



exo mon réseau



PROJET DE REFONTE DU RÉSEAU D'AUTOBUS

RAPPORT DE CONSULTATION PUBLIQUE - PHASE 2
SECTEUR LAURENTIDES–TERREBONNE-OUEST

PRÉSENTÉ À :
exo

16 juin 2023

Crédits

Analyse et rédaction

Marianik Gagnon / conseillère principale et coordonnatrice, participation publique

Lili Jacob / analyste-rédactrice

Benjamin LeCouffe / chargé de projet

Laurence Ruel / agente de projet

Équipe de projet

Kimberly Coulombe / chargée de projet

Marianik Gagnon / conseillère principale et coordonnatrice, participation publique

Juan Giraldo / agent de projet

Josselyn Guillarmou / analyste-rédacteur sénior

Lili Jacob / analyste-rédactrice

Benjamin LeCouffe / chargé de projet

Kim Pronovost / technicienne en soutien administratif aux projets

Lara Rouge / agente de projet

Laurence Ruel / agente de projet

Nayla Si Mahfoud / agente de projet

Camille Thepault / chargée de développement et partenariats

Laura Zárata-Gagné / agente de projet

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

Pour citer ce document

INM. « Rapport de consultation publique - Phase 2 du secteur Laurentides-Terrebonne-Ouest ». Montréal, juin 2023.

Faits saillants

Dans le cadre du programme de refonte du réseau d'autobus d'exo, une première phase de consultation, qui s'est déroulée du printemps 2021 jusqu'en octobre de la même année, a eu pour objectif de valider les besoins et les enjeux des usagères et des usagers du réseau.

À la lumière de ces premières activités de consultation auprès de la population et des parties prenantes, trois grands enjeux communs sont ressortis :

- Une absence de liens Est-Ouest;
- Une fréquence du service et une rapidité du réseau peu satisfaisantes;
- Un manque de couverture dans plusieurs nouveaux quartiers résidentiels et dans les quartiers industriels.

Sur la base de ces enjeux, exo a conçu un nouveau réseau. La deuxième phase du projet vise à présenter et à valider le scénario proposé auprès de la population et à cibler les pistes de bonification possibles. L'INM a accompagné exo dans l'organisation et la planification d'une séquence de consultations visant à récolter les commentaires et propositions des citoyennes, citoyens, usagères et usagers du réseau. Trois axes de discussion ont guidé les activités de consultations :

1. La couverture du territoire et les parcours des autobus;
2. La fréquence et l'amplitude du service;
3. La correspondance entre le service local et les liens structurants (une gare de train, le Réseau express métropolitain, le métro ou l'Autoroute 19).

Ce rapport présente les données recueillies lors de la deuxième phase de consultation portant sur le nouveau réseau proposé du secteur Laurentides-Terrebonne-Ouest.

Résultats du questionnaire en ligne

Un questionnaire en ligne, administré entre le 11 avril et le 5 mai 2023 a permis d'évaluer le niveau de satisfaction de 1390 personnes répondantes, selon leurs profils.

La majorité des personnes répondantes apprécient le nouveau réseau proposé :

- 56% se disent assez satisfaites du réseau proposé et 14% affirment être très satisfaites;
- Le taux de satisfaction est plus élevé chez les personnes de plus de 55 ans.

Pour le secteur Nord, les éléments les plus appréciés sont les suivants :

1. L'ajout d'une ligne d'autobus express vers le métro Montmorency (50%);
2. Le fait que le service débute plus tôt et termine plus tard en semaine (43%);
3. Le fait que le service débute plus tôt et termine plus tard en fin de semaine (37%).

Pour le secteur Centre-Est, les éléments les plus appréciés sont les suivants :

1. L'ajout des lignes d'autobus express vers le métro Montmorency (58%);
2. La meilleure connectivité entre les municipalités (liens nord-sud et est-ouest) (36%);
3. La couverture : il y a plus de lignes d'autobus accessibles de mes lieux d'intérêt (34%).

Pour le secteur Ouest, les éléments les plus appréciés sont les suivants :

1. Les lignes d'autobus qui vont desservir le REM (46%);
2. La meilleure connectivité entre les municipalités (liens est-ouest) (41%);
3. La couverture : plus de lignes d'autobus se destinent à proximité de mes lieux d'intérêt, dont l'accès plus direct vers les lieux d'études (38%).

Pour le secteur Nord, les commentaires d'insatisfaction concernent les aspects suivants:

1. La couverture (lieux mal ou non desservis) (45%);
2. La fréquence (hors pointe et fin de semaine) (39%);
3. Les amplitudes de service (15%).

Pour le secteur Centre-Est, les commentaires d'insatisfaction concernent les aspects suivants:

4. La couverture (lieux mal ou non desservis) (32%);
5. La fréquence (hors pointe notamment) (40%);
6. Les amplitudes de service (hors pointe et fin de semaine) (31%).

Pour le secteur Ouest, les commentaires d'insatisfaction concernent les aspects suivants:

7. La fréquence (fin de semaine notamment) (41%);
8. Les amplitudes de service (hors pointe et fin de semaine) (31%);
9. La couverture (lieux mal ou non desservis) (20%).

Globalement, la refonte du réseau d'autobus aura un impact positif sur l'utilisation du réseau :

- 54% des personnes répondantes affirment que le nouveau réseau est susceptible de faire augmenter leur utilisation des services d'autobus exo.

Résultats des consultations en personne

Au total, 236 personnes ont pris part aux séances de consultation : 106 personnes lors des événements ouverts au public et 130 étudiantes et étudiants fréquentant le Collège Lionel-Groulx ou le Cégep de Saint-Jérôme.

Les commentaires et suggestions récoltés lors des séances de consultations permettent de faire ressortir divers constats et de préciser les préoccupations de la population par rapport à la proposition du nouveau réseau d'autobus.

Séances de consultation auprès de la population

Couverture du territoire et parcours des autobus
Secteur Ouest
<ul style="list-style-type: none"> • Plusieurs personnes consultées saluent la bonification de certains parcours du secteur Ouest, en particulier dans la zone de Deux-Montagnes.
<ul style="list-style-type: none"> • Si les parcours proposés desservent plus facilement certains quartiers résidentiels, des points centraux des villes semblent mal desservis, selon plusieurs personnes.
<ul style="list-style-type: none"> • Plusieurs personnes ont exprimé leur déception à l'égard du manque de couverture de certains secteurs situés aux extrémités, en particulier des zones à l'Ouest de la Ville de Deux-Montagnes.
<ul style="list-style-type: none"> • La zone entre la station Deux-Montagnes et celle de Grand-Moulin, pourrait être mieux desservie par des lignes d'autobus.
Secteur Centre-Est
<ul style="list-style-type: none"> • Quelques participantes et participants saluent la bonification de la couverture Nord-Sud du secteur, notamment pour la desserte de la Ville de Lorraine.
<ul style="list-style-type: none"> • Plusieurs personnes s'entendent sur l'importance de créer un trajet direct entre la Ville de Lorraine, Sainte-Thérèse et la Place Rosemère ; un lieu prisé.
<ul style="list-style-type: none"> • Certains citoyens des secteurs à l'Ouest de Mirabel, tels que Saint-Benoît et Saint-Augustin, préféreraient être desservis par des lignes d'autobus plutôt que par un service de taxis collectifs.
Secteur Nord
<ul style="list-style-type: none"> • La majorité des personnes expriment leur satisfaction à l'égard du parcours de la ligne E2, qui permet de relier la gare Saint-Jérôme aux points centraux au Sud, comme la gare Sainte-Thérèse et le métro.
<ul style="list-style-type: none"> • Plusieurs personnes soulèvent la nécessité de mieux relier les quartiers entre eux via des trajets inter-quartiers sans correspondance. Pour certaines personnes, les connexions par la gare ne sont pas essentielles.
<ul style="list-style-type: none"> • Plusieurs personnes soulèvent des préoccupations au niveau de l'accessibilité et de la sécurité de certaines zones desservies par des lignes d'autobus (rue Lamontagne par la ligne L7 et ligne L6 sur la rue Desjardins).

Fréquence et amplitude du service

- Si certaines personnes saluent la fréquence du service d'autobus comparativement à celle du service de trains, plusieurs personnes expriment au contraire leur insatisfaction.
- Un grand nombre de personnes soutiennent que la fréquence proposée ne tient pas compte des besoins particuliers des étudiantes et étudiants et des personnes qui travaillent durant des heures atypiques et durant la semaine et la fin de semaine.
- Plusieurs personnes soulignent que les heures de fin de service des lignes express devraient être prolongées d'au moins une heure, en semaine et en fin de semaine, pour répondre aux besoins.

Correspondance avec les liens structurants

Correspondance avec le REM

- Les personnes travaillant ou étudiant à Montréal se sentent plus particulièrement interpellées par le REM, qui desservira la station Deux-Montagnes. Plusieurs personnes consultées résidant dans la Ville de Deux-Montagnes sont d'avis que le nombre de lignes d'autobus proposées et leurs parcours offrent une correspondance adéquate avec la station.
- Une personne soulève sa volonté d'avoir un autobus express partant de la station Deux-Montagnes, pour se rendre à la station de métro Côte-Vertu, à Montréal.
- Plusieurs habitantes et habitants des secteurs un peu plus éloignés déplorent le manque de lignes d'autobus desservant la station Deux-Montagnes, par exemple à Saint-Augustin.
- La coordination entre l'horaire de service du REM et celui du réseau d'autobus d'exo préoccupent plusieurs usagères et usagers qui effectuent des déplacements entre Montréal et la Rive-Nord. Selon eux, l'amplitude des lignes d'autobus devrait être coordonnée avec celle du REM, tant en semaine qu'en fin de semaine.

Correspondance avec les gares de train

- Selon un participant, le réseau présenté ne propose pas suffisamment de lignes d'autobus connectées aux gares Mirabel et Blainville.
- Quelques usagers du train souhaitent avoir une ligne d'autobus reliant Saint-Augustin à la gare de Mirabel.
- L'enjeu de coordination des horaires du train avec celui du réseau d'autobus est soulevé par plusieurs personnes consultées.

Correspondance avec le terminus A-19 et autres points centraux

- La correspondance entre le réseau d'autobus au terminus est très bien accueillie par plusieurs personnes consultées.
- Également, les lignes d'autobus desservant des points centraux et achalandés, comme le Carrefour du Nord et la gare Saint-Jérôme, sont appréciées par plusieurs personnes.

Consultations dans les cégeps

Le réseau proposé d'exo est, en général, très bien accueilli par les étudiantes et étudiants des deux cégeps. L'ajout et la bonification de certaines lignes locales et express facilitera, pour plusieurs, le transport vers l'école ou leur lieu de travail. Globalement, ces étudiantes et étudiants démontrent une volonté marquée d'accroître leur utilisation du transport en commun pour effectuer leurs déplacements.

Satisfaction à l'égard du nouveau réseau

Couverture du territoire et parcours des autobus

- L'ajout de certaines lignes d'autobus et la bonification du parcours de d'autres encouragent plusieurs étudiantes et étudiants à utiliser plus fréquemment le transport en commun pour se déplacer entre leur résidence, leur lieu de travail ou le cégep.

Fréquence

- La bonification de la fréquence de certaines lignes d'autobus est un élément apprécié par plusieurs étudiantes et étudiants. En particulier, une fréquence de 30 minutes aux heures de pointe pour la majorité des lignes, en semaine, est une bonification saluée.
- Les lignes express sont également bien accueillies par la majorité des personnes qui iront étudier dans une université à Montréal prochainement, notamment celles reliant Sainte-Thérèse au métro.

Amplitude

- La majorité des personnes expriment leur satisfaction à l'égard du parcours de la ligne E2, qui permet de relier la gare Saint-Jérôme aux points centraux au Sud, comme la gare Sainte-Thérèse et le métro.
- Quelques étudiantes et étudiants consultés apprécient l'amplitude de service des lignes en semaine.

Améliorations souhaitées

Couverture du territoire et parcours des autobus

- Au niveau du territoire couvert par le réseau et des parcours des différentes lignes d'autobus, certains secteurs se voient moins desservis que d'autres, selon certaines personnes : les quartiers avoisinants la gare Mirabel, certains quartiers à Blainville, la gare Rosemère et les municipalités éloignées qui ne sont pas concernées par l'actuelle refonte.
- Quelques personnes proposent l'implantation d'une ligne express en fin de semaine, similaire à la E2, ou l'ajout d'une ligne entre le Collège Lionel-Groulx et la station de métro Côte-Vertu, pour faciliter les déplacements des personnes qui travaillent à Montréal.

Fréquence

- La fréquence de service ne répond pas aux besoins de toutes et tous : alors que plusieurs étudiantes et étudiants se disent satisfaits d'une fréquence de service de 30 minutes en semaine en période de pointe, pour d'autres, ce délai d'attente pour utiliser un autobus est trop important pour leur permettre de se rendre à temps à leurs cours.

Amplitude

- Selon plusieurs étudiantes et étudiants, les heures de début et plus particulièrement de fin de service des lignes d'autobus devraient s'arrimer avec celles des premiers et derniers cours des cégeps.

Table des matières

Crédits	2
À propos de l'INM	2
Pour nous joindre	2
Faits saillants	3
Table des matières	9
PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE PARTICIPATIVE	11
Mise en contexte	11
Scénario proposé	12
Objectifs de la consultation	13
Mandat de l'INM	13
Étapes de la démarche	13
Séance d'information grand public	14
Un questionnaire	14
Consultations auprès de la population	14
Consultations auprès de la communauté étudiante	16
Analyse et rédaction du rapport	17
PRÉSENTATION DES RÉSULTATS	18
1. Questionnaire en ligne	18
1.1. Portrait des participantes et participants	18
1.2. Satisfaction à l'égard du nouveau réseau par sous-secteurs	22
1.3. Liens structurants	24
1.4. Impressions par secteurs	26
1.4.1. Secteur Nord	26
1.4.2. Secteur Centre-Est	27
1.4.3. Secteur Ouest	28
1.5. Éléments les plus appréciés du réseau proposé	29
1.6. Éléments à améliorer	30
1.7. Impacts de la refonte du réseau d'autobus sur son taux d'utilisation	32
1.8. Probabilité d'utiliser le REM aux stations Deux-Montagnes ou Grand-Moulin	32
2. Séances de consultation auprès de la population	33
2.1. Axe 1 - Couverture du territoire et parcours des autobus	33
2.2. Axe 2 - Fréquence et amplitude du service	37
2.3. Axe 3 - Pôles de correspondance	39
2.5. Autres commentaires	41
3. Consultation auprès des étudiantes et étudiants des Cégeps	43
3.1. Profils des étudiantes et étudiants	43

3.2. Satisfaction à l'égard du nouveau réseau : un impact positif sur l'utilisation du transport collectif	44
3.3. Améliorations souhaitées	45
Annexe 1 : Propositions de parcours pour la ligne L20	47
Annexe 2 : Cartes du territoire	49
Annexe 3 : Ensemble des questions du sondage en ligne	57
Annexe 4 : Mémoires déposés	77

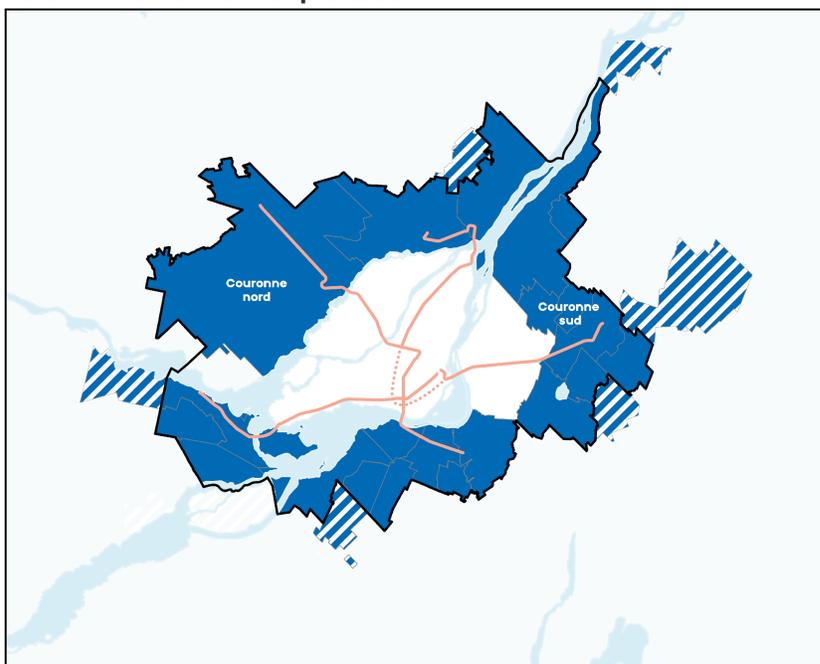
PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE PARTICIPATIVE

Mise en contexte

Créé le 1er juin 2017 dans le cadre de la Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal (L76), exo est responsable d'exploiter les services de transport collectif réguliers par autobus et par train, incluant le transport adapté, sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal (82 municipalités), de Kahnawake et de la Ville de Saint-Jérôme.

Deuxième plus important opérateur de transport collectif dans la région métropolitaine, exo regroupe les opérations des trains de banlieue de l'ancienne Agence métropolitaine de transport (AMT) et des 13 organismes de transport par autobus des Couronnes Nord et Sud (CIT et MRC).

Carte du territoire d'exploitation d'exo



Source : exo

Dans le but de s'arrimer aux grands projets de transport collectif dans la région métropolitaine, dont l'arrivée du REM, ainsi qu'à la rapide évolution des comportements de la population en matière de mobilité, exo a entamé en 2019, une refonte majeure de ses réseaux d'autobus en vue d'augmenter leur efficacité et leur harmonie. Par ce programme, exo souhaite aussi se présenter comme un partenaire de développement économique des municipalités. Bien que la refonte touche l'ensemble du territoire desservi par exo, la refonte se fait progressivement, secteur par secteur.

Pour l'ensemble des secteurs, une première phase de consultation, qui s'est déroulée d'avril 2021 jusqu'en octobre de la même année, avait pour objectif de valider le contexte et les besoins de la population, auprès des parties prenantes et du grand public, afin de permettre la création de scénarios de refonte. La deuxième phase, quant à elle, vise à valider les scénarios de refonte auprès de la population de chacun des secteurs.

Dans le cas du secteur Laurentides-Terrebonne-Ouest, 16 municipalités :

- Blainville
- Boisbriand
- Bois-des-Filion
- Deux-Montagnes
- Lorraine
- Mirabel
- Oka
- Pointe-Calumet
- Rosemère
- Sainte-Anne-des-Plaines
- Sainte-Marthe-sur-le-Lac
- Sainte-Thérèse
- Saint-Eustache
- Saint-Jérôme
- Saint-Joseph-du-Lac
- Terrebonne (section ouest)

Scénario proposé

Le scénario de réseau proposé pour ce secteur tient compte des différents enjeux exprimés par la population et les parties prenantes lors de la première phase de consultation. Les principaux enjeux soulevés étaient :

1. Une absence de liens Est-Ouest
2. Une fréquence du service et une rapidité du réseau peu satisfaisantes
3. Un manque de couverture dans plusieurs nouveaux quartiers résidentiels et dans les quartiers industriels

Face à ces préoccupations, le projet de refonte vise ainsi à offrir un réseau :

- Connecté avec la Couronne (Est-Ouest et Nord-Sud);

- Fréquent et direct;
- Flexible et innovant;
- Qui couvre l'ensemble du territoire;
- Arrimé avec les besoins locaux;
- Intégré aux grands projets, tel que celui du REM.

La bonification du réseau concerne le service de semaine et de fin de semaine, pour les trois sous-secteurs de Laurentides-Terrebonne-Ouest : secteur Nord, Ouest et Centre-Est. Les cartes présentant le réseau proposé sont disponibles en annexe.

Objectifs de la consultation

Pour cette deuxième phase de consultation publique pour le secteur Laurentides-Terrebonne-Ouest, qui s'est déroulée au printemps 2023, les objectifs étaient :

- D'informer le grand public du projet de refonte du service d'autobus;
- De s'assurer que le réseau proposé répond aux besoins exprimés par la population lors de la première phase de consultation;
- D'identifier les pistes de bonification;
- De répondre aux différentes questions et commentaires reliés au projet de refonte du réseau d'autobus dans le secteur.

Mandat de l'INM

L'INM a accompagné exo dans les étapes des deux phases de consultation depuis avril 2021. Plus précisément l'INM a été mandaté pour :

- La conception et l'animation des séances de consultation;
- La prise de notes des échanges avec les participantes et participants lors des activités de consultation;
- L'analyse et le traitement des données obtenues;
- La rédaction d'un rapport de consultation qui reflète les opinions et propositions des personnes participantes.

Étapes de la démarche

La plateforme web d'exo a permis de regrouper les informations pertinentes pour l'étude du projet de refonte du réseau, telles que :

- Une capsule vidéo, présentant l'objectif de la refonte;
- Des cartes du scénario proposé pour chaque secteur;
- Les différentes étapes de la consultation publique ainsi que les moyens d'y participer;
- Un lien vers un sondage en ligne.

Séance d'information grand public

Une rencontre d'information grand public s'est tenue virtuellement, sur la plateforme Zoom, une semaine avant le début des activités de consultation. Cette séance a été enregistrée, puis mise en ligne sur la page du projet de la plateforme web d'exo. Les objectifs étaient d'informer le grand public du projet de refonte, du processus de consultation et des manières d'y participer, ainsi que de répondre aux différentes questions concernant le scénario proposé.

Au total, la capsule d'information a été visionnée 287 fois.

Un questionnaire

En vue de compléter les impressions soulevées lors des échanges durant les consultations, un questionnaire en ligne a été mis à la disposition des personnes qui souhaitaient s'exprimer sur la proposition de réseau du secteur. Les objectifs de ce questionnaire étaient également de :

- Vérifier si le réseau proposé répond aux besoins de la clientèle et des citoyennes et citoyens;
- Connaître leurs préoccupations vis-à-vis celui-ci;
- Récueillir des pistes d'amélioration possibles.

Le questionnaire qui prenait environ 16 minutes à remplir était accessible en ligne du 11 avril au 5 mai 2023 et a permis à 1390 personnes de s'exprimer.

Consultations auprès de la population

Cinq séances de consultation ont eu lieu entre le 13 avril et le 2 mai 2023. Parmi celles-ci, l'une d'elle s'est tenue en mode virtuel, sur la plateforme Zoom. Les objectifs spécifiques de ces rencontres ont été de :

- S'assurer que le réseau proposé réponde aux besoins exprimés par la population lors de la première phase de consultation;
- Identifier des pistes de bonification possibles du réseau proposé;
- Répondre aux différentes questions et commentaires reliés au projet de refonte du réseau d'autobus dans chaque secteur.

Déroulement des séances

À la suite d'une présentation du réseau proposé par l'équipe d'exo et de l'objectif des consultations, les participantes et participants ont été invités à échanger et à présenter leurs propositions de bonification, en sous-groupes. Cette période de discussion a été guidée à travers les trois axes suivants :

1. La couverture du territoire et les parcours des autobus

La couverture du territoire fait référence à l'étendue du territoire desservi par le réseau. Les parcours font référence à l'ensemble des rues empruntées par les autobus. Un parcours peut être efficace (il permet de se rendre rapidement du point A à point B) ou il peut avoir beaucoup de détours, ce qui le rend long, mais qui permet de couvrir une grande partie du territoire.

2. La fréquence et l'amplitude du service

La fréquence correspond au nombre de passages des autobus offerts à un endroit donné pendant une période donnée. Les fréquences sont différentes en fonction du moment de la journée et des périodes d'achalandage, de la ligne et du jour de la semaine. L'amplitude fait référence à la durée pendant laquelle le service d'autobus est disponible, c'est-à-dire, les heures de début et de fin de service.

3. La correspondance entre le service local et les liens structurants

La correspondance entre le service local et les liens structurants fait référence à l'accessibilité de la connexion entre le réseau local et une gare de train, le Réseau express métropolitain (REM), le métro ou l'Autoroute 19 (A-19). Cela considère la couverture du territoire, le trajet des parcours pour se rendre à l'un de ces liens ainsi que la fréquence et l'amplitude du service.

Aux tables de discussion en sous-groupes, des cartes géantes présentant les scénarios de semaine et de fin de semaine ont été mises à la disposition des personnes participantes pour leur permettre de dessiner de nouvelles propositions et de commenter le réseau proposé.

Par ailleurs, autour de chaque table, une personne représentante d'exo et experte au sujet de la refonte était présente afin de répondre aux questions des participantes et participants à l'égard du réseau proposé.

Horaire, lieux des séances de consultation et nombre de participantes et participants

Le tableau suivant présente la date, le lieu et le taux de participation pour chacune d'entre elles.

Date et heure de la séance	Lieu	Nombre de participantes et participants
Jeudi 13 avril, 19h	200, rue Henri-Dunant, Deux-Montagnes	21
Mercredi 19 avril, 19h	En virtuel, via la plateforme Zoom	36
Jeudi 27 avril, 19h	100 rue Duquet, Sainte-Thérèse	19
Samedi 29 avril, 13h30	4, boul. de Montbéliard, Lorraine	13
Mardi 2 mai, 19h	455, rue Fournier, Saint-Jérôme	17

Consultations auprès de la communauté étudiante

Considérant le fait que les étudiantes et étudiants constituent une part importante des usagères et usagers des réseaux de transport en commun d'exo, il était pertinent de créer une plage horaire et un lieu propices à accroître leur participation à l'étude.

Afin de rejoindre une plus grande part de la communauté étudiante du secteur, deux activités de consultation ont été organisées le 27 avril au Collège Lionel-Groulx et le 2 mai au Cégep de Saint-Jérôme, en journée.

Au total 80 étudiantes et étudiants du Collège Lionel-Groulx sont venus partager leurs impressions et 50 au Cégep de Saint-Jérôme.

Déroulement

Les consultations ont pris la forme de « portes-ouvertes », durant la période de dîner des étudiantes et étudiants. Des kiosques ont été installés dans une salle ouverte et centrale du Cégep, fréquentée en moyenne par 200 étudiantes et étudiants durant cette période.

Les étudiantes et étudiants passant étaient interpellés par l'équipe d'animation, puis invités à prendre connaissance du projet de refonte d'exo et du réseau proposé, à l'aide des cartes géantes. Les personnes étaient ensuite encouragées à s'exprimer à l'égard de la couverture et des parcours, de la fréquence et de l'amplitude, ainsi que de la correspondance avec les liens structurants.

Questionnaire en ligne

Après cet échange de discussion, une cocarde était remise aux étudiantes et étudiants, les invitant à répondre au questionnaire en ligne, disponible sur la plateforme web d'exo. Un code QR était affiché sur cette cocarde, les dirigeant directement vers le questionnaire. Les répondantes et répondants couraient la chance de gagner un abonnement annuel au réseau d'exo ou l'un des 18 titres mensuels Tous modes de leur choix.

