

COVID-19 : Inquiétude transport collectif

Chronique du 23 avril 2020

J'ai déjà eu l'occasion de dire à cette antenne que je ne craignais pas que l'actuelle crise sanitaire relance l'étalement urbain en région montréalaise. Plusieurs observateurs et analystes persistent à formuler l'opinion inverse, en s'appuyant notamment sur ce qui se dit et se voit au sud de la frontière :

- Je reviendrai bientôt sur le sujet, notamment en montrant ce qui différencie les villes canadiennes de leurs contreparties américaines.

Pour aujourd'hui, je m'intéresserai au **transport collectif**... pour lequel, quand je pense à l'avenir, **je suis réellement inquiet**.

Distanciation sociale

Après six semaines de confinement, nous avons parfaitement intégré le concept de distanciation sociale dans nos vies. Notamment concernant la règle d'un écartement minimal de 2 mètres entre les individus.

Au restaurant, au cinéma, dans les bars, dans les salles de classe, dans les festivals et salles de spectacles, dans les commerces en fin d'année, ou même dans les salles d'attente des hôpitaux, nous avons l'habitude de nous retrouver **très près les uns des autres** :

- Il n'y a toutefois pas d'endroit où nous nous retrouvions en plus grand nombre et plus **comprimés les uns contre les autres** que dans les **transports collectifs**, en heures de pointe.

Le début du déconfinement est annoncé pour bientôt. Il est acquis que la distanciation sociale continuera de s'appliquer pour, **en théorie**, être graduellement assouplie tout au long des 6 à 18 mois que pourrait prendre un complet retour à la normale.

J'ai dit **en théorie**. Car personne ne pourrait dire comment les gens vont réagir au soudain changement de leur **rapport aux Autres** qu'ils viennent de vivre :

- Avant la pandémie, nous étions la plupart du temps **indifférents** au fait de nous retrouver entouré d'inconnus;
- Dans certains contextes, les bars « branchés » par exemple, le fait qu'il y ait beaucoup de monde et toutes sortes de stimuli créait **l'atmosphère recherchée**;
- Dans d'autres contextes, tel les festivals, le fait de baigner dans une foule compacte où tous vibraient au même rythme était le **propre même de l'expérience vécue**;
- La pandémie nous a rendu **l'Autre suspect**, quelqu'un qu'il est sage de **tenir à distance**... ce qui est le propre même de la **distanciation sociale**.

J'espère de tout cœur que cette **Crainte de l'Autre**, dont il me fait présentement trop souvent peine de constater les manifestations, n'est que passagère :

- Le temps faisant son œuvre, je ne vois pas de raison pour que ce vœu ne soit pas exhaussé dans pratiquement toutes les situations et activités;
- Sauf, et c'est là que réside mon inquiétude, en ce qui a trait aux transports collectifs.

Le cas particulier des transports collectifs

Toutes les opinions que j'ai à ce jour vu formulées par des personnes se présentant analystes ou spécialistes des transports ont été dans le même sens, à savoir que :

- L'actuelle pandémie entraînera un recul durable des transports collectifs;
- Beaucoup d'usagers passant à l'auto, aux transports actifs dans le meilleur des cas.

À elle seule, la promiscuité qui est souvent le propre des transports collectifs suffit à rendre crédible cette appréciation. Concernant Montréal, j'identifie deux autres facteurs.

1) Les relations de travail à la STM

Nous assistons présentement dans les médias à un bras de fer entre les syndicats et la direction de la STM :

- Les chauffeurs dénoncent le fait que le maximum recommandé de 15 passagers par autobus soit souvent dépassé, ce à quoi la direction répond qu'il est respecté dans 95 % des cas et, de façon générale, que le taux d'occupation moyen des autobus en circulation n'excède pas 8 ou 9 passagers;
- Les chauffeurs exigent d'être mieux protégés. Ils ont à cet égard pris l'initiative de condamner la porte avant des véhicules, les passagers entrant et sortant par la seule porte du milieu, ce qui signifie que les titres de transport ne sont plus vérifiés;
- La situation est si dégradée entre travailleurs et direction de la STM que le président du syndicat des employés d'entretien, qui représente 2 500 travailleurs, a été suspendu pour motif disciplinaire;
- Les syndicats ont par ailleurs révélé qu'en date du 17 avril, 34 employés de la STM, dont 14 chauffeurs avaient été testés positifs au COVID-19. Vérification faite, il s'agit de taux similaires à ceux de la population montréalaise en général.

Cas d'infection par COVID-19 chez les employés de la STM

(données en date du 17 avril 2020)

	Population	Cas d'infection	1 cas par N population	Cas pour 100 000
Île de Montréal	2 050 000	7 281	282	355
Employés STM	10 000	34	294	340
Chauffeurs d'autobus STM	3 600	14	257	389

C'est un fait indéniable que les transports collectifs constituent en eux-mêmes un milieu particulièrement favorable à la transmission de pathogènes :

- Ce n'est toutefois **pas le cas présentement** ;
- Puisque l'achalandage est réduit de 90 %.

Dans ce contexte, qu'est-ce qui explique l'exacerbation soudaine des relations syndicales-patronales à la STM ?

- La STM est l'un des derniers lieux d'un « **syndicalisme de combat** » et des pratiques patronales conséquentes, façon années 1970;
- Toute situation d'exception est de part et d'autre une occasion à ne pas rater de dénoncer l'incurie de la partie adverse;
- Dans le cas présent, en prétendant être mieux soucieux de la sécurité du public que la partie adverse, les deux, syndicats autant que patronat, **nourrissent les craintes des usagers, plutôt que de contribuer à les rassurer**;

À la défense des employés de la STM

En date de samedi dernier (18 avril), le COVID-19 avait causé le décès de 26 chauffeurs d'autobus de *Transport for London*, l'équivalent londonien de notre STM. Comme à Montréal, l'âge de la forte majorité des chauffeurs de TfL n'en fait pourtant pas des personnes à risque. Ce qui tend à prouver que le danger est bel et bien réel pour cette catégorie d'emploi.

2) L'obligation évoquée de porter un masque

J'admets n'avoir aucune compétence en santé publique. Je prends malgré tout l'initiative de contester le bien-fondé de l'idée évoquée de rendre obligatoire le port du masque pour les passagers des transports collectifs :

- En obligeant au port du masque pour les usagers du métro et des autobus, mais pas pour les autres lieux ou activités, le message qu'envoie l'État est qu'effectivement, **les transports collectifs sont plus dangereux que tout autre lieu ou activité**;
- Voulant rassurer l'utilisateur, l'État alimente plutôt sa méfiance.

Conclusion

Quiconque me connaît sait combien la cause des transports collectifs m'est chère :

- Ils sont une condition obligée d'atteinte d'une meilleure qualité de vie urbaine;
- Ils sont aussi l'une des principales clefs du défi environnemental du 21^e siècle, celui des changements climatiques.

Les gens ne sont pas bêtes : ils savent que les transports collectifs signifient fortes densités humaines. N'en rajoutons pas :

- Avec des luttes syndicales-patronales d'une autre époque;
- Avec ce **symbole d'infamie** que constituerait le port obligatoire du masque dans les transports collectifs, s'il devait être obligatoire là et seulement là.