



PROJET DE REFONTE DU RÉSEAU D'AUTOBUS

**RAPPORT DE CONSULTATION AUPRÈS DES PARTIES PRENANTES DU
SECTEUR LA PRESQU'ÎLE**

PRÉSENTÉ À :
Exo

23 juillet 2021

INM / INSTITUT DU
NOUVEAU MONDE

inm.qc.ca

Crédits

Analyse et rédaction

Camille Batal, agente de projet
Élisabeth Fluet-Asselin, agente de projet
Jessica Perrin, chargée de projet

Équipe de projet

Jessica Perrin, chargée de projet
Marianik Gagnon, conseillère principale et coordonnatrice
Alexander Nizhelski, chargé de projet
Emmanuelle Biroteau, agente de projet
Nathalie Frances, chargée de projet
Marie-Dina Salvione, chargée de projet
Josselyn Guillarmou, analyste-rédacteur
Christine Demers, chargée de projet
Fahim Haque, agent de projet
Camille Batal, agente de projet
Sophie Racine Méndez, agente de projet
Élisabeth Fluet-Asselin, agente de projet
Benjamin LeCouffe, agent de projet
Myriam D.Jutras, collaboratrice externe
Christian Scott, collaborateur externe
Marie-Ève Assunção-Denis, collaboratrice externe

À propos de l'INM

L'INM est une organisation indépendante et non partisane qui a pour ambition d'accroître la participation des citoyennes et des citoyens à la vie démocratique.

L'action de l'INM a pour effet d'encourager la participation citoyenne et de contribuer au développement des compétences civiques, au renforcement du lien social et à la valorisation des institutions démocratiques.

L'équipe de l'INM est animée par la conviction que la participation citoyenne renforce la démocratie.

Pour nous joindre

5605, avenue de Gaspé, bur. 404
Montréal (Québec) H2T 2A4

Téléphone : 1 877 934-5999

Télécopieur : 514 934-6330

Courriel : inm@inm.qc.ca

www.inm.qc.ca

Table des matières

Crédits	3
À propos de l'INM	3
Table des matières	4
PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE PARTICIPATIVE	5
Mise en contexte	5
Les consultations auprès des parties prenantes	6
Objectifs poursuivis	6
Mandat de l'INM	6
Déroulement	7
Bilan de la participation	7
PRÉSENTATION DES RÉSULTATS	8
1. Acteurs institutionnels	10
1.1. Principaux enjeux rencontrés selon les acteurs	10
1.2. Principales pistes de solutions proposées selon les acteurs	12
1.3. Orientations qui permettraient d'améliorer le réseau actuel et de favoriser l'utilisation du transport collectif selon les acteurs	16
1.4. Priorisation des orientations qui permettraient d'améliorer le réseau actuel	17
2. Acteurs socioéconomiques	18
2.1. Principaux enjeux rencontrés selon les acteurs	18
2.2. Principales pistes de solutions proposées selon les acteurs	19
2.3. Orientations qui permettraient d'améliorer le réseau actuel et de favoriser l'utilisation du transport collectif selon les acteurs	21
2.4. Priorisation des orientations qui permettraient d'améliorer le réseau actuel	21
3. Acteurs associatifs et communautaires	22
3.1. Principaux enjeux rencontrés selon les acteurs	22
3.2. Principales pistes de solutions proposées selon les acteurs	24
3.3. Orientations qui permettraient d'améliorer le réseau actuel et de favoriser l'utilisation du transport collectif selon les acteurs	27
3.4. Priorisation des orientations qui permettraient d'améliorer le réseau actuel	28
ANNEXE	30
Liste des organisations présentes	30



PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE PARTICIPATIVE

Mise en contexte

Fondé en 2017, exo est un organisme de transport public responsable de l'exploitation des services de transport collectif par autobus et par train, incluant le transport adapté, sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal, de la réserve de Kahnawake ainsi que de la ville de Saint-Jérôme. Il regroupe les opérations des trains de banlieue de l'ancienne Agence métropolitaine de transport (AMT) et de 13 organismes de transport (CIT) par autobus des couronnes nord et sud du territoire.

Le secteur du transport collectif est en pleine effervescence dans la région métropolitaine de Montréal. Le regroupement par exo de 14 organismes de transport, la mise en service du Réseau express métropolitain (REM) ainsi que l'évolution des comportements de mobilité amènent exo à revoir son réseau d'autobus, afin d'améliorer la satisfaction et l'expérience client en offrant à la population de nouvelles options de mobilité.

Les objectifs identifiés pour le projet de refonte sont :

- d'unifier les réseaux d'autobus d'exo en décroissant les anciens secteurs et favoriser les déplacements intra couronne;
- d'adapter les réseaux à l'évolution des comportements de mobilité;
- de bonifier les réseaux, afin de s'adapter aux grands projets de transport collectif comme le REM ou l'implantation de voies réservées.

Dans le cadre de la refonte des secteurs La Presqu'île et Laurentides/Terrebonne-Ouest, soit les deuxièmes groupes de secteurs visés avec l'arrivée du REM, exo a amorcé une démarche de consultation afin de mieux répondre aux besoins des citoyennes et citoyens et des organisations de ces secteurs. Cette démarche a été amorcée en avril dernier avec des rencontres préparatoires réunissant les mairesses, les maires, les directrices et les directeurs des municipalités concernées. Avant de procéder à la tenue de consultations publiques s'adressant aux citoyennes et aux citoyens de ces secteurs en septembre 2021, exo a souhaité rencontrer les responsables des grandes entreprises, des grands générateurs d'achalandage, des institutions, ainsi que des milieux communautaires et associatifs concernés.

Les consultations auprès des parties prenantes

Exo a mis en place une démarche participative pour mieux comprendre les besoins et les problématiques relatifs aux différents secteurs concernés en matière de transport collectif et prendre note des propositions des parties prenantes rencontrées.

