



**QUEL AVENIR
POUR LE
TRANSPORT
COLLECTIF
RÉGIONAL
SUITE À LA
COVID-19?**

V·E·C·T·E·U·R5
MOBILITÉ DES PERSONNES

Comme tous les acteurs impliqués dans la planification et l'organisation du transport collectif au Québec, l'équipe de Vecteur5 s'adapte à la situation exceptionnelle que nous vivons actuellement en lien avec la pandémie de COVID-19. Cette période d'incertitude suscite de nombreux bouleversements dans les habitudes de mobilité des personnes, ce qui a des répercussions sans précédent sur l'ensemble des services de transport collectif au Québec.

En tant qu'experts agissant auprès de plusieurs autorités organisatrices de transport régionales de la province, les membres de l'équipe de Vecteur5 sont des témoins privilégiés des enjeux auxquels font face ces dernières depuis plusieurs semaines. Afin de mieux cerner quelles tendances pourraient émaner d'un nouvel environnement, l'équipe de Vecteur5 s'est prêtée à l'exercice d'observer, réfléchir et analyser la situation à différentes échelles. De plus, une séance de concertation virtuelle, tenue avec différents acteurs du milieu, fut organisée afin d'échanger quant aux défis actuels et futurs liés à la pandémie. Ainsi, l'équipe de Vecteur5 souhaite partager à l'ensemble de la communauté œuvrant en transport collectif les réflexions, constats et fenêtres d'opportunités qui ont émané de ses travaux lors des dernières semaines.

Bien que la pandémie soit toujours d'actualité et qu'elle risque de l'être pour encore plusieurs mois, nous estimons qu'il est important de réfléchir à la façon dont la relance sera réalisée et de se préparer à ajuster l'offre en corrélation avec la reprise de la demande en transport collectif. Les défis auxquels feront face les autorités organisatrices de transport collectif à l'extérieur des grands centres urbains dans ce contexte ont été identifiés et peuvent être regroupés en trois grands thèmes, soit:

- 1. Adresser les enjeux de santé publique;**
- 2. Adapter le cycle des opérations;**
- 3. Prévoir l'avenir et développer les services.**

1 ADRESSER LES ENJEUX DE SANTÉ PUBLIQUE

Dû à l'état d'urgence sanitaire, la majorité des services de transport collectif à travers le Québec (et au niveau mondial) ont connu une forte baisse d'achalandage. Certains ont même dû suspendre certains services. Cette baisse a forcé les organisations de transport à diminuer fortement la fréquence et l'étendue de leurs services plus la crise perdurait. Cette forte diminution de fréquentation a rendu possible, la plupart du temps, la distanciation physique dans les services de transport collectif. Maintenant que le déconfinement et que la relance des activités économiques sont entamés, il devient difficile pour les organisations de garantir une distance de 2 mètres entre les usagers. Plusieurs services régionaux opèrent avec des véhicules de petite ou moyenne dimension dans lesquels le nombre de places est limité. Afin de respecter une distance de deux mètres, la capacité de ces véhicules devrait généralement être réduite des deux tiers, ce qui est en pratique impensable pour plusieurs opérateurs. Le décret gouvernemental 222-2020 du 20 mars dernier interdit tout type de rassemblement de personnes sauf sous certaines conditions, dont à bord des services de transport collectif. Ainsi, le gouvernement présume cette distanciation physique impossible à réaliser à l'intérieur des véhicules de transport collectif. Dans ce contexte où on ne peut garantir une distance sécuritaire entre les usagers, comment fait-on pour redonner confiance à la clientèle, convaincre qu'il est sécuritaire de monter à bord d'un véhicule de transport collectif et assurer la sécurité des employés opérant le système ?

Tel qu'observé dans de nombreux endroits et avec une forte tendance, le port du masque individuel apparaît comme une solution qui, combinée à d'autres mesures de prévention et de désinfection, pourrait permettre de limiter la nécessité d'une distance de sécurité. À cet égard, un récent communiqué du ministère des Transports (MTQ), de la Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail (CNESST) et de l'Institut national de santé publique du Québec (INSPQ) recommande fortement aux usagers du transport collectif de porter un couvre-visage lors de leurs déplacements, sans le rendre obligatoire. Il est donc de la responsabilité et du pouvoir réglementaire (accordé aux autorités municipales) de chaque service de transport collectif régional de décider si le port du couvre-visage pourrait être obligatoire pour l'utilisation de leur service. Évidemment, cette décision apporte son lot d'enjeux, notamment au niveau de la protection des chauffeurs, des communications ainsi que de l'application et du respect de cette mesure. Ultimement, les organisations pourraient laisser aux usagers le soin de décider s'ils souhaitent porter un couvre-visage de manière individuelle, sans collectiviser les implications de cette décision.

