Plusieurs innovations

Se lancer dans cette industrie face aux mastodontes européens (Iveco, Alstom, Bolloré, etc.) et chinois était un sacré défi. A partir de son savoir-faire dans la réfection des autobus, Safra a investi une vingtaine de millions d'euros et embauché 40 personnes pour la fabrication des véhicules.

Nous sommes les plus petits, mais aussi les plus agiles.

La PME a d'abord conçu un autobus multi-hybride à trois motorisations, électrique, hydraulique et diesel, avec une batterie de 140 kilowattheures. Celui-ci dispose d'une autonomie de 200 kilomètres, suffisante pour une journée, et la même capacité de 100 passagers qu'un modèle classique. Le moteur diesel d'appoint produit de l'électricité et ne consomme que 12 litres au 100, le tiers d'un bus diesel, mais il n'est pas utilisé en centre-ville afin de ne pas polluer.

Autre innovation, les batteries au lithium de 3 tonnes sont placées sur un module énergétique tracté sous l'autobus, au lieu d'être supporté. « Cela allège le véhicule et permet de franchir la contrainte réglementaire de charge à l'essieu », explique Vincent Lemaire. Il est vendu 450.000 euros, contre 300.000 euros pour un bus classique, mais consomme peu.

Viser les petites commandes

Safra a ensuite élargi sa gamme à l'autobus tout-électrique alimenté par 4 tonnes de batteries de 350 kilowattheures. Ce modèle vendu 650.000 euros nécessite une recharge électrique rapide et puissante de cinq minutes au terminus de la ligne. Mais son bus le plus technologique est à hydrogène. Une pile à combustible Michelin remplace le moteur diesel d'appoint et fournit l'électricité et la chaleur à l'autobus. L'hydrogène prolonge l'autonomie à 300 kilomètres, mais la collectivité doit installer des bornes d'alimentation. Ce modèle, vendu lui aussi 650.000 euros, est éligible aux subventions européennes.

Safra a conçu le stockage de l'hydrogène et le logiciel de commande de la pile à combustible. La PME achète les moteurs au canadien TM4, les équipements et



assemble les véhicules. **Les autobus électriques vont se multiplier** avec les réglementations antipollution, mais la PME tarnaise est confrontée à une trentaine de gros concurrents. « *Nous sommes les plus petits, mais aussi les plus agiles* », affirme Vincent Lemaire. « *Nous avons une gamme très complète et nous sommes capables de chercher des commandes de 5 véhicules, ce que les grands constructeurs chinois ne pourront pas faire.* » - Laurent Marcaillou

Uber imagine déjà son véhicule du futur, mi-avion mi-hélicoptère, capable d'emmener quatre personnes dans les airs



https://www.lexpress.fr/actualite/sciences/dessine-moi-un-taxi-volant_2007184.html

Comment désengorger le trafic dans les plus grandes villes ? L'idée d'un taxi volant est, assez logiquement, l'une des pistes de recherche d'Uber. Depuis fin 2016, l'agitateur du secteur de transport des personnes cherche à s'affranchir des routes et du trafic urbain. A Los Angeles, mardi, l'entreprise américaine a ainsi dévoilé de nouveaux concepts inédits.

Électriques, les engins aux lignes futuristes se situent entre l'avion et l'hélicoptère, dont ils reprennent le décollage vertical. Dans un premier temps, les vols seront assurés par un pilote, mais ils pourraient devenir automatisés à l'avenir, qu'il s'agisse de véhicules à deux ou quatre places.

PUBLICITÉ

[inRead invented by Teads](#)

"Ce sont des prototypes qui n'existent pas encore", souligne Eric Allison, directeur des programmes d'aviation de Uber Elevate, la division de taxis volants du géant américain. Séduisants sur le papier, ces projets ont encore du chemin à faire avant de devenir réalité. Ce qui explique pourquoi Uber a lancé des partenariats de haut vol : avec la Nasa afin d'inventer le contrôle du trafic aérien de demain et avec l'armée américaine pour des recherches sur les futurs rotors.