Pour ce faire, trois rencontres de 2 h 30 chacune ont eu lieu du 15 au 17 juin 2021. Elles ont été organisées aux dates suivantes :

- Socioéconomique : mardi 15 juin de 13 h 30 à 16 h;
- Institutionnel : mercredi 16 juin de 13 h 30 à 16 h;
- Associatif et communautaire : jeudi 17 juin de 13 h 30 à 16 h.

Il est à noter qu'en raison de la pandémie de la COVID-19, les rencontres se sont déroulées en ligne sur la plateforme Zoom.

Objectifs poursuivis

Cette démarche participative avait pour objectifs de capter les préoccupations, les besoins et les préférences auprès des parties prenantes, afin de dégager les grandes orientations et d'alimenter le processus de consultation auprès du grand public qui aura lieu en septembre 2021.

Mandat de l'INM

Pour cette consultation, l'INM a été mandaté pour :

- accompagner et conseiller exo sur la démarche participative à mettre en place;
- concevoir le déroulement des rencontres;
- animer l'ensemble des rencontres;
- effectuer la prise de notes lors des rencontres;
- analyser les données recueillies;
- rédiger le rapport de consultation.

Déroulement

Le déroulement détaillé des rencontres est présenté dans le Tableau 1.

Tableau 1

Étapes détaillées des rencontres

Étapes	Détails	Durée
Introduction	Mot de bienvenue Présentation du déroulement de la rencontre	5 minutes
Information	Portion informative à propos de la refonte du réseau Période de questions	20 minutes
Discussion	Atelier de discussion (2 parties) : <ul style="list-style-type: none">• Exercice d'interprétation des préoccupations (défis et enjeux actuels du réseau), des besoins en matière de transport collectif• Exercice de définition et de priorisation des orientations pour améliorer le réseau actuel (configuration du futur réseau)	1 h 35
Plénière	Retour sur les éléments marquants des discussions	15 minutes
Conclusion	Informations sur les étapes à venir Remerciements	5 minutes

Bilan de la participation

Le bilan de la participation est présenté dans le Tableau 2.

Tableau 2

Bilan de la participation

Domaine d'activité	Organisations invitées	Personnes participantes
Institutionnel	11	12
Socioéconomique	25	4
Associatif et communautaire	24	9
PARTICIPATION TOTALE		25

La liste des organisations présente lors des rencontres est disponible en annexe. Il est à noter qu'un organisme était parfois représenté par plusieurs membres.

PRÉSENTATION DES RÉSULTATS

Ce rapport se concentrera sur les résultats de la consultation de La Presqu'île alors que les résultats de la consultation tenue en parallèle, pour le secteur Laurentides/Terrebonne-Ouest, font l'objet d'un second rapport distinct.

Les résultats des rencontres sont présentés par domaine d'activité. Le rapport fait d'abord ressortir les faits saillants des discussions pour chaque secteur, puis les réponses aux différentes questions sont présentées.

Faits saillants

Les parties prenantes de ce secteur évoquent comme principaux enjeux rencontrés :

- la fréquence insuffisante de certaines lignes d'autobus;
- les horaires qui ne correspondent pas aux besoins, notamment des travailleurs industriels et des étudiants;
- la correspondance avec le REM;
- le manque d'interconnexion à travers le territoire;
- le manque de dessertes dans les secteurs industriels;
- le manque de possibilités de déplacement interrégion.

Les parties prenantes de ce secteur proposent comme principales pistes de solutions :

- augmenter la fréquence pour certains trajets;
- ajuster les horaires des services de transport collectif selon les horaires atypiques, pour permettre des allers-retours;
- adapter le service pour les parcs industriels avec des horaires ajustés et des navettes adaptées;
- prévoir des trajets et navettes connectés avec les stations du REM;
- veiller au confort et à la propreté des aménagements aux arrêts;
- améliorer l'éclairage et la sécurité aux arrêts;
- intégrer le transport actif au réseau;
- ajouter des supports à vélo et permettre d'accrocher son vélo sur les autobus pour faciliter l'intermodalité;
- mettre en place des partenariats avec les acteurs du territoire pour la collecte d'information et la création de services de transport collectif attrayants;
- encourager des partenariats entre différents acteurs du territoire selon les besoins (mutualisation);
- élaborer des outils de sensibilisation et d'éducation sur le fonctionnement et l'usage des services du transport collectif;
- augmenter la couverture et la desserte selon les besoins et les institutions du territoire.

Faits saillants (suite)

Parmi les orientations dont il faudrait tenir compte en priorité, les parties prenantes indiquent :

- créer un réseau au service des pôles d'emplois notamment pour les villes de Rigaud, Coteau-du-Lac, L'Île-Perrot ainsi que pour le futur hôpital de Vaudreuil-Soulanges; par exemple, mettre en place des navettes appropriées et des lignes d'autobus;
- promouvoir l'utilisation des services du transport collectif par des incitatifs;
- développer des lignes directes (nord-sud-est-ouest), inter et extra régionales, en ciblant les grandes artères et grands axes (boulevard Perrot et boulevard Saint-Joseph) et en favorisant la synchronisation entre les correspondances;
- rendre l'offre simple et attrayante :
 - créer des mesures incitatives audacieuses (sur le plan économique par exemple);
 - améliorer l'accessibilité des horaires (promotion et diffusion);
 - considérer l'accessibilité des prix;
 - arrimer l'offre avec le transport actif.
- sensibiliser et éduquer par de l'information simple (ex. publicités) sur les services de transport collectif dans les écoles;
- élaborer des lignes et trajets pour desservir la future station Anse-à-l'Orme du REM à Sainte-Anne-de-Bellevue, pour qu'elles soient adaptées aux besoins de la clientèle;
- adapter la fréquence aux besoins et aux réalités de la clientèle;
- privilégier les trajets directs et veiller à l'interconnexion avec les secteurs hors CMM et les autres réseaux;
- miser sur l'attractivité :
 - offrir des services de transport aux abords des stations du REM;
 - proposer une tarification attractive et incitative;
 - améliorer le confort;
 - multiplier les accès wifi;
 - mieux penser l'intermodalité (pour les utilisateurs du vélo notamment);
 - développer les partenariats.
- assurer la sécurité aux arrêts d'autobus (éclairage, déneigement).

