



# REVUE DE PRESSE

4 juillet 2018

## Sommaire

<b>Les membres de l'ATUQ dans les médias</b> .....	2
L'ARTM impose une structure jugée «lourde» et «méprisante» .....	2
41 000 lecteurs de recharge à distance de la carte Opus ont trouvé preneur .....	4
L'autobus, ce mal-aimé essentiel .....	5
<b>En régions, dans le monde et sujets connexes</b> .....	7
L'Ontario se retire du marché du carbone .....	7
La circulation reste difficile sur le pont Honoré-Mercier .....	8
<b>Veille technologique</b> .....	9
Encore des problèmes pour Bombardier à Toronto.....	9

SUIVEZ-NOUS SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX!





## Les membres de l'ATUQ dans les médias

### L'ARTM impose une structure jugée «lourde» et «méprisante»



Québec donnera aujourd'hui le feu vert à la création d'un bureau d'études pour des prolongements éventuels du métro, dont celui de la Rive-Sud de Montréal.  
PHOTO OLIVIER JEAN, ARCHIVES LA PRESSE

ma PRESSE



**BRUNO BISSON**  
La Presse

**Le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, André Fortin, donnera le feu vert aujourd'hui à la création d'un bureau d'études pour des prolongements éventuels du métro, dont celui de la Rive-Sud de Montréal.**

Du même souffle, le ministre présentera aussi une nouvelle structure de direction des projets de transports collectifs qui soulève une vive opposition chez les municipalités et les opérateurs de services de la grande région métropolitaine, a appris *La Presse*.

Le réseau Exo, responsable des services de trains de banlieue et d'autobus dans les municipalités des couronnes nord et sud de Montréal, s'est déjà publiquement dissocié de cette structure à niveaux multiples.

Dans une résolution adoptée à l'unanimité le 21 juin, le conseil d'administration de cet opérateur de services a exprimé « son entier désaccord à l'égard de cette Structure », qui va alourdir et rendre plus compliquée la prise de décisions en matière de développement des transports collectifs dans la région métropolitaine.

Le conseil du réseau de transport Exo est formé de 15 membres : huit sont des maires des municipalités des couronnes et sept sont des professionnels indépendants en droit, en finances ou en aménagement.



Selon le C.A. d'Exo, la structure de gouvernance imposée par l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) contribuera à « amoindrir l'imputabilité et l'efficacité des processus décisionnels et, en conséquence, à affecter négativement la qualité des services aux usagers ».

Comme plusieurs autres gestionnaires des réseaux de transports collectifs joints hier par *La Presse*, Exo estime même qu'en imposant une telle structure, l'ARTM « n'incarne pas l'esprit » de la refonte de la gouvernance des transports collectifs qui l'a vue naître, et qui visait, entre autres, à simplifier et à faciliter le développement des services de métro, de trains de banlieue et d'autobus à l'échelle régionale.

## UN BUREAU POUR LA LIGNE ROSE

L'ARTM a été mise en place il y a un an. Son autorité s'étend à tous les aspects des transports collectifs. Cet organisme, piloté par un conseil d'administration de 15 membres où les élus sont minoritaires, chapeaute la planification, l'exploitation et le développement des réseaux de transports, à Montréal et dans les banlieues.

L'Autorité décrète les tarifs, fixe le niveau de services des sociétés de transport (STM, RTL, STL) et du réseau Exo, les finance et recueille l'ensemble des recettes provenant de la vente des titres de transport, partout sur le territoire métropolitain.

À long terme, elle doit aussi proposer une refonte en profondeur des tarifs, visant à harmoniser et à simplifier l'accès aux services, en plus de produire un grand Plan stratégique de développement du transport collectif (PSD), attendu en décembre 2019.

Dans l'intervalle, toutefois, des projets de moindre envergure (voies réservées aux autobus, pistes cyclables, etc.) et la préparation pour la mise en service du Réseau express métropolitain (REM), à partir de 2021, doivent se poursuivre, et des études, beaucoup d'études, seront entreprises sur des projets à plus long terme.

Incidentement, le projet de ligne rose du métro, cher à l'administration de la mairesse Valérie Plante, aura droit à un « bureau spécifiquement dédié à cet axe », étant donné le « plus faible niveau d'avancement des études » dans l'axe de cette ligne « et l'envergure du programme d'études » qu'elle nécessitera.

