



Le 7 juillet 2020

Mme Caroline Cloutier  
Coordonnatrice du secrétariat de la commission  
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

**OBJET : Projet de construction d'un tramway à Québec – Questions complémentaires  
du 6 juillet 2020**

---

Madame,

La présente fait suite à votre lettre du 6 juillet dans laquelle vous sollicitez l'avis de l'ATUQ sur différentes questions en lien avec le projet mentionné en rubrique. Tel que mentionné dans notre lettre du 11 juin 2020 adressée à M. Philippe Bourke, nous aimerions réitérer que les sujets qui intéressent la commission ne relèvent pas de l'expertise de l'ATUQ. La lecture des questions soumises le 6 juillet 2020 confirme d'ailleurs cette affirmation.

À cet effet, nous souhaitons vous rappeler que l'ATUQ cumule trois mandats à la fois distincts et complémentaires, soit :

- La concertation de nos membres et sa représentation pour promouvoir le transport en commun (TEC), assurer le positionnement des neuf sociétés de transport en commun (STC) ainsi qu'exo en tant qu'actrices incontournables de la mobilité durable intégrée;
- Le soutien à la performance des membres en identifiant les meilleures pratiques, en facilitant des forums d'échanges et en réalisant une veille technologique qui assure une amélioration constante des performances des véhicules et systèmes de transport;
- Les acquisitions regroupées de véhicules et de systèmes de transport et représentation auprès des manufacturiers.

À l'exception du mandat d'acquisition regroupée où l'ATUQ a une équipe d'experts internes orientés principalement vers les autobus hybrides et électriques, dans ses autres mandats, l'ATUQ agit principalement comme coordonnateur des échanges entre ses membres et comme agrégateur des informations provenant de leurs experts. L'ATUQ coordonne également la tenue d'études par des consultants externes sur des sujets ciblés selon les besoins de ses membres.

Ainsi, de par son rôle et ses mandats, l'ATUQ n'a malheureusement pas l'expertise requise pour répondre aux questions posées par le BAPE. Pour répondre à ces questions, l'ATUQ devrait solliciter ses membres, y compris, le RTC, co-promoteur du projet, coordonner leurs échanges sur le sujet, puis compléter sa recherche d'informations par la réalisation par un consultant externe d'une étude sur le sujet. Évidemment, cette démarche excéderait le délai imparti pour répondre aux questions et même la durée de vos travaux. Les réponses obtenues au terme de cette démarche, le cas échéant, ne viendraient aucunement de l'ATUQ, mais nous feraient supporter des coûts pour répondre à vos questions sur un sujet qui ne concerne ni notre expertise, ni nos mandats.

Conséquemment, bien que nous aimerions être plus aidants, nous ne sommes pas en mesure de répondre aux questions transmises par le BAPE. De façon plus spécifique, vous trouverez ci-après la position de l'ATUQ quant à chacune de vos questions.

Nous vous prions de recevoir, Madame, nos salutations distinguées,

Le directeur général,



Marc-André Varin

## Commentaires relatifs aux questions posées

### **1. À la lumière de l'étude sur la contribution du transport en commun au développement durable (Beaudet et coll., 2010) et des constats quant à l'évolution de l'achalandage et du développement des transports collectifs :**

#### **1.1. Quelle est votre appréciation de l'évolution de l'achalandage du transport collectif au cours des dix dernières années dans les zones urbaines du Québec?**

L'étude à laquelle vous faites référence a été réalisée par des consultants externes. Qui plus est, comme celle-ci date de dix (10) ans, les intervenants à l'ATUQ qui ont coordonné le travail ne sont plus à l'Association. Selon nous, il serait donc préférable de poser cette question aux auteurs de l'étude. L'ATUQ préfère ne pas émettre d'appréciation non appuyée sur des éléments objectifs et des études spécifiques au sujet, mais pourrait, au besoin, fournir certaines données factuelles qui peuvent aider à mettre en contexte les résultats d'achalandage passés.

#### **1.2. Comment envisagez-vous l'évolution du comportement des usagers du transport collectif sur un horizon de 10 ans, en regard notamment de la covid-19, des mesures de confinement et des tendances en matière de télétravail?**

Aucune étude sur le comportement des usagers n'est actuellement en cours de réalisation, ni n'est prévue à l'ATUQ. De plus, nous n'avons pas l'expertise requise à l'interne pour nous prononcer sur la question. Au besoin, la question pourrait être soumise aux sociétés membres et l'ATUQ peut agir comme consolidateur de l'information détenue par les sociétés.