1. Acteurs institutionnels

1.1. Principaux enjeux rencontrés selon les acteurs

Fréquence

Intervenants	Principaux enjeux rencontrés
Université McGill	- Manque de flexibilité et de fréquence dans les horaires entre le secteur de La Presqu'île et le centre-ville de Sainte-Anne-de-Bellevue
Cégep Gérard-Godin; CISSS de la Montérégie-Ouest	- Fréquence trop basse pour répondre aux besoins des usagers du futur hôpital de Vaudreuil-Soulanges et des étudiants des cégeps
Collège John Abbott	- Fréquence trop basse des trains au cours de la journée
Service de l'urbanisme – Île-Perrot	- Fréquence trop basse, particulièrement en hiver

Distance de marche du service d'autobus (à partir du domicile ou vers la destination)

Intervenants	Principaux enjeux rencontrés
Université McGill	- Distance de marche trop longue entre les arrêts d'autobus et le campus de MacDonald - Nombre insuffisant d'arrêts d'autobus pour les habitants d'Hudson

Horaires (début et fin du service, période de service - pointe ou hors pointe)

Intervenants	Principaux enjeux rencontrés
Cégep Gérard-Godin; CISSS de la Montérégie-Ouest	- Horaires des services du transport collectif qui ne correspondent pas : - aux horaires de journées prolongées des étudiants des cégeps et de la future clientèle de l'Hôpital de Vaudreuil-Soulanges; - aux horaires de travail 24/7 des employés de l'hôpital.
Cégep Gérard-Godin; Collège John Abbott; Collège de Valleyfield	- Manque de passages en soirée et de nuit pour les étudiants

Temps de parcours

Intervenants	Principaux enjeux rencontrés
Cégep Gérard-Godin	- Temps de parcours trop long de la navette entre Vaudreuil et le Cégep Gérard-Godin
Collège de Valleyfield	- Temps des déplacements trop long entre L'Île-Perrot et le Collège de Valleyfield

Correspondance(s)

Intervenants	Principaux enjeux rencontrés
Service de l'urbanisme – Île-Perrot	<ul style="list-style-type: none">- Importance du nombre de correspondances pour rejoindre le REM depuis L'Île-Perrot
Université McGill	<ul style="list-style-type: none">- Manque d'arrimage des horaires entre les lignes- Nombre d'échanges entre les lignes trop important- Importance du nombre de correspondances pour rejoindre le REM depuis le campus de l'Université McGill

Qualité du service (ponctualité, confort - prestation)

Intervenants	Principaux enjeux rencontrés
Service de l'urbanisme – Île-Perrot	<ul style="list-style-type: none">- Manque d'abribus à certains arrêts- Enjeu de sécurité des arrêts situés trop près de la route et mal adaptés aux bancs de neige

Absence de service, couverture, desserte

Intervenants	Principaux enjeux rencontrés
Université McGill	<ul style="list-style-type: none">- Enjeu lié au positionnement et au nombre insuffisant d'arrêts d'autobus aux pourtours du campus de MacDonald
CISSS de la Montérégie-Ouest	<ul style="list-style-type: none">- Manque d'interconnexion entre le futur hôpital de Vaudreuil-Soulanges et l'ensemble du territoire- Enjeu de connexion avec les municipalités hors de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)
Cégep Gérard-Godin	<ul style="list-style-type: none">- Manque de transport dans les secteurs à l'ouest de L'Île-Perrot et de Vaudreuil jusqu'à Rigaud
Collège de Valleyfield	<ul style="list-style-type: none">- Valleyfield et ses institutions sont mal desservies par le transport collectif :<ul style="list-style-type: none">- pas de lien direct entre L'Île-Perrot et Vaudreuil;- pas de lien direct entre la gare de Vaudreuil et le Collège de Valleyfield.- Absence de service pour les futurs employés d'Amazon dans le parc industriel de la région de Soulanges
Service de l'urbanisme – Île-Perrot	<ul style="list-style-type: none">- Manque d'autobus entre L'Île-Perrot et Vaudreuil

Tarifification, titre de transport

Intervenants	Principaux enjeux rencontrés
Collège de Valleyfield	- Coûts trop élevés pour les étudiants, dus aux multiples titres de transport nécessaires
CISSS de la Montérégie-Ouest	- Enjeu de la tarification pour la clientèle de l'hôpital qui devrait effectuer plusieurs correspondances

1.2. Principales pistes de solutions proposées selon les acteurs

Fréquence

Intervenants	Principales pistes de solutions proposées
Cégep Gérard-Godin	- Augmenter la fréquence des trajets vers le Cégep Gérard-Godin
Collège de Valleyfield	- Augmenter la fréquence des trajets allant vers Vaudreuil et qui desservent les institutions
Société des infrastructures québécoises; CISSS de la Montérégie-Ouest	- Prévoir une navette entre la gare et l'Hôpital Vaudreuil-Soulanges avec une fréquence élevée, même en dehors des heures de pointe
Cégep Gérard-Godin; Université McGill; Collège John Abbott; Collège de Valleyfield	- Augmenter la fréquence du réseau

Distance de marche du service d'autobus (à partir du domicile ou vers la destination)

Intervenants	Principales pistes de solutions proposées
CISSS de la Montérégie-Ouest	- Intégrer l'arrêt d'autobus directement au bâtiment de l'hôpital de Vaudreuil-Soulanges, pour faciliter l'accès

Horaires (début et fin du service, période de service - pointe ou hors pointe)

Intervenants	Principales pistes de solutions proposées
Université McGill	- Arrimer les horaires de la navette du campus de MacDonald avec ceux du REM - Augmenter l'amplitude des horaires (plus tôt et plus tard)

Temps de parcours

Intervenants	Principales pistes de solutions proposées
Cégep Gérard-Godin	- Mettre en place un lien direct entre le REM et le Cégep Gérard-Godin

Correspondance(s)