Analyse et rédaction du rapport

Les résultats du questionnaire en ligne récoltés par exo, et l'ensemble des propos partagés par les personnes participantes collectés par l'équipe d'animation de l'INM constituent le cœur du présent rapport. Trois axes ont guidé l'élaboration du questionnaire ainsi que les échanges en sous-groupes lors des consultations, à savoir : la couverture du territoire et les parcours des autobus, la fréquence et l'amplitude du service, ainsi que la correspondance avec les liens structurants. Le mandat de l'INM n'incluait pas de faire une vérification factuelle des contributions, mais d'en présenter une synthèse pour servir la bonification du scénario de refonte.

PRÉSENTATION DES RÉSULTATS

1. Questionnaire en ligne

Le questionnaire en ligne a permis de brosser un portrait des différents groupes de citoyens et d'usagers du réseau du secteur Laurentides-Terrebonne-Ouest et de situer leur niveau de satisfaction par rapport au nouveau réseau proposé. Au total, 1390 personnes répondantes se sont exprimées à l'égard de la bonification du réseau. Elles ont aussi pu souligner les aspects du scénario proposé qu'elles apprécient davantage et ceux qui peuvent être améliorés.

Il est possible que la somme des résultats présentés ci-bas n'égal pas toujours 100%, puisqu'il s'agit de pourcentages arrondis.

1.1. Portrait des participantes et participants

Profil des personnes répondantes

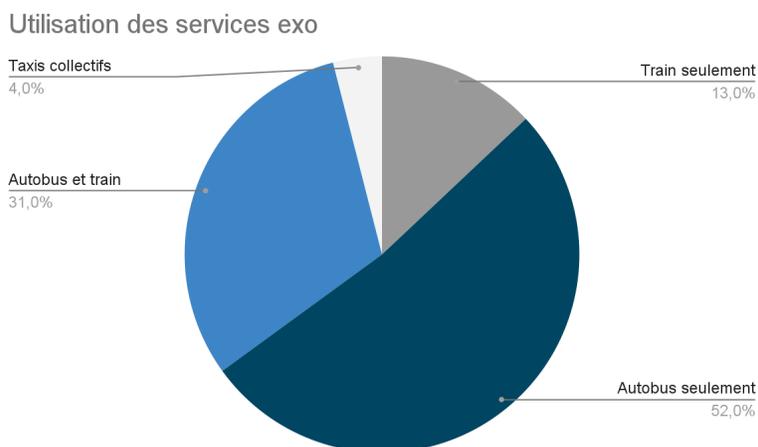
Genre	Ratio
Hommes	37%
Femmes	63%
Âge	
Moins de 35 ans	33%
Entre 35 et 64 ans	53%
Plus de 65 ans	14%
Occupation	
Travailleuses et travailleurs	58%, dont 49% travaillent en présentiel seulement
Étudiantes et étudiants	20%
Personnes retraitées	17%
Autres	5%
Moyen de transport pour se rendre au lieu de travail ou d'études	
Voiture	35%

Transport en commun	59%
Autre	6%
Raisons de la non-utilisation du transport en commun (TC)	
J'utilise ma voiture	50%
Les services ne conviennent pas à mes besoins	39%
Le temps de parcours en TC est trop long	39%
Pas d'arrêt de bus ou de gare à proximité	27%
Pas besoin de me déplacer (télétravail, congé, retraite, etc.)	13%
Le TC est trop cher	12%
J'utilise un mode de déplacement actif : marche, vélo, etc.	8%
J'utilise un autre service (STM, STL, RTL)	7%
Je fais du covoiturage	3%
Autres	9%
Possède ou a accès à une voiture	
Oui	67%
Non	33%
Région principale de destination pour motif de travail	
Montréal, centre-ville	43%
Montréal, hors centre-ville	15%
Municipalités voisines	20%
Dans ma municipalité	13%
Laval	8%
Autre	2%
Ville ou municipalité de provenance	Nombre de personnes
Saint-Jérôme	193
Mirabel	180
Blainville	149
Terrebonne	129
Deux-Montagnes	96
Sainte-Thérèse	93
Saint-Eustache	92
Laval	83
Sainte-Marthe-sur-le-Lac	63
Boisbriand	62

Rosemère	55
Sainte-Anne-des-Plaines	42
Lorraine	41
Montréal (île)	24
Bois-des-Filion	22
Saint-Joseph-du-Lac	15
Pointe-Calumet	10
Oka	9
Saint-Placide	2
Kanesatake	1
Autres villes	29

Profil des utilisatrices et utilisateurs des services exo

Parmi les 1390 personnes répondantes, 894 sont des utilisatrices et utilisateurs actuels des services exo. Voici la répartition selon les modes utilisés :



Parmi ces usagères et usagers, en ce qui concerne l'accès à un arrêt d'autobus :

- 68% s'y rendent par un moyen actif (marche, vélo, etc.)
- 28% s'y rendent en voiture

Pour accéder à la gare de train :

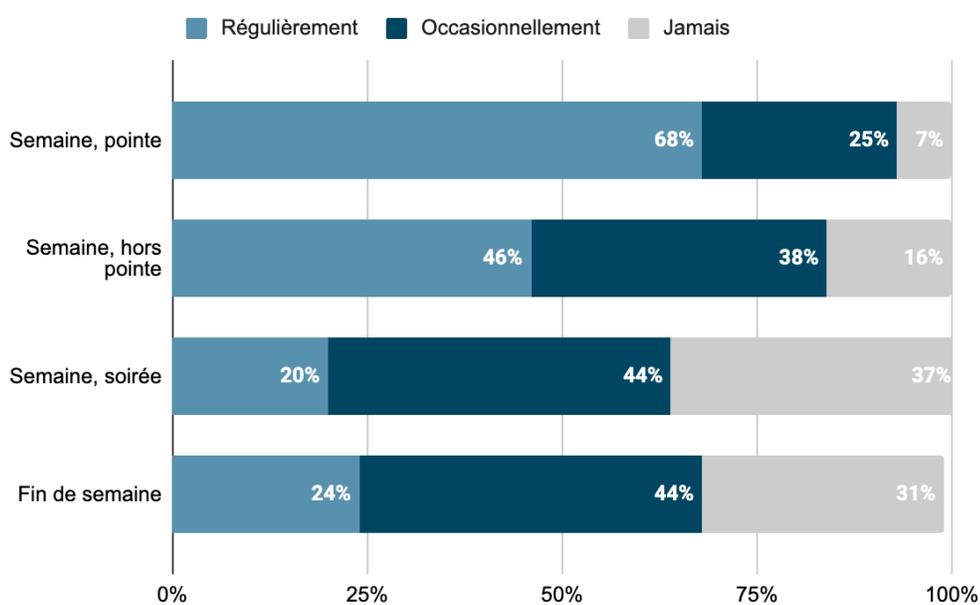
- 51% utilisent la voiture
- 25% se déplacent par un moyen actif
- 23% s'y rendent en autobus exo

Fréquence d'utilisation des autobus exo

779 usagères et usagers du service d'autobus exo se sont ensuite exprimés sur la fréquence de leur utilisation des autobus.

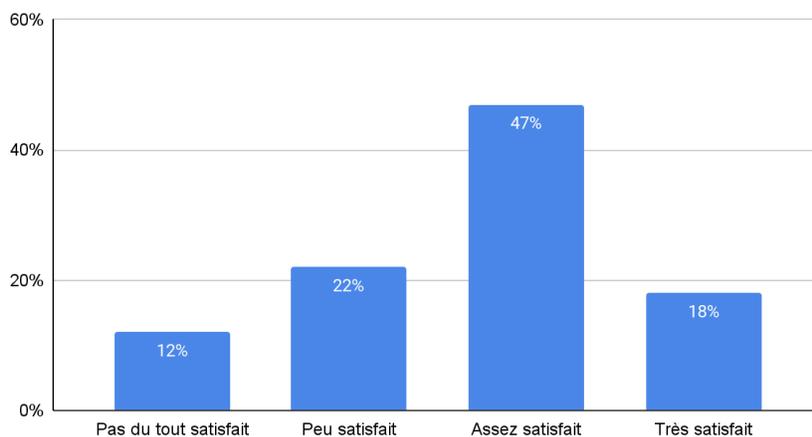
Le tableau ci-dessous montrent les données obtenues pour les périodes suivantes:

- Semaine, période de pointe
- Semaine, hors pointe
- Semaine, soirée
- Fin de semaine



1.2. Satisfaction à l'égard du nouveau réseau par sous-secteurs

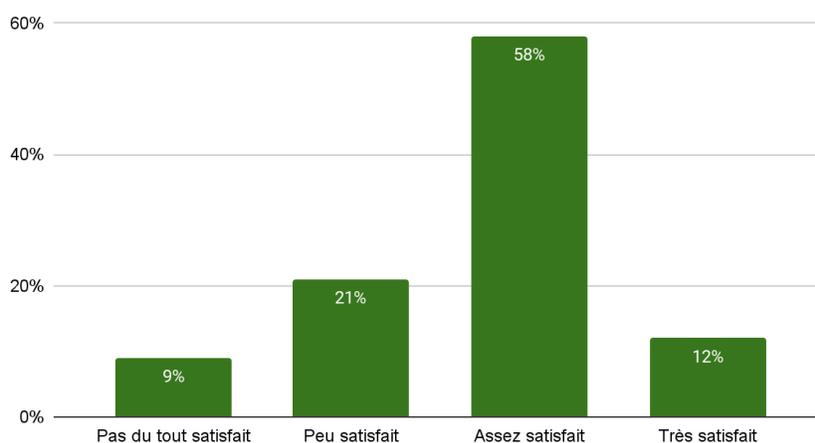
Niveau général de satisfaction - Secteur Nord



Près du deux-tiers des personnes du secteur Nord se disent assez satisfaites ou très satisfaites du réseau proposé. La satisfaction est plus élevée parmi les sous-groupes suivants:

- Les retraités
- Les 55-64 ans
- Ceux qui ne possèdent pas de voiture
- Les clients actuels exo

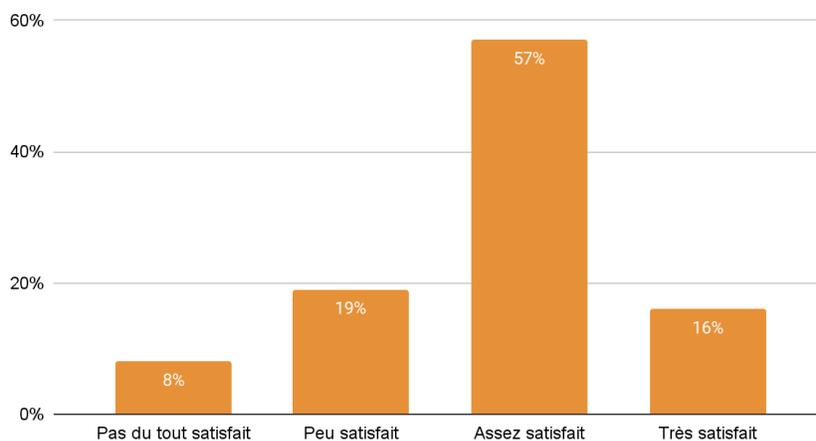
Niveau général de satisfaction - Secteur Centre-Est



En moyenne, 70% des personnes du secteur Centre-Est se disent assez satisfaites ou très satisfaites du réseau proposé. La satisfaction est plus élevée parmi les sous-groupes suivants:

- Les personnes âgés de 65 ans et plus;
- Les personnes retraitées;
- Les clients actuels.

Niveau général de satisfaction - Secteur Ouest



En moyenne, 73% des personnes du secteur Ouest se disent assez satisfaites ou très satisfaites du réseau proposé. La satisfaction est plus élevée parmi les sous-groupes suivants:

- Les personnes âgés de 65 ans et plus;
- Les personnes retraitées;
- Les clients actuels.

1.3. Liens structurants

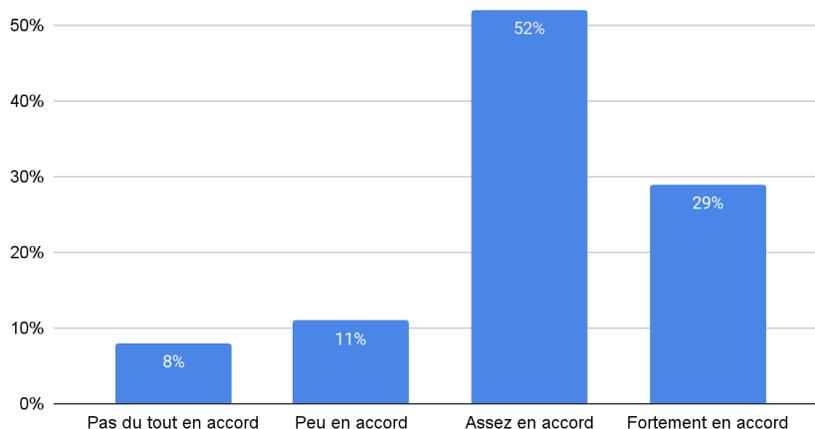
En moyenne, pour 1390 réponses enregistrées, 70% des personnes se disent très satisfaites ou satisfaites à l'égard de l'amélioration des liens structurants.

- Les étudiantes et étudiants (particulièrement les 18-24 ans), les personnes retraitées, les gens du secteur nord et la clientèle actuelle du réseau sont les groupes les plus satisfaits de la bonification des liens structurants;
- Les travailleuses et travailleurs ainsi que le groupe des 35-44 ans présentent des taux de satisfaction moins élevés;
- La fréquence du service est le facteur jugé le moins satisfaisant, sauf pour les personnes retraitées.

Voici le niveau d'accord des personnes répondantes avec différents énoncés permettant de saisir l'appréciation du scénario de refonte :

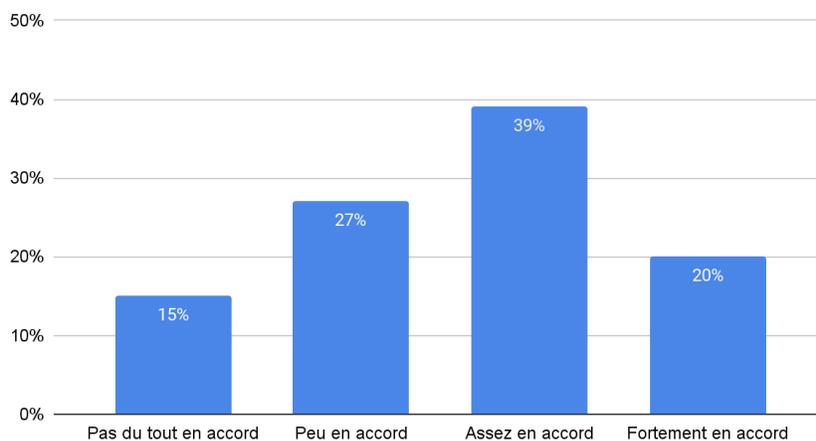
1. « Les lignes proposées permettront d'accéder aux différentes destinations d'intérêt vers Montréal via le REM, le métro ou le train » :
 - 81% des personnes répondantes expriment être assez ou fortement en accord avec cette affirmation;
 - 11% se voient peu en accord;
 - 8% ne sont pas du tout en accord.

Niveau d'accord - Tous secteurs



2. « Le réseau répond à mes besoins avec une fréquence de 30 minutes en période de pointe et de 60 minutes le reste de la journée » :
- Près de 59% des personnes répondantes expriment être assez ou fortement en accord avec cette affirmation;
 - 27% se voient peu en accord;
 - 15% ne sont pas du tout en accord.

Niveau d'accord - Tous secteurs



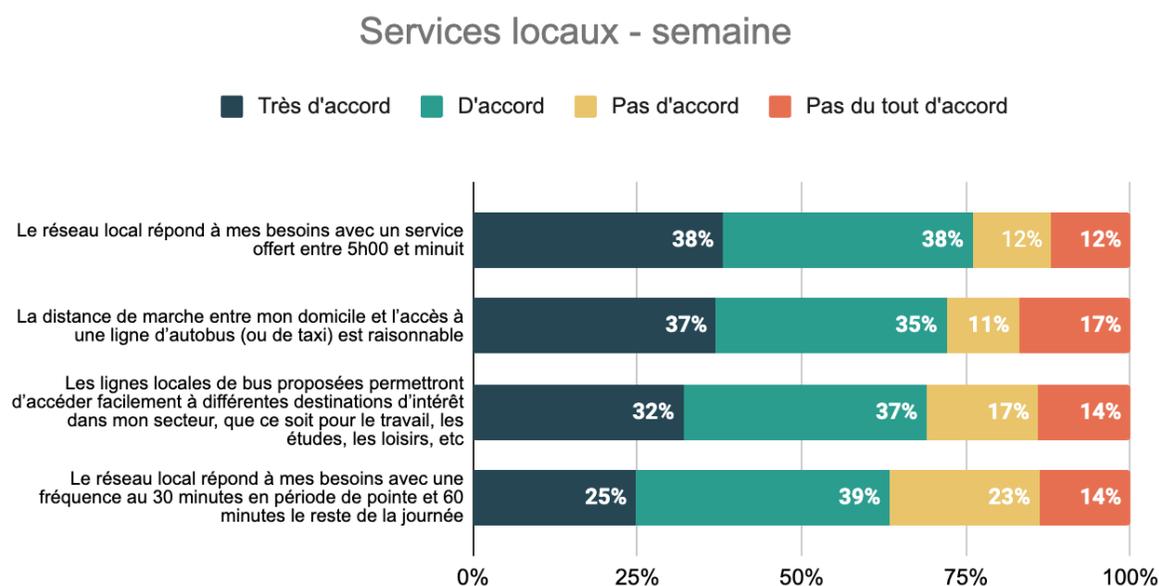
1.4. Impressions par secteurs

Afin d'évaluer le niveau de satisfaction des personnes participantes, chaque élément bonifié a été représenté sur une carte du réseau, puis les personnes répondantes étaient invitées à exprimer leur niveau d'accord au sujet de quelques affirmations concernant la couverture, l'amplitude et la fréquence du service.

Les tableaux suivants illustrent les impressions des personnes répondantes par rapport à chacun des éléments bonifiés.

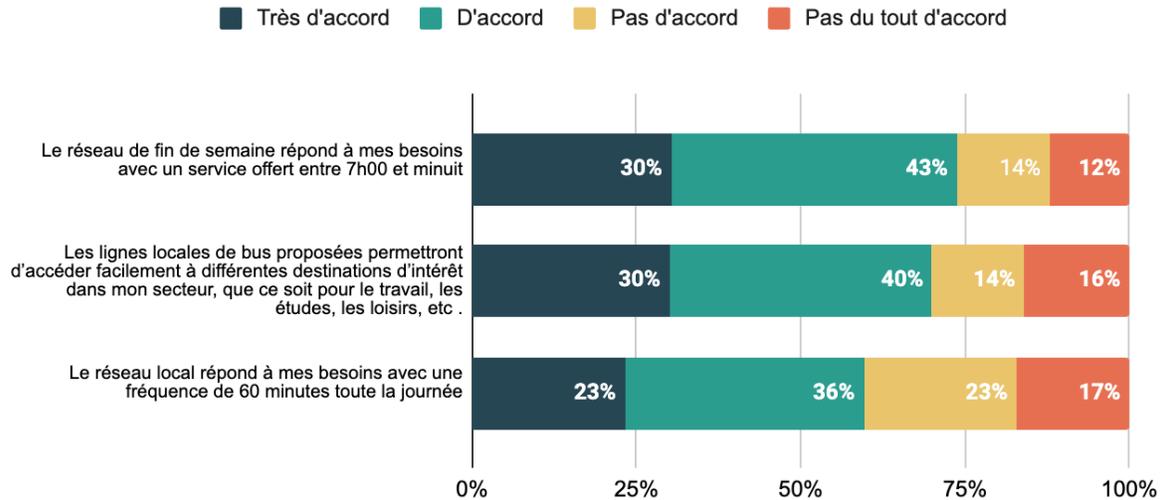
1.4.1. Secteur Nord

De manière générale, les personnes retraitées ainsi que les personnes qui ne possèdent pas de voiture sont plus satisfaites. Inversement, ce sont les travailleurs, les non clients ainsi que les anciens clients qui sont les plus insatisfaits.



Les personnes qui ne possèdent pas de voiture et les clients actuels demeurent les personnes les plus satisfaites du nouveau réseau bonifié. Les anciens clients, les personnes avec voiture et les travailleurs sont en général plus insatisfaits.

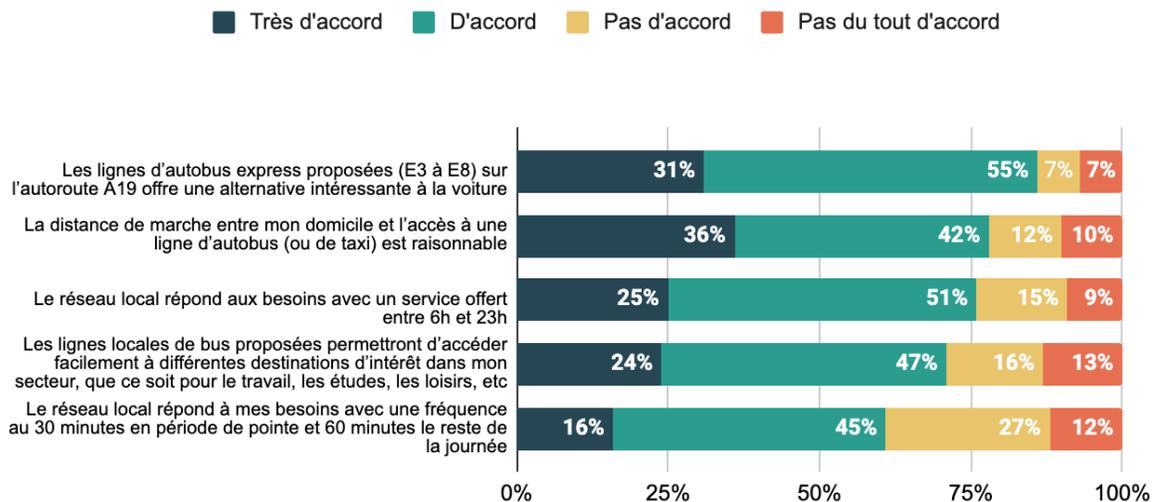
Services locaux - Fin de semaine



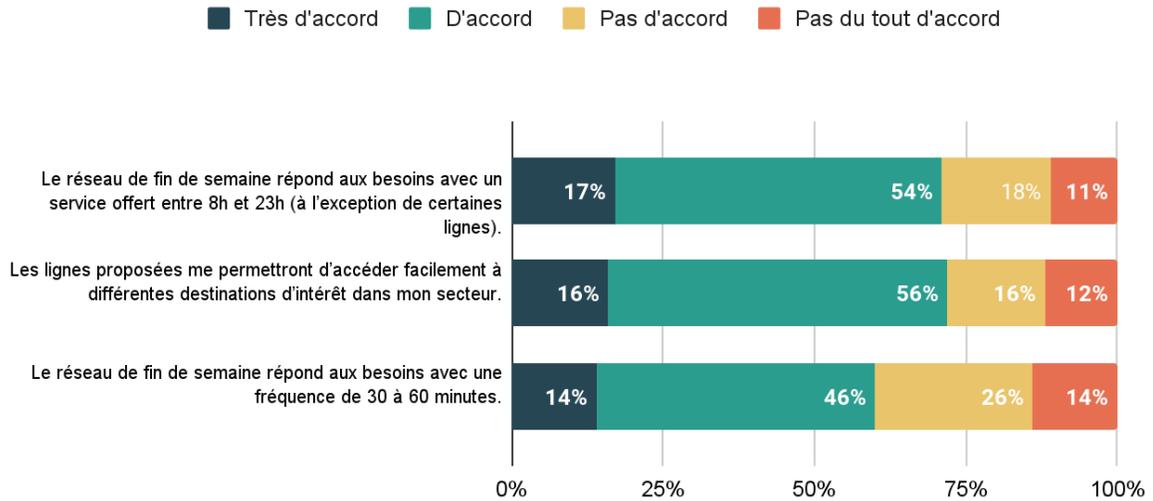
1.4.2. Secteur Centre-Est

Près de 9 répondantes et répondants sur 10 ont indiqué que les lignes express sur l'autoroute A19 offrent une alternative intéressante à la voiture.

Services locaux - Semaine

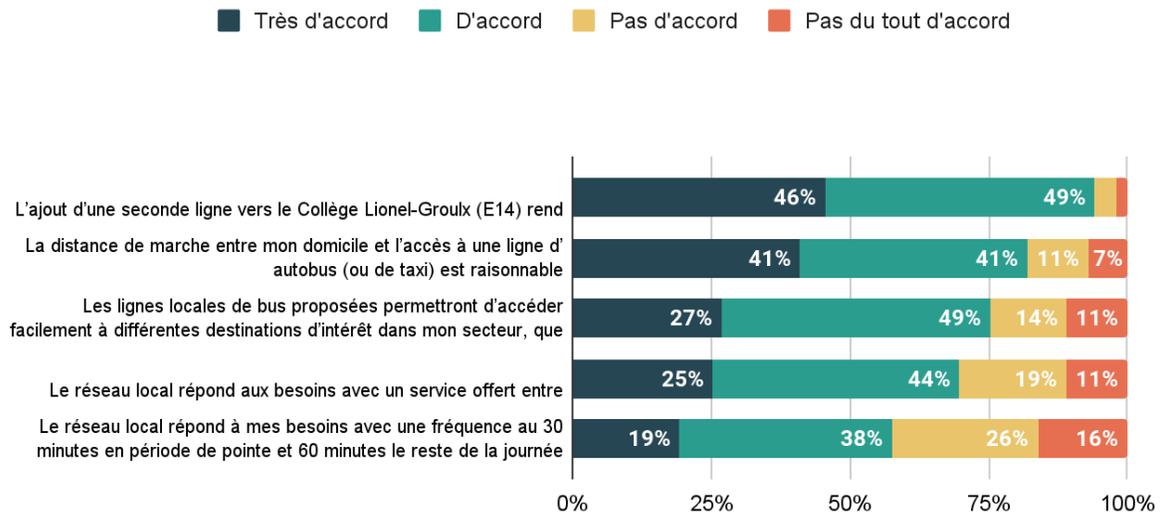


Services locaux - Fin de semaine



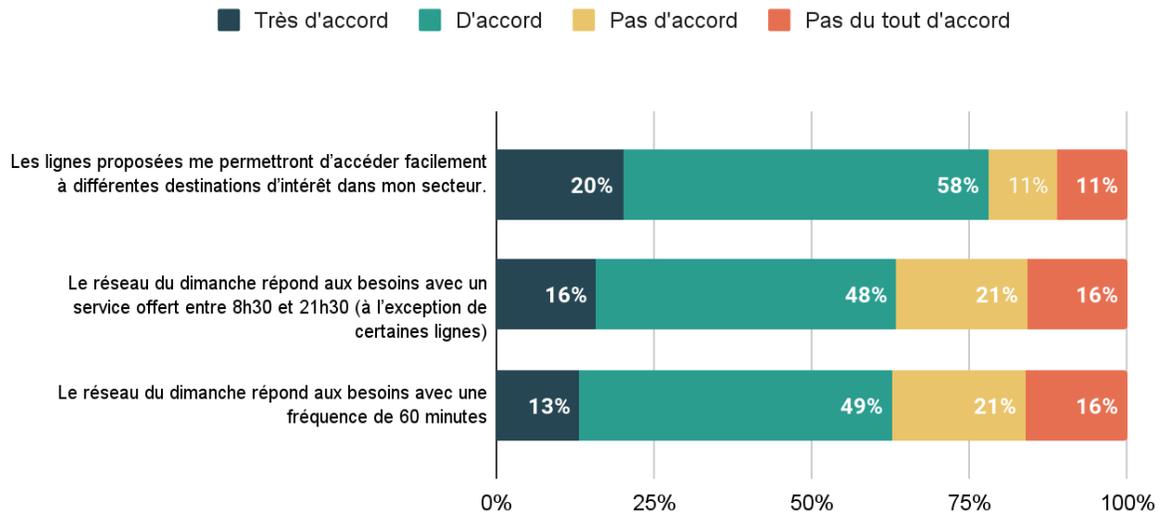
1.4.3. Secteur Ouest

Services locaux - Semaine



De manière générale, les travailleurs sont moins en accord que les autres groupes sur le fait que le réseau répond à leurs besoins en matière d'amplitude et de fréquence.

