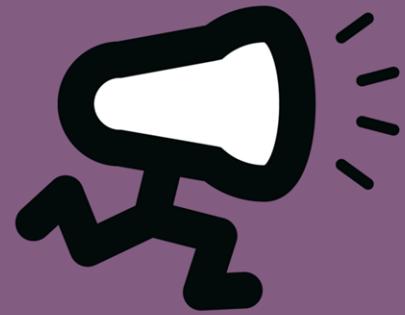


Refonte des services d'autobus



PROJET DE REFONTE DU RÉSEAU D'AUTOBUS

RAPPORT DE CONSULTATIONS PUBLIQUES - PHASE 1
SECTEUR LA PRESQU'ÎLE

PRÉSENTÉ À :
EXO

INM / INSTITUT DU
NOUVEAU MONDE

inm.qc.ca

Le 15 novembre 2021

Crédits

Analyse et rédaction

Camille Batal, agente de projet
Sophie Blanchet-Vaugeois, agente de projet
Élisabeth Fluet-Asselin, agente de projet
Marianik Gagnon, conseillère principale et coordonnatrice
Jessica Perrin, chargée de projet

Équipe de projet

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

À propos de l'INM

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

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

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

Pour nous joindre

5605, avenue de Gaspé, bureau 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 consultations publiques de la phase 1 du secteur La Presqu'Île ». Montréal, novembre 2021.		

Faits saillants

Selon les personnes ayant participé aux consultations, les facteurs favorisant l'utilisation du réseau d'autobus sont les suivants :

- une meilleure fréquence de passage en période hors pointe;
- un trajet en transport collectif plus rapide qu'en voiture;
- des heures de service élargies;
- une bonne synchronisation des horaires lors des correspondances;
- une meilleure fréquence de passage en période de pointe du matin et de l'après-midi.

La **fréquence hors pointe** est un enjeu majeur pour les personnes participantes qui ont mentionné une dizaine de lignes d'autobus qui ne sont pas en service hors pointe la semaine et la fin de semaine. L'offre en transport actuelle est davantage problématique pour les étudiants et les travailleurs industriels.

À l'égard de l'**absence ou l'insuffisance de desserte**, les personnes consultées ont principalement proposé de créer ou de consolider les lignes directes ou locales, ce qui permettrait :

- de pallier le manque d'interconnexion à travers le territoire à l'étude;
- de pallier le manque de desserte dans les secteurs industriels;
- d'ouvrir des possibilités de déplacements interrégionaux.

En ce qui concerne les **correspondances**, les personnes participantes évoquent comme facteurs pouvant favoriser l'utilisation du réseau d'autobus :

- la diminution du nombre de transferts;
- le maintien d'un lien direct avec le métro;
- la connexion avec le traversier Oka-Hudson;
- la connexion avec les futures stations du REM;
- la réorientation de certaines lignes vers les futures stations du REM.

Table des matières

Crédits	2
À propos de l'INM	2
Faits saillants	3
Table des matières	4
PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE PARTICIPATIVE	6
Mise en contexte	6
Démarche de consultation	7
Mandat de l'INM	8
Activités participatives	9
Rencontres virtuelles avec les parties prenantes	9
Plateforme de consultation en ligne	11
Questionnaire en ligne	11
Carte interactive	12
Rencontres d'information auprès du grand public	13
Méthodologie	17
PRÉSENTATION DES RÉSULTATS	19
Consultations auprès des parties prenantes	19
Principaux enjeux rencontrés par thématique	20
Principales pistes de solutions proposées par thématique	22
Orientations qui permettraient d'améliorer le réseau actuel et de favoriser l'utilisation du transport collectif selon les acteurs	25
Priorisation des orientations qui permettraient d'améliorer le réseau actuel	27
Questionnaire en ligne	28
Carte interactive	29
Rencontre d'information auprès du grand public	33
Habitudes et expérience de mobilité	33
Préoccupations à l'utilisation du transport collectif	34
Attractivité du transport collectif	34
Période de questions et réponses	35
Attractivité des services de transport collectif	36
CONCLUSION	37
ANNEXE 1	38

Liste des organisations présentes lors des rencontres virtuelles avec les parties prenantes	38
ANNEXE 2	39
Ensemble des questions du questionnaire proposé sur la plateforme en ligne d'exo	39
ANNEXE 3	51
Présentation des résultats du sondage analysés par exo	51
ANNEXE 4	52
Présentation de l'ensemble des contributions recueillies sur la carte interactive	52

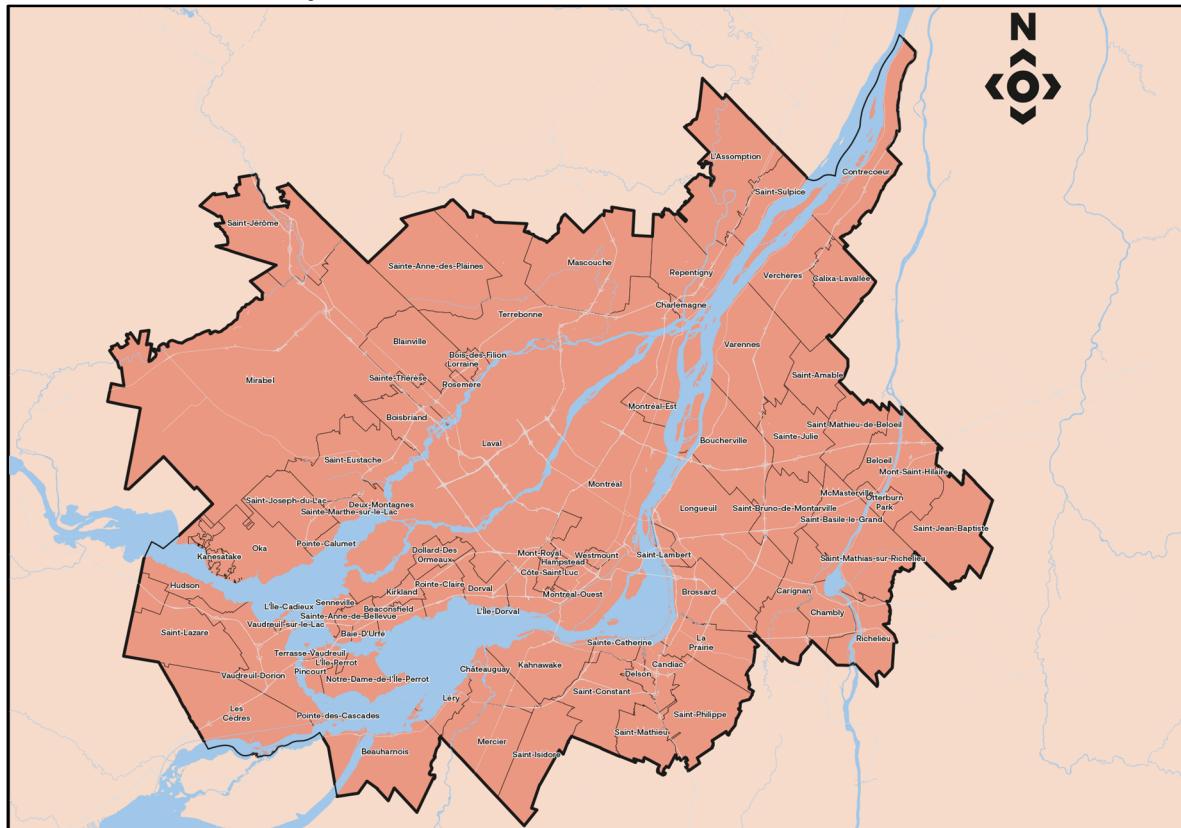


PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE PARTICIPATIVE

Mise en contexte

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

Carte du territoire d'exploitation d'exo



Source : exo

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

Les objectifs identifiés pour le projet de refonte sont :

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

Démarche de consultation

Dans le cadre de la refonte des secteurs La Presqu'Île et Laurentides-Terrebonne-Ouest, soit les deux secteurs visés par l'arrivée du REM après les secteurs Chambly-Richelieu-Carignan, Le Richelain et Roussillon, exo a amorcé une démarche de consultation afin de mieux répondre aux besoins des citoyennes et citoyens et des organisations de ces secteurs. Cette démarche a été amorcée en avril dernier avec des rencontres préparatoires réunissant les mairesses, les maires, les directrices générales et les directeurs généraux des municipalités concernées.

Depuis avril 2021, l'INM accompagne exo afin de concevoir et de mettre en œuvre une démarche de consultations publiques en deux phases, avec les populations des deux secteurs ciblés.

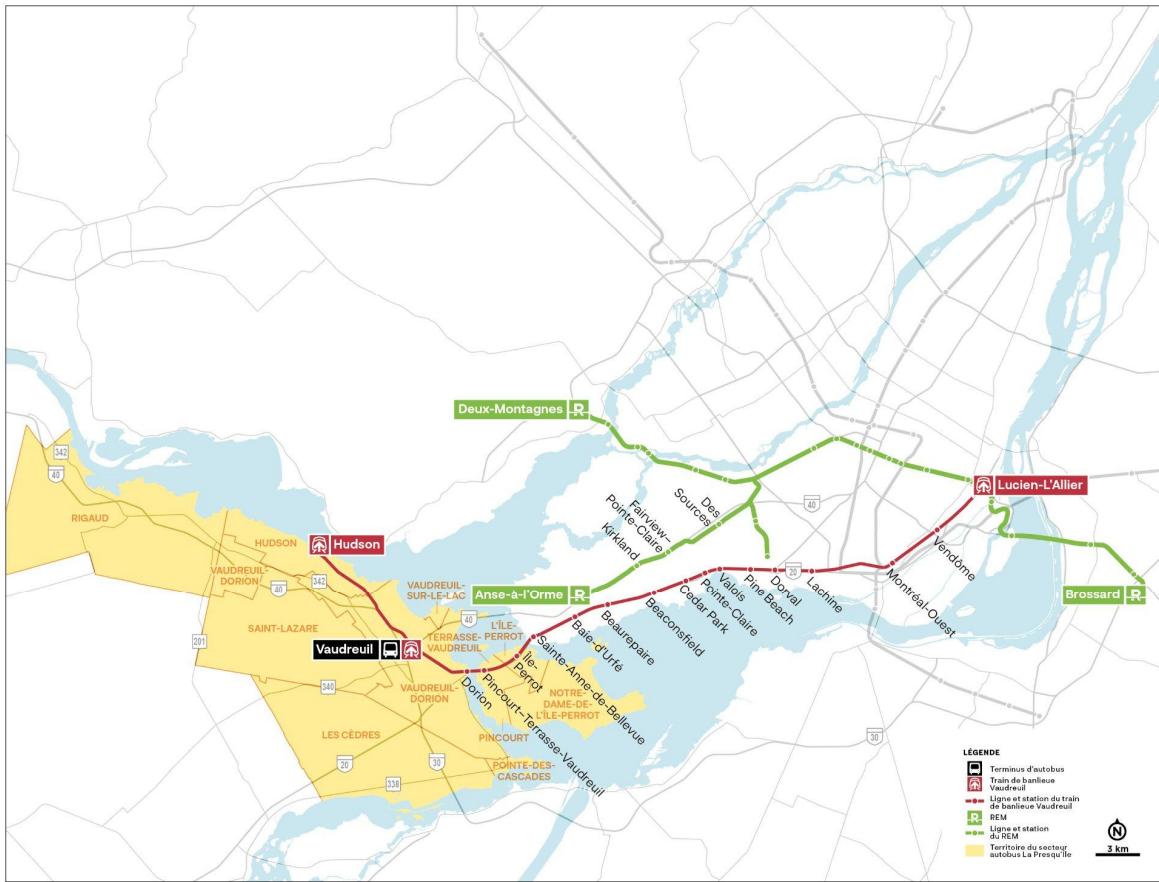
	Printemps - automne 2021
	Évaluation des besoins
	<ul style="list-style-type: none">• Consultation des élus et des administrations municipales• Consultation publique – phase 1• Analyse de l'offre et de la demande• Pistes de développement des services
	Hiver - automne 2022
	Validation des scénarios de desserte
	<ul style="list-style-type: none">• Élaboration d'un scénario de desserte pour consultation• Consultation publique – phase 2• Ajustements au scénario proposé

Une **première phase** de consultations publiques réalisées au printemps - automne 2021 avait pour objectifs de valider les faits saillants auprès des parties prenantes et du grand public des secteurs concernés, de mieux comprendre les besoins et de valider certaines préférences à l'égard de paramètres de définition du service mis de l'avant.

Une **seconde phase**, prévue entre l'hiver et l'automne 2022, visera à valider et à bonifier un scénario de refonte des services d'autobus, qui sera conçu par les experts d'exo entre l'hiver et le printemps 2022¹.

Ce rapport fait état des résultats des consultations publiques de la phase 1 pour le secteur La Presqu'Île.

¹ Ces dates peuvent être modifiées selon l'échéancier d'entrée en fonction du REM.



Source : exo

Mandat de l'INM

Pour cette première phase de consultations, l'INM a été mandaté pour :

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

Activités participatives

Les activités participatives suivantes ont été réalisées dans le cadre des consultations publiques pour la phase 1.

Rencontres virtuelles avec les parties prenantes

Avant de procéder à la tenue de consultations publiques s'adressant aux citoyennes et aux citoyens de ces secteurs, exo a souhaité rencontrer les grands générateurs de déplacements, entreprises et établissements, ainsi que les milieux communautaires et associatifs concernés. Une démarche participative a ainsi été mise en place pour mieux comprendre les besoins et les problématiques relatifs aux différents secteurs concernés en matière de transport collectif et prendre note des propositions des parties prenantes rencontrées.

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

- socioéconomique : mardi 15 juin de 13 h 30 à 16 h;
- institutionnel : mercredi 16 juin de 13 h 30 à 16 h;
- associatif et communautaire : jeudi 17 juin de 13 h 30 à 16 h.

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

Objectifs poursuivis

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

Déroulement

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

Tableau 1
Étapes détaillées des rencontres

Étapes	Détails	Durée
Introduction	Mot de bienvenue Présentation du déroulement de la rencontre	5 minutes
Information	Portion informative à propos de la refonte du réseau Période de questions	20 minutes
Discussion	Atelier de discussion (2 parties) : <ul style="list-style-type: none"> Exercice d'interprétation des préoccupations (défis et enjeux actuels du réseau), des besoins en matière de transport collectif Exercice de définition et de priorisation des orientations pour améliorer le réseau actuel (configuration du futur réseau) 	95 minutes
Plénière	Retour sur les éléments marquants des discussions	15 minutes
Conclusion	Informations sur les étapes à venir Remerciements	5 minutes

Bilan de la participation

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

Tableau 2
Bilan de la participation

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

La liste des organisations présentes lors des rencontres est disponible à l'[Annexe 1](#). Il est à noter qu'un organisme était parfois représenté par plusieurs membres.

Plateforme de consultation en ligne

Exo a mis en ligne le 30 août 2021, une plateforme de consultation <https://consultations.exo.quebec/>. Celle-ci présente, selon les secteurs :

- les grandes lignes du projet;
- les étapes du projet;
- une foire aux questions;
- la documentation pertinente reliée au projet comme les rapports de consultation;
- un accès aux différents outils de consultation mis à jour selon les avancées de la démarche.

La plateforme est en français et en anglais.

Objectifs poursuivis

La plateforme de consultation avait pour objectifs de :

- présenter le contexte, les objectifs du projet et la démarche de consultation;
- informer le grand public sur le calendrier des travaux;
- répondre aux questions de compréhension du grand public.

Bilan de la participation

Le bilan de la participation est présenté dans le Tableau 3.

Tableau 3

Bilan de la participation

	Nombre de visites au 11 octobre
En français	884
En anglais	179
PARTICIPATION TOTALE	1 063

Questionnaire en ligne

Objectifs poursuivis

Un questionnaire en ligne, réalisé par exo en collaboration avec l'INM, a été mis en place afin de capter les besoins et préférences de la population du secteur La Presqu'île, l'objectif étant de dégager les grandes orientations qui permettront de développer des scénarios de desserte.

Plusieurs thématiques étaient abordées au cours du sondage : les services et périodes de transport à améliorer, la couverture du réseau, les besoins en matière de fréquences et heures de services ainsi que des préférences selon divers critères (temps de marche, fréquence, correspondance, etc.).

L'ensemble des questions est disponible à l'[Annexe 2](#).

Le questionnaire a été mis en ligne du 13 septembre au 11 octobre. Une dizaine de minutes, en moyenne, était nécessaire pour remplir le questionnaire.

Le questionnaire était disponible en français et en anglais.

Bilan de la participation

Le bilan de la participation est présenté dans le Tableau 4.

Tableau 4
Bilan de la participation

	Nombre de répondants
En français	201
En anglais	44
PARTICIPATION TOTALE	245

Carte interactive

Objectifs poursuivis

En ligne du 13 septembre au 11 octobre 2021, la carte interactive avait pour objectifs de :

- récolter des informations sur les préoccupations, les préférences et les besoins des usagers et des non usagers du transport collectif;
- faire émerger de nouvelles solutions et connaître les priorités des citoyens par secteur.

Comment ça fonctionne?

Pour identifier un besoin, utiliser l'épingle 

 Cliquer sur l'épingle puis la glisser pour la déposer à l'endroit où vous souhaitez commenter.

L'outil carte interactive a permis de connaître les préoccupations des utilisateurs du réseau en matière de mobilité.

Lorsque les personnes participantes ajoutaient une épingle pour déterminer un lieu qui pourrait être mieux desservi par autobus, elles avaient la possibilité de rédiger un commentaire. Elles devaient par la suite classer leur épingle selon six catégories préétablies :

- « Pas offert la fin de semaine/hors pointe »;
- « Arrêt trop loin de la destination »;
- « Service termine trop tôt ou commence trop tard »;
- « Pas assez de fréquence de passage »;
- « Il n'y a pas de service »;
- « Autre ».

Ce rapport de consultation présente un aperçu des contributions : identification des lieux et suggestions formulées par les personnes participantes (suggestions multiples possibles dans les commentaires proposés).

Bilan de la participation

Le bilan de la participation est présenté dans le Tableau 5.

Tableau 5
Bilan de la participation

Commentaires recueillis	Contributeurs	Épingles
En français	22	43
En anglais	5	9
PARTICIPATION TOTALE	27	52

Rencontres d'information auprès du grand public

L'INM a proposé le déroulement suivant pour les consultations publiques. Les choix méthodologiques ont été faits avec, comme objectifs, de mettre en valeur les connaissances et contributions des participants et de miser sur la simplicité des méthodes pour faciliter la participation de tous.

Pour ce faire, une rencontre de 2 h 30 a eu lieu le 14 septembre 2021, de 19 h à 20 h 30.

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

Objectifs poursuivis

Cette démarche participative avait pour objectifs :

- d'informer le grand public, usagers et non-usagers, du projet de refonte du réseau d'autobus;
- de faire connaître le processus de consultation en ligne ainsi que les prochaines étapes de la démarche de consultation;
- de susciter une participation citoyenne (citoyens, groupes et organismes) informée et de qualité pour les consultations en ligne;
- de recueillir les commentaires des personnes participantes et répondre à leurs questions.

Déroulement

Le déroulement détaillé des rencontres est présenté dans le Tableau 6.

Tableau 6
Étapes détaillées de la rencontre

Étapes	Durée
Introduction et accueil	5 min.
Activité 1 – Habitudes et expérience de mobilité (1/2)	10 min
Information sur le projet de refonte du réseau	15 min.
Activité 2 – Préoccupations quant à l'utilisation du transport collectif	10 min.
Information sur le processus de consultation publique	5 min.
Activité 3 – Habitudes et expérience de mobilité (2/2)	10 min.
Période de questions & réponses	30 min.
Activité 4 – Attractivité du transport collectif	10 min.
Prochaines étapes et mot de fin	5 min.

Bilan de la participation

Le bilan de la participation est présenté dans le Tableau 7.

Tableau 7
Bilan de la participation

En tout, une dizaine de personnes ont participé à la consultation virtuelle. Le nombre peu élevé de personnes participantes lors de cette soirée peut s'expliquer entre autres par l'essoufflement par rapport aux séances virtuelles et la baisse de l'achalandage dans le transport collectif. La vidéo de la rencontre a été déposée sur la plateforme de consultation web d'exo dès le lendemain. Le nombre de visualisations de cette vidéo est également précisé ci-dessous.

Inscriptions	Participation totale	Taux de fréquentation	Visualisations au 11 octobre
18	11	61 %	19

Méthodologie

Lors des rencontres de consultation, des réflexions individuelles et collectives ont été recueillies à l'aide d'un canevas de prise de notes.

Pour rédiger ce rapport, l'INM a procédé à la retranscription et à la lecture de l'ensemble de ces contributions. La priorité a toutefois été accordée aux réflexions qui ont émergé des discussions entre les personnes qui ont participé aux discussions.

À la lumière de ce travail d'analyse qui a mis en évidence des différences de points de vue et de contextes, nous avons choisi de présenter l'analyse des résultats pour les secteurs La Presqu'Île et Laurentides-Terrebonne-Ouest séparément.

Les propos recueillis dans le cadre de l'[activité 1 – Consultations auprès des parties prenantes](#) ont été synthétisés afin de mettre en évidence les priorités et les éléments sur lesquels exo a une capacité d'action. En ce sens, les recommandations relatives à la tarification ou à des besoins de services hors territoire exo n'ont pas été mentionnées dans ce rapport. Une attention particulière a été accordée à la représentation de l'ensemble des points de vue exprimés.

Cette première section suit l'ordre de déroulement de l'activité et comporte les éléments suivants :

- interprétation des préoccupations (défis et enjeux actuels du réseau) et des besoins en matière de transport collectif;
- définition et priorisation des orientations pour améliorer le réseau actuel (configuration du futur réseau).

Les propos recueillis dans le cadre de l'[activité 2 – Questionnaire en ligne](#) mettent en évidence des préférences et des variables importantes à considérer. Les réponses ont été analysées par exo puis intégrées dans le présent rapport.

Dans un premier temps, les réponses ont été exportées sous Excel. Une dizaine de répondants ont été exclus, car le lieu de résidence était trop éloigné du secteur de La Presqu'Île (par exemple Terrebonne, Sainte-Anne-des-Plaines). La majorité des réponses ont été traitées de manière à différencier les préférences et les besoins des étudiants et des travailleurs. Lorsque pertinent, les réponses ont été analysées en regroupant différentes villes :

- 1) Vaudreuil-Dorion, Île-Cadieux, Vaudreuil-sur-le-Lac;
- 2) L'Île-Perrot, Notre-Dame-de-l'Île-Perrot, Pincourt et Terrasse-Vaudreuil;
- 3) Hudson, Rigaud, Saint-Lazare, Pointe-des-Cascades et Les Cèdres + autres.