## COMITÉS ET BUREAUX D'ÉTUDES

Ces projets et processus ont été regroupés au sein d'un nouveau « Plan des initiatives de développement du transport collectif (PIDTC) 2018-2021 », qui sera encadré par une « structure de gouvernance » que plusieurs ont dénoncée hier comme « lourde », « trop compartimentée, par sous-région et par type de projet ». Un intervenant joint par *La Presse* l'a même décrite comme « méprisante envers les visions locales et régionales de la mobilité ».

Un comité directeur aura pour rôle « d'orienter, d'autoriser et de financer » les études et les fiches d'avant-projet pour le PIDTC. Il y aura cinq comités de coordination correspondant aux cinq secteurs géographiques de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), soit Montréal, Laval, l'agglomération de Longueuil et les deux couronnes de la banlieue. Le rôle de ces comités sera d'assurer « la prise en compte d'une vision territoriale intégrée » et « de formuler des recommandations, fournir de l'expertise et assurer le suivi et la validation des travaux réalisés par les bureaux d'études ».

La présidence de ces comités sera assurée par l'ARTM.

Enfin, il y aura quatre bureaux d'études distincts pour évaluer : les projets de « réseau structurant régional », soit les prolongements de métro ; les dessertes par autobus



(voies réservées, etc.) sur le réseau routier supérieur ; l'aménagement urbain, le réseau cyclable métropolitain et les modes actifs ; la mise en service du Réseau express métropolitain.

Selon les détracteurs de cette structure de gouvernance, cette séparation des projets dans des bureaux d'études distincts et l'expression du point de vue local et régional diluée dans cinq comités sectoriels vont à l'encontre d'une « vision intégrée » des transports que la création de l'ARTM était censée favoriser.

D'autres ont fait valoir que des projets régionaux comme le plan de mobilité intégré proposé en avril par les maires de Laval et de la couronne nord, ou encore l'implantation d'un mode de transport lourd sur le boulevard Taschereau, partie intégrante d'un grand projet de redéveloppement urbain planifié depuis des années par la Ville de Longueuil, pourraient être largement redéfinis par l'ARTM, sans l'apport des autorités locales concernées.

## 41 000 lecteurs de recharge à distance de la carte Opus ont trouvé preneur



Par Marie-Eve Shaffer



<http://journalmetro.com/actualites/montreal/1648397/41-000-lecteurs-de-recharge-a-distance-de-la-carte-opus-ont-trouve-preneur/>

Près de trois ans après avoir lancé son projet de recharge à distance de la carte Opus, la Société de transport de Montréal (STM) a vendu 41 700 lecteurs.

Environ la moitié de ces lecteurs (19 304) ont trouvé preneur au cours de la dernière année, a indiqué la STM. Celle-ci n'entend pas concevoir une nouvelle version de ce lecteur, jugeant qu'il « offre une bonne performance ». « Des améliorations pourront [toutefois] être faites éventuellement à la plateforme Opus en ligne », a fait savoir la porte-parole de la société de transport, Philippe Déry.



Depuis juillet 2015, les détenteurs d'une carte Opus peuvent se procurer un lecteur au coût de 14,49\$ afin de pouvoir télécharger des titres de transport de la maison en visitant les sites [stm.opusenligne.ca](http://stm.opusenligne.ca) ou [opusenligne.ca](http://opusenligne.ca). Avec l'essor des nouvelles technologies qui offrent désormais plusieurs possibilités de paiement, la STM avait justifié le recours à cette technologie en expliquant que «la validation du titre de transport doit être déposée sur la puce» de la carte Opus.

### 7,6M\$

Ce projet a coûté près de 7,6M\$. Ottawa et Québec en ont assumé une partie. Le reste de la facture a été partagé parmi les sociétés de transport.

Sur les réseaux sociaux, plusieurs internautes s'étaient moqués de la technologie préconisée par la STM en utilisant le mot clé #innovercommelaSTM.

Pour le moment, la STM ne prévoit pas arrêter de vendre des lecteurs pour la recharge à distance de la carte Opus puisqu'ils «répondent à un besoin de la clientèle». Elle veut toutefois trouver de nouvelles façons de payer un passage dans son réseau. En 2016, elle avait testé le paiement mobile, mais celui-ci fonctionnait seulement sur les téléphones Android. Elle avait lancé l'an passé un appel d'intérêt pour trouver des «solutions billettiques innovantes», en évoquant le téléphone intelligent, mais aussi la carte de crédit, le code QR et le nuage informatique.

