

BULLETIN N° 1 | AOÛT 2020

PERSPECTIVES DE L'IMT

L'IMPACT DE LA COVID-19 SUR L'INDUSTRIE DE L'AUTOBUS CANADIENNE



Motor Carrier Passenger Council Of Canada
Conseil canadien du transport de passagers

TABLE DES MATIÈRES

TABLEAU DE BORD	3
INTRODUCTION	4
IMPACT CONCRET	4
TRANSPORT URBAIN	4
AUTOCARS (INTERURBAINS, DE TOURISME, NOLISÉS)	5
MESURES DE DISTANCE PHYSIQUE POUR LES AUTOCARS	6
TRANSPORT SCOLAIRE	6
RÉTABLISSEMENT DE L'ACHALANDAGE	8
DES MÉTHODES FONDÉES SUR LES DONNÉES	9
INVESTISSEMENTS DANS LES INFRASTRUCTURES	9
PRINCIPAUX FAITS	9
CITATIONS	10
CHANGEMENTS DANS LES HABITUDES DE TRANSPORT	11
LA SÉCURITÉ DU TRANSPORT URBAIN	11
PRINCIPES DIRECTEURS	11
DIALOGUE AVEC LES ENTREPRISES D'AUTOBUS	13
MISES À PIED ET RAPPELS	13
CHANGEMENTS DE POLITIQUES	14
VERS L'AVENIR	15
UNE IMT PRÉCISE ET PERTINENTE	15
NOTES DE FIN DE DOCUMENT	16

*Note: Pour alléger le texte, il est convenu que l'emploi de la forme masculine englobe la forme féminine.

© Tous droits réservés 2020 Conseil canadien du transport de passagers (CCTP). L'utilisation de cette publication, en totalité ou en partie, soit la reproduction, le stockage dans un programme d'extraction ou la transmission sous toute forme ou par quelque moyen que ce soit (électronique, mécanique, photographique, photocopie ou enregistrement) est interdite, sans l'autorisation préalable écrite du Conseil canadien du transport de passagers, et constitue une infraction à la Loi sur le droit d'auteur


 Ce projet a été financé en partie par le Programmes d'initiatives sectorielles du gouvernement du Canada.
Les opinions et interprétations sont celles des auteurs et ne correspondent pas nécessairement à celles du gouvernement du Canada.

TABLEAU DE BORD

- Le transport urbain, considéré comme un service essentiel, doit continuer à fonctionner malgré une forte baisse de l'achalandage et du revenu
- L'achalandage a chuté de 96 à 100 pour cent au début du mois de mars à aussi peu que 8 pour cent au plus fort de la pandémie de la COVID-19 en avril 2020
- Les entreprises d'autocar ont suspendu leurs activités, mis à pied des travailleurs et sont contraintes de discuter de gestion de trésorerie avec leurs créanciers et investisseurs
- Le transport scolaire fait face à d'immenses défis, depuis la fermeture des écoles au mois de mars, qui a entraîné des mises à pied, jusqu'aux inquiétudes pour la santé et la sécurité que pose la réouverture des écoles en septembre
- Les pressions permanentes pour obtenir l'aide du fédéral pour le transport urbain ont mené à son intégration à l'accord de reprise sécuritaire des activités conclu avec les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux, qui accorde près de 4 milliards de dollars en soutien à l'exploitation. Les dispositions prévues s'ajoutent à tout le soutien que pourrait recevoir l'industrie du transport urbain dans le cadre de l'aide accordée aux municipalités.
- Les mesures de restriction adoptées par les gouvernements ont entraîné des changements sans précédent dans les milieux de travail, la mise en place de processus de sécurité et des mises à pied
- L'industrie canadienne de l'autobus a mis à pied 5 000 travailleurs depuis le mois de mars
- Bien que certains travailleurs mis à pied aient été rappelés partout au pays, la majorité est toujours à l'arrêt et la situation demeure précaire
- La reprise de l'économie canadienne est amorcée, mais il faudra beaucoup de temps pour que les activités atteignent les niveaux d'avant la COVID-19
- Nous devons faire face à de nouveaux défis et de nouvelles priorités tels que le maintien de la sécurité du personnel, des clients et de nos opérations, ce qui s'ajoute à nos préoccupations existantes
- Les données sur l'industrie de l'autobus révèlent que la moyenne d'âge des usagers est supérieure à la moyenne d'âge canadienne, ce qui contribue aux craintes en matière de santé et sécurité des employés reprenant le travail. Cela crée un défi de taille pour le secteur du transport scolaire, où les chauffeurs sont surtout des personnes plus âgées travaillant à temps partiel
- L'accès à de l'information de qualité sur le marché du travail est essentiel afin que les éducateurs et les personnes en recherche d'emploi puissent repérer les changements apportés aux habiletés existantes exigées, les nouveaux protocoles de service et autres critères concernant le travail. Le CCTP demeure la ressource de choix pour obtenir une information précise et d'actualité qui suit l'évolution de la situation.

INTRODUCTION

La pandémie de la COVID-19 et les mesures prises pour en limiter la propagation (distanciation sociale, restrictions sur les voyages, fermeture des écoles et des commerces) ont entraîné un niveau sans précédent de mises à pied et de troubles économiques au Canada. Les données des sondages sur la population active (EPA) confirment que les conséquences de cette crise sanitaire se manifestent différemment selon les secteurs d'activité.