"Notre but est d'améliorer radicalement la mobilité [urbaine] dans le monde" avec ces appareils visant une vitesse de fonctionnement comprise "entre 240 et 320 kilomètres-heure" et 96 kilomètres d'autonomie, a expliqué Nikhil Goel, directeur des produits



d'aviation de cette division, lors de la conférence organisée mardi et mercredi à Los Angeles.

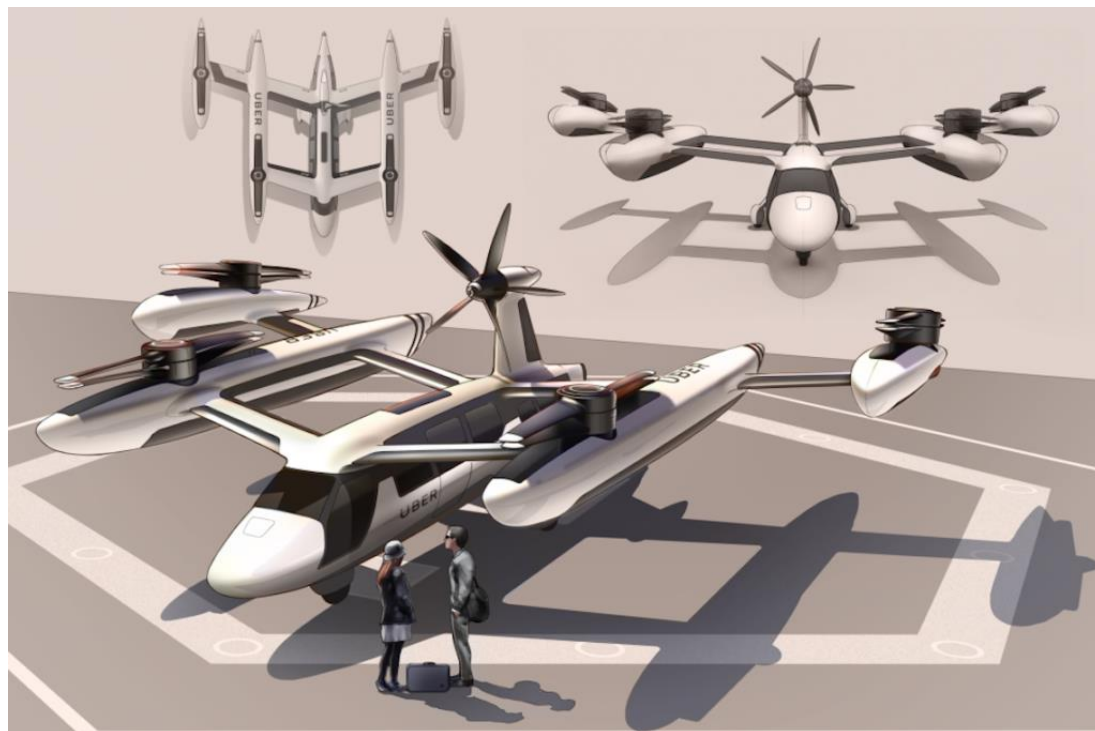
Différents exemples de ports aériens, servant de gare en pleine ville pour ces véhicules, faisaient partie des nouvelles images de synthèses et autres vidéos dévoilées. Les prototypes affichés ne verront cependant pas le jour : ils serviront d'inspiration aux cinq constructeurs aéronautiques, plus ou moins expérimentés et connus, qui se sont associés à Uber Elevate afin de réaliser leur propres modèles.

L'entreprise brésilienne Embraer, qui fabrique déjà des avions civils comme militaires - du biréacteur de 146 places à l'avion de chasse en passant par le jet privé - proposait cette fois à Los Angeles un étrange drone XXL, à huit rotors verticaux auxquels s'ajoute une dernière hélice située derrière la cabine, destinée à propulser l'engin par l'arrière.

