



MOBILITÉ INTÉGRÉE DES PERSONNES DANS LES LAURENTIDES

Volet transport collectif



Produit dans le cadre du projet *Par notre PROPRE énergie*, avec le soutien des partenaires suivants, en les remerciant de leur aide précieuse :

PARTENAIRES FINANCIERS :



PARTENAIRES ASSOCIÉS :



RECHERCHE, RÉDACTION ET MISE EN PAGE :

Anne-Sophie Monat
Chargée de projet *Mobilité intégrée des personnes*, CRE Laurentides

COORDINATION ET RÉVISION :

Isabelle Saint-Germain
Directrice, projets et communications, CRE Laurentides

EXPERTISE EXTERNE :

Guillaume Lafrenière
Analyste et chargé de projet, Vecteur 5

RÉVISION :

Anne Léger
Directrice générale, CRE Laurentides

REMERCIEMENT SPÉCIAL :

Le CRE Laurentides tient à remercier le CISSS des Laurentides (Direction de la santé publique des Laurentides) pour son expertise et sa participation à la collecte de données sur le terrain et dont la contribution a permis de bonifier ce travail.

À PROPOS DU CRE LAURENTIDES

Le Conseil régional de l'environnement des Laurentides (CRE Laurentides) a été fondé en 1995 par des groupes communautaires et environnementaux. C'est un organisme à but non lucratif indépendant, qui a pour mission de promouvoir le développement durable, de protéger et de valoriser l'environnement ainsi que de favoriser l'amélioration du processus démocratique. Il priorise, comme stratégie, la sensibilisation des décideurs locaux et régionaux à la nécessité d'accorder, dans leur processus décisionnel, la même importance à l'environnement qu'à l'économie et au social.



© Conseil régional de l'environnement des Laurentides, 2020

Conseil régional de l'environnement des Laurentides

517 rue Saint-Georges
Saint-Jérôme (Québec) J7Z 5B6
Téléphone : (450) 565-2987
www.crelaurentides.org

AVANT-PROPOS

En 2017, le regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ) lançait la troisième phase de la démarche nationale *Par notre PROPRE énergie*. Les 16 conseils régionaux de l'environnement (CRE) du Québec devaient mobiliser les acteurs dans la lutte contre les changements climatiques. Les CRE devaient notamment développer et réaliser un projet concret et structurant menant à une réduction des gaz à effet de serre (GES) dans leur région.

Dans un premier temps, les CRE devaient organiser un forum régional sur les changements climatiques. Le CRE Laurentides a choisi de profiter de l'occasion pour consulter les décideurs et les professionnels sur différents thèmes afin de sélectionner un projet qui réponde aux priorités et au contexte régional.

En février 2018, une centaine d'acteurs en provenance des divers secteurs des Laurentides a donc été rassemblée. À partir des idées privilégiées par les participants et par les membres de la Table régionale énergie et changements climatiques (TRÉCC), le projet *Mobilité intégrée des personnes dans les Laurentides* est né. Il a ensuite été mis sur pied et consolidé avec les autorités organisatrices de transports, les MRC et les gestionnaires de réseaux cyclables régionaux.

Le projet vise à réduire la place de l'**auto solo** dans la région en améliorant les flux de déplacement en transport actif et collectif, notamment par l'intermodalité des différents réseaux. La mise en place immédiate d'un moyen de mise en œuvre était toutefois difficile étant donné l'hétérogénéité du territoire ainsi que l'absence de certaines données. Une phase préparatoire d'analyse et de collecte de données était donc requise pour assurer l'efficacité et la pérennité de l'initiative développée.

Puisque le projet touche deux volets distincts de la mobilité dans les Laurentides, soit le **transport actif** et le **transport collectif**, et qu'ils requièrent des analyses différentes, deux rapports ont été produits. Le présent document expose une analyse de la situation en transport collectif et les projets porteurs dans ce domaine.

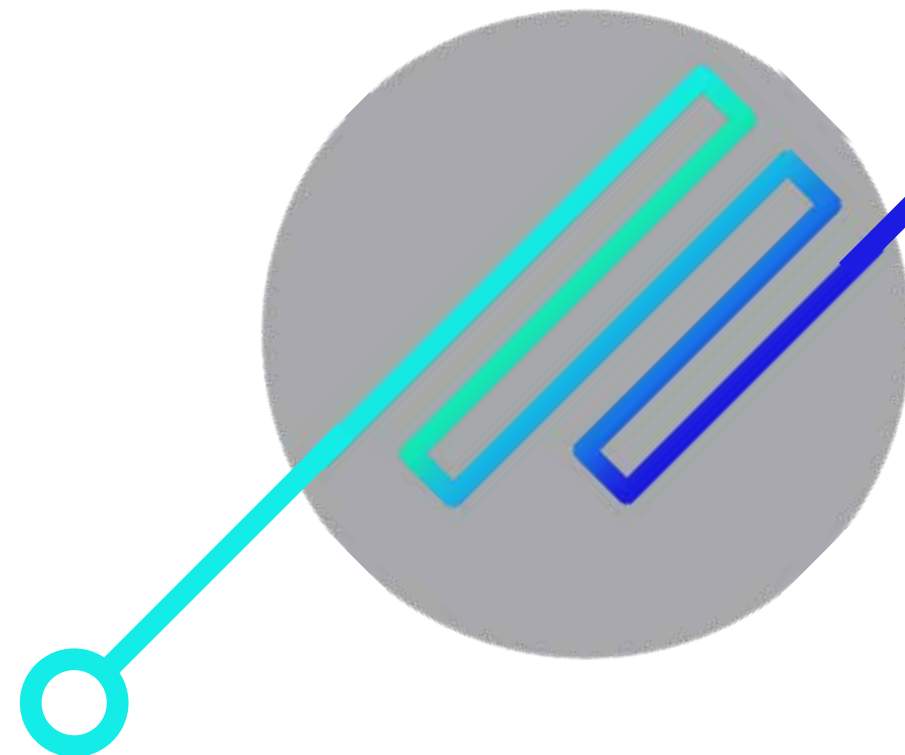


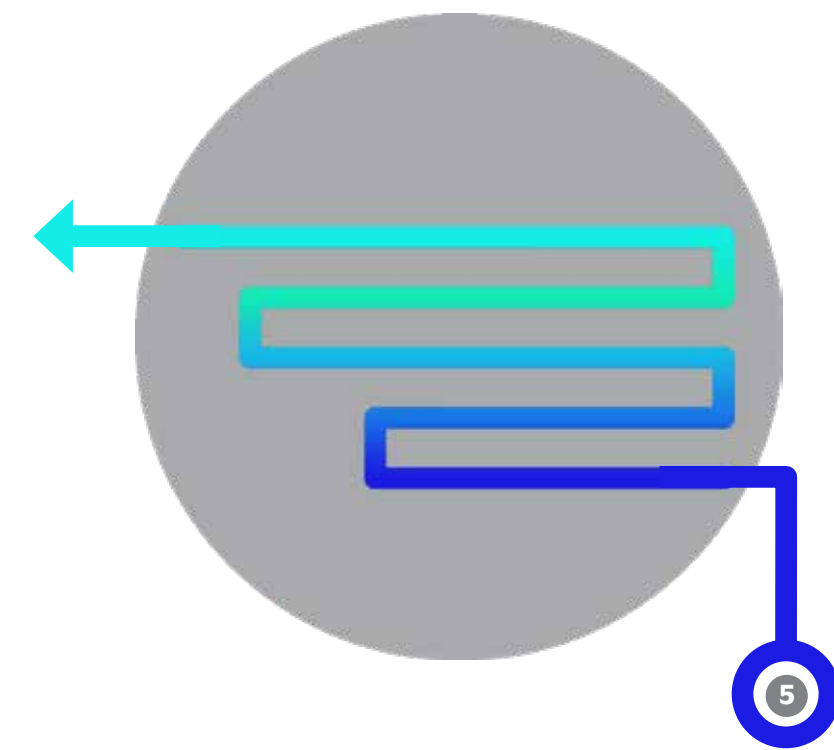
TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION	6	6.3 Utilisation des services (Express d'Oka).....	32	Stationnement incitatif.....	50
2. COLLECTE DE DONNÉES	6	6.4 Besoins de la population.....	32	10.3 Utilisation des services (TACAL).....	50
3. PORTRAIT DU TERRITOIRE À L'ÉTUDE	7	7. SECTEUR DE LA MRC RIVIÈRE-DU-NORD	33	10.4 Besoins de la population.....	51
3.1 Localisation.....	8	7.1 Prise en charge et gestion des activités.....	33	11. AUTRES OPTIONS DE TRANSPORT COLLECTIF	52
3.2 Profil sociodémographique.....	9	MRC de La Rivière-du-Nord.....	33	Vélo et autopartage.....	52
3.3 Profil des déplacements.....	9	Autres MRC.....	33	Utilisation des places disponibles dans les voitures en circulation.....	52
Modes de transport.....	9	Municipalité locale.....	33	Covoiturage.....	52
Destinations.....	9	Transport interurbain.....	34	12. DIAGNOSTIC	53
Moyen de transport selon l'origine et la destination.....	10	7.2 Prestation de services.....	35	12.1 Forces.....	53
3.4 Enquête régionale sur les habitudes de transport.....	12	Taxibus.....	35	12.2 Faiblesses.....	53
Modes de transports actuels.....	12	La navette.....	35	12.3 Opportunités.....	53
Ouverture à de nouveaux modes.....	13	7.3 Utilisation des services (taxibus).....	36	12.4 Contraintes.....	53
3.5 Générateurs de déplacements.....	14	7.4 Besoins de la population.....	36	13. RECOMMANDATIONS	54
3.6 Encadrement du transport collectif.....	15	8. SECTEUR DE LA MRC D'ARGENTEUIL	38	14. LIMITES DE L'ANALYSE	55
Législation.....	15	8.1 Prise en charge et gestion des activités.....	38	15. CONCLUSION	55
Guides et politiques.....	15	8.2 Prestation de services.....	38	16. LEXIQUE	56
3.7 Mesures incitatives existantes.....	16	Taxibus.....	38	17. ANNEXES	57
4. APERÇU DES SERVICES DANS LES LAURENTIDES	17	Circuit Saint-Jérôme et rabattement.....	40	Annexe 1 : Territoire de l'enquête O-D 2013 de l'AMT.....	57
4.1 Services de transport sans réservation.....	19	Circuit Carrefour.....	40	Annexe 2 : Agrandissement de secteurs centraux.....	58
Autobus.....	19	Autobus interurbain.....	40	Sud de la zone d'exo.....	58
Train de banlieue.....	20	8.3 Utilisation des services.....	41	Saint-Jérôme.....	59
Autobus interurbain.....	20	8.4 Besoins de la population.....	41	Lachute.....	60
Traversier.....	20	9. SECTEUR DES MRC DES PAYS-D'EN-HAUT ET DES LAURENTIDES (TACL)	42	18. RÉFÉRENCES	61
4.2 Services de transport avec réservation.....	21	9.1 Prise en charge et gestion des activités.....	42	18.1 Références générales.....	61
Modèles de service.....	21	MRC des Pays-d'en-Haut et des Laurentides.....	42	18.2 Références cartographiques.....	62
Freins généraux.....	21	Autre MRC.....	42		
4.3 Titres de transport en commun.....	23	Municipalité locale.....	42		
5. SECTEUR SUD (EXO)	25	Transport interurbain.....	42		
5.1 Prise en charge et gestion des activités.....	25	9.2 Prestation de services.....	43		
5.2 Prestation de services.....	25	Autobus Inter.....	43		
Train de banlieue.....	25	Taxibus.....	44		
Autobus.....	26	Stationnements incitatifs.....	44		
Taxibus.....	27	Autobus Mont-Tremblant.....	44		
Stationnements incitatifs.....	27	Autobus de la MRC de Matawinie.....	45		
5.3 Utilisation des services.....	28	9.3 Utilisation des services.....	46		
5.4 Besoins de la population.....	28	TACL.....	46		
MRC de Thérèse-de Blainville.....	28	TCMT.....	46		
Ville de Mirabel.....	29	9.4 Besoins de la population.....	46		
6. SECTEUR DE LA MRC DEUX-MONTAGNES	30	MRC des Pays-d'en-Haut.....	46		
6.1 Prise en charge et gestion des activités.....	30	MRC des Laurentides.....	47		
6.2 Prestation des services.....	30	10. SECTEUR DE LA MRC D'ANTOINE-LABELLE	48		
Express d'Oka.....	30	10.1 Prise en charge et gestion des activités.....	48		
Traversier Oka-Hudson.....	31	Autres services.....	48		
Autobus interurbain.....	31	10.2 Prestation de services.....	49		
STL (Laval).....	32	Taxibus.....	49		
		Transport collectif dans le transport scolaire.....	49		
		Transport collectif dans le transport adapté.....	50		
		Autres services.....	50		

TABLE DES FIGURES

Figure 1: Échantillonnage de l'enquête selon l'âge	6	Figure 40: Principaux freins à l'utilisation des services: MRC Thérèse-de-Blainville	28	Figure 87: Temps de déplacement	49
Figure 2: Échantillonnage du sondage selon l'occupation principale	6	Figure 41: Principaux irritants des utilisateurs du TC: MRC Thérèse-de-Blainville	28	Figure 88: Utilisation des services de TC du TACAL	50
Figure 3: Échantillonnage du sondage par MRC	7	Figure 42: Diminuer l'utilisation de la voiture: Mirabel	29	Figure 89: Utilisation du TC par service en 2018	51
Figure 4: La région des Laurentides	7	Figure 43: Principaux freins à l'utilisation des services: Mirabel	29	Figure 90: Utilisation du TC par motif de déplacements en 2018	51
Figure 5: Les pôles économiques et touristiques des Laurentides	8	Figure 44: Principaux irritants des utilisateurs du TC: Mirabel	29	Figure 91: Diminuer l'utilisation de la voiture: MRC d'Antoine-Labelle	51
Figure 6: Profil démographique des MRC des Laurentides en 2018	9	Figure 45: Tarifs, fréquence, bagage et transport de vélo, secteur de Deux-Montagnes	30	Figure 92: Principaux freins à l'utilisation des services: MRC d'Antoine-Labelle	51
Figure 7: Profil économique des MRC des Laurentides	9	Figure 46: Temps de déplacement vers la gare de Deux-Montagnes	30	Figure 93: Principaux irritants des utilisateurs du TC: MRC d'Antoine-Labelle	51
Figure 8: Situation de la motorisation, 2000 à 2018	9	Figure 47: Services dans la MRC Deux-Montagnes	31	Figure 94: Résumé des recommandations	54
Figure 9: Statistique des déplacements vers le travail de la population active occupée	10	Figure 48: Temps de déplacement vers Vaudreuil à partir d'Oka	31	Figure 95: Territoire de l'enquête origine-destination, AMT 2013	57
Figure 10: Déplacements des résidents des Laurentides, 2001 à 2016	10	Figure 49: Temps de déplacement à partir du terminus Saint-Eustache	32	Figure 96: Sud de la zone Exo	58
Figure 11: Mode de transports utilisés à l'heure de pointe du matin	10	Figure 50: Utilisation de l'Express d'Oka	32	Figure 97: Centre de Saint-Jérôme	59
Figure 12: Part modale des déplacements en voiture et en transport collectif selon l'origine et la destination en pointe du matin	10	Figure 51: Diminuer l'utilisation de la voiture: MRC Deux-Montagnes	32	Figure 98: Centre de Lachute	60
Figure 13: Motif des déplacements à partir de la MRC sur 24h	10	Figure 52: Principaux freins à l'utilisation des services: MRC Deux-Montagnes	32		
Figure 14: Part des déplacements locaux et régionaux parmi tous les déplacements effectués à partir de la municipalité d'origine en pointe du matin	11	Figure 53: Principaux irritants des utilisateurs du TC: MRC Deux-Montagnes	33		
Figure 15: Déplacements vers certaines villes des Laurentides en période de pointe du matin à partir de Montréal, Laval et Lanaudière	11	Figure 54: Services sur le territoire de la MRC Rivière-du-Nord, excluant exo	33		
Figure 16: Nombre de voiture par ménage	12	Figure 55: Services dans la MRC de La Rivière-du-Nord	34		
Figure 17: Utilisateurs du transport actif et collectif	12	Figure 56: Utilisation des services de taxibus TAC RDN	36		
Figure 18: Principaux irritants des utilisateurs du TC selon le lieu d'arrivée	12	Figure 57: Utilisation des services de taxibus TAC RDN par municipalité	36		
Figure 19: Principaux freins à l'utilisation du TC selon le lieu d'arrivée	12	Figure 58: Utilisation des services de taxibus TAC RDN par fonction	36		
Figure 20: Intérêt face à de nouveaux modes	13	Figure 59: Diminuer l'utilisation de la voiture: MRC de La Rivière-du-Nord	36		
Figure 21: Moyen de diminuer l'utilisation de la voiture	13	Figure 60: Principaux freins à l'utilisation des services: MRC de La Rivière-du-Nord	36		
Figure 22: Générateurs de déplacements en heure de pointe	14	Figure 61: Principaux irritants des utilisateurs du TC: MRC de La Rivière-du-Nord	37		
Figure 23: Organisation du transport	15	Figure 62: Tarifs, fréquence, bagage et transport de vélo, MRC d'Argenteuil	38		
Figure 24: Hausse de la part modale du transport en commun en période de pointe	16	Figure 63: Services dans la MRC d'Argenteuil	39		
Figure 25: Schéma du réseau de transport en commun des Laurentides	17	Figure 64: Temps de déplacement vers Lachute	39		
Figure 26: Voies cyclables dans les Laurentides	18	Figure 65: Temps de déplacement vers des centres hors MRC	39		
Figure 27: Services de transport sans réservation	19	Figure 66: Temps de déplacement vers St-Jérôme, TC et voiture	40		
Figure 28: Services sans réservation des Laurentides, description	20	Figure 67: Nombre de déplacements en taxibus	41		
Figure 29: Services de transport avec réservation	21	Figure 68: Nombre de déplacements en autobus	41		
Figure 30: Résumé des conditions d'utilisation des services de transport sur réservation des Laurentides	22	Figure 69: Diminuer l'utilisation de la voiture: MRC d'Argenteuil	41		
Figure 31: Titres de transport dans la région des Laurentides	23	Figure 70: Principaux freins à l'utilisation des services: MRC d'Argenteuil	41		
Figure 32: Coût des services de transport en commun dans la région des Laurentides	24	Figure 71: Principaux irritants des utilisateurs du TC: MRC d'Argenteuil	41		
Figure 33: Tarifs de l'ARTM pour les résidents des Laurentides	25	Figure 72: Tarifs, fréquence, bagage et transport de vélo, Région du TACL	42		
Figure 34: Temps de déplacement en train de banlieue	25	Figure 73: Services dans les MRC des Pays-d'en-Haut et des Laurentides	43		
Figure 35: Services et zones d'exo	26	Figure 74: Temps de déplacement	44		
Figure 36: Temps de déplacements	27	Figure 75: Arrêts d'autobus autour de la rue des Pionniers	45		
Figure 37: Caractéristiques des gares et terminus	27	Figure 76: Arrêts d'autobus autour de la montée Ryan	45		
Figure 38: Utilisateurs des services de train et d'autobus en 2018, exo	28	Figure 77: Utilisation des services de transport en commun du TACL (2018):	46		
Figure 39: Diminuer l'utilisation de la voiture: MRC Thérèse-de Blainville	28	Figure 78: Utilisation des services de transport en commun du TCMT	46		
		Figure 79: Diminuer l'utilisation de la voiture: MRC des Pays-d'en-Haut	47		
		Figure 80: Principaux freins à l'utilisation des services: MRC des Pays-d'en-Haut	47		
		Figure 81: Principaux irritants des utilisateurs du TC: MRC des Pays-d'en-Haut	47		
		Figure 82: Diminuer l'utilisation de la voiture: MRC des Laurentides	47		
		Figure 83: Principaux freins à l'utilisation des services: MRC des Laurentides	47		
		Figure 84: Principaux irritants des utilisateurs du TC: MRC des Laurentides	47		
		Figure 85: Services dans le secteur du TACAL	48		
		Figure 86: Services dans la MRC d'Antoine-Labelle	49		