IMPACT CONCRET

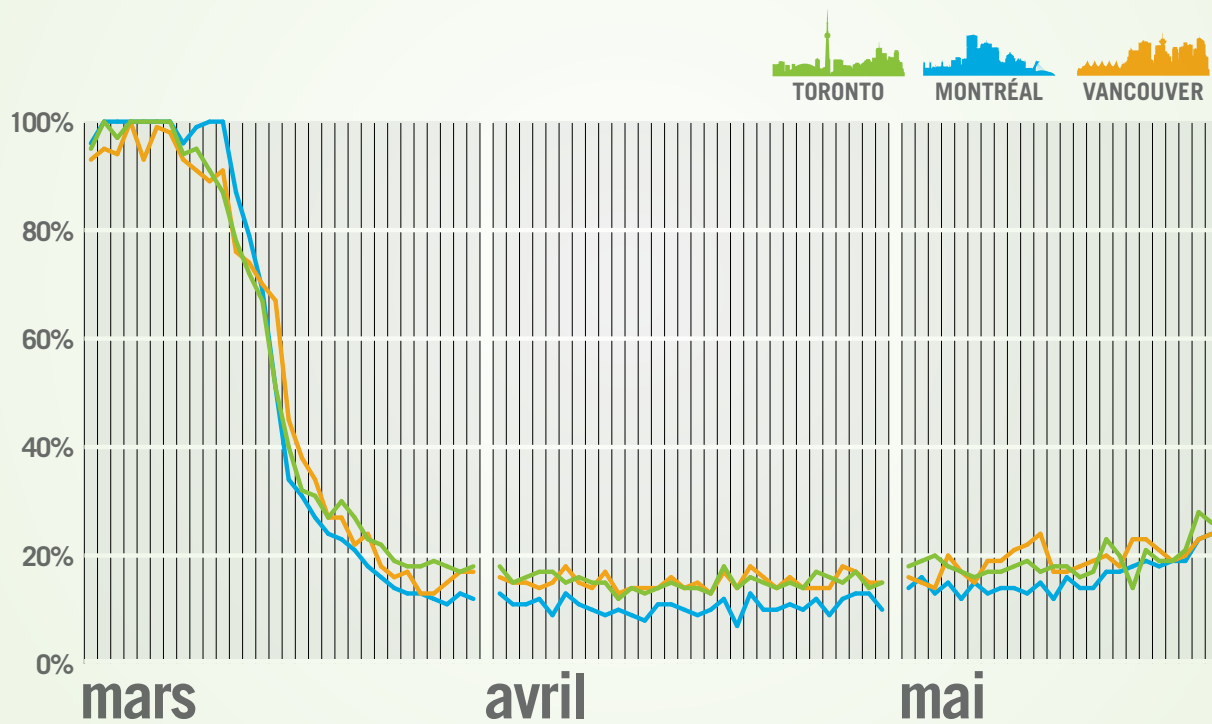
Les données publiées par les transports urbains révèlent que la demande de transport au Canada avait chuté de 83 pour cent, en moyenne, à la fin mars par rapport aux années précédentes. Edmonton Transit Service a commencé à appliquer l'horaire du samedi tous les jours sur tous ses circuits le 17 mars. Calgary Transit a elle aussi réduit son service depuis le 1er avril. À Saskatoon, l'achalandage avait diminué de plus de 80 pour cent au 30 mars.

L'achalandage des deux plus grands réseaux de transport de Toronto, soit la Commission de transport de Toronto (TTC) et GO Transit, avait chuté de 80 à 90 pour cent au 13 avril, et les deux réseaux avaient déjà réduit le service, éliminé des circuits ou les deux. La

TTC et GO Transit avaient déjà interdit le paiement des droits de passage en argent (ou au moyen de jetons, pour les services de la TTC) dans les autobus jusqu'à nouvel ordre. Le 14 avril, Metro Vancouver TransLink a annoncé des pertes de 75 millions de dollars par mois et qu'elle aurait besoin d'un soutien financier d'urgence, sans lequel elle devra faire des coupures importantes dans les services locaux. À Montréal, le métro accusait une perte d'achalandage de 80 pour cent au 26 mars. La Société de transport de Laval (STL), dans la banlieue nord, avait coupé 45 pour cent de son service d'autobus local.

TRANSPORT URBAIN

Les réseaux de transport ont tout de même maintenu le service, malgré la chute de l'achalandage et l'augmentation marquée des coûts de nettoyage et de protection des passagers, notamment afin que les travailleurs essentiels puissent se rendre au travail. L'achalandage et les revenus ont subi des baisses importantes pendant la pandémie, comme indiqué dans le tableau ci-dessous illustrant la situation dans trois grandes villes



Source : Indice de mobilité City Mapper Mobility, Agence international de l'énergie (AIE)

La COVID-19 pourrait avoir des conséquences durables à long terme sur la mobilité, car elle a provoqué des changements dans l'environnement macroéconomique, les tendances en matière de réglementation, la technologie et le comportement des consommateurs. Le transport urbain a connu une baisse de l'achalandage de 70 à 90 pour cent dans les grandes villes du monde entier. Les exploitants vivent dans l'incertitude et pourraient être contraints de mettre en œuvre et de contrôler des protocoles d'hygiène sévères, tels que l'obligation de porter un masque et la

vérification de l'état de santé des passagers, et/ou limiter le nombre de passagers, afin de respecter les règles de distanciation.

Alors que s'amorcent la réouverture et la reprise économique, les autorités doivent trouver des moyens d'offrir des solutions économiques qui répondent aux besoins des usagers et respectent les contraintes sanitaires ainsi que les règles de distanciation physique.



Un SkyTrain presque vide à Vancouver, au Canada

AUTOCARS (INTERURBAINS, DE TOURISME, NOLISÉS)

Plusieurs entreprises d'autocars connaissent toujours d'importantes baisses d'achalandage et la suspension temporaire de tous les circuits et services. L'avenir de plusieurs petites entreprises est en jeu. Le secteur des autocars de tourisme et nolisés est durement touché, car le Canada et d'autres pays tentent de réduire la propagation du virus en annulant les événements publics. Cette situation pourrait entraîner la faillite de plusieurs entreprises plus faibles. La gestion de la trésorerie revêt une importance capitale en cette période pointe de la crise. Ce secteur de l'industrie souffre déjà

les conséquences de la déréglementation et fait tout son possible pour demeurer viable, notamment en réduisant ses dépenses au minimum, en négociant avec les banques et les prêteurs afin de réduire ou de suspendre temporairement les paiements jusqu'à ce que la crise soit passée et que les activités reprennent, et en mettant à pied sa ressource la plus précieuse, ses chauffeurs d'expérience. On craint que les chauffeurs mis à pied quittent l'industrie de façon définitive, tout comme le personnel de bureau et de garage.