Services locaux - Semaine



1.5. Éléments les plus appréciés du réseau proposé

Il a ensuite été demandé, aux personnes s'étant montrées assez satisfaites ou très satisfaites de la proposition de réseau, d'indiquer les trois éléments les plus appréciés du nouveau réseau parmi une liste de propositions. Au total, 899 répondantes et répondants ont indiqué leurs éléments préférés. Parmi les aspects qui ressortent, on constate :

1. Pour le secteur Nord :
 - 50% des personnes répondantes ont indiqué l'ajout d'une ligne d'autobus express vers le métro Montmorency;
 - 43% des personnes répondantes ont indiqué le fait que le service débute plus tôt et termine plus tard en semaine;
 - 37% des personnes répondantes ont indiqué le fait que le service débute plus tôt et termine plus tard en fin de semaine.
2. Pour le secteur Centre-Est :
 - 58% des personnes répondantes ont indiqué l'ajout des lignes d'autobus express vers le métro Montmorency;
 - 36% des personnes répondantes ont indiqué la meilleure connectivité entre les municipalités (liens nord-sud et est-ouest);

- 34% des personnes répondantes ont indiqué la couverture : il y a plus de lignes d'autobus accessibles de mes lieux d'intérêt.
3. Pour le secteur Ouest :
- 46% des personnes répondantes ont indiqué les lignes d'autobus qui vont desservir le REM;
 - 41% des personnes répondantes ont indiqué la meilleure connectivité entre les municipalités (liens est-ouest);
 - 38% des personnes répondantes ont indiqué la couverture : plus de lignes d'autobus se destinent à proximité de mes lieux d'intérêt.

1.6. Éléments à améliorer

Les personnes insatisfaites d'au moins un élément étaient invitées à inscrire un ou plusieurs commentaires. À des fins d'analyse, les commentaires sur le service actuel, la tarification, ainsi que les commentaires trop généraux (positifs ou négatifs), ont été exclus de l'analyse des résultats.

Au total, 874 commentaires ont été recueillis pour le secteur Laurentides-Terrebonne-Ouest:

- 202 commentaires pour le secteur Nord;
- 414 commentaires pour le secteur Centre-Est;
- 258 commentaires pour le secteur Ouest.

Le tableau ci-dessous regroupe les principales préoccupations soulevées par les personnes participantes. Les pourcentages présentés ont été arrondis.

Couverture du territoire			
Raisons d'insatisfaction	Secteur Nord	Secteur Centre-Est	Secteur Ouest
Améliorer la desserte du territoire	28%	26%	10%
Étendre la couverture du territoire (distance de marche trop grande)	10%	2%	3%
Améliorer le tracé des lignes	3%		
Mieux arrimer les correspondances	3%	4%	6%
Total:	45%	32%	20%

Fréquence du service			
Raisons d'insatisfaction	Secteur Nord	Secteur Centre-Est	Secteur Ouest
Bonifier la fréquence hors pointe	15%	17%	9%
Bonifier la fréquence en fin de semaine	14%	9%	17%
Bonifier la fréquence en semaine	6%	11%	11%
Bonifier la fréquence en heure de pointe	4%	3%	4%
Total:	39%	40%	41%

Amplitude du service			
Raisons d'insatisfaction	Secteur Nord	Secteur Centre-Est	Secteur Ouest
Offrir des départs plus tard en fin de semaine	8%	8%	15%
Offrir des départs plus tôt en semaine	4%	6%	1%
Offrir des départs plus tard en semaine	3%	5%	9%
Offrir des départs plus tôt en fin de semaine		2%	5%
Total:	15%	21%	31%

Autres commentaires			
	Secteur Nord	Secteur Centre-Est	Secteur Ouest
Total:	1%	7%	8%

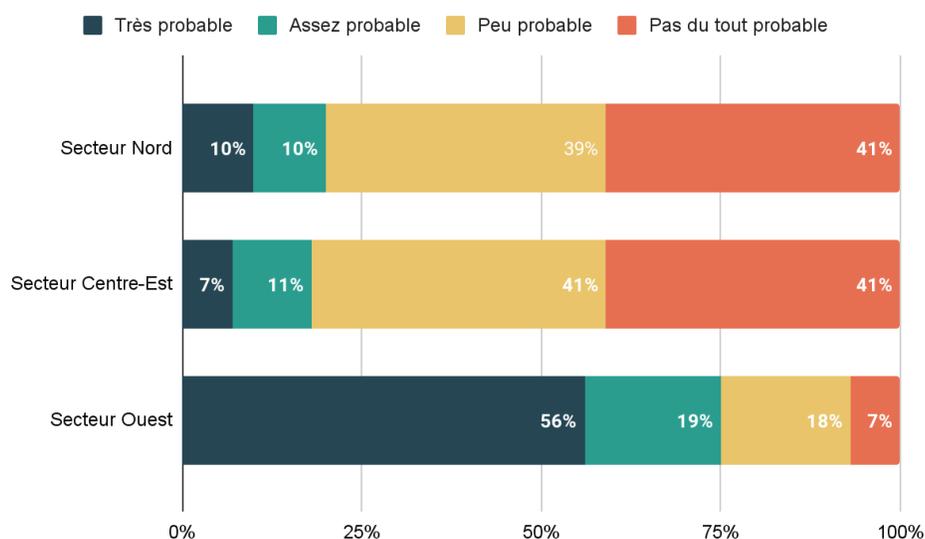
1.7. Impacts de la refonte du réseau d'autobus sur son taux d'utilisation

Selon les résultats du sondage, pour la majorité des personnes répondantes, la refonte du réseau d'autobus d'exo aura un impact positif sur leur niveau d'utilisation de celui-ci. Cependant, une part importante des répondantes et répondants affirme que la refonte n'aura aucun impact sur leur utilisation du réseau d'autobus. Le tableau suivant illustre ces résultats :

Raisons de la non-utilisation du transport en commun (TC)	Secteur Nord	Secteur Centre-Est	Secteur Ouest
Est susceptible de faire augmenter mon utilisation des services d'autobus exo	52%	55%	54%
N'aura aucun impact sur mon utilisation des services d'autobus exo	24%	26%	29%
Ne sait pas	18%	13%	12%
Est susceptible de faire diminuer mon utilisation des services d'autobus	6%	7%	6%

1.8. Probabilité d'utiliser le REM aux stations Deux-Montagnes ou Grand-Moulin

Selon les résultats obtenus, une majorité des personnes répondantes du secteur Ouest indiquent qu'il est très probable et assez probable qu'elles utilisent le REM. Cette proportion est beaucoup plus faible dans les deux autres secteurs.



2. Séances de consultation auprès de la population

Les échanges lors des séances de consultation ont permis de faire ressortir plusieurs propositions et commentaires à l'égard du réseau proposé par exo. Ces activités ont également permis de clarifier certaines préoccupations ou interrogations des personnes participantes. Globalement, les participantes et participants ont mentionné être ressortis satisfaits de ces discussions.

2.1. Axe 1 - Couverture du territoire et parcours des autobus

Les participantes et participants ont été consultés sur la couverture du territoire et sur les parcours des différentes lignes d'autobus, pour déterminer si le réseau correspond à leurs besoins et faire émerger des pistes de bonification.

Pour un grand nombre de personnes consultées, le transport en commun leur permet de se déplacer vers Montréal, que ce soit pour participer à des activités culturelles et sociales, aller travailler, ou aller étudier. Plusieurs participantes et participants considèrent que l'optimisation de la desserte inter-rives demeure importante. En regardant de manière globale le réseau proposé, l'intégration des éléments suivants permettrait de bonifier cet aspect :

- Un parcours moins sinueux et plus direct de la ligne E12, à partir de la Gare Sainte-thérèse;
- Un ajout de lignes express les fins de semaine, similaires aux lignes E5 et E6;
- Un arrimage entre les différents réseaux de transport en commun;
- Une ou plusieurs lignes express desservant la station de métro Cartier, à Laval, pour offrir un arrêt plus près de l'île de Montréal;
- Un ajout de voies réservées pour les lignes express, sur les autoroutes et les grandes artères, pour réduire le temps de transport et ainsi inciter les personnes à utiliser le transport en commun.

2.1.1. Secteur Ouest

Plusieurs personnes consultées saluent la bonification de certains parcours du secteur Ouest, en particulier dans la zone de Deux-Montagnes. Entre autres, la ligne L15 permet de desservir plus facilement les personnes d'un quartier à l'autre.



Presque toutes les maisons ont un arrêt à moins d'un kilomètre. C'est génial!



- Personne participante lors de la consultation à Deux-Montagnes,
13 avril 2023

Si les parcours proposés desservent plus facilement certains quartiers résidentiels, le nouveau réseau devrait offrir des parcours plus directs, entre la station Deux-Montagnes et les lieux centraux suivants :

- L'Hôpital Saint-Eustache;
- La station Grand-Moulin;
- Les grands centres commerciaux tels que la Place Rosemère et le Carrefour Laval, pour les étudiantes et étudiants qui y travaillent;
- Le boulevard Arthur-Sauvé;
- La gare Sainte-Thérèse.

Par ailleurs, plusieurs personnes ont exprimé leur déception à l'égard du manque de couverture de certains secteurs situés aux extrémités, en particulier des zones à l'Ouest de Deux-Montagnes. Par exemple pour répondre à l'attraction touristique du parc national d'Oka, particulièrement la fin de semaine. Constatant l'absence de lignes d'autobus durant la fin de semaine, une personne propose d'intégrer une ligne express ou des navettes durant cette période, pour faciliter le déplacement des visiteurs provenant surtout de Montréal.



Est-ce que de nouer un partenariat avec le parc national d'Oka [pour l'ajout d'une ligne d'autobus la fin de semaine] serait envisageable? Car toute la zone touristique [...] crée beaucoup de congestion sur la route. Aussi, les habitantes et habitants locaux pourraient en bénéficier la fin de semaine.



- Personne participante lors de la consultation à Deux-Montagnes,
13 avril 2023

Certaines personnes consultées ont aussi exprimé leur intérêt à développer davantage le parcours des lignes locales dans le secteur de Pointe-Calumet et de Sainte-Marthe-sur-le-Lac :

- Les lignes L14 et L15 desservent des rues très rapprochées dans certains secteurs, entre ces deux villes, alors que d'autres secteurs ne bénéficient pas de lignes d'autobus à proximité, notamment les secteurs entre le chemin d'Oka et l'autoroute 640;
- Selon les résidentes et résidents de ces secteurs, les lignes locales devraient pouvoir desservir les services locaux tels que les bibliothèques, les salles communautaires ou le centre jeunesse. Plusieurs personnes leur accordent une grande importance dans leur vie quotidienne;
- Bonifier cette couverture permettrait entre autres de faciliter le déplacement des jeunes, mais aussi des personnes âgées, en grande présence dans ces deux municipalités.



On est fiers de nos parcs et bibliothèques. On suggère des parcours pour desservir les endroits locaux.



- Personne participante lors de la consultation à Deux-Montagnes,
13 avril 2023

Enfin, selon plusieurs personnes consultées, la zone entre la station Deux-Montagnes et celle de Grand-Moulin, pourrait être mieux desservie par des lignes d'autobus. Pour ces personnes, les deux lignes parcourant ce secteur ne semblent pas adaptées : la ligne E16 ne relie pas les deux stations et la ligne L20 ne couvre pas suffisamment de territoire. Un participant a mentionné que la ligne locale L20 pourrait être bonifiée en couverture locale en limitant son parcours à la station Grand-Moulin.

À la suite de la consultation à Deux-Montagnes, un participant a soumis quatre propositions de parcours pour la ligne L20, dans cette zone. Les cartes présentant ces parcours sont disponibles en annexe.

2.1.2. Secteur Centre-Est

Quelques participantes et participants saluent la bonification de la couverture Nord-Sud du secteur, notamment pour la desserte de la Ville de Lorraine. Par exemple :

- La ligne E5, traversant la ville pour rejoindre le terminus A-19, puis la station de métro Montmorency, est appréciée par plusieurs personnes;
- La ligne L12, desservant les quartiers de Lorraine, se voit comme une bonification intéressante pour les étudiantes et étudiants du cégep Lionel-Groulx.

Toutefois, plusieurs personnes s'entendent avec l'idée de créer une ligne directe entre la Ville de Lorraine et la Place Rosemère ; un lieu prisé. Une participante suggère de prolonger la ligne L12, qui se rend actuellement à la gare Sainte-Thérèse, pour desservir ce centre commercial. À cet égard, la correspondance entre Sainte-Thérèse et la Place Rosemère est soulevée : selon une participante, des lignes plus directes vers ce lieu devraient être offertes, afin de rendre le parcours des travailleuses et travailleurs plus efficace.

Par ailleurs, pour plusieurs personnes consultées, certains secteurs à l'Ouest de Mirabel, tels que Saint-Benoît et Saint-Augustin, sont mal desservis par les lignes d'autobus. Un service de taxis collectif est disponible, mais demeure actuellement peu efficace, en termes de disponibilités et efficacité des parcours. Plutôt que d'offrir un service de taxi collectif à la demande, la pertinence de développer des lignes d'autobus locales est soulignée :

- Un participant rappelle que la population de Saint-Augustin est en hausse, avec maintenant plusieurs milliers de personnes dans le secteur;

- La quartier de Saint-Augustin se développe, notamment avec la construction d'un nouveau centre aquatique et d'une nouvelle école secondaire. Les besoins en transport en commun sont présents.



Ce secteur s'accroît au niveau de la population et des besoins, notamment avec la construction d'une école. Tous ces adolescents vont nécessairement devoir aller à l'école, travailler et aller au cégep. Il ne faut pas qu'ils soient incités à faire leur permis de conduire pour aller au cégep en voiture.



- Personne participante lors de la consultation à Sainte-Thérèse, 27 avril 2023

Pour ces participantes et participants, il est pertinent de connecter les différents quartiers entre eux, mais aussi de connecter Saint-Augustin avec des points centraux comme la station Deux-Montagnes du REM et la gare de Mirabel. On propose également d'intégrer une ligne locale sur la rue Saint-Étienne, partant de Sainte-Placide, puis passant par Saint-Benoît, pour enfin desservir Saint-Augustin. La desserte de l'aéroport de Mirabel suscite également plusieurs préoccupations. Alors que beaucoup de résidentes et résidents de ces municipalités travaillent à l'aéroport, une personne participante souligne que des lignes d'autobus allant vers Mirabel devraient être pensées.

Enfin, un participant se désolé actuellement du manque de lignes d'autobus dans le quartier Chambéry, à Blainville, alors que le quartier est en pleine expansion. Il souligne que les arrêts d'autobus sont éloignés, ce qui est préoccupant pour les jeunes qui vont à l'école. Également, le service d'autobus durant la fin de semaine n'est pas suffisant, selon une autre personne, qui rappelle que beaucoup d'adolescentes et adolescents se déplacent pour des activités. Pour le réseau proposé, elle suggère que la ligne L12 vienne desservir le quartier Chambéry, durant la fin de semaine.

2.1.3. Secteur Nord

La majorité des personnes expriment leur satisfaction à l'égard du parcours des lignes E2 et E1, qui permettent de relier la gare Saint-Jérôme aux points centraux au Sud, comme la gare Sainte-Thérèse. Pour certaines personnes, il serait d'ailleurs souhaitable d'avoir une ligne similaire durant la fin de semaine. Certaines personnes proposent également:

- Un prolongement de la ligne E1, durant la fin de semaine, jusqu'au Carrefour du Nord;
- Une ligne offrant des parcours variables. Par exemple, un autobus sur trois de la ligne L3 pourrait desservir une zone plus étendue au Nord de la 114e avenue.

Plusieurs personnes soulèvent la nécessité de mieux relier les quartiers entre eux via des trajets inter-quartiers sans correspondance. Pour certaines personnes, les connexions par la

gare ne sont pas essentielles. Un participant rappelle à cet égard que plusieurs secteurs de l'Est de Saint-Jérôme voient se développer de nouveaux projets immobiliers ou une institution scolaire. Pour ces personnes, il est important de favoriser l'accès à ces nouveaux points attractifs.



[La couverture est] un peu maigre entre les quartiers. On se rabat vers le centre, mais pas de quartier à quartier.



- Personne participante lors de la consultation à Saint-Jérôme, 2 mai 2023

À ce sujet, un participant propose d'ajouter une ligne d'autobus offrant un parcours circulaire autour de Saint-Jérôme, dans le but de connecter les principaux points commerciaux et les quartiers l'un à l'autre.

Par ailleurs, plusieurs personnes soulèvent des préoccupations au niveau de l'accessibilité et de la sécurité de certaines zones desservies par des lignes d'autobus. Notamment :

- La desserte de la rue Lamontagne par la ligne L7, au sud de son parcours, est actuellement non sécuritaire, puisqu'il n'y a actuellement pas de trottoir dans cette zone. Une participante rappelle que ce secteur est prisé ; un centre commercial se trouve au bout de cette rue, à l'Est. Il faut alors en faciliter l'accès.
- Le parcours de la ligne L6 sur la rue Desjardins est problématique, selon plusieurs. La rue n'est pas conçue pour le passage de véhicules lourds, entre autres par la présence d'une côte, de dos d'âne et d'un feu de circulation. La largeur de la rue inquiète aussi quelques personnes, qui se demandent comment un autobus peut y traverser.

2.2. Axe 2 - Fréquence et amplitude du service

Les participantes et participants ont été consultés sur la fréquence et l'amplitude de service des lignes d'autobus pour déterminer si le réseau correspond à leurs besoins et pour faire émerger des pistes de bonification.

Pour l'ensemble des secteurs, la coordination des horaires des lignes locales et express, ainsi que la fréquence et l'amplitude du service des lignes express, sont des préoccupations importantes pour la majorité des personnes consultées. Selon plusieurs, ces facteurs peuvent avoir un impact sur le niveau d'utilisation du transport en commun.

En effet, si certaines personnes saluent la fréquence du service d'autobus, comparativement à celle du service de trains, plusieurs personnes expriment leur insatisfaction :

- Pour plusieurs, la fréquence devrait être plus élevée (30 minutes ou moins) durant la semaine, même à l'extérieur des heures de pointe. Au-delà de cette cible, certaines personnes tendent à prendre leur voiture plutôt que d'attendre le prochain autobus;

- Une participante souligne qu'une fréquence de service à toutes les heures pour certaines lignes n'est pas pratique pour le déplacement des jeunes familles, qui doivent souvent faire face à des contretemps;
- Certaines personnes soulignent qu'une fréquence de 60 minutes durant la fin de semaine les décourage à utiliser le transport en commun.
- Selon plusieurs participants, plutôt que d'offrir un grand nombre de lignes d'autobus, la fréquence de service devrait être priorisée.



Je préfère marcher plus longtemps [vers un arrêt d'autobus] et d'avoir un autobus qui passe plus souvent, que de moins marcher mais d'attendre longtemps.



- Personne participante lors de la consultation à Deux-Montagnes, 13 avril 2023

Par ailleurs, un grand nombre de personnes soutiennent que la fréquence proposée ne tient pas compte des besoins particuliers des étudiantes et étudiants et des personnes qui travaillent durant des heures atypiques et durant la fin de semaine. Beaucoup d'étudiantes et étudiants du cégep n'ont pas un horaire fixe ou typique, que ce soit pour aller à leurs cours en journée ou aller travailler en soirée. À ce sujet, une participante (qui n'est pas elle-même étudiante) invite exo à déconstruire les heures de pointes dites « classiques » pour créer un horaire adapté aux besoins de ses principaux utilisateurs. Plusieurs personnes souhaitent avoir une plus grande fréquence de service, à l'extérieur des heures de pointe, de même qu'une amplitude de service plus étendue en soirée.



Si on bâtit des lignes qui desservent des cégeps, alors il faut bâtir des heures qui y correspondent. L'ensemble du réseau doit être pensé en fonction de quel endroit on dessert.



- Personne participante lors de la consultation à Sainte-Thérèse, 27 avril 2023

Dans cet ordre d'idée, le service de fin de semaine devrait également répondre aux besoins des travailleuses et travailleurs dont les horaires sont atypiques. Une personne participante rappelle d'ailleurs que le samedi et le dimanche sont des journées de travail pour beaucoup d'étudiantes et étudiants. Ainsi, l'amplitude et la fréquence du service ne sont pas suffisamment grandes.



Les étudiants sont les usagers d'aujourd'hui et de demain.



- Personne participante lors de la consultation à Sainte-Thérèse, 27 avril 2023

Enfin, plusieurs personnes soulignent que les heures de fin de service des lignes express devraient être prolongées d'au moins une heure, en semaine et en fin de semaine, pour répondre à plusieurs besoins :

- Permettre aux résidentes et résidents de la Rive-Nord qui participent à des activités culturelles en soirée, notamment à Montréal, de pouvoir revenir en transport en commun;
- Arrimer la fin de service des lignes express avec les heures de fin de service du métro, à la station Montmorency;
- Offrir un service d'autobus aux étudiantes et étudiants qui quittent leur établissement scolaire tard en soirée;
- S'adapter aux personnes travaillant plus tard en soirée.

2.3. Axe 3 - Pôles de correspondance

Les participantes et participants ont été consultés sur la correspondance entre les lignes d'autobus et les liens structurants, pour déterminer si le réseau correspond à leurs besoins et pour faire émerger des pistes de bonification. Les liens structurants font référence à une station du REM ou du métro, une autoroute, ou à une gare de train.

2.3.1. Correspondance avec le REM

Les personnes travaillant ou étudiant à Montréal se sentent plus particulièrement interpellées par le REM, qui desservira la station Deux-Montagnes. Plusieurs personnes consultées résidant dans la Ville de Deux-Montagnes sont d'avis que le nombre de lignes d'autobus proposées et leurs parcours offrent une correspondance adéquate avec la station. À l'arrivée du REM, prévue à la fin de l'année 2024, cette correspondance facilitera leurs déplacements vers Montréal.

Une personne soulève toutefois sa volonté d'avoir un autobus express partant de la station Deux-Montagnes, pour se rendre à la station de métro Côte-Vertu, à Montréal. Selon une autre personne participante, une ligne reliant la station Montmorency et la future station Du Ruisseau du REM, à Montréal, serait intéressante.

Par ailleurs, plusieurs habitantes et habitants des secteurs un peu plus éloignés se déplorent du manque de lignes d'autobus desservant la station Deux-Montagnes, par exemple à Saint-Augustin.

La coordination entre l'horaire de service du REM et celui du réseau d'autobus d'exo préoccupent plusieurs usagères et usagers qui effectuent des déplacements entre Montréal et la Rive-Nord. Selon eux, l'amplitude des lignes d'autobus devrait être coordonnée avec celle du REM, tant en semaine qu'en fin de semaine.

- Quelques participantes et participants considèrent qu'une fréquence de service de 60 minutes en fin de semaine n'est pas suffisante, alors que beaucoup de personnes se déplacent sur l'île de Montréal pour des activités;
- En semaine, durant les heures de pointes, une personne suggère une fréquence de service de 20 minutes au moins;
- Certaines personnes trouvent que le service des lignes express prend fin trop tôt, comparativement à la fin de service du REM. Pour plusieurs, l'amplitude du service d'autobus devrait s'arrimer avec celle du REM, en particulier en fin de semaine;
- Pour répondre aux besoins des résidentes et résidents participant à des activités ou des événements en soirée à Montréal, un participant propose l'ajout d'un autobus express de nuit, aux alentours de 1h30, pour desservir la périphérie du secteur Ouest.



Le REM est plus fréquent que nos autobus... On ne peut pas attendre trois quart d'heure après avoir pris le REM. Il faut augmenter la fréquence en fin de semaine et aux heures de pointe!



- Personne participante lors de la consultation à Deux-Montagnes,
13 avril 2023

2.3.2. Correspondance avec les gares de train

Si quelques personnes sont satisfaites de la couverture et parcours des lignes d'autobus desservant les gares de train, plusieurs personnes soulèvent leurs préoccupations :

- Plusieurs reconnaissent que beaucoup d'usagères et d'usagers du train descendent aux gares de Mirabel et de Blainville. Selon un participant, le réseau présenté ne propose pas suffisamment de lignes d'autobus connectées à ces points ; il y a un déséquilibre entre le nombre d'usagers du train qui sortent des stations et l'offre d'autobus pour leur permettre de se rendre à leur destination finale;
- Dans la même perspective, quelques personnes soulignent le niveau d'achalandage élevé à la gare Rosemère. Une personne consultée souhaite que St-Eustache soit mieux connectée avec ce point, par une ligne d'autobus supplémentaire;
- Quelques usagers du train souhaitent avoir une ligne d'autobus reliant Saint-Augustin à la gare de Mirabel.

Enfin, l'enjeu de coordination des horaires du train avec celui du réseau d'autobus est soulevé par un plusieurs personnes consultées. Tout comme pour la station du REM Deux-Montagnes, celles-ci désirent que l'amplitude de service d'autobus desservant les stations de trains soit coordonnée avec celle du train, en particulier pour les heures de fin de service.