1. INTRODUCTION

Le transport collectif est bien souvent perçu comme une option adaptée aux grandes villes, ne répondant pas aux besoins des résidents des milieux ruraux et des banlieues. Toutefois, ce concept est large, et inclut divers modes de transport appropriés à différents contextes. En effet, bien que le métro et le tramway conviennent effectivement mieux aux milieux très urbanisés, d'autres modes ont leur rôle à jouer pour diminuer la place de la voiture dans les banlieues et les secteurs ruraux. L'autobus, le train de banlieue, le taxi collectif sur réservation (**taxibus**), le **covoiturage** ou l'**autopartage** en sont des exemples. Pour diminuer l'utilisation de la voiture solo dans un tel contexte, il faut toutefois mettre une multitude d'options à la disposition des résidents. La mise en place d'un seul mode risque en effet d'avoir peu d'impact puisque cela ne répond pas aux divers besoins de la population. Les modes alternatifs à la voiture solo doivent plutôt être complémentaires pour permettre une desserte complète du territoire, et ce, en tout temps.

Un mélange de moyens de transport alternatifs à la voiture solo ne suffit toutefois pas à assurer un transfert modal vers le transport collectif. En effet, pour quitter son auto, il faut y voir un gain significatif : en temps, en complexité, en frais divers ou autre. L'utilisation de ces modes de transport doit donc être simple et intégrée, sans quoi le transport collectif n'est pas attrayant par rapport à la voiture.

Pour augmenter la part modale du transport collectif et réduire celle de l'auto solo, comme veut le faire le projet *Mobilité intégrée des personnes dans les Laurentides*, il importe donc d'avoir un portrait clair des services existants, incluant les freins à leur utilisation, et ce, pour mettre en évidence des moyens de l'encourager. Avec les flux de déplacements et l'ouverture à de nouveaux modes, ces données permettent de mettre en évidence des façons de favoriser le transport collectif sur le territoire. L'analyse doit également être réalisée dans une optique de multimodalité pour que la fluidité et la simplicité des déplacements soient considérées.

Le présent rapport se penche sur les principaux freins du transport collectif en s'attardant aux six secteurs dans lesquels s'articulent des services de transport collectif. Le premier secteur est constitué des MRC au sud de la région, à savoir celles entièrement sous l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) et desservies par exo. Ensuite, on en retrouve un par MRC, à l'exception des MRC des Pays-d'en-Haut et des Laurentides qui sont traitées simultanément puisqu'elles se sont regroupées pour offrir les services intermunicipaux. Par la suite, un diagnostic global de la situation est présenté et mène, en conclusion, à des pistes de solutions.

Il est à noter que l'objectif n'est pas d'éliminer complètement la voiture personnelle des Laurentides qui a sa place dans certains contextes et certains milieux. Il s'agit plutôt de diminuer son utilisation puisque chaque déplacement où la voiture solo n'est pas utilisée représente un gain. Aussi, les services de transport collectif pour les gens résidents à l'extérieur de la région des Laurentides, tout comme le transport adapté, ne sont pas abordés dans ce rapport puisque cela nécessiterait une toute autre analyse. Finalement, l'analyse est basée sur les horaires et les tarifs de l'automne 2019

2. COLLECTE DE DONNÉES

Pour réaliser l'analyse, les réseaux de transport en commun de la région et les principaux **générateurs de déplacements** ont été cartographiés. Leur localisation a été déterminée grâce à Google Maps et OpenStreetMap. Ainsi, une marge d'erreur est possible : un générateur de déplacements répertorié peut en fait englober entre 1 et 3 générateurs de déplacements réels, sauf pour les industries où il peut en englober entre 1 et 5. Les MRC, les municipalités et les autorités organisatrices de transport (AOT) ont ensuite été contactées pour collecter les données nécessaires à la cartographie. Plusieurs fichiers géolocalisés nous ont été transmis et l'information manquante a été cartographiée à la main d'après ce qui était disponible sur internet. Les stationnements incitatifs et les supports à vélos aux arrêts du transport collectif ont été répertoriés grâce aux données des AOT, et ce, dans une optique de multimodalité. De plus, la majorité des services de transport en commun de la région ont été testés pour obtenir de l'information qualitative complémentaire faisant état de la réalité sur le terrain.

La cartographie a permis d'identifier les points de jonction entre les divers services. L'analyse de leur accessibilité par un mode actif a été réalisée par la Direction de la santé publique des Laurentides.

Malgré tout, des informations étaient manquantes, comme les freins à l'utilisation du transport collectif chez les non-utilisateurs, le taux de covoitureurs, les contextes et les plateformes favorisant le covoiturage et l'ouverture des citoyens à de nouveaux modes de transports. Ces informations ont été acquises grâce à l'enquête régionale sur les habitudes de transport (CRE Laurentides, 2020), un sondage qui a été déployé sur l'entièreté du territoire laurentien en décembre 2019. L'enquête, lancée sur Facebook, visait à obtenir 400 réponses par MRC, afin de réaliser une analyse spécifique pour chacune des sept MRC du territoire et de la Ville de Mirabel, en plus de celle à l'échelle régionale. L'échantillon était en partie constitué d'une population intéressée par le sujet, en plus de celle attirée par le tirage d'un iPad, ce qui a permis d'augmenter sa validité.

L'enquête comportait 50 questions touchant le contexte de vie et de mobilité du participant, ses habitudes de déplacements à pied, à vélo et en transport collectif, son ouverture à divers modes de transport alternatifs à la voiture individuelle et les moyens à privilégier pour diminuer son utilisation. En tout, 3 215 réponses ont été obtenues. Les participants sont principalement des femmes (69 %, alors qu'elles représentaient 49,9 % de la population des Laurentides en 2018, ISQ, 2020). Des milieux à prédominance masculine ont été contactés pour tenter de faire augmenter le taux de réponse des hommes, mais cela a eu peu d'impact.

En se basant sur les données de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ, 2020), la répartition des participants selon l'âge est plutôt représentative de la population laurentienne en 2018, et ce, en excluant la population de 14 ans et moins qui n'a pas été sondée. En revanche, les gens de 25 à 44 ans sont surreprésentés de 12 % alors que ceux de 65 ans et plus sont sous-représentés de 10 %. Les personnes âgées ont été approchées par l'entremise de divers groupes communautaires sur le territoire. Une visite a été faite à un dîner populaire. Aussi, il était possible de nous contacter

pour compléter le sondage par téléphone, et ce, dans l'optique d'augmenter leur taux de réponse, ainsi que celui d'autres individus ne désirant pas ou ne pouvant pas utiliser internet. Ces méthodes se sont montrées efficaces et, sans elles, la représentativité de ce groupe serait beaucoup plus faible.

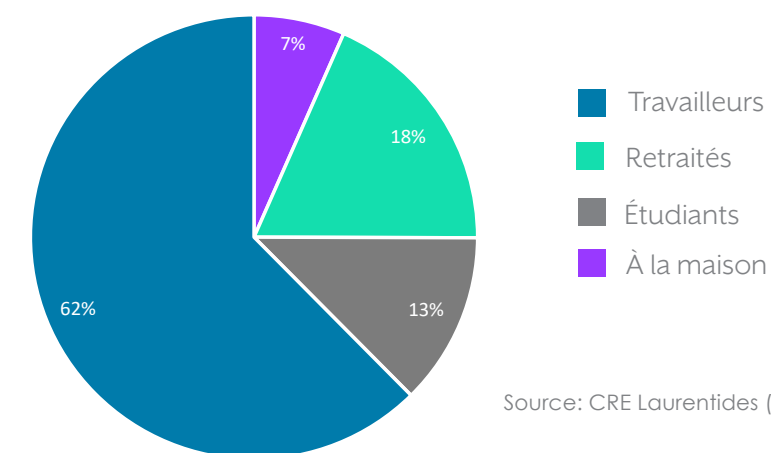
Figure 1: Échantillonnage de l'enquête selon l'âge

Âge	N	% sondage	% dans la population des 15 ans +
15-24 ans	405	13 %	13 %
25-44 ans	1 317	41 %	29 %
45-64 ans	1 090	34 %	36 %
65 + ans	403	12 %	22 %

Source: CRE Laurentides (2020), ISQ (2020); données révisées de 2018

Les travailleurs représentent 62 % des participants, étant de façon générale plus interpellés par le sujet. Par la suite, les gens à la retraite constituent 18 % des participants suivis des étudiants (13 %) et des gens à la maison (7 %). Les travailleurs sont donc les plus représentés et il sera important de garder ce fait en tête lors de l'analyse des résultats. Les établissements collégiaux et universitaires, les associations étudiantes et les groupes étudiants ont été contactés pour permettre une meilleure représentativité de cette tranche de la population.

Figure 2: Échantillonnage du sondage selon l'occupation principale



Source: CRE Laurentides (2020)

L'objectif de 400 réponses par MRC a été atteint dans quatre MRC, soit les plus peuplées. Les MRC n'atteignant pas la cible respectent malgré tout leur poids démographique par rapport à la population totale des Laurentides. Aussi, n'ayant aucune MRC sous 200 participants, l'analyse par MRC demeure possible. (Figure 3 à la page suivante)

3. PORTRAIT DU TERRITOIRE À L'ÉTUDE

Figure 3: Échantillonnage du sondage par MRC

MRC	N	% sondage	% des Laurentides
Antoine-Labelle	202	6 %	6 %
Argenteuil	246	8 %	5 %
Deux-Montagnes	528	16 %	17 %
Laurentides	351	11 %	8 %
Mirabel	283	9 %	9 %
Pays-d'en-Haut	432	13 %	7 %
Rivière-du-Nord	644	20 %	22 %
Thérèse-de Blainville	529	16 %	26 %

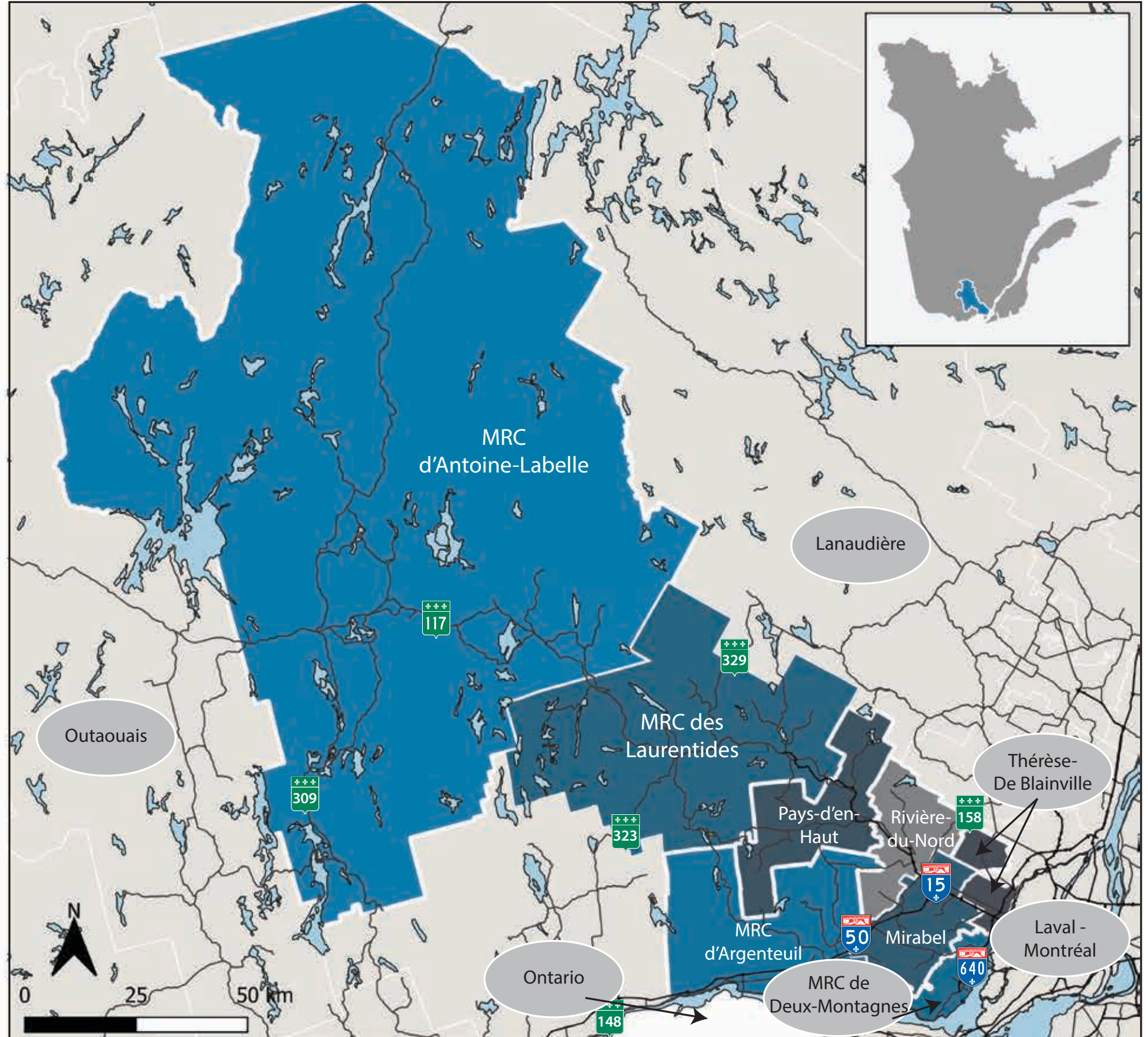
Source: CRE Laurentides (2020), ISQ (2019), données de 2018

Dans les secteurs ayant moins de participants, des envois ont été faits aux divers organismes communautaires et sportifs, ainsi qu'aux pages Facebook communautaires, et ce, en plus des relances auprès des municipalités, des MRC et de nos contacts. Le taux de réponse a augmenté de façon importante à la suite de ces envois.

Globalement, l'échantillonnage de l'enquête permet donc d'avoir un portrait plutôt représentatif des irritants et des freins au transport collectif dans la région.



Figure 4: La région des Laurentides



Source de fond de plan: MERN (2017,2010), Transport Québec (2017)

3.1 Localisation

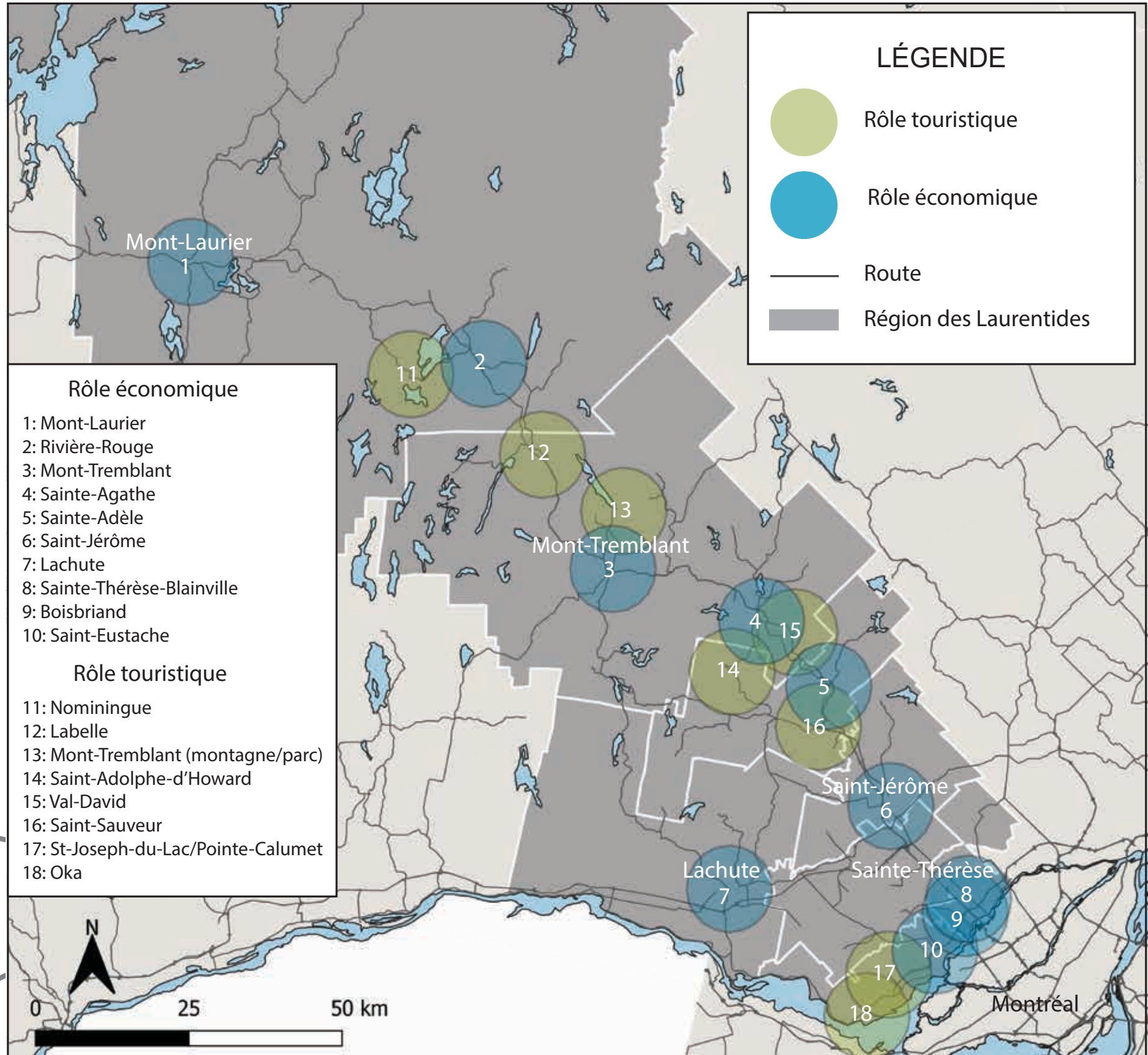
La région des Laurentides est située dans la partie méridionale du Québec, au nord de Montréal. En partie dans la communauté métropolitaine de Montréal (CMM), la région est divisée entre des banlieues en croissance au sud et un milieu rural au nord et à l'ouest.