Mike Cassidy, propriétaire de Coach Atlantic Group, prévoit des pertes de 30 millions de dollars cette année à cause de la pandémie de la COVID-19. Il estime que les conséquences de la crise sont ressenties dans tous les secteurs de ses activités. « Peu d'entreprises des Maritimes pourraient faire face à une telle baisse de revenu », a déclaré M. Cassidy. « Il n'y a pas de bateaux de croisière ni de voyages de plusieurs jours ces temps-ci. Les voyages nolisés de groupe sont quasi inexistantes et ils représentent une très grande part de nos activités. » M. Cassidy ajoute que les circuits interprovinciaux réguliers de Coach Atlantic sont aussi très durement touchés. Les horaires ont été réduits à trois jours par semaine et le réseau accueille environ 80 passagers par jour.

L'absence de bateaux de croisière remplis de touristes internationaux, de congrès et de concerts cet été place les exploitants d'autocars de la Colombie-Britannique en situation précaire, car cette saison est la plus rentable en temps normal. Les

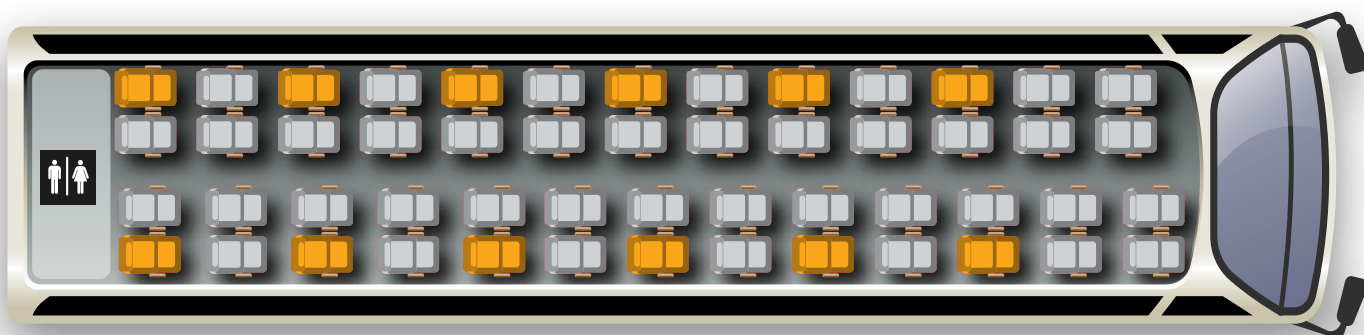
entreprises d'autocars interrogées estiment qu'il faudra plus de 20 mois pour retrouver le niveau d'activités d'avant la COVID-19, si elles survivent. John Wilson, président et chef de la direction de Wilson Group of Companies, a déclaré que « 95 pour cent des autocars de l'Amérique du Nord sont arrêtés en ce moment. »

M. Wilson exploite la plus grande entreprise d'autocars nolisés de l'île de Vancouver et la deuxième plus importante de la province. Il a interrompu la plupart de ses activités de transport vers la mi-mars et mis à pied plus de 200 employés. Quatre-vingt-quinze pour cent de son parc d'environ 200 autocars ne roulent pas. « Notre baisse de revenu est de l'ordre de 95 à 97 pour cent tous les mois. » Il estime qu'une reprise restreinte ne produirait qu'environ 20 pour cent de ses revenus réguliers et que ses autobus ne reprendront la route que lorsque les touristes reviendront.

Greyhound Canada maintient la suspension temporaire de son service au moment d'écrire ces lignes.

MESURES DE DISTANCE PHYSIQUE POUR LES AUTOBARS

 = Siège disponible



TRANSPORT SCOLAIRE

Le transport scolaire s'apprête à connaître un changement radical occasionné par les obligations de distanciation physique pour les enfants et le port d'équipement de protection personnelle par les chauffeurs, le nettoyage et la désinfection continus et le respect des consignes publiques. La pandémie de la COVID-19 a des conséquences de taille pour plusieurs entrepreneurs de transport scolaire qui sont aux prises avec une suspension rapide et presque radicale de leurs activités, ou même la perte de l'entreprise, dans certains cas. La fermeture des écoles du pays jusqu'à la fin de l'année scolaire de 2020 a obligé les entreprises de transport scolaire à mettre à pied la plupart de leurs chauffeurs et employés. La perte possible des chauffeurs est une préoccupation importante. Pour citer un exploitant : « Nous devons payer nos chauffeurs et les faire travailler pour ne pas les perdre. Il y aura toujours une pénurie de chauffeurs et il est toujours difficile de trouver des gens compétents. » Ce secteur de l'industrie doit absolument recevoir le soutien financier des gouvernements provinciaux et territoriaux, ainsi que du

gouvernement fédéral, pour son fonctionnement et ses chauffeurs, surtout pour qu'elle puisse continuer à offrir ses services pendant les prochaines années scolaires lorsque la COVID-19 sera du passé. Ce secteur est toujours à la recherche de chauffeurs compétents. Toutes ces mises à pied pourraient encourager la plupart du personnel à trouver un autre emploi dans l'industrie ou même entraîner leur départ.

Plusieurs chauffeurs sont plus âgés, semi-retraités ou retraités, un groupe plus susceptible, de façon générale, d'être infecté de la COVID-19, et conduisent un autobus pour arrondir les fins de mois. Certains d'entre eux ne croient pas que les conseils scolaires et les provinces développeront un plan manœuvrable qui garantira leur sécurité. La décision des chauffeurs de quitter l'industrie pour des raisons de sécurité lors de la rentrée scolaire de l'automne pourrait rendre le secteur très vulnérable. CBC News a communiqué avec deux conseils scolaires de la région du Grand Toronto, afin de connaître les mesures qu'ils prendront pour assurer la sécurité des

chauffeurs. Le Conseil scolaire du district de Toronto, le plus grand au pays, a refusé de commenter, en indiquant qu'il n'est pas prêt à publier son plan. Le conseil scolaire du district de Peel n'a pas fourni de renseignements non plus et a plutôt indiqué qu'il était en train de « peaufiner » son plan en vue de son approbation par la province.