Intervenants	Principales pistes de solutions proposées
Cégep Gérard-Godin	- Prévoir des trajets est-ouest connectés au REM
CISSS de la Montérégie-Ouest; Université McGill; Cégep Gérard-Godin; Collège de Valleyfield; Collège John Abbott	- Privilégier les trajets directs
Université McGill	- Assurer les correspondances entre la station du REM et la navette du Campus MacDonald - Mettre en place une navette entre la station Anse-à-l'Orme du REM et le Campus MacDonald - Prévoir l'utilisation et les correspondances, selon les nouvelles lignes à venir, entre autres avec la station Anse-à-l'Orme du REM - Réduire le nombre et le temps des correspondances
Collège John Abbott	- Mettre en place une navette entre la station Anse-à-l'Orme du REM et le campus du Collège John Abbott

Qualité du service (ponctualité, confort - prestation, sécurité)

Intervenants	Principales pistes de solutions proposées
CISSS de la Montérégie-Ouest	- Proposer un aménagement accueillant et innovant à même l'Hôpital de Vaudreuil-Soulanges qui permet en temps réel : <ul style="list-style-type: none">- de collecter des données sur l'achalandage;- d'afficher de l'information sur le temps restant avant l'arrivée du prochain autobus.
Université McGill	- Ajouter des prises électriques et une connexion Internet sur tout le réseau
Service de l'urbanisme – Île-Perrot	- Placer des dalles en béton aux arrêts d'autobus, pour faciliter le déneigement
Collège de Valleyfield	- Mettre en place un système d'éclairage aux arrêts d'autobus, afin d'améliorer la visibilité du chauffeur et le sentiment de sécurité des usagers

Absence de service, couverture, desserte

Intervenants	Principales pistes de solutions proposées
Société des infrastructures québécoises	<ul style="list-style-type: none">- Prévoir un parcours traversant le site de l'hôpital pour desservir la partie nord du site
Service de l'urbanisme – Île-Perrot	<ul style="list-style-type: none">- Coordonner la refonte du réseau avec les projets de développement de L'Île-Perrot (aire TOD¹, construction de logements)
Université McGill	<ul style="list-style-type: none">- Prévoir davantage de connexions avec des éléments hors du territoire de La Presqu'île, notamment entre la station Anse-à-l'Orme du REM et les campus de MacDonald ainsi que de John Abbott
Collège de Valleyfield	<ul style="list-style-type: none">- Permettre un plus grand développement des services de transport collectif et notamment des lignes d'autobus, pour un rabattement efficace en direction de Vaudreuil- Améliorer les services de transport collectif interrégionaux et permettre plus de fluidité entre les secteurs de Vaudreuil-Soulanges et de Valleyfield- Coordonner la refonte du réseau avec les projets de construction de l'Hôpital de Vaudreuil-Soulanges et des écoles secondaires et primaires du secteur

Multimodalité

Intervenants	Principales pistes de solutions proposées
Cégep Gérard-Godin	<ul style="list-style-type: none">- Avoir recours à des incitatifs financiers pour encourager l'intermodalité
Société des infrastructures québécoise	<ul style="list-style-type: none">- Prioriser le recours à des véhicules hybrides et électriques sur le site de l'Hôpital Vaudreuil-Soulanges, en réponse aux enjeux de ventilation et d'entrée d'air des blocs opératoires- Veiller à l'intégration du transport actif avec des abribus adaptés
Université McGill	<ul style="list-style-type: none">- Veiller à l'intégration du transport actif par :<ul style="list-style-type: none">- des stationnements couverts pour les vélos;- la possibilité de transporter le vélo dans différents modes.
Collège de Valleyfield	<ul style="list-style-type: none">- Intégrer le transport actif dans tout le réseau de transport collectif, et particulièrement sur l'autoroute 20 et sur le pont de l'Île-aux-Tourtes

¹ Transit-oriented development : Le concept américain de transit-oriented development concerne l'aménagement de zones résidentielles ou commerciales destinées à favoriser l'usage des services de transport collectif et le covoiturage.

Tarifification, titre de transport

Intervenants	Principales pistes de solutions proposées
Collège de Valleyfield	<ul style="list-style-type: none">- Diminuer le tarif général ou créer un tarif spécial pour les étudiants- Arrimer les services de transport- Opter pour un service à guichet unique- Prévoir des incitatifs à l'utilisation des services du transport collectif dans la tarification (ex. carte de fidélité)

Partenariats

Intervenants	Principales pistes de solutions proposées
Collège de Valleyfield	<ul style="list-style-type: none">- Mettre en place des initiatives qui permettent de diminuer les coûts des services du transport collectif (ex. somme allouée) avec le Collège de Valleyfield
Cégep Gérard-Godin	<ul style="list-style-type: none">- Étudier la possibilité de cofinancer une navette avec le Cégep Gérard-Godin
CISSS de la Montérégie-Ouest	<ul style="list-style-type: none">- Mettre en place un partenariat avec l'Hôpital Vaudreuil-Soulanges pour développer un transport plus attrayant

Diagnostic, études des besoins, portrait, consultation

Intervenants	Principales pistes de solutions proposées
CISSS de la Montérégie-Ouest	<ul style="list-style-type: none">- Considérer les données comme les calculs sur les flux (analyses disponibles du CISSS)
Université McGill	<ul style="list-style-type: none">- Effectuer un sondage sur les besoins
Société des infrastructures québécoise	<ul style="list-style-type: none">- S'informer de la planification des institutions et anticiper les besoins pour proposer des modèles qui y répondent

Transport collectif à la demande

Intervenants	Principales pistes de solutions proposées
Collège de Valleyfield	<ul style="list-style-type: none">- Avoir recours à une flotte diversifiée pour plus de flexibilité et une meilleure efficacité des services de transport collectif

1.3. Orientations qui permettraient d'améliorer le réseau actuel et de favoriser l'utilisation du transport collectif selon les acteurs