Les Laurentides sont constituées de sept municipalités régionales de comté (MRC), soit Antoine-Labelle (AL), des Laurentides (LAU), Pays-d'en-Haut (PDH), Rivière-du-Nord (RDN), Thérèse-de Blainville (TdB), Deux-Montagnes (2M) et Argenteuil (ARG). On y retrouve également Mirabel, une Ville ayant le statut de MRC. Cette dernière, avec la MRC de La Rivière-du-Nord, constitue la transition entre la banlieue de Montréal et le milieu plus rural.

La région est reliée à Laval et Montréal par l'autoroute 15, l'autoroute 13 et la route 117, trois voies parallèles. Si l'autoroute 13 ne comporte qu'un petit tronçon sur le territoire, la 15 et la 117 constituent en quelque sorte la colonne vertébrale pour les déplacements dans la région, jusqu'à Sainte-Agathe-des-Monts. Par la suite, la route 117 se poursuit seule et permet de rejoindre la région de l'Abitibi-Témiscamingue. À l'ouest, l'autoroute 50 et la route 148 permettent des déplacements vers Gatineau. Les routes 309 et 323 sont également des portes d'entrée entre le nord des Laurentides et l'Outaouais. À l'est, l'autoroute 640 et les routes 329 et 158 permettent de rejoindre la région de Lanaudière.

Comme la région est à la fois un milieu de vie, de travail, d'études, de villégiature et de loisirs, plusieurs municipalités des Laurentides ont un rôle à dominance soit économique ou touristique. Principalement situés le long de l'autoroute 15, de la route 117 et de l'autoroute 640, les pôles économiques et touristiques se côtoient. Cela génère des déplacements par les résidents et les travailleurs, mais aussi par les **villégiateurs**, les **excursionnistes** et les touristes. De la congestion est donc présente sur les principaux axes de transport du territoire, et ce, tant la semaine que la fin de semaine et lors des vacances.

Figure 5: Principales municipalités des Laurentides selon leur rôle dans la région



3.2 Profil sociodémographique

Les différentes réalités du sud et du nord de la région se traduisent également dans les données sociodémographiques. La figure 6 montre les disparités en matière de superficie de territoire et de densité de population. La MRC d'Antoine-Labelle est celle ayant la plus grande superficie avec presque 15 000 km² de terre ferme, mais il s'agit également de celle avec la plus faible densité de population (2,4 hab/km²). Le nord de la MRC est d'ailleurs principalement constitué de zones d'exploitations contrôlées (ZEC) et de territoires non organisés (TNO). À l'opposé se trouve la MRC de Thérèse-de Blainville qui a le plus petit territoire et la plus grande densité de population (207 km² et 775 hab/km²). Ces variations dans l'utilisation du sol ont un impact sur les déplacements de la population, la mentalité en matière de transport ainsi que sur les possibilités en matière de transport collectif.

Figure 6: Profil démographique des MRC des Laurentides en 2018

	Population	Superficie de terre ferme (km ²)	Densité (Hab/km ²)
Antoine-Labelle	35 502	14 974	2,4
Argenteuil	32 974	1 233	26,7
Deux-Montagnes	102 426	243	422,1
Laurentides	47 158	2 462	19,2
Mirabel	55 189	484	114,0
Pays-den-Haut	43 309	675	64,2
Rivière-du-Nord	133 927	448	298,9
Thérèse-de Blainville	160 534	207	775,1

Source: ISQ (2019), données de 2018

Les Laurentides ont présenté une des plus fortes croissances démographiques du Québec entre 2011 et 2017 avec un taux annuel moyen de 12,1 pour mille. Elle a toutefois ralenti par rapport à 2006-2011 et 2001-2006. La hausse serait due à un déplacement de la population à partir d'une autre région du Québec.

L'âge médian était de 43,6 ans en 2017, et on retrouve légèrement plus de jeunes en bas de 20 ans (21,0 %) et moins de 65 ans et plus (17,9 %) par rapport au reste du Québec. La tranche des gens entre 40 ans et 64 ans est la plus représentée. Pour terminer, la fécondité (1,58 enfant par femme), en 2017, est également légèrement plus élevée que la moyenne québécoise. (ISQ, 2019, données de 2018)

Sur le plan économique, la Ville de Mirabel est le territoire ayant le plus haut taux de travailleurs (83,8 %) alors que la MRC d'Antoine-Labelle a le plus faible (63,8 %). La MRC de Thérèse-de Blainville est la MRC ayant le revenu de travail médian le plus élevé, alors que la MRC d'Antoine-Labelle possède le plus faible. Une différence de presque 17 000 \$ est présente entre les médianes des deux MRC.

Figure 7: Profil économique des MRC des Laurentides

	Taux de travailleurs (25-64 ans)	Revenu médian des travailleurs (\$)	Taux de faible revenu des familles
Antoine-Labelle	63,8 %	30 856	8,1 %
Argenteuil	68,9 %	33 833	10,0 %
Deux-Montagnes	79,9 %	44 576	6,1 %
Laurentides	71,1 %	31 282	6,7 %
Mirabel	83,8 %	45 585	4,8 %
Pays-d'en-Haut	70,4 %	34 621	6,0 %
Rivière-du-Nord	75,8 %	40 108	6,7 %
Thérèse-de Blainville	80,9 %	47 498	4,8 %

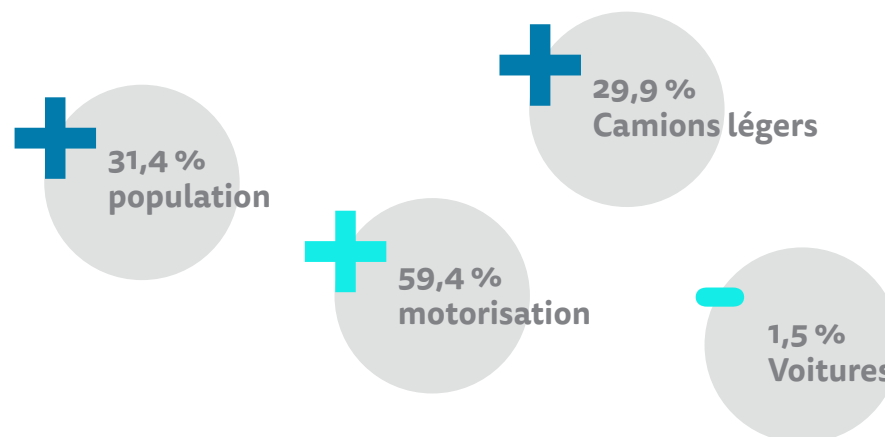
Source: ISQ (2019), données de 2017: Taux de travailleurs, revenu médian ISQ (2019), données de 2015: Taux de faible revenu

3.3 Profil des déplacements

> Modes de transport

Dans les Laurentides, le nombre d'automobiles et de camions légers de promenade croît plus rapidement que la population. En effet, entre 2000 et 2018, la population a augmenté de 31,4 % (selon les données de l'ISQ) alors que le **taux de motorisation** des automobiles et camions légers de promenade a crû de 59,4 % (selon les données de la SAAQ). Plus spécifiquement, les voitures de promenade sont en légère diminution depuis 2013 (-1,5 %), alors que les camions légers sont en augmentation constante (29,9 % entre 2013 et 2018) (BDSO, 2020a). Le nombre de titulaires d'un permis de conduire dans les Laurentides, bien qu'en augmentation de façon générale, subit une légère baisse depuis 2016 chez les 16-19 ans (-3 %) et les 20-24 ans (-6 %) (BDSO, 2020b).

Figure 8: Situation de la motorisation, 2000 à 2018



Source: ISQ (2020), BDSO, 2020a, selon les données de la SAAQ

Malgré l'augmentation de la motorisation, l'utilisation du transport collectif est en hausse sur la couronne nord de Montréal (sud des Laurentides et de Lanaudière). Elle était de 33 % entre 1998 et 2003, de 50 % entre 2003 et 2008 et de 33 % entre 2008 et 2013, et ce, pour la période de pointe du matin (AMT, 2013). De 2013 à 2018, la croissance est plus faible avec seulement 3 % d'augmentation (ARTM, 2018), ce qui est dû à l'absence de nouveaux services sur le territoire. En effet, lors des périodes précédentes, le développement du train de banlieue et du métro à Laval avait influencé l'augmentation. En 2013, 9 % des déplacements à partir de la couronne nord s'effectuaient en transport en commun en période de pointe matinale, ce qui la positionnait en dernière place dans la CMM, à égalité avec la couronne sud. Pour ce qui est des déplacements vers Montréal et Laval, la couronne nord arrivait en avant-dernière position avec 4 % des déplacements effectués en transport collectif en période de pointe. Cela la place devant la couronne sud où 1 % de ces déplacements sont effectués en transport collectif. (AMT, 2013)

Les déplacements en automobile sont également en hausse, mais de façon moins importante, soit 1 % entre 2013 et 2018 alors que c'était 18 % entre 2008 et 2013, et ce, dans un contexte où le nombre de ménages a ralenti sa croissance (7 % par rapport à 14 % entre 2008 et 2013) (ARTM, 2018).

Lors des déplacements en période de pointe du matin, on retrouve généralement une personne par voiture dans le sud de la région et rares sont les covoitureurs (1,15 personne en moyenne pour les déplacements régionaux, allant de 1,08 à 1,25) (AMT, 2013).

> Destinations

En s'attardant aux déplacements dans la région des Laurentides, le recensement de 2016 de Statistique Canada montre que les MRC plus au nord sont celles ayant la plus grande proportion de gens travaillant dans la même MRC que leur lieu de résidence. C'est le cas de 87 % des travailleurs de 15 ans et plus de la MRC d'Antoine-Labelle et de 75,4 % de ceux de la MRC des Laurentides. Plus au sud, c'est plutôt 30 % des gens qui travaillent et résident dans la même MRC. Mirabel a le plus faible taux (21,4 %). Cette ville, située près de trois pôles d'emplois importants dans les Laurentides tout en étant à proximité de Laval et Montréal, est également la moins polarisée par rapport à la destination des résidents. On retrouve en effet des taux similaires de gens se déplaçant dans les Laurentides et de personnes allant vers Laval et Montréal.

La MRC de Deux-Montagnes est celle avec le plus haut taux de navetteurs vers Montréal et Laval (50,6 %) et possède le plus haut taux d'utilisation du transport en commun (11,1 % alors qu'il est près de 2 à 3 % dans la majorité des MRC). Les MRC d'Antoine-Labelle et d'Argenteuil sont celles ayant le plus faible taux d'utilisation des transports collectifs avec respectivement 0,4 % et 0,7 %. (Figure 9)

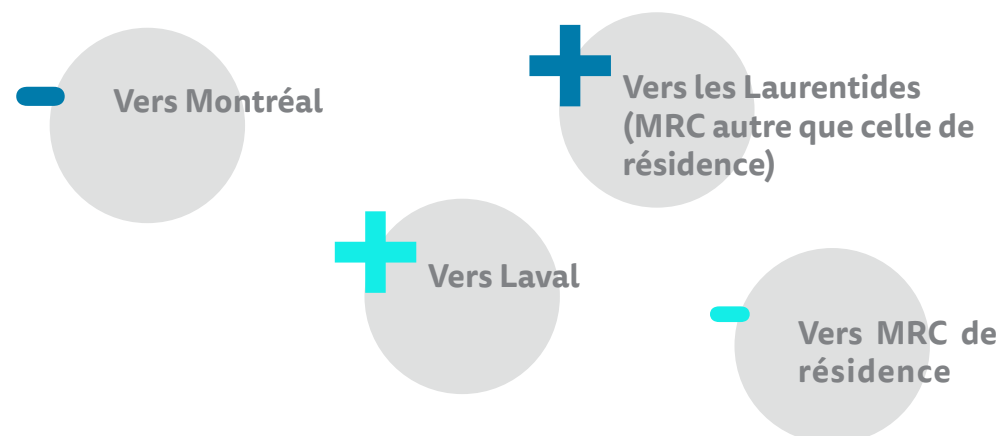
Figure 9: Statistiques des déplacements vers le travail de la population active occupée

	Lieu de travail				Principal mode de transport utilisé	
	MRC de résidence	Autre MRC Laurent.	Montréal/Laval	Autre	Voiture	Transport en commun
Antoine-Labelle	87,1 %	4,9 %	2,2 %	5,9 %	92,8 %	0,4 %
Argenteuil	51,9 %	23,5 %	11,3 %	13,3 %	93,9 %	0,7 %
Deux-Montagnes	33,0 %	13,1 %	50,6 %	3,2 %	84,8 %	11,1 %
Laurentides	75,4 %	14,6 %	7,4 %	2,7 %	91,5 %	1,8 %
Mirabel	21,4 %	41,2 %	33,2 %	4,1 %	93,6 %	2,8 %
Pays-d'en-Haut	38,2 %	35,3 %	23,0 %	3,6 %	92,3 %	1,8 %
Rivière-du-Nord	47,6 %	27,5 %	20,9 %	4,0 %	92,8 %	2,6 %
Thérèse-de Blainville	32,1 %	13,1 %	47,8 %	7,0 %	88,4 %	7,3 %

Source: Statistiques Canada, données du recensement 2016 fournies et traitées par la Direction de la santé publique des Laurentides (2019)

En comparant les données des recensements de 2001, 2006 et 2016, une légère tendance à la diminution du taux de déplacements effectués vers Montréal pour le travail est remarquée dans les MRC plus au sud, soit Deux-Montagnes (de 35,7 % à 33,7 %), Thérèse-de Blainville (de 33,5 % à 28,9 %) et Mirabel (de 20,5 % à 18,8 %). Un courant à la baisse pour les déplacements effectués à l'intérieur d'une même MRC pour le travail est également noté, et ce, plus particulièrement dans la MRC des Pays-d'en-Haut (de 51 % à 38 %), de La Rivière-du-Nord (de 58 % à 48 %) et Mirabel (de 31 % à 21 %). Il n'est donc pas surprenant de voir que les déplacements vers les différentes MRC des Laurentides autres que celle de résidence, ainsi que vers Laval, sont en augmentation pour le travail. (Direction de la santé publique des Laurentides, 2019)

Figure 10: Déplacements des résidents des Laurentides, 2001 à 2016



Source: Statistiques Canada, données des recensements 2001-2016 fournies et traitées par la Direction de la santé publique des Laurentides (2019)

Figure 11: Mode de transports utilisés à l'heure de pointe du matin

	À partir de la MRC			Vers la MRC		
	Voiture	TC	TA	Voiture	TC	TA
2M	82,9 %	8,7 %	5,1 %	83,5 %	1,6 %	6,1 %
TDB	83,0 %	6,6 %	6,5 %	82,0 %	3,9 %	7,2 %
Mirabel	83,5 %	2,1 %	7,9 %	85,5 %	0,3 %	9,2 %
RDN	86,1 %	2,1 %	6,2 %	84,4 %	1,2 %	6,4 %
Argenteuil (partie)	87,7 %	0,2 %	4,7 %	86,8 %	0 %	5,4 %
PDH (partie)	89,5 %	1,2 %	3,7 %	87,1 %	0,3 %	4,7 %

Source: AMT (2013)

➤ **Moyen de transport selon l'origine et la destination**

Selon l'enquête origine-destination (O-D) 2013 de l'AMT, la MRC Deux-Montagnes est celle ayant le plus haut taux d'utilisation du transport collectif. La MRC de Thérèse-de Blainville est celle vers laquelle les gens se rendent le plus en transport collectif. (Figure 11) Il est à noter que l'enquête O-D ne couvre que le sud des Laurentides, s'arrêtant dans la MRC des Pays-d'en-Haut au nord et dans la MRC d'Argenteuil à l'ouest (voir annexe 1 pour la carte détaillée du territoire).

De plus, l'enquête O-D de 2013 montre que, en période de pointe du matin, la voiture est principalement utilisée pour les déplacements locaux (dans la même municipalité que l'origine) et régionaux (dont la destination est dans les Laurentides, à l'extérieur de la municipalité d'origine), alors que le transport collectif est utilisé pour aller au centre-ville de Montréal (figure 12). Les résidents de Boisbriand et de Blainville, quant à eux, utilisent la voiture pour se rendre au centre-ville de Montréal en proportion plus grande que le transport collectif. Il s'agit de deux villes longeant l'autoroute et les services doivent y être moins compétitifs.