2.3.3. Correspondance aux terminus d'autobus et autres points centraux

La correspondance entre le réseau d'autobus et le terminus A19 est très bien accueillie par plusieurs personnes consultées. Entre autres, pour les résidentes et résidents de la Ville de

Lorraine, l'accès au terminus leur permet de se déplacer vers l'Ouest de manière beaucoup plus efficace.

Également, les lignes d'autobus offrant des correspondances aux points centraux et achalandés, comme le Carrefour du Nord et la gare Saint-Jérôme, sont appréciées par plusieurs personnes.

2.5. Autres commentaires

De manière générale, un intérêt pour l'utilisation du transport en commun et pour sa promotion a été constaté au travers des discussions. Les personnes participantes ont démontré une motivation à bonifier le réseau proposé afin d'en optimiser son usage.

Au-delà de la question de la couverture, des parcours, de la fréquence, de l'amplitude et de la correspondance avec les liens structurants, d'autres éléments ont également été mentionnés par les personnes participantes lors des consultations. Certaines personnes ont reconnu que les éléments suivants pouvaient avoir un impact négatif sur leur niveau d'utilisation du réseau d'autobus et des transports en commun en général :

1. **Des stationnements incitatifs achalandés.** Plusieurs personnes ont exprimé leur inquiétude en ce qui concerne la hausse de l'achalandage des stationnements incitatifs, à la station de Deux-Montagnes, avec l'arrivée du REM. L'amélioration des lignes express et des liens structurants pourraient réduire cette achalandage.
2. **Des arrêts d'autobus non sécuritaires ou inaccessibles.** Certaines personnes ont constaté que le réseau présenté proposait des parcours d'autobus qui desservent des zones actuellement non sécuritaires ou difficilement accessibles.
3. **Un service de taxis collectifs inefficace.** Plusieurs personnes ont soulevé leur mécontentement face à la fiabilité du service de « taxis collectifs », notamment quant au retard des taxis.
4. **Une tarification élevée.** Pour beaucoup de personnes consultées, les tarifs du réseau demeurent élevés et les découragent à utiliser le transport en commun. Pour elles, la voiture leur assure des coûts moindre ainsi qu'une plus grande autonomie de déplacement.
5. **Un manque de voies réservées aux autobus.** Près de la majorité des participants ont exprimé leur désarroi à l'égard du temps de trajet des autobus utilisant les autoroutes et les grandes artères. Les participantes et participants croient que l'ajout d'une voie réservée permettrait d'accélérer le temps de trajet des lignes d'autobus, de rendre plus attrayant le réseau et ainsi d'inciter davantage de personnes à utiliser le transport en commun.

2.5.1. Mémoire déposé

À la suite de la consultation publique menée à la Ville de Lorraine, un participant a soumis à l'exo un mémoire présentant 16 recommandations de bonification du réseau. Ce mémoire est disponible en annexe. Les propositions se résument ainsi :

Axe A-19

1. Rediriger les lignes E3, E4, E5, E6, E7, E8 vers le métro Cartier, pour minimiser le temps de déplacement vers Montréal.
2. Si la proposition #1 est rejetée et les lignes E3-E8 continueront vers le métro Montmorency, envoyer ces lignes via St-Martin afin de minimiser la durée du trajet.
3. Préserver le service en soirée et en fin de semaine à Terrebonne-Ouest.
4. Assurer un service direct bidirectionnel pendant toute la semaine entre Vimont/Auteuil et la Rive-Nord.
5. Ajouter des arrêts au parcours dans Auteuil et Vimont afin d'assurer une bonne possibilité d'accès et de correspondance.

Zone Centre

6. Rediriger la ligne E12 via Curé-Boivin/Grande-Côte/Labelle pour préserver l'accès au réseau pour le secteur sud-ouest de Rosemère.
7. Étudier le prolongement de la ligne E12 vers Montmorency, afin de réduire le temps de parcours vers Montréal depuis son bassin de couverture.
8. Rediriger la ligne L17 via la Plaza Sainte-Thérèse pour préserver l'accès au réseau pour ce secteur.
9. Revoir le trajet de la ligne E9 dans Sainte-Thérèse pour offrir un service bidirectionnel depuis et vers la gare Sainte-Thérèse.
10. Rediriger la ligne L10 via Charles entre Drouin et Alarie, pour offrir un service de base à un quartier qui n'a autrement aucun service.

Zone Ouest

11. Faire transiter la ligne E13 via Le Carrefour plus souvent, sinon en tout temps, et ajouter d'autres arrêts sur cette portion du trajet.
12. Étudier la possibilité d'ajouter un arrêt à la station Grand-Moulin sur la ligne E16.
13. Confirmer un service bidirectionnel et fréquent (30min en pointe, 60min hors-pointe) sur la ligne L19.

Boisbriand

14. Pour garantir des délais de correspondance raisonnables entre le TAD de Boisbriand et le reste du réseau, prévoir un horaire prédéterminé pour le départ et l'arrivée à Sainte-Thérèse.
15. Considérer sérieusement une approche à ligne fixe traditionnelle pour Boisbriand, utilisant le TAD ou le taxi collectif uniquement pour les secteurs impossibles à desservir autrement, surtout s'il s'avère que le TAD nécessite plus de 2 véhicules pour couvrir adéquatement le territoire.

Parcs industriels

- 16. Offrir un service de base par taxi collectif aux parcs industriels Michèle-Bohec et Blainville-Est à Blainville.*

3. Consultation auprès des étudiantes et étudiants des Cégeps

Les séances de consultation au Collège Lionel-Groulx ainsi qu'au Cégep de Saint-Jérôme ont permis de cibler les besoins et attentes plus particuliers des étudiantes et étudiants du secteur Laurentides-Terrebonne-Ouest. Actuellement, plusieurs facteurs tels que la fréquence du service ainsi que les coûts élevés des différents forfaits découragent un grand nombre d'étudiantes et étudiants à adopter l'autobus et le train.

Le réseau proposé d'exo est, en général, très bien accueilli par ce groupe de la population. L'ajout et la bonification de certaines lignes locales et express facilitera, pour plusieurs, le transport vers l'école ou leur lieu de travail. Globalement, ces étudiantes et étudiants démontrent une volonté marquée d'accroître leur utilisation du transport en commun pour effectuer leurs déplacements.

Les étudiantes et étudiants se joignant aux kiosques ont été invités à s'exprimer sur le réseau proposé : leur niveau de satisfaction par rapport à celui-ci, l'impact de la refonte sur leur utilisation du transport collectif, et enfin les pistes d'amélioration souhaitées.

L'Association Générale des Étudiantes et Étudiants du Collège Lionel-Groulx a soumis un mémoire présentant les préoccupations et recommandations de leurs membres. Ce document est disponible en annexe. Les idées présentées sont cohérentes avec celles des étudiantes et étudiants présentées ci-dessous.

3.1. Profils des étudiantes et étudiants

La majorité des étudiantes et étudiants du Collège Lionel-Groulx, consultés lors de la séance, démontrent un intérêt pour la bonification du réseau d'autobus. Plusieurs d'entre eux l'utilisent pour aller travailler ou étudier au cégep.

À l'opposé, l'intérêt à l'égard du réseau d'autobus chez les étudiantes et étudiants du Cégep de Saint-Jérôme consultés a été, en général, moins démontré que chez les étudiantes et étudiants du Collège Lionel-Groulx. Plusieurs d'entre eux résident dans des secteurs plus

éloignés du cégep, ou non desservis par le réseau d'autobus d'exo, ou préfèrent utiliser leur voiture. Certaines et certains ont tout de même apprécié la refonte du réseau d'autobus.

3.1.1. Des tarifs et des temps de trajet élevés : des facteurs décourageant l'utilisation du réseau

Plusieurs étudiantes et étudiants ont mentionné que les coûts élevés des passes d'autobus les découragent à prendre les transports en commun.

Également, selon plusieurs personnes consultées, le temps de trajet entre leur résidence, le cégep ou leur lieu de travail est un facteur qui influence leur utilisation du réseau de transport en commun. Le nombre d'arrêts élevé ou les parcours sinueux des lignes incitent quelques étudiantes et étudiants à délaissé l'autobus pour choisir la voiture. À cela, s'ajoute une fréquence de service peu avantageuse.

Enfin, interrogées sur la fréquence des autobus, plusieurs personnes mentionnent que l'application mobile Chrono n'est pas toujours utile pour consulter les horaires des autobus. Celles-ci indiquent qu'une application plus simple à utiliser et qui actualise l'état du service régulièrement les inciterait à utiliser davantage le réseau d'autobus pour se déplacer.

3.2. Satisfaction à l'égard du nouveau réseau : un impact positif sur l'utilisation du transport collectif

3.2.1. Couverture et parcours

L'ajout de certaines lignes d'autobus et la bonification du parcours de d'autres encouragent plusieurs étudiantes et étudiants à utiliser plus fréquemment le transport en commun pour se déplacer entre leur résidence, leur lieu de travail ou le cégep. Certaines lignes locales sont particulièrement appréciées :

- Les lignes locales L7, L11, L16 et L17, qui permettent de relier efficacement certains quartiers avec le Collège Lionel-Groulx.
- La ligne express E14, qui propose un parcours direct depuis la gare Deux-Montagnes, vers le Collège Lionel-Groulx ou la gare Sainte-Thérèse. Plusieurs étudiantes et étudiants se réjouissent d'ailleurs de ce point de correspondance, qui offre également un lien rapide vers la Place Rosemère, pour celles et ceux qui y travaillent.
- La ligne express E6, notamment très bien accueillie pour les étudiantes et étudiants qui habitent à Sainte-Anne-des-Plaines;
- Le parcours de la ligne E2, qui permet de connecter Saint-Jérôme à Sainte-Thérèse, mais aussi de relier le Cégep de Saint-Jérôme à la station Montmorency du métro. Plusieurs se réjouissent de la connectivité directe entre ces points.

3.2.2. Fréquence

La bonification de la fréquence de certaines lignes d'autobus est un élément apprécié par plusieurs étudiantes et étudiants. En particulier, une fréquence de 30 minutes pour la majorité des lignes, en semaine, est une bonification saluée :

- La fréquence de service de 30 à 60 minutes des lignes L16 et L17, est nettement supérieure à la fréquence des lignes actuelles, selon plusieurs témoignages;
- Plusieurs personnes se réjouissent des lignes express en semaine. Par exemple, un étudiant souligne son appréciation pour le parcours et la fréquence de la ligne E1, qui lui offre une alternative beaucoup plus efficace que ce que lui permet le train pour son déplacement vers le cégep en semaine.

Les lignes express sont également bien accueillies par la majorité des personnes qui iront étudier dans une université à Montréal prochainement. Plusieurs étudiantes et étudiants ont été rassurés de voir des lignes directes, locales ou express, vers des points de correspondances telles que la station de métro Montmorency ou la station Deux-Montagnes du REM.

3.2.3. Amplitude

Quelques étudiantes et étudiants consultés apprécient l'amplitude de service des lignes en semaine. Par exemple, pour un étudiant, une fin de service à minuit lui permettra de se rendre en autobus jusqu'à chez lui à Saint-Jérôme, plutôt que de dépendre de la disponibilité de ses parents pour venir le chercher en voiture.

3.3. Améliorations souhaitées

3.3.1. Couverture et parcours

Au niveau du territoire couvert par le réseau et des parcours des différentes lignes d'autobus, certains secteurs se voient moins desservis que d'autres, selon certaines personnes :

- Les quartiers avoisinant la gare Mirabel, notamment le quartier Saint-Janvier. Selon la proposition de refonte, seules les lignes L10 et E1 parcourent cette zone, ce qui désole quelques étudiantes et étudiants résidant dans ce secteur. Un étudiant propose, par exemple, une ligne qui desservirait ces deux quartiers, pour les connecter à la gare Mirabel;
- Les secteurs de Blainville à proximité de la rue du Blainvillier;
- La gare Sainte-Thérèse, qui pourrait être connectée également par la ligne E10;
- Certaines municipalités hors territoire, telles que Sainte-Sophie, Saint-Colomban et Saint-Calixte aimeraient être desservies. Plusieurs étudiantes et étudiants de ces secteurs disent devoir venir en taxis collectifs, puisqu'aucune ligne du réseau d'autobus ne relie leur quartier au cégep.

Plusieurs étudiantes et étudiants effectuent des déplacements vers Montréal. Quelques propositions de bonification ont été récoltées :

- L'implantation d'une ligne express en fin de semaine, similaire à la E2, pour faciliter les déplacements des personnes qui travaillent à Montréal.
- L'ajout d'une ligne d'autobus, partant du Collège Lionel-Groulx et allant jusqu'au terminus Côte-Vertu du métro de Montréal, en passant sur l'autoroute 13. Selon un étudiant, cette ligne avantagerait les personnes qui souhaitent se rendre dans l'Ouest de la ville.

3.3.2. Fréquence

La consultation a mis en lumière la réalité particulière des étudiantes et étudiants des cégeps. Notamment, plutôt que d'effectuer, en semaine, des déplacements aux heures de pointes dites classiques des travailleuses et travailleurs, les étudiantes et étudiants se déplacent à des heures variables en journée pour assister à leurs cours. Puis, plusieurs travaillent à temps partiel, à des moments aussi atypiques.

Dans cet ordre d'idées, la fréquence de service ne répond pas aux besoins de toutes et tous. Alors que plusieurs étudiantes et étudiants se disent satisfaits d'une fréquence de service de 30 minutes en période de pointe en semaine, pour d'autres, ce délai d'attente pour utiliser un autobus est trop important pour leur permettre de se rendre à temps à leurs cours. Plusieurs personnes souhaiteraient voir une augmentation de la fréquence de service du réseau proposé, en semaine, notamment pour :

- La ligne L9;
- La ligne L18;
- La ligne E12;
- La ligne E14;

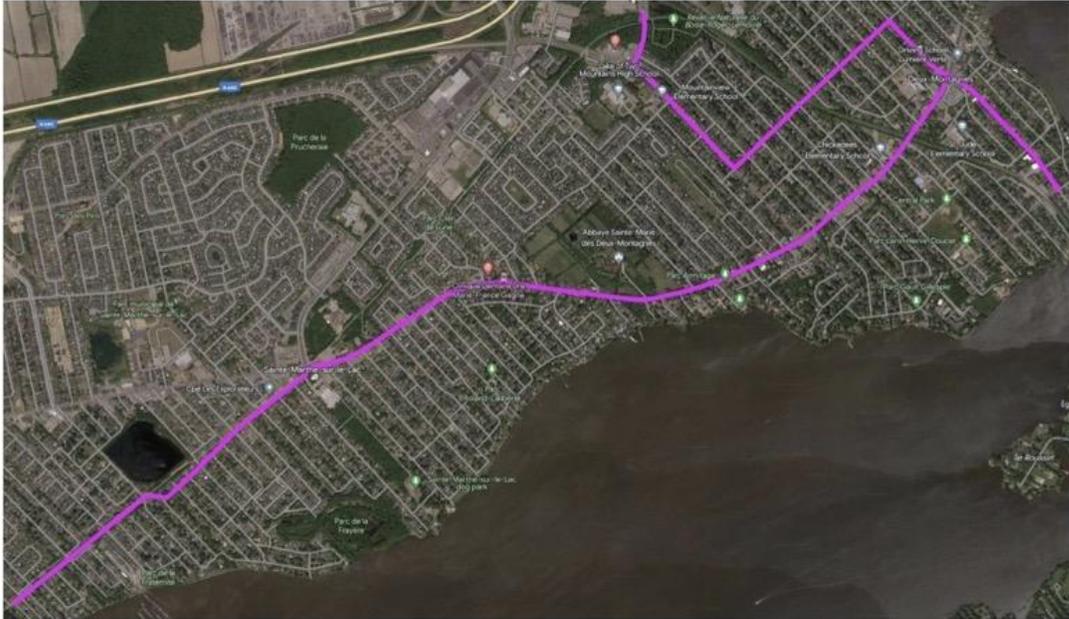
En général, les lignes avec des fréquence de 1h ne sont pas appréciées, que ce soit pour le service de semaine ou pour la fin de semaine.

3.3.3. Amplitude

Alors que certaines étudiantes et certains étudiants apprécient l'amplitude de service proposé, plusieurs expriment leur déception. Selon ces personnes, les heures de début et plus particulièrement de fin de service des lignes d'autobus devraient s'arrimer avec celles des premiers et derniers cours des cégeps. Plusieurs étudiantes et étudiants souhaitent se déplacer en autobus pour revenir de leurs cours en soirée.

Annexe 1 : Propositions de parcours pour la ligne L20

Proposition 1



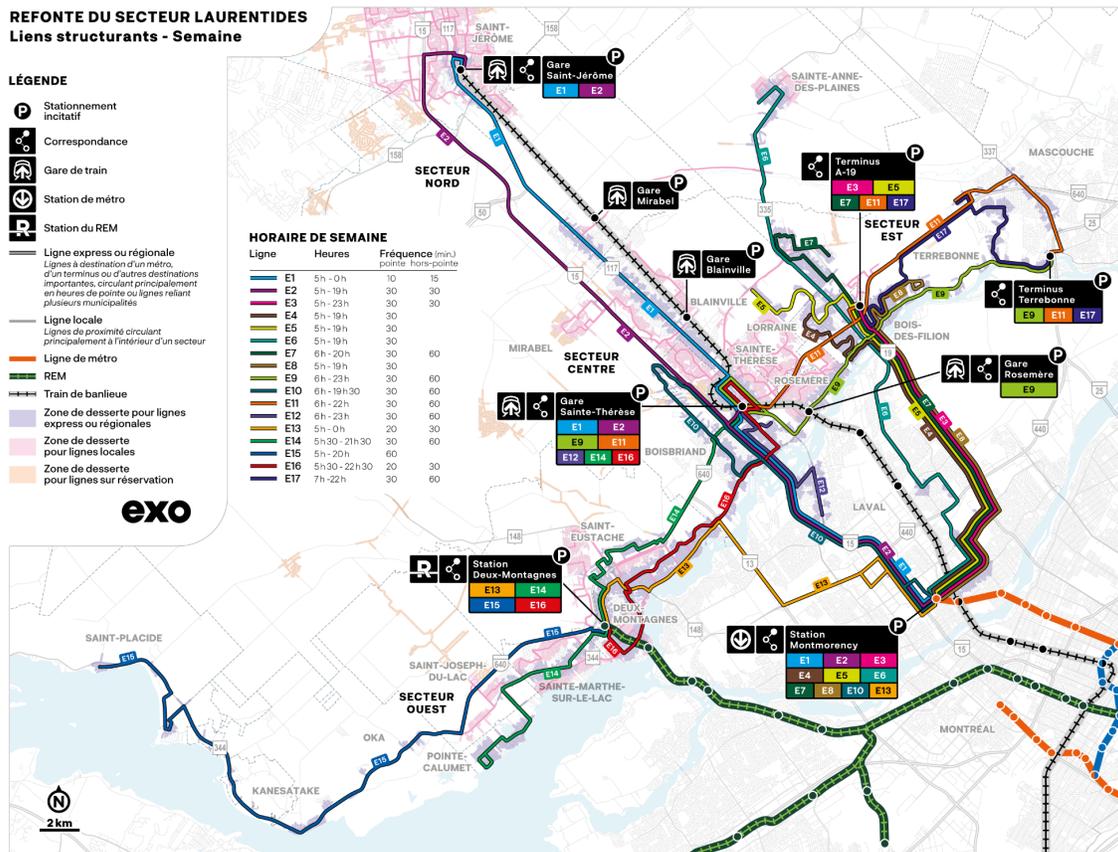
Proposition 2



Annexe 2 : Cartes du territoire

Carte globale du réseau proposé - service de semaine

Source : exo



Carte globale du réseau proposé - service de fin de semaine

Source : exo

REFONTE DU SECTEUR LAURENTIDES Liens structurants - Fin de semaine

LÉGENDE

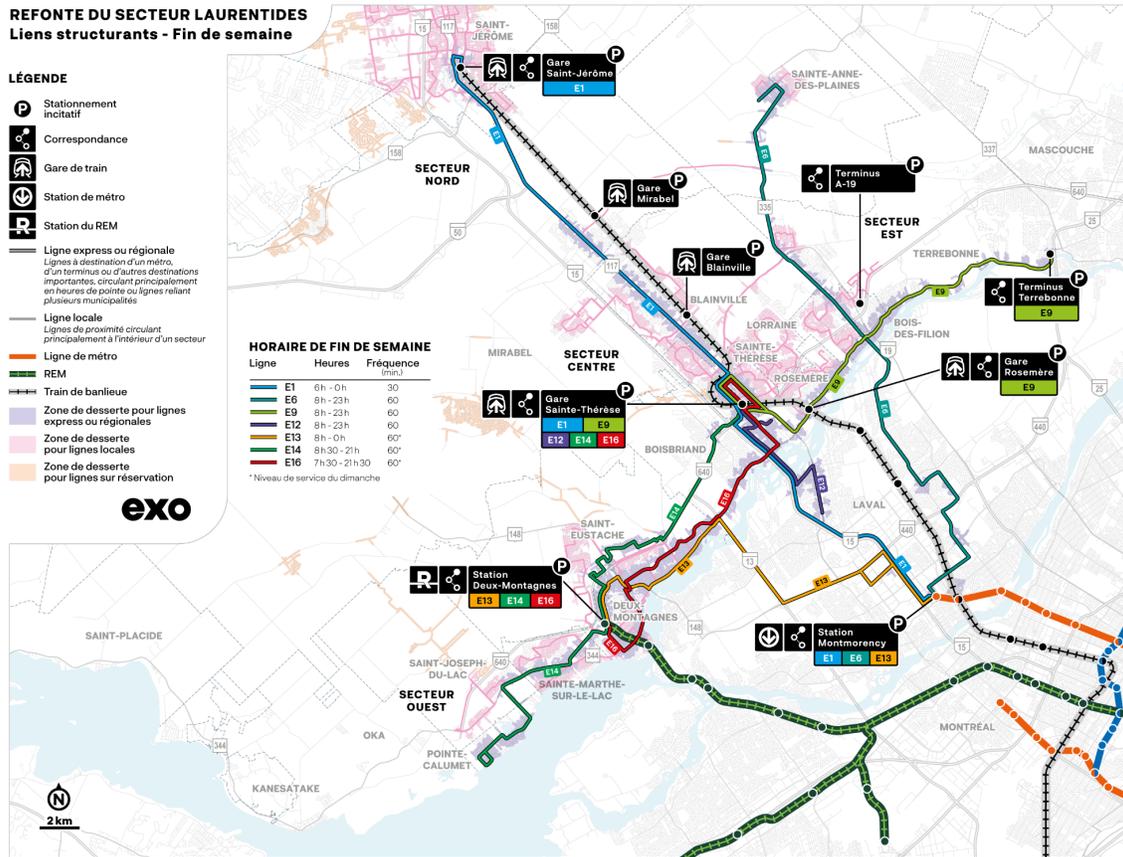
- Stationnement incitatif
- Correspondance
- Gare de train
- Station de métro
- Station du REM
- Ligne express ou régionale
Lignes à destination d'un métro, d'un terminus ou d'autres destinations importantes, circulant principalement en heures de pointe ou lignes reliant plusieurs municipalités
- Ligne locale
Lignes de proximité circulant principalement à l'intérieur d'un secteur
- Ligne de métro
- REM
- Train de banlieue
- Zone de desserte pour lignes express ou régionales
- Zone de desserte pour lignes locales
- Zone de desserte pour lignes sur réservation

exo

HORAIRE DE FIN DE SEMAINE

Ligne	Heures	Fréquence (min.)
E1	8h - 0h	30'
E6	8h - 23h	60'
E9	8h - 23h	60'
E12	8h - 23h	60'
E13	8h - 0h	60'
E14	8h30 - 21h	60'
E16	7h30 - 21h30	60'

* Niveau de service du dimanche



Carte du secteur Nord - service de semaine

Source : exo

REFONTE DU SECTEUR LAURENTIDES-NORD Services locaux - Semaine

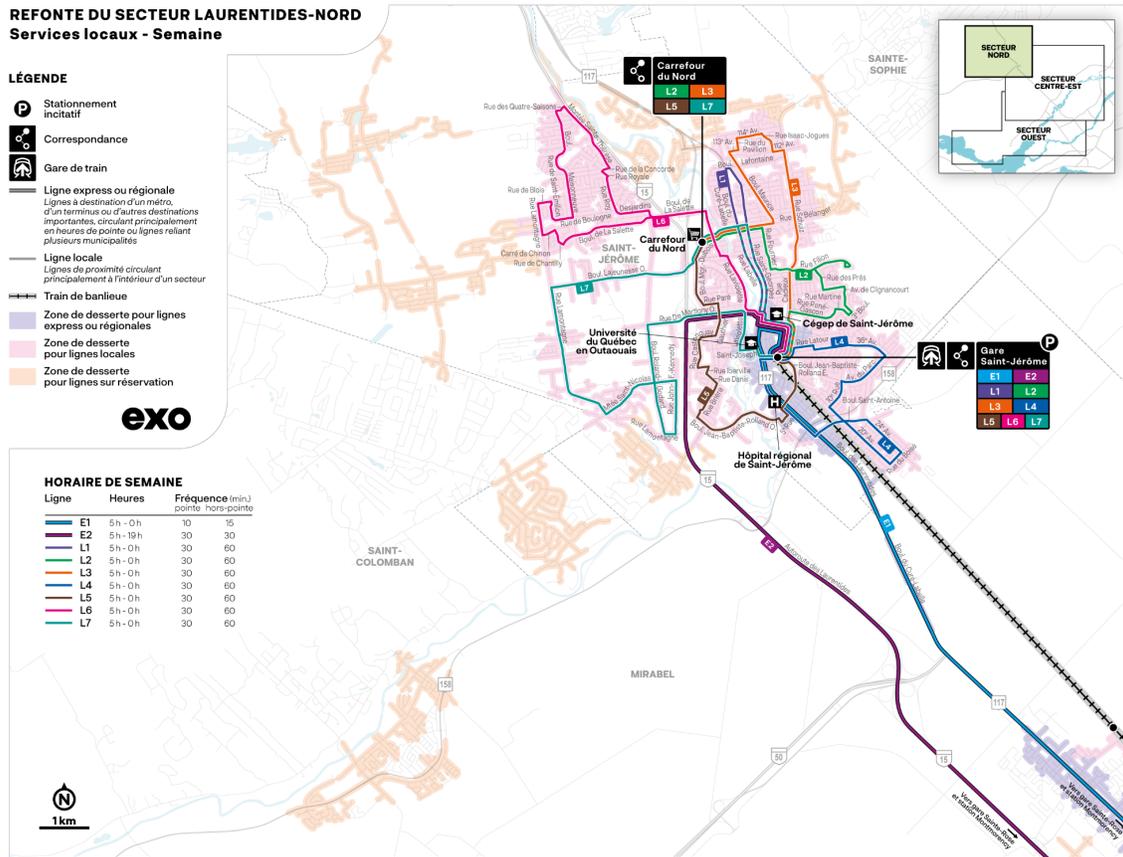
LÉGENDE

-  Stationnement incitatif
-  Correspondance
-  Gare de train
-  Ligne express ou régionale
Lignes à destination d'un métro, d'un terminus ou d'autres destinations importantes, circulant principalement en heures de pointe ou lignes reliant plusieurs municipalités
-  Ligne locale
Lignes de proximité circulant principalement à l'intérieur d'un secteur
-  Train de banlieue
-  Zone de desserte pour lignes express ou régionales
-  Zone de desserte pour lignes locales
-  Zone de desserte pour lignes sur réservation

exo

HORAIRE DE SEMAINE

Ligne	Heures	Fréquence (min)	
		pointe	hors-pointe
E1	5h - 0h	10	15
E2	5h - 19h	30	30
L1	5h - 0h	30	60
L2	5h - 0h	30	60
L3	5h - 0h	30	60
L4	5h - 0h	30	60
L5	5h - 0h	30	60
L6	5h - 0h	30	60
L7	5h - 0h	30	60