Enfin, les réponses ont été compilées selon les choix priorisés par les personnes participantes. Les éléments recueillis dans le cadre de l'[activité 3 – Carte interactive](#) ont permis de dégager quelques grands constats et d'identifier les enjeux récurrents dans le secteur. Une synthèse des

contributions a d'abord été réalisée selon plusieurs thématiques issues de l'exercice de consultation des parties prenantes.

Ensuite, une analyse a été faite des secteurs géographiques où plusieurs contributions ont été localisées. Selon la nature de l'information partagée, la contribution a pu être classée dans plus d'une thématique. Cela a permis de cibler les endroits, mais également les thématiques qui semblent les plus problématiques du point de vue de la mobilité.

Il est à noter qu'exo a pris connaissance de l'intégralité des contributions. Il s'agit, dans ce rapport, d'une restitution des tendances.

Les éléments recueillis dans le cadre de l'[activité 4 – Rencontre d'information auprès du grand public](#) ont été transposés en graphiques ou téléchargés depuis Mentimeter. L'ordre de présentation des informations dans cette quatrième section reproduit le déroulement de la soirée d'information. Les propos recueillis en anglais ont fait l'objet de traduction libre.

Dans le présent rapport, le masculin est utilisé à titre épicène.



PRÉSENTATION DES RÉSULTATS

Ce rapport présente les résultats de la consultation dans le secteur La Presqu'Île alors que les résultats de la consultation tenue en parallèle, pour le secteur Laurentides–Terrebonne-Ouest, font l'objet d'un second rapport.

1. Consultations auprès des parties prenantes

Les résultats des rencontres font ressortir les faits saillants des discussions pour l'ensemble des acteurs institutionnels, économiques, associatifs et communautaires. Les réponses détaillées selon les acteurs et les domaines d'activités associés, ainsi que les propositions qui ciblent des actions n'étant pas du ressort d'exo, ne figurent pas au présent rapport. Par contre, elles sont accessibles intégralement dans le rapport disponible [ICI](#).

La liste des organisations présentes est proposée à l'[Annexe 1](#).

Principaux enjeux rencontrés par thématique

Thématiques	Principaux enjeux rencontrés
Fréquence	<ul style="list-style-type: none"> - Manque de flexibilité et de fréquence dans les horaires entre le secteur La Presqu'Île et le centre-ville de Sainte-Anne-de-Bellevue - Fréquence insuffisante : <ul style="list-style-type: none"> - pour les besoins des usagers du futur Hôpital de Vaudreuil-Soulanges et des étudiants des cégeps; - des trains au cours de la journée; - en hiver; - des autobus entre Rigaud et Vaudreuil.
Distance de marche du service d'autobus (à partir du domicile ou vers la destination)	<ul style="list-style-type: none"> - Distance de marche trop longue entre les arrêts d'autobus et le Campus Macdonald - Nombre insuffisant d'arrêts d'autobus pour les habitants d'Hudson
Horaires (début et fin du service, période de service - pointe ou hors pointe)	<ul style="list-style-type: none"> - Horaires du transport collectif qui ne correspondent pas aux horaires atypiques : <ul style="list-style-type: none"> - journées prolongées des étudiants et de la future clientèle de l'Hôpital de Vaudreuil-Soulanges (soir et nuit); - horaires de travail 24/7 des employés de l'hôpital; - horaires de travail dans les parcs industriels (ex. parc industriel Alta); - service hors pointe pour les aînés; - secteurs d'attrait (loisirs) mal desservis hors pointe.
Temps de parcours	<ul style="list-style-type: none"> - Parcours trop long entre : <ul style="list-style-type: none"> - Vaudreuil et le Cégep Gérald-Godin (navette); - L'Île-Perrot et le Collège de Valleyfield; - Vaudreuil et Rigaud; - la gare Vaudreuil et le parc industriel Joseph-Carrier. - Manque de lignes directes - Transport difficile entre la gare Vaudreuil et le boulevard Harwood
Correspondance(s)	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de correspondances trop important entre :

	<ul style="list-style-type: none"> - certaines municipalités et les parcs industriels; - l'ensemble du territoire et le futur Hôpital de Vaudreuil-Soulanges, ce qui constitue un enjeu d'accès, notamment pour les femmes enceintes. - Correspondances qui obligent les résidents de Vaudreuil à faire un déplacement en sens contraire - Manque d'arrimage des horaires entre les lignes - Inquiétude sur le nombre de correspondances qui sera requis entre le REM et L'Île-Perrot
Qualité du service (ponctualité, confort - prestation)	<ul style="list-style-type: none"> - Manque d'abribus à certains arrêts - Enjeu de sécurité des arrêts situés trop près de la route et mal adaptés aux conditions hivernales - Minibus inconfortable sur l'autoroute 40
Absence de service, couverture, desserte	<ul style="list-style-type: none"> - Manque de services de transport collectif qui accentue la pénurie de main-d'œuvre, empêche la rétention des employés et limite la croissance - Manque d'interconnexion : <ul style="list-style-type: none"> - avec le futur Hôpital Vaudreuil-Soulanges; - entre les municipalités hors de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM); - entre L'Île-Perrot, Vaudreuil et Rigaud; - entre Valleyfield et ses établissements; - pour les jeunes travailleurs, habitants de Saint-Zotique qui se rendent vers les parcs industriels (ex. entrepôt de Amazon); - en direction de l'ouest de Vaudreuil-Dorion; - entre Vaudreuil-Soulanges et l'axe de l'autoroute 20; - en direction des parcs industriels. - Manque de lignes directes entre : <ul style="list-style-type: none"> - Île-Perrot et Vaudreuil; - la gare de Vaudreuil et le Collège de Valleyfield; - les municipalités et institutions d'enseignement. - Offre de transport actuelle qui ne correspond pas aux besoins des travailleurs internationaux qui se rendront au futur Hôpital de Vaudreuil-Soulanges - Nombre insuffisant d'arrêts d'autobus au pourtour du Campus Macdonald
Multimodalité	<ul style="list-style-type: none"> - Les stationnements incitatifs aux gares devraient être des lieux d'échanges plutôt que des points d'arrivée - Manque d'aménagements dédiés au transport actif à partir de Vaudreuil et Coteau-du-Lac

Communication, sensibilisation, éducation, culture des services de transport collectif	<ul style="list-style-type: none"> - Méconnaissance du fonctionnement du transport collectif dans la région
---	--

Principales pistes de solutions proposées par thématique

Thématiques	Pistes de solutions
Fréquence	<ul style="list-style-type: none"> - Augmenter la fréquence des trajets : <ul style="list-style-type: none"> - vers le Cégep Gérald-Godin; - en direction de Vaudreuil; - pour desservir les établissements; - sur la route 201 entre Rigaud et Vaudreuil; - en direction et à partir de Montréal; - dans tous les secteurs. - Prévoir une navette entre la gare Vaudreuil et le futur Hôpital Vaudreuil-Soulanges avec une fréquence élevée, même en dehors des heures de pointe - Adopter une fréquence toutes les 15 minutes
Distance de marche du service d'autobus (à partir du domicile ou vers la destination)	<ul style="list-style-type: none"> - Intégrer l'arrêt d'autobus directement au bâtiment du futur Hôpital de Vaudreuil-Soulanges, pour faciliter l'accès - Avoir recours à des services de transport collectif locaux, variés et adaptés, aux besoins des employés (ex. taxis collectifs, navettes) - Adopter un service porte-à-porte
Horaires (début et fin du service, période de service - pointe ou hors pointe)	<ul style="list-style-type: none"> - Synchroniser les horaires d'autobus avec ceux du REM, dont celui de la navette du Campus MacDonald - Augmenter l'amplitude des horaires (plus tôt et plus tard) - Ajuster les horaires aux quarts de travail de 10 h et au 24/7 (entre 8 h et 15 h et entre 17 h et 2 h) - Considérer le recours à des véhicules plus petits hors des heures de pointe - Offrir du service de train après 21 h - Concevoir un service adapté aux horaires atypiques des zones industrielles (certaines entreprises pourraient contribuer financièrement)
Temps de parcours	<ul style="list-style-type: none"> - Opter pour des circuits courts et des temps de trajets courts

Correspondance(s)	<ul style="list-style-type: none"> - Mettre en place une ligne directe entre Vaudreuil et la station terminale Anse-à-l'Orme du REM - Réduire le nombre et le temps des correspondances - Prévoir des trajets est-ouest connectés au REM - Privilégier les trajets directs, dont vers le futur Hôpital de Vaudreuil-Soulanges - Proposer des lignes qui traversent le territoire et ajoutent des correspondances, par exemple entre Saint-Lazare, le futur Hôpital de Vaudreuil-Soulanges et la gare de Vaudreuil
Qualité du service (ponctualité, confort - prestation)	<ul style="list-style-type: none"> - Proposer un aménagement accueillant et innovant à même le futur Hôpital de Vaudreuil-Soulanges qui permet en temps réel : <ul style="list-style-type: none"> - de collecter des données sur l'achalandage; - d'afficher de l'information sur le temps restant avant l'arrivée du prochain autobus. - Dans les autobus : <ul style="list-style-type: none"> - ajouter des prises électriques et une connexion Internet sur tout le réseau; - aménager un plancher adapté pour améliorer l'accès aux personnes à mobilité réduite; - s'assurer que les autobus émettent des sons d'arrivée et de départ pour les personnes ayant des déficiences visuelles. - Aux arrêts d'autobus : <ul style="list-style-type: none"> - placer des dalles en béton, pour faciliter le déneigement; - mettre en place un système d'éclairage, afin d'améliorer la visibilité du chauffeur et le sentiment de sécurité des usagers. - Sensibiliser les chauffeurs aux besoins des aînés - Offrir de s'arrêter entre les arrêts pour plus de sécurité le soir
Absence de service, couverture, desserte	<ul style="list-style-type: none"> - Permettre un plus grand développement des services de transport collectif et notamment des lignes d'autobus, pour un rabattement efficace en direction de Vaudreuil-Soulanges - Coordonner la refonte du réseau avec les projets de développement dont : <ul style="list-style-type: none"> - la construction du futur Hôpital de Vaudreuil-Soulanges (prévoir un parcours traversant le site de l'hôpital pour desservir la partie nord du site); - les écoles secondaires et primaires du secteur; - les projets de développement de L'Île-Perrot (aire TOD, construction de logements). - Prévoir davantage de services en dehors du territoire de La Presqu'île, notamment entre la station Anse-à-l'Orme du REM et les campus Macdonald et John Abbott - Interconnecter les plus petites municipalités entre elles en dehors des grands axes, là où les volumes sont plus bas (ex. les fermes Saint-Zotique) - Considérer des services de transport à la demande pour les secteurs Les Cèdres et Pointe-des-Cascades - Autoroutes : <ul style="list-style-type: none"> - considérer la ligne en service dans l'axe de l'autoroute 20 comme axe de transport;
Absence de service, couverture, desserte – Suite	

	<ul style="list-style-type: none"> - mettre en place des projets pilotes sur la route 201 et la route 343; - maximiser les services de transport sur l'autoroute 30 sud. - Développer des réseaux multidirectionnels : en direction de Montréal, de Valleyfield (dont une ligne qui se rend au collège) et à l'intérieur du territoire (développer les axes est-ouest et nord-sud) - Desservir les parcs industriels du secteur
Multimodalité	<ul style="list-style-type: none"> - Avoir recours à des incitatifs financiers pour encourager l'intermodalité - Prioriser le recours à des véhicules hybrides et électriques sur le site du futur Hôpital de Vaudreuil-Soulanges, en réponse aux enjeux de ventilation et d'entrée d'air des blocs opératoires - Veiller à l'intégration du transport actif : <ul style="list-style-type: none"> - avec des abribus adaptées; - avec des stationnements couverts pour les vélos; - grâce à la possibilité de transporter le vélo dans différents modes de transport; - particulièrement sur l'autoroute 20 et sur le pont de l'Île-aux-Tourtes. - Ajouter un arrêt sur la route 201, pour permettre une correspondance avec une navette privée
Communication, sensibilisation, éducation, culture des services de transport collectif	<ul style="list-style-type: none"> - Allonger la durée des projets pilotes pour permettre la création d'une culture du transport collectif - Organiser des activités de sensibilisation dans des endroits ciblés comme les écoles secondaires ou les résidences pour personnes âgées - Élaborer des outils de sensibilisation et d'éducation (ex. carte avec les prix et fonctionnement, occasions d'utilisation et visites dans des résidences pour personnes âgées)
Diagnostic, études des besoins, portrait, consultation	<ul style="list-style-type: none"> - Considérer les données comme les calculs sur les flux - Effectuer un sondage sur les besoins - S'informer de la planification des établissements et anticiper les besoins pour proposer des modèles qui y répondent - Anticiper le niveau d'achalandage (utilisation et les correspondances), selon les nouvelles lignes à venir, entre autres avec la station Anse-à-l'Orme du REM
Partenariats	<ul style="list-style-type: none"> - Encourager des partenariats avec différents acteurs du territoire selon les besoins avec notamment : les parcs industriels, le Collège Bourget, le Collège militaire des douanes, les entreprises de Coteau-du-Lac et le futur Hôpital de Vaudreuil-Soulanges
Partenariats – Suite	<ul style="list-style-type: none"> - Mettre en place des initiatives qui permettent de diminuer les coûts des services du transport collectif (ex. somme allouée) avec le Collège de Valleyfield - Étudier la possibilité de cofinancer une navette avec le Cégep Gérald-Godin

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

Orientations proposées par thématique	
Fréquence	<ul style="list-style-type: none"> - Choisir une fréquence adaptée aux besoins et aux réalités de la clientèle (différente dans les cégeps ou dans les hôpitaux)
Horaires (début et fin du service, période de service - pointe ou hors pointe)	<ul style="list-style-type: none"> - Assurer l'arrimage des horaires entre les différents organismes de transport collectif
Correspondance(s)	<ul style="list-style-type: none"> - Veiller à l'interconnexion avec les secteurs hors CMM et avec les autres réseaux - Penser un réseau qui intègre la voiture et limite les correspondances - Développer des lignes directes (nord-sud-est-ouest), inter et extra régionales, en ciblant les grandes artères et grands axes (boulevards Perrot et Saint-Joseph) - Favoriser la synchronisation entre les correspondances
Qualité du service (ponctualité, confort - prestation)	<ul style="list-style-type: none"> - Offrir un service fiable et efficace (ponctualité, stabilité, rigueur) pour développer la confiance - Rendre le transport collectif agréable et considérer les services autour de ces lieux comme complémentaires - Assurer la sécurité - Diversifier la flotte d'autobus et permettre une flexibilité dans l'offre de service - Miser sur la présence et l'accès au service pour encourager la création d'habitudes en transport collectif et faciliter le recrutement - Faire concurrence à l'automobile - Assurer un bon service à la clientèle - Offrir des places attitrées pour les personnes à mobilité réduite
Absence de service, couverture, desserte	<ul style="list-style-type: none"> - Veiller à l'accessibilité des lieux nécessaires comme les garderies et les épiceries et pas uniquement en direction des lieux de travail - Créer un réseau au service des pôles d'emplois pour les villes de Rigaud, Coteau-du-Lac, L'Île-Perrot ainsi que pour le futur hôpital : mettre en place des navettes et des lignes d'autobus par exemple

	<ul style="list-style-type: none"> - Améliorer la couverture des services
Multimodalité	<ul style="list-style-type: none"> - Développer et mieux penser l'intermodalité : assurer l'arrimage entre le transport actif et collectif - Assurer la synchronisation entre les différents modes en matière de temps et de fréquence
Communications, sensibilisation, éducation, culture des services de transport collectif	<ul style="list-style-type: none"> - Rendre le réseau simple et prévisible avec plusieurs formes d'affichage (en dehors des téléphones intelligents) - Sensibiliser le grand public et particulièrement les jeunes, au fonctionnement et aux avantages de l'usage du transport collectif par de l'information simple
Diagnostic, études des besoins, portrait, consultation	<ul style="list-style-type: none"> - Bonifier et adapter le réseau à la croissance des besoins et au développement du territoire : concevoir des lignes et trajets en conséquence - Prolonger la durée des projets pilotes au-delà de trois mois - Faciliter l'accès aux services de transport collectif (temps de déplacement, aménagements, suivant les pics d'affluence et les événements, besoins ponctuels)
Partenariats	<ul style="list-style-type: none"> - Développer des incitatifs en partenariat avec les acteurs du territoire - Solliciter des subventions pour encourager l'utilisation du transport collectif de la part des employeurs - Mobiliser les entreprises et encourager les partenariats avec et entre les entreprises du territoire - Penser le transport collectif de façon concertée avec les municipalités et selon la programmation municipale
Accessibilité	<ul style="list-style-type: none"> - Faire en sorte que tous les autobus assurent le même service pour les personnes à mobilité réduite : avec des panneaux ou des mémos vocaux, en élargissant les autobus par exemple

Priorisation des orientations qui permettraient d'améliorer le réseau actuel

Orientations priorisées par thématique	
Fréquence	<ul style="list-style-type: none"> - Adapter la fréquence aux besoins et aux réalités de la clientèle
Correspondance(s)	<ul style="list-style-type: none"> - Développer des lignes directes (nord-sud-est-ouest), inter et extra régionales, en ciblant les grandes artères et grands axes (boulevard Perrot et boulevard Saint-Joseph) - Favoriser la synchronisation entre les correspondances - Privilégier les trajets directs et veiller à l'interconnexion avec les secteurs hors CMM et les autres réseaux
Qualité du service (ponctualité, confort - prestation)	<ul style="list-style-type: none"> - Miser sur l'attractivité en améliorant le confort et multipliant les accès Wi-Fi - Assurer la sécurité (arrêts d'autobus, éclairage, déneigement)
Absence de service, couverture, desserte	<ul style="list-style-type: none"> - Offrir des services de transport collectif aux abords des stations du REM - Créer un réseau au service des pôles d'emplois pour les villes de Rigaud, Coteau-du-Lac, L'Île-Perrot ainsi que pour le futur Hôpital Vaudreuil-Soulanges, notamment : mettre en place des navettes et des lignes d'autobus par exemple
Multimodalité	<ul style="list-style-type: none"> - Mieux penser l'intermodalité, notamment pour les utilisateurs du vélo - Rendre l'offre simple et attractive en s'assurant de l'arrimage avec le transport actif
Sensibilisation, éducation, culture des services de transport collectif	<ul style="list-style-type: none"> - Considérer l'accessibilité des horaires (promotion et diffusion) - Sensibiliser et éduquer par de l'information simple (ex. publicités) sur les services de transport collectif dans les écoles
Diagnostic, études des besoins, portrait, consultation	<ul style="list-style-type: none"> - Développer des lignes et trajets pour desservir la future station Anse-à-l'Orme du REM à Sainte-Anne-de-Bellevue, pour qu'elle soit adaptée aux besoins de la clientèle
Partenariats	<ul style="list-style-type: none"> - Développer les partenariats

2. Questionnaire en ligne

Faits saillants

- Les principaux critères favorisant l'utilisation du transport collectif en autobus sont (par ordre décroissant d'importance) :
 - une meilleure fréquence de passage en période hors pointe;
 - un trajet en transport collectif plus rapide qu'en voiture;
 - des heures de service élargies (tôt le matin, tard le soir);
 - une bonne synchronisation des horaires lors des correspondances;
 - une meilleure fréquence de passage en période de pointe du matin et de l'après-midi.
- Les secteurs sur lesquels exo devrait se concentrer en matière de desserte sont :
 - à l'interne du secteur de La Presqu'Île;
 - vers le centre-ville de Montréal et ses environs;
 - vers l'ouest de Montréal.
- Les périodes de service prioritaires pour l'amélioration sont :
 - la période de pointe du matin (avant 9 h);
 - en période hors pointe le jour (entre 9 h et 15 h).

Les résultats du sondage analysés et présentés par exo, sont disponibles à l'[Annexe 3](#).

3. Carte interactive

Faits saillants

- Les municipalités de Vaudreuil-Dorion, Saint-Lazare, L'Île-Perrot et Notre-Dame-de-l'Île-Perrot sont les plus évoquées.
- Les contributions portent davantage sur les thématiques suivantes : horaire (24), absence de service (22), fréquence (14) et distance de marche (11).
- Les enjeux d'horaires concernent principalement treize lignes d'autobus qui ne proposent pas de service en dehors des heures de pointe la semaine ou qui ne sont pas actives en fin de semaine.
- L'absence de service appelle à la création ou à la consolidation de lignes directes ou locales dans certains sous-secteurs.
- Le manque de fréquence concerne spécifiquement les lignes d'autobus express.
- Les enjeux liés au nombre de correspondances s'articulent autour :
 - du nombre de transferts;
 - de la préservation d'un lien direct vers une station de métro;
 - de la liaison avec la future station du REM;
 - de la réorientation des lignes qui desserviront le REM;
 - de la correspondance avec un traversier.

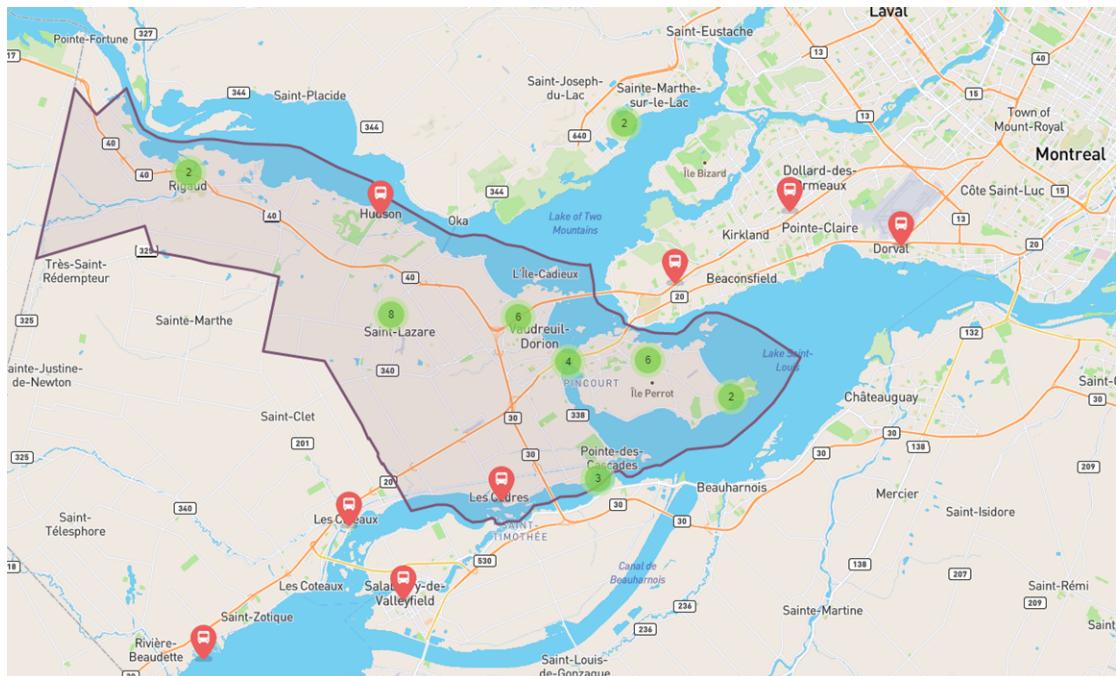
En tout, 52 contributions uniques ont été faites sur la carte interactive du secteur La Presqu'Île par 27 personnes. Quatre commentaires ont été faits sur cette carte, mais ces derniers concernaient le secteur Laurentides–Terrebonne-Ouest, ils ont donc été considérés dans l'analyse du secteur approprié. Après révision, 16 municipalités ont fait l'objet de 48 contributions².