Plusieurs parents qui craignent pour la sécurité de leurs enfants n'utiliseront pas le service de transport scolaire à la rentrée. Le Nouveau-Brunswick indique que 14 000 parents se sont portés volontaires lorsque la province a lancé un appel pour alléger le fardeau de la distanciation sociale du nouveau plan de transport, ce qui représente 10 pour cent de la population scolaire de la province. Dominic Cardy, ministre de l'Éducation, a déclaré que : « C'était le nombre dont nous avons besoin pour que le système fonctionne aussi normalement que possible » et nous permette de respecter les règles de distanciation sociale sur les autobus imposées par le nouveau plan d'atténuation de la COVID-19.

Le plan provincial complet concernant le retour en classe demeure incertain au moment d'écrire ces lignes, de sorte que les parents et les chauffeurs hésitent encore à prendre des décisions. Des questions ont été soulevées, notamment pour savoir qui effectuera le suivi auprès des enfants qui prennent l'autobus afin de savoir s'ils ont de la fièvre ou présentent des symptômes de la COVID.

Tous les districts scolaires au pays s'interrogent sur les moyens d'instruire les enfants tout en les gardant en santé pendant une pandémie, mais le défi le plus immédiat consiste à savoir comment mener à destination tous ces enfants qui dépendent du transport

scolaire. L'Associated Press révèle que le défi de trouver les moyens de maintenir la distanciation sociale dans les autobus semble toutefois plus important que tous les autres.

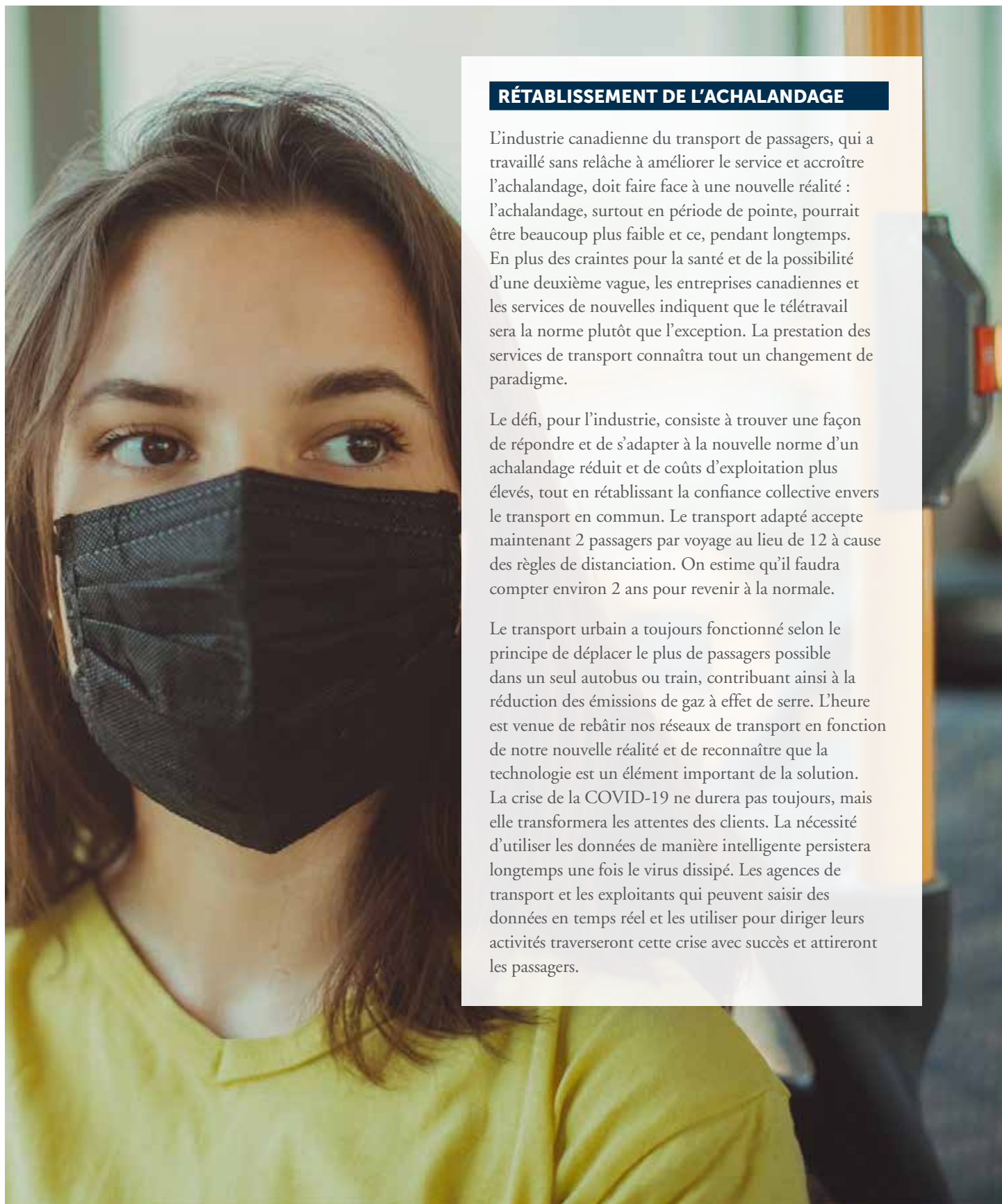
Plusieurs stratégies ont été élaborées afin de réduire les dangers pour la santé, mais aucune n'offre de solution à toute épreuve

- Doit-on isoler les enfants qui présentent des symptômes de la COVID-19 à l'avant de l'autobus afin de les ramener à la maison ?
- Doit-on assigner des places dans l'autobus ?
- Doit-on faire monter les enfants par l'arrière ?
- Doit-on limiter la capacité des autobus à quelques élèves à la fois ?
- Doit-on décaler les heures de début des cours ?
- Doit-on doubler les circuits d'autobus afin d'accueillir la moitié des enfants à l'école le matin et l'autre moitié l'après-midi ?

Plusieurs écoles ont sondé les parents afin de déterminer combien d'enfants prendront l'autobus et combien de parents conduiront leur enfant à l'école. D'autres prennent des décisions sur la capacité des autobus qui exigent un compromis entre la sécurité et la capacité de payer. Un groupe de travail a déclaré que la règle de distanciation de 2 mètres « n'est pas faisable sur les plans financier et opérationnel », et que dans ce « même ordre d'idées », un autobus ayant une capacité de 72 élèves pourrait recevoir 24 élèves, ou plus si les enfants d'une même famille s'assoient ensemble.