Carte du secteur Nord - Service de fin de semaine

Source : exo

REFONTE DU SECTEUR LAURENTIDES-NORD Services locaux - Fin de semaine

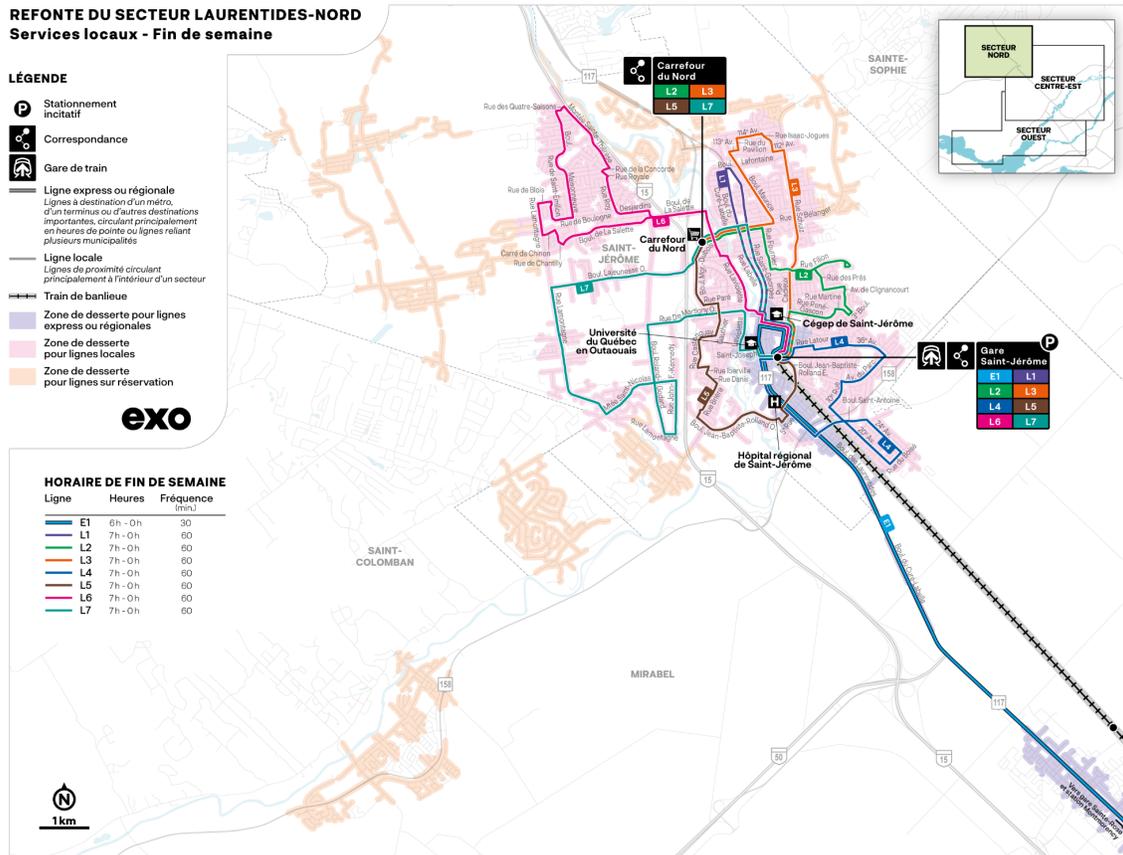
LÉGENDE

-  Stationnement incitatif
-  Correspondance
-  Gare de train
-  Ligne express ou régionale
Lignes à destination d'un métro, d'un terminus ou d'autres destinations importantes, circulant principalement en heures de pointe ou lignes reliant plusieurs municipalités.
-  Ligne locale
Lignes de proximité circulant principalement à l'intérieur d'un secteur
-  Train de banlieue
-  Zone de desserte pour lignes express ou régionales
-  Zone de desserte pour lignes locales
-  Zone de desserte pour lignes sur réservation

exo

HORAIRE DE FIN DE SEMAINE

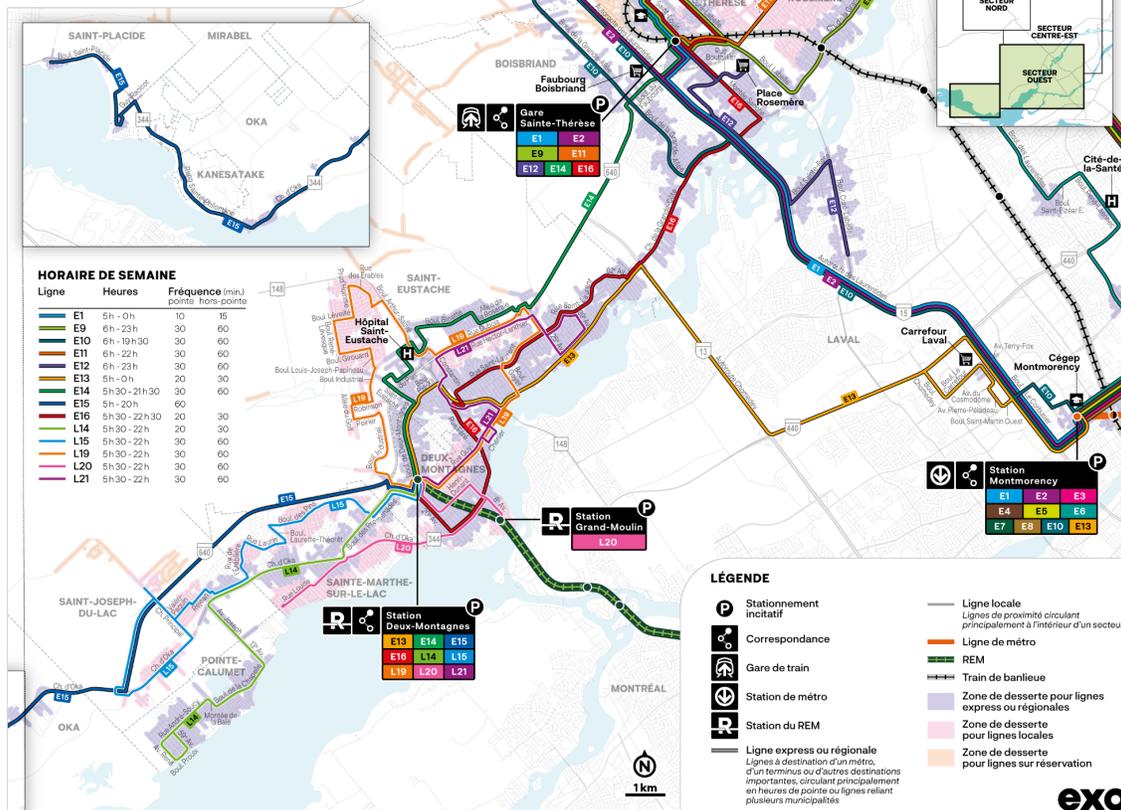
Ligne	Heures	Fréquence (min)
E1	6h - 0h	30
L1	7h - 0h	60
L2	7h - 0h	60
L3	7h - 0h	60
L4	7h - 0h	60
L5	7h - 0h	60
L6	7h - 0h	60
L7	7h - 0h	60



Carte du secteur Ouest - Service de semaine

Source : exo

REFONTE DU SECTEUR LAURENTIDES-OUEST Services locaux - Semaine



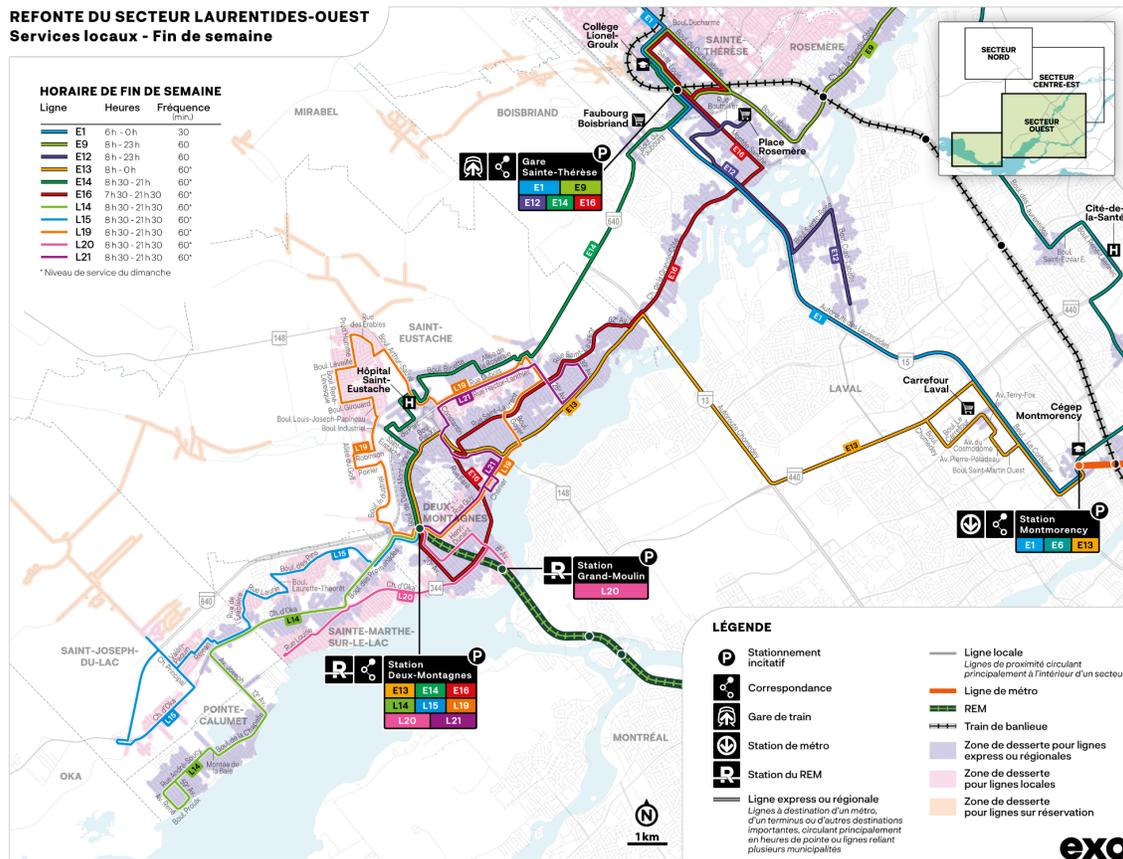
Carte du secteur Ouest - Service de fin de semaine

Source : exo

REFONTE DU SECTEUR LAURENTIDES-OUEST Services locaux - Fin de semaine

Ligne	Heures	Fréquence (min)
E1	6h - 0h	30
E9	8h - 23h	60
E12	8h - 23h	60
E13	8h - 0h	60*
E14	8h30 - 21h	60*
E16	7h30 - 21h30	60*
L14	8h30 - 21h30	60*
L15	8h30 - 21h30	60*
L19	8h30 - 21h30	60*
L20	8h30 - 21h30	60*
L21	8h30 - 21h30	60*

* Niveau de service du dimanche



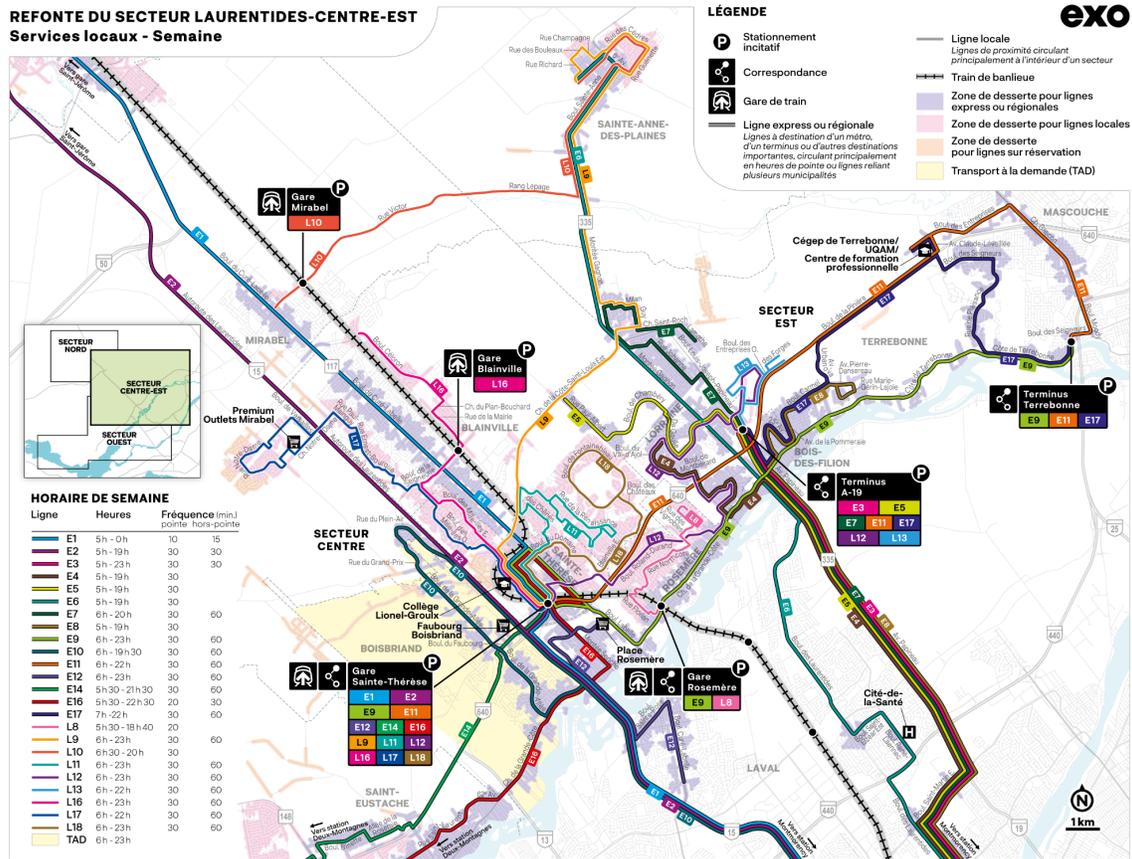
LÉGENDE

- Stationnement incitatif
- Correspondance
- Gare de train
- Station de métro
- Station du REM
- Ligne express ou régionale
Lignes à destination d'un métro, d'un terminus ou d'autres destinations importantes, circulant principalement en heures de pointe ou lignes reliant plusieurs municipalités
- Ligne locale
Lignes de proximité circulant principalement à l'intérieur d'un secteur
- Ligne de métro
- REM
- Train de banlieue
- Zone de desserte pour lignes express ou régionales
- Zone de desserte pour lignes locales
- Zone de desserte pour lignes sur réservation

exo

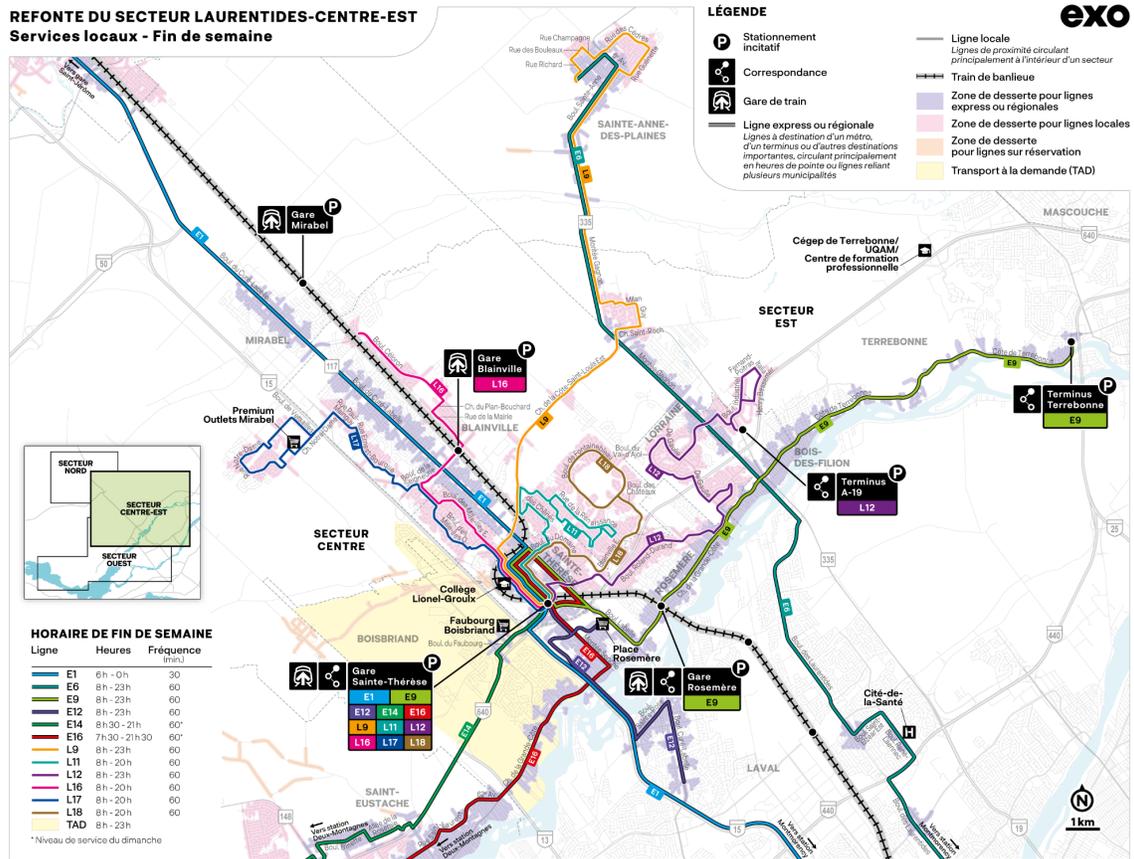
Carte du secteur Centre-Est - Service de semaine

Source : exo



Carte du secteur Centre-Est - Service de fin de semaine

Source : exo



Annexe 3 : Ensemble des questions du sondage en ligne

Introduction

Du 11 avril au 5 mai 2023, exo mène une enquête en ligne pour avoir votre opinion sur son nouveau réseau d'autobus du secteur Laurentides – Terrebonne-Ouest. Votre participation nous permettra d'optimiser les horaires, les fréquences et les parcours.

D'une durée de 10 minutes, cette enquête est anonyme et aucune information personnelle ne vous sera demandée.

Nous savons que votre temps est précieux et pour vous remercier, chaque participant courra la chance de gagner un abonnement annuel ou l'un des dix-huit titres mensuels de transport collectif Tous modes.

Pour des questions d'affichage (des cartes vous seront présentées), nous vous recommandons de répondre au sondage sur un ordinateur.

Le genre masculin est utilisé sans aucune discrimination dans le seul but d'alléger le texte.

SECTION 1 : PROFIL GÉNÉRAL

1. À quel genre vous identifiez-vous?

- Un homme
- Une femme
- Non binaire
- Je préfère ne pas répondre

2. À quel groupe d'âge appartenez-vous?

- Moins de 18 ans
- 18-24 ans
- 25-34 ans
- 35-44 ans
- 45-54 ans
- 55-64 ans
- 65 ans et plus

3. Quelle est votre occupation principale actuelle?

- Travailleur à temps plein (30 heures ou plus par semaine)
- Travailleur à temps partiel (moins de 30 heures par semaine)
- Étudiant
- Sans emploi
- Retraité
- Autre

Si travailleur

4. Qu'est-ce qui représente le mieux votre situation actuelle?

Je suis en télétravail en tout temps

Je suis partiellement en télétravail et partiellement à mon lieu de travail

Je suis à mon lieu de travail habituel (aucun télétravail)

Si étudiant

5. Précisez votre établissement scolaire :

Collège Lionel-Groulx

Collège Montmorency

Cégep de Lanaudière à Terrebonne

Cégep de Saint-Jérôme

Université du Québec en Outaouais (campus de Saint-Jérôme)

UQAM campus Lanaudière

Autre établissement : _____

Si étudiant OU travailleur

6. Habituellement, comment accédez-vous à votre lieu d'études / de travail ?

Marche, vélo, ou autre transport actif

Transport collectif

Automobile (en tant que conducteur)

Automobile (en tant que passager)

Autre

7. Dans quelle ville habitez-vous?

Blainville

Boisbriand

Bois-des-Filion

Deux-Montagnes

Kanesatake

Lorraine

Laval

Montréal (île)

Mirabel

Oka

Pointe-Calumet

Rosemère

Sainte-Anne-des-Plaines

Sainte-Marthe-sur-le-lac

Sainte-Thérèse

Saint-Eustache

Saint-Jérôme

Saint-Joseph-du-Lac

Saint-Placide

Terrebonne

Autre ville, précisez : _____

8. Possédez-vous ou avez-vous accès à une voiture?

Oui

Non

9. Vous participez à cette consultation en tant que...

client actuel des services d'exo

ancien client d'exo qui n'utilise plus actuellement les services exo

citoyen qui n'utilise pas les services d'exo

représentant d'une entreprise, d'une municipalité ou d'un organisme présent sur le territoire

Si citoyen qui n'utilise pas / client plus le service exo

10. Pour quelle(s) raison(s) n'utilisez-vous pas le service de transport collectif d'exo ?

J'utilise mon automobile personnelle

Je fais du covoiturage

Je n'ai pas besoin de me déplacer (télétravail, congé, retraité, etc.)

J'utilise un autre service de transport collectif (STM, STL, RTL)

Je n'ai pas d'arrêt d'autobus ou de gare à proximité

Le temps de parcours en transport collectif est trop long

Les services ne conviennent pas à mes besoins (horaires et trajets)

J'utilise un autre mode de transport actif : marche, vélo, etc.

Le transport collectif est trop cher

Autre, précisez : _____

SECTION 2 : PROFIL PANDÉMIE

Indiquez si les affirmations suivantes s'appliquent à vous :

Note : merci de considérer l'ensemble de vos déplacements et non seulement ceux réalisés en transport collectif.

	VRAI	FAUX	Ne sait pas
Mes motifs de déplacement sont plus variés depuis la pandémie			
Je me déplace plus souvent localement (dans ma municipalité ou dans les municipalités voisines) depuis la pandémie.			
Je me déplace plus souvent la fin de semaine depuis la pandémie			
Je me déplace plus souvent en dehors des heures de pointes (entre 9h et 15h30 ou après 19h30) depuis la pandémie			

SECTION 3 : HABITUDES EXO

Si client actuel

11. Quel(s) service(s) d'exo utilisez-vous ? Plusieurs réponses possibles.

Autobus exo
Taxi collectif exo
Train de banlieue

Si BUS OU TAXIBUS

12. Quel mode de transport utilisez-vous le plus souvent pour vous rendre à votre arrêt d'autobus exo ?

Marche, vélo, ou autre transport actif
Automobile (en tant que conducteur)
Automobile (en tant que passager)
Autre

Si TRAIN

13. Quel mode de transport utilisez-vous le plus souvent pour vous rendre à votre gare d'embarquement?

Marche, vélo, ou autre transport actif
Autobus exo ou taxi collectif
Automobile (en tant que conducteur)
Automobile (en tant que passager)
Autre

Si BUS OU TAXIBUS

14. À quelle fréquence utilisez-vous le réseau d'autobus ou de taxi collectif exo :

	Régulièrement (une à plusieurs fois par semaine)	Occasionnellement (moins d'une fois par semaine)	Jamais
● En semaine, en pointe (de 5h à 9h et de 15h30 à 19h30)			
● En semaine, en journée (entre 9h et 15h30)			
● En semaine, en soirée (après 19h30)			
● La fin de semaine			

(Filtre soirée différent de jamais)

15. Faites-vous ou souhaiteriez-vous faire des déplacements en transport collectif après 21h ?

Oui
Non
Je ne sais pas

16. Pour quel(s) motif(s) de déplacement utilisez-vous les services exo ? Plusieurs réponses possibles

- Travail
- Études
- Loisirs
- Magasinage
- Santé
- Autre motif

17. Pour chacun de vos motifs de déplacement, dans quelle région votre destination habituelle est-elle située ?

Motifs sélectionnés Q16	Dans ma municipalité	Une des municipalités voisines	Montréal (Centre-ville)	Laval	Montréal (sauf le Centre-ville)	Ailleurs
<ul style="list-style-type: none"> - Travail - Études - Loisirs - Magasinage - Santé - Autre motif 						

SECTION 4 : REM

La mise en service du Réseau express métropolitain (REM) sur la Rive Nord (antenne Deux-Montagnes) est prévue fin 2024.

18. Quelle est la probabilité que vous utilisiez le REM aux stations Deux-Montagnes ou Grand-Moulin?

- Très probable
- Assez probable
- Peu probable
- Pas du tout probable

(Filtre municipalités : Bois-des-Filion, Lorraine, Terrebonne, St-Anne des Plaines, Sainte-Thérèse, Rosemère, Blainville, Boisbriand, Mirabel, Saint-Jérôme)

19. Dans le cas d'un déplacement vers Montréal où vous avez plusieurs options de transport. Laquelle de ces options choisiriez-vous ?