Municipalités	Nombre de contributions
Vaudreuil-Dorion	9
Saint-Lazare	7
L'Île-Perrot; Notre-Dame-de-l'Île-Perrot	6
Pincourt	4
Hudson; Pointe-Claire ² ; Pointe-des-Cascades; Rigaud; Salaberry-de-Valleyfield ²	2
Coteau-du-Lac ² ; Dorval ² ; Les Cèdres; Sainte-Anne-de-Bellevue ² ; Saint-Zotique ² ; Vaudreuil-sur-le-Lac	1

Un tableau présentant l'ensemble des commentaires se trouve à l'[Annexe 4](#).

² Certaines municipalités ne font pas partie du territoire à l'étude mais font référence au désir de connectivité de certaines personnes participantes (lien avec la desserte du secteur).

Carte interactive sur les préoccupations des utilisateurs du réseau en matière de mobilité



Source : exo

Au total, ce sont 84 suggestions qui ont été reçues parmi les 48 contributions.

Enjeu thématique	Nombre de suggestions
Horaires	24
Absence de service	21
Fréquence	14
Distance de marche	11
Correspondance	6
Multimodalité	3
Temps de parcours	3
Qualité du service	1
Autre : autres organismes publics de transports en commun qu'exo	1

Les principales thématiques abordées par les personnes participantes sont donc : les horaires, l'absence de service, la fréquence et la distance de marche. Il en ressort comme principaux constats les éléments suivants.

Horaires

Pour ce qui est des horaires, la majorité des contributions ciblent treize lignes qui ne proposent pas de service en dehors des heures de pointe la semaine ou qui ne sont pas actives en fin de semaine telles que :

- la ligne 1 – Gare Vaudreuil/Parc Industriel/Seigneurie;
- la ligne 2 – Gare Vaudreuil/Bourget/des Sarcelles;
- la ligne 7 – Gare Vaudreuil/John Abbott/Pointe-Claire;
- la ligne 9 – Gare Vaudreuil/Gare Dorion/Marier;
- la ligne 10 – Gare Vaudreuil/Auto-Plaza-Brunswick;
- la ligne 21 – Gare Vaudreuil/Hudson/Saint-Charles;
- la ligne 42 – Gare Île-Perrot/des Érables/ Lucien-Manning;
- la ligne 43 – Gare Île-Perrot/Perrot/Rivelaine;
- la ligne 46 – Gare Île-Perrot/Don Quichotte/Pointe-du-Domaine;
- la ligne 47 – Perrot/Caza/Pointe-du-Domaine;
- la ligne 51 – Gare Vaudreuil/Saint-Lazare;
- la ligne 61 – Gare Vaudreuil/Rigaud;
- la ligne 91 – Gérald-Godin/Pointe-Claire.

Les lignes 35 et 335 sont données à titre d'exemple dans un commentaire, mais sont aussi l'objet d'une demande d'élargissement des plages horaires de service dans une autre contribution.

Une personne participante a également relevé que l'horaire de passage des autobus ne permet pas de se rendre à la gare de Sainte-Anne-de-Bellevue pour le train de 11 h 25 en direction de Lucien-L'Allier.

Absence de service

Les enjeux de desserte prennent principalement la forme de commentaires sur l'absence de service ainsi que l'appel à la création ou à la consolidation de lignes directes ou locales dans certains sous-secteurs. Des contributions (4) soulignent l'absence de services en direction de Montréal ou de L'Île-Perrot, notamment pour les aînés résidant sur l'île Bellevue et sur l'île Claude.

Un commentaire relève le besoin d'un lien vers Beauharnois-Châteauguay-Saint-Constant, à l'image du service auparavant en fonction vers Valleyfield. À Coteau-du-Lac et Les Cèdres, des lieux ont été ciblés à proximité de pôles civiques regroupant des écoles, un centre communautaire ainsi qu'une salle de spectacle, dans le premier cas, et une école ainsi qu'une église, à proximité d'un secteur résidentiel, dans le second cas.

Une contribution propose une ligne reliant Vaudreuil à Valleyfield en passant par Les Cèdres et Pointe-des-Cascades, des municipalités n'étant pas actuellement desservies, comme le confirment d'autres épingle. Vaudreuil-sur-le-Lac est également identifiée comme municipalité sans service.

La création ou la consolidation de lignes locales pour les principales artères de Pincourt et Vaudreuil ont fait l'objet de suggestions (2). Des épingle (3) ciblent également le corridor

Rigaud–Hudson–Saint-Lazare et Saint-Lazare–Vaudreuil pour l'instauration de lignes, à l'image de ce qui est restitué dans les thématiques des horaires et de la fréquence.

Fréquence

Les contributions ayant trait à la fréquence sont dans plusieurs cas associées à des propositions de lignes express, que ce soit :

- pour le boulevard Don-Quichotte à Notre-Dame-de-l'Île-Perrot (2);
- les principales artères de Vaudreuil (2);
- un lien Saint-Lazare–Vaudreuil (1).

Une proposition vise également la création d'un circuit semblable à celui de Pincourt pour L'Île-Perrot. La fréquence des lignes reliant le secteur La Presqu'île au terminus ainsi qu'au centre d'achats Fairview Pointe-Claire a aussi été évoquée.

Distance de marche

Les distances à parcourir rapportées par les personnes participantes révèlent divers niveaux acceptables pour la marche. Alors que certains arrêts sont actuellement localisés à une centaine de mètres de l'emplacement épinglé, dans d'autres cas l'arrêt le plus près est à deux kilomètres à pied du point d'origine ou de destination.

Correspondances

Les suggestions portant sur les correspondances sont très variées. Il est question de :

- la réduction du nombre de transferts nécessaires pour rejoindre le train;
- la préservation du lien direct avec la station de métro Côte-Vertu après la mise en service du REM;
- la liaison avec la future station du REM à Sainte-Anne-de-Bellevue;
- la réorientation des lignes desservant Vaudreuil ainsi que L'Île-Perrot vers le REM;
- la correspondance avec le traversier Oka-Hudson.

Multimodalité

Au sujet de la multimodalité, le REM, le traversier et le métro ont été mentionnés pour certains motifs précédemment décrits dans la thématique correspondance.

Temps de parcours

Pour ce qui est du temps de parcours, les commentaires visent la création ou le maintien de lignes directes vers Côte-Vertu, de Saint-Lazare vers Vaudreuil et de Vaudreuil vers Brossard, en passant par Châteauguay et Delson.

Autre

Une ligne de la STM, la ligne 211 – Bord-du-Lac a été visée par une contribution.

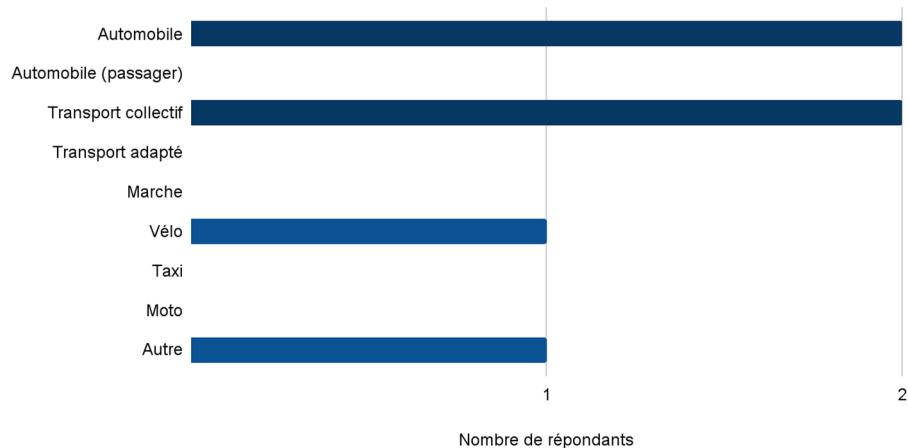
4. Rencontre d'information auprès du grand public

Lors de cette rencontre, exo a présenté un portrait sommaire de la mobilité actuelle du secteur, rappelé l'échéancier du processus de consultation publique et fait une démonstration de sa plateforme web de consultation. Outre ces éléments d'information, les personnes participantes ont eu l'occasion de prendre part à quatre activités ainsi qu'à une période d'échanges avec exo.

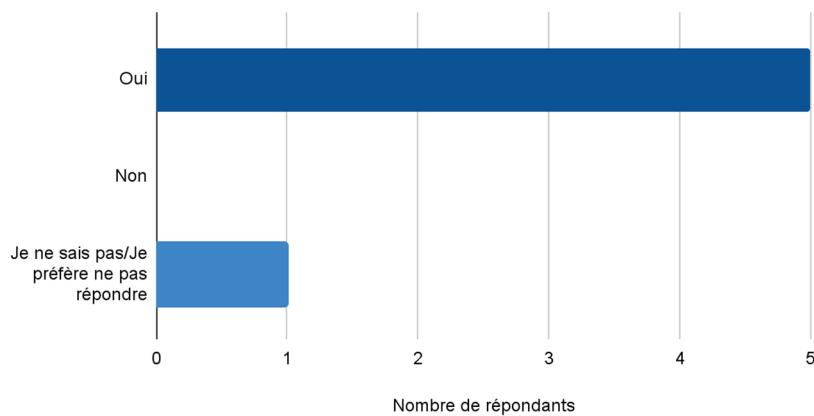
Habitudes et expérience de mobilité

La première activité comprenait deux questions partagées à travers l'outil de sondage de la plateforme Zoom. Une fois le questionnaire complété, les résultats ont été présentés en direct aux personnes participantes. Les questions et les données associées sont présentées dans les graphiques suivants.

Quel est le mode de transport que vous utilisez le plus souvent?



Modifieriez-vous vos habitudes si vous aviez de nouvelles options de transport collectif ?



Alors que le mode de transport principal est plutôt variable, un intérêt marqué pour l'adoption de nouvelles habitudes est perceptible, bien que conditionnel à la bonification de l'offre de transport collectif.

Préoccupations quant à l'utilisation du transport collectif

La seconde activité avait lieu sur la plateforme Mentimeter où les personnes participantes étaient invitées à répondre à la question « Quels commentaires ou préoccupations souhaitez-vous transmettre à exo concernant le réseau de transport actuel ? ». Onze réponses ont été collectées, projetées en direct et lues par l'animatrice.

« Il devrait y avoir davantage de liaisons dans les périodes hors pointes. Une meilleure desserte des régions plus éloignées.³ »

« Qu'exo ait une meilleure communication avec ses usagers et que les nouveaux territoires (quartier des villes) soient desservis le plus par autobus (Référence : La voie de desserte de l'autoroute 40 à Vaudreuil-Dorion) ² »

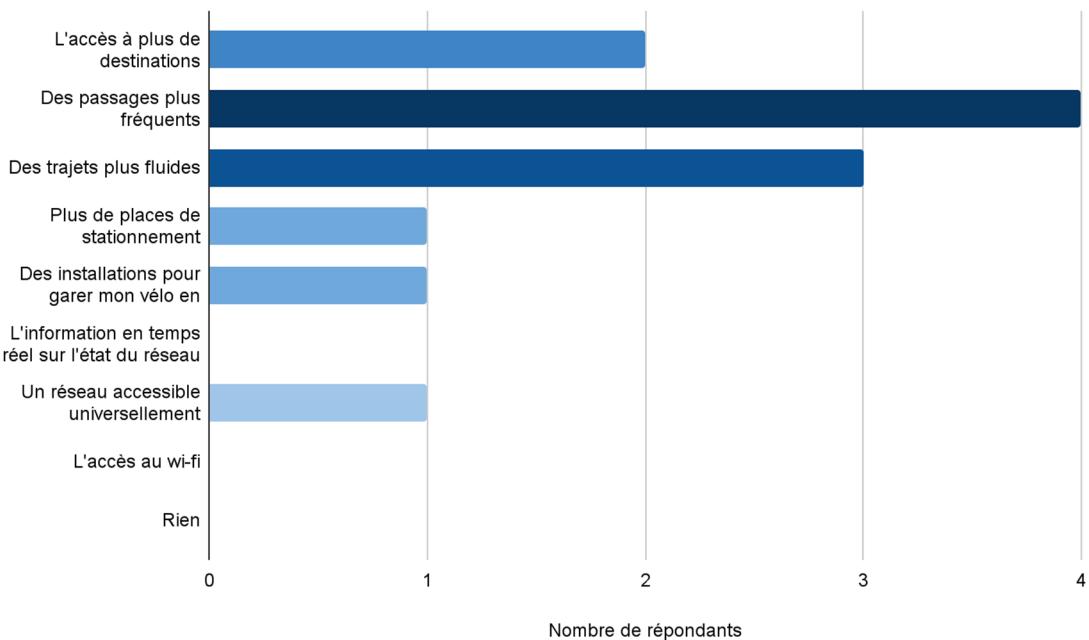
Plusieurs commentaires portaient sur la fréquence (3) et l'interconnexion (3). La question de l'élargissement de la desserte, que ce soit au bénéfice des régions éloignées ou des quartiers nouvellement développés, a aussi été évoquée. Les notions d'accès, de fiabilité et la tarification ont également fait l'objet de contributions. Enfin, un commentaire sur les voies réservées pour les autobus a été mentionné.

Attractivité du transport collectif

La troisième activité utilisait à nouveau l'outil de sondage de la plateforme Zoom pour une question. Le sondage permettait de sélectionner jusqu'à trois réponses. L'animatrice a ensuite dévoilé les résultats aux personnes consultées. La question et les réponses ont été reproduites ci-dessous.

³ Commentaires des personnes participantes lors de l'activité 2.

Qu'est-ce qui ferait que vous utiliseriez davantage le transport collectif ?



La fréquence a été privilégiée par la majorité des répondants comme une variable qui pourrait influencer positivement l'utilisation du transport collectif. La fluidité et la bonification de la desserte sont les deux autres concepts qui ont recueilli plus d'un vote.

Période de questions et réponses

Par la suite, les personnes participantes ont été invitées à poser leurs questions dans l'outil Questions et Réponses de Zoom tout au long de la rencontre et à voter pour déterminer les questions les plus populaires. Au moment de la période d'échanges, l'animatrice a fait la lecture des questions et demandé au représentant d'exo d'y répondre.

Au total, cinq questions ont été posées, portant sur l'impact du REM sur la fréquence du train, la signalétique, les titres de transport, le besoin de relier Vaudreuil à la station Anse-à-l'Orme du REM et la notoriété du réseau d'autobus.

Le libellé des questions et leurs réponses se retrouvent dans la foire aux questions d'exo sur la consultation à propos de la refonte du réseau d'autobus de La Presqu'île disponible [ICI](#).

Attractivité des services de transport collectif

La dernière activité avait lieu sur la plateforme Mentimeter où les personnes consultées ont été invitées à contribuer à un nuage de mots. Le visuel s'est construit au fil des réponses et était disponible en direct. Le nombre d'occurrences influence la taille des mots. La prémission proposée et le résultat de l'exercice sont visibles ci-dessous :



À l'image de l'exercice précédent, la fréquence est au cœur des réponses. Les besoins ont toutefois pu être précisés, puisque les personnes participantes ont mentionné les jours de congés, la fin de semaine et le service hors pointe. L'accessibilité et la fluidité ont également fait l'objet de quelques contributions.

CONCLUSION

La démarche de consultation en cours est déterminante afin d'orienter les décisions en prévision de la mise en œuvre de la refonte des services d'autobus de ce secteur. Les différents exercices de consultation auprès de publics cibles variés ont permis de mieux comprendre les besoins actuels et futurs du secteur La Presqu'île en matière de mobilité.

Les consultations publiques menées démontrent une grande convergence des opinions sur les priorités des participants concernant la refonte du système d'autobus d'exo. Elles ont également permis d'explorer une grande variété de pistes de solutions concrètes aux problèmes actuels.

Les résultats détaillés des consultations menées auprès des parties prenantes ainsi que de la consultation tenue en parallèle, pour le secteur Laurentides–Terrebonne-Ouest font l'objet de rapports distincts et sont des intrants complémentaires à cette analyse. Ils peuvent être consultés sur le [site web d'exo](#).

Maintenant que la **phase 1** est réalisée, l'équipe de développement des réseaux d'exo travaillera à traduire les préoccupations soulevées dans cette première phase de consultation en scénario de desserte.

La **phase 2** des consultations publiques, prévue entre l'hiver et l'automne 2022,⁴ sera une occasion supplémentaire pour exo de consulter les citoyens afin qu'ils puissent exprimer leur avis sur un scénario de desserte concret.

Les prochaines étapes de la consultation sont présentées dans le tableau ci-contre.

	Hiver 2023 – printemps 2024
	Préparation à la mise en œuvre
	<ul style="list-style-type: none">• Finalisation du réseau (tests, conception des horaires, etc.)• Approvisionnement (équipements, services, etc.)• Ajustement des infrastructures (arrêts, abribus, etc.)• Formation du personnel• Communications et accompagnement clientèle
	Printemps 2024
	Mise en service
	<ul style="list-style-type: none">• Mise en service du Réseau express métropolitain (REM) - Antenne Anse-à-l'Orme• Mise en service du nouveau réseau d'autobus exo dans le secteur

⁴ Ces dates peuvent être modifiées selon l'échéancier d'entrée en fonction du REM.

ANNEXE 1

Liste des organisations présentes lors des rencontres virtuelles avec les parties prenantes

Acteurs institutionnels :

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

Acteurs socioéconomiques :

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

Acteurs associatifs et communautaires :

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

ANNEXE 2

Ensemble des questions du questionnaire proposé sur la plateforme en ligne d'exo

Introduction

Ce sondage a pour objectif de nous aider à repenser notre réseau d'autobus, en adaptant les horaires, la fréquence de passage ou la couverture géographique à vos besoins en matière de mobilité.

Durée du sondage : 10 à 15 minutes maximum

Soyez assuré que vos réponses demeureront confidentielles et seront utilisées exclusivement pour cette étude, effectuée dans le cadre du projet de refonte des services d'autobus exo.

Note : La forme masculine utilisée dans ce sondage désigne aussi bien les femmes que les hommes. Le genre masculin est utilisé sans aucune discrimination et dans le seul but d'alléger le texte.

Section 1 : Profil du répondant

1. Vous participez à cette consultation en tant que...
 - Client actuel des services d'exo
 - Client d'exo qui n'utilise pas actuellement les services en raison de la pandémie
 - Citoyen qui n'utilise pas les services d'exo
2. À quel groupe d'âge appartenez-vous ?
 - Moins de 15 ans
 - 15-17 ans
 - 18-24 ans
 - 25-34 ans
 - 35-44 ans
 - 45-54 ans
 - 55-64 ans
 - 65 ans et plus
3. À quel genre vous identifiez-vous ?
 - Homme
 - Femme
 - Non binaire
4. 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
- Retraité
- À la maison
- Sans emploi

Filtre si travailleur : 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)

5. En vous incluant, combien de personnes habitent votre domicile de façon permanente ?

- Adulte (18 ans et plus) : __
- Adolescent (15-17 ans) : __
- Enfant (14 ans et moins) : __

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

- Oui
- Non

7. Dans quelle ville habitez-vous ?

- Hudson
- L'Île-Perrot
- L'Île-Cadieux
- Les Cèdres
- Notre-Dame-de-l'Île-Perrot
- Pincourt
- Pointe-des-Cascades
- Rigaud
- Saint-Lazare
- Terrasse-Vaudreuil
- Vaudreuil-Dorion
- Vaudreuil-sur-le-Lac
- Autre, précisez : _____

8. Indiquez sur la carte votre lieu de résidence principale :

Veuillez indiquer un lieu

Je préfère ne pas répondre



Filtre si travailleur ou étudiant : Indiquez sur la carte votre lieu DE TRAVAIL/ÉTUDES habituel. Actuellement en télétravail ou télé-études ? Veuillez indiquer votre lieu de travail/études d'avant la pandémie.

Veuillez indiquer un lieu

Je préfère ne pas répondre



Filtre si travailleur ou étudiant : Quel(s) mode(s) de transport utilisez-vous habituellement lors de ce déplacement vers votre lieu de travail/d'études ? *Plusieurs réponses possibles, merci de sélectionner TOUS les modes utilisés*

- Automobile
- Marche, vélo ou autre transport actif
- Métro
- Autobus exo
- Autobus STM, RTL ou STL
- Train de banlieue
- Taxi collectif
- Transport adapté
- Autre

Filtre Automobile : Pour quelle(s) raison(s) utilisez-vous votre voiture ?

- Je dois faire un arrêt intermédiaire (ex. : garderie, école, etc.)
- Je préfère le confort de ma voiture
- La voiture est plus rapide
- Il n'y a pas d'arrêt d'autobus à proximité de mon domicile
- Il n'y a pas de ligne directe en autobus
- Autre, précisez : _____

Section 2 : Votre mobilité (utilisateurs Transport collectif)

Précisez votre utilisation des services exo : *Si vous n'utilisez pas actuellement les services en raison de la COVID-19, merci de répondre en fonction de votre utilisation avant la pandémie.*

	Régulièrement (une à plusieurs fois par semaine)	Occasionnellement (moins d'une fois par semaine)	Jamais
Train exo			
Autobus exo			
Taxibus exo			
Transport adapté exo			

Filtre TRAIN : Précisez votre gare d'embarquement habituelle :

- Hudson
- Vaudreuil
- Dorion
- Pincourt
- Terrasse-Vaudreuil
- Île-Perrot
- Sainte-Anne-de-Bellevue
- Une autre gare

Filtre JAMAIS modes exo : Pour quelle(s) raison(s) n'utilisez-vous pas le transport collectif exo ? *Plusieurs réponses possibles.*

- Mon point de départ n'est pas accessible en transport collectif
- Ma destination n'est pas accessible en transport collectif

- Le trajet en transport collectif est trop long
- Le trajet en transport collectif est trop compliqué
- Mes horaires et/ou mes lieux de travail sont changeants
- Je dois faire un arrêt intermédiaire (ex. : garderie, école, etc.)
- Je préfère le confort que m'offre ma voiture
- Je préfère la flexibilité que m'offre ma voiture
- Autre, précisez : _____

Section 3 : Évaluation de la couverture du réseau

Pour cette section, répondez en fonction de vos besoins et de ceux des membres de votre foyer.