Espérons que nous aurons réponse à ces questions dans notre prochain numéro.





RÉTABLISSEMENT DE L'ACHALANDAGE

L'industrie canadienne du transport de passagers, qui a travaillé sans relâche à améliorer le service et accroître l'achalandage, doit faire face à une nouvelle réalité : l'achalandage, surtout en période de pointe, pourrait être beaucoup plus faible et ce, pendant longtemps. En plus des craintes pour la santé et de la possibilité d'une deuxième vague, les entreprises canadiennes et les services de nouvelles indiquent que le télétravail sera la norme plutôt que l'exception. La prestation des services de transport connaîtra tout un changement de paradigme.

Le défi, pour l'industrie, consiste à trouver une façon de répondre et de s'adapter à la nouvelle norme d'un achalandage réduit et de coûts d'exploitation plus élevés, tout en rétablissant la confiance collective envers le transport en commun. Le transport adapté accepte maintenant 2 passagers par voyage au lieu de 12 à cause des règles de distanciation. On estime qu'il faudra compter environ 2 ans pour revenir à la normale.

Le transport urbain a toujours fonctionné selon le principe de déplacer le plus de passagers possible dans un seul autobus ou train, contribuant ainsi à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. L'heure est venue de rebâtir nos réseaux de transport en fonction de notre nouvelle réalité et de reconnaître que la technologie est un élément important de la solution. La crise de la COVID-19 ne durera pas toujours, mais elle transformera les attentes des clients. La nécessité d'utiliser les données de manière intelligente persistera longtemps une fois le virus dissipé. Les agences de transport et les exploitants qui peuvent saisir des données en temps réel et les utiliser pour diriger leurs activités traverseront cette crise avec succès et attireront les passagers.

DES MÉTHODES FONDÉES SUR LES DONNÉES

Le transport urbain et tous les secteurs du transport en autobus ont l'occasion de rebâtir leurs réseaux à partir de zéro tout en observant l'émergence de nouvelles façons de voyager. Plusieurs examinent les outils de planification reposant sur des données et le développement de solutions de microtransport reposant sur une gestion commune avec les entreprises technologiques qui permettront aux entreprises de transport urbain d'utiliser

les données sur le déclin actuel de l'achalandage et la fréquence des circuits d'autobus réguliers. Les planificateurs pourront déterminer rapidement s'ils doivent conserver les circuits et les itinéraires d'avant la pandémie, réduire la couverture et compléter ou remplacer le service par un microtransport sur demande, en s'appuyant fermement sur des données pour les aider à prendre les bonnes décisions pour leurs clients et leur entreprise.

INVESTISSEMENTS DANS LES INFRASTRUCTURES

Les gouvernements fédéral et provinciaux ont investi d'importantes sommes au cours des dernières années afin d'améliorer les infrastructures de transport urbain. On craint toutefois que la crise de la COVID-19 n'entraîne le retard inévitable voire l'annulation de ces projets. Pourtant, les investissements dans les infrastructures

peuvent être essentiels afin de susciter la confiance envers le transport urbain. Les investissements dans des infrastructures de transport urbain de qualité peuvent rendre les modes de transport durables plus attrayants et plus sécuritaires, surtout après une crise.



PRINCIPAUX FAITS

\$180 milliards

En investissant dans le Programme infrastructure Canada, le gouvernement du Canada versera plus de 180 milliards de dollars en 12 ans dans les projets de transport, l'infrastructure verte, l'infrastructure sociale, les circuits de commerce et de transport et les communautés rurales et nordiques du Canada.

\$28.7 milliards

Une part de 28,7 milliards de dollars de cette somme ira au soutien des projets de transport urbain, dont 5 milliards de dollars disponibles aux fins d'investissement par l'entremise de la Banque de l'infrastructure du Canada.

\$7.3 milliards

L'Ontario investira plus de 7,3 milliards de dollars dans les infrastructures de transport urbain à l'échelle de la province au cours des 10 prochaines années par le biais de son Programme infrastructure Canada.

Dans un communiqué de presse émis le 24 juin 2020, la province de l'Ontario a confirmé que « les investissements stratégiques dans les infrastructures de transport urbain jouent un rôle déterminant pour garantir que les Ontariens puissent se rendre au travail, à l'école ou vers les services essentiels à l'heure et retourner à la maison en toute sécurité à la fin de la journée. »

CITATIONS



« Les projets annoncés aujourd'hui amélioreront l'accessibilité et le service, ce qui favorisera une plus grande utilisation du transport urbain et permettra aux résidents de se rendre à destination en toute sécurité et de façon abordable. Les investissements dans des réseaux de transport urbain modernes et intégrés sont essentiels au développement des communautés plus saines et moins polluantes de demain. Notre gouvernement fédéral continuera à bâtir des infrastructures plus fortes et durables pour desservir les collectivités aujourd'hui et pour l'avenir. »

L'honorable
Maryam Monsef

ministre de la Condition féminine, de l'Égalité des genres et du Développement économique rural, et députée de Peterborough – Kawartha



« Les investissements dans des réseaux de transport urbain modernes et accessibles permettent aux Canadiens de circuler d'une manière plus rapide, plus économique et plus propre. Investir dans un réseau élargi de pistes cyclables, les sentiers multifonctionnels et de nouveaux autobus améliorera la qualité de vie des résidents, diminuera le nombre de voitures sur les routes et contribuera à la durabilité du réseau de transport urbain de Kingston. Le Programme infrastructure Canada investit dans des milliers de projets, crée des emplois partout au pays et développe des collectivités plus fortes. »

L'honorable
Catherine McKenna

ministre de l'Infrastructure et des collectivités



Le maintien et la durabilité de ces investissements donnent un excellent coup de pouce en cette période d'incertitude. Au mois de juin, le gouvernement fédéral a annoncé une accélération du financement accordé par le Fonds de la taxe sur l'essence. Ces sommes sont destinées aux collectivités afin qu'elles puissent faire avancer les projets d'infrastructures qui répondront à leurs besoins locaux. La mise en œuvre de plusieurs projets de transport urbain au pays pourra se poursuivre. Voyez les détails à la page 22 de notre rapport administratif et financier -

https://buscouncil.ca/downloads/2019-LMI-business-financial-report_fr.pdf

CHANGEMENTS DANS LES HABITUDES DE TRANSPORT

Face à la baisse radicale de l'achalandage, l'industrie de l'autobus doit se demander si les changements d'habitudes des usagers pendant la crise deviendront permanents ou si ceux-ci reviendront au statu quo une fois celle-ci terminée. La recherche a révélé que les dérangements peuvent provoquer des changements vers des habitudes de transport plus durables, et les gouvernements devront prendre des mesures décisives pour éviter que les usagers reprennent leurs habitudes d'avant la crise. Les gouvernements du Canada ont pris de telles mesures en continuant à investir dans le transport durable. Quelle sera la réaction des consommateurs ?