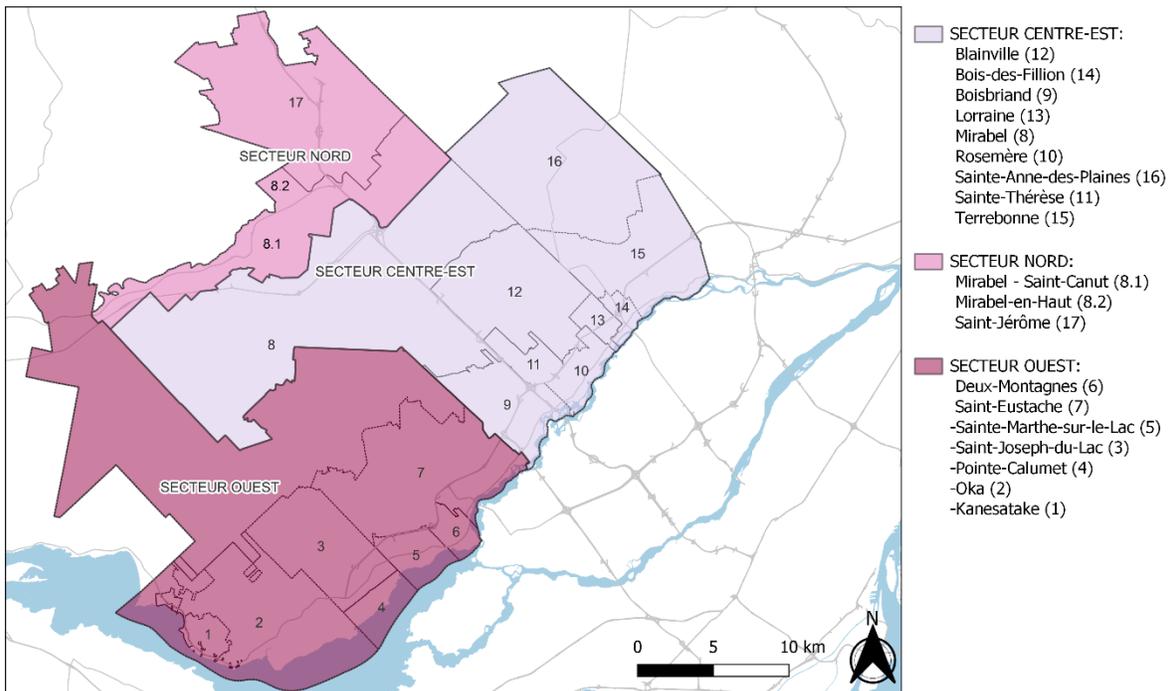
- Le train
- Les lignes autobus express vers le métro Montmorency
- Je ne sais pas

Indiquez quel est votre niveau d'accord avec les affirmations suivantes :

	Fortement en accord	Assez en accord	Peu en accord	Pas en accord du tout	Je ne sais pas
<ul style="list-style-type: none"> • Les lignes proposées permettront d'accéder facilement aux différentes destinations d'intérêt vers Montréal via le REM, le métro ou le train. • Le réseau répond aux besoins avec une fréquence de 30 minutes en période de pointe et 60 minutes le reste de la journée. 					

19. Indiquez le secteur des Laurentides pour lequel vous souhaitez partager votre opinion :

- Secteur Nord
- Secteur Centre-Est
- Secteur Ouest



5.1) Réseau local - semaine (filtre secteur Nord)

21. La proposition du nouveau réseau local répondra mieux aux besoins à l'intérieur du secteur en offrant une option attractive de déplacement aux points d'intérêts et à la gare Saint-Jérôme.

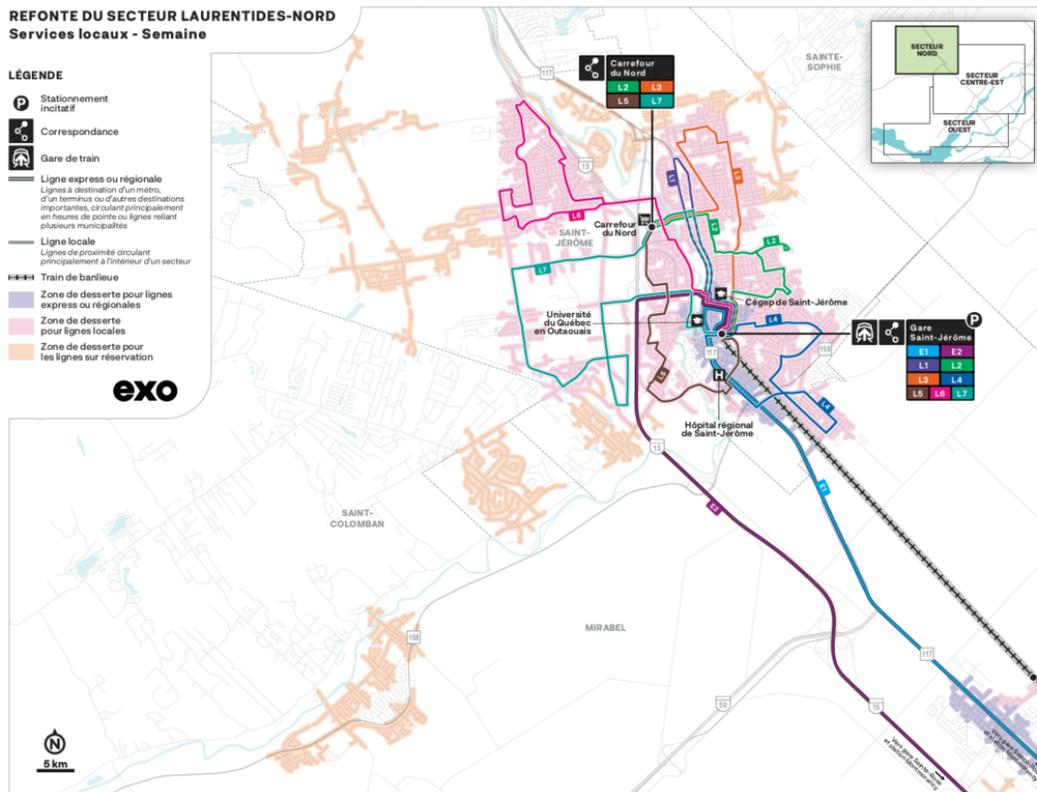
Les nouvelles lignes d'autobus offriront un service **entre 5h00 et minuit** avec une fréquence de **30 minutes en heure de pointe et 60 minutes** le reste de la journée. Davantage de population aura accès à un arrêt d'autobus à moins de 500m, notamment à l'ouest de l'autoroute 15 (zone actuellement desservie en taxi collectif).

Toutes les lignes débiteront leur parcours à la gare Saint-Jérôme, lieu principal de correspondance.

Les **lignes régionales** E1 et E2 se rendront jusqu'au pôle Montmorency en passant par le cégep de Saint-Jérôme et la gare Sainte-Thérèse. La ligne E1 desservira également le collège Lionel-Groulx, avec une fréquence de **10 minutes en heure de pointe et de 15 minutes** le reste de la journée.

Pour plus de détails, merci de consulter la carte ci-dessous.

Note : la zone de desserte à 500 mètres est indiquée en couleur sur la carte (représentant moins de 8 minutes avec une vitesse de marche de 4 km/h).



Indiquez quel est votre niveau d'accord avec les affirmations suivantes :

	Fortement en accord	Assez en accord	Peu en accord	Pas en accord du tout	Je ne sais pas
<ul style="list-style-type: none"> • Les lignes locales de bus proposées permettront d'accéder facilement à différentes destinations d'intérêt dans mon secteur, que ce soit pour le travail, les études, les loisirs, etc. • La distance de marche entre mon domicile et l'accès à une ligne d'autobus (ou de taxi) est raisonnable. • Le réseau local répond à mes besoins avec une fréquence au 30 minutes en période de pointe et 60 minutes le reste de la journée. • Le réseau local répond à mes besoins avec un service offert entre 5h00 et minuit 					

Réseau local – fin de semaine (filtre secteur Nord)

Les nouvelles lignes d'autobus de fin de semaine offriront un service **entre 7h00 et minuit** avec une fréquence de **60 minutes** toute la journée. Davantage de population aura accès à un arrêt d'autobus à moins de 500m, notamment à l'ouest de l'autoroute 15 (zone actuellement desservie en taxi collectif).

Toutes les lignes débiteront leur parcours à la gare Saint-Jérôme, lieu principal de correspondance.

La ligne régionale E1 se rendra jusqu'au pôle Montmorency en passant par le cégep de Saint-Jérôme, le collège Lionel-Groulx et la gare Sainte-Thérèse. Cette ligne sera en service de **6h00 à minuit** avec une fréquence aux **30 minutes**.

Pour plus de détails, merci de consulter la carte ci-dessous.

Note : la zone de desserte à 500 mètres est indiquée en couleur sur la carte (représentant moins de 8 minutes avec une vitesse de marche de 4 km/h).

REFONTE DU SECTEUR LAURENTIDES-NORD
Services locaux - Fin de semaine

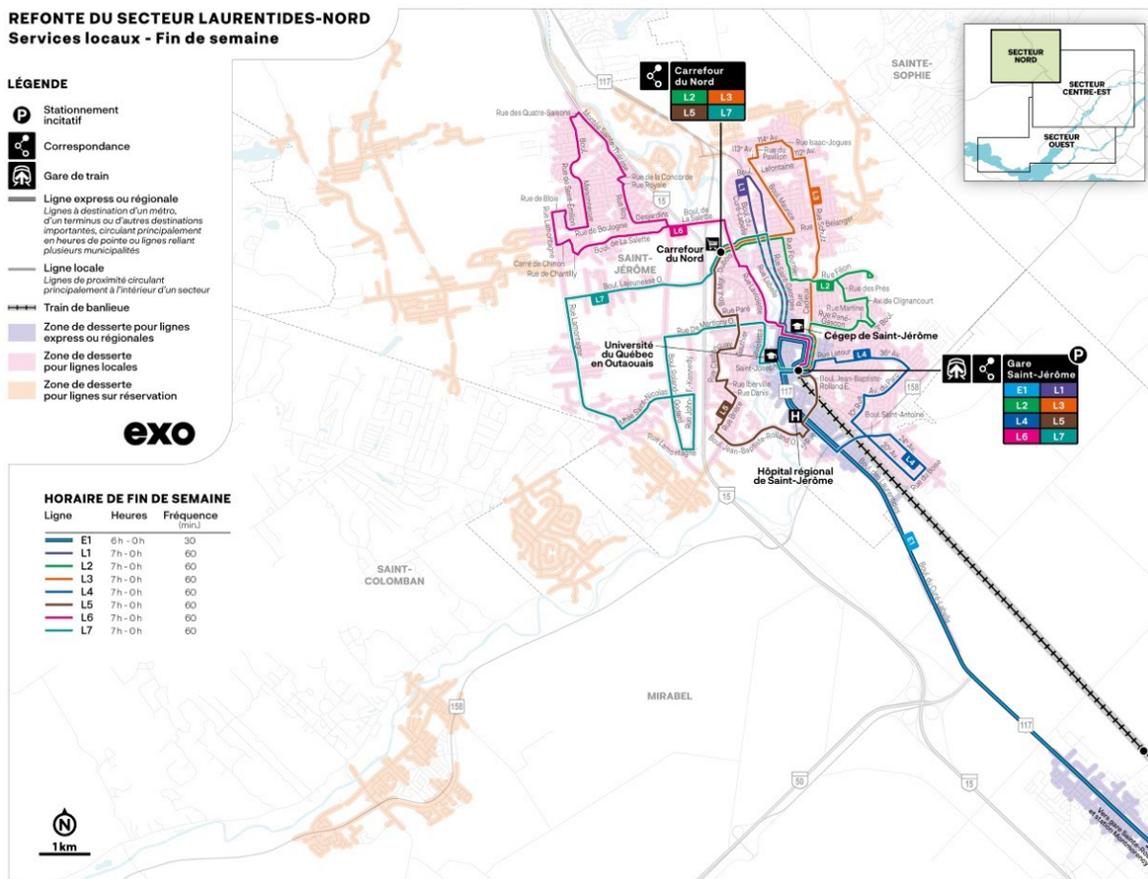
LÉGENDE

-  Stationnement incitatif
-  Correspondance
-  Gare de train
-  Ligne express ou régionale
Lignes à destination d'un métro, d'un terminus ou d'autres destinations importantes, circulant principalement en heures de pointe ou lignes reliant plusieurs municipalités
-  Ligne locale
Lignes de proximité circulant principalement à l'intérieur d'un secteur
-  Train de banlieue
-  Zone de desserte pour lignes express ou régionales
-  Zone de desserte pour lignes locales
-  Zone de desserte pour lignes sur réservation

exo

HORAIRE DE FIN DE SEMAINE

Ligne	Heures	Fréquence (min)
E1	6h - 0h	30
L1	7h - 0h	60
L2	7h - 0h	60
L3	7h - 0h	60
L4	7h - 0h	60
L5	7h - 0h	60
L6	7h - 0h	60
L7	7h - 0h	60



Indiquez quel est votre niveau d'accord avec les affirmations suivantes :

	Fortement en accord	Assez en accord	Peu en accord	Pas en accord du tout	Je ne sais pas
<ul style="list-style-type: none"> ● Les lignes locales de bus proposées permettront d'accéder facilement à différentes destinations d'intérêt dans mon secteur, que ce soit pour le travail, les études, les loisirs, etc. ● La distance de marche entre mon domicile et l'accès à une ligne d'autobus (ou de taxi) est raisonnable. ● Le réseau local répond à mes besoins avec une fréquence de 60 minutes toute la journée. 					

<ul style="list-style-type: none"> Le réseau local répond à mes besoins avec un service offert entre 7h00 et minuit 					
--	--	--	--	--	--

Si au moins une affirmation en désaccord (semaine ou fin de semaine):

(Optionnel) Veuillez expliquer pourquoi vous êtes en désaccord avec au moins une des affirmations ci-dessus :

5.2) Réseau local - semaine (filtre secteur Centre-Est)

22. Aux cours des années à venir, un nouveau terminus verra le jour à l'intersection de l'A19 et l'A640 à Bois-des-Filion. Plusieurs lignes Express seront disponibles vers le métro Montmorency.

Avez-vous entendu parler de ce nouveau terminus ?

Oui

Non

Je ne me souviens pas

23. La proposition du nouveau réseau local répondra mieux aux besoins à l'intérieur du secteur en offrant une option attractive de déplacement aux points d'intérêts et aux gares exo.

Les nouvelles lignes d'autobus offriront un service entre **6h et 23h** avec un intervalle maximum de **30 minutes en heure de pointe et 60 minutes** le reste de la journée (à l'exception de certaines lignes). Davantage de population aura accès à un arrêt d'autobus à moins de 500m, notamment aux Outlets Mirabel, à Blainville et à Terrebonne Ouest.

Les nouvelles lignes E3 à E8 se rendront directement au métro Montmorency par le biais des voies réservées sur l'A19. Au moins une ligne de bus passera **aux 10 minutes** en période de pointe entre le terminus A19 et la station de métro Montmorency.

Avec 14 lignes d'autobus et le train exo2, **la gare Sainte-Thérèse** sera le principal pôle de correspondance des Laurentides.

Côté établissements scolaires : le Collège Lionel-Groulx sera desservi par 6 lignes d'autobus entre 6h et 23h.

Le Cégep de Terrebonne par 2 lignes d'autobus entre 7h et 22h.

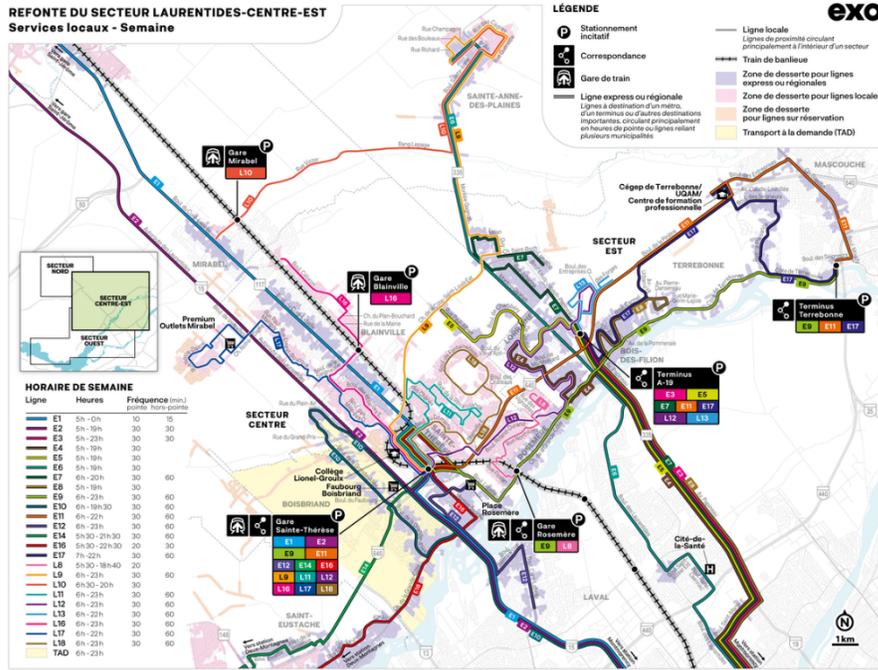
Le Collège Montmorency par 9 lignes d'autobus entre 6h et 23h.

La municipalité de Boisbriand fera partie d'une zone de transport à la demande (TAD).

Des lignes en taxi sur réservation seront disponibles afin d'agrandir le territoire desservi.

Pour plus de détails, merci de consulter la carte ci-dessous.

Note : la zone de desserte à 500 mètres est indiquée en couleur sur la carte (représentant moins de 8 minutes avec une vitesse de marche de 4 km/h).



Indiquez quel est votre niveau d'accord avec les affirmations suivantes :

	Fortement en accord	Assez en accord	Peu en accord	Pas en accord du tout	Je ne sais pas
<ul style="list-style-type: none"> Les lignes locales de bus proposées permettront d'accéder facilement à différentes destinations d'intérêt dans mon secteur, que ce soit pour le travail, les études, les loisirs, etc. La distance de marche entre mon domicile et l'accès à une ligne d'autobus (ou de taxi) est raisonnable. Le réseau local répond aux besoins avec une fréquence au 30 minutes en période de pointe et 60 minutes le reste de la journée. 					

<ul style="list-style-type: none"> • Le réseau local répond aux besoins avec un service offert entre 6h et 23 • Les lignes d'autobus express proposées (E3 à E8) sur l'autoroute A19 offre une alternative intéressante à la voiture 					
--	--	--	--	--	--

Le transport à la demande (service de type taxi ou minibus partagé) permettra les déplacements à l'intérieur de la zone identifiée à Boisbriand incluant la Gare Sainte-Thérèse et le collège Lionel-Groulx.

Le trajet sera réservable en avance par le biais d'une application mobile (ou en téléphonant au centre d'appels) et le transport viendra vous chercher à un arrêt au plus près de votre localisation.

Êtes-vous intéressé à utiliser ce service ?

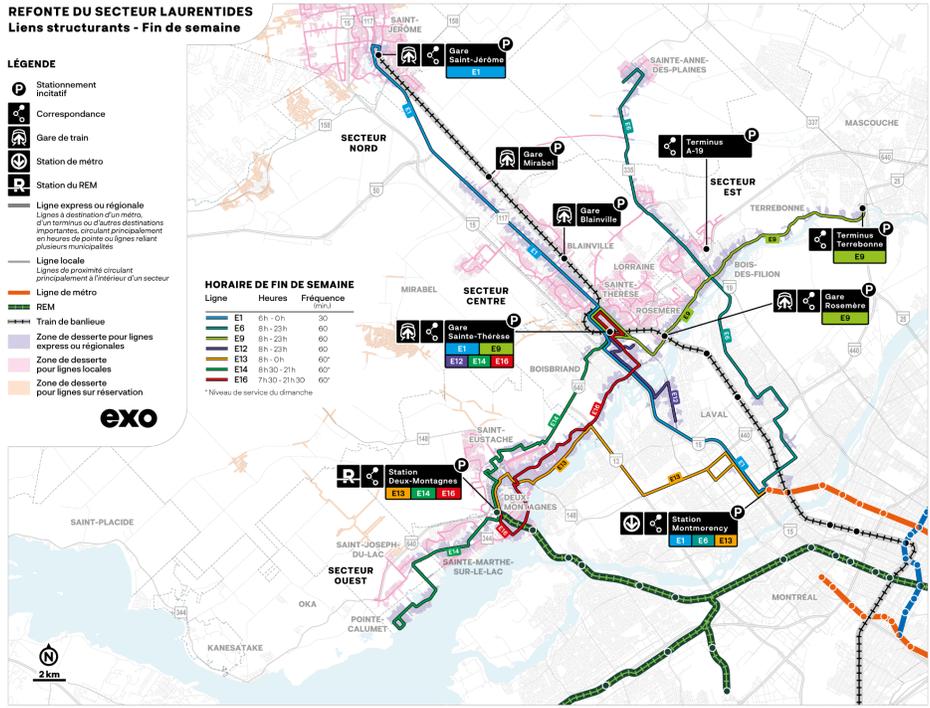
- Oui, certainement
- Oui, probablement
- Non, probablement pas
- Non, pas du tout
- Ne sait pas

Réseau local – fin de semaine (filtre secteur Centre-Est)

Le réseau de fin de semaine proposé permettra des déplacements vers les points d'intérêts du secteur et les gares exo.

Les nouvelles lignes en autobus en service la fin de semaine offriront un service entre **8h et 23h** avec une fréquence entre **30 et 60 minutes** (à l'exception de certaines lignes).

Pour plus de détails, merci de consulter la carte ci-dessous.



Indiquez quel est votre niveau d'accord avec les affirmations suivantes :

	Fortement en accord	Assez en accord	Peu en accord	Pas en accord du tout	Je ne sais pas
<ul style="list-style-type: none"> Les lignes proposées me permettront d'accéder facilement à différentes destinations d'intérêt dans mon secteur. Le réseau de fin de semaine répond aux besoins avec une fréquence de 30 à 60 minutes. Le réseau de fin de semaine répond aux besoins avec un service offert entre 8h et 23h (à l'exception de certaines lignes). 					

SI au moins une affirmation en désaccord (semaine ou fin de semaine):

(Optionnel) Veuillez expliquer pourquoi vous êtes en désaccord avec au moins une des affirmations ci-dessus :

5.3) Réseau local - semaine (filtre secteur Ouest)

1. La proposition du nouveau réseau local répondra mieux aux besoins à l'intérieur du secteur en offrant une option attractive de déplacement aux points d'intérêts et aux nouvelles stations du REM.

Toutes les lignes se rendront à la **station REM Deux-Montagnes** qui sera le principal pôle de correspondance.

En semaine, les lignes locales auront une fréquence de 30 minutes en période de pointe et 60 minutes en hors-pointe (L15, L19, L20, L21). Les lignes express auront une fréquence de 20 minutes en période de pointe et 30 minutes en hors-pointe (E13, E16).

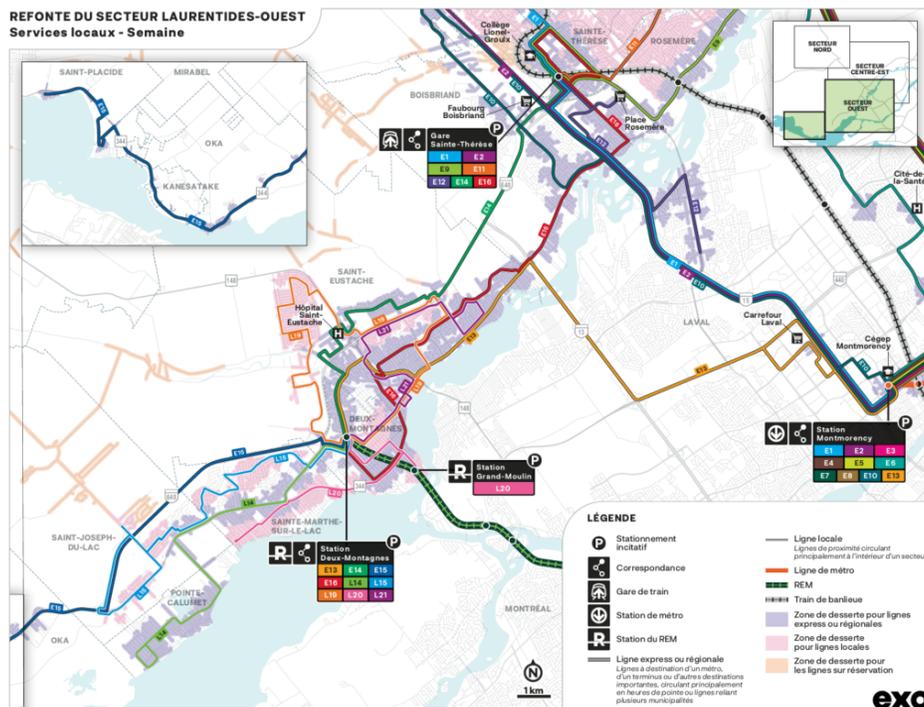
Davantage de population aura accès à moins de 500 m à un arrêt d'une ligne fréquente, grâce à la ligne circulant sur le boulevard Saint-Laurent (E16).

Une ligne supplémentaire d'autobus desservira le Collège Lionel-Groulx. (E14, E16)

Enfin, une ligne de taxi sur réservation sera disponible afin d'agrandir le territoire desservi.

Pour plus de détails, merci de consulter la carte ci-dessous.

Note : la zone de desserte à 500 mètres est indiquée en couleur sur la carte (représentant moins de 8 minutes avec une vitesse de marche de 4 km/h).



Indiquez quel est votre niveau d'accord avec les affirmations suivantes :

	Fortement en accord	Assez en accord	Peu en accord	Pas en accord du tout	Je ne sais pas
<ul style="list-style-type: none"> ● Les lignes locales de bus proposées permettront d'accéder facilement à différentes destinations d'intérêt dans mon secteur, que ce soit pour le travail, les études, les loisirs, les soins de santé, etc. ● La distance de marche entre mon domicile et l'accès à une ligne d'autobus (ou de taxi) est raisonnable. ● Le réseau local répond aux besoins avec une fréquence au 30 minutes en période de pointe et 60 minutes le reste de la journée. ● Le réseau local répond aux besoins avec un service offert entre 5h30 et 22h00. ● L'ajout d'une seconde ligne vers le Collège Lionel-Groulx (E14) rend cette destination plus accessible. 					

25. L'ensemble des lignes d'autobus se destineront ou transiteront par la station REM Deux-Montagnes. Selon-vous, quel sera l'impact sur votre utilisation du transport collectif ?

Note : la fréquence du REM sera aux 5 minutes en heure de pointe et 15 minutes hors-pointe. Le service prévoit entre autres un temps de parcours de 32 minutes jusqu'à la station McGill.