1. Y a-t-il des lieux qui ne sont pas ou mal desservis par exo et qui devraient être améliorés pour répondre à vos besoins ou à ceux des membres de votre foyer ? *Cette information nous permettra de déterminer le potentiel de développement de nos services.*

Veuillez indiquer un lieu

Non, aucun lieu



2. Y a-t-il un autre lieu que vous souhaitez mentionner ?
 - Oui
 - Non
3. Par ordre d'importance, classez du PLUS important (1) au MOINS important (4) les services qu'exo devrait améliorer ⁵:
 - Vers le centre-ville de Montréal et ses environs
 - Vers l'ouest de Montréal
 - Service interne au secteur Presqu'île
 - Vers le reste de la couronne sud (Valleyfield, Les Coteaux, Coteau-du-Lac, etc.)

⁵ Note : Vers l'interne, dans le secteur Presqu'île = villes de Rigaud, Hudson, Saint-Lazare, Vaudreuil-Dorion, Vaudreuil-sur-le-Lac, L'Île-Perrot, Notre-Dame-de-l'Île-Perrot, Pincourt, Les Cèdres, Pointe-des-Cascades, L'Île Cadieux et Terrasse-Vaudreuil

4. Par ordre d'importance, classez du PLUS important (1) au MOINS important (5) les périodes de service qu'exo devrait améliorer :
- En période de pointe du matin (avant 9 h)
 - En période de pointe du soir (entre 15 h et 19 h)
 - En période hors pointe le jour (entre 9 h et 15 h)
 - En période hors pointe le soir (après 19 h)
 - Fin de semaine

Section 4 : Préférences

Dans cette section, nous souhaitons connaître vos préférences quant à différentes caractéristiques du réseau.

1. Choisissez les 5 critères qui, selon vous, sont les PLUS importants afin de favoriser votre utilisation du transport collectif :
- Un accès au transport collectif à moins de 5 minutes de marche de mon domicile
 - Une meilleure fréquence de passage en période de pointe du matin et de l'après-midi
 - Une meilleure fréquence de passage en période hors pointe
 - Une meilleure fréquence de passage en fin de semaine
 - Un trajet en transport collectif plus rapide qu'en voiture
 - Avoir un trajet direct, sans correspondance
 - Une bonne synchronisation des horaires lors des correspondances
 - Des heures de service élargies (tôt le matin, tard le soir)
 - Avoir une place assise
 - Avoir accès à un stationnement pour ma voiture

2. Indiquez dans quelle mesure les éléments ci-dessous sont importants pour vous :

	Très important	Assez important	Peu important	Pas du tout important
– Avoir un support à vélo sur l'autobus (ou la capacité de le ranger de manière sécuritaire au terminus ou à la gare) – Avoir accès à une billetterie ou un point de vente près de chez moi				

Fréquence de passage

3. Quelle serait pour vous la fréquence de passage acceptable d'un autobus pour les périodes suivantes :
- Pendant la période de pointe en semaine (de 5 h à 9 h et de 15 h à 19 h) : ____
 - L'autobus devrait passer à l'arrêt toutes les XX minutes.
 - Pendant la période hors pointe : ____ minutes
 - L'autobus devrait passer à l'arrêt toutes les XX minutes.
 - Pendant la fin de semaine et les jours fériés : ____ minutes
 - L'autobus devrait passer à l'arrêt toutes les XX minutes.

Horaire de service

4. Quelles devraient être, selon vous, les heures de début et de fin du service d'autobus :
- Du lundi au vendredi, le service d'autobus devrait débuter à : ____ (par ex. : xxhxx)
 - Du lundi au vendredi, le service d'autobus devrait se terminer à : ____ (par ex. : xxhxx)
 - La fin de semaine et les jours fériés, le service d'autobus devrait débuter à : ____ (par ex. : xxhxx)
 - La fin de semaine et les jours fériés, le service d'autobus devrait se terminer à : ____ (par ex. : xxhxx)

Temps de marche et correspondance

5. Quel temps de marche, entre votre domicile et l'arrêt d'autobus, jugez-vous acceptable ? ____ minutes
6. Quel temps d'attente, lors d'une correspondance entre deux autobus, jugez-vous acceptable ? ____ minutes

Préférences

7. Dans un contexte où vous avez le choix entre deux trajets dont le temps total, de porte à porte, serait identique. Que préférez-vous ?

- Un temps de marche plus long entre votre domicile et l'arrêt d'autobus, mais un accès à une ligne d'autobus plus fréquente.



- Un temps de marche plus court entre votre domicile et l'arrêt d'autobus, mais une ligne d'autobus moins fréquente.



8. Vous préférez...

- Un temps de marche plus court entre votre domicile et l'arrêt d'autobus, mais un trajet plus long en autobus.



- Un temps de marche plus long entre votre domicile et l'arrêt d'autobus, mais un trajet plus court en autobus.



9. Pour une durée de trajet identique, porte à porte, vous préférez...

- Un temps de marche plus court entre votre domicile et l'arrêt d'autobus, mais nécessitant une correspondance.

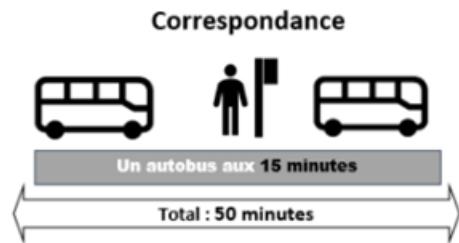


- Un temps de marche plus long entre votre domicile et l'arrêt d'autobus, mais sans correspondance.

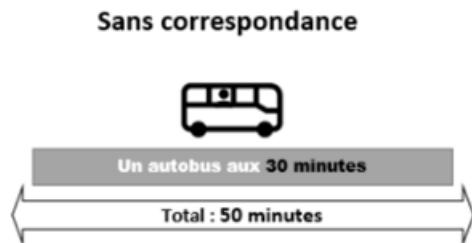


10. Pour une durée de trajet identique, vous préférez...

- Un service plus fréquent, mais nécessitant une correspondance.

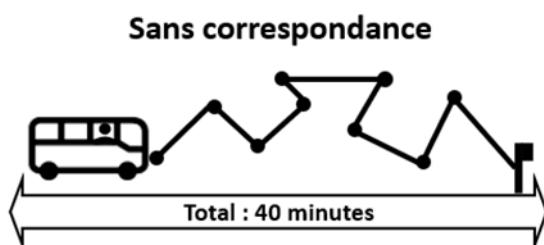


- Un service moins fréquent, mais ne nécessitant pas de correspondance.



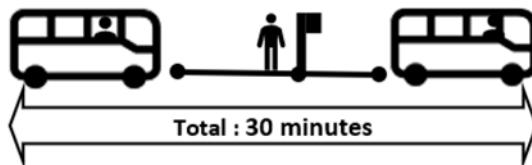
11. Vous préférez...

- Un temps de trajet plus long, mais ne nécessitant pas de correspondance



- Un temps de trajet plus court, mais nécessitant une correspondance

Correspondance



Section 5 : REM

Dès la mise en service du Réseau express métropolitain (REM) dans l'Ouest-de-l'Île de Montréal (antenne Anse-à-l'Orme), prévue au printemps 2024, les autobus d'exo transporteront nos clients vers le REM. Dans cette section, nous souhaitons connaître vos préférences quant à l'utilisation des services exo pour vous rendre au Réseau express métropolitain (REM).

1. Dans quelle mesure êtes-vous susceptible d'utiliser le REM lorsqu'il sera en service ?
 - Très probable
 - Probable
 - Peu probable
 - Très peu probable
2. Comment envisagez-vous d'accéder à la station du REM ?
 - En utilisant le service d'autobus exo exclusivement
 - En utilisant ma voiture jusqu'à un terminus d'exo, puis en prenant un autobus exo jusqu'au REM
 - En utilisant ma voiture jusqu'au stationnement incitatif du REM
 - En marchant, en vélo ou en utilisant un autre transport actif
 - Autre, précisez : _____
3. Si une ligne d'autobus était située à proximité de votre domicile, vous permettant d'accéder directement au REM, l'utiliseriez-vous ?
 - Certainement
 - Probablement
 - Probablement pas
 - Certainement pas

Section 6 : Préférence réseau

1. Pour un déplacement à destination du centre-ville de Montréal en période de pointe, quelle option parmi les suivantes choisiriez-vous ?

	Option 1 – En train	Option 2 – En REM
Fréquence (pointe)	Toutes les 20 minutes	Toutes les 10 minutes

Probabilité d'être assis	Plus grande	Moins grande
Temps de parcours	À partir de Vaudreuil : entre 1 h – 1 h 10	À partir de Vaudreuil : entre 0 h 50 – 1 h Temps équivalent à partir de L'Île-Perrot.
Stationnement	835 places à Vaudreuil 100 places à Dorion 274 places à L'Île-Perrot 228 places à Pincourt-Terrasse-Vaudreuil	200 places à la station Anse-à-l'Orme

2. Pour quelle(s) raison(s) choisissez-vous cette option ?

Si option 1 **TRAIN**

- Le confort à bord est important pour moi, je peux travailler lors du trajet, avoir du temps pour moi, etc.
- La fréquence du train répond à mes besoins
- Le temps de parcours n'est pas tellement plus avantageux avec le REM
- La disponibilité des places de stationnement
- C'est plus proche de ma destination finale
- Autre, précisez : _____

Si option 2 **REM**

- La fréquence est plus intéressante
- Le temps de parcours est un peu plus rapide
- C'est plus proche de ma destination finale
- Autre, précisez : _____

3. Si le temps total de parcours du train était réduit (par exemple de 10 minutes), choisisiriez-vous toujours l'option REM ?

- Oui
- Non, je prendrais le train

4. Toujours pour un déplacement à destination du centre-ville, mais en période hors pointe (entre 9 h et 15 h et après 19 h), quelle option parmi les suivantes choisisrez-vous ?

	Option 1 – En train	Option 2 – En REM
Fréquence (hors pointe)	2 départs par direction le jour et 1 départ par direction le soir	Toutes les 15 minutes
Probabilité d'être assis	Plus grande	Moins grande
Temps de parcours	À partir de Vaudreuil : entre 1 h – 1 h 10	À partir de Vaudreuil : entre 0 h 50 – 1 h Temps équivalent à partir de L'Île-Perrot.
Places de stationnement	835 places à Vaudreuil 100 places à Dorion 274 places à L'Île-Perrot 228 places à Pincourt-Terrasse-Vaudreuil	200 places à la station Anse-à-l'Orme

5. Pour quelle(s) raison(s) choisissez-vous cette option ?

Si option 1 **TRAIN**

- Le confort à bord est important pour moi, je peux travailler lors du trajet, avoir du temps pour moi, etc.
- La fréquence du train répond à mes besoins
- Le temps de parcours n'est pas tellement plus avantageux avec le REM
- La disponibilité des places de stationnement
- Autre, précisez : _____

Si option 2 **REM**

- La fréquence est plus intéressante
- Le temps de parcours est un peu plus rapide
- Autre, précisez : _____

Filtre résidents de Hudson : Par ordre de préférence, classez les bonifications de service proposées pour la ville de Hudson,⁶ 1 étant votre *PREMIER choix* et 4 le *DERNIER*.

- Ajout de plusieurs départs d'AUTOBUS entre Hudson et le terminus Vaudreuil en période de pointe
- Ajout de plusieurs départs d'AUTOBUS entre Hudson et le terminus Vaudreuil en période hors pointe et en soirée
- Ajout de quelques départs de TRAIN à la gare Hudson en période de pointe
- Ajout de quelques départs de TRAIN à la gare Hudson en période hors pointe

Section 7 : Option/consentement

Souhaitez-vous recevoir des courriels pour être informé des dernières nouvelles concernant la refonte de nos services d'autobus ?

- Oui, précisez votre courriel : _____
- Non

exo vous remercie de votre participation !

⁶ Note: les ajouts de service autobus seraient beaucoup plus importants que ceux du train.
Période de pointe: 5h – 9h et 15h30 – 19h - Période hors pointe: 9h – 15h30 - Soirée: après 19h

ANNEXE 3

Présentation des résultats du sondage analysés par exo



**Votre voix
trace la voie.**

exo **mon réseau**

**Consultations sur la refonte des services d'autobus
LA PRESQU'ÎLE**

Résultats du sondage – octobre 2021



- **Objectif**

Dans le cadre de la refonte des services d'autobus, un sondage en ligne a été réalisé afin de cerner les **besoins et préférences** de la population pour ensuite dégager les **grandes orientations** qui permettront d'élaborer des scénarios de desserte.



- **Méthodologie**

Sondage en ligne du 13 septembre au 11 octobre 2021



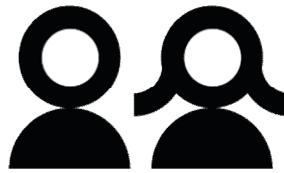
10-15 minutes



245 répondants

44 répondants ont répondu en anglais

- Les réponses ont été exportées et traitées sous Excel. Une dizaine de répondants ont été exclus car le lieu de résidence était trop éloigné du secteur de La Presqu'île (par ex Terrebonne, Sainte-Anne-des-Plaines, etc.)
- La majorité des réponses ont été traitées de manière à différencier les préférences et les besoins des étudiants VS des travailleurs.
- Lorsque pertinent, les réponses ont été analysées en regroupant différentes villes : 1) Vaudreuil-Dorion, Île-Cadieux, Vaudreuil-sur-le-Lac, 2) Île-Perrot, Notre-Dame-de-l'Île-Perrot, Pincourt et Terrasse-Vaudreuil, 3) Hudson, Rigaud, St-Lazare, Pointe-des-Cascades et les Cèdres + autres.
- Concernant les questions de priorisation des critères, un poids décroissant était attribué au choix numéro 1, puis au choix numéro 2, etc. afin d'obtenir un pointage permettant un ranking pour l'ensemble des éléments.



Profil et habitudes de mobilité

- Lieux mal desservis par exo



Couverture Services et périodes

- Priorisation des critères favorisant l'utilisation du TC



Préférences et seuils acceptables

- Probabilité d'utiliser le REM
- Mode d'accès



REM Préférences Presqu'île

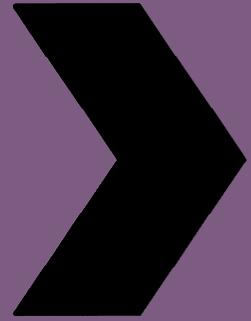
- Sexe, occupation, âge
- Ville de résidence, CP
- Nb personnes dans foyer
- Possession voiture
- Lieu de travail ou d'études habituel
- Modes de transport utilisés
- Fréquence d'utilisation services exo
- Raisons de non utilisation



- Classement des services de TC qu'exo devraient améliorer
- Classement des périodes de TC qu'exo devraient améliorer

- Fréquence de passage acceptables
- Heures de service
- Temps de marche jusqu'à l'arrêt
- Temps d'attente lors d'une correspondance
- Choix de scénarios (temps de marche VS fréquence, fréquence VS correspondance, etc.)

- Choix entre le REM ou le TRAIN selon différents scénarios (pointe et hors pointe)



FAITS SAILLANTS



Critères favorisant l'utilisation en transport collectif en autobus :

Les 5 critères qui ressortent*	Rang		
			TOUS
• Une meilleure fréquence de passage en période hors pointe	3	1	1
• Un trajet en transport collectif plus rapide qu'en voiture	1	4	2
• Des heures de services élargies (tôt le matin, tard le soir)	2	2	3
• Une bonne synchronisation des horaires lors des correspondances	5	3	4
• Une meilleure fréquence de passage en période de pointe du matin et de l'après-midi	4	5 ex equo	6

* Les répondants devaient sélectionner et classer 5 des 10 critères proposés

Services sur lesquels exo devrait se concentrer en terme de desserte :

- **À l'interne du secteur du secteur Presqu'île**

Choix 1 des étudiants, choix 2 des travailleurs

- **Vers le centre-ville de Montréal et ses environs**

Choix 1 des travailleurs, choix 3 des étudiants

- **Vers l'Ouest de Montréal**

Choix 2 des étudiants, choix 3 des travailleurs

Amélioration des périodes de service prioritaires :

- **Période de pointe du matin (avant 9h)**

Choix 1 des travailleurs, choix 2 des étudiants

- **En période hors pointe le jour (entre 9h et 15h)**

Choix 1 des étudiants, choix 2 des travailleurs



Fréquences des passages en période de pointe :

- Acceptable pour plus de la moitié des répondants : **15 minutes**

Fréquences des passages en période hors pointe :

- Acceptable pour plus de la moitié des répondants : **30 minutes**

Fréquences des passages fin de semaine et jours fériés :

- Acceptable pour plus de la moitié des répondants : **30 minutes**

Jusqu'à 40 minutes pour les étudiants



Temps de marche jusqu'à l'arrêt d'autobus :

- Acceptable pour plus de la moitié des répondants : **5 minutes**

Jusqu'à 10 minutes pour les étudiants



Temps d'attente entre les correspondances :

- Acceptable pour plus de la moitié des répondants : **10 minutes**



Début du service, du lundi au vendredi :

- Acceptable pour plus de la moitié des répondants : **5 h**

Fin du service, du lundi au vendredi :

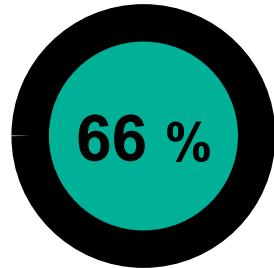
- Acceptable pour plus de la moitié des répondants : **23 h**

Début du service, fin de semaine et jours fériés :

- Acceptable pour plus de la moitié des répondants : **7 h**

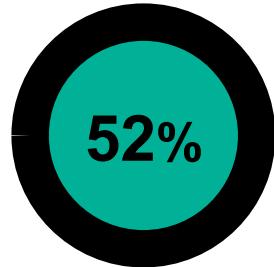
Fin du service, fin de semaine et jours fériés :

- Acceptable pour plus de la moitié des répondants : **23 h**



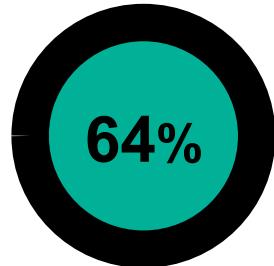
Temps de marche vs Fréquence

Un temps de marche plus long entre votre domicile et l'arrêt d'autobus, mais un accès à une ligne d'autobus plus fréquente.



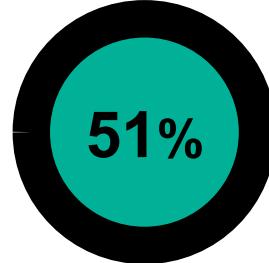
Temps de marche vs Temps de parcours

Un temps de marche plus court entre votre domicile et l'arrêt d'autobus, mais un trajet plus long en autobus.



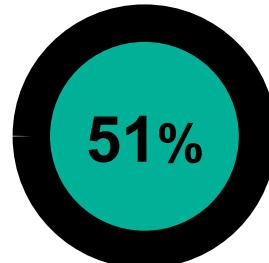
Temps de marche vs Trajet direct

Un temps de marche plus long entre votre domicile et l'arrêt d'autobus, mais sans correspondance.



Fréquence vs Trajet direct

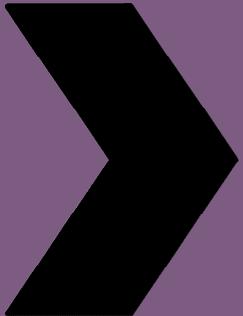
Un service plus fréquent d'autobus, mais nécessitant une correspondance.



Temps de trajet vs Trajet direct

Un temps de trajet plus long en autobus, mais ne nécessitant pas de correspondance.

Note : Dans ce scénario les étudiants et les non clients exo choisissent un trajet plus court avec une correspondance.



Profil des répondants

Note : le profil des répondants à ce sondage est différent du profil des clients observé dans les Enquêtes à bord.

% étudiants enquête à bord bus 2019 : 67%

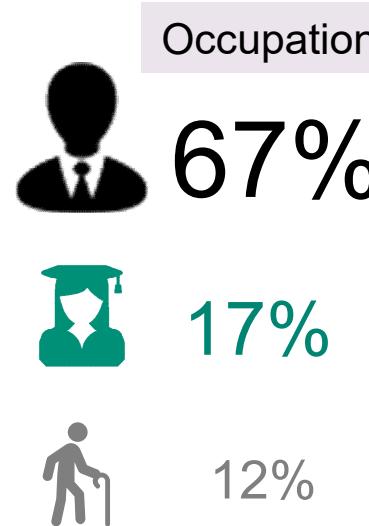
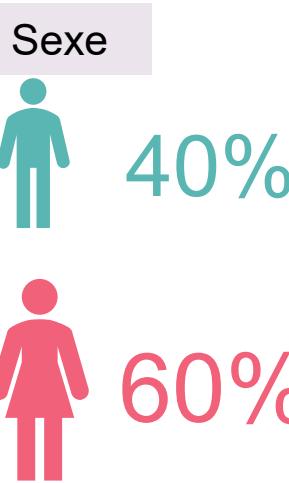
% étudiants enquête à bord train 2019 (exo1): 25%

Parmi les clients actuels et anciens clients exo ayant répondu au sondage, 20% sont étudiants.

Il est important d'en prendre compte au niveau des analyses, notamment en distinguant les préférences des étudiants et des travailleurs.