Intervenants	Orientations proposées
Université McGill; Collège de Valleyfield	- Développer et mieux penser l'intermodalité : assurer l'arrimage entre le transport actif et collectif
Collège de Valleyfield	- Veiller à l'accessibilité financière du transport collectif - Garantir l'accessibilité des institutions (ex. accessibilité financière) - Offrir un service fiable et efficace (ponctualité, stabilité, rigueur) pour développer la confiance
Cégep Gérard-Godin	- Rendre le transport collectif agréable et considérer les services autour de ces lieux comme complémentaires
CISSS de la Montérégie-Ouest	- Développer des incitatifs en partenariat avec les acteurs du territoire - Choisir une fréquence adaptée aux besoins et aux réalités de la clientèle (différente dans les cégeps ou dans les hôpitaux) - Veiller à l'interconnexion avec les secteurs hors CMM et avec les autres réseaux
CISSS de la Montérégie-Ouest; Cégep Gérard-Godin	- Bonifier et adapter le réseau à la croissance des besoins et au développement du territoire; concevoir des lignes et trajets en conséquence
Service de l'urbanisme – Île-Perrot	- Assurer la sécurité - Permettre une meilleure fluidité et accessibilité - Miser sur l'attractivité
Collège de Valleyfield; Cégep Gérard-Godin	- Diversifier la flotte et permettre une flexibilité dans l'offre de service - Assurer la concordance et la cohésion des horaires entre les différents organismes de transport collectif

1.4. Priorisation des orientations qui permettraient d'améliorer le réseau actuel

Orientations priorisées par les acteurs

- Élaborer des lignes et trajets pour desservir la future station Anse-à-l'Orme du REM à Sainte-Anne-de-Bellevue, pour qu'elle soit adaptée aux besoins de la clientèle
- Adapter la fréquence aux besoins et aux réalités de la clientèle
- Privilégier les trajets directs et veiller à l'interconnexion avec les secteurs hors CMM et les autres réseaux
- Miser sur l'attractivité :
 - offrir des services de transport collectif aux abords des stations du REM;
 - proposer une tarification attractive et incitative;
 - améliorer le confort;
 - multiplier les accès wifi;
 - mieux penser l'intermodalité (utilisateurs du vélo notamment);
 - développer les partenariats.
- Assurer la sécurité (arrêts d'autobus, éclairage, déneigement)

2. Acteurs socioéconomiques

2.1. Principaux enjeux rencontrés selon les acteurs

Fréquence

Les enjeux liés à la fréquence n'ont pas été évoqués par les acteurs socioéconomiques.

Distance de marche du service d'autobus (à partir du domicile ou vers la destination)

Les enjeux liés à la distance de marche du service d'autobus n'ont pas été évoqués par les acteurs socioéconomiques.

Horaires (début et fin du service, période de service - pointe ou hors pointe)

Intervenants	Principaux enjeux rencontrés
Fedex; Fleury Michon	- Horaires des services du transport collectif qui ne correspondent pas aux horaires de travail dans les parcs industriels (ex. le parc industriel Alta)

Temps de parcours

Intervenants	Principaux enjeux rencontrés
Fedex	- Délais trop importants pour se rendre de Vaudreuil à Rigaud
DEV Vaudreuil-Soulanges	- Parcours très long entre la gare et le parc industriel Joseph-Carrier - Transport difficile entre la gare et le boulevard Harwood

Correspondance(s)

Intervenants	Principaux enjeux rencontrés
Fleury Michon	- Enjeu du REM qui ne se rend pas jusqu'à la Ville de Rigaud

Qualité du service (ponctualité, confort - prestation)

Les problèmes liés à la qualité du service n'ont pas été évoqués par les acteurs socioéconomiques.

Absence de service, couverture, desserte

Intervenants	Principaux enjeux rencontrés
Fleury Michon	- Soulanges et l'axe de l'autoroute 20 sont entre deux territoires et sont mal desservis
Fleury Michon; DEV Vaudreuil-Soulanges; Fedex	- Manque de services de transport collectif qui accentue la pénurie de main-d'œuvre, empêche la rétention des employés et limite la croissance
Fedex	- Transport des employés difficile dû au manque de service d'autobus ou de train, particulièrement dans l'ouest de Vaudreuil-Dorion
DEV Vaudreuil-Soulanges	- Plusieurs entreprises ont recours à des services privés pour acheminer leurs employés de la gare vers l'entreprise

2.2. Principales pistes de solutions proposées selon les acteurs

Fréquence

Aucune piste de solution liée à la fréquence n'a été évoquée par les acteurs socioéconomiques.

Distance de marche du service d'autobus (à partir du domicile ou vers la destination)

Intervenants	Principales pistes de solutions proposées
Fedex; DEV Vaudreuil-Soulanges	- Avoir recours à des services de transport collectif locaux, variés et adaptés aux besoins des employés (ex. taxis collectifs, navettes appropriées)

Horaires (début et fin du service, période de service - pointe ou hors pointe)

Intervenants	Principales pistes de solutions proposées
Fedex ²	<ul style="list-style-type: none">- Mettre en place des autobus destinés à chaque parc industriel pour répondre aux besoins et horaires particuliers des travailleurs : certaines entreprises pourraient contribuer financièrement- Ajuster les horaires selon la durée des quarts de travail de 10 h, 24/7, entre 8 h et 15 h et entre 17 h et 2 h (périodes moins achalandées)
Fleury Michon	- Adapter le service selon les horaires de travailleurs des parcs industriels; mettre en place un service d'autobus de Vaudreuil à Rigaud

Temps de parcours

Aucune piste de solution liée au temps de parcours n'a été évoquée par les acteurs socioéconomiques.

² Fedex avait recueilli des données sur les quarts de travail. Le groupe propose de les partager avec exo.

Correspondance(s)

Aucune piste de solution liée à la qualité du service n'a été évoquée par les acteurs socioéconomiques.

Qualité du service (ponctualité, confort - prestation)

Aucune piste de solution liée à la qualité du service n'a été évoquée par les acteurs socioéconomiques.