Figure 12: Part modale des déplacements en voiture et en transport collectif selon l'origine et la destination en pointe du matin

Destination	St-Eustache		Boisbriand		Ste-Thérèse		Blainville		Rosemère, Lorraine, BDF		Mirabel		Saint-Jérôme		Chomedey Laval		Pont-Viau/Laval des Rapides		Centre-ville Montréal	
	Auto	TC	Auto	TC	Auto	TC	Auto	TC	Auto	TC	Auto	TC	Auto	TC	Auto	TC	Auto	TC	Auto	TC
Saint-Eustache	84 %	1,4 %	100 %	0 %	72 %	28 %	100 %	0 %	100 %	0 %	100 %	0 %	87 %	13 %	100 %	0 %	86 %	15 %	46 %	53 %
Boisbriand	100 %	0 %	75 %	0,8 %	65 %	35 %	95 %	6 %	79 %	21 %	100 %	0 %	76 %	24 %	100 %	0 %	86 %	14 %	66 %	34 %
Ste-Thérèse	100 %	0 %	98 %	3 %	65 %	10 %	90 %	5 %	97 %	3 %	100 %	0 %	87 %	6 %	86 %	15 %	91 %	10 %	47 %	53 %
Blainville	100 %	0 %	100 %	0 %	70 %	26 %	76 %	0,8 %	98 %	1,4 %	100 %	0 %	93 %	7 %	100 %	0 %	90 %	10 %	56 %	44 %
Rosemère, Lorraine, BDF	100 %	0 %	93 %	0 %	69 %	29 %	100 %	0 %	68 %	5 %	100 %	0 %	84 %	16 %	100 %	0 %	91 %	5 %	45 %	55 %
Mirabel	98 %	1,5 %	100 %	0 %	89 %	11 %	100 %	0 %	100 %	0 %	71 %	0 %	97 %	3 %	100 %	0 %	97 %	3 %	55 %	45 %
Saint-Jérôme	100 %	0 %	100 %	0 %	86 %	14 %	100 %	0 %	86 %	15 %	100 %	0 %	83 %	1,6 %	100 %	0 %	93 %	7 %	49 %	51 %

Source: AMT (2013), TC: Transport collectif, BDF: Bois-des-Filion

La figure 14 à la page suivante montre que les déplacements locaux et régionaux occupent une place très importante en période de pointe. Près du tiers des déplacements sont locaux et la moitié sont régionaux. De plus, comme le montre la figure 13, le magasinage et les loisirs sont importants sur 24 heures. Principalement locaux ou régionaux, ces déplacements augmentent donc la part de la voiture.

Figure 13: Motif des déplacements à partir de la MRC sur 24h

	Travail	Études	Loisirs	Magasinage	Autre	Retour
2M	22,4 %	10,6 %	7,8 %	9,2 %	13,2 %	36,8 %
TDB	19,2 %	11,2 %	8,0 %	8,7 %	12,3 %	40,6 %
Mirabel	21,7 %	12,3 %	6,9 %	7,1 %	12,2 %	39,8 %
RDN	18,9 %	8,9 %	8,0 %	10,1 %	11,7 %	42,3 %
Argenteuil (partie)	19,4 %	8,8 %	8,7 %	12,5 %	11,1 %	39,4 %
PDH (partie)	18,5 %	7,7 %	9,1 %	13,9 %	13,0 %	37,7 %

Source: AMT (2013)

À l'échelle locale, il semble que le transport actif soit plus efficace que le transport collectif, même en automne (moment où l'enquête O-D est effectuée). (Figure 14)

Il semble donc que les services de transports collectifs dans le sud des Laurentides soient massivement orientés vers Montréal alors qu'une partie plus importante des déplacements est effectuée à l'intérieur des Laurentides ou vers Laval. Ainsi, pour réduire la place de la voiture solo dans la région, un travail important est à faire en ce qui a trait aux déplacements locaux et régionaux.

Figure 14: Part des déplacements locaux et régionaux parmi tous les déplacements effectués à partir de la municipalité d'origine en pointe du matin

	St-Eustache		Boisbriand		Ste-Thérèse		Blainville		Rosemère, Lorraine, BDF		Mirabel		St-Jérôme	
	Local	Régional	Local	Régional	Local	Régional	Local	Régional	Local	Régional	Local	Régional	Local	Régional
Auto	28,0 %	42,4 %	20,7 %	45,2 %	19,7 %	42,2 %	21,2 %	50,2 %	16,3 %	34,1 %	25 %	62 %	53 %	72 %
TC	0,5 %	2,2 %	0,2 %	6,3 %	3,1 %	4,1 %	0,2 %	4,1 %	1,1 %	3,6 %	0 %	1 %	1 %	2 %
TA	4,8 %	5,0 %	6,7 %	6,7 %	7,5 %	8,0 %	6,3 %	6,9 %	6,5 %	6,9 %	10,6 %	12 %	10 %	10 %
Total	33,3 %	49,6 %	27,6 %	58,2 %	30,3 %	54,3 %	27,7 %	61,1 %	24,0 %	44,6 %	36 %	73 %	64 %	84 %

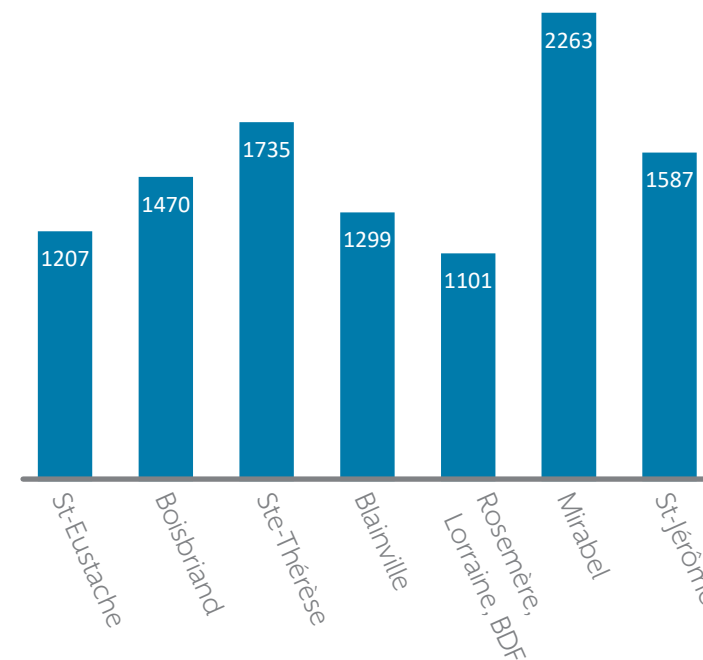
Source: AMT (2013) TC: Transport collectif, TA: Transport actif, BDF: Bois-des-Filion

Les déplacements vers Laval (Chomedey et Pont-Viau/Laval-des-Rapides principalement) et Montréal hors centre-ville (Saint-Laurent, Côte-des-Neiges, Ahuntsic, Anjou et Dorval principalement) sont également problématiques. Ils représentent la plus grande part des déplacements en voiture en heure de pointe à partir du sud de la région, après ceux demeurant dans les Laurentides (AMT, 2013). Il s'agit donc de secteurs qui ne sont pas adéquatement desservis à partir des Laurentides.

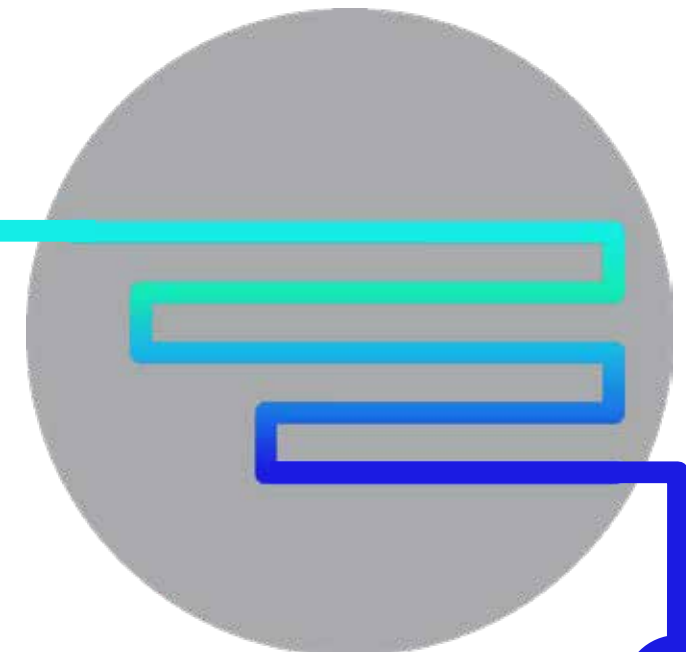
Finalement, l'enquête O-D (AMT, 2013) montre que les Laurentides sont une destination en période de pointe du matin. La région est donc un pôle d'emploi attirant des travailleurs et des étudiants de l'extérieur. Il est à noter que seules les origines ayant au moins 100 individus se rendant dans une ville des Laurentides ont été considérées. Le nombre réel est donc plus grand que celui montré par la figure 15.

Selon ces données, la totalité des gens venant de Montréal, Laval et Lanaudière en heure de pointe se déplacent en voiture, ce qui indique que le service de transport collectif est problématique en sens inverse de la circulation. La situation est un frein important pour cette clientèle, mais également pour les déplacements entre les banlieues laurentiennes puisqu'ils impliquent aussi des déplacements en sens inverse de la circulation. En plus de favoriser l'automobile dans les Laurentides, cela a un impact économique en contexte de plein emploi. Les employeurs ont de la difficulté à recruter et à maintenir en poste la main d'œuvre en raison du manque de transport collectif (CCIL, 2018; CCITB, 2019).

Figure 15: Déplacements vers certaines villes des Laurentides en période de pointe du matin à partir de Montréal, Laval et Lanaudière



Source: AMT (2013)

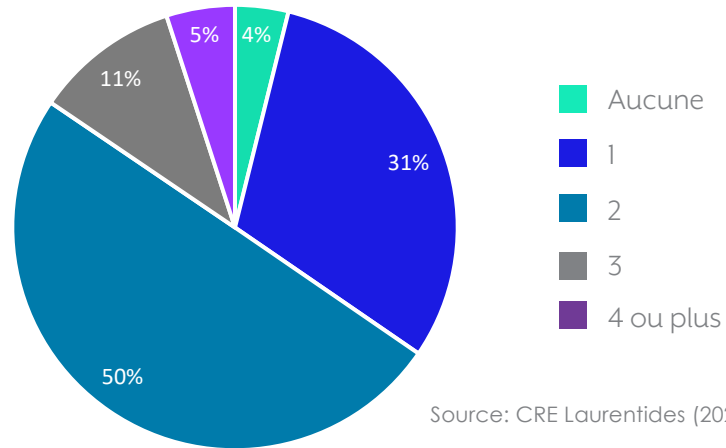


3.4 Enquête régionale sur les habitudes de transport

> Modes de transports actuels

Parmi les participants de l'enquête régionale sur les habitudes de transport (CRE Laurentides, 2020), les ménages laurentiens comptent en moyenne 1,8 voiture (écart-type de 0,9).

Figure 16: Nombre de voiture par ménage



Source: CRE Laurentides (2020)

Plus précisément, 50 % des participants ont 2 voitures dans leur ménage, 31 % en ont une, 11 % en détiennent trois, 5 % en possèdent quatre ou plus et 4 % n'en ont pas.

Aussi, 58 % des participants possèdent un véhicule principalement pour se rendre au travail ou à l'école, 24 % pour des besoins ponctuels toutes les semaines ou plus fréquemment et 5 % pour travailler (ex. travail sur la route). Les autres raisons principales (ex. juste au cas où, pour aller reconduire d'autres personnes, pour se rendre au transport collectif, etc.) représentent chacune 3,5 % ou moins de ces derniers.

Les résidents des MRC plus rurales utilisent moins le transport collectif, mais plus le covoiturage (figure 17). Le train et les autobus sont les modes les plus populaires, avec 44 % et 41 % respectivement. Le taxibus est utilisé par 5 % des participants et les autobus interurbains (autocars) par 4 % d'entre eux.

Figure 17: Utilisateurs du transport actif et collectif

	Utilisateurs du TC	Co-voiturage
AL	10 %	42 %
ARG	17 %	30 %
2M	48 %	22 %
LAU	23 %	32 %
Mirabel	28 %	25 %
PDH	16 %	22 %
RDN	29 %	21 %
TdB	45 %	25 %
Région	30 %	25 %

Source: CRE Laurentides (2020)

Globalement, 30 % des participants à l'enquête ont recours au transport collectif. Les moins de 18 ans et les 18 à 24 ans sont ceux qui l'utilisent le plus. En effet, 71 % des moins de 18 ans l'utilisent et 56 % des 18-24 ans, alors que c'est entre 21 % et 28 % pour les autres tranches d'âge. Les gens de 65 ans ou plus sont ceux l'utilisant le moins, avec 21 % d'usagers. C'est donc sans grande surprise que les étudiants sont les plus grands utilisateurs du transport collectif (60 % contre 27 % des travailleurs, 26 % des gens à la maison et 21 % des retraités).

Les données de l'enquête régionale sur les habitudes de transport (CRE Laurentides, 2020) confirment ce qui peut être observé dans l'enquête O-D (AMT, 2013) pour la couronne nord de Montréal: les gens se déplaçant vers Montréal sont les plus grands utilisateurs du transport collectif, avec 61 % d'utilisateurs. Pour les gens travaillant ou étudiant dans les Laurentides, c'est plutôt 25 % d'utilisateurs.

La majorité des usagers du transport collectif l'utilise soit tous les jours ou presque (38 %), ou moins d'une fois par mois (31 %). En été, les gens se rendent au transport collectif à pied (46 %), suivis par la voiture personnelle (44 %). En hiver, les modes s'inversent. La voiture est la plus utilisée (48 %) et la marche suit de près (45 %). Ce dernier mode subissant une très légère baisse en hiver, c'est plutôt le transfert des cyclistes vers la voiture qui explique l'augmentation de l'automobile. Le covoiturage est également plus important pour se rendre au transport collectif pendant la saison froide, passant de 3 % à 5 %.

La majorité des usagers du transport collectif (51 %), toutes fréquences confondues, trouve acceptable un délai supplémentaire jusqu'à 30 minutes par rapport au trajet en voiture. Les non-utilisateurs sont moins tolérants, avec 44 % d'entre eux qui accepteraient un délai jusqu'à 15 minutes et 34 % qui accepteraient un délai allant jusqu'à 30 minutes.

Les principaux irritants des usagers sont les horaires (mentionné par 39 % d'entre eux) et le temps qui est trop long (noté par 32 % d'entre eux). Par la suite viennent le manque de stationnements incitatifs et le fait que le transport collectif ne se rend pas partout, et ce, pour 24 % des utilisateurs. Le coût et les retards fréquents sont parmi les principaux irritants de 22 % d'entre eux, alors que la complexité en fait partie pour 18 %. Les autres irritants sont notables pour moins de 15 % des usagers. Par ailleurs, 10 % ont indiqué être satisfaits de leur expérience dans les transports en commun.

Selon la destination, les principaux irritants changent légèrement de degré d'importance. Le manque de stationnements incitatifs est plus important pour les gens se déplaçant vers Laval et Montréal que pour ceux dont le trajet demeure à l'intérieur des Laurentides. Aussi, la complexité est un frein important si on se rend à Laval, ce qui n'est pas le cas vers les autres régions. Les retards sont des irritants plus présents pour ceux se déplaçant vers Montréal, et le coût l'est davantage pour ceux allant à Laval ou demeurant dans les Laurentides. (Figure 18) Il est à noter que, bien que certains irritants soient peu évoqués lorsque l'analyse est effectuée à l'échelle de la région, ils peuvent toutefois l'être à l'échelle d'un secteur à l'étude. Le cas échéant, cela sera mentionné dans les sections suivantes du rapport.

Figure 18: Principaux irritants des utilisateurs du TC selon le lieu d'arrivée

	Principaux irritants
Laurentides	<ul style="list-style-type: none"> • Horaire (38 %) • Durée (34 %) • Impossibilité d'aller partout (33 %) • Tarif (24 %)
Montréal	<ul style="list-style-type: none"> • Horaire (42 %) • Durée (33 %) • Manque de stationnements (33 %) • Retard (27 %)
Laval	<ul style="list-style-type: none"> • Durée (41 %) • Horaire (39 %) • Tarif (30 %) • Manque de stationnements (25 %) • Complexité (23 %)

Source: CRE Laurentides (2020)

L'horaire ne convenant pas aux besoins fait partie des principaux freins à l'utilisation du transport collectif chez 35 % des non-utilisateurs, suivi du fait que leur lieu de départ n'est pas desservi (32 %), que le trajet est trop long (28 %), que les autres déplacements ne peuvent pas être faits (24 %) et que le lieu d'arrivée n'est pas desservi (20 %).

Le lieu d'arrivée non desservi est un frein dans tous les cas, que l'on se déplace dans les Laurentides, à Laval ou à Montréal. Cela vient confirmer l'hypothèse que la voiture est le principal mode de transport pour plusieurs secteurs de Laval et de Montréal puisqu'ils sont peu ou pas desservis pour les résidents des Laurentides (section 3.3). Vers Montréal, les correspondances trop nombreuses ou complexes sont identifiées comme des freins par les non-utilisateurs. Tout comme pour les irritants, les freins peuvent varier selon le lieu de départ. Le détail par secteur est fourni dans les sections suivantes.

Figure 19: Principaux freins à l'utilisation du TC selon le lieu d'arrivée

	Principaux freins
Laurentides	<ul style="list-style-type: none"> • Horaire (39 %) • Départ non desservi (34 %) • Autres déplacements (27 %) • Durée (26 %) • Arrivée non desservie (22 %)
Montréal	<ul style="list-style-type: none"> • Durée (43 %) • Horaire (42 %) • Départ non desservi (27 %) • Arrivée non desservie (20 %) • Transfert nombreux ou complexes (20 %)
Laval	<ul style="list-style-type: none"> • Durée (50 %) • Horaire (37 %) • Départ non desservi (27 %) • Autres déplacements (27 %) • Arrivée non desservie (24 %)

Source: CRE Laurentides (2020)

Globalement, 25 % des participants à l'enquête sont des covoitureurs. Les plateformes servant à jumeler les offres et les demandes sont toutefois utilisées par seulement 5 % d'entre eux, alors que 85 % organisent le covoiturage par eux-mêmes. Les autres le font par l'intermédiaire du travail ou de leur établissement scolaire. Parmi les utilisateurs d'une plateforme, 53 % utilisent Facebook, 31 % Amigo Express, 8 % covoiturage.ca et 7 % covoiturage Laurentides.