«Des options de paiement par téléphone mobile ont notamment été présentées et font partie de l'analyse, a indiqué M. Déry, dans un échange de courriels. À la suite de l'analyse de ces propositions, nous travaillons sur une stratégie de billettique innovante qui devra être avalisée par tous les partenaires.»

## L'autobus, ce mal-aimé essentiel



Photo: Pedro Ruiz Le Devoir

<https://www.ledevoir.com/societe/transports-urbanisme/531616/l-autobus-ce-mal-aime-essentiel>

Retards à répétition, faible fréquence et pauvreté du service: la liste des critiques envers les autobus est longue, particulièrement à Montréal.

Isabelle Burgun - Agence Science-Press

Sans doute l'un des moins aimés des moyens de transport en commun des villes, et pourtant essentiel, l'autobus gagnerait à être mieux soutenu financièrement par les autorités locales, avance une récente étude québécoise.



« L'autobus a un rôle prépondérant au sein de la gamme des transports en commun. Avec ses trajets diversifiés, c'est un complément essentiel au métro », relève Geneviève Boisjoly, candidate au doctorat à l'École de planification urbaine de l'Université McGill et coauteure de l'étude.

Après avoir pourtant gagné en popularité depuis deux décennies en Amérique du Nord, la fréquentation des autobus connaît un léger recul. Les chercheurs ont scruté à la loupe cette baisse d'achalandage entre 2002 et 2015 dans 25 grandes villes nord-américaines, dont Montréal, Toronto et Vancouver.

L'autobus a un rôle prépondérant au sein de la gamme des transports en commun. Avec ses trajets diversifiés, c'est un complément essentiel au métro

— Geneviève Boisjoly, candidate au doctorat à l'École de planification urbaine de l'Université McGill et coauteure de l'étude

Ils ont découvert que le volume de déplacements offert annuellement par des compagnies comme la Société de transport de Montréal (STM), s'avérerait le facteur principal pour doper l'achalandage. Plus ce volume s'amoindrit — mesuré par le nombre de kilomètres parcourus par véhicule — moins nombreux sont les voyageurs.

En d'autres termes, résume la chercheuse, « plus de bus circulent sur une route et plus ils sont fréquents, plus les gens vont les prendre ».

### Un service défaillant

Retards à répétition, faible fréquence et pauvreté du service : la liste des critiques des usagers est longue, particulièrement à Montréal. Un service qui apparaît réellement défaillant lorsqu'on le compare avec celui des villes européennes.

Le faible prix de l'essence et la concurrence des transports alternatifs comme le Bixi ou Uber, ne seraient pas à blâmer. « C'est minime par rapport au volume de déplacement. Au contraire, la présence de modes alternatifs pourrait avoir une influence positive sur l'utilisation du bus. Pouvoir louer une Communauto l'hiver ou circuler en Bixi pourrait décourager l'achat d'une voiture. Cela diversifie donc les transports : ça ne détourne pas des bus », pense Geneviève Boisjoly.

La solution ne peut pas de toute façon provenir du seul abaissement du prix du billet de bus, ou du coût d'abonnement, comme l'avançait une précédente étude de la même équipe de l'Université McGill. Il doit y avoir une combinaison avec un service de qualité — ce que les agences de transport de Montréal et San Francisco parviennent à offrir (bon service et prix modérés) alors que celles de Toronto et New York offrent un excellent service, mais pour un prix plus élevé.

Martin Trépanier, professeur titulaire au département de mathématiques et génie industriel de Polytechnique Montréal, qui n'était pas impliqué dans ces recherches, salue le travail considérable de collecte de données. « Le point faible serait que ces données proviennent de sources disparates (recensement, étude des associations de transporteurs) et ne sont pas toutes alignées à la même année. Cela peut causer de petits biais d'analyse ».

### Limitations

À la lecture de l'étude, il faut aussi prendre garde à la taille du groupe d'observation. Pour Montréal, par exemple, seule la STM a été sélectionnée, excluant les autres sociétés qui représentent une part non négligeable des déplacements de la région.