Il sera difficile de garantir la confiance du public envers nos réseaux de transport car les gens voudront continuer à éviter le contact avec les autres. Il sera toutefois essentiel de maintenir la qualité et la sécurité des services de transport publics après le déconfinement, afin que les gens continuent à avoir confiance envers le transport collectif à plus long terme.

Les réseaux de transport urbain doivent disposer des ressources nécessaires pour maintenir les normes de fiabilité tout en étant conscients des préoccupations des passagers pour leur sécurité, et adopter des mesures visant à maintenir un certain niveau de distanciation sociale. Ces mesures peuvent inclure la modification de la fréquence des services et la collecte de renseignements en temps réel, afin de prendre les bonnes décisions concernant les circuits et les itinéraires, comme mentionné précédemment. Cela signifie également que les fabricants auront l'occasion de modifier la conception afin de tenir compte des mesures de distanciation physique.

LA SÉCURITÉ DU TRANSPORT URBAIN

En temps normal, un réseau de transport entasse des milliers de personnes respirant le même air dans un espace clos pendant plusieurs minutes avant qu'elles se rendent dans leurs collectivités. Les fermetures économiques causées par la pandémie, combinées à la crainte d'être infecté par le virus dans le métro et l'autobus, ont contribué à réduire l'achalandage dans le réseau et ont créé une crise de revenu pour les exploitants des réseaux de transport du monde entier. Au mois d'avril, Abacus Data a demandé aux Canadiens comment ils se sentaient à l'idée de retourner dans les transports urbains. Comme on pouvait s'y attendre, environ le quart des Canadiens interrogés ont répondu qu'ils ne retourneraient dans les transports urbains que lorsqu'il y aura un vaccin, ce qu'ont confirmé les résultats d'une étude menée par l'Université de Toronto. Une très faible proportion de Canadiens n'a manifesté aucune inquiétude, mais près de 70 pour cent estiment que plusieurs mesures seront nécessaires, telles que le port du masque et un nombre réduit de passagers afin de favoriser la distanciation, en espérant que le réseau de transport a pris les bonnes mesures. En juin, l'achalandage avait augmenté pour atteindre 65 pour cent du niveau précédant la pandémie et 15 pour cent de l'achalandage d'avant la COVID-19.

Les réseaux de transport ont répondu rapidement et habilement dès le début de l'écllosion, afin de protéger les passagers et les employés, tout en fournissant des services de mobilité vitaux pour les travailleurs essentiels. Les réseaux de transport ont desservi environ 1 million de personnes par jour, même au plus fort de la pandémie. Le transport urbain n'a pas été un vecteur important de la propagation de la COVID-19 grâce à une réponse rapide et prudente.

L'Association canadienne du transport urbain (ACTU) a élaboré des directives en cette période de réouverture afin que les réseaux de transport urbains puissent fonctionner en toute sécurité dans cette nouvelle normalité.

PRINCIPES DIRECTEURS

La santé et le bien-être des passagers et des employés sont primordiaux

Le respect des règles de distanciation sociale dans le transport urbain est difficile

Les villes ont besoin du transport urbain, qui constitue un service essentiel

Les réseaux de transport urbain doivent utiliser ces directives ainsi que les conseils des autorités locales de santé publique afin d'élaborer les plans qui conviendront le mieux aux conditions

Pour connaître les protocoles de santé et sécurité pour les installations, les terminaux et à bord, rendez-vous sur le site. <https://cutaactu.ca/fr/contenu/ressources-covid-19>

Le Toronto Star s'est entretenu avec la Commission de transport de Toronto (TTC) au sujet de la sécurité. Stuart Green, porte-parole de la TTC, a dit qu'il incombe à la santé publique de Toronto de déterminer le niveau de sécurité du transport urbain, et la TTC est d'accord avec la santé publique que « la TTC demeure un réseau sécuritaire. »

M. Green a indiqué que la TTC « a pris connaissance des exemples recueillis à l'échelle mondiale suggérant qu'il n'y a pas de lien entre le transport urbain et la propagation du virus », mais que « nous



ne tenons rien pour acquis ». Il a ajouté que « nous prendrons les mesures nécessaires lors de la réouverture de la ville et du retour des passagers pour continuer à protéger la santé et la sécurité de tous. »

En plus d'obliger le port du masque, la TTC nettoie ses véhicules plusieurs fois par jour et déploie des véhicules supplémentaires sur les circuits achalandés afin de réduire la densité des foules, et prépare des plans de gestion des foules pour les stations de métro.

Bien que certaines incertitudes subsistent quant aux risques réels du transport urbain, les passagers continueront à avoir peur de prendre les transports urbains tant que le virus demeurera une menace. La TTC devra apaiser ces craintes afin de ramener les passagers.

« Nous sommes très conscients que les perceptions sont importantes pour nos clients et passagers », a déclaré M. Green. « Nous voulons qu'ils se sentent en sécurité et qu'ils soient réellement en sécurité. »

Source : Toronto Star, Ben Spurr, chroniqueur en transport, le jeudi 18 juin 2020

La même expérience s'est répétée dans tous les réseaux de transport urbain au Canada. Tous les réseaux ont publié un plan de relance et des mesures de sécurité comprenant le port du masque, sur leur site Web.



La TTC a pris connaissance des exemples recueillis à l'échelle mondiale suggérant qu'il n'y a pas de lien entre le transport urbain et la propagation du virus, mais que nous ne tenons rien pour acquis.