La fréquence du covoiturage est répartie comme suit: 32 % des covoitureurs utilisent ce mode quelques fois par mois, 27 % quelques fois par année, 23 % quelques fois par semaine et 18 % tous les jours ou presque. Le covoiturage est surtout utilisé pour le travail (36 %) ou pour des trajets occasionnels de courte durée (moins d'une heure pour un motif autre que l'école ou le travail ; 26 %). Les trajets occasionnels de longue durée (plus d'une heure pour des raisons autres que le travail ou l'école) représentent les déplacements principaux de 20 % des participants, alors que l'école l'est pour 12 % d'entre eux. Les horaires variables des étudiants du Cégep et de l'université, ainsi que le nombre moindre d'étudiants ayant répondu au sondage, peuvent expliquer la faible part des déplacements vers une institution d'enseignement.

Les covoitureurs déplorent principalement la faible offre de déplacements dans la région et le manque de flexibilité lié à ce mode de transport.

> Ouverture à de nouveaux modes

La figure 20 montre que presque la moitié des gens ne faisant pas de covoiturage seraient prêts à en faire sous certaines conditions. Plus de flexibilité dans les heures de départ et de retour est une condition importante pour 55 % d'entre eux et 49 % voudraient une plateforme simple et uniforme pour toute la région des Laurentides. Aussi, 36 % veulent connaître la personne avec qui ils embarquent et l'assurance d'avoir un transport en cas de problèmes est importante pour 35 % d'entre eux. Ensuite, 33 % désirent que ce soit à faible coût en tant que passager et 30 % voudraient pouvoir covoiturer en temps réel, soit sans devoir planifier le déplacement. Les autres éléments sont peu déterminants, comme le revenu en tant que conducteur, le fait de mieux connaître le fonctionnement et les plateformes actuelles, la possibilité de réservation sans internet et d'avoir quelqu'un avec soi lors de la première utilisation. Il est à noter que les conditions d'utilisation du covoiturage sont similaires dans toutes les MRC. Elles ne sont donc pas rementionnées dans les analyses par secteur.

Plusieurs personnes seraient intéressées par les autopartages mais évoquent certaines conditions importantes : l'accès aux véhicules en tout temps (67 %), la possibilité de location spontanée (50 %), l'accès aux véhicules dans son quartier (46 %), la possibilité de laisser le véhicule à un autre lieu que celui du départ (43 %) et le paiement par déplacement plutôt que par abonnement (38 %). Aussi, 26 % des participants intéressés par les voitures en libre-service accepteraient de louer un véhicule de leur municipalité lorsqu'il n'est pas utilisé, 17 % accepteraient de louer la voiture de quelqu'un dans leur quartier et 10 % accepteraient de louer la leur.

Figure 20: Intérêt face à de nouveaux modes

	Covoiturage	Autopartage	Vélo-partage
Antoine-Labelle	44 %	42 %	25 %
Argenteuil	47 %	33 %	22 %
Deux-Montagnes	43 %	29 %	26 %
Laurentides	50 %	36 %	26 %
Mirabel	46 %	29 %	19 %
Pays-d'en-Haut	35 %	33 %	22 %
Rivière-du-Nord	44 %	34 %	25 %
Thérèse-de-Blainville	40 %	34 %	30 %
Total	43 %	33 %	25 %

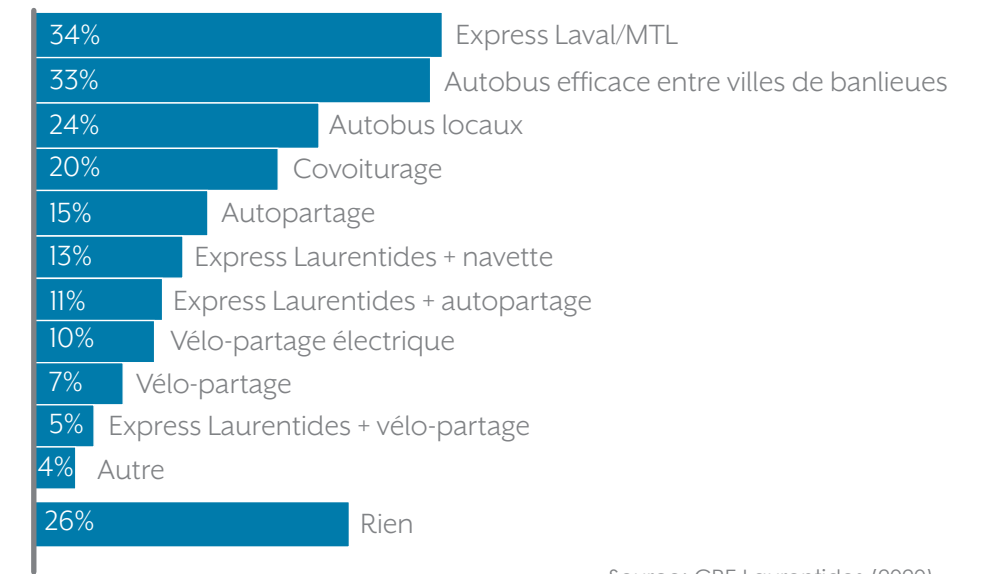
Source: CRE Laurentides (2020)

Les vélos en libre-service sont moins populaires, avec environ 25 % de la population qui serait intéressée, à certaines conditions. La possibilité de laisser le vélo à un autre endroit que le départ est importante pour 65 % d'entre eux. La disponibilité de vélos électriques (47 %), le paiement par déplacement plutôt que par abonnement (42 %) et la présence des vélos dans leur quartier (42 %) sont également des conditions importantes.

Pour diminuer l'utilisation de leur voiture, 34 % des participants pensent qu'un système express vers Laval ou Montréal serait un bon moyen. Un système efficace pour se déplacer entre les villes de banlieues est jugé important par 33 % d'entre eux, tout comme un service d'autobus local efficace (24 %), un système efficace de covoiturage (20 %) et des autos en libres-services (15 %). Par ailleurs, 26 % des gens n'utiliseraient pas moins leur voiture, peu importe ce qui est mis à leur disposition. « Un système efficace pour les déplacements entre les villes de banlieue » est une option proposée dans le sondage et qui a été sélectionnée par des répondants de partout sur le territoire, bien qu'il n'y ait pas de banlieues à proprement parler plus au nord des Laurentides. Les termes « villes de banlieue » seront malgré tout utilisés pour tous les secteurs à l'étude puisqu'il s'agit de ceux employés dans l'enquête, et ce, même si cela peut sembler erroné dans certains contextes.

Il est à noter que les participants ont sélectionné en moyenne 2,4 éléments, allant de 1 pour certains à 11 pour d'autres. Ainsi, mettre en place une seule de ces alternatives risque d'avoir peu d'impact. Diverses alternatives sont requises pour répondre aux nombreux besoins de déplacement.

Figure 21: Moyen de diminuer l'utilisation de la voiture

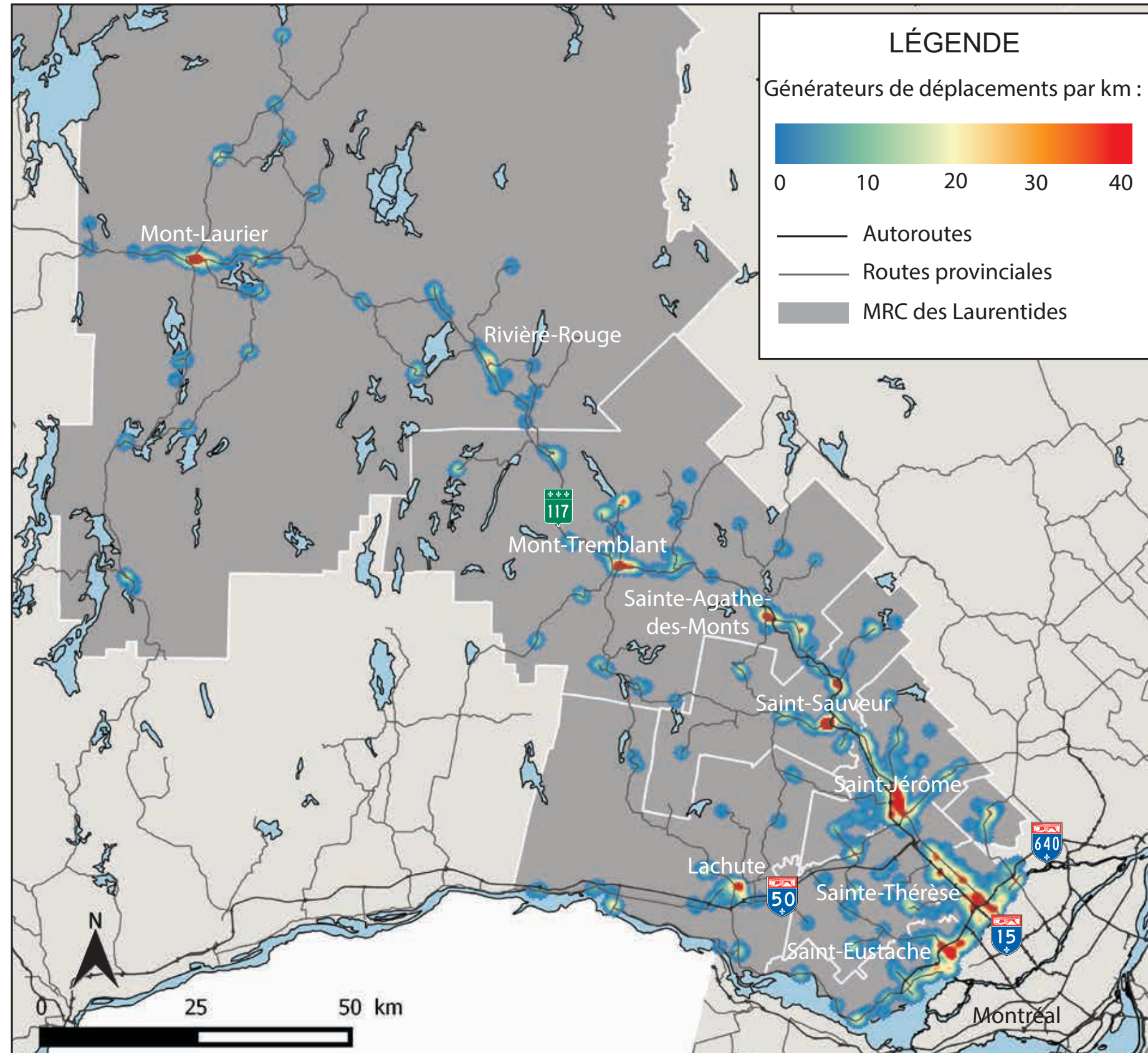


Source: CRE Laurentides (2020)



3.5 Générateurs de déplacements

Figure 22: Générateurs de déplacements en heure de pointe



Les endroits fortement fréquentés par les travailleurs ou différentes clientèles, comme les institutions, les commerces et les industries sont ce qu'on appelle des générateurs de déplacements. Les utilisateurs du transport collectif doivent donc pouvoir s'y rendre facilement, et c'est pourquoi il est important de les localiser.

Les générateurs de déplacements recensés sont les suivants :

- **COMMERCE ET SERVICE PRIVÉ**
- **ÉDUCATION ET CPE** : écoles primaires et secondaires, Cégeps, pôles universitaires, CPE et garderies en installation
- **INDUSTRIE**
- **SANTÉ** : hôpitaux, centres de réadaptation, centres jeunesse, CHSLD, CLSC
- **SERVICE PUBLIC ET BUREAU** : bureaux de services Québec et Canada, SAAQ, services municipaux, centres d'emploi, cours municipales, palais de justice, mairies, chambres de commerce, bureaux des ministères, MRC, commissions scolaires

Certains d'entre eux occasionnent des déplacements pour plusieurs besoins et sur plus d'une plage horaire. Par exemple, les travailleurs se rendent dans les commerces en heure de pointe, alors que les clients s'y déplacent hors heure de pointe, en plus d'avoir leurs achats à transporter. Pour un même lieu, il faut donc analyser les déplacements selon des besoins qui diffèrent.

- les travailleurs désirent se rendre au lieu d'emploi rapidement; l'efficacité est de mise. Ceux ayant des enfants doivent faire plus d'un arrêt avant de se rendre au travail ;
- les clients hors heure de pointe ont souvent plus de temps et sont moins enclins à marcher. Il peut s'agir par exemple de personnes âgées ou de parents avec de jeunes enfants. Ils ont du matériel à transporter ;
- les étudiants se déplacent souvent vers les mêmes pôles que les travailleurs, mais leurs horaires sont plus variables ;
- les personnes à faible revenu accordent beaucoup d'importance au tarif. Parfois sans voiture, les transports collectif et actif demeurent alors les seules options.

La cartographie montre que les trois principaux pôles générateurs de déplacements sont concentrés dans les secteurs de Saint-Eustache, de Sainte-Thérèse et de Saint-Jérôme. Des centres importants sont également présents au cœur des municipalités de Lachute, Saint-Sauveur, Sainte-Adèle, Sainte-Agathe-des-Monts, Mont-Tremblant et Mont-Laurier, ainsi que le long de l'autoroute 15 et de la route 117, entre Boisbriand et Mirabel (figure 22).

Dans le portrait, comme la majorité des générateurs de déplacements sont desservis par le transport en commun, seuls les secteurs problématiques seront exposés.

Source de fond de plan: MERN (2017,2010), Transport Québec (2017)
Source des données: CRE Laurentides, basées sur les information de Google Maps (2019) et OpenStreetMap (2019)

3.6 Encadrement du transport collectif

> Législation

Le cadre légal et réglementaire entourant le transport collectif est dicté par le gouvernement du Québec, notamment via la Loi sur les transports. Il y est mentionné qu'une municipalité locale peut organiser un service de transport en commun de personnes sur son territoire et assurer une liaison vers d'autres municipalités (RLRQ c. T-12, art.48.18).

Aussi, selon le *Guide de prise de décision en urbanisme* (MAMH, 2019), une MRC peut exercer ce rôle à la place des municipalités locales de son territoire (toutes ou une partie) en déclarant sa compétence par règlement.

Ces instances font partie du palier de la prise en charge, soit celui prenant les décisions liées aux tarifs, aux parcours, à la fréquence, aux politiques concernant les bagages ou les vélos, par exemple. Ces dernières doivent toutefois être cohérentes avec les orientations gouvernementales, le plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la CMM si applicable, et le schéma d'aménagement et de développement (SAD) de la MRC (et le plan d'urbanisme dans le cas d'une municipalité).

Pour la gestion au quotidien, les MRC et les municipalités peuvent déléguer la responsabilité à des organismes paramunicipaux, comme les Transport adapté et collectif (TAC). Ces organismes suivent les volontés du palier décisionnel dans la mise en place du service et agissent comme intermédiaire entre ce dernier et les clients.

Par la suite, la prestation des services réfère aux transporteurs. Il s'agit principalement d'entreprises privées engagées par les TAC (ou les municipalités lorsqu'elles assurent la gestion) pour exécuter les parcours. La loi stipule que seuls un organisme public de transport en commun, un titulaire de permis de transport par autobus, un transporteur scolaire lié par contrat avec la municipalité, un propriétaire d'automobile autorisée, un répondant d'un système de transport autorisé ou une association de services regroupant de tels propriétaires peuvent être un transporteur (RLRQ c. T-12, art. 48.19, modifié par LQ 2019 c. 18 art.268).

Finalement, dans la région de Montréal, la Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal (RLRQ c. O-7.3) divise l'organisation des transports entre un organisme de planification (l'Autorité régionale de transport métropolitain, ARTM) et un d'exploitation (Réseau de transport métropolitain, RTM, nommé exo) gérant le service d'autobus et de trains dans la région de Montréal. L'ARTM doit planifier, développer, soutenir et faire la promotion du transport collectif en plus de favoriser l'intégration des services et d'augmenter l'efficacité des corridors routiers (RLRQ c. A-33.3, art. 5). Aussi, une municipalité de la couronne nord appartenant à la CMM désirant exercer son pouvoir en matière de transport doit faire approuver son règlement par l'ARTM (RLRQ c. T-12, art.48.18[2]).

Les transporteurs interurbains privés (ex. autobus Galland) sont, quant à eux, régis par la commission des transports du Québec de qui un permis doit être obtenu.

> Guides et politiques

En plus des lois provinciales, le transport est également guidé par les politiques gouvernementales et les plans de transport. La dernière politique provinciale est la Politique de mobilité durable 2030 (MTMDET, 2018). Basée sur une vision à long terme du transport des personnes et des marchandises, elle est construite autour d'une vision, d'orientations, de cibles et de priorités d'intervention. Elle intègre donc les orientations et stratégies gouvernementales auxquelles le plan stratégique de l'ARTM doit également se conformer.