2 ADAPTER LE CYCLE DES OPÉRATIONS

« Redonner confiance » est devenu le mantra d'innombrables organisations, tous secteurs d'activités confondus, en cette période de déconfinement. En effet, après deux mois à devoir s'isoler et limiter ses déplacements, il est facile d'imaginer qu'il subsistera une certaine réticence de la part des Québécois à utiliser des moyens de transport collectif dans un avenir rapproché. Combien de temps cela durera ? Il est difficile de le quantifier, mais l'impact à court terme sera bien réel. Déjà de nombreuses villes et régions s'adaptent afin de donner plus de place aux transports actifs sur la place publique. Dans ce contexte, les organisations de transport collectif devront s'adapter en favorisant la transparence, dans leurs communications, des mesures sanitaires qu'elles mettent en place afin de redonner confiance à leurs usagers. Les opérations de nettoyage pourraient par exemple être rendues visibles par les opérateurs afin de rassurer la clientèle. Véhiculer une image positive, sécuritaire et abordable de l'utilisation du transport collectif sera primordial dans les mois à venir.

De façon parallèle, les organisations œuvrant en transport collectif régional devront s'interroger sur les services qu'elles offrent et s'adapter à une reprise graduelle de leurs activités. Plusieurs organisations à travers le monde ont profité de la crise afin d'offrir des services plus flexibles, sur demande. Au Québec, certaines ont même décidé de mettre leurs véhicules à la disposition d'entreprises de leur région afin de transporter denrées et médicaments aux populations les plus vulnérables. Cette forme d'innovation sociale permet de démontrer qu'il est possible pour les organisations de réaffirmer leur posture à titre d'institution cruciale dans la collectivité. En définitive, plusieurs mois risquent de s'écouler avant que les organisations de transport collectif régionales retrouvent le niveau d'achalandage qu'elles avaient avant la crise. Elles devront donc adapter leur fréquence et leur type de service en conséquence, et ce, afin de répondre aux besoins possiblement modifiés de leurs usagers.

« Redonner confiance » est devenu le mantra d'innombrables organisations



3 PRÉVOIR L'AVENIR ET DÉVELOPPER LES SERVICES

À l'heure actuelle, une reprise graduelle et prudente des activités de transport collectif est entamée et observée et ce, afin de pas compromettre la santé et la sécurité des employés et des usagers. De plus, diverses formes alternatives de transport collectif, telles que les services à la demande, sont aussi mises de l'avant pour répondre à cette problématique. Cela étant dit, plusieurs incertitudes subsistent quant au développement, à plus long terme, des services offerts par les organisations de transport collectif régionales. D'abord, plusieurs sont inquiètes quant au financement qu'elles pourront obtenir, étant donné que celui-ci est calculé, en grande partie, en fonction des déplacements effectués par leurs services. Avec la baisse d'achalandage que connaît la totalité des services depuis la mi-mars, on peut imaginer que les déplacements effectués au cours de l'année 2020 seront beaucoup moins nombreux que prévu. À l'heure actuelle, on ne connaît pas la répercussion qu'aura cette diminution sur le financement des organisations, mais on peut supposer que le MTQ prendra en compte la situation exceptionnelle. De plus, alors que plusieurs organisations sont liées par contrat à différents fournisseurs et doivent garantir à ces derniers un minimum de kilométrage annuel, un questionnement important existe quant aux répercussions financières possibles pour les organisations incapables de remplir les minimas (km, heures, ...) prévus à leurs contrats. En outre, la situation actuelle impose aux organismes de transport collectif une hausse certaine des coûts d'opérations liés à la sécurité et à la désinfection des véhicules. À l'avenir, il est possible d'imaginer que ces coûts supplémentaires se répercuteront dans les coûts des contrats avec les fournisseurs, mais à court terme, il faudra arriver à une entente qui satisfera toutes les parties.