Ceci dit, la situation est exceptionnelle, et selon les échanges entre nos sociétés membres desquelles nous sommes témoins, tout n'est que spéculation pour le moment quant à l'effet à moyen et long terme de la pandémie. Une piste à explorer serait peut-être un regard vers l'Asie et l'Europe qui ont connu la pandémie avant nous et qui vivent les effets de la COVID-19 avant nous; nous pouvons apprendre de leurs résultats et actions. De façon préliminaire, il ressort de plusieurs discussions que malgré la pandémie, le transport collectif demeura toujours important pour une partie de la population (travailleurs essentiels qui ne peuvent faire du télétravail, citoyens de secteurs urbains qui n'ont pas d'automobiles, immigrants, familles ou personnes qui utilisent le transport en commun pour des raisons économiques, par exemple). Le transport collectif demeure également une solution pour répondre aux objectifs de réduction des GES et de diminution de la congestion, qui sont des objectifs qu'ont à cœur plusieurs citoyens. Toutefois, malgré ces discussions préliminaires, nous sommes d'avis qu'il serait difficile pour quiconque de se prononcer actuellement sur l'évolution du comportement des usagers sur un horizon de 10 ans dans un contexte où la crise est toujours en évolution.

#### **1.3. Quels sont les critères qui guident le développement des transports collectifs dans un contexte de mobilité durable ? Est-ce que ces critères sont appelés à se transformer à la suite de la pandémie de COVID-19?**

Ici aussi la question pourrait être posée aux sociétés de transport ainsi qu'à l'ARTM, et l'ATUQ pourrait consolider l'information reçue. De plus, en ce qui a trait à l'effet de la pandémie, la situation continue d'évoluer et les sociétés de transport sont en mode en analyse pour le moment.

## **2. Quelles mesures les sociétés de transport collectif privilégient-elles actuellement pour gérer la crise et accroître la résilience des transports collectifs face au risque d'épidémie de type COVID-19?**

Cette réflexion est en cours. Dans un premier temps, les sociétés de transport en commun se sont d'abord concentrées sur l'urgence immédiate en réponse à la pandémie et aux mesures sanitaires demandées par le gouvernement du Québec. Essentiellement les actions sont à trois niveaux :

- Mise en place de mesure de nettoyage;
- Ajustement de l'offre de service en fonction de l'achalandage tout en assurant une offre de service suffisante pour permettre la distanciation sociale (ex. ajout de doubleurs pour éviter des autobus trop bondés);
- Mise en place de mesures de protection du personnel incluant les chauffeurs (ex. écran de protection pour les chauffeurs, embarquement par la porte arrière lorsque possible).

À ces mesures, s'ajoutera le port du masque obligatoire dans les transports en commun tel qu'annoncé par le gouvernement. Avant même cette annonce, les sociétés de transport en commun avaient publicisé l'importance du masque dans les transports et avaient également distribué gratuitement des masques à leur clientèle.

L'ensemble des mesures a pour but d'assurer la sécurité des employés et de la clientèle tout en augmentant sa confiance dans le transport en commun.

Nous souhaitons toutefois préciser que la pandémie est une situation tout à fait exceptionnelle et nous comprenons mal la pertinence de ces informations quant au mandat actuel du BAPE.

## **3. Comment les villes, par l'aménagement territorial et l'urbanisme, ainsi que les employeurs, par l'organisation du travail, peuvent soutenir les sociétés de transport en temps de crise et améliorer leur résilience à moyen-long terme?**

La réflexion est en cours, comme mentionné précédemment. De plus, nous n'avons pas l'expertise requise à l'interne pour nous prononcer sur la question. L'organisme *Vivre en ville* pourrait être utile pour cette question. L'étude de la *Politique de mobilité durable* pourrait également être d'intérêt puisqu'elle est explicite à plusieurs égards sur le sujet de l'aménagement et de mesures affectant la demande. Cette politique a été développée avec la société civile et fait l'objet d'un consensus.

Comme pour la question précédente, nous souhaitons toutefois préciser que la pandémie est une situation tout à fait exceptionnelle et nous comprenons mal la pertinence de ces informations quant au mandat actuel du BAPE.

## **4. Quels sont les déterminants de l'efficacité d'un pôle intermodal ainsi que d'un arrimage réussi entre transports collectifs et transport actif?**

L'ATUQ n'a pas la compétence pour répondre à cette question, mais il s'agit d'un élément tout à fait pertinent au réseau structurant et à tout autre projet de même nature. L'ATUQ tient à rappeler à la commission que le RTC, co-promoteur du projet, est un membre de l'association. Nous nous

en remettons au RTC pour fournir à la commission l'information requise aux fins d'évaluation sur ce sujet.