« En 2030, le Québec est un leader nord-américain de la mobilité durable et intégrée du 21e siècle. Sur un territoire aménagé dans une perspective de mobilité durable, il dispose d'un écosystème des transports performant, sécuritaire, connecté et sobre en carbone, qui contribue à la prospérité du Québec et répond aux besoins des citoyens et des entreprises. »

(MTMDET, 2018: 6)

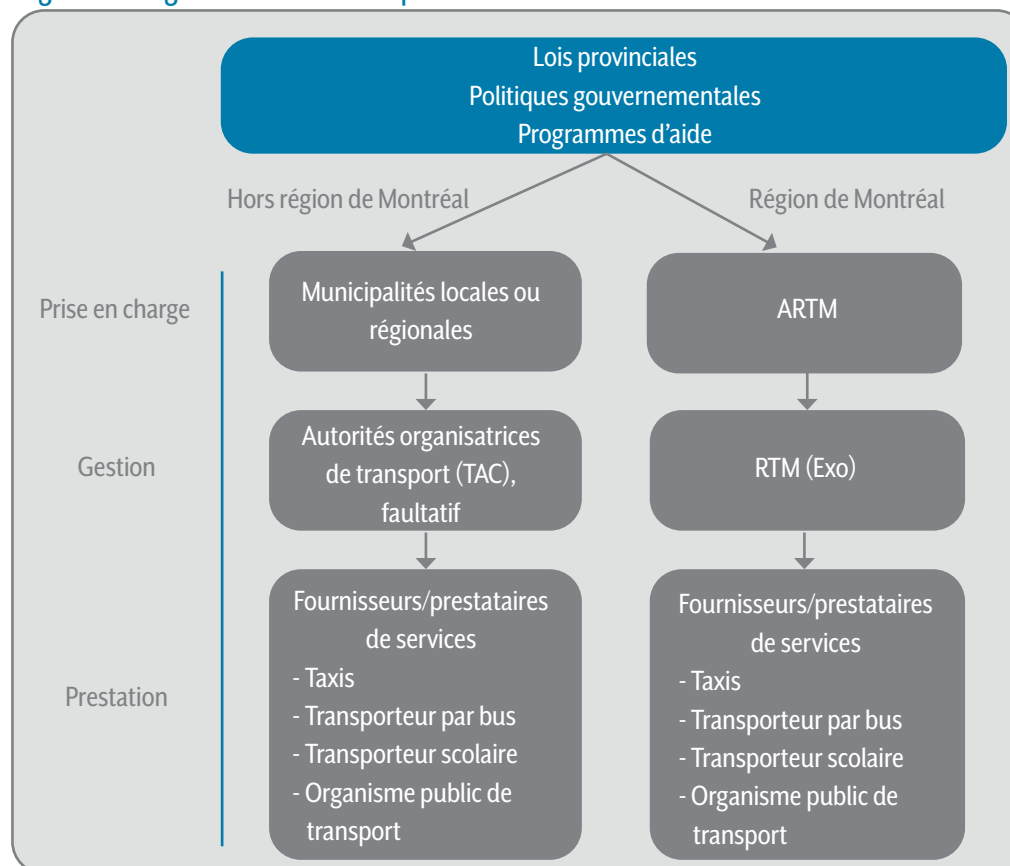
La vision de la Politique est écosystémique et place les citoyens et les entreprises au cœur des priorités. Dans une perspective de développement durable, la gouvernance et le financement sont les catalyseurs permettant de faire face aux enjeux environnementaux, sociaux et économiques et de s'orienter vers des services intégrés, un système multimodal fiable et performant, et un territoire favorable à la mobilité. Dans cet écosystème, l'innovation, à la fois technologique et dans les façons de faire, est une clé du changement. Cette nouvelle approche permettrait au gouvernement d'intervenir sur l'organisation et le développement du milieu dans une vision à long terme plutôt que seulement sur les infrastructures. (MTMDET, 2018: 7, 9)

En lien avec le transport en commun, la Politique de mobilité durable met de l'avant une mobilité au service des citoyens. Le ministère veut donc que:

- > 70 % de la population québécoise ait accès à au moins quatre services de mobilité durable,
- > le temps moyen de déplacement entre le domicile et le travail soit réduit de 20 %,
- > le bilan montre 25 % moins d'accidents mortels et avec blessés graves par rapport à 2017.

(MTMDET, 2018: 11-14)

Figure 23: Organisation du transport



La Politique vise également à réduire l'empreinte carbone de la mobilité. Pour ce faire, les cibles sont de:

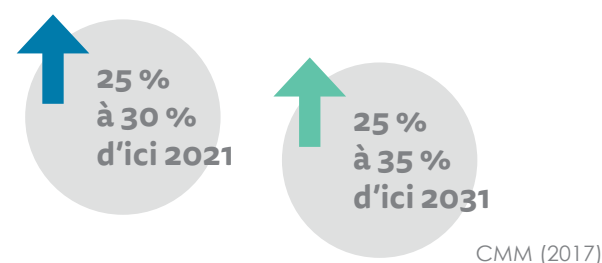
- > réduire de 20 % la part des déplacements effectués en auto solo à l'échelle nationale,
- > réduire de 40 % la consommation de pétrole en transport par rapport à 2013,
- > réduire de 37,5 % les émissions de GES par rapport à 1990.

(MTMDET, 2018: 13-14)

Un autre document influence les MRC et les municipalités en transport sur le territoire de la CMM, soit le plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD).

L'orientation 2 traite du transport. L'objectif principal est d'avoir un grand Montréal avec des réseaux de transport performants et structurants pour soutenir la mobilité croissante des personnes et des marchandises. Pour y arriver, les objectifs sont d'identifier un réseau de transport en commun permettant de structurer l'urbanisation, de hausser la part modale du transport en commun, d'optimiser et compléter le réseau routier pour soutenir les déplacements et de favoriser la mobilité active à l'échelle métropolitaine. (CMM, 2012:8,11)

Figure 24: Hausse de la part modale du transport en commun en période de pointe



En 2001, Transport Québec a fait un plan de transport pour la région des Laurentides. Aucune planification régionale n'a été faite depuis, n'étant pas mise de l'avant par le gouvernement. Parmi les orientations, certaines touchaient le transport collectif, notamment :

- favoriser le transport collectif tout en tirant le meilleur parti possible des réseaux existants pour les déplacements vers Laval et Montréal,
- assurer des services de base de transport collectif dans l'ensemble de la région,
- réduire de 37,5 % les émissions de GES par rapport à 1990. (MTQ, 2001)

Pour terminer, deux programmes d'aide soutiennent le transport collectif, soit le Programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC) et le programme d'aide au transport collectif des personnes et immobilisations en transport collectif. Le PADTC contient quatre volets:

1. Aide financière au transport en commun urbain
2. Aide financière au transport collectif régional
3. Aide financière à la réalisation d'études sur la réduction des GES et au fonctionnement des centres de gestion des déplacements
4. Aide financière à la réduction tarifaire consentie sur des laissez-passer régionaux.

Dans les Laurentides, les MRC d'Antoine-Labelle, d'Argenteuil, Deux-Montagnes, de La Rivière-du-Nord, des Laurentides et des Pays-d'en-Haut sont admissibles au volet II du PADTC qui se divise en 2 sections, soit *Transport collectif en milieu rural* et *Transport interurbain par autobus*. L'aide financière pour le transport collectif en milieu rural peut servir à l'organisation et l'exploitation de services, à des études de besoins et de faisabilité, à l'amélioration de l'interconnexion des services ou à la création de tables de concertation régionales en transport collectif. Le volet III subventionne la recherche sur la réduction des GES et le volet IV subventionne les autorités organisatrices de transport pour qu'elles offrent des réductions tarifaires aux usagers de plus d'un réseau de transport collectif. (MTQ, 2020)

Le programme d'aide au transport collectif des personnes et immobilisations en transport collectif est, quant à lui, un programme donnant des subventions pour soutenir la prise en charge du transport en commun par les municipalités, améliorer les services existants et assurer une plus grande diversité d'activités aux transporteurs privés appelés à fournir des services aux municipalités. Les subventions visent également l'achat de véhicules et leur maintien, l'achat de garages, terminus, abribus, supports à vélo et autre.

3.7 Mesures incitatives existantes

Bien que la majorité des mesures économiques ayant un impact sur les conducteurs ait comme objectif principal la réduction des GES, certaines mesures peuvent également toucher au nombre de voitures sur les routes.

Il y a premièrement le marché du carbone. Le système a comme objectif d'amener les industries produisant plus de 25 000 tonnes de gaz carbonique à réduire la quantité qu'ils rejettent dans l'atmosphère par un système de plafonnement et d'échange de droits d'émission (MELCC, 2019). Les distributeurs de carburants doivent donc participer à cette bourse du carbone, ce qui a un impact sur le prix à la pompe. Cependant, le rapport de l'Alliance Transit (2019: 9) mentionne que le prix du carbone est trop faible pour amener un changement de comportement.

Plusieurs taxes sont également présentes sur l'essence pour les Québécois. On retrouve une taxe fédérale de 0,10 \$/litre, une taxe québécoise de 0,192 \$/litre, une taxe dans le grand Montréal de 0,03 \$/litre remis à l'ARTM comme contribution au transport collectif en plus des taxes de vente (TPS et TVQ) (CAA Québec, 2019). Selon CAA Québec (2015), 36 % du prix moyen d'un litre d'essence en 2014 était des taxes. En 1995, elles étaient de 0,32 \$/L pour un litre à 0,54 \$. Aujourd'hui, elles sont de 0,49 \$ pour un litre à 1,25 \$, soit une augmentation équivalente à l'inflation (Radio-Canada, 2019). Il n'y a donc pas eu de réelle augmentation de la taxe sur l'essence.

Dans un contexte comme les Laurentides où le transport collectif est moins développé, l'incidence des diverses taxes est plus faible que dans les grandes villes. En effet, pour augmenter l'utilisation du transport collectif, leurs coûts d'utilisation globaux doivent être moindres que ceux de la voiture (O'Sullivan, 2000:296). Ainsi, le transport collectif doit être plus attrayant que la voiture. Parmi les coûts entrant en ligne de compte, il y a ceux pour se rendre au mode de transport principal,

pendant le transport principal et en débarquant du transport, pour se rendre à la destination. Ces coûts englobent notamment le prix direct du transport, le temps de déplacement, de marche et d'attente, ou encore du confort pour chacune des étapes du déplacement. Ainsi, dans une région où les services sont moins efficaces que dans les grandes villes, il faut une plus grande augmentation des taxes pour que le transport collectif devienne plus attrayant que la voiture. En d'autres termes, les taxes en place ont probablement peu d'impact sur l'utilisation de la voiture dans les Laurentides pour plusieurs résidents n'ayant pas d'alternatives avantageuses pour leurs déplacements.

Lors de l'immatriculation, les propriétaires de véhicules doivent verser un montant de 30 \$ en contribution au transport en commun, contribution qui est de 45 \$ de plus sur l'île de Montréal. De plus, des droits additionnels sont perçus pour les propriétaires de véhicules de forte cylindrée ou de luxe. Par exemple, un droit d'acquisition variant de 51,25 \$ à 205 \$ et des frais d'immatriculation additionnels de 36,25 \$ à 385 \$ sont applicables selon la cylindrée. (SAAQ, 2019) Cela peut donc avoir un impact sur le type de véhicule acheté, mais peu sur l'utilisation que l'on fait de la voiture après l'achat.

Le réseau routier des Laurentides ne possède pas de péages, cela n'a donc pas d'influence sur le nombre de voitures sur les routes des Laurentides. Il n'y a pas de mesures généralisées de gestion du stationnement pour augmenter les frais des automobilistes ou pour créer un manque de stationnement rendant le transport collectif plus attractif. On ne retrouve pas non plus de zones où la voiture est carrément interdite. Par exemple, si la voiture était interdite au centre-ville de Montréal, cela inciterait à l'utilisation du transport collectif pour s'y rendre.

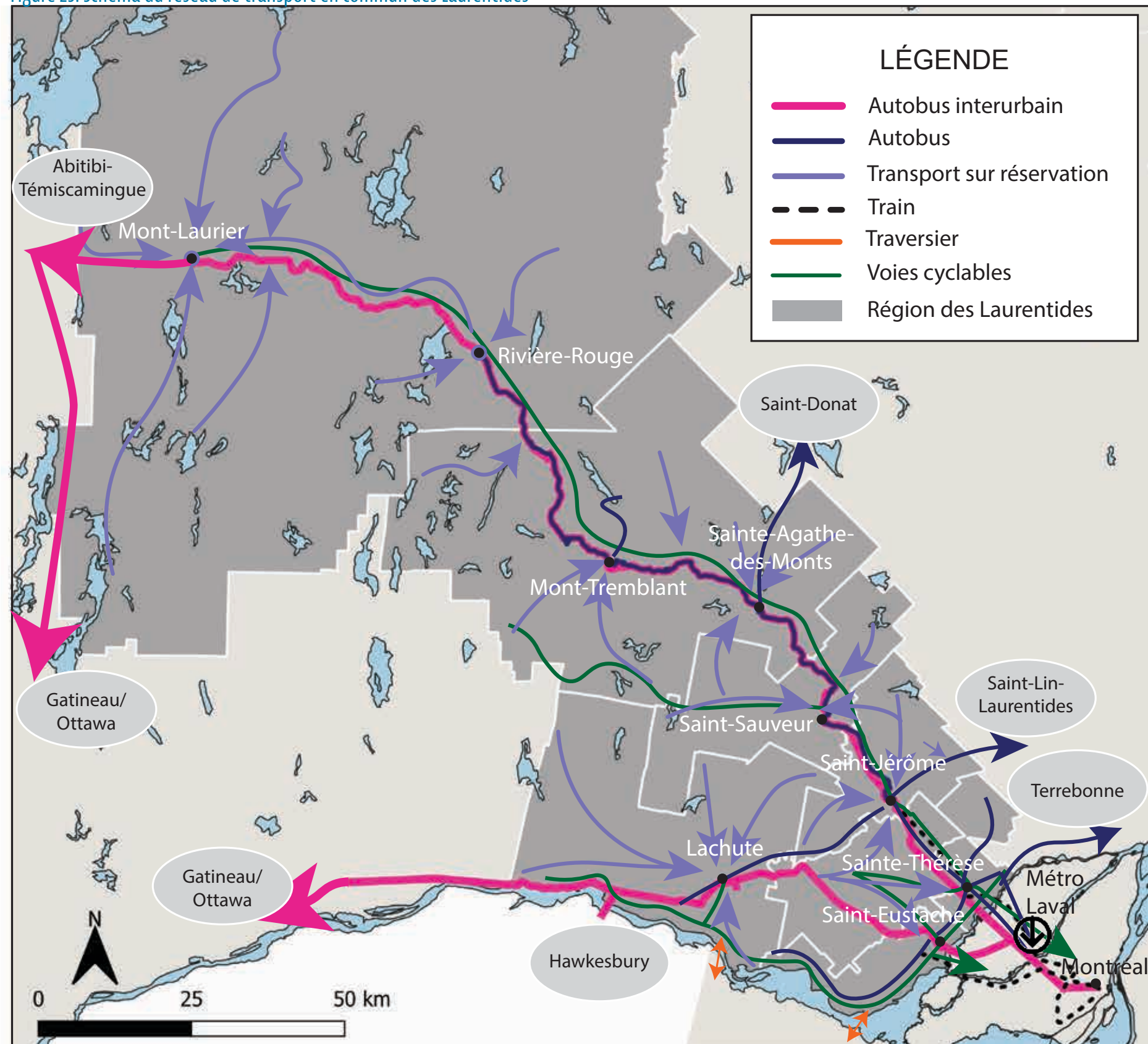
On ne retrouve donc pas de mesures efficaces pour dissuader l'utilisation de la voiture solo.

Pour favoriser plus directement le transport collectif, Québec le subventionne (voir les programmes mentionnés à la section précédente), ce qui est un encouragement important à l'utilisation des services. En effet, sans cela, le coût serait trop élevé pour l'utilisateur ou le service serait très faible et donc très peu attrayant. En revanche, les autorités organisatrices de transport au Québec trouvent que les subventions sont nettement insuffisantes pour permettre d'effectuer un virage adéquat en mobilité. Une consultation sur le financement du transport collectif a d'ailleurs eu lieu à l'été 2019, menée par le ministère des Transports.

En plus de diminuer les coûts pour les usagers, les divers investissements en transport collectif participent à bonifier ses services. Il devient ainsi plus attrayant et gagne de nouveaux utilisateurs. Ces derniers contribuent à leur tour à le financer et à diminuer la place de l'auto solo sur nos routes, avec tous les bénéfices collatéraux que cela occasionne.

4. APERÇU DES SERVICES DANS LES LAURENTIDES

Figure 25: Schéma du réseau de transport en commun des Laurentides



Source de fond de plan: MERN (2017,2010)
 Source des données: Autobus Galland (2019), Autobus Maheux (2019), exo (2019), Greyhound (2019), MRC Argenteuil (2019), MRC2M (2015), MRC RDN (s.d.), MTQ (2019), Route verte (2018), TACAL (2019) et TACL (2019).

Les pouvoirs associés à l'organisation du transport collectif étant dévolus aux municipalités locales, de nombreux types de services et d'offres ont émergé dans les Laurentides. La prise en charge est parfois municipale, parfois régionale et parfois interrégionale.

Au sud, l'ARTM organise le transport et le RTM (exo) le gère. Le territoire va jusqu'à Saint-Jérôme au nord et couvre une partie de la MRC des Deux-Montagnes qui est la limite ouest de leur territoire. Saint-Jérôme souhaiterait toutefois reprendre la gestion du transport collectif sur son territoire. Toute la MRC Thérèse-de-Blainville est couverte, ainsi que Mirabel. C'est également le RTM qui gère les deux lignes de train de banlieue. La ligne de train Deux-Montagnes sera toutefois remplacée par le Réseau express métropolitain qui sera pris en charge et géré par une entreprise privée, CDPQ Infra.

La MRC d'Argenteuil organise et gère le service sur tout son territoire. Elle offre un circuit d'autobus reliant Brownsburg-Chatham à Saint-Jérôme, un circuit gratuit desservant le carrefour Argenteuil et un service de taxibus.

La MRC de La Rivière-du-Nord organise le transport collectif pour les municipalités autres que Saint-Jérôme et la gestion est déléguée à son TAC, le TAC RDN, qui s'occupe d'un service de taxibus et minibus sur réservation.

La MRC Deux-Montagnes organise et gère une navette, l'Express d'Oka, qui dessert les trois municipalités hors du territoire de l'ARTM (Saint-Placide, Oka et Saint-Joseph-du-Lac), ainsi que la réserve de Kanata, en rabattant les gens vers Oka, Deux-Montagnes et Saint-Eustache en heure de pointe.

Les MRC des Pays-d'en-Haut et des Laurentides organisent le transport collectif sur leur territoire et ont toutes les deux délégué la gestion au TAC Laurentides (TACL). Deux circuits d'autobus sont en fonction, l'Inter zone centre entre Mont-Tremblant et Saint-Jérôme et l'Inter zone nord entre Mont-Tremblant et Rivière-Rouge. Il y a également des services de taxibus pour rabattre les résidents des municipalités plus rurales vers les centre-villes et le circuit de l'Inter.