Stuart Green

Entretenu avec la Commission de transport de Toronto (TTC)

En sécurité et en santé dans les transports urbains

Nous vivons tous la même situation. Il suffit de quelques règles pour protéger notre santé et celle des autres. Portez un masque ou un couvre-visage, respectez la distanciation sociale, essayez de vous déplacer en dehors des heures de pointe et continuez à respecter les directives de l'AHS (Services de santé de l'Alberta). Les écrans installés dans les autobus et les wagons de SLR offrent une excellente protection et les opérateurs ne ressentent pas réellement le besoin de porter un masque lorsqu'ils sont dans des endroits protégés. Par contre, les opérateurs et les employés qui transigent avec le public devront porter un masque dans les lieux publics.

Edmonton Transit



DIALOGUE AVEC LES ENTREPRISES D'AUTOBUS

Nous nous sommes entretenus avec de grandes et de petites entreprises afin de connaître la situation actuelle et leurs plans d'avenir dans un contexte de réouverture de l'économie. Nous nous sommes intéressés à l'emploi, plus particulièrement aux mises à pied, aux rappels, aux plans d'embauche et aux changements de politiques..

MISES À PIED ET RAPPELS

Plusieurs réseaux de transport n'ont pas encore effectué de mises à pied. Plusieurs employés ont été redéployés dans d'autres secteurs tels que l'assainissement. Les employés immunodéficients ou dont des membres de leur famille sont immunodéficients ou qui ont des problèmes de garde d'enfants ont pris un congé sans solde. Certains réseaux ont été contraints de mettre à pied les travailleurs occasionnels, les entrepreneurs de service et les employés de relève de certains itinéraires fixes. Quelques travailleurs parmi ceux mis à pied ont été rappelés. Notre recherche révèle que plus de 5 000 travailleurs syndiqués ont été mis à pied au Canada et que certains réseaux et entrepreneurs craignent de futures mises à pied.

Le secteur des autocars a suspendu ou considérablement réduit ses services et a donc dû mettre à pied ses travailleurs, comme mentionné précédemment. Greyhound Canada maintient sa suspension temporaire des services. D'autres ont été obligés de réduire radicalement leurs services car il n'y a plus de demande pour des visites touristiques non essentielles, des autobus nolisés et des voyages pancanadiens. Certaines entreprises de visites touristiques et d'autobus nolisés nous ont dit qu'elles ont commencé à rappeler des travailleurs mis à pied et qu'elles espèrent retrouver de 30 à 40 pour cent de leurs activités d'ici la fin de l'année.

Le secteur du transport scolaire met habituellement ses travailleurs à pied pendant l'été et espère rappeler certains de ces travailleurs pour le début de l'année scolaire en septembre. Les entreprises avec lesquelles nous nous sommes entretenues ont réitéré que plusieurs de leurs chauffeurs sont plus âgés, semi-retraités ou retraités, un groupe plus susceptible d'être infectés de la COVID-19, et conduisent un autobus pour arrondir les fins de mois. Certains ne croient pas que les conseils scolaires et les provinces développeront un plan manœuvrable qui garantira leur sécurité. Leurs craintes portent sur la distance à respecter par rapport aux enfants et l'assainissement des autobus entre les voyages, car les chauffeurs effectuent habituellement plusieurs voyages le matin et l'après-midi pour desservir plusieurs écoles. Les entreprises exigent un engagement ferme de la part des chauffeurs qui reprennent le travail. Plusieurs chauffeurs, surtout ceux qui ont des problèmes de santé, hésitent à s'engager fermement car ils ne connaissent pas les protocoles qu'ils devront respecter. Les entreprises craignent de ne pas être prêtes et de perdre du personnel si les chauffeurs attendent trop longtemps avant de s'engager, un problème récurrent dans ce

secteur. Les entreprises nous ont dit que certains chauffeurs ont indiqué qu'ils ne reviendront pas pour des raisons de santé et que les risques sont trop élevés pour une main-d'œuvre vieillissante.

PLANS D'EMBAUCHE



La plupart des secteurs possèdent un plan d'embauche annuel. Les entreprises de transport urbain nous ont dit qu'elles ne donneront pas suite à leur plan d'embauche d'ici la fin de 2020 à cause de la réaffectation des travailleurs et de la diminution de la capacité de service (par exemple, les responsables d'un réseau nous ont dit qu'un circuit normal représente environ 4 700 voyages par jour et qu'il atteint tout juste de 1 200 à l'heure actuelle, environ un quart de l'achalandage normal). L'achalandage n'est que de 25 à 35 pour cent dans plusieurs territoires. De plus, plusieurs employés qui songeaient à prendre leur retraite retardent cette échéance. Les réseaux de transport doivent recruter parmi leur propre effectif car certaines recrues remplaceront des retraités.

La précarité du transport en autocar est telle que très peu d'entreprises offrant le service embauchent du personnel.

Le secteur du transport scolaire mène habituellement de grandes campagnes de recrutement pendant l'été. Plusieurs facteurs sont incertains en ce moment car plusieurs chauffeurs mis à pied ne se sont pas encore engagés à retourner au travail. Le secteur du transport de passagers devrait avoir besoin d'embaucher des chauffeurs cet automne. En fait, plusieurs conseils/commissions scolaires font appel à des entrepreneurs et certains de ceux-ci n'ont pas acheminé le financement habituellement accordé pour les entrepreneurs. Résultat, de nombreuses entreprises sont acculées à la faillite et auront de la difficulté à reprendre leurs chauffeurs.