Le chercheur souligne aussi que la plupart des données de la National Transit Database (aux États-Unis) et de l'Association canadienne de transport urbain sont produites par les opérateurs eux-mêmes : « les transporteurs n'ont pas tous la même façon de calculer leur achalandage. Certains ont des systèmes de comptage très précis, comme les systèmes de cartes à puce, certains travaillent sur des estimations à partir des titres vendus. Cela dit, je ne pense pas que ces limitations viennent entacher de façon majeure les résultats de cette étude. Il est clair que les déplacements en transport collectif sont fortement influencés par les investissements publics, ce qui se traduit par un nombre plus important de kilomètres d'infrastructure. »



## En régions, dans le monde et sujets connexes

### L'Ontario se retire du marché du carbone



<http://journalmetro.com/actualites/national/1654306/ford-annule-immEDIATEMENT-le-marche-du-carbone/>

TORONTO — Le nouveau premier ministre de l'Ontario, Doug Ford, a annoncé mardi que son gouvernement procède dès maintenant à «l'élimination ordonnée» de tous les programmes financés par les recettes du système de plafonnement et d'échange de droits d'émissions de gaz à effet de serre, communément appelé «marché du carbone».

Dans un communiqué publié mardi, M. Ford indique qu'il a abrogé les règlements qui maintenaient en place ce système. L'Ontario ferme donc sa «bourse du carbone», qui avait ouvert son marché en mars 2017, sous le gouvernement libéral de Kathleen Wynne. La province s'était ensuite jointe, au début de cette année, au marché du carbone du Québec et de la Californie.

Le chef du Parti progressiste-conservateur, qui a été officiellement investi comme premier ministre vendredi, avait promis que son premier geste serait d'annuler le système de plafonnement et d'échange. Les conservateurs ont toujours estimé qu'il s'agissait là d'une «taxe déguisée».

M. Ford affirme que la province honorera néanmoins les contrats et les commandes qui ont déjà été signés pour des projets financés par le système, comme l'isolation à haut rendement énergétique et la rénovation des fenêtres.

Certains rabais pour les solutions à haut rendement énergétique financées au moyen des revenus du système de plafonnement et d'échange — en vertu du programme «OntarioVert», notamment — avaient déjà été éliminés avant l'entrée en fonction officielle de M. Ford, la semaine dernière.

Le premier ministre indique que le gouvernement décidera au cas par cas si certaines initiatives auparavant financées par le programme seront payées par des recettes fiscales. M. Ford soutient que ces décisions prendront en compte le plan global de son



gouvernement pour la province et les résultats de la vérification comptable des ressources du gouvernement, promise en campagne électorale.

«Les systèmes de plafonnement et d'échange des droits d'émission de gaz à effet de serre ne sont rien de plus que des ponctions fiscales qui ne représentent aucun gain pour l'environnement et privent les contribuables de leur argent — ils servent avant tout à financer de gros programmes gouvernementaux», explique M. Ford dans le communiqué de son cabinet. «J'ai promis de mettre un terme au gaspillage des fonds publics et, pour ce faire, d'éliminer la caisse noire de la taxe sur le carbone.»

### **Gel dans la fonction publique**

Par ailleurs, le nouveau premier ministre a gelé les salaires des gestionnaires dans la fonction publique et ordonné un examen de la rémunération des cadres et de la direction, afin de réduire les dépenses du gouvernement.

Une note publiée sur le site web du gouvernement vendredi — alors que M. Ford était assermenté — précise que les ajustements de rémunération prévus pour les gestionnaires, cadres et employés non couverts par une convention collective seront suspendus jusqu'à ce que le nouveau gouvernement puisse mettre en place sa «stratégie de gestion des dépenses». Les documents indiquent toutefois que la rémunération au mérite pour le cycle actuel ne sera pas touchée.

Avant même d'être assermenté, M. Ford avait déjà gelé le recrutement dans la fonction publique, à l'exception du personnel de première ligne jugé essentiel, comme les policiers et les agents correctionnels, et il avait mis fin aux dépenses discrétionnaires des fonctionnaires telles que les abonnements aux journaux.

Le chef progressiste-conservateur a fait campagne sur une promesse de «responsabilité financière» et il a promis de trouver des milliards d'économies chaque année sans supprimer des emplois. M. Ford s'est également engagé à lancer une vérification «ligne par ligne» des dépenses du gouvernement afin d'«éliminer le gaspillage».

Le précédent gouvernement libéral avait imposé en 2012 un gel des salaires de cinq ans aux cadres et aux gestionnaires du secteur public. À compter de l'année dernière, les cadres supérieurs des agences du secteur public ne devaient pas toucher plus que la moyenne des «comparateurs appropriés».

## **La circulation reste difficile sur le pont Honoré-Mercier**

Les mesures pour réduire la congestion sont loin d'avoir réglé la situation...







JOYT VIA GETTY IMAGES

Les mesures déjà mises en place ou sur le point de l'être pour réduire la congestion routière qui afflige les usagers du pont Honoré-Mercier reliant Montréal à la rive-sud ne semblent pas avoir d'impact majeur à l'heure de pointe matinale, ce mardi.