La MRC d'Antoine-Labelle organise également les services de transport collectif et en a délégué la gestion au TAC Antoine-Labelle (TACAL). Des services de taxibus sont présents pour les déplacements à l'intérieur des villes de Mont-Laurier et de Rivière-Rouge, et les places disponibles dans les services de transport adapté (TA) et de transport scolaire (TS) sont utilisées comme moyen de rabattement.

Deux municipalités exercent leur pouvoir en transport, soit Mont-Tremblant qui organise et gère un service municipal maintenant gratuit et Saint-Jérôme, avec une navette gratuite entre le centre-ville et un stationnement incitatif. Deux MRC à l'extérieur des Laurentides offrent également un service vers la région : la MRC de Matawinie offre une liaison entre Saint-Donat et Sainte-Agathe-des-Monts et la MRC de Montcalm relie Saint-Lin-Laurentides et Saint-Jérôme en passant par Sainte-Sophie.

La région a également accès à des services privés sur longue distance, soit des autobus interurbains ou des autocars. Il y a trois fournisseurs, soit Autobus Galland qui opère un circuit entre Mont-Laurier et Montréal avec une correspondance à Mont-Tremblant,

Greyhound qui se rend à Ottawa en passant par Saint-Eustache, Mirabel et Lachute, et Autobus Maheux qui permet aux résidents des Laurentides de voyager vers l'Abitibi-Témiscamingue et d'en revenir, ainsi que de se rendre vers Ottawa avec une correspondance à Grand-Remous.

Finalement, deux services de traversiers sont à la disposition des résidents, soit un à Saint-André d'Argenteuil et un à Oka.

Globalement, le service de transport collectif s'articule autour de deux catégories de services, soit ceux avec réservation, comme les taxibus, et ceux sans réservation, comme l'autobus, l'autocar, le traversier et le train de banlieue.

Pour compléter le réseau de transport collectif, trois grands circuits cyclables sont présents sur le territoire. Le P'tit Train du Nord faisant partie de la route verte 2 relie le nord et le sud en restant près de la 117, route empruntée par le transport collectif nord-sud, et de la voie ferrée de la ligne de train de Saint-Jérôme. Il permet donc d'accéder aux autobus et au train de banlieue. Pour les gens utilisant les autobus de Mont-Tremblant, d'exo et de l'Inter, il est alors possible d'apporter son vélo. En se rendant aux arrêts avec abribus de l'Inter, il est possible de laisser son vélo sur les supports à proximité.

Un autre trajet cyclable permet les déplacements est-ouest au sud du territoire, soit la Route verte 1. Il est situé à proximité des circuits d'autobus et des gares dans la MRC Deux-Montagnes, ainsi que des autobus au sud de la MRC de Thérèse-de Blainville. Il est possible de laisser son vélo aux gares et aux terminus d'exo uniquement, n'ayant pas de supports aux arrêts. Les autobus d'exo et de l'Express d'Oka permettent d'apporter son vélo à destination. Cette voie cyclable permet également, complétée par le circuit local, de se rendre aux autobus de Lachute (circuits Saint-Jérôme et le Carrefour). La situation est toutefois plus complexe pour les cyclistes puisqu'il n'est pas possible d'y laisser son vélo ni de le transporter.

Le Corridor aérobique, complété par le circuit sur rue Vélocité, permet des déplacements est-ouest entre Piedmont et Amherst en passant par Saint-Sauveur et Morin-Heights. Il se rend à proximité d'arrêts de taxibus à l'ouest, bien qu'il n'y ait pas de possibilités pour y laisser son vélo, et à l'autobus de l'Inter à l'est. Il faut toutefois se rendre environ 500 m au nord de la voie cyclable, pour accéder à un arrêt avec un support à vélo.

Selon le rapport de la Direction de la santé publique des Laurentides (2020) analysant l'accessibilité en transport actif de 19 lieux stratégiques en transport collectif dans les Laurentides, la majorité d'entre eux sont facilement accessibles à pied, mais ils le sont plus difficilement à vélo. En effet, peu d'infrastructures cyclables desservent ces nœuds, étant situés sur des routes commerciales sans voies cyclables et avec des stationnements des deux côtés de la rue. De plus, peu de supports à vélo sont présents aux arrêts d'autobus. Pour le détail de l'analyse, voir le rapport *Mobilité intégrée des personnes dans les Laurentides: volet transport actif* (CRE Laurentides, 2020b) qui fournit également un portrait global de la mobilité active dans la région.

Transport de vélo sur les autobus de l'Inter



Source: TACL

Stationnement à vélo intérieur, gare de train exo

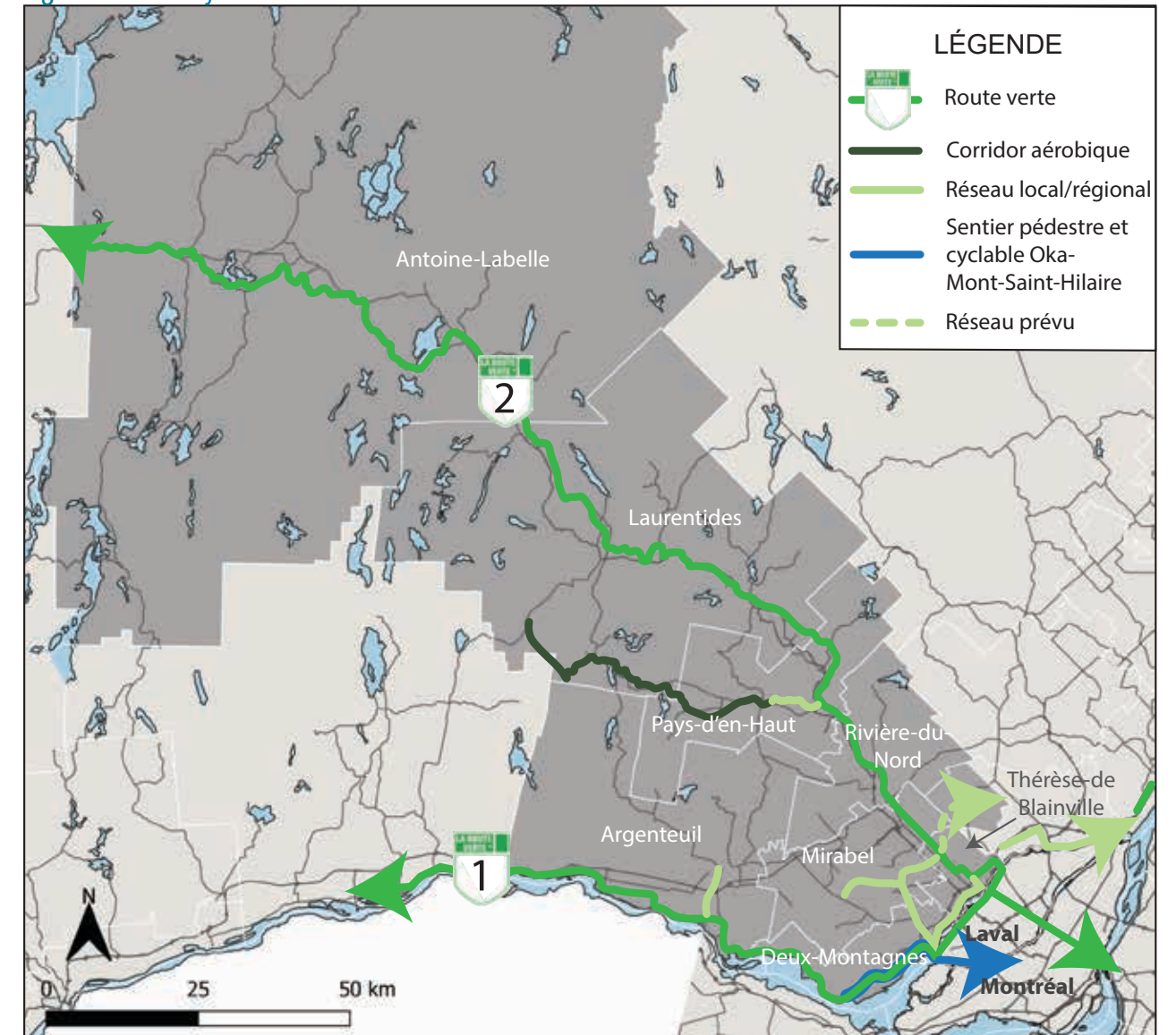


Source: Exo

Stationnements à vélo aux abribus de l'Inter



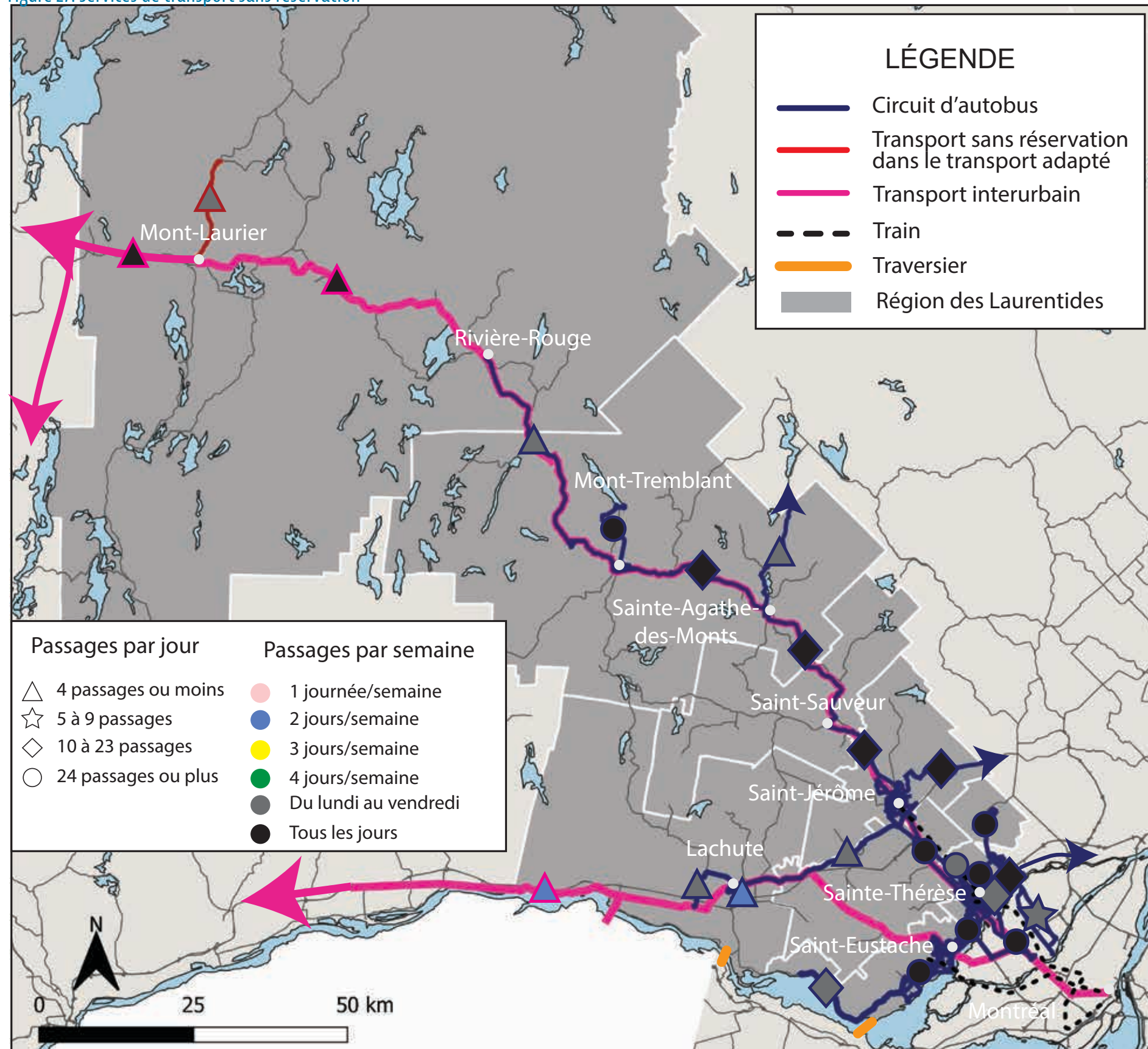
Figure 26: Voies cyclables dans les Laurentides



Source de fond de plan: MERN (2017,2010), Transport Québec (2017)
Sources des données: Mirabel (2019), MRC d'Argenteuil (2019), MRC2M (2017), Route Verte (2018), Seigneurie des Plaines (2020), Vélocité (2014).

4.1 Services de transport sans réservation

Figure 27: Services de transport sans réservation



Les services sans réservation de la part de l'utilisateur sont ceux ayant la fréquence la plus élevée et se situent soit dans les municipalités centres ou entre ces dernières. Ils se retrouvent donc là où une densité de population est suffisante pour permettre de déplacer un véhicule selon un horaire fixe, peu importe la demande.

Il n'y a toutefois pas que la fréquence qui différencie les divers services sans réservation dans les Laurentides. La figure 28 montre que les conditions d'utilisation en matière de bagage, de transport de vélo et d'accès universel diffèrent. Aussi la présence d'information sur l'état du service, de stationnements incitatifs, de supports à vélos et d'autres services permettant des transferts est également variable. Ceci amène des freins et des incitatifs variant selon le ou les services utilisés.

> Autobus

L'autobus représente le mode de transport sans réservation le plus présent dans les Laurentides, bien que le territoire ne compte aucune voie qui lui est réservée. Au sud, les circuits d'autobus sont présents en plus grand nombre dans les divers axes et selon des horaires souvent plus fréquents qu'au nord des Laurentides étant donné la plus grande densité de population et le plus grand nombre de générateurs de déplacements. Les services les moins fréquents y sont offerts du lundi au vendredi en heures de pointe seulement, mais la majorité des circuits sont en fonction tous les jours à haute fréquence. Plusieurs autobus se rendent au métro à Laval. Le sud est également desservi par deux lignes de train de banlieue reliant les Laurentides à Montréal et Laval.

Plus au nord, le service sans réservation est principalement dans l'axe nord-sud. Un circuit du TACL, soit l'Inter zone centre, relie Saint-Jérôme et Mont-Tremblant sept jours par semaine avec 20 passages par jour en semaines et 8 les fins de semaine. Entre Mont-Tremblant et Rivière-Rouge, le circuit Inter zone nord est moins fréquent, soit du lundi au vendredi avec quatre passages par jour (deux départs par direction).

Des services d'autobus sont également présents en direction est-ouest. Le circuit Saint-Jérôme de la MRC d'Argenteuil relie Brownsburg-Chatham et Saint-Jérôme avec des arrêts à Mirabel (St-Canut). Le service est offert du lundi au vendredi à raison de quatre passages par jour, soit deux par direction. Deux navettes circulent en boucle gratuitement dans la municipalité de Mont-Tremblant avec un passage toutes les 40 minutes environ, même hors heure de pointe. La MRC de Matawinie offre un circuit reliant Sainte-Agathe-des-Monts dans les Laurentides à St-Donat dans la région de Lanaudière. Du lundi au vendredi avec quatre passages, l'autobus dessert également Sainte-Lucie-des-Laurentides et Val-des-Lacs, dans les Laurentides. Un service d'autobus relie Saint-Lin-Laurentides, dans Lanaudière, et Saint-Jérôme. Ce circuit, avec 14 passages par jour du lundi au vendredi et deux les fins de semaine, est l'unique option pour se rendre à Saint-Jérôme pour les habitants de Sainte-Sophie, dans les Laurentides.

Source de fond de plan: MERN (2017,2010), Transport Québec (2017)
 Source des données: Autobus Galland (2019), Autobus Maheux (2019), exo (2019), Greyhound (2019), MRC Argenteuil (2019), MRC2M (2015), MRC RDN (s.d.), TACAL (2019) et TACL (2019).

> **Train de banlieue**

À l'extérieur des grands axes nord-sud et est-ouest, une navette circule en boucle toutes les 10 à 20 minutes dans le centre-ville de Saint-Jérôme pendant l'année scolaire du Cégep. Deux arrêts sont présents au centre-ville, soit au Cégep et au pôle universitaire de l'Université du Québec en Outaouais. Le TACAL dispose d'une option de transport sans réservation, soit l'utilisation des places disponibles dans le transport adapté reliant Ferme-Neuve et Mont-Laurier. Ce service offre 2 passages par jour du lundi au vendredi.

En plus des autobus, exo opère deux lignes de train de banlieue dans la région, soit la ligne de Saint-Jérôme et la ligne de Deux-Montagnes. Cette dernière a interrompu ses opérations en 2020 pour la construction d'un système léger sur rail (SLR) automatisé à haute fréquence, soit le Réseau express métropolitain (REM). Pour les 5 ans de travaux, des mesures alternatives seront offertes à la population, bien qu'elles soient considérées comme insuffisantes par plusieurs citoyens. Une autorisation aurait également été accordée par le ministère des Transports pour étudier la possibilité de transformer la ligne de Saint-Jérôme en REM pour une phase 2.

> **Autobus interurbain**

Trois services de transport interurbain par autocars sont accessibles aux résidents des Laurentides. Galland relie Mont-Laurier à Montréal en 5 heures à raison de quatre passages trois jours par semaine et de six les quatre autres jours de la semaine. L'autocar s'arrête dans les majorités des municipalités sur son passage. Une correspondance doit toutefois être effectuée à Mont-Tremblant.

La deuxième ligne d'autocars, par Greyhound, relie Montréal et Ottawa deux jours par semaine et passe par Saint-Eustache, Mirabel et Lachute dans les Laurentides. Un résident de Saint-Eustache peut ainsi se rendre à Ottawa en 3 h 45.

Enfin, un circuit d'Autobus Maheux relie Montréal et l'Abitibi-Témiscamingue. Desservant cette dernière, il est seulement possible pour les gens des Laurentides d'aller et de revenir de cette région. Le service ne peut donc pas être utilisé pour aller vers Montréal ou pour se déplacer entre les villes des Laurentides. Deux départs pour se rendre en Abitibi-Témiscamingue (sauf Mont-Laurier, qui en a quatre) et deux pour revenir sont offerts, et ce, tous les jours. Le circuit permet aussi une correspondance à Grand-Remous pour aller vers Gatineau/Ottawa, ce qui est avantageux pour les résidents de l'extrême nord des Laurentides. La fréquence du service est semblable à celui se rendant en Abitibi-Témiscamingue.