■ Profil des répondants (n=245)



Sur mon lieu de travail habituel
Partiellement télétravail
Télétravail en tout temps

40%
34%
26%



82% possèdent ou ont accès à une voiture

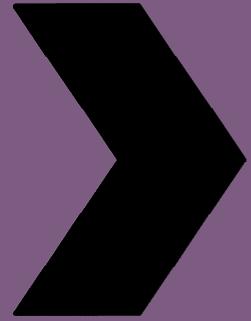
Nombre de répondants par ville de résidence

Vaudreuil-Dorion	72
Pincourt	35
Saint-Lazare	32
Notre-Dame-de-l'Île-Perrot	29
Île-Perrot	26
Terrasse-Vaudreuil	7

Rigaud	6
Hudson	5
Vaudreuil-sur-le-Lac	4
Les Cèdres	4
Pointe-des-Cascades	4
Autres villes (5 Coteau-du-Lac, 5 St-Zotique, etc.)	21

Type de client





Utilisation exo



Modes utilisés dans le cadre du déplacement vers le lieu travail / lieu d'études habituel :
n=204 travailleurs ou étudiants



55% Train de banlieue



43% Autobus exo

30% Métro



20% utilisent uniquement leur voiture pour se rendre sur leur lieu de travail ou d'études (n=48)



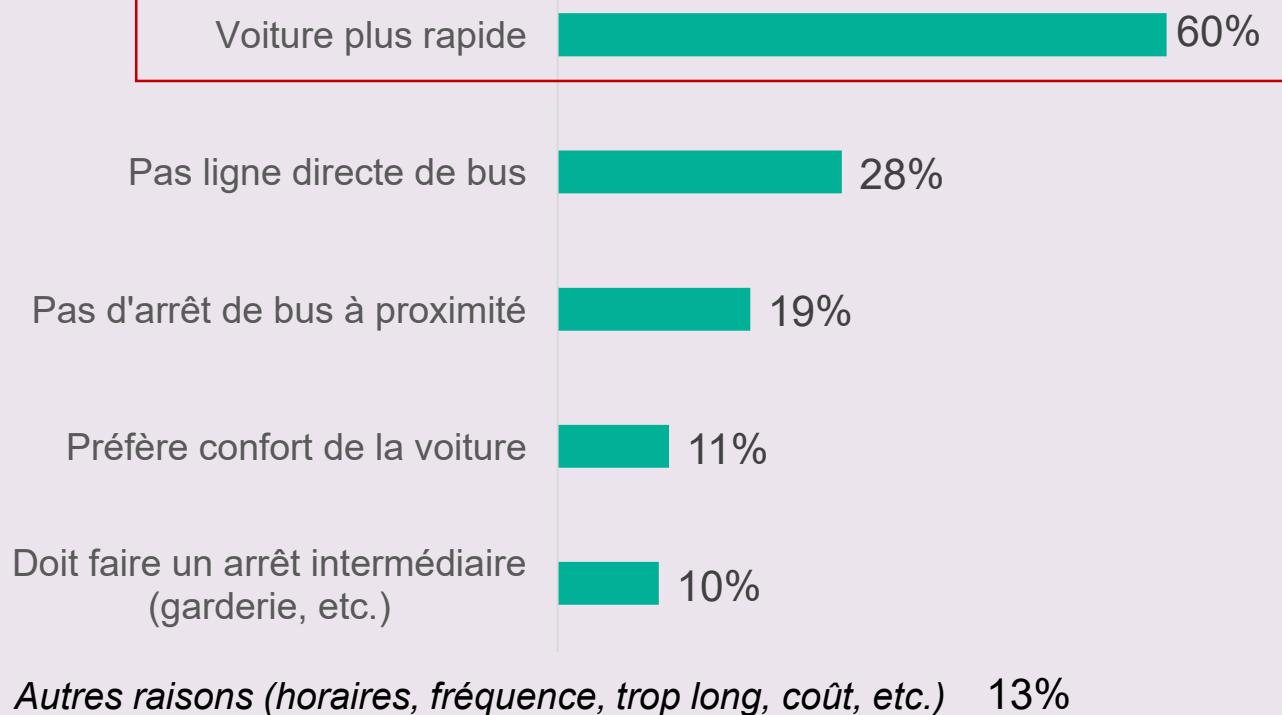
80% se destinent sur l'île de Montréal



46%

utilisent la voiture dans le cadre de leur déplacement en TC vers leur lieu de travail ou d'études (bimodaux)

Raisons d'utilisation de la voiture (n=72)



■ Profil des répondants (n=245)

Fréquence d'utilisation des services exo par mode (utilisation actuelle ou avant pour les non usagers en raison de la pandémie)

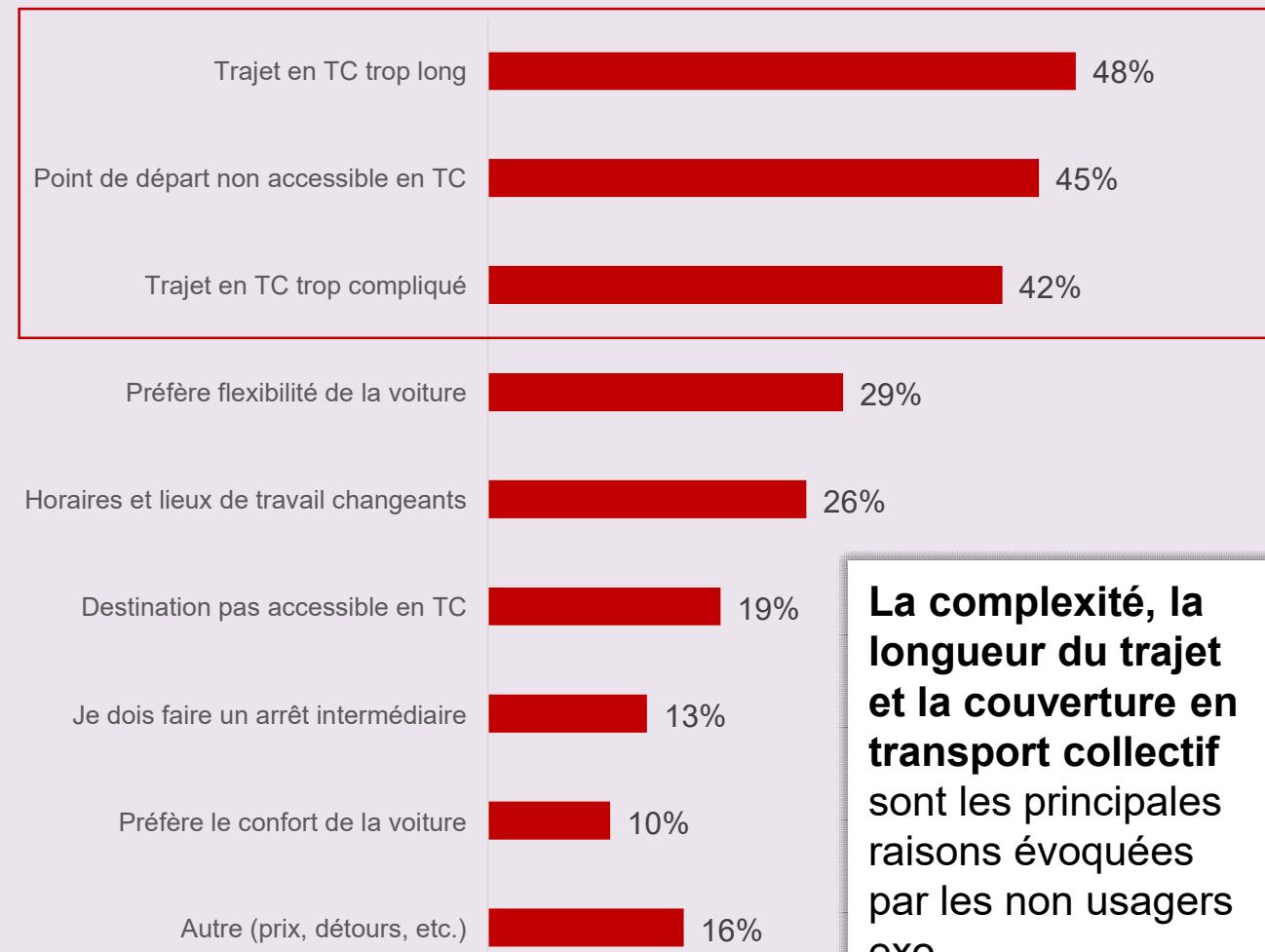
	Régulièrement	Occasionnellement	Jamais
Bus exo	37%	27%	36%
Train	48%	30%	22%
Taxibus	4%	2%	94%

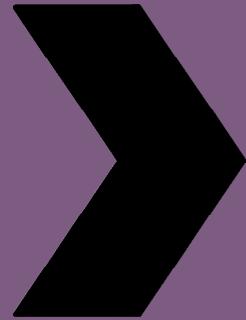


Gare d'embarquement habituelle

- 44% Vaudreuil (n=83)
- 24% Île Perrot (n=45)
- 13% Pincourt (n=25)
- 7% Dorion (n=14)
- 4% Terrasse-Vaudreuil (n=8)
- 4% Hudson (n=7)
- 2% Sainte-Anne-de-Bellevue (n=4)
- 2% Une autre gare

Raisons non utilisation services de transport collectif exo (n=31)





Lieux mal desservis



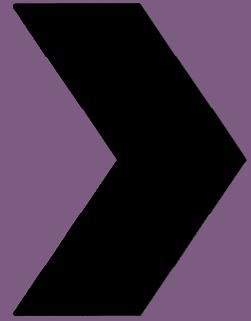


Y a-t-il des lieux que vous jugez **mal desservis par exo** dont l'accès en transport collectif devrait être amélioré pour répondre à vos besoins ou à ceux des membres de votre foyer?

Précisez son emplacement sur la carte. Les répondants pouvaient identifier jusqu'à deux lieux.

Au total, 224 réponses ont été recueillies pour cette question.

- 81% des réponses correspondent à des lieux associés soit domicile du répondant ou à l'ensemble d'une ville en général.
- 19% des réponses correspondent à des lieux précis. Les plus identifiés sont :
 - Campus MacDonald et Collège John Abbott – 4%
 - Fairview Pointe-Claire – 3%
 - Centre-ville de Montréal – 3%
 - Secteur de la gare Vaudreuil – 3%
 - École de la Cité-des-Jeunes, CSS des Trois Lacs – 2%
 - Collège de Valleyfield et Hôpital du Suroît – 2%
 - Quartier industriel Alta – 1%
 - Collège Gérald-Godin – 1%



Priorisation

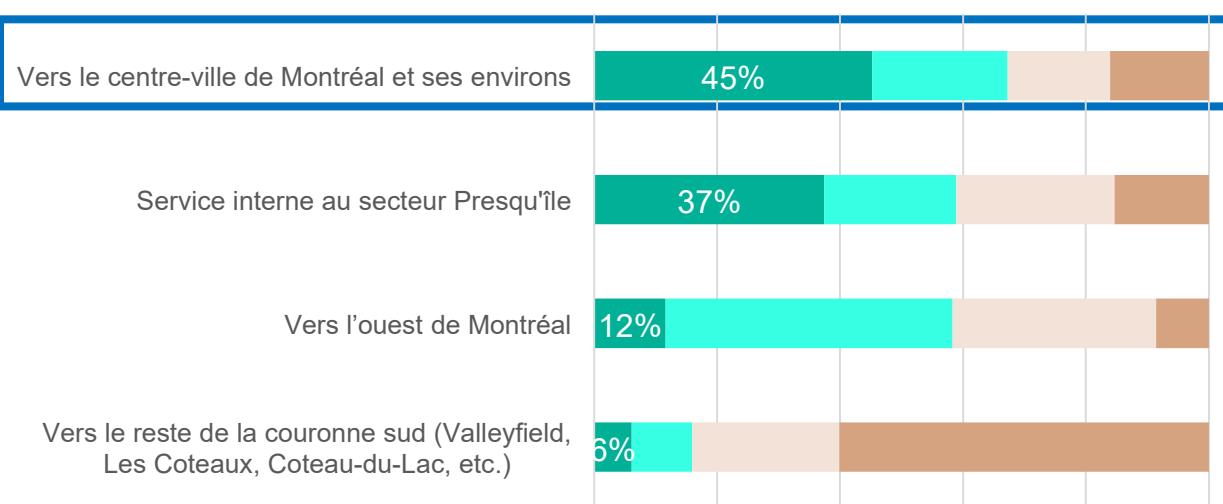
Les répondants devaient déterminer par ordre d'importance, les **services** (destinations) **et les périodes de services** qu'exo devrait améliorer.





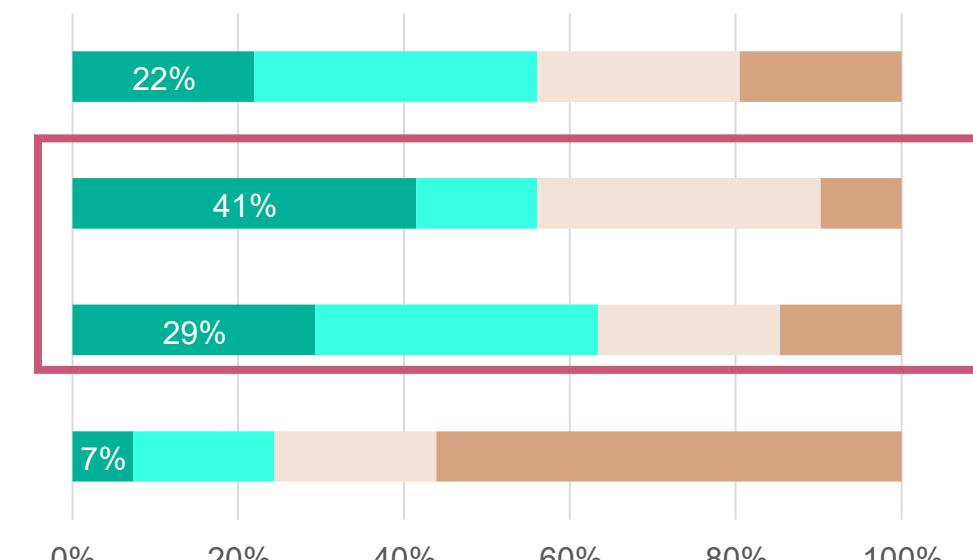
Les travailleurs priorisent l'amélioration du service **vers le Centre-Ville de Montréal** alors que les étudiants choisissent **l'ouest de Montréal**

RANG	TRAVAILLEURS (n=163)
1	Vers le centre-ville de Montréal et ses environs
2	Service interne au secteur Presqu'île
3	Vers l'ouest de Montréal
4	Vers le reste de la couronne sud (Valleyfield, Les Coteaux, Coteau-du-Lac, etc.)



■ Priorité 1 ■ Priorité 2 ■ Priorité 3 ■ Priorité 4

RANG	ÉTUDIANTS (n=41)
1	Service interne au secteur Presqu'île
2	Vers l'ouest de Montréal
3	Vers le centre-ville de Montréal et ses environs
4	Vers le reste de la couronne sud (Valleyfield, Les Coteaux, Coteau-du-Lac, etc.)

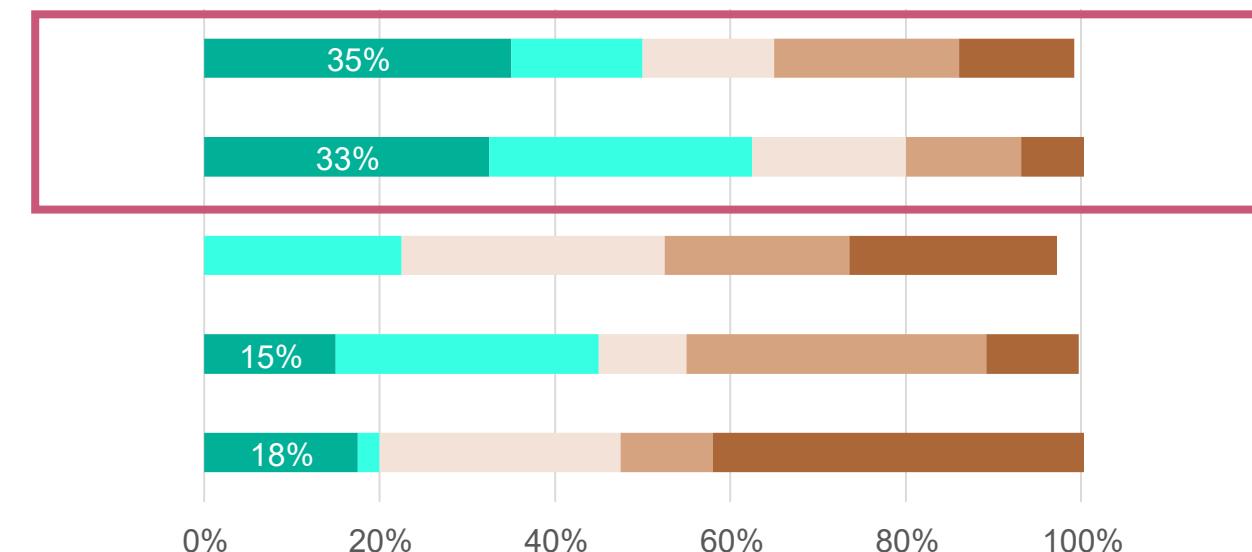
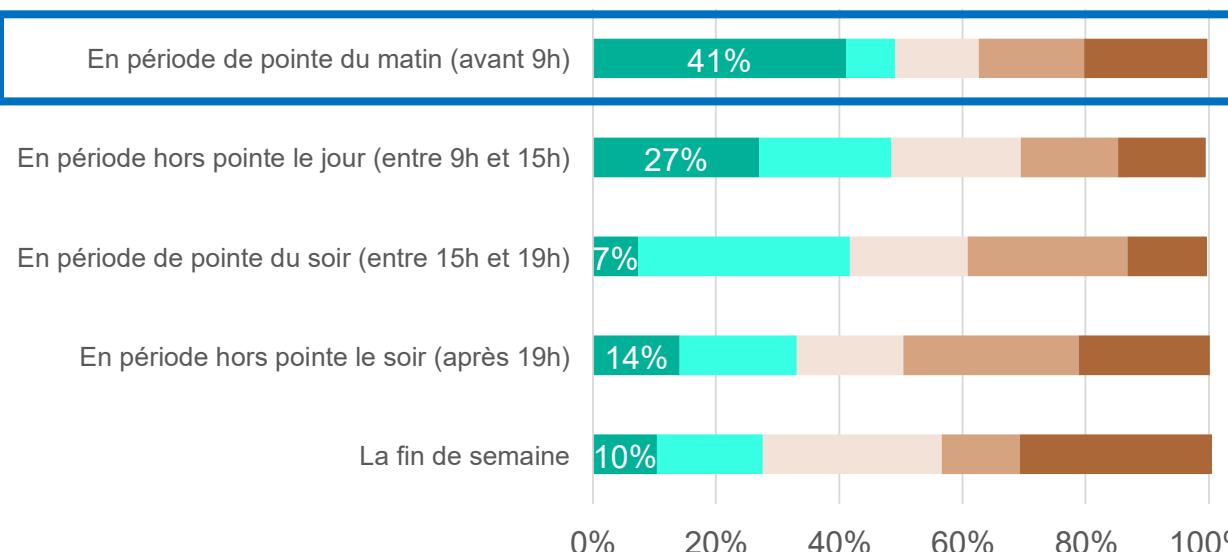


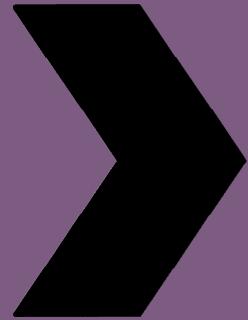


Différence entre les choix des travailleurs VS des étudiants

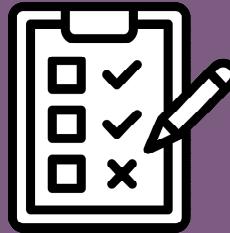
RANG	TRAVAILLEURS (n=163)
1	En période de pointe du matin (avant 9h)
2	En période hors pointe le jour (entre 9h et 15h)
3	En période de pointe du soir (entre 15h et 19h)
4	En période hors pointe le soir (après 19h)
5	La fin de semaine

RANG	ÉTUDIANTS (n=41)
1	En période hors pointe le jour (entre 9h et 15h)
2	En période de pointe du matin (avant 9h)
3	En période hors pointe le soir (après 19h)
4	En période de pointe du soir (entre 15h et 19h)
5	La fin de semaine





Priorisation des critères

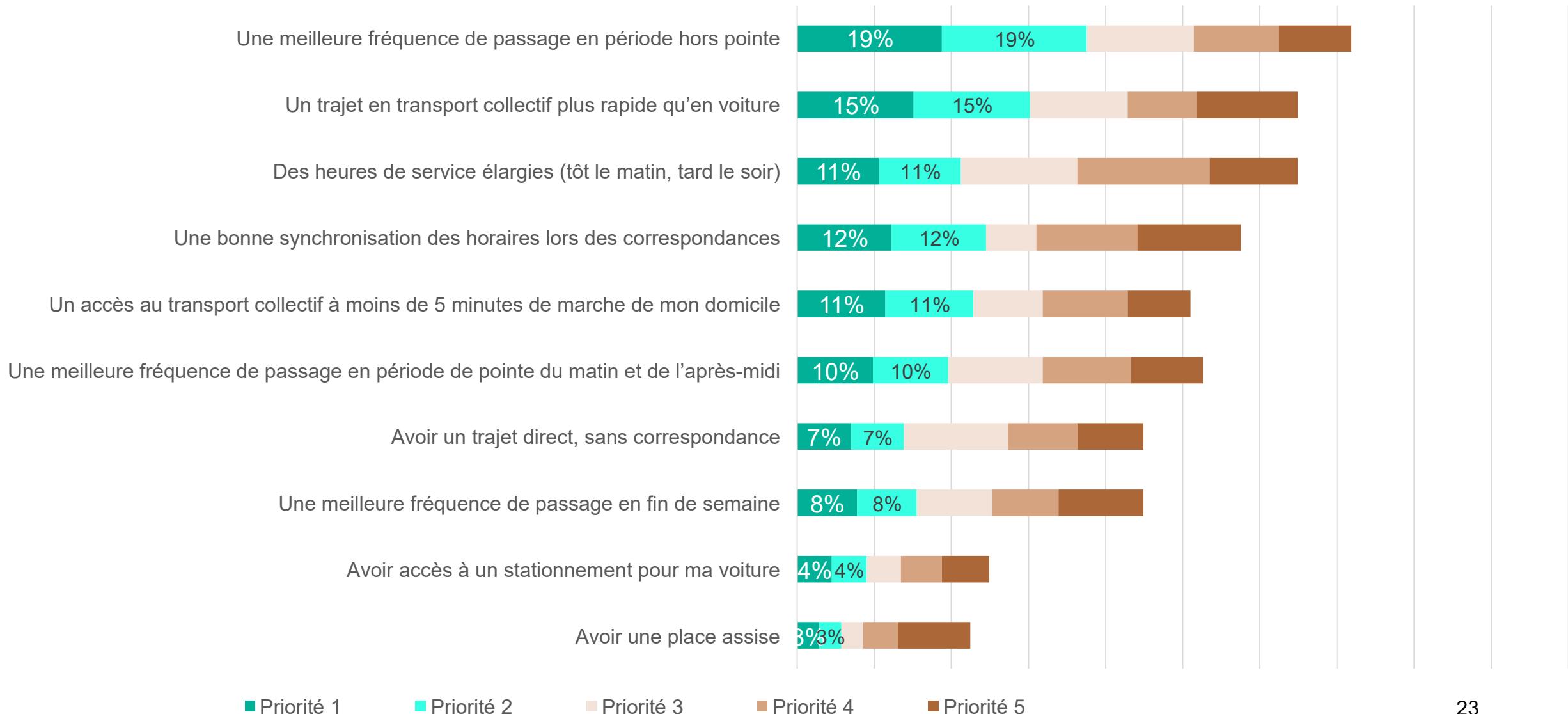


Les répondants devaient déterminer les **5 critères** (parmi 10) qui, selon eux, sont les plus importants afin de favoriser l'utilisation du transport collectif en autobus.