D'importantes files d'attente d'automobiles étaient constituées dès 5h00 aux approches du pont, mais elles semblaient tout de même un peu moins longues que celles constatées la semaine dernière.

Les camions comptant trois essieux et plus n'ont désormais plus le droit de rouler sur le pont Honoré-Mercier aux heures de pointe. Les camionneurs seront invités à utiliser l'autoroute 30 et leurs frais de péage seront remboursés par le ministère des Transports. La semaine dernière, les autorités ont aussi annoncé l'ajout d'autobus pour effectuer l'aller-retour entre Châteauguay et la station de métro Angrignon, dans le sud-ouest de Montréal.

On a aussi annoncé que des cartes d'accès au transport en commun seraient offertes gratuitement jusqu'au 6 juillet, de même que pour le train de banlieue de la ligne Cadiac.

Un stationnement incitatif temporaire devait aussi être aménagé près de celui déjà existant à Châteauguay.

Depuis le début de la semaine dernière, des travaux de voirie réalisés sur la plus ancienne partie du pont Honoré-Mercier ne permettent la circulation que sur une seule voie, tant vers le nord que vers le sud. Ces travaux dureront jusqu'au 20 août.

## Veille technologique

### Encore des problèmes pour Bombardier à Toronto



Déjà largement en retard sur un échéancier initial qui prévoyait la fin des livraisons en 2018, Bombardier devra maintenant manifestement assumer d'importants coûts supplémentaires dans le cadre de ce contrat d'une valeur d'environ 1 milliard de dollars.

ILLUSTRATION FOURNIE PAR LA TORONTO TRANSIT COMMISSION



## JEAN-FRANÇOIS CODÈRE

La Presse

<http://www.lapresse.ca/affaires/economie/transports/201807/04/01-5188213-encore-des-problemes-pour-bombardier-a-toronto.php>

**Déjà victime de nombreux retards qui ont fortement irrité la Ville de Toronto et ses citoyens, le contrat de Bombardier pour la livraison de 204 voitures de tramway s'enfonce à nouveau. Selon le *Toronto Star*, 67 des 89 voitures déjà livrées devront être renvoyées à La Pocatière pour des ajustements.**

Déjà largement en retard sur un échéancier initial qui prévoyait la fin des livraisons en 2018, Bombardier devra maintenant manifestement assumer d'importants coûts supplémentaires dans le cadre de ce contrat d'une valeur d'environ 1 milliard de dollars.

Selon le *Toronto Star*, l'entreprise québécoise aurait conclu que les 67 premières voitures livrées comportaient en certains endroits des soudures insuffisantes qui les rendaient susceptibles de céder avant la durée de vie garantie au contrat, qui est de 30 ans.

C'est une usine mexicaine de Bombardier Transport, à Sahagun, qui serait responsable de ces soudures défectueuses. C'est toutefois à La Pocatière, une usine de l'entreprise réputée pour la qualité de ses soudeurs, que les réparations seront effectuées. Selon le *Star*, chacune des 67 voitures nécessitera environ 19 semaines de labeur. Les réparations devraient donc s'étirer au moins jusqu'en 2022.

Pour cette usine mise en danger de fermeture à la suite de son échec à obtenir le contrat de fabrication des voitures du Réseau express métropolitain (REM), ce nouveau mandat, qui devrait débuter dès l'automne, pourrait avoir l'effet bénéfique de reporter des mises à pied.

C'est justement à l'automne que l'on doit normalement y achever la construction des voitures Azur du métro de Montréal, après quoi le carnet de commandes est presque vide, à moins que ne se concrétise rapidement la volonté du gouvernement de Philippe Couillard d'y construire d'autres voitures Azur.

### PAS DE DANGER

Selon un porte-parole de Bombardier cité par le quotidien torontois, le défaut ne met pas en danger la sécurité des passagers. Bombardier assumera les frais.

Ce nouveau pépin pourrait à nouveau remettre en jeu l'échéancier de livraison, qui est actuellement prévu pour la fin de 2019 et qui paraissait déjà ambitieux au rythme actuel des livraisons. Dans un échange de courriels avec le *Toronto Star*, le maire de Toronto, John Tory, s'est dit « extrêmement frustré » de ce contrat, qui a forcé la Toronto Transit Commission (TTC), l'agence municipale de transport, à dépenser des millions additionnels pour garder en service de vieilles voitures rendues à la fin de leur vie utile.