- Mon utilisation du transport collectif va augmenter
- Mon utilisation du transport collectif va diminuer
- Mon utilisation du transport collectif va rester la même
- Je ne sais pas

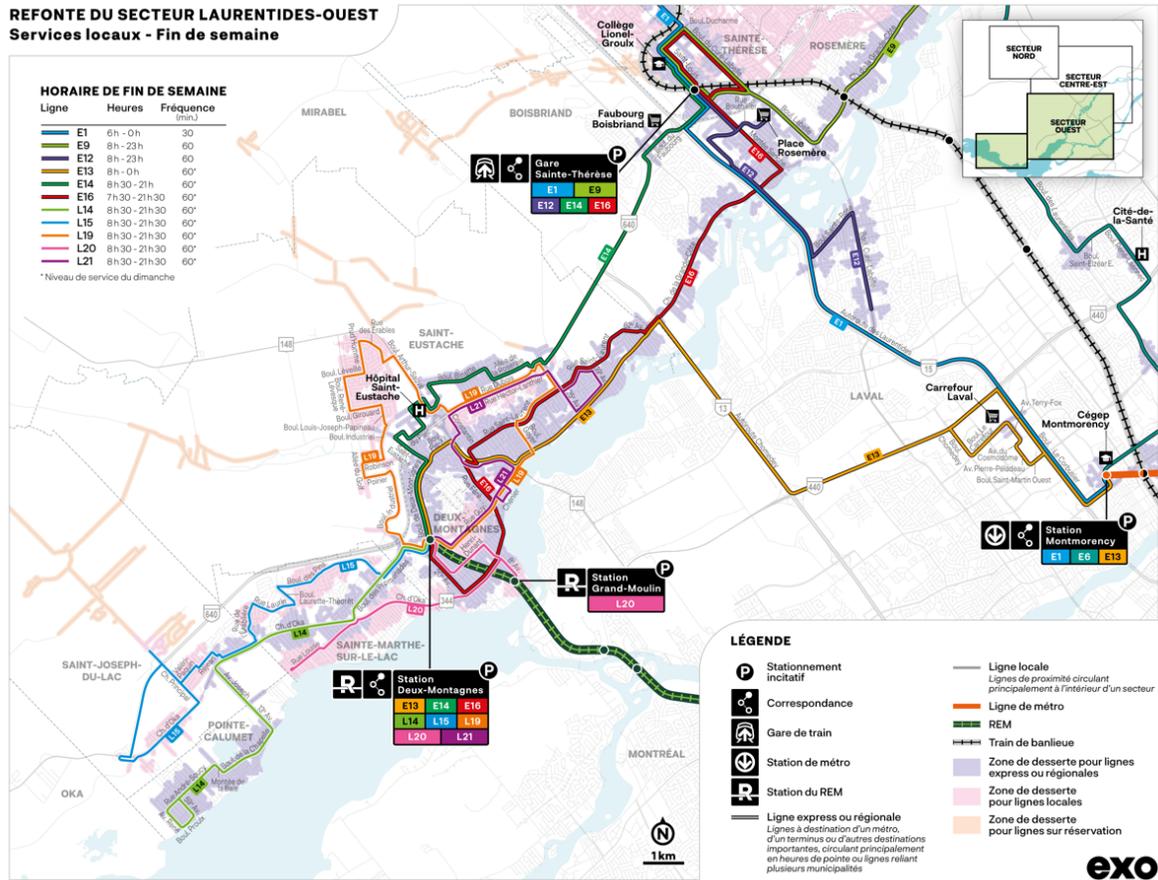
Réseau local – fin de semaine (filtre secteur Ouest)

Le réseau de fin de semaine proposé permettra des déplacements vers les points d'intérêts du secteur et les stations du REM.

Les heures de service du samedi seront supérieures à celles du dimanche.

Les nouvelles lignes d'autobus en service le dimanche offriront un service entre **8h30 et 21h30** avec une fréquence **aux 60 minutes** (à l'exception de certaines lignes).

Pour plus de détails, merci de consulter la carte ci-dessous.



Indiquez quel est votre niveau d'accord avec les affirmations suivantes :

	Fortement en accord	Assez en accord	Peu en accord	Pas en accord du tout	Je ne sais pas
<ul style="list-style-type: none"> Les lignes proposées me permettront d'accéder facilement à différentes destinations d'intérêt dans mon secteur. Le réseau du dimanche répond aux besoins avec une fréquence de 60 minutes. Le réseau du dimanche répond aux besoins avec un service offert entre 8h30 et 21h30 (à l'exception de certaines lignes). 					

Si au moins une affirmation en désaccord (semaine ou fin de semaine):

(Optionnel) Veuillez expliquer pourquoi vous êtes en désaccord avec au moins une des affirmations ci-dessus :

SECTION 6 : SATISFACTION GÉNÉRALE

26. Quel est votre niveau de satisfaction général à l'égard du réseau d'autobus qui vous est proposé?

- Très satisfait
- Assez satisfait
- Peu satisfait
- Pas du tout satisfait
- Je ne sais pas

Si peu ou pas du tout satisfait

Expliquez-nous brièvement pour quelle(s) raison(s) _____

27. Quel(s) élément(s) du nouveau réseau proposé appréciez-vous le plus ? Maximum 3 réponses

Filtre Secteur Centre-Est

La couverture : il y a plus de lignes d'autobus accessibles de mes lieux d'intérêt

L'accès plus direct à mes lieux d'intérêt

La fréquence du service en heure de pointe

La fréquence du service en heure hors pointe

La fréquence du service la fin de semaine

L'ajout des lignes d'autobus express vers le métro Montmorency

L'harmonisation des fréquences / Les fréquences plus régulières

La meilleure connectivité entre les municipalités (liens nord-sud et est-ouest)

Filtre Secteur Nord

Le fait que le service débute plus tôt et termine plus tard en semaine

Le fait que le service débute plus tôt et termine plus tard en fin de semaine

La couverture : plus de lignes d'autobus se destinent à proximité de mes lieux d'intérêt

L'accès plus direct à mes lieux d'intérêt

L'ajout d'une ligne d'autobus express vers le métro Montmorency

Filtre Secteur Ouest

L'accès plus direct à mes lieux d'intérêt

La meilleure connectivité entre les municipalités (liens est-ouest)

La fréquence du service en heure de pointe

La fréquence du service en heure hors pointe

L'accès plus direct vers mon lieu d'études

La couverture : plus de lignes d'autobus se destinent à proximité de mes lieux d'intérêt

Les lignes d'autobus qui vont desservir le REM

28. La révision du réseau d'autobus qui serait effectif au cours des prochaines années :

est susceptible de faire **augmenter** mon utilisation des services d'autobus exo

est susceptible de faire **diminuer** mon utilisation des services d'autobus exo

n'aura **aucun impact** sur mon utilisation des services d'autobus exo

Je ne sais pas

29. Enfin, comment avez-vous entendu parler de ce sondage ?

Courriel (infolettre)

Site web exo

Sur un autre site web

Sur Facebook

Bouche à oreille

Application Transit

Dans un hebdo

Affichage dans un terminus ou sur un bus

Lors d'une consultation en présentielle

Dans un établissement scolaire

Autre, précisez : _____

30. Avez-vous d'autres commentaires à nous partager concernant la proposition du nouveau réseau d'autobus du secteur Laurentides – Terrebonne-Ouest ? (optionnel)

Annexe 4 : Mémoires déposés

Association Générale des Étudiantes et Étudiants du Collège Lionel-Groulx



Mémoire sur les réseaux collectifs

Partie 1, refonte du réseau de bus

Avril 2023

Rédigé par Manuel Sauvé Chevalier,
responsable aux affaires externes et communications

AGEECLG
100, Rue Duquet #S-007
externe@ageeclg.info
450-430-3120 #2299
www.ageeclg.info

Introduction

L'Association Générale des Étudiantes et Étudiants du Collège Lionel-Groulx (AGEECLG) est l'organisme qui représente les quelques 6000 étudiant.e.s fréquentant ce cégep.

Dans le cadre de notre dernière Assemblée Générale, nos membres ont voté pour que l'AGEECLG prenne position pour un transport en commun gratuit, fréquent, accessible et efficace. Ils ont également voté un mandat de grève de deux jours, que nous avons mis en application en tenant des lignes de piquetage les 20 et 21 avril derniers. Nous avons ensuite été rejoints le 21 dans notre grève par l'Association Étudiante du Cégep de St-Laurent, l'Association Générale Étudiante de Bois-de-Boulogne, le Regroupement des Étudiantes et Étudiants du Cégep Joliette de Lanaudière ainsi que l'Association Générale Étudiante du Cégep Régional de Lanaudière à l'Assomption, ce qui représentait environ 15 000 étudiant.e.s en grève dans la région.

Ces mémoires vous sont présentés par le Conseil de Représentation Étudiante de l'AGEECLG dans le but de proposer des solutions aux problèmes de transport que vivent nos membres et de mettre en application nos mandats, notamment celui visant un transport en commun gratuit, efficace, accessible et fréquent.

La première partie concerne nos commentaires vis-à-vis de la refonte du réseau d'autobus qui a actuellement lieu pour le secteur Laurentides-Terrebonne Ouest. Une deuxième partie concernant nos commentaires généraux par rapport aux difficultés de transport vécues sur la Couronne Nord ainsi que des pistes de solutions afin de les régler suivra cet envoi, dans les prochaines semaines. Nos revendications seront également communiquées aux responsables politiques de région et aux municipalités.

Mémoire sur la refonte du réseau de bus des Laurentides

Commentaires généraux :

- Il est louable de souhaiter avoir un service à heures fixes (par exemple strictement aux trente minutes). Toutefois, cela ne tient pas compte des transferts avec le train de banlieue. Il est, à notre avis, nuisible de ne pas considérer l'intégration entre ces deux modes de transport, étant donné que les trains fournissent un service express structurant autour duquel le réseau de bus s'articule. Il est donc, pour nous, essentiel que des transferts synchronisés soient possibles entre bus et train, notamment hors des heures de pointe, où les bus circuleront en majorité aux heures.
- Il est selon nous souhaitable d'avoir un service de soirée qui dessert efficacement tous les quartiers. À ces fins, les taxibus sont une bonne option. Ainsi, il pourrait être envisagé d'étendre les services de taxibus ou d'exo à la demande à l'ensemble de la zone desservie par exo lorsque les lignes d'autobus arrêtent le service en soirée, afin de permettre plus d'options de déplacements.

1. Zone Nord

La proposition de service à St-Jérôme semble bien construite. Il est crucial, à notre avis de maintenir la synchronisation entre les bus et le train de banlieue, qui est très populaire.

Toutefois, à notre avis, la fréquence de la ligne L1 devrait être améliorée, afin d'éviter une baisse drastique du service à la suite du retrait de la 9. Une solution à cet égard serait de la mettre au 30 minutes hors pointe et 15 minutes en heure de pointe, ce qui ne demanderait pas beaucoup plus de véhicules considérant qu'elle est très courte.

De plus, la ligne E1 sera un lien express très important pour la connectivité régionale future. Il est donc questionnable qu'elle ne circule qu'en semaine, obligeant les usager.e.s à utiliser la ligne E2, beaucoup plus longue. Il serait selon nous préférable d'avoir quelques passages de la E1 aux heures non-desservies par le train de banlieue la fin de semaine.

Le détour de la ligne E2 par le cégep de St-Jérôme est essentiel pour la connectivité régionale. Toutefois, celui-ci fera perdre environ 5 minutes aux utilisatrices de cette ligne transférant depuis les lignes locales à la Gare, ce qui est quand même significatif pour les usager.e.s quotidiennes de cette ligne. Une solution pourrait être de faire passer la ligne E2 devant la gare, aller jusqu'au cégep, puis revenir à la gare pour son temps de repos entre deux voyages.

2. Zone Centre-Est

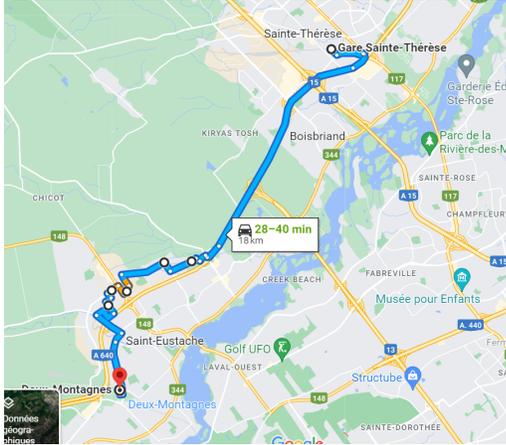
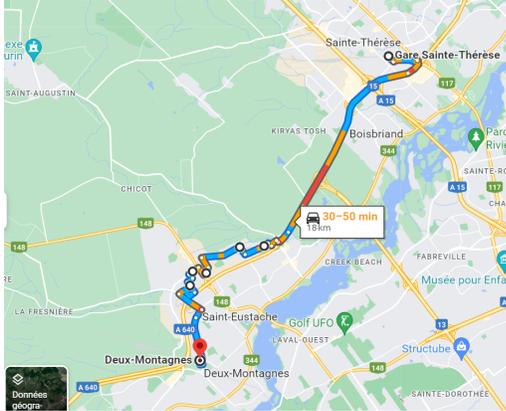
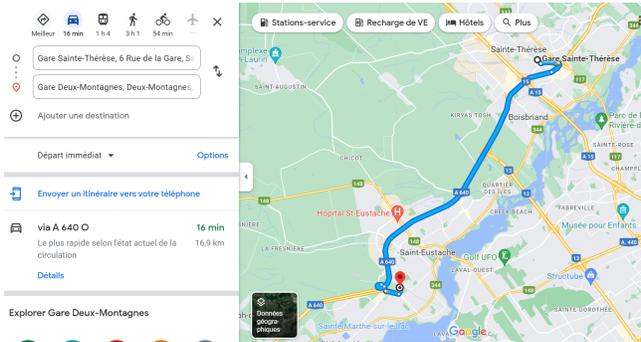
- À Boisbriand, le service de la ligne E10 n'est pas adéquat pour se diriger vers Sainte-Thérèse et le collège. Il faudra donc s'assurer que le service exo à la demande soit efficace dans ce secteur. Il serait à notre avis plus utile de faire circuler la E10 par la Gare Ste-Thérèse, plutôt que directement au terminus Montmorency, afin de servir les deux types de trajet (ceux vers Ste-Térèse et ceux vers le métro). Favoriser le plus d'opportunités de correspondance devrait être une priorité, tout comme éviter les lignes de bus déconnectées du reste du réseau. Le même scénario se répète dans le secteur de Bois-des-Fillion, où plusieurs lignes sont déconnectées du futur terminus, ce qui pose des problèmes en terme de connectivité. À notre avis, le plus de lignes possibles devraient être connectées aux points de correspondance afin de faciliter les transferts et la connectivité locale et régionale.
- À Sainte-Thérèse, la ligne L17 devrait à notre avis circuler sur la rue St-Charles, au lieu de continuer sur le boulevard des Milles-Iles et rejoindre la L16, afin d'éviter que ce secteur dense de Ste-Thérèse ne perde le service d'autobus.
- À Blainville, il devrait être envisagé de faire se terminer la L16 au boulevard Curé-Labelle, afin de permettra la corresponsance avec la ligne E2 pour les usager.e.s se dirigeant vers le nord, et ainsi leur éviter un long détour via Ste-Thérèse. Cette ligne pourrais également être prolongée jusqu'à la Gare de Mirabel, en desservant au passage les quartiers résidentiels de Saint-Janvier actuellement non-desservis.
- À défaut d'allonger la ligne L16, une ligne locale devrait être créée afin de desservir Saint-Janvier. Cette ligne devrait par la suite desservir Saint-Augustin, et devrait débiter à la gare de Mirabel, qui deviendrait ainsi un pôle d'échanges pour Mirabel, et ainsi utiliser les infrastructures du terminus d'autobus de la gare, qui est actuellement sans aucune utilité. Une correspondance avec la ligne E2 serait également possible, et il la possibilité d'un transfert avec la ligne E1, à la sortie Saint-Janvier, pourrais être envisagée. Saint-Augustin pourrais alternativement être desservie par une ligne à partir de la Gare de Sainte-Thérèse, toutefois cela se ferait au détriment d'une cohésion entre les différents secteurs de la Ville de Mirabel et en rendant les déplacements entre ces secteurs très longs.
- Il est plutôt étrange que la ligne E6, au lieu de faire comme les autres lignes de bus et d'utiliser les bretelles spéciales pour autobus qui seront construit sur l'A-19 à la hauteur du boulevard St-Martin, utilise plutôt le boulevard des Laurentides. Si le but est de desservir l'hôpital de la cité de la Santé, la ligne devrait rester sur l'A-19 jusqu'à la hauteur de l'hôpital. De plus, il est critique que la ligne E6 se connecte au futur terminus de Bois-des-Fillion, afin de permettre les correspondances, nottament la fin de semaine, alors que les autres lignes express en provenance dudit terminus ne seront pas en exploitation.

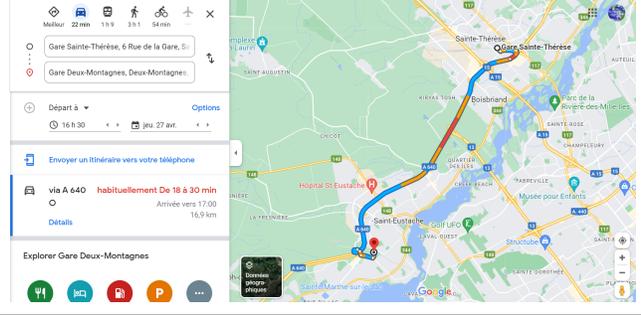
- Les lignes en provenance de Bois-des-Fillion devraient soit se diriger vers la station Cartier, qui est plus près de l'A-19 (ce qui est d'ailleurs actuellement le cas), ou bien utiliser la 440 pour se rendre à la station Montmorency, comme le fait l'autobus 19 en provenance de Terrebonne.
- La ligne E17 et la ligne E8 semblent redondantes. La ligne E17 pourrait faire la boucle dans le quartier Urbanova que fait la ligne E8, au lieu de dédoubler le service.
- Il ne devrait pas être exclu d'instaurer une ligne locale à Boisbriand si jamais la satisfaction face au service Exo à la demande n'est pas au rendez-vous. Si jamais le service a du succès, il pourrait être envisager de l'étendre afin de couvrir d'autres zones peu desservies. De plus, le service Exo à la demande pourrait éventuellement être étendu à tout le secteur, en complémentarité des lignes régulières, afin d'assurer les déplacements dans des axes moins fréquentés.
- Les lignes passant devant le Collège Lionel-Groulx en direction sud devraient avoir un arrêt nommé «Collège Lionel-Groulx» et situé à l'angle des rues Saint-Louis et Saint-Charles. En effet, l'arrêt Saint-Louis/Limoges est étrangement placé pour desservir le cégep, n'étant pas vis-à-vis un entrée de celui-ci, et mélange les étudiant.e.s puisqu'il ne porte pas le nom du Collège qu'il dessert pourtant. De plus, les infrastructures aux arrêts desservant le Collège devraient être améliorées (plus d'abribus, aires d'attente en pavé uni plus larges) afin de ressembler aux infrastructures présentes aux Cégep de Saint-Jérôme et ainsi mieux accommoder le grand nombre d'usager.e.s les utilisant.
- Les lignes E9 et E16, dans leur boucle autour du Collège Lionel-Groulx, devraient circuler dans un sens différent (antihoraire/horaire) afin de desservir le boulevard du Curé-Labelle dans les deux directions
- Les correspondances entre les bus terminant à la Gare Sainte-Thérèse et ceux continuant vers le Collège Lionel-Groulx devraient être faciles. Ainsi, elles devraient être coordonnées, et être pensées afin d'être sur des quais adjacents. De plus, le terminus des bus devrait être clairement indiqué, et la possibilité de faire une correspondance devrait être claire, notamment, par exemple, par l'ajoute de panneaux temporaires lors de la rentrée au cégep, dirigeant les étudiant.e.s vers les bus continuant leur trajet vers le Collège. Également, un temps suffisant pour la correspondance devrait être laissé.

3. Zone Ouest

- Le service express E14 vers Deux-Montagnes n'est pas assez express dans sa configuration proposée. En effet, le détour par le réseau local à

Sainte-Eustache ferait perdre à ses usagers, en moyenne, une quinzaine de minutes.

Scénario	Temps estimé	Capture d'écran
Alignement proposé actuel HORS POINTE	28-40 minutes	
Alignement proposé actuel HEURE DE POINTE	30-50 minutes	
Alignement idéal HORS POINTE	16 minutes	

Alignement idéal HEURE DE POINTE	18-30 minutes	
--	------------------	--

À notre avis, la ligne L19 devrait assurer le service local sur le boulevard Binette et l'allée de la Roseraie. Si le service de l'hôpital de Saint-Eustache par la ligne E14 est considéré nécessaire, celui-ci devrait être effectué via la sortie 11 de l'autoroute 640, puis un rapide retour sur l'autoroute à cette même sortie, après avoir effectué un arrêt sur la rue du Parc au coin des Promenades.

Le but de la ligne E14 étant de fournir un service express entre Ste-Thérèse et la station Deux-Montagnes, tout détour non absolument nécessaire devrait à tout prix être évité. En effet, 15 minutes est une perte de temps considérable, étant donné que de nombreuses personnes devront faire une correspondance à la station Deux-Montagnes, ce qui ferait perdre aux gens du secteur se dirigeant vers Ste-Thérèse 30 minutes par jour.

De plus, cette perte de temps découragera les personnes de Ste-Thérèse de se rendre au Réseau Express Métropolitain, ce qui, dans une optique de réseau régional, n'est pas souhaitable puisque celui-ci désengorgera la ligne orange et qu'avoir plus d'usagers se dirigeant vers Deux-Montagnes plutôt que Laval permettra également d'éviter les engorgements actuels sur les lignes se dirigeant vers Montmorency aux heures de pointe, en les étalant sur encore plus de lignes de bus.

Commentaires à propos de la proposition de réseau d'autobus Laurentides – Terrebonne-Ouest

Présentés à l'équipe de planification Exo lors des consultations publiques phase 2

Par : Joseph Alacchi

Mai 2023

Liste récapitulative de mes propositions :

Axe A-19

PROPOSITION #1 : Rediriger les lignes E3, E4, E5, E6, E7, E8 vers le métro Cartier, pour minimiser le temps de déplacement vers Montréal.

PROPOSITION #2 : Si la proposition #1 est rejetée et les lignes E3-E8 continueront vers le métro Montmorency, envoyer ces lignes via St-Martin afin de minimiser la durée du trajet.

PROPOSITION #3 : Préserver le service en soirée et en fin de semaine à Terrebonne-Ouest.

PROPOSITION #4 : Assurer un service direct bidirectionnel pendant toute la semaine entre Vimont/Auteuil et la Rive-Nord.

PROPOSITION #5 : Ajouter des arrêts au parcours dans Auteuil et Vimont afin d'assurer une bonne possibilité d'accès et de correspondance.

Zone Centre

PROPOSITION #6 : Rediriger la ligne E12 via Curé-Boivin/Grande-Côte/Labelle pour préserver l'accès au réseau pour le secteur sud-ouest de Rosemère.

PROPOSITION #7 : Étudier le prolongement de la ligne E12 vers Montmorency, afin de réduire le temps de parcours vers Montréal depuis son bassin de couverture.

PROPOSITION #8 : Rediriger la ligne L17 via la Plaza Sainte-Thérèse pour préserver l'accès au réseau pour ce secteur.

PROPOSITION #9 : Revoir le trajet de la ligne E9 dans Sainte-Thérèse pour offrir un service bidirectionnel depuis et vers la gare Sainte-Thérèse.

PROPOSITION #10 : Rediriger la ligne L10 via Charles entre Drouin et Alarie, pour offrir un service de base à un quartier qui n'a autrement aucun service.

Zone Ouest

PROPOSITION #11 : Faire transiter la ligne E13 via Le Carrefour plus souvent, sinon en tout temps, et ajouter d'autres arrêts sur cette portion du trajet.

PROPOSITION #12 : Étudier la possibilité d'ajouter un arrêt à la station Grand-Moulin sur la ligne E16.

PROPOSITION #13 : Confirmer un service bidirectionnel et fréquent (30min en pointe, 60min hors-pointe) sur la ligne L19.

Boisbriand

PROPOSITION #14 : Pour garantir des délais de correspondance raisonnables entre le TAD de Boisbriand et le reste du réseau, prévoir un horaire prédéterminé pour le départ et l'arrivée à Sainte-Thérèse.

PROPOSITION #15 : Considérer sérieusement une approche à ligne fixe traditionnelle pour Boisbriand, utilisant le TAD ou le taxi collectif uniquement pour les secteurs impossibles à desservir autrement, surtout s'il s'avère que le TAD nécessite plus de 2 véhicules pour couvrir adéquatement le territoire.

Parcs industriels

PROPOSITION #16 : Offrir un service de base par taxi collectif aux parcs industriels Michèle-Bohec et Blainville-Est à Blainville.

Axe A-19

Il est clair que le projet de l'autoroute 19 avec voies réservées aura un impact très important sur la vitesse du transport depuis Bois-des-Filion et environs vers la ville-centre. Il fait beaucoup de sens que le service aux heures de pointe pour Lorraine, Bois-des-Filion, Terrebonne-Ouest soit structuré autour de cet axe, et je félicite l'équipe de planification pour son leadership à cet égard.

Le choix de terminus à Laval

PROPOSITION #1 : Rediriger les lignes E3, E4, E5, E6, E7, E8 vers le métro Cartier, pour minimiser le temps de déplacement vers Montréal.

Le réseau proposé par Exo dirigerait tous les passagers vers le métro Montmorency. Contrairement, je propose que tous les parcours devraient se diriger vers le métro Cartier.

Mon motif principal serait de minimiser le temps de déplacement vers Montréal. On parle d'une économie d'environ 6-8 minutes, ce qui n'est pas insignifiant, surtout lorsqu'on considère le nombre de déplacements qui en bénéficieraient. Puisqu'on propose que le parcours A-19 sera la méthode principale de voyager depuis tout le secteur vers la ville centre, il est très important de s'assurer que tout se fait dans les temps les plus optimaux possibles.

Bien sûr, par ma proposition, il est vrai que le temps de déplacement vers Montmorency et les autres destinations à l'ouest (le centre-ville de Laval) serait augmenté, mais pas par beaucoup, car le métro peut faire la navette de Cartier à Montmorency en seulement 5 minutes. Il y aurait peut-être un impact tarifaire si certains usagers étaient obligés à emprunter le métro, mais j'ai eu l'impression que l'objectif final de la refonte tarifaire était un vrai système de tarifs mode-neutre, et donc je ne crois que cette proposition aurait un tel impact. Toutefois, même si c'était le cas, je crois toujours que les bénéfices de ma proposition l'emportent sur les désavantages.

Les données soutiennent mon choix de prioriser les déplacements vers Montréal avant Laval. Lors de la dernière enquête O-D, il y avait **8,1 fois plus de déplacements**¹ en TEC en pointe AM de Rosemère/Lorraine/Bois-des-Filion vers l'île de Montréal versus vers Laval. Tous modes de transport confondus, l'île de Montréal représentait tout de même la destination de **2,2 fois plus de déplacements**² en pointe AM que Laval.