L'importance de la **fréquence en période HORS POINTE arrive en tête**, suivi par la **rapidité du trajet** et enfin par des **heures de services élargies**.

RANG	Critères
1	Une meilleure fréquence de passage en période hors pointe
2	Un trajet en transport collectif plus rapide qu'en voiture
3	Des heures de service élargies (tôt le matin, tard le soir)
4	Une bonne synchronisation des horaires lors des correspondances
5	Un accès au transport collectif à moins de 5 minutes de marche de mon domicile
6	Une meilleure fréquence de passage en période de pointe du matin et de l'après-midi
7	Avoir un trajet direct, sans correspondance
8	Une meilleure fréquence de passage en fin de semaine
9	Avoir accès à un stationnement pour ma voiture
10	Avoir une place assise



Heures de services élargies et fréquence hors pointe se retrouvent dans le top des priorités des étudiants et des travailleurs.

RANG	Travailleurs (n=163)	Étudiants (n=41)
1	<ul style="list-style-type: none">• Un trajet en transport collectif plus rapide qu'en voiture	<ul style="list-style-type: none">• Une meilleure fréquence de passage en période hors pointe
2	<ul style="list-style-type: none">• Des heures de service élargies (tôt le matin, tard le soir)	<ul style="list-style-type: none">• Des heures de service élargies (tôt le matin, tard le soir)
3	<ul style="list-style-type: none">• Une meilleure fréquence de passage en période hors pointe	<ul style="list-style-type: none">• Une bonne synchronisation des horaires lors des correspondances
4	<ul style="list-style-type: none">• Une meilleure fréquence de passage en période de pointe du matin et de l'après-midi	<ul style="list-style-type: none">• Un trajet en transport collectif plus rapide qu'en voiture
5	<ul style="list-style-type: none">• Une bonne synchronisation des horaires lors des correspondances	<ul style="list-style-type: none">• Avoir un trajet direct, sans correspondance <p><i>Critères 5-6-7 ex-aequo pour les étudiants</i></p>
6	<ul style="list-style-type: none">• Avoir un trajet direct, sans correspondance	<ul style="list-style-type: none">• Un accès au transport collectif à moins de 5 minutes de marche de mon domicile
7	<ul style="list-style-type: none">• Un accès au transport collectif à moins de 5 minutes de marche de mon domicile	<ul style="list-style-type: none">• Une meilleure fréquence de passage en période de pointe du matin et de l'après-midi
8	<ul style="list-style-type: none">• Une meilleure fréquence de passage en fin de semaine	<ul style="list-style-type: none">• Une meilleure fréquence de passage en fin de semaine
9	<ul style="list-style-type: none">• Avoir accès à un stationnement pour ma voiture	<ul style="list-style-type: none">• Avoir une place assise
10	<ul style="list-style-type: none">• Avoir une place assise	<ul style="list-style-type: none">• Avoir accès à un stationnement pour ma voiture

Indiquez dans quelle mesure les éléments ci-dessous sont importants pour vous :

■ Très important ■ Assez important ■ Peu important ■ Pas du tout important

Avoir accès à une billetterie ou un point de vente proche de chez moi



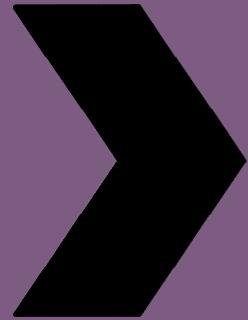
**78%
Important**

Avoir un support à vélo sur l'autobus (ou la capacité à le ranger de manière sécuritaire au terminus ou à la gare)



**36%
Important**

*Sous-total Important : 49%
auprès des étudiants*



Fréquence des passages



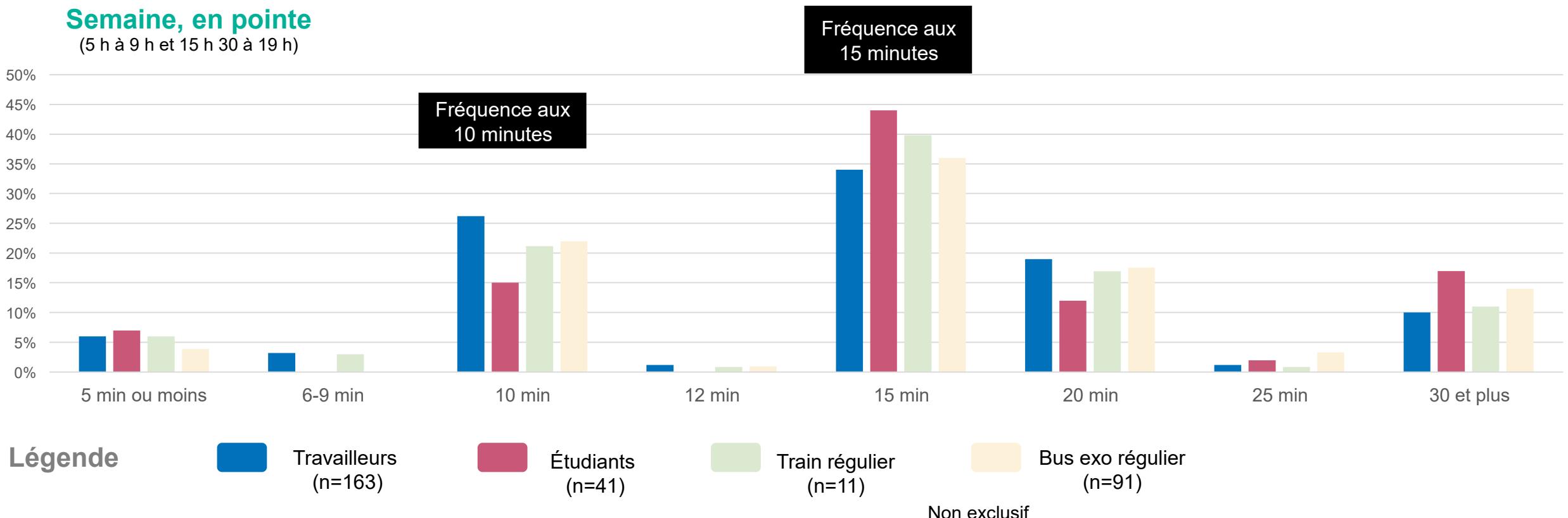
Les répondants devaient identifier la fréquence des passages acceptable d'un autobus pour différentes périodes.



Les étudiants acceptent une fréquence moins élevée que les travailleurs en période de pointe.
La moitié des répondants souhaitent une fréquence ≤ 15 minutes en période de pointe la semaine.

Semaine, en pointe

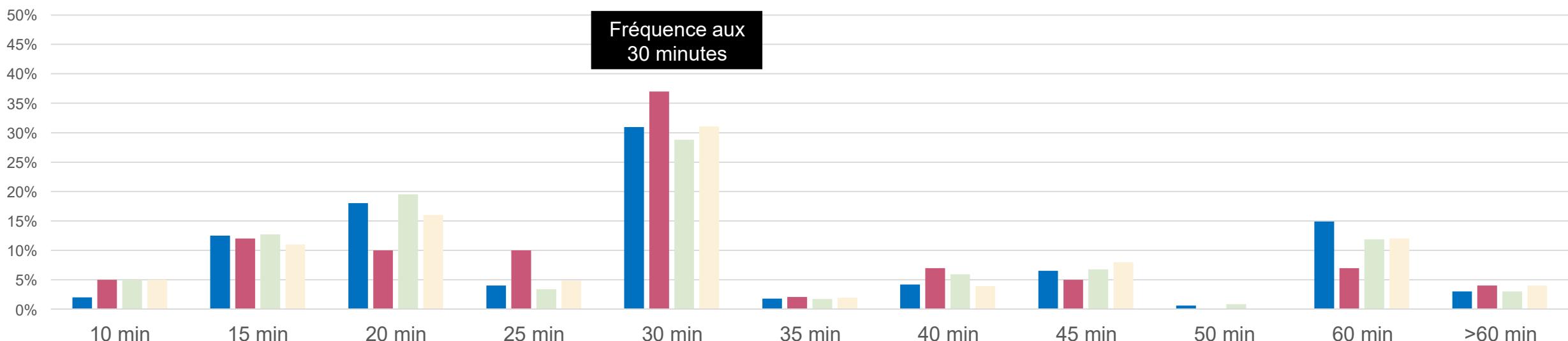
(5 h à 9 h et 15 h 30 à 19 h)



Fréquence de passage acceptable
Semaine, période hors pointe

La moitié des répondants trouvent acceptable une fréquence **de 30 minutes** en période hors pointe,

Semaine, hors pointe



Légende



Travailleurs



Étudiants



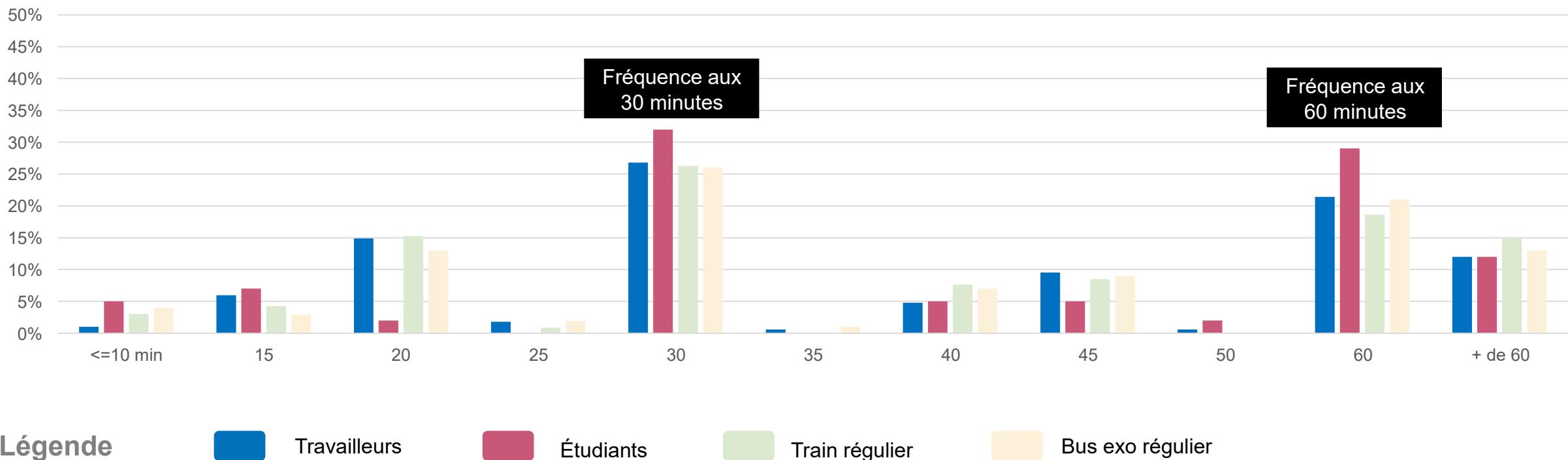
Train régulier

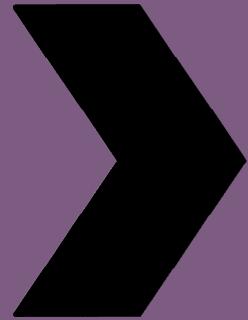


Bus exo régulier

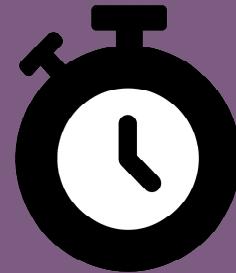
Au moins la moitié des répondants trouvent acceptable une fréquence de 30 minutes.
Les étudiants semblent beaucoup moins exigeants sur la fréquence vs les travailleurs.

Fin de semaine et jours fériés





Heures de service

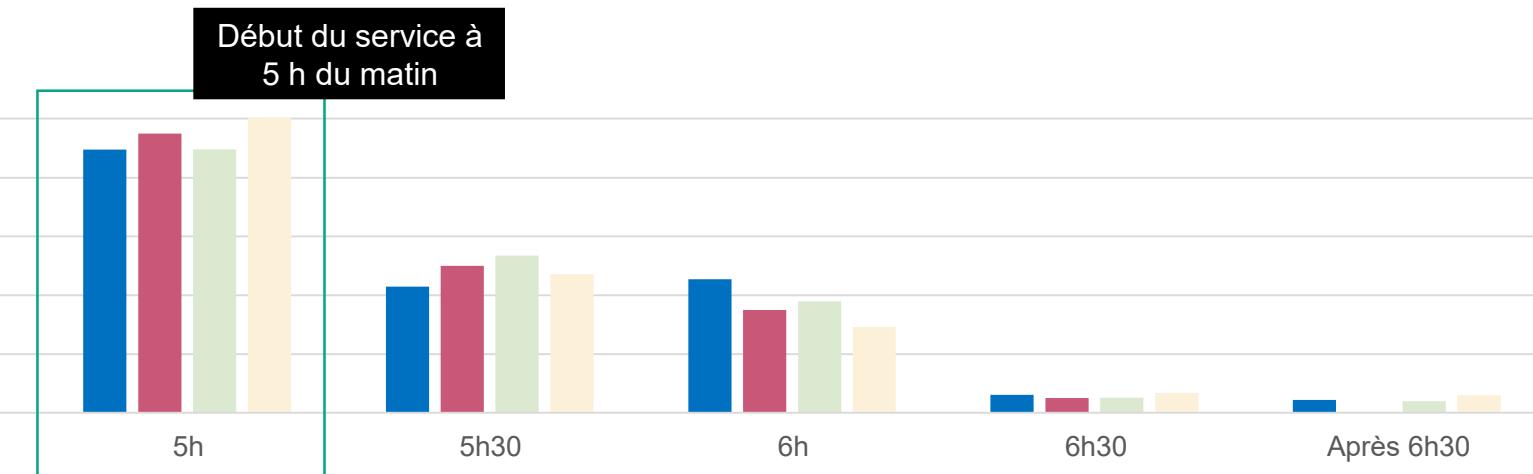


Les répondants devaient identifier les **heures de début et de fin** du service d'autobus souhaitées.



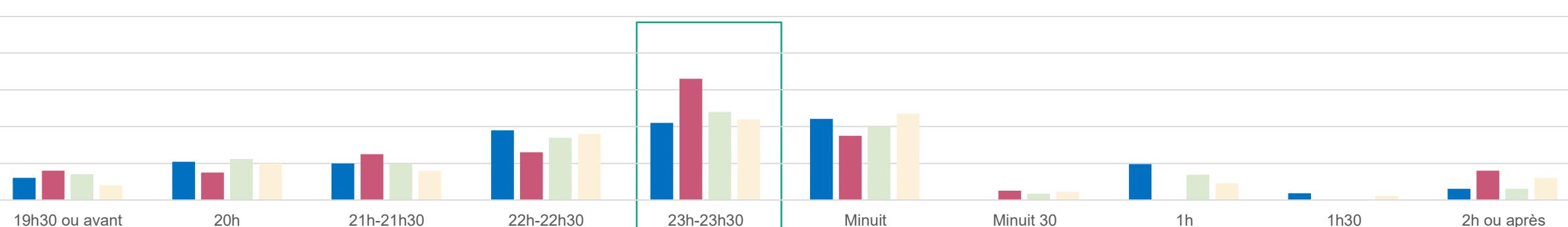
Semaine : heure de DÉBUT

Début du service en semaine un peu plus tôt pour les étudiants.



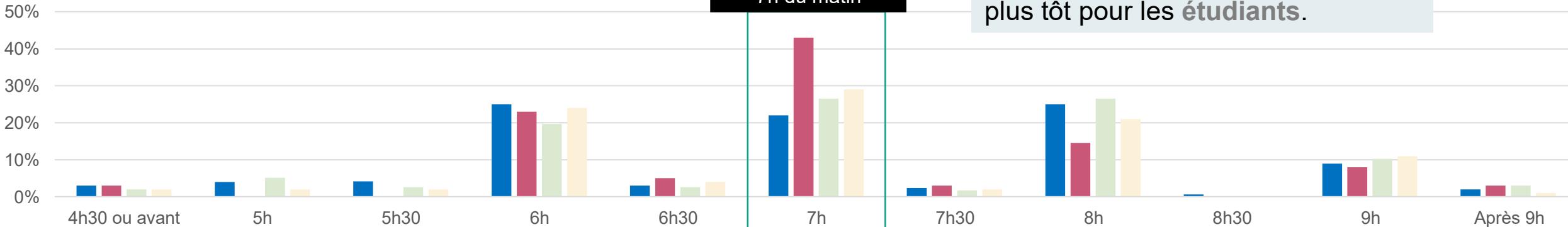
Semaine : heure de FIN

Fin du service à 23h



Fin de semaine et jours fériés

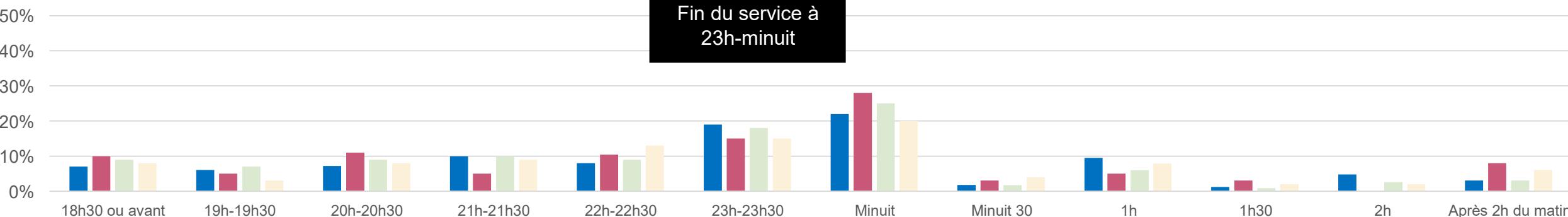
Fin de semaine et jours fériés : heure de DÉBUT



Début du service à 7h du matin

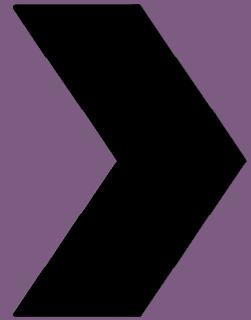
Début du service en fin de semaine plus tôt pour les étudiants.

Fin de semaine et jours fériés : heure de FIN



Fin du service à 23h-minuit

La moitié des répondants déclarent une heure de fin jusqu'à 23h max, la moitié après 23h



Temps de marche



Les répondants devaient identifier le **temps de marche** qu'ils jugeaient acceptable entre leur domicile et l'arrêt d'autobus.

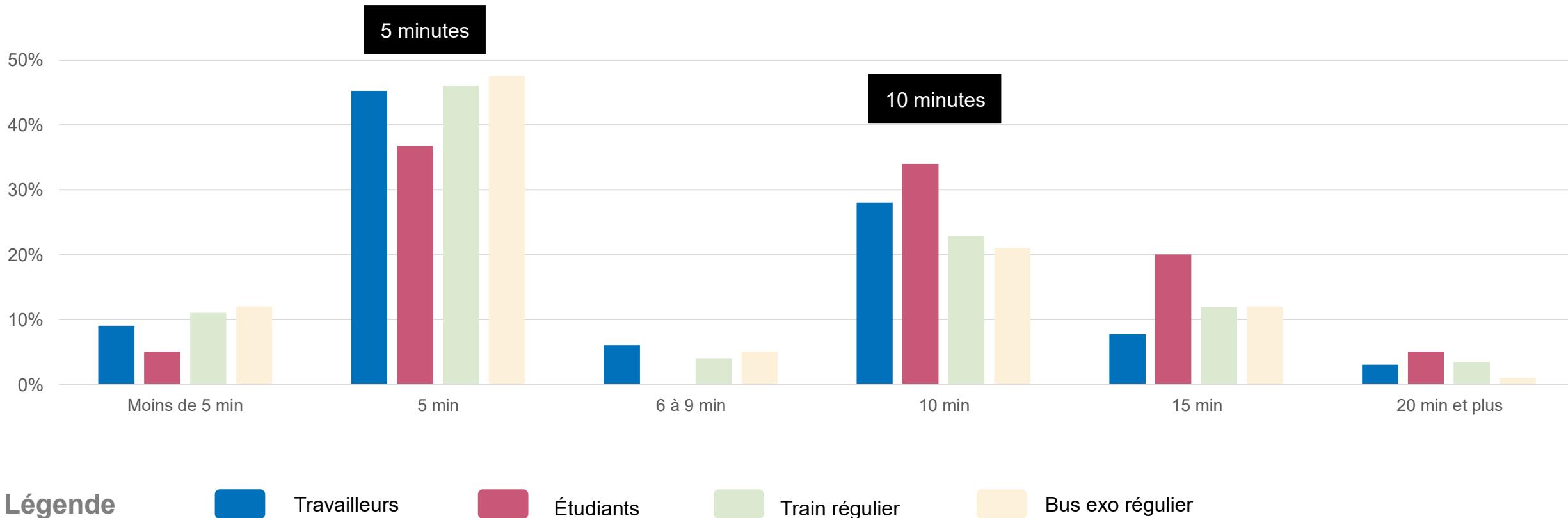


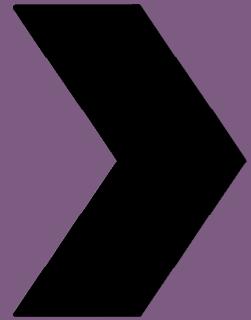


La moitié des répondants considèrent acceptable de marcher 5 minutes.

Les étudiants acceptent de marcher plus longtemps que les travailleurs; jusqu'à 10 minutes.

Temps de marche acceptable entre le domicile et l'arrêt d'autobus





Temps d'attente



Les répondants devaient identifier quel **temps d'attente** ils jugeaient acceptable lors d'une correspondance entre deux autobus.