Absence de service, couverture, desserte

Intervenants	Principales pistes de solutions proposées
DEV Vaudreuil-Soulanges	<ul style="list-style-type: none">- Arrimer les services de transport collectif entre les territoires de Valleyfield, de Montréal et de Vaudreuil-Dorion- Interconnecter les plus petites villes entre elles en dehors des grands axes, là où les volumes sont plus bas (ex. les fermes Saint-Zotique)- Considérer la ligne en service dans l'axe de l'autoroute 20 comme axe de transport- Prendre en compte l'achalandage à venir dû aux différents projets de développement- Mettre en place des projets pilotes sur l'autoroute 201 et l'autoroute 343

Communication, sensibilisation, éducation, culture des services de transport collectif

Intervenants	Principales pistes de solutions proposées
DEV Vaudreuil-Soulanges; Fedex	<ul style="list-style-type: none">- Allonger la durée des projets pilotes pour permettre la création d'une culture du transport collectif

Partenariats

Intervenants	Principales pistes de solutions proposées
Fleury Michon; Fedex; DEV Vaudreuil-Soulanges	<ul style="list-style-type: none">- Encourager des partenariats avec différents acteurs du territoire selon les besoins (ex. entre les parcs industriels, le Collège Bourget, le Collège militaire des douanes, les entreprises de Coteau)

Multimodalité

Intervenants	Principales pistes de solutions proposées
Fedex	<ul style="list-style-type: none">- Ajouter un arrêt sur l'autoroute 201, pour permettre une correspondance avec une navette privée
DEV Vaudreuil-Soulanges	<ul style="list-style-type: none">- Investir dans l'axe de l'autoroute 20 comme un axe de correspondance entre les modes

2.3. Orientations qui permettraient d'améliorer le réseau actuel et de favoriser l'utilisation du transport collectif selon les acteurs

Intervenants	Orientations proposées
Fedex	<ul style="list-style-type: none"> - Solliciter des subventions pour encourager l'utilisation du transport collectif de la part des employeurs - Promouvoir le système d'autobus et son accessibilité financière
DEV Vaudreuil-Soulanges	<ul style="list-style-type: none"> - Encourager la multimodalité dans le réseau - Veiller à l'accessibilité des lieux nécessaires comme les garderies et les épiceries et pas uniquement en direction des lieux de travail - Créer un réseau au service des pôles d'emplois pour les villes de Rigaud, Coteau-du-Lac, L'Île-Perrot ainsi que pour le futur hôpital; mettre en place des navettes appropriées et des lignes d'autobus par exemple - Promouvoir l'utilisation du transport collectif par des incitatifs - Prolonger la durée des projets pilotes au-delà de trois mois
DEV Vaudreuil-Soulanges; Fedex	<ul style="list-style-type: none"> - Mobiliser les entreprises et encourager les partenariats avec et entre les entreprises du territoire - Miser sur la présence et l'accès au service pour encourager la création d'habitudes en transport collectif et faciliter le recrutement

2.4. Priorisation des orientations qui permettraient d'améliorer le réseau actuel

Orientations priorisées par les acteurs
<ul style="list-style-type: none"> - Créer un réseau au service des pôles d'emplois pour les villes de Rigaud, Coteau-du-Lac, L'Île-Perrot ainsi que pour le futur hôpital, notamment mettre en place des navettes appropriées et des lignes d'autobus
<ul style="list-style-type: none"> - Promouvoir l'utilisation du transport collectif par des incitatifs

3. Acteurs associatifs et communautaires

3.1. Principaux enjeux rencontrés selon les acteurs

Fréquence

Intervenants	Principaux enjeux rencontrés
Comité mobilité – Rigaud	- Fréquence d'autobus insuffisante entre Rigaud et Vaudreuil
ATCRS	- Fréquence qui ne correspond pas aux besoins et qui est trop basse en dehors des heures de pointe

Distance de marche du service d'autobus (à partir du domicile ou vers la destination)

Les enjeux liés à la distance de marche au service d'autobus n'ont pas été évoqués par les acteurs associatifs et communautaires.

Horaires (début et fin du service, période de service - pointe ou hors pointe)

Intervenants	Principaux enjeux rencontrés
CJE – Vaudreuil-Soulanges; Réseaux, Service d'intégration des immigrants; Service des loisirs et de la culture – Vaudreuil-Dorion	- Horaires du transport collectif qui ne correspondent pas aux horaires atypiques des étudiants ou travailleurs (ex. en soirée pour les jeunes entre les heures de pointe pour les aînés)
Service des loisirs et vie communautaire – Notre-Dame-de-l'Île-Perrot	- Secteurs d'attrait (loisirs) de la région mal desservis en dehors des heures de pointe

Temps de parcours

Intervenants	Principaux enjeux rencontrés
CJE – Vaudreuil-Soulanges	- Manque de lignes directes, ce qui allonge les temps de parcours

Correspondance(s)

Intervenants	Principaux enjeux rencontrés
ATCRS	- Correspondances multiples et qui obligent les gens à Vaudreuil à faire un déplacement en sens contraire
CJE – Vaudreuil-Soulanges	- Plusieurs correspondances sont nécessaires pour aller des municipalités vers les parcs industriels
Réseaux, Service d'intégration des immigrants	- Nombre de correspondances qui complexifie les déplacements en transport collectif

Qualité du service (ponctualité, confort - prestation)

Intervenants	Principaux enjeux rencontrés
Réseaux, Service d'intégration des immigrants	- Arrêts d'autobus qui ne sont pas chauffés
ATCRS	- Minibus inconfortable sur l'autoroute 40

Absence de service, couverture, desserte

Intervenants	Principaux enjeux rencontrés
Service des loisirs et vie communautaire – Notre-Dame-de-l'Île-Perrot	- Manque de possibilités de déplacements interrégionaux
CJE – Vaudreuil-Soulanges	- Certaines grandes artères de Vaudreuil-Soulanges ne sont pas desservies - Manque de lignes directes entre les municipalités et les écoles secondaires/cégeps (Gérald-Godin, John Abbott) - Manque de transport collectif en direction des parcs industriels
Comité mobilité – Rigaud	- Retrait de la ligne directe entre Montréal et Valleyfield, qui desservait les étudiants - Absence de service d'autres municipalités vers Valleyfield
Réseaux, Service d'intégration des immigrants	- Offre de transport actuelle qui ne correspond pas aux besoins des travailleurs internationaux qui se rendent à l'hôpital - Manque de service pour les jeunes habitant Saint-Zotique vers les lieux de travail (ex. entrepôt de Amazon)