De façon plus globale, il est possible de se questionner sur l'impact qu'aura cette crise à plus long terme sur la demande des services de transport collectif régionaux. Dans des contextes territoriaux où les freins liés à l'utilisation de la voiture individuelle sont moindres et où le développement des services de transport collectifs se font plus lentement, il est important que le message entourant l'utilisation du transport collectif dans un monde post-confinement ne mène pas à la stigmatisation des usagers de transport collectif et à une recrudescence de l'utilisation de la voiture individuelle. Pour ce faire, il sera primordial pour les organisations de transport collectif régionales d'avoir un plan de relance clair, incluant une stratégie de communication et possiblement des offres tarifaires attrayantes et ciblées afin d'encourager l'utilisation de leurs services.



NE PAS GASPILLER LA CRISE

« Il ne faut jamais gaspiller une bonne crise » a déjà dit Winston Churchill. Il peut être important, en dépit des incertitudes présentes, de se questionner sur les opportunités et éléments positifs qui peuvent émaner de la crise actuelle. En effet, le transport collectif a déjà été identifié par le présent gouvernement provincial comme étant un service essentiel et prioritaire en plus de constituer un vecteur de relance économique suite à la pandémie. Dans ce contexte, il pourrait être souhaitable que les gouvernements ajustent les programmes d'aide afin d'une part, assurer le maintien de l'offre et garantir les déplacements essentiels des personnes et de l'autre, encourager les habitudes de mobilité durable dans l'ensemble des régions du Québec. Comme les besoins de financement en infrastructures de transport collectif sont moindres hors des grands centres urbains, les investissements pourraient

« Il ne faut jamais gaspiller une bonne crise »

- Winston Churchill

être concentrés sur le développement et l'optimisation des services. Qui plus est, la volonté du gouvernement actuel est d'axer sa stratégie environnementale sur l'électrification des transports, ce qui permet d'entrevoir plusieurs opportunités pour le secteur des transports collectifs. Pour ce faire, les programmes d'aide gouvernementaux devront sans aucun doute être modifiés, mais il n'est pas utopique d'imaginer que ceux-ci pourraient encourager l'émergence de réseaux de mobilité diversifiés et complètement électrifiés. L'implantation de plateformes à guichet unique et intégrant diverses options de mobilité (mobility as a service) est également en effervescence et permettent une utilisation simplifiée pour les usagers. De plus, les gouvernements entendent encourager les investissements dans les grands projets d'infrastructures pour relancer l'économie, ce qui pourrait bénéficier aux services de transport collectif péri-urbains. En effet, bien que l'essentiel de la cagnotte de 600 millions de dollars promis par le présent gouvernement provincial afin de relancer l'économie par le biais d'infrastructures de transport collectif soit consacrée à des projets à Montréal, il est à espérer que ces projets auront des effets structurants pour les régions limitrophes à la métropole.



NE PAS GASPILLER LA CRISE (SUITE)

Une autre tendance issue du confinement est la montée en popularité du télétravail et des modes de transport actifs comme le vélo et la marche. Cette période de relance des activités pourrait être l'occasion pour les transporteurs régionaux de mieux harmoniser leurs services avec ces modes de transport alternatifs afin de pouvoir répondre à des besoins plus ponctuels. De plus, la gratuité des services de transport collectif apparaît comme un vecteur de relance intéressant pour plusieurs. Il faudra user d'audace et de créativité afin de développer le transport collectif en région suite à la crise, mais la gratuité pourrait se révéler être un avantage concurrentiel important afin d'en inciter l'usage.

En somme, la situation actuelle de pandémie est exceptionnelle et force les organisations, autant dans le transport collectif que dans d'autres domaines, à s'adapter et à se réinventer. Il s'agit d'une opportunité unique pour les organisations de transport collectif régionales de se positionner comme vecteur de relance économique au Québec et pour le gouvernement d'encourager une mobilité durable et intégrée sur son territoire. Bien qu'il soit difficile de l'imaginer à l'heure actuelle, il existe bel et bien un avenir prometteur pour le transport collectif régional et l'équipe de Vecteur5 répondra présente afin d'accompagner les organisations à le concrétiser.



Vecteur5 met à contribution son expertise professionnelle et sa capacité de concertation afin d'accompagner ses clients dans l'accomplissement de leurs projets et la réalisation de leurs propres missions.

V·E·C·T·E·U·R5

vecteur5.ca
(418) 654-8149
info@vecteur5.ca

Vous avez aimé ce contenu?
Abonnez-vous à l'infolettre:
mobilité.vecteur5.ca/inscription-a-linfolettre