¹ ARTM, Enquête Origine-Destination, 2018, données ouvertes, Matrice de déplacements d'une journée moyenne de semaine (zone 644)

² Idem

Le parcours terminal à Laval

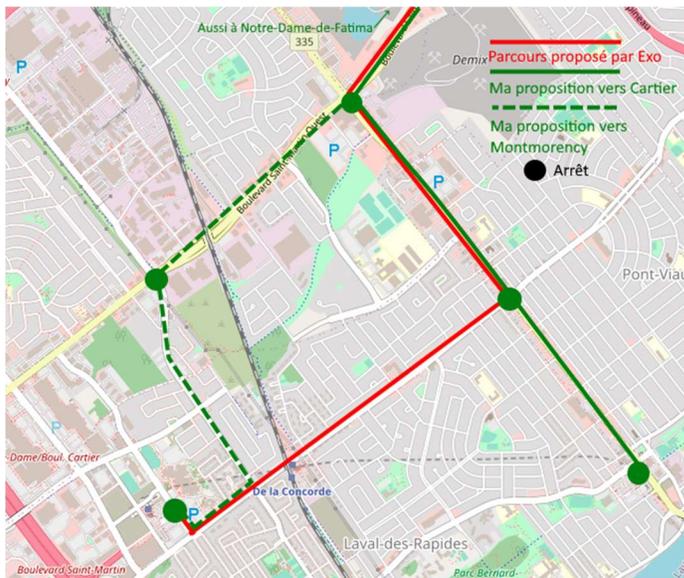
PROPOSITION #2 : Si la proposition #1 est rejetée et les lignes E3-E8 continueront vers le métro Montmorency, envoyer ces lignes via St-Martin afin de minimiser la durée du trajet.



Parcours terminal à Laval proposé par Exo

Même si un terminus à Montmorency est conservé, je crois que le parcours proposé dans les plans (qui semble être St-Martin/Laurentides/Concorde) est sous-optimal. Oui, le parcours proposé permettrait peut-être la correspondance au métro De La Concorde, mais celui-ci serait inconfortable en pointe AM en raison de la nécessité de traverser une intersection avec presque tous les passagers de l'autobus. J'envisagerais plutôt un trajet direct via St-Martin/Laval pour gagner quelques minutes.

Bien sûr, comme élaboré précédemment, je crois que le terminus devrait se situer au métro Cartier, avec des arrêts intermédiaires à St-Martin/Notre-Dame-de-Fatima, St-Martin/Laurentides, et Laurentides/Concorde.



Mes propositions de parcours vers Cartier (ou vers Montmorency)

Analyse de temps de parcours :

Analyse informelle de temps de parcours :

Option	Temps de parcours approximatif BDF à Bonaventure	Temps de parcours approximatif BDF à Montmorency
Montmorency via Concorde (proposée actuellement par Exo)	53 min	22 min
Montmorency via St-Martin	51 min	20 min
Cartier via Laurentides	44 min	28 min

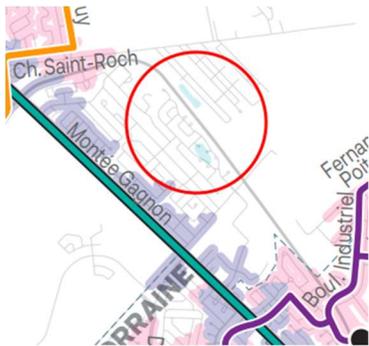
Certainement, un temps de parcours de 44min à la fréquence proposée de +/- 10min en pointe offrirait une excellente alternative à l'auto!

Service à Terrebonne-Ouest en soirée et fin de semaine

PROPOSITION #3 : Préserver le service en soirée et en fin de semaine à Terrebonne-Ouest.

Il ne faudrait absolument pas couper le service en fin-de-semaine au secteur Terrebonne-Ouest qui est actuellement desservi par la ligne 28. Ceci est un secteur avec une haute utilisation du TEC. Étrangement, la ligne E6 n'est pas proposée de circuler hors-pointe en semaine (comme est actuellement le cas avec la ligne 24), mais circulerait toute la journée pendant la fin de semaine.

Un service en fin de soirée serait aussi apprécié dans ce secteur. Notez que l'actuelle ligne 9 (du secteur Terrebonne-Mascouche) termine actuellement son service vers 22h en semaine.



Lacune dans le réseau fin-de-semaine proposé

Le service local vers Vimont et Auteuil

PROPOSITION #4 : Assurer un service direct bidirectionnel pendant toute la semaine entre Vimont/Auteuil et la Rive-Nord.

Toute refonte du réseau doit absolument corriger la situation quant aux déplacements entre Vimont, Auteuil et la Rive-Nord. Ce sont des banlieues voisines, et quoiqu'elles relèvent de différents territoires administratifs, les déplacements entre ces secteurs doivent recevoir le même traitement que tout autre déplacement entre secteurs voisins.

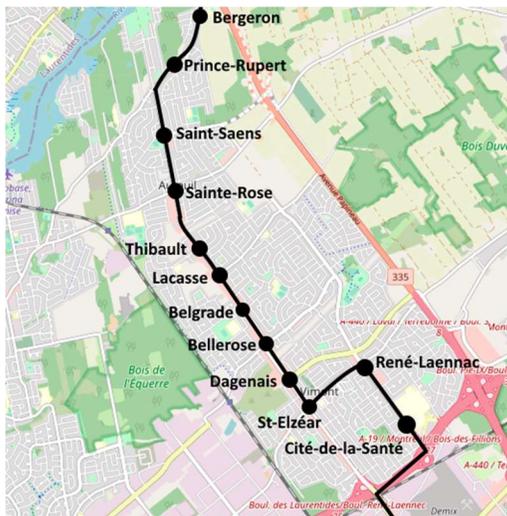
La situation actuelle est tout simplement horrible. Un voyageur entre Auteuil et Bois-des-Filion doit descendre jusqu'au métro pour ensuite rebrousser chemin via le réseau Exo, ou sinon monter jusqu'à la fin du réseau de la STL (rue Bienville), marcher 15 minutes à pied à travers le pont Athanase-David (très dangereux en hiver), pour finalement accéder au réseau Exo.

La solution qui a été proposée par Exo est celle d'envoyer la ligne E6 via Laurentides au lieu de l'A-19. Cependant, dans le réseau proposé, la ligne E6 ne circule que pendant les heures de pointe en semaine, mais pendant toute la journée en fin de semaine. Ceci crée un manque de service important hors-pointe en semaine.

Je proposerais donc d'envoyer la ligne E7 via le boul. des Laurentides en semaine pendant les heures que la ligne E6 ne circule pas, afin d'offrir un service local entre Vimont/Auteuil et la Rive-Nord en tout temps!

PROPOSITION #5 : Ajouter des arrêts au parcours dans Auteuil et Vimont afin d'assurer une bonne possibilité d'accès et de correspondance.

Il faudrait aussi prévoir plus d'arrêts que ceux qui sont actuellement identifiés sur le plan fourni par Exo, afin d'assurer une bonne possibilité d'accès et de correspondance avec le réseau de la STL. Je proposerais les arrêts montrés sur la carte ci-dessous, qui seraient un bon compromis entre vitesse d'exploitation et accès au service.



Ma proposition de parcours local à Vimont et Auteuil.

Pourtant, la solution idéale, tant pour le niveau de service aux usagers, que pour les budgets, serait de prolonger une ou plusieurs lignes de la STL (parmi les lignes 17, 39, 45) de leur terminus actuel sur la rue Bienville jusqu'au nouveau Terminus A-19. C'est une proposition qui a été suggéré par plusieurs à la séance de consultation publique tenue à Lorraine! Je vous implore de l'étudier sérieusement!

Zone Centre

Ligne E12

PROPOSITION #6 : Rediriger la ligne E12 via Curé-Boivin/Grande-Côte/Labelle pour préserver l'accès au réseau pour le secteur sud-ouest de Rosemère.

Notez que l'actuelle ligne 11 ne passe par l'A-15 que depuis 2020 en raison d'une interdiction aux poids lourds sur le pont de l'île Bélair. Avant 2020, la ligne 11 passait par le pont de la R-117.

Les travaux de reconstruction du pont de l'île Bélair sont actuellement prévus par le MTQ³, donc il me serait choquant que cette interdiction de passage durerait indéfiniment.

Puisque le réseau proposé ne dessert plus l'extrémité sud-ouest de la ville de Rosemère, je propose d'envoyer la ligne E12 via Grande-Côte/Labelle au lieu du pont A-15 pour rétablir un accès à ce secteur, ainsi que pour offrir un accès direct aux commerces et attraits touristiques situés sur Labelle au sud de Grande-Côte.

Ce changement n'aurait aucun impact sur le temps de parcours.



Ma proposition de modification ligne E12

PROPOSITION #7 : Étudier le prolongement de la ligne E12 vers Montmorency, afin de réduire le temps de parcours vers Montréal depuis son bassin de couverture.

Il serait aussi bien intéressant de possiblement prolonger la ligne E12 vers Montmorency afin d'offrir à son bassin de desserte un service rapide vers Montréal. Le temps de parcours aller-retour dépasserait légèrement les 60min, mais si les véhicules peuvent être partagés avec les autres lignes terminant à Montmorency, l'impact budgétaire pourrait être quand même faible comparé aux importants bénéfices.

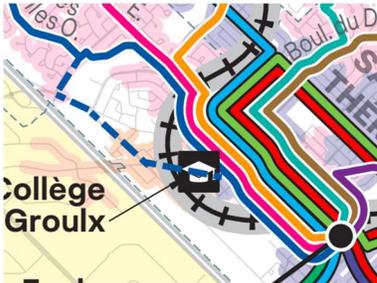
³ <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/salle-de-presse/nouvelles/Pages/investissements-2023-2025-laurentides.aspx>

Trajet de la ligne L17 à Sainte-Thérèse

PROPOSITION #8 : Rediriger la ligne L17 via la Plaza Sainte-Thérèse pour préserver l'accès au réseau pour ce secteur.

À Sainte-Thérèse, le réseau proposé élimine tout le service sur les rues Blainville O et St-Charles, incluant pour la Plaza Sainte-Thérèse et son centre de prélèvements. Ma solution serait simple : j'enverrais la ligne L17 via Coteau/St-Charles/Sicard/Blainville pour palier à cette coupe.

L'impact sur le temps de parcours serait très minime.



Ma proposition de modification ligne L17

Trajet de la ligne E9 à Sainte-Thérèse

PROPOSITION #9 : Revoir le trajet de la ligne E9 dans Sainte-Thérèse pour offrir un service bidirectionnel depuis et vers la gare Sainte-Thérèse.

J'ai remarqué que la ligne E9 est prévue de terminer en boucle à Sainte-Thérèse (via Curé-Labelle). Le problème avec une boucle unidirectionnelle est que le trajet vers ou depuis la gare Sainte-Thérèse (le point de correspondance principal) aurait un long détour dans une des deux directions. Je proposerais un trajet bidirectionnel via la rue Desjardins, afin minimiser le temps de trajet vers la gare Sainte-Thérèse et le Collège Lionel-Groulx. La ligne se terminerait au Collège, ou sinon à la gare.

La ligne E16 est aussi proposée de se terminer en boucle, mais pour cette ligne, il n'y a pas ce problème car la ligne passerait près de la gare Sainte-Thérèse dans les deux directions.

Si l'objectif derrière cette décision de terminer les lignes en boucles était d'offrir un service sur Curé-Labelle dans Sainte-Thérèse, cet objectif pourrait être accompli en redirigeant la ligne L11 via Blainville/Curé-Labelle.



Proposition d'Exo de boucle pour terminer la ligne E9



Ma proposition pour terminer la ligne E9 au CÉGEP

Ligne L10

PROPOSITION #10 : Rediriger la ligne L10 via Charles entre Drouin et Alarie, pour offrir un service de base à un quartier qui n'a autrement aucun service.

Le quartier de Saint-Janvier à l'est de la voie ferrée est actuellement très loin du service de transport en commun, ayant des distances de marche parfois excédant 30 minutes! Je proposerais d'envoyer la ligne L10 via Charles entre la Montée Drouin et la nouvellement construite rue Alarie, afin que ce secteur ait au moins accès au transport en commun pendant les heures de pointe.



Ma proposition de modification ligne L10

Zone Ouest

Le réseau proposé pour la Zone Ouest est assez logique et compréhensif. Bien sûr, la structure du réseau doit s'orienter autour du REM, le lien le plus rapide vers la ville centre, ce qui a été très bien fait. Je n'en ai que quelques petits commentaires.

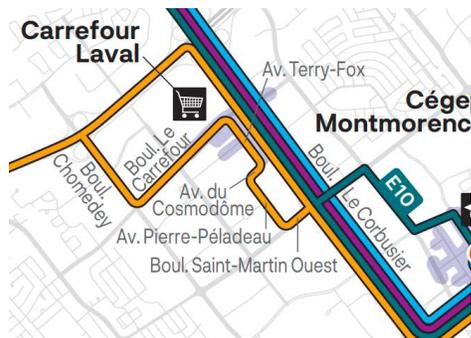
Ligne E13 via Le Carrefour

PROPOSITION #11 : Faire transiter la ligne E13 via Le Carrefour plus souvent, sinon en tout temps, et ajouter d'autres arrêts sur cette portion du trajet.

Je crois que la ligne E13 devrait passer via le Terminus Le Carrefour et Pierre-Péladeau plus souvent comparé à l'horaire actuel de la ligne 8, sinon même pour tous les départs.

Contrairement au réseau actuel qui se fie à ligne 8 comme principal lien entre tout ce secteur et Montréal, dans le nouveau réseau proposé, cette fonction sera assurée par le REM. Donc, minimiser strictement le temps de parcours vers le métro ne sera pas aussi critique comme il l'est présentement. Il serait justifiable de considérer aussi la mobilité vers divers points d'attrait, notamment le « centre-ville de Laval », le centre d'achats Carrefour Laval, sans oublier les nombreuses possibilités de correspondance disponibles au Terminus Le Carrefour.

En tout cas, des arrêts supplémentaires dans cette section seraient très utiles, notamment à Carrefour/Chomedey, Carrefour/Daniel-Johnson, et St-Martin/Pierre-Péladeau.

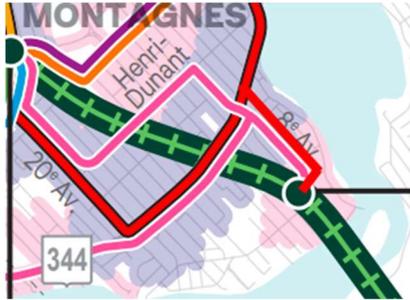


Trajet proposé par Exo pour la ligne E13 à Laval

Accès à la station Grand-Moulin pour la ligne E16

PROPOSITION #12 : Étudier la possibilité d'ajouter un arrêt à la station Grand-Moulin sur la ligne E16.

Si l'horaire et la synchronisation le permettent, je proposerais d'ajouter aussi à la ligne E16 le petit détour vers la station Grand-Moulin avant de poursuivre vers le terminus à Deux-Montagnes. Ceci aurait comme effet de réduire le temps de parcours vers Montréal d'environ 6 minutes. Il serait bien dommage de passer si proche de la station sans s'y arrêter.



Ma proposition de modification ligne E16

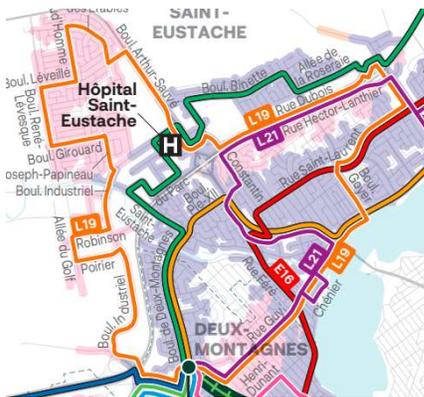
Ligne L19

PROPOSITION #13 : Confirmer un service bidirectionnel et fréquent (30min en pointe, 60min hors-pointe) sur la ligne L19.

Il n'est pas clair si la ligne L19 proposée serait une boucle bidirectionnelle ou unidirectionnelle. C'est-à-dire, est-ce que la fréquence publiée (30-60min) s'applique dans les 2 sens : horaire et anti-horaire?

Il est très important d'offrir un service rapide et fréquent entre la station Deux-Montagnes et les secteurs industriels, résidentiels et commerciaux situés le nord de la ville de St-Eustache. La ligne L19 dessert aussi une autre fonction importante, celle d'offrir un lien depuis le secteur sud de la ville de St-Eustache vers l'hôpital et les commerces sur Arthur-Sauvé nord.

Pour ces raisons, il est absolument essentiel d'offrir un plein service bidirectionnel! Si ce n'est pas actuellement prévu, cet aspect du réseau devra absolument être revu!



Parcours en boucle de la ligne L19

Boisbriand

Transport à la demande

J'aimerais soulever quelques inquiétudes que j'ai quant au niveau et la qualité du service qui serait offert par un service TAD, et offrir des suggestions sur comment ce type pourrait être opéré.

Je dois admettre que je n'ai pas encore utilisé le TAD dans les 2 secteurs actuellement implantés, soit à Terrebonne-Centre et à Beloeil. Pourtant, j'ai toujours essayé de me tenir au courant des commentaires et des nouvelles (voir article dans l'Œil Régional⁴) et j'ai déjà essayé l'application Link. Certains des problèmes soulignés par les usagers sont techniques et corrigibles (retards, trajets non-optimisés) et la situation devrait s'améliorer avec le temps. Cependant, d'autres désavantages sont inhérents à ce type de service.

Mes commentaires seraient les suivants :

- Ma crainte la plus importante serait l'incertitude quant à l'heure exacte d'un déplacement, qui pourrait varier de jour en jour, de fois en fois. C'est surtout problématique pour ce qui concerne les correspondances envers le reste du réseau. On parle de lignes qui circulent aux 60 minutes hors-pointe (et encore moins pour le train). Donc, la synchronisation des correspondances est absolument essentielle. Il serait très néfaste si le système TAD nous proposait seulement un déplacement avec un temps de correspondance de 30-40-50 minutes en raison d'autres déplacements réservés ou d'une optimisation qui ne considère pas les besoins de ceux qui quittent le secteur! Au minimum, il faudrait que le tout service TAD prévoie des départs et des arrivées à Ste-Thérèse à des heures prédéterminées (comme font actuellement les taxi collectifs). Ainsi, les usagers pourraient planifier des correspondances qui ne feront pas exploser leur temps de déplacement total.

PROPOSITION #14 : Pour garantir des délais de correspondance entre le TAD de Boisbriand et le reste du réseau, prévoir un horaire prédéterminé pour le départ et l'arrivée à Sainte-Thérèse.

- De ce que je comprends, le service TAD serait opéré avec seulement 2 véhicules hors-pointe (soit le même niveau d'effectifs que l'actuel service 51/52). Dans les heures creuses en soirée ou en fin de semaine, cette affectation devrait être suffisante pour amener les clients à destination dans un délai d'attente raisonnable. Toutefois, en journée, surtout pendant la session scolaire, il ne m'est pas rare de voir passer des autobus 51 ou 52 avec quand même une bonne dizaine de passagers dedans. Avec un territoire de rabattement si vaste, comportant des secteurs assez isolés (Plein-Air, Côte-Sud, Rivière-Cachée, etc...), il pourrait être difficile d'offrir un service rapide et fréquent

⁴ <https://oeilregional.com/encore-des-rates-pres-de-deux-ans-plus-tard/>

(soit un service où les usagers peuvent réalistiquement arriver/partir à l'horaire qu'ils veulent) pour un tel nombre d'usagers, sans craquer et devoir augmenter les effectifs.

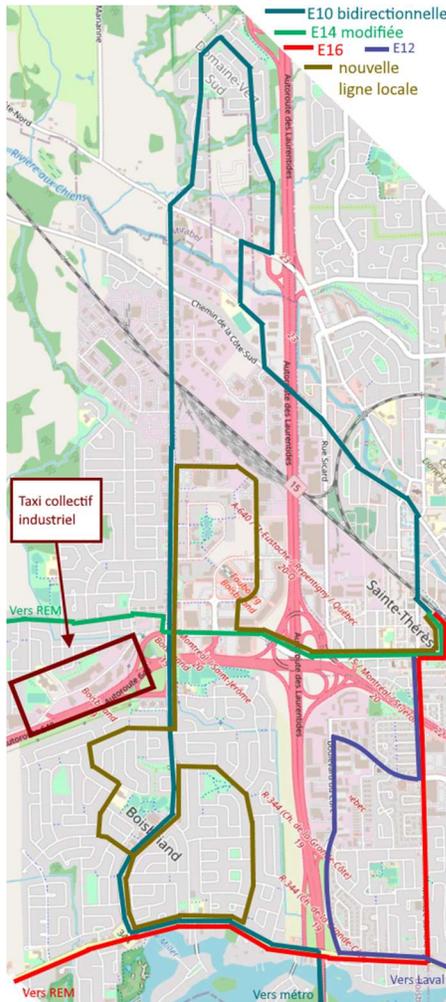
L'alternative traditionnelle

PROPOSITION #15 : Considérer sérieusement une approche à ligne fixe traditionnelle pour Boisbriand, utilisant le TAD ou le taxi collectif uniquement pour les secteurs impossibles à desservir autrement, surtout s'il s'avère que le TAD nécessite plus de 2 véhicules pour couvrir adéquatement le territoire.

De ce que je comprends, le niveau d'effectifs pour le service hors-pointe pour Boisbriand passerait de 2 véhicules (l'actuel service 51/52) à 3 véhicules en total (2 TAD + 1 pour le service unidirectionnel E10).

Considérant que le secteur Grande-Côte sera déjà très bien desservi par la ligne E16 et que le secteur Rivière-Cachée pourrait être desservi par une modification à la ligne E14, on disposerait de 3 véhicules pour offrir un service fixe aux secteurs restants. C'est un effectif suffisant pour offrir un niveau de service bien acceptable. S'il s'avère que d'autres effectifs soient requis pour le TAD, l'alternative traditionnelle deviendrait trop intéressante pour ignorer, car avec 4 véhicules hors-pointe, le service fixe pourrait être simplement hors-pair!

Voici un exemple de ce qui peut être fait avec 3 véhicules dans l'hors-pointe :



- J'ai modifié la ligne E10 pour être bidirectionnelle (2 véhicules pour un service aux 60min). Elle offre maintenant une option directe, rapide, et bidirectionnelle entre Boisbriand et le métro. La ligne sert aussi pour relier le secteur Plein-Air et le parc industriel directement soit au métro ou à Sainte-Thérèse.
- J'ai modifié la ligne E14* pour desservir le secteur Rivière-Cachée.
- J'ai créé une nouvelle ligne locale pour relier rapidement les secteurs nord et sud de Boisbriand à Sainte-Thérèse (1 véhicule pour service aux 60min) afin que ces usagers ne soient pas obligés à transiter par Plein-Air sur la ligne E10.
- Naturellement, le secteur Sanche demeure desservi par les lignes E12 et E16.

Un exemple de réseau fixe à Boisbriand avec le même niveau d'effectifs (3 véhicules)

Même sans TAD, ce réseau est déjà infiniment meilleur que ce qui existe actuellement! On a une connexion hyperrapide et bidirectionnelle entre Boisbriand et Montmorency. On a un temps de déplacement plus court entre Sainte-Thérèse et la plupart des secteurs, notamment le secteur commercial et résidentiel du Faubourg Boisbriand. On réduit les distances de marche dans le secteur sud de Boisbriand. Et finalement, on dessert par autobus le secteur Plein-Air qui n'a actuellement aucun service fixe.

Ceci n'est qu'un exemple de réseau possible, il y en aurait plein d'autres configurations possibles qui pourraient être étudiées. Bien sûr, on pourrait faire encore mieux avec plus de véhicules, donc s'il s'avère que le TAD nécessiterait plus que 2 véhicules, un réseau fixe ne pourrait que devenir encore plus avantageux.

* Note pour la ligne E14 : Il semble que le temps de parcours de la ligne E14 tel que proposé serait déjà un peu trop long pour faire un aller-retour en 60min avec temps de rattrapage. Donc, rallonger le temps de parcours de 5min ne devrait affecter aucune correspondance aux bouts de ligne respectifs ni avoir d'impact budgétaire significatif.

Parcs industriels

L'accès aux parcs industriels a été nommée par plusieurs comme un enjeu important et objectif de la refonte lors de la phase 1 des consultations publiques. Cependant, en raison de leurs emplacements loin des zones résidentielles ou en cul-de-sac, offrir une vraie alternative à l'auto pour les employés y travaillant est un gros défi. Le potentiel d'achalandage n'est réellement pas très important.

Pourtant, pour des raisons d'équité pour les usagers et surtout pour les entreprises, si un service de base peut être offert sans un trop grand impact budgétaire, il devrait l'être. Un service de taxi collectif serait approprié et bien désiré pour ces secteurs, mais j'offrirai aussi des suggestions pour un service de base par autobus régulier à bas coût.

PROPOSITION #16 : Offrir un service de base par taxi collectif aux parcs industriels Michèle-Bohec et Blainville-Est à Blainville.



Parcs industriels non-desservis par le réseau proposé ni l'actuel

Parc industriel Michèle-Bohec

- Option #1 (taxi collectif) – Un service qui déposerait les usagers auprès de la ligne E1 ou la gare Blainville.
- Option #2 (autobus) – Il serait facile d'envoyer 50% des départs en contre-pointe (AM nord, PM sud) de la ligne L17 via Michèle-Bohec. On pourrait même envoyer ces départs express via l'A-15 entre St-Charles et Seigneurie pour gagner un peu de temps.

Parc industriel Blainville-Est

- Option #1 (taxi collectif) – Un service qui déposerait les usagers auprès de la ligne E1, la ligne L9 ou la gare Blainville.
- Option #2 (autobus local) – Il serait possible de rediriger via Curé-Labelle/Seigneurie/Industriel une portion des départs en contre-pointe (AM est, PM ouest) de la ligne L9, L11, ou même L16, ou sinon d'une combinaison de ces trois (afin de ne pas trop affecter une ligne en particulier). Pourtant, le coût serait d'environ 5-7 minutes en trajet supplémentaire.

- Option #3 (autobus super-express) – Si on présume que la ligne E5 serait opérée uniquement ou au moins principalement dans le sens de la pointe, on pourrait profiter du fait que les véhicules doivent revenir en bout de ligne. Au lieu de revenir hors-service via l'A-19, ils pourraient revenir par une nouvelle ligne express contre-pointe via l'A-15/Seigneurie (correspondance possible avec la ligne E1 à Curé-Labelle), pour ensuite desservir le parc industriel, avant de rejoindre le bout de ligne. Ceci engendrait un coût supplémentaire très minime.