Multimodalité

Intervenants	Principaux enjeux rencontrés
ATCRS	- Repenser les stationnements incitatifs aux gares; devraient être des lieux d'échanges plutôt que des points d'arrivée
Comité mobilité – Rigaud	- Manque d'aménagements destinés au transport actif à partir de Vaudreuil et Coteau-du-Lac

Tarifification, titre de transport

Intervenants	Principaux enjeux rencontrés
Réseaux, Service d'intégration des immigrants	- Coûts importants qui doivent garantir un bon service au minimum

Sensibilisation, éducation, culture des services de transport collectif

Intervenants	Principaux enjeux rencontrés
Service des loisirs et vie communautaire – Notre-Dame-de-l'Île-Perrot	- Méconnaissance du fonctionnement du transport collectif dans la région
Service des loisirs et de la culture – Vaudreuil-Dorion	- Multiplicité des correspondances vers le nouvel hôpital qui constitue un enjeu d'accès, notamment pour les femmes enceintes

3.2. Principales pistes de solutions proposées selon les acteurs

Fréquence

Intervenants	Principales pistes de solutions proposées
Comité mobilité – Rigaud	- Augmenter la fréquence du service d'autobus sur la route 201 entre Rigaud et Vaudreuil
CJE – Vaudreuil-Soulanges	- Permettre un rythme régulier des services de transport collectif en direction et à partir de Montréal pour permettre une meilleure planification du temps
ATCRS	- Adopter une fréquence toutes les 15 minutes
AQDR; ATCRS	- Augmenter la fréquence de passage des autobus dans tous les secteurs

Distance de marche du service d'autobus (à partir du domicile ou vers la destination)

Intervenants	Principales pistes de solutions proposées
ATCRS	- Adopter un service porte-à-porte

Horaires (début et fin du service, période de service - pointe ou hors pointe)

Intervenants	Principales pistes de solutions proposées
ATCRS	- Offrir du service durant les heures hors pointe
Réseaux, Service d'intégration des immigrants	- Offrir le service de train après 21 h
AQDR	- Considérer le recours à des véhicules plus petits hors des heures de pointe pour permettre un service aux horaires plus adaptés
CJE – Vaudreuil-Soulanges	- Ajuster les horaires des services de transport collectif en direction et à partir de Montréal selon les horaires atypiques pour permettre des allers-retours - Concevoir un service adapté aux horaires atypiques des zones industrielles
ATCRS; RAAMM	- Synchroniser les horaires d'autobus avec ceux du REM

Temps de parcours

Intervenants	Principales pistes de solutions proposées
Service des loisirs et vie communautaire – Notre-Dame-de-l'Île-Perrot	- Mettre en place des voies réservées sur certaines artères (ex. autoroutes 40 et 20)
AQDR	- Opter pour des circuits courts et des temps de trajets courts

Correspondance(s)

Intervenants	Principales pistes de solutions proposées
ATCRS	- Mettre en place une ligne directe entre Vaudreuil et la station Anse-à-l'Orme du REM - Ajouter des lignes directes vers l'Hôpital de Vaudreuil-Soulanges - Proposer des lignes qui traversent le territoire et créent des correspondances, par exemple entre Saint-Lazare, l'hôpital et la gare de Vaudreuil

Qualité du service (ponctualité, confort - prestation, sécurité)

Intervenants	Principales pistes de solutions proposées
Service des loisirs et de la culture – Vaudreuil-Dorion	<ul style="list-style-type: none">- Sensibiliser les chauffeurs au savoir-être avec les aînés- Améliorer l'éclairage aux arrêts- Offrir de s'arrêter entre les arrêts pour plus de sécurité le soir
RAAMM	<ul style="list-style-type: none">- Faire en sorte que tous les autobus aient un plancher adapté pour améliorer l'accès aux personnes à mobilité réduite- S'assurer que les autobus émettent des sons d'arrivée et de départ pour les personnes ayant des déficiences visuelles

Absence de service, couverture, desserte

Intervenants	Principales pistes de solutions proposées
Comité mobilité – Rigaud	<ul style="list-style-type: none">- Ajouter une ligne d'autobus qui se rend à l'Hôpital de Vaudreuil-Soulanges et au Collège de Valleyfield
CJE – Vaudreuil-Soulanges	<ul style="list-style-type: none">- Développer les axes est-ouest et nord-sud- Développer des réseaux multidirectionnels, en direction de Montréal et à l'intérieur du territoire- Maximiser les services de transport sur l'autoroute 30 Sud
ATCRS	<ul style="list-style-type: none">- Considérer des services de transport à la demande pour les secteurs des Cèdres et des Cascades
Réseaux, Service d'intégration des immigrants	<ul style="list-style-type: none">- Desservir les parcs industriels du secteur

Multimodalité

Intervenants	Principales pistes de solutions proposées
Comité mobilité – Rigaud	<ul style="list-style-type: none">- Permettre de compléter avec un vélo, là où les autobus ne peuvent pas s'arrêter
CJE – Vaudreuil-Soulanges; Comité mobilité – Rigaud	<ul style="list-style-type: none">- Ajouter des supports à vélo et permettre d'accrocher son vélo sur les autobus pour faciliter l'intermodalité
ATCRS	<ul style="list-style-type: none">- Agrandir l'autoroute 40 et aménager une voie réservée au transport collectif- Planifier le pont de l'Île-aux-Tourtes de façon hybride, pour que les autobus et les modes lourds y aient accès

Sensibilisation, éducation, culture des services de transport collectif

Intervenants	Principales pistes de solutions proposées
Service des loisirs et de la culture – Vaudreuil-Dorion	<ul style="list-style-type: none"> - Élaborer des outils de sensibilisation et d'éducation (ex. carte avec prix et fonctionnement, occasions d'utilisation et visites dans des résidences pour personnes âgées) - Organiser des activités de sensibilisation dans des endroits ciblés comme les écoles secondaires ou les résidences pour personnes âgées