CHANGEMENTS DE POLITIQUES

Plusieurs changements de politiques ont été adoptés au moment où les entreprises se préparent à offrir des services. Par exemple, des plans sont en cours pour installer des séparateurs dans 50 autocars qui desservent la région de l'Atlantique. « Ça va tout changer... et c'est ce dont l'industrie a besoin », a déclaré Mike Cassidy, propriétaire de Coach Atlantic Maritime Bus. Il dit que ses autobus seront parmi les premiers au pays à faire l'essai des nouveaux séparateurs développés par le fournisseur Provost et approuvés par Transport Canada, et il croit qu'ils joueront un rôle déterminant dans le rétablissement de la confiance des voyageurs envers le transport en autocar. « Comment pouvons-nous remettre les autobus sur la route et encourager les gens à voyager ? », demande M. Cassidy. « Tout repose sur la confiance du consommateur et le confort. »

Les séparateurs ressemblent aux écrans de plexiglas que l'on voit maintenant dans les magasins et les épiceries. Les séparateurs sont installés sur les dossiers des sièges des autocars. Aucun passager ne pourra prendre place dans la rangée située derrière le chauffeur dans les autobus de 56 places à cause de la distanciation sociale, et les 54 places restantes seront toutes séparées les unes des autres. Les membres d'une même famille qui voyagent ensemble pourront s'asseoir ensemble. Les personnes voyageant seules seront invitées à s'installer près de la fenêtre et à laisser l'autre siège libre.

Voici les changements de politiques qui devraient être adoptés à court et à moyen terme :

- Installation d'écrans autour de la cabine du chauffeur
- Port du masque obligatoire pour les passagers
- Sortie de l'autobus par la porte arrière
- Les conducteurs doivent porter des lunettes de sécurité et un masque lorsqu'ils sont à l'extérieur de leur cabine
- Contrôle de sécurité pour la conformité des passagers
- Augmentation du nettoyage et de l'assainissement
- Les conducteurs de transport adapté doivent porter un masque et des gants lorsqu'ils ne sont pas seuls dans leur véhicule et désinfecter les sections après chaque voyage
- Le ratio des formateurs est désormais d'un formateur par 2 élèves au lieu d'un formateur par trois élèves, et les cours magistraux accueillent maintenant 6 élèves au lieu de 12

Les élèves de la 6e à la 12e année devront porter un masque dans l'autobus dans la plupart des territoires de transport scolaire, et les élèves de la maternelle à la 5e année devront porter un masque lorsque la distanciation ne pourra être respectée.



VERS L'AVENIR

La fermeture de l'économie causée par la pandémie de la COVID-19 a frappé l'industrie canadienne de l'autobus de plein fouet. Les secteurs commencent à montrer des signes de reprise à la suite de l'allègement des restrictions, malgré une diminution de l'achalandage sans précédent.

La crise de la COVID-19 a entraîné des changements draconiens dans les habitudes de transport des gens, dont une diminution marquée de l'utilisation du transport urbain et une croissance importante du transport à vélo. Les preuves recueillies lors de crises antérieures démontrent que les gens changent leurs habitudes de transport dans la foulée d'une crise, car ils réévaluent les coûts et les avantages des différents moyens de transport. Les gens prennent des décisions selon leur perception du risque, que ces perceptions soient fondées ou non. Les politiques seront essentielles lors du déconfinement, afin de déterminer si les changements dans la mobilité causés par la COVID-19 sont positifs ou négatifs en ce qui a trait à la sécurité et aux conséquences à long terme en matière de santé et d'environnement. Heureusement, les gouvernements qui élaborent des politiques de transport durables pour l'après-confinement peuvent puiser dans les expériences des crises antérieures afin de prévoir les comportements et développer des politiques qui répondent aux besoins.

UNE IMT PRÉCISE ET PERTINENTE

Les employeurs et les personnes en recherche d'emploi voudront avoir accès à un vaste éventail d'IMT locale, pertinente et précise, surtout l'information liée à la « nouvelle normalité » d'une économie post-pandémie.

Les craintes permanentes entourant la santé et la sécurité des transports urbains influenceront le niveau de récupération de l'industrie d'ici à 2021. Il sera important de bien cerner et communiquer clairement les compétences requises et les exigences du poste, et de mettre à jour les politiques de santé et de sécurité des secteurs.

À cet égard, le CCTP s'efforce d'améliorer la disponibilité et l'accès à l'information sur les exigences des postes, notamment au moyen de nos rapports thématiques d'IMT, nos outils et vidéos de recherche d'emploi présentant les compétences requises et les critères des postes, une classification nationale des professions actualisée, l'accréditation et la certification des pratiques professionnelles et l'établissement d'un lien entre les compétences et la taxonomie des compétences et des capacités d'Emploi et Développement social Canada.



NOTES DE FIN DE DOCUMENT

- I. “How COVID-19 is affecting public transit use”. CBC News. Le 27 mars 2020. Archivé en version originale le 7 avril 2020. Récupéré le 14 avril 2020
- II. ^ Mertz, Emily (le 16 mars 2020). “Coronavirus: Edmonton reduces public transit service as part of COVID-19 response”. Global News. Corus Entertainment. Archivé en version originale le 5 avril 2020. Récupéré le 14 avril 2020.
- III. ^ Dormer, Dave (le 1er avril 2020). “Calgary Transit reducing frequency of buses and trains in response to COVID-19”. CTV News. Bell Media. Archivé en version originale le 4 avril 2020. Récupéré le 14 avril 2020.
- IV. ^ MacPherson, Alex (le 30 mars 2020). “Transit ridership plummets more than 80 per cent amid pandemic”. Saskatoon StarPhoenix. Postmedia. Récupéré le 17 avril 2020.
- V. ^ Jeffords, Shawn (le 13 avril 2020). “Transit ridership, revenue in steep decline during COVID-19 pandemic | National Post”. National Post. Postmedia. Récupéré le 14 avril 2020.
- VI. ^ “Coronavirus update”. Toronto Transit Commission. Archivé en version originale le 10 avril 2020. Récupéré le 14 avril 2020. ^ “Train Schedule Changes”. GO Transit. Avril 2020. Archivé en version originale le 14 avril 2020. Récupéré le 14 avril 2020.
- VII. ^ “TransLink says it’s losing \$75M a month and faces ‘really unpleasant options’ without emergency funding”. CBC News. Canadian Broadcasting Corporation. Le 14 avril 2020. Récupéré le 14 avril 2020.
- VIII. ^ Rowe, Daniel J.; Thomas, Katelyn (le 26 mars 2020). “Public transit agencies in the Montreal area cut services due to impact of COVID-19”. CTV News. Bell Media. Récupéré le 15 avril 2020.
- IX. IEA 2020 Changes in transport behaviour during the Covid-19 crisis
- X. IEA Changes in transport behaviour during the Covid-19 crisis