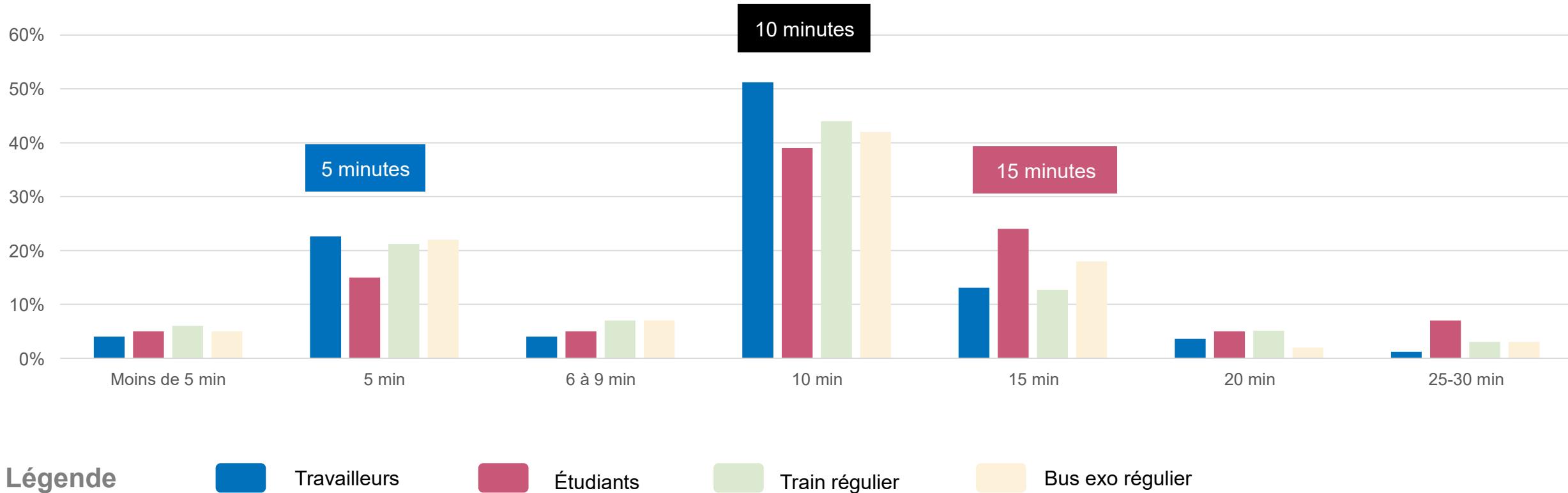


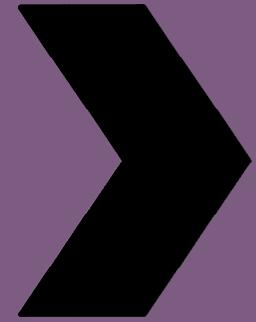


Seuils et préférences Temps d'attente

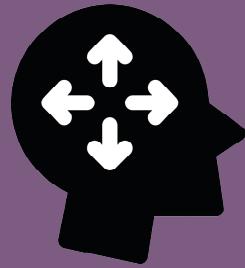
Les étudiants sont prêts à attendre plus longtemps lors d'une correspondance entre 2 autobus.
La moitié des répondants trouvent acceptable d'attendre jusqu'à 10 minutes.

Temps d'attente acceptable lors d'une correspondance entre 2 autobus





Préférences



Note : le résultat moyen (ensemble de l'échantillon) n'est pas représentatif des clients de La Presqu'île. En effet, les étudiants sont sous représentés dans le résultat global.



Pour une durée de trajet identique, porte à porte, vous préférez...

Un temps de marche **plus court** entre votre domicile et l'arrêt d'autobus, mais une ligne d'autobus **moins fréquente**.

Un temps de marche **plus long** entre votre domicile et l'arrêt d'autobus, mais un accès à une ligne d'autobus **plus fréquente**.

Travailleurs



Étudiants



Train régulier



Autobus exo régulier



Sans voiture



Client actuel



Ancien client (n'utilise pas en raison de la pandémie)



Non client



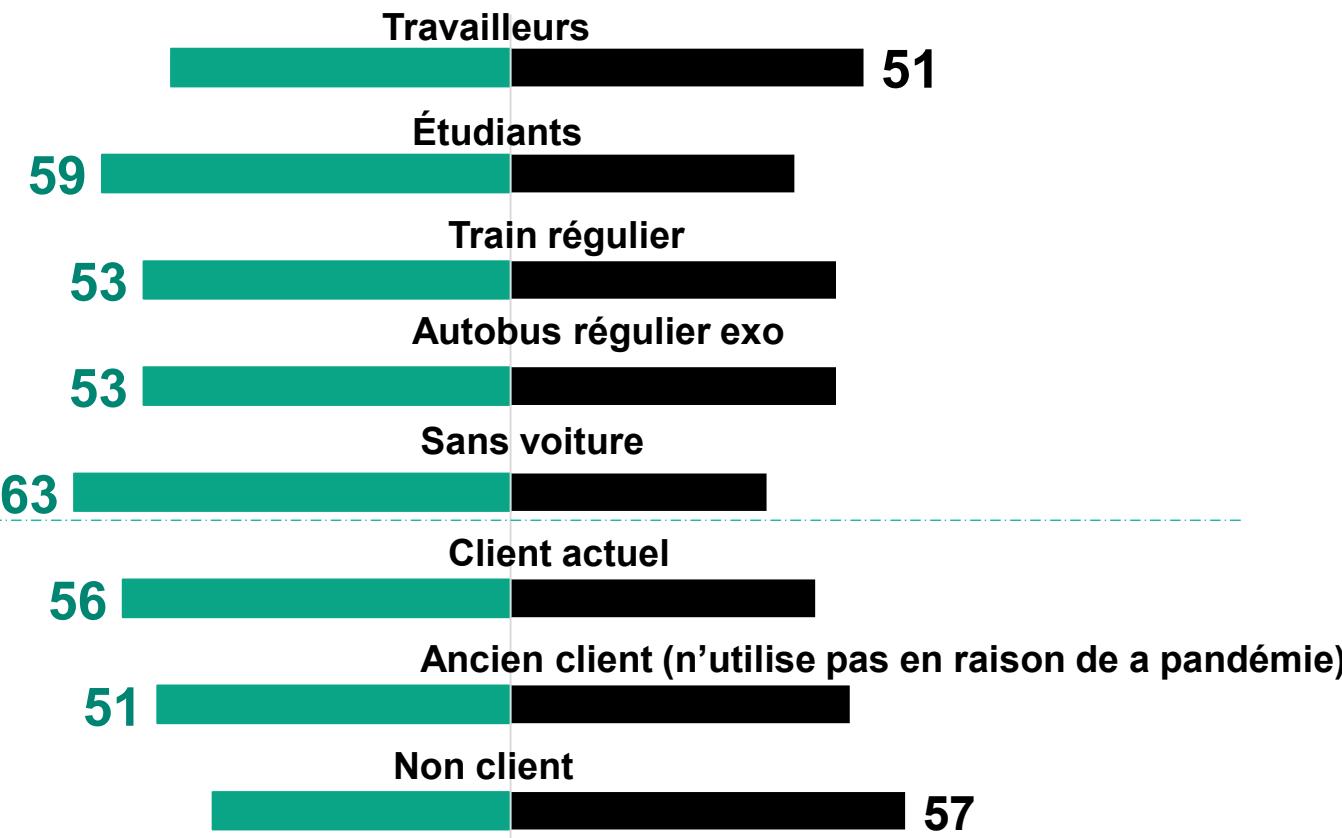
66 %
en
moyenne

Pour une durée de trajet identique, porte à porte, vous préférez...

Un temps de marche **plus court** entre votre domicile et l'arrêt d'autobus, mais un trajet en autobus **plus long**.

Un temps de marche **plus long** entre votre domicile et l'arrêt d'autobus, mais un trajet d'autobus **plus court**.

52 %
en
moyenne



Pour une durée de trajet identique, porte à porte, vous préférez...

Un temps de marche **plus court** entre votre domicile et l'arrêt d'autobus, mais nécessitant **une correspondance**.

Un temps de marche **plus long** entre votre domicile et l'arrêt d'autobus, mais **sans correspondance**

Travailleurs



Étudiants



Train régulier



Autobus régulier exo



Sans voiture



Client actuel



Ancien client (n'utilise pas en raison de la pandémie)



Non client



64 %
en moyenne

Pour une durée de trajet identique, porte à porte, vous préférez...

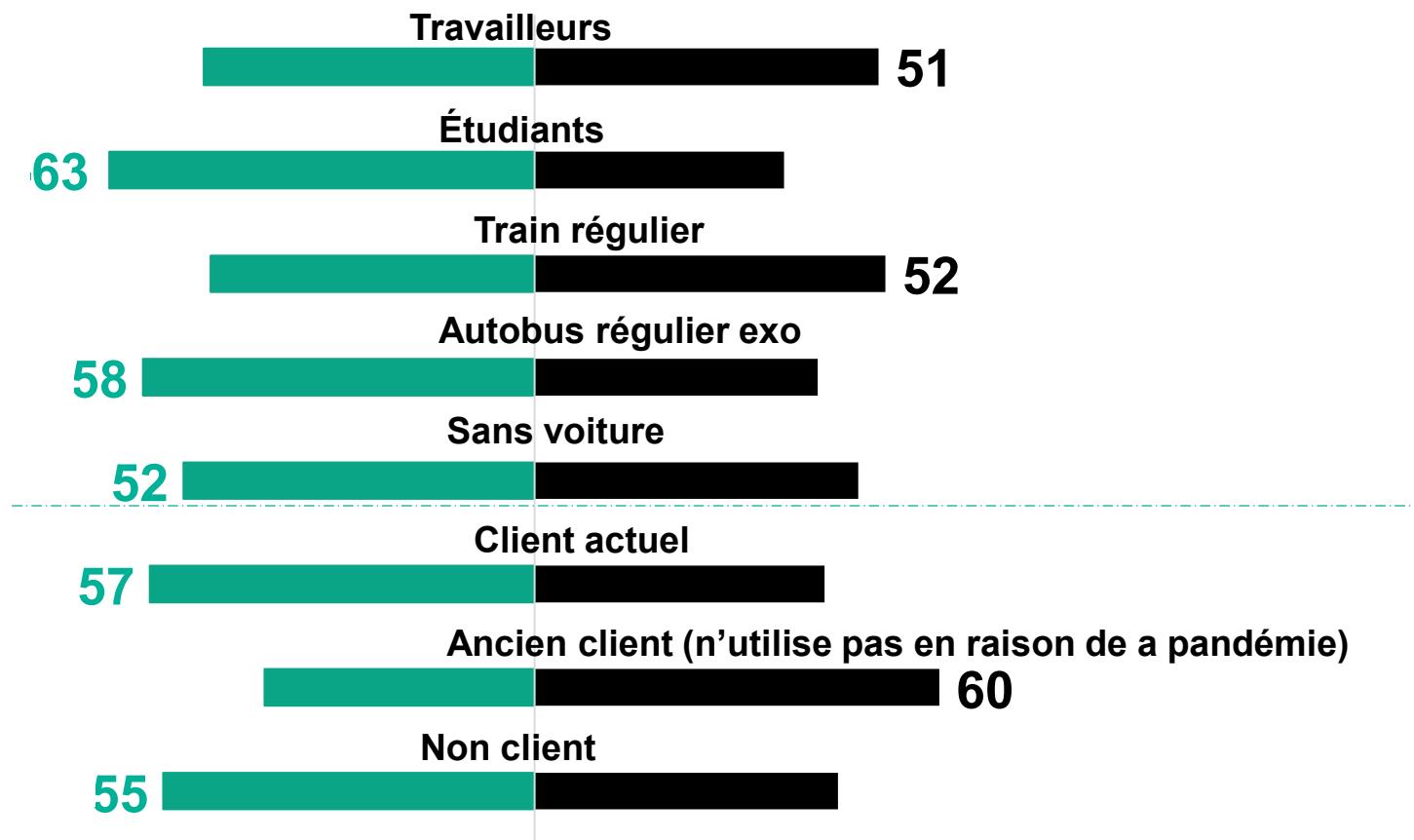
Un service **plus fréquent** d'autobus, mais nécessitant **une correspondance**.

Un service **moins fréquent**, mais sans **correspondance**.



À l'exception des travailleurs et des réguliers train qui sont mitigés sur leur choix, les autres cibles favorisent la fréquence même si cela doit impliquer une correspondance.

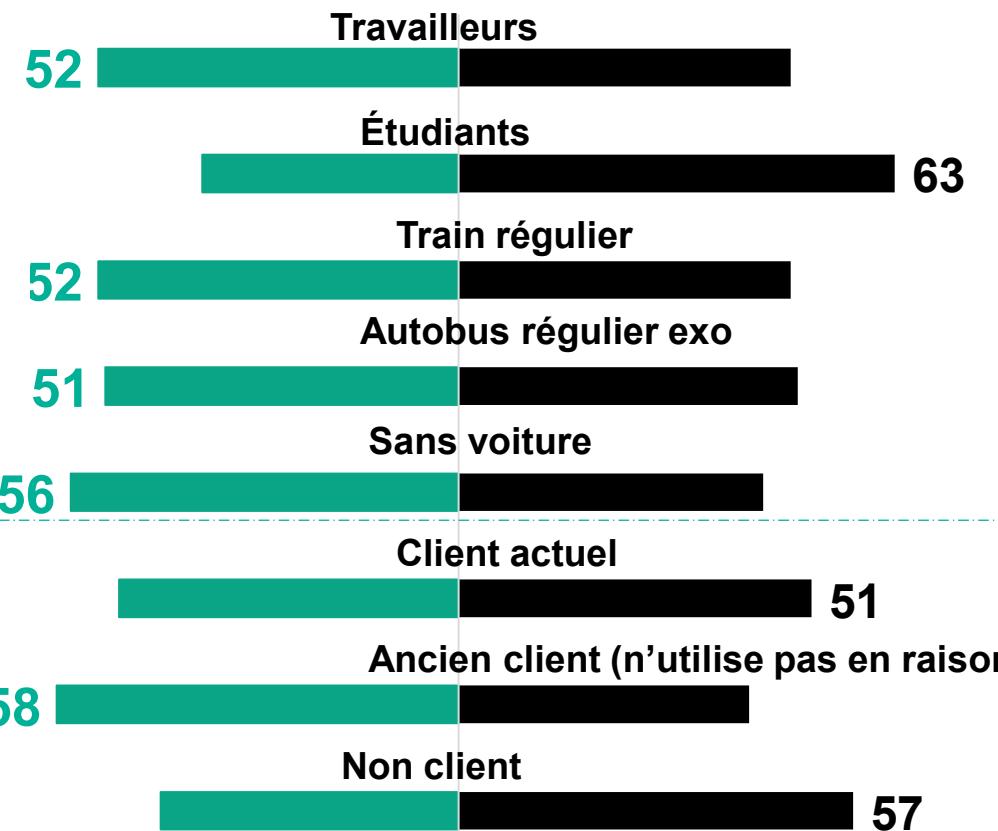
Seul les non clients actuels en raison de la pandémie semblent certains de privilégier le trajet direct; au détriment de la fréquence.

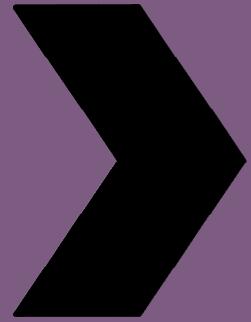


Un temps de trajet **plus long** en autobus, mais ne nécessitant **pas de correspondance**.

51 %
en moyenne

Un temps de trajet **plus court** en autobus, mais nécessitant **une correspondance**





REM





Probabilité d'utiliser le REM

Zone Vaudreuil-Dorion (n=72)	45%	34%	16%	5%
---------------------------------	-----	-----	-----	----

Zone Île-Perrot (n=91)	41%	35%	18%	6%
---------------------------	-----	-----	-----	----

Zone Hudson, Rigaud (n=69)	47%	31%	18%	4%
-------------------------------	-----	-----	-----	----

■ Très probable ■ Probable ■ Peu probable ■ Très peu probable

Mode d'accès au REM envisagé (n=232)

Bus exo	Bus exo jusqu'au stationnement REM	Bus exo + stationnement REM	Stationnement REM	Autre
53%	21%	14%	3%	
41%	31%	16%	7%	
23%	48%	23%		

■ Très probable ■ Probable ■ Peu probable ■ Très peu probable

Si une ligne d'autobus était située à proximité de votre domicile, vous permettant d'accéder directement au REM, l'utiliseriez vous?

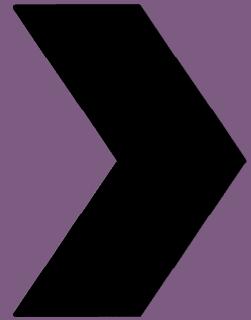
■ Certainement ■ Probablement ■ Probablement pas ■ Certainement pas

Zone Vaudreuil-Dorion	75%	18%	7%
-----------------------	-----	-----	----

Zone Île-Perrot	65%	29%	6%
-----------------	-----	-----	----

Zone Hudson, Rigaud	68%	26%	6%
---------------------	-----	-----	----

**En moyenne : 94%
certainement + probablement**



Préférence La Presqu'île



Pour un déplacement à destination du **centre-ville de Montréal en période de pointe** (entre 5h et 9h et entre 15h et 19h), quelle option parmi les suivantes choisiriez-vous?

59 %
OPTION 1

65% travailleurs
choisissent le train

Option 1 - En train	
Fréquence (pointe)	Toutes les 20 minutes
Probabilité d'être assis	Plus grande
Temps de parcours	À partir de Vaudreuil : entre 1h et 1h10
Stationnement	835 places à Vaudreuil / 100 places à Dorion / 274 places à L'Île-Perrot / 228 places à Pincourt-Terrasse-Vaudreuil



56% étudiants privilégieraient
l'option REM* n=41 étudiants

Option 2 - En REM
Toutes les 10 minutes
Moins grande
À partir de Vaudreuil : entre 0h50 et 1h
Temps équivalent à partir de L'Île-Perrot

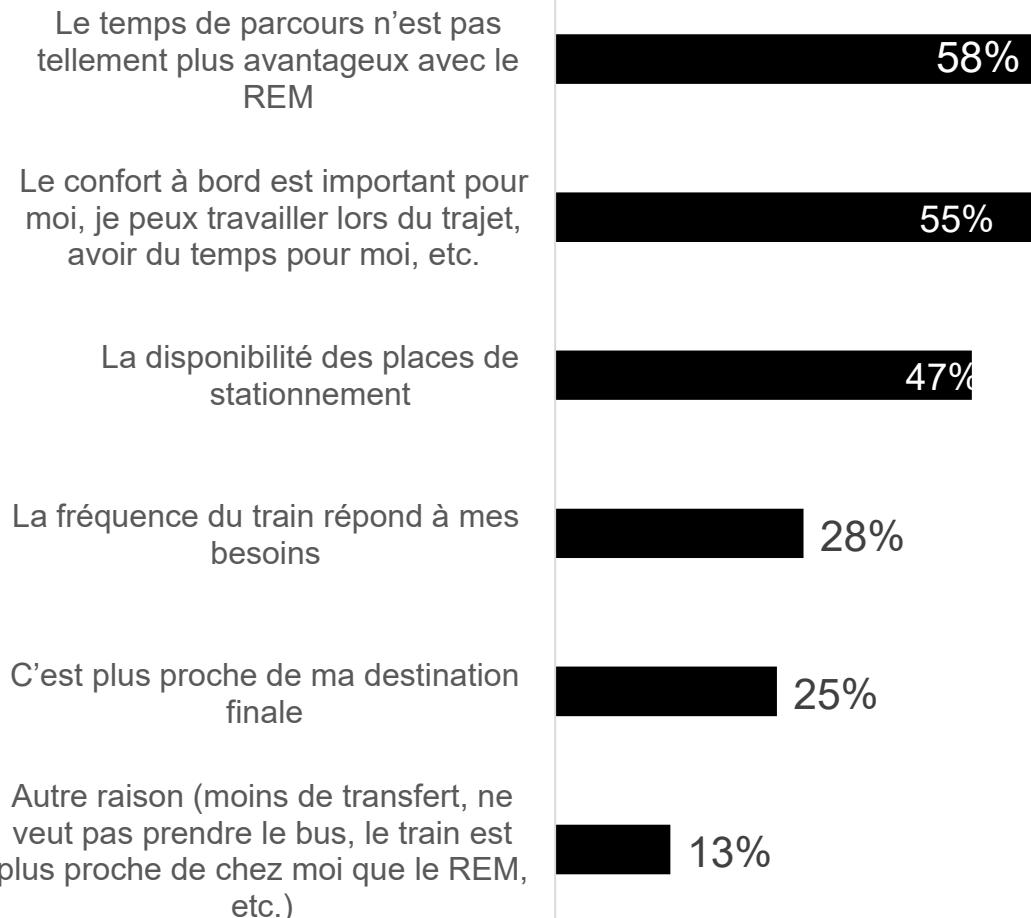


62% zone Vaudreuil-Dorion, Vaudreuil sur le lac (n=76)
63% zone Île-Perrot, etc. (n=97)
51% zone Hudson, Rigaud, autre (n=72)

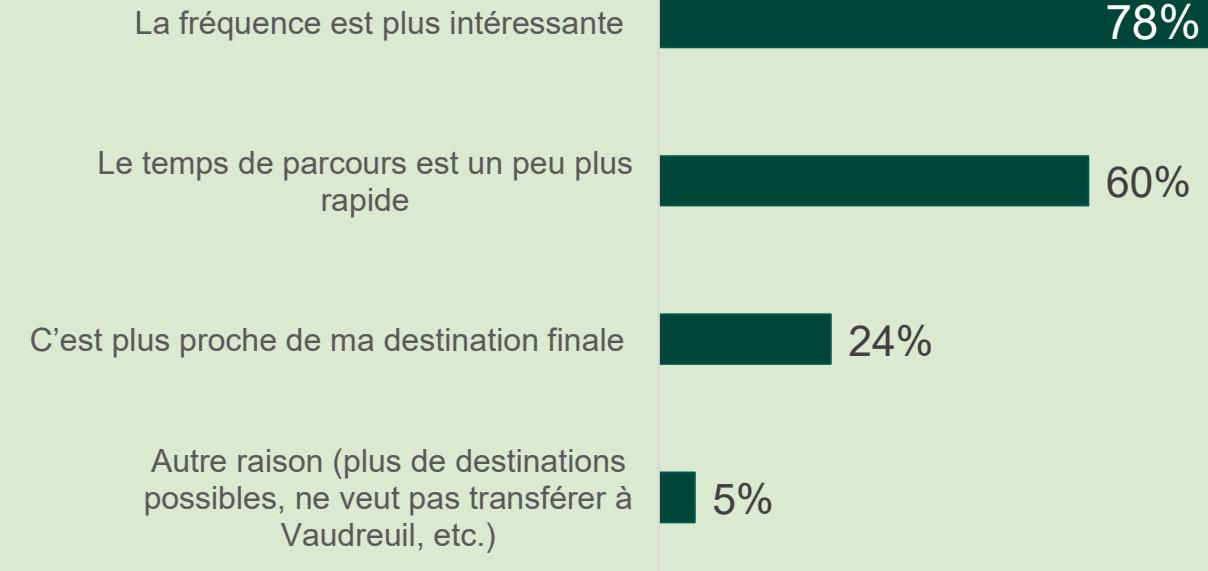
Pour quelle(s) raison(s) ?



n=145



n=100

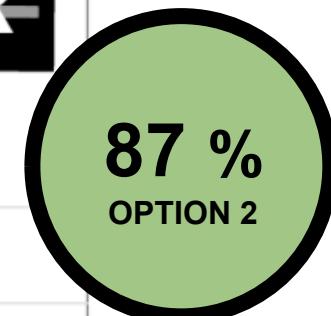


Si le temps total de parcours du train était réduit (par exemple de 10 minutes), choisiriez-vous toujours l'option REM?