Tarifification, titre de transport

Intervenants	Principales pistes de solutions proposées
Service des loisirs et de la culture – Vaudreuil-Dorion	<ul style="list-style-type: none"> - Offrir des services de transport collectif, comme des navettes gratuites lors de certains événements municipaux
Réseaux, Service d'intégration des immigrants	<ul style="list-style-type: none"> - Accepter le paiement par carte de crédit dans l'ensemble des lignes d'autobus

3.3. Orientations qui permettraient d'améliorer le réseau actuel et de favoriser l'utilisation du transport collectif selon les acteurs

Intervenants	Orientations proposées
ATCRS	<ul style="list-style-type: none"> - Améliorer la couverture des services - Développer l'accessibilité universelle - Élaborer un réseau qui répond aux besoins du grand public - Rendre le réseau simple et prévisible avec plusieurs formes d'affichage (en dehors des téléphones intelligents) - Penser un réseau qui intègre la voiture et limite les correspondances - Faire concurrence à l'automobile - Assurer un bon service à la clientèle
Comité mobilité – Rigaud	<ul style="list-style-type: none"> - Augmenter l'offre avant de développer des incitatifs pour leur utilisation
AQDR	<ul style="list-style-type: none"> - Développer le transport adapté
Comité mobilité – Rigaud; Service des loisirs et de la culture – Vaudreuil-Dorion; CJE – Vaudreuil-Soulanges	<ul style="list-style-type: none"> - Sensibiliser le grand public, et particulièrement les jeunes, au fonctionnement et aux avantages de l'usage du transport collectif par de l'information simple

RAAMM	<ul style="list-style-type: none"> - Faire en sorte que tous les autobus assurent le même service pour les personnes à mobilité réduite (panneaux, mémos vocaux, largeur des autobus) - Offrir des places attitrées et des tarifs avantageux pour les personnes à mobilité réduite - Assurer la synchronisation entre les différents modes en matière de temps et de fréquence - Veiller à l'accessibilité et à l'adaptabilité des autobus pour garantir l'autonomie des gens (ex. rampes, planchers bas) - Veiller à l'accessibilité des prix
Service des loisirs et vie communautaire – Notre-Dame-de-l'Île-Perrot	<ul style="list-style-type: none"> - Faciliter l'accès aux services de transport collectif (temps de déplacement, aménagements, suivant les pics d'affluence et les événements, besoins ponctuels) - Penser le transport collectif de façon concertée avec les Villes et selon la programmation municipale
Service des loisirs et de la culture – Vaudreuil-Dorion; service des loisirs et vie communautaire – Notre-Dame-de-l'Île-Perrot, Communications, des loisirs et de la culture – Vaudreuil-sur-le-Lac; CJE – Vaudreuil-Soulanges	<ul style="list-style-type: none"> - Rendre l'offre simple et attrayante en créant des mesures incitatives audacieuses (accessibilité des prix et des horaires)
CJE – Vaudreuil-Soulanges; Comité mobilité – Rigaud	<ul style="list-style-type: none"> - Rendre l'offre simple et attrayante en s'assurant de l'arrimage avec le transport actif
Réseaux, Service d'intégration des immigrants	<ul style="list-style-type: none"> - Penser les services de transport collectif en fonction des réalités de chaque clientèle
CJE – Vaudreuil-Soulanges	<ul style="list-style-type: none"> - Développer des lignes directes (nord-sud-est-ouest) inter et extra régionales, en ciblant les grandes artères et grands axes (boulevard Perrot et boulevard Saint-Joseph) et en favorisant la synchronisation entre les correspondances

3.4. Priorisation des orientations qui permettraient d'améliorer le réseau actuel

Orientations prioritaires par les acteurs

- Développer des lignes directes (nord-sud-est-ouest) inter et extra régionales, en ciblant les grandes artères et grands axes (boulevard Perrot et boulevard Saint-Joseph) et en favorisant la synchronisation entre les correspondances
- Rendre l'offre simple et attrayante, créer des mesures incitatives audacieuses (sur le plan économique par exemple), considérer l'accessibilité des horaires (promotion et diffusion), des prix, de l'arrimage avec le transport actif
- Sensibiliser et éduquer par de l'information simple (ex. publicités) sur les services de transport collectif dans les écoles

ANNEXE

Liste des organisations présentes

Acteurs institutionnels :

- Cégep Gérald-Godin
- CISSS de la Montérégie-Ouest, Projet Hôpital Vaudreuil-Soulanges
- Collège Bourget
- Collège de Valleyfield
- Collège John Abbott
- Service de l'urbanisme – Île-Perrot
- Société québécoise des infrastructures, Bureau de projet – Hôpital Vaudreuil-Soulanges
- Université McGill, Campus MacDonald

Acteurs socioéconomiques :

- Développement (DEV) Vaudreuil-Soulanges
- Fedex
- Fleury Michon
- Group Harden, Real Estate

Acteurs associatifs et communautaires :

- AQDR : Association québécoise de défense des droits des personnes retraitées et préretraitées
- ATCRS : Association pour le transport collectif de la Rive-Sud
- CJE : Carrefour Jeunesse emploi – Vaudreuil-Soulanges
- Comité mobilité – Rigaud
- RAAMM : Regroupement des aveugles et amblyopes du Montréal Métropolitain
- Réseaux, Service d'intégration des immigrants – Vaudreuil-Soulanges
- Service des communications, des loisirs et de la culture – Vaudreuil-sur-le-Lac
- Service des loisirs et de la culture – Vaudreuil-Dorion
- Service des loisirs et vie communautaire – Notre-Dame-de-l'Île-Perrot



INM

5605, avenue de Gaspé, bureau 404
Montréal (Québec) H2T 2A4

Téléphone : 1 877 934-5999

Télécopieur : 514 934-6330

Courriel : inm@inm.qc.ca

www.inm.qc.ca