La jeune entreprise américaine Karem Aircraft, lancée en 2004, dévoile quant à elle un taxi volant quadrimoteur aux rotors basculants. Nom de code : "Papillon". Parmi les autres constructeurs, le slovène Pipistrel, connu pour ses planeurs et avions ultra-légers. Son modèle a suscité la curiosité puisque la technologie exacte employée pour son décollage reste secrète. Deux autres sociétés - Bell Helicopter et Aurora Flight (Boeing) - se lancent également dans cette course aux taxis volants.

Quand ces objets voleront-ils ? Uber vise 2020 pour le début des vols de démonstration à Los Angeles, et 2023 pour le lancement des vols commerciaux d'uberAIR, accessibles depuis une application. Ce qui laisse à peine 5 ans pour révolutionner le transport urbain.

Uber Elevate : Les Premiers Vols Commerciaux Prévus Pour 2023



Alors que la course au taxi volant est bien engagée, la direction d'Uber profite de sa conférence Uber Elevate pour en dévoiler un peu plus sur son aéronef.

<http://www.tom.travel/2018/05/09/uber-elevate-premiers-vols-commerciaux-prevus-2023/>



Comment surmonter le défi de la mobilité urbaine ? Face au trafic routier qui ne cesse d'augmenter dans les grandes villes, Jeff Holden, directeur opérationnel des produits Uber, fait le pari des taxis-volants. Hier, lors de la deuxième conférence annuelle d'Uber Elevate au Skirball Center à Los Angeles, la société a dévoilé quelques informations concernant ses taxis volants. Comme prévu, les premiers vols d'essai devraient s'effectuer en 2020 à Los Angeles, célèbre pour son trafic automobile dense. La direction d'Uber Elevate estime pouvoir rendre accessibles ses premiers vols commerciaux à l'horizon 2023 via son application.

Alors qu'Ehang 184 a déjà effectué une série de vols tests avec passagers et sans pilote, Uber a souligné lors de la conférence que ses engins seront pilotés par l'homme, dans un premier temps en tout cas. Au travers d'une vidéo, la firme a aussi dévoilé quelques images de ce que pourraient être ces VTC des airs mi-drones mi-hélicoptères aux lignes futuristes. Les maquettes ont été confiées à plusieurs constructeurs, du brésilien Embraer au slovène Pipistrel, en passant par l'américain Karem Aircraft. « *Ce sont des prototypes qui n'existent pas encore* », a précisé Eric Allison, directeur des programmes d'aviation de Uber Elevate auprès de l'AFP.

« Des avions électriques volant entre 240 et 360 km/h »

Si leur design définitif n'est pas encore choisi, on en sait plus sur leurs caractéristiques. Uber Elevate prévoit d'obtenir des aéronefs à décollage et atterrissage verticaux (ADAV) de deux à quatre places. « *Les avions seront entièrement électriques (...), volant entre 240 et 320 km/h* » et pouvant faire jusqu'à 96 km sur un seul trajet, selon Nikhil Goel, l'autre directeur des programmes d'aviation de Uber Elevate. Les engins d'Uber seront capables de voler à une altitude variant entre 300 et 600 mètres, ce qui devrait être suffisamment haut pour ne pas trop déranger le voisinage. En emmenant le transport urbain dans les airs, M. Goel, vise à améliorer radicalement la mobilité dans le monde. Si la technologie existe déjà pour pouvoir faire voler ce type d'engins, Jeff Holden estime que les obstacles seront davantage dus à la réglementation de l'espace aérien.

En France, une nouvelle loi visant à encadrer l'usage de drones et d'aéronefs en milieu urbain vient d'être adoptée par le parlement et entrera en vigueur durant l'été 2018. Outre les contraintes légales et la gêne sonore entraînées par ces engins, la question du coût d'un tel service fait également sens. La firme se montre confiante sur ce point. « *Avec les progrès de l'innovation et de l'automatisation, nous pensons qu'il est possible de faire baisser les coûts pour les rendre équivalents au fait de posséder une voiture individuelle* », a souligné M. Allison.

Uber unveiled its flying taxi prototype, which looks like a giant drone from CNBC.