61% Oui VS 39% non, je prendrais le train

Préférences HORS POINTE

Toujours pour un déplacement à destination du centre-ville, mais en **période hors pointe** (entre 9h et 15h et après 19h), quelle option parmi les suivantes choisirez-vous?

	Option 1 - En train	Option 2 - En REM	
Fréquence (hors pointe)	2 départs par direction le jour et 1 départ par direction le soir	Toutes les 15 minutes	
Probabilité d'être assis	Plus grande	Moins grande	
Temps de parcours	À partir de Vaudreuil : entre 1h et 1h10	À partir de Vaudreuil : entre 0h50 et 1h Temps équivalent à partir de L'Île-Perrot	
Stationnement	835 places à Vaudreuil / 100 places à Dorion / 274 places à L'Île-Perrot / 228 places à Pincourt-Terrasse-Vaudreuil	200 places à la station Anse-à-L'Orme	 87 % OPTION 2

89% zone Vaudreuil-Dorion, Vaudreuil sur le lac (n=76)
87% zone Île-Perrot, etc. (n=97)
83% zone Hudson, Rigaud, autre (n=72)

Pour quelle(s) raison(s) ?



n=33

Le confort à bord est important pour moi, je peux travailler lors du trajet, avoir du temps pour moi, etc.

55%

La disponibilité des places de stationnement

42%

Le temps de parcours n'est pas tellement plus avantageux avec le REM

30%

C'est plus proche de ma destination finale

27%

La fréquence du train répond à mes besoins

21%

Autre raison (le train est plus proche de chez moi que le REM, le REM est trop loin)

5%

Préférences HORS POINTE



n=212

La fréquence est plus intéressante

92%

Le temps de parcours est un peu plus rapide

31%

C'est plus proche de ma destination finale

13%

Autre raison (plus de destinations possibles, train pas accessible en fauteuil, etc.)

4%



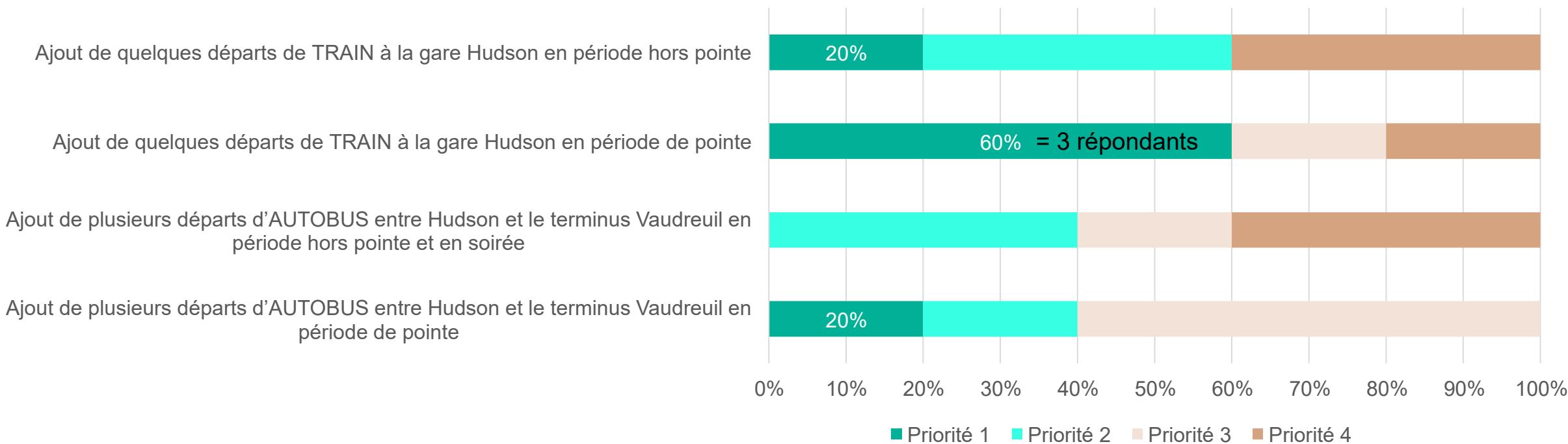
Par ordre de préférence, classez les bonifications de service proposées pour la ville de Hudson. 1 étant votre **PREMIER** choix et 4 le **DERNIER**.

Les ajouts de service autobus seraient beaucoup plus importants que ceux du train.

Période de pointe: 5h – 9h et 15h – 19h

Période hors pointe: 9h – 15h

Soirée: après 19h



ANNEXE 4

Présentation de l'ensemble des contributions recueillies sur la carte interactive

ID	Nature de l'enjeu	Commentaire (suggestions multiples)	Latitude	Longitude
1	<ul style="list-style-type: none"> – Pas assez de fréquence de passage – Service termine trop tôt ou commence trop tard – Pas offert la fin de semaine/hors pointe – Autre (précisez en commentaire) 	Les jeunes du quartier bénéficieraient d'une ligne directe sur Don Quichotte. Ceux qui veulent fréquenter le parc des mésanges peuvent venir facilement sans leurs parents. Ceux qui habitent le quartier peuvent aller travailler ou faire du parascolaire sans avoir besoin d'un « lift ». À 14-16 ans, c'est important de développer des bonnes habitudes d'utilisation du transport collectif.	45.36335777	73.87827239
2	<ul style="list-style-type: none"> – Il n'y a aucun service 	Un autobus sur Bédard à Saint-Lazare pour se rendre au centre de la ville (épicerie, bibliothèque, etc.) pour les aînés	45.41824452	74.13542032
3	<ul style="list-style-type: none"> – Pas assez de fréquence de passage – Service termine trop tôt ou commence trop tard 		45.39056848	73.94150288
4	<ul style="list-style-type: none"> – Il n'y a aucun service 		45.40277404	74.17468786
5	<ul style="list-style-type: none"> – Il n'y a aucun service 		45.29329987	74.17587392
6	<ul style="list-style-type: none"> – Arrêt trop loin de la destination 		45.3942951	74.11378562
7	<ul style="list-style-type: none"> – Il n'y a aucun service 	Aucun arrêt à Vaudreuil sur le lac en ce moment	45.4202477	74.03913438
8	<ul style="list-style-type: none"> – Pas assez de fréquence de passage 	Le service en général vers VIP/NDIP est déplorable hors des heures de pointe. En fait, le service est non-existent. J'aimerais proposer un bus-circuit similaire aux lignes 35 et	45.37966206	73.94600849

	<ul style="list-style-type: none"> – Service termine trop tôt ou commence trop tard – Pas offert la fin de semaine/hors pointe – Autre (précisez en commentaire) 	335 qui desservent la ville de Pincourt. Une ligne qui traverse boul. Don Quichotte et boul. Perrot avec une fréquence de passage respectable, en connexion avec le terminus STM à Sainte-Anne-de-Bellevue est vraiment importante pour les citoyens de VIP et NDIP. En passant, si vous connaissez déjà la localisation de la station future du REM Sainte-Anne il sera très utile de faire une liaison avec cela aussi !		
--	---	--	--	--

ID	Nature de l'enjeu	Commentaire (suggestions multiples)	Latitude	Longitude
9	<ul style="list-style-type: none"> – Autre (précisez en commentaire) 	J'aimerais bien que le circuit 5 puisse avoir un arrêt avec les autres arrêts déjà présents. Je travaille sur le boul. Harwood à Vaudreuil-Dorion et je dois toujours débarquer au coin de la rue Brodeur/Saint-Charles.	45.38649683	74.01210308
10	<ul style="list-style-type: none"> – Il n'y a aucun service 	Je suis convaincue que d'avoir un service jusqu'au Centre Fairview (accès au terminus STM et centre d'achats) serait énormément apprécié par beaucoup de monde.	45.46663209	73.83044243
11	<ul style="list-style-type: none"> – Autre (précisez en commentaire) 	Il serait bien d'avoir un autobus qui passe en fonction des trains disponibles. Le service ne permet pas d'aller prendre le train de 11 h 25 à Sainte-Anne-de-Bellevue.	45.38762331	73.93236637
12	<ul style="list-style-type: none"> – Il n'y a aucun service 		45.32921802	73.97803472
13	<ul style="list-style-type: none"> – Il n'y a aucun service – Arrêt trop loin de la destination – Pas assez de fréquence de passage – Pas offert la fin de semaine/hors pointe 	Le chemin Duhamel ainsi que toutes les zones à plus de 5 minutes du boulevard Cardinal-Léger n'ont aucun service d'autobus. Seules la 33 et la 31 y circulent brièvement et encore là, ces autobus marchent seulement durant l'heure de pointe. Je considère qu'à Pincourt, il y a 5 voies importantes, soit le Boul. Cardinal-Léger, le boul. de l'île, l'avenue Forest, la 5e Avenue et surtout le chemin Duhamel. C'est surprenant qu'il n'y ait aucun service, car la mairie s'y trouve.	45.36064935	73.99253368
14	<ul style="list-style-type: none"> – Il n'y a aucun service – Arrêt trop loin de la destination – Pas assez de fréquence de passage – Pas offert la fin de semaine/hors pointe 	Il serait bien de mettre un arrêt dans la 5e Avenue qui mène à la gare de train de Pincourt, à Montréal ainsi qu'à Vaudreuil	45.38388586	73.98329616

15	<ul style="list-style-type: none"> – Il n'y a aucun service – Arrêt trop loin de la destination – Pas assez de fréquence de passage – Service termine trop tôt ou commence trop tard – Pas offert la fin de semaine/hors pointe – Autre (précisez en commentaire) 	<p>Il y a trois artères principales à la ville de Vaudreuil : avenue Saint-Charles (incluant passé le traversier); boulevard de la Cité-des-Jeunes (incluant les nouveaux développements de services et commerciaux); le boulevard De la Gare.</p> <p>Ne serait-il pas temps que ces 3 artères aient leurs propres lignes expresses ? Je pense aux jeunes n'ayant pas le permis, aux travailleurs à faible revenu se fiant aux transports communs pour aller travailler et aux personnes vulnérables et/ou à mobilité réduite ayant besoin d'accès à certains services/commodités. Il est grand temps que cela change.</p>	45.41422291	74.04153764
----	---	--	-------------	-------------

ID	Nature de l'enjeu	Commentaire (suggestions multiples)	Latitude	Longitude
16	<ul style="list-style-type: none"> – Service termine trop tôt ou commence trop tard 		45.39056939	73.95826578
17	<ul style="list-style-type: none"> – Arrêt trop loin de la destination – Pas assez de fréquence de passage 	Je crois qu'il devrait avoir un bus express qui passerait par ici. Je dois présentement marcher jusqu'à Cité-des-Jeunes devant la Plaza Vaudreuil pour aller au Collège John Abbott.	45.40106606	74.02829652
18	<ul style="list-style-type: none"> – Il n'y a aucun service – Arrêt trop loin de la destination – Pas assez de fréquence de passage – Service termine trop tôt ou commence trop tard – Pas offert la fin de semaine/hors pointe 	Il n'y a AUCUN service durant la journée et l'arrêt le plus proche est très loin. On a besoin de service RAPIDE et DIRECT de Saint-Lazare à Vaudreuil qui suit le chemin de la plupart des conducteurs... (pas de grands tours de quartier).	45.40908616	74.13917542
19	<ul style="list-style-type: none"> – Pas assez de fréquence de passage – Service termine trop tôt ou commence trop tard 	Le service termine trop tôt pour rester tard au centre-ville. Pas possible de faire n'importe quoi après 22 h max. SERVICE WEEK-END ENCORE PIRE !! 19 h fin !?!	45.39980263	74.05157447

20	<ul style="list-style-type: none"> – Pas assez de fréquence de passage – Service termine trop tôt ou commence trop tard 	Il n'y a pas de connexion quand le train ne passe pas. Avec la 211+ métro on pourrait voir un service additionnel à celui de Côte-Vertu pour accéder au centre-ville !	45.44776597	73.74319553
21	<ul style="list-style-type: none"> – Pas assez de fréquence de passage – Service termine trop tôt ou commence trop tard – Pas offert la fin de semaine/hors pointe 		45.21977528	74.28955078
22	<ul style="list-style-type: none"> – Il n'y a aucun service 		45.30722874	74.0561825
23	<ul style="list-style-type: none"> – Il n'y a aucun service 		45.33190517	73.97270679

ID	Nature de l'enjeu	Commentaire (suggestions multiples)	Latitude	Longitude
24	<ul style="list-style-type: none"> – Pas offert la fin de semaine/hors pointe 		45.36438833	73.87421608
25	<ul style="list-style-type: none"> – Arrêt trop loin de la destination 		45.38826378	74.16543961
26	<ul style="list-style-type: none"> – Arrêt trop loin de la destination 		45.41613585	74.16612625
27	<ul style="list-style-type: none"> – Pas offert la fin de semaine/hors pointe – Autre (précisez en commentaire) 	Avec une population de 20,000, la ville de Saint-Lazare peut supporter un service en tout temps ainsi qu'un minimum de 2 lignes afin de couvrir tout le territoire. Une réorganisation des lignes pour offrir un service dans les deux directions toute la journée, ainsi qu'une liaison directe vers Hudson serait très bénéfique aussi. En effet, le service à Rigaud, Hudson, Saint-Lazare pourrait et devrait être combiné hors pointe pour limiter les coûts tout en offrant un service bidirectionnel en tout temps entre ces villes et vers l'extérieur.	45.39965532	74.13866043

28	– Pas offert la fin de semaine/hors pointe	Le service est requis en tout temps dans le secteur Rigaud, Hudson, Saint-Lazare, non seulement en heure de pointe. Bien sûr, le service à Rigaud, Hudson, Saint-Lazare pourrait et devrait être combiné hors pointe pour limiter les coûts tout en offrant un service bidirectionnel en tout temps entre ces villes et vers l'extérieur.	45.4643371	74.15082693
29	– Pas offert la fin de semaine/hors pointe	Le service est requis en tout temps dans le secteur Rigaud, Hudson, Saint-Lazare, non seulement en heure de pointe. Bien sûr, le service à Rigaud, Hudson, Saint-Lazare pourrait et devrait être combiné hors pointe pour limiter les coûts tout en offrant un service bidirectionnel en tout temps entre ces villes et vers l'extérieur.	45.47909111	74.30036545
30	– Pas offert la fin de semaine/hors pointe		45.37686994	73.92777443
31	– Autre (précisez en commentaire)	Évidemment, les lignes vers Vaudreuil et L'Île-Perrot devraient se rendre au nouveau terminus du REM.	45.42706999	73.92030716
32	– Arrêt trop loin de la destination – Autre (précisez en commentaire)	Une desserte directe du traversier (en saison) pourrait être intéressante, pour permettre des déplacements plus simples entre la Presqu'île et la Rive-Nord. Il y a des points touristiques et d'emploi intéressants pour les jeunes comme la plage d'Oka et le Beach Club/Super Aqua Club.	45.44227789	74.1050148
ID	Nature de l'enjeu	Commentaire (suggestions multiples)	Latitude	Longitude
33	– Autre (précisez en commentaire)	Une ligne express A-30 entre Vaudreuil et Brossard serait très utile non seulement pour les déplacements entre le secteur étudié et la Rive-Sud, mais aussi pour pallier des problèmes de déplacement intra-Rive-Sud. Il est présentement impossible de voyager entre Châteauguay et Vaudreuil ou, encore pire, entre Châteauguay et Delson sans un énorme détour par Montréal. Avec l'investissement routier qui a été fait dans l'axe A-30, il serait équitable que les usagers du TEC puissent aussi en bénéficier. Je proposerais une ligne express avec les arrêts suivants : gare Vaudreuil; Beauharnois (intersection 132/205, pour correspondre aux lignes 1 et 20); Châteauguay/Kahnawake/secteur Delson en passant par la route 138 et la route 132 avec arrêts réguliers; REM Terminus Rive-Sud.	45.29572047	73.99111748

ID	Nature de l'enjeu	Commentaire (suggestions multiples)	Latitude	Longitude
34	– Pas assez de fréquence de passage – Pas offert la fin de semaine/hors pointe	C'est hors du territoire de l'ARTM, mais puisque c'est un enjeu qui affecte énormément la population du secteur étudié, je l'inclus pareil. Il faut un service beaucoup plus fréquent hors pointe entre Valleyfield et Vaudreuil. Le cégep et l'hôpital de Valleyfield sont des pôles d'attrait et d'emploi très importants pour les résidents du secteur étudié. Pour limiter les coûts, hors pointe, ce service pourrait être combiné à la desserte de Les Cèdres et Pointe-des-Cascades. Ceci aurait aussi comme avantage l'offre d'une liaison vers Valleyfield depuis ces villes.	45.25262482	74.13321018
35	– Pas offert la fin de semaine/hors pointe		45.41086381	74.06115532
36	– Pas offert la fin de semaine/hors pointe		45.37867864	73.94176483
37	– Pas offert la fin de semaine/hors pointe		45.38524976	74.05111313
38	– Pas offert la fin de semaine/hors pointe		45.41484801	74.01456535
39	– Il n'y a aucun service	Serait très utile. En plus, nous sommes un secteur délaissé de Rigaud.	45.49557853	74.30225372
40	—No service		45.40202074	73.95740747
41	—No service	Pedestrian footbridge taken away. Now no pedestrian access to Île-Perrot station. No public transport to Île-Perrot or Montreal Island from this area. Not everyone has access to a car or can drive. Only pedestrian route off islands is stairs—unsafe in winter and very difficult if not impossible for residents with limited mobility. Public transport here is absolutely essential. Feel like we have been totally forgotten.	45.40173448	73.95514905
42	—Service ends too early or starts too late	The 335 and the 35 stop too early	45.37732212	73.98937941

43	—No service	No bus service whatsoever to access Blvd Harwood Polyclinic, Vaudreuil, Sainte-Anne-de-Bellevue, or Train Station. Lots of older people living here, 500-1000 potential customers on L'Île Bellevue and L'Île Claude. One bus goes on Autoroute 20 to Sainte-Anne but has no stops!	45.40126367	73.95816922
44	—No service —Not enough service frequency —Not available on weekends/during off-peak periods	Current service requires a transfer to get to the commuter train stations. Like to see a direct route off-peak hours as well along Blvd Don Quichotte to local services and connect Vaudreuil-Dorion and Macdonald (John-Abbott) Terminus & the REM via Sainte-Anne-de-Bellevue.	45.36475016	73.87434483
45	—No service	Create a new regional exo bus link to Beauharnois / Châteauguay / Saint-Constant via Autoroute 30 / Route 132 in contrast to the Valleyfield service. Public transit between Vaudreuil-Dorion and the rest of the Montérégie is not yet existent and only way at the moment is by car.	45.39965532	74.05119896
46	—Other (specify in the comments)	A-40 Express Bus—Upon commissioning of the REM, consider maintaining direct link to Côte-Vertu Metro Station where demand is warranted as a transfer to the REM will add travel time and a 2nd transfer (e.g. Bois-Franc or Montpellier Stations) to the St-Laurent borough to Cégep St-Laurent/Vanier College and St-Laurent Industrial Park.	45.40005082	74.05153155
47	—Not enough service frequency —Service ends too early or starts too late —Not available on weekends/during off-peak periods	Bus Service 7, 10 and 91 to Fairview Terminus and Shopping Centre could be improved. Bus 7 ends too early in the evenings prior to mall weekday evening closing of 9 pm. An extra departure around 9:25 pm could benefit workers and shoppers in the area. A new service from Île-Perrot could be interesting to/from Fairview. Also, no weekend service available as yet from Vaudreuil-Dorion and Île-Perrot (propose service between 8 am and 6 pm).	45.46605271	73.83170843
48	—Bus stop too far from the destination	Routes 35 and 335 could stop at Regent and Forest.	45.37592652	73.98152475

ID	Nature de l'enjeu	Commentaire (suggestions multiples)	Latitude	Longitude
-	<ul style="list-style-type: none"> – Il n'y a aucun service – Arrêt trop loin de la destination – Pas assez de fréquence de passage 	Les deux bus 80 et 81 passent loin de cet emplacement. C'est un quartier où habitent plusieurs personnes âgées. Si cet emplacement peut devenir le terminus des lignes 80 ou 81, ça serait l'idéal. Aussi ça serait bien si les bus 80 et 81 étaient plus fréquents et suivent l'horaire du REM. Ajouter un abri bus à l'intersection 38e rue et rue Joseph ou 13e Avenue, sera une bonne idée aussi.	45.51532774	73.95666718
-	<ul style="list-style-type: none"> – Pas assez de fréquence de passage 	Ajouter un abribus à cet emplacement	45.51231486	73.96290064
-	<ul style="list-style-type: none"> – Pas assez de fréquence de passage – Pas offert la fin de semaine/hors pointe – Autre (précisez en commentaire) 	Coin Johanne/Jean-Paul Riopelle	45.6927301	73.79123926
-	<ul style="list-style-type: none"> – Pas assez de fréquence de passage – Pas offert la fin de semaine/hors pointe – Autre (précisez en commentaire) 	Plus de correspondance/fréquence entre la 23 et la 28 pour aller/revenir du Collège Lionel-Groulx vers Johanne/Jean-Paul Riopelle	45.69711027	73.80908132

Les quatre derniers commentaires ont été retirés de la présente analyse, car ils étaient épinglés sur la carte du secteur Laurentides-Terrebonne-Ouest. Ils ont donc été considérés dans l'analyse du secteur approprié.



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

Téléphone : 1 877 934-5999
Télécopieur : 514 934-6330
Courriel : inm@inm.qc.ca
www.inm.qc.ca