Les services interurbains ne peuvent donc pas être utilisés par les travailleurs étant donnée leur faible fréquence. Il ne s'agit d'ailleurs pas de la clientèle visée par ces services puisque peu de travailleurs ont leur lieu d'activité aussi loin. Aussi, la majorité des arrêts situés dans les Laurentides ne sont pas à des terminus. Il n'y a donc pas d'affiches aux arrêts, l'information pour les trouver est parfois difficilement accessible, il n'est pas possible d'y embarquer de vélos, etc.

> **Traversier**

Deux traversiers sont présents sur le territoire, soit un reliant Oka à Hudson et un reliant Carillon (Saint-André-d'Argenteuil) à Pointe-Fortune (figure 27). Il s'agit d'une opportunité d'accéder au transport collectif de l'autre région en transport actif, lorsqu'un service y est présent. Cela permet également aux automobilistes d'économiser de nombreux kilomètres dans leur trajet et de diminuer la congestion routière en utilisant des routes moins fréquentées.

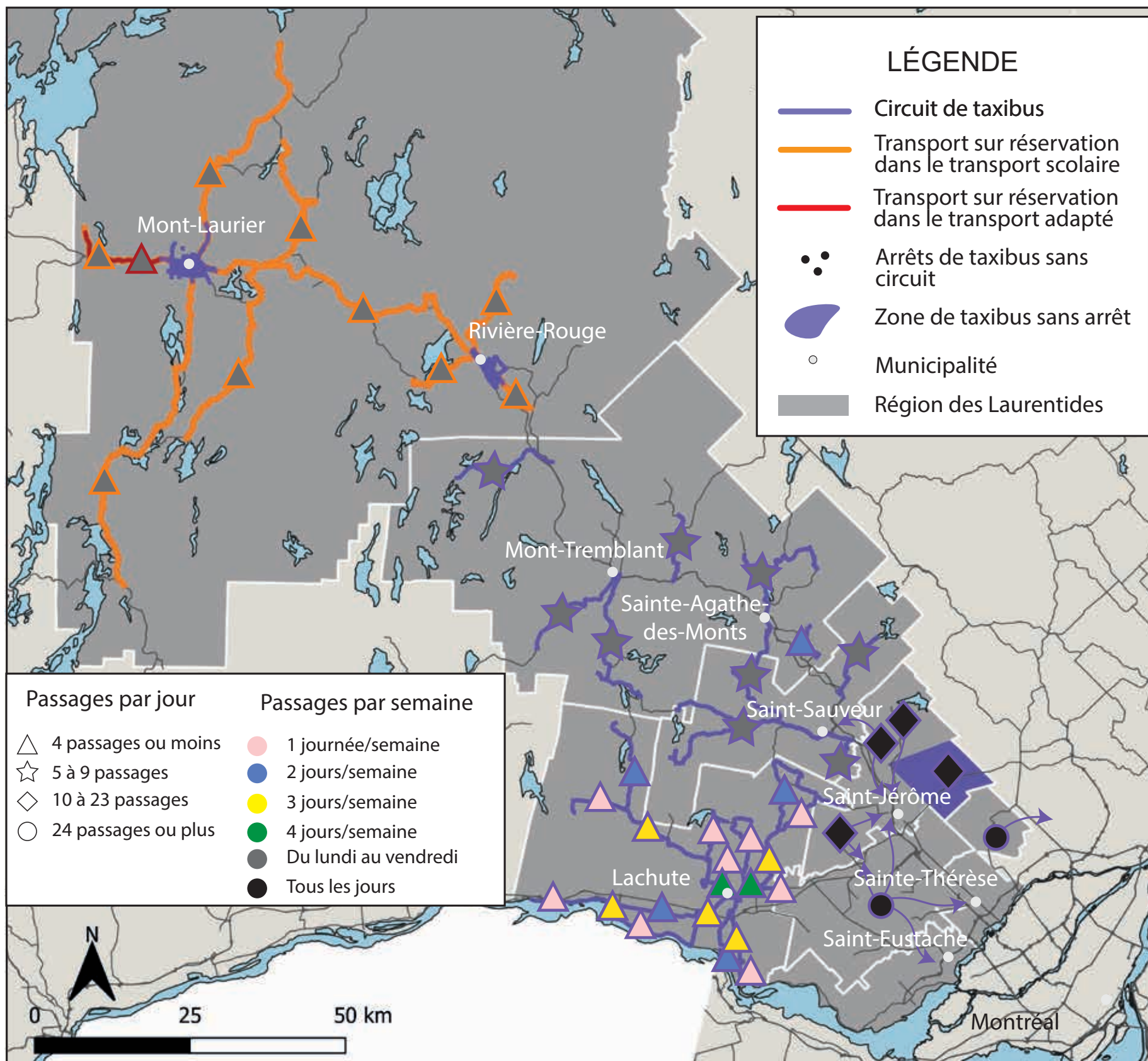
Figure 28: Services sans réservation des Laurentides, description

	Bagages	Vélo	Adapté	Passages par jour	Jours par semaine	Transferts possibles	Stationnement incitatif	Supports à vélo	État du service
TACAL	À main	Non	Oui	2	Lundi au vendredi	Taxibus	Non		Non
TACL (Inter)	À main	Oui	Certains arrêts, sur réservation	4 à 20 selon le circuit	5 à 7 jours selon le circuit	Taxibus, Galland, Maheux, TCMT, Exo	Oui	Aux abribus de la zone centre	Transit
TCMT	À main	Oui	Certains arrêts	44 et plus	Tous les jours	Inter, Taxibus, Galland, Maheux	Non	Aux abribus partagés avec Inter	Transit
Exo (autobus)	À main	Oui	Non	Variable selon le circuit	5 à 7 jours	Train/ autobus exo, Inter, ligne St-Lin et Lachute, Galland, Maheux, métro	Aux gares et terminus	Aux gares et terminus	Transit/Chrono
Exo (train)	À main	Oui	Non	20 et plus	Tous les jours	autobus exo, Inter, ligne St-Lin et Lachute, Galland, Maheux, métro	Oui	Oui	Transit/ Chrono
Express Oka	À main	Oui	Non	12	Lundi au vendredi	Exo	Oui	Non	Non
Argenteuil circuit St-Jérôme	À main	Non	Non	4	Lundi au vendredi	Exo	Non	À la gare de St-Jérôme	SMS
Argenteuil circuit Carrefour	À main	Non	Non	2	Mardi, jeudi	Non	Non	Non	Non
Ligne St-Donat/Ste-Agathe	À main	Non	Non	4	Lundi au vendredi	Inter, taxibus TACL, Galland, Maheux, autobus de la MRC de Joliette	Non	À l'arrêt de l'Inter	Non
Ligne St-Lin/ St-Jérôme	À main	Non	Non	14 (2 la fin de semaine)	Tous les jours	Exo	À St-Lin et St-Jérôme	À la gare de St-Jérôme	Non
Autobus Galland	2 en soute et 1 à main	Non dans les Laurentides	Sur réservation	4 à 6	Tous les jours	Exo, Inter, Taxibus TACL et TACAL	Non	Non	Site internet
Autobus Greyhound	2 en soute et 1 à main	Non dans les Laurentides	Non dans les Laurentides	2	Vendredi, dimanche	Non	Non	Non	Non
Autobus Maheux	2 en soute et 1 à main	Non dans les Laurentides	Sur réservation	2 à 4	Tous les jours	Exo, Inter, Taxibus TACL et TACAL	Non	Non	Non

Source: Site internet des organismes, compagnies et MRC (2019)

4.2 Services de transport avec réservation

Figure 29: Services de transport avec réservation



Source de fond de plan: MERN (2017,2010), Transport Québec (2017)
 Source des données: exo (2019b), MRC Argenteuil (2019), MRC2M (2015), MRC RDN (s.d.), TACAL (2019) et TAFL (2019).

Les services sur réservation sont généralement des taxibus, soit des taxis partagés par plusieurs utilisateurs ayant une destination à proximité. Ils ont l'avantage de pouvoir desservir les secteurs plus éloignés des centres en diminuant les coûts et les GES puisque, étant sur demande seulement, cela évite de faire circuler des véhicules vides sur de longues distances. Ils ont la fonction de rabattre les gens vers les circuits d'autobus traditionnels et permettent un déplacement vers la ville centre la plus près. Ces services sont généralement moins fréquents que ceux sans réservation.

> Modèles de service

Plusieurs modèles de services avec réservation sont présents dans les Laurentides, dont le service avec des arrêts prédéterminés suivant un circuit fixe, comme le ferait un autobus. Il s'agit du modèle le plus fréquent. Certains services sont à heures fixes, d'autres, selon les besoins de l'utilisateur. La fréquence du service varie de quatre possibilités de départ (soit deux pour l'aller et deux pour le retour) une fois par semaine à 8 possibilités de départ du lundi au vendredi.

On retrouve également des taxibus ayant des arrêts, mais pas de circuit fixe. Les gens ont donc la possibilité d'embarquer à l'arrêt de leur choix dans la ville de départ pour se rendre à l'arrêt de leur choix dans la ville d'arrivée qui est toutefois prédéterminée. Les arrêts sont généralement nombreux dans la ville de départ. Ce modèle de service, dans les Laurentides, offre plus de possibilités de départ que le précédent, soit 17 passages par jour ou plus, tous les jours.

Un autre modèle est celui sans ligne et sans arrêts déterminés. Il suit parfois un horaire fixe et permet de se déplacer n'importe où dans la zone desservie. La municipalité de Sainte-Sophie offrait, lorsque l'analyse a été effectuée, un service similaire de départs sans arrêts fixes, mais avec 3 arrêts possibles à l'arrivée. Le service est toutefois temporairement suspendu et pourrait reprendre sous une autre forme.

Le dernier modèle, différent de celui des taxibus, consiste à optimiser le transport existant sur le territoire. Sur réservation, il est possible d'avoir une place dans un autobus scolaire ou dans le transport adapté. Ce service est offert 2 fois par jour en semaine, soit un aller et un retour, et le point d'arrivée est déterminé par le service utilisé. Ce modèle engendre des coûts moindres, mais plus de contraintes.

> Freins généraux

Organisés par les MRC ou un regroupement de MRC, les déplacements sont souvent restreints par les limites administratives du découpage territorial. Par exemple, certains résidents de la MRC d'Argenteuil demeurent à proximité de Saint-Jérôme, mais ne peuvent être conduits qu'à Lachute qui se situe beaucoup plus loin.

La fréquence et l'horaire des passages peuvent être des freins importants. Par exemple, dans la MRC d'Antoine-Labelle, le service se rend à Mont-Laurier pour 8 h 30 et quitte à 15 h 55, ce qui ne concorde pas toujours avec l'horaire de travail. Aussi, ne fonctionnant que 180 jours par année, le transport scolaire n'est pas une option possible pour tous.

Les services avec réservation sont peu connus, faisant en sorte que plusieurs ne les utilisent pas alors que l'alternative pourrait leur convenir. Utilisant des véhicules n'appartenant pas à l'autorité organisatrice de transport, ces derniers sont peu ou pas identifiés comme étant du transport collectif, ce qui diminue la publicité que reçoit le service. Aussi, certains services font du porte-à-porte, ce qui rend impossible l'affichage sur rue des arrêts, affichage qui participerait à faire connaître le service.

Les conditions d'utilisation, variables d'un service à l'autre, peuvent également être un frein important. Par exemple, les déplacements avec le TAC RDN doivent être réservés 24 heures à l'avance et l'organisme demande aux usagers d'être présents à l'arrêt 30 minutes avant l'heure de passage du taxi. Sur un coin de rue sans banc ni abribus, cela peut en décourager plus d'un. Le fait de devoir ouvrir un dossier décourage également certains utilisateurs potentiels, surtout lorsqu'il faut remplir un formulaire, avoir une photo, etc.

Généralement réservés aux résidents de la MRC ou de la municipalité, ces services n'offrent pas la possibilité d'être utilisés par des gens visitant des proches, par exemple, renforçant l'isolement vécu par plusieurs en milieu rural.

Finalement, le taxibus permet rarement d'avoir des bagages autres que sur soi ou à ses pieds. Cela rend l'utilisation difficile avec une poussette, une marchette qui ne se plie pas ou pour aller faire des courses.



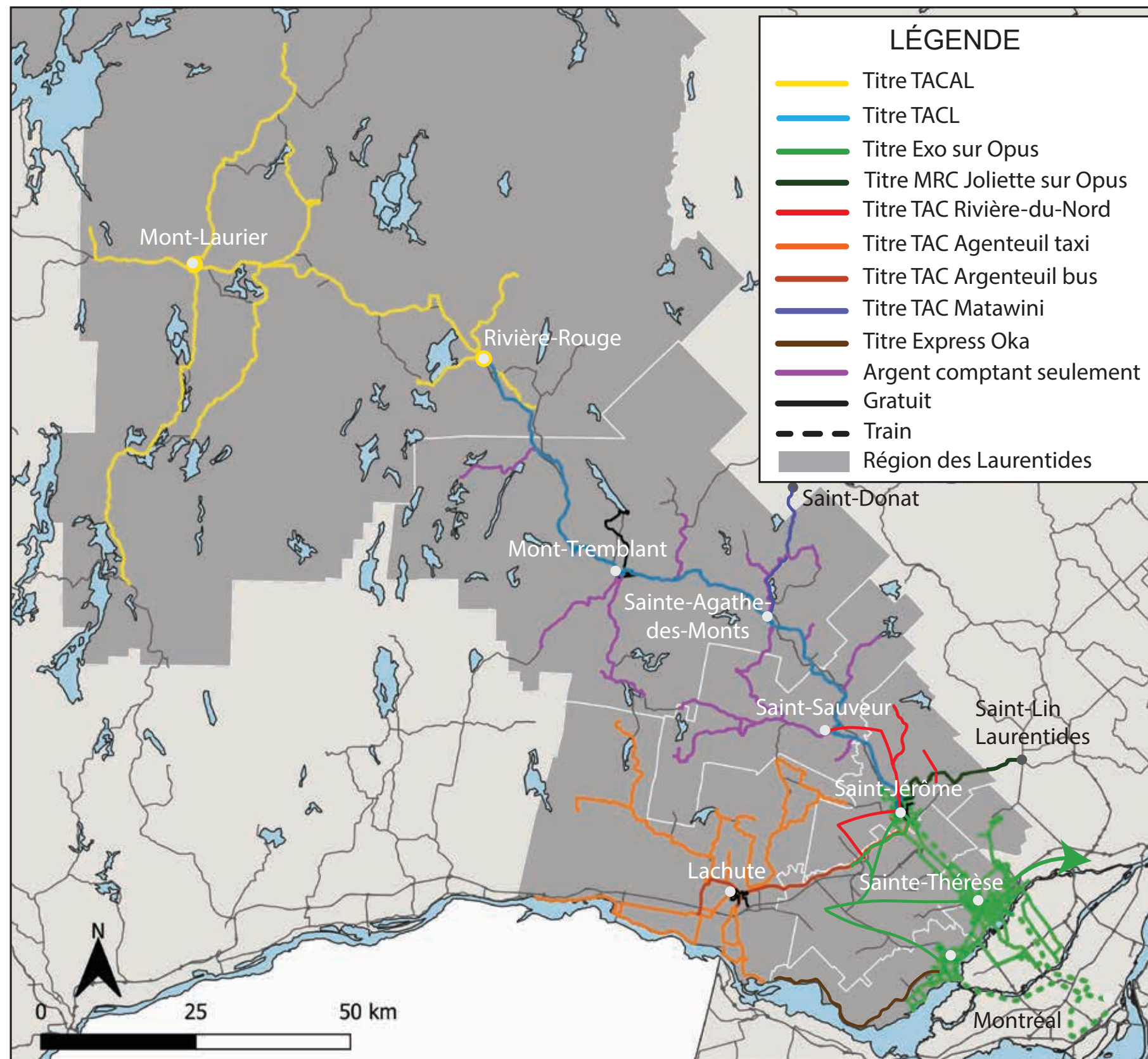
Figure 30: Résumé des conditions d'utilisation des services de transport sur réservation des Laurentides

	Arrêts fixes	Circuit fixe	Heure fixe	Passages par jour	Jours par semaine	Bagages	Attente à l'arrêt	Délai de réservation	Coût	Réservé résidents
TACAL (TA et TS)	Oui	Oui	Oui	2	Lundi au vendredi	Sur soi	10 min	TS: Début d'année scolaire TA: 24 h	3 \$	Oui
TACAL Taxibus	Non	Non	Oui	13-14	Lundi au vendredi	Sur soi	10 min	15 min	3 \$	Oui
TACL Taxibus	Oui	Oui	Oui	8	Lundi au vendredi	Sur soi	non spécifié	2 h	5 \$	Non
TAC RDN Taxibus	Oui	Non	Oui	12	Tous les jours	Sur soi	30 min	24 h	5 \$/ 150 \$ par mois	Oui
TAC RDN Taxibus (Ste-Sophie)	pour arrivée seulement	Non	Oui	12	Tous les jours	Sur soi	30 min	24 h	gratuit	Oui
Exo Taxibus	Oui	Oui	Non	-	Tous les jours	Dans la valise si possible ou sur soi	5 min	1 à 2 h	4,50 \$	Non
TAC Argenteuil Taxibus zone 1	Oui	Non	Oui	10	Lundi au vendredi	Sur soi sauf pour aide à la marche	10 min	1 h	3,50 \$	Oui
TAC Argenteuil Taxibus zone 2 et 3	Oui	Oui	Oui	4	1 à 4 jours par semaine	Sur soi sauf pour aide à la marche	10 min	la veille	4 \$ ou 4,50 \$	Oui

Source: Site internet des organismes et MRC(2019), TA: Transport adapté, TS: Transport scolaire

4.3 Titres de transport en commun

Figure 31: Titres de transport dans la région des Laurentides



Source de fond de plan: MERN (2017,2010), Transport Québec (2017)

L'organisation du transport par les municipalités (locales ou régionales) fait en sorte qu'il existe de nombreux titres de transport sur le territoire des Laurentides. L'argent comptant est généralement accepté, mais le montant exact est requis pour les autobus sans quoi on ne peut pas y embarquer. Il s'agit d'un frein notable pour plusieurs.

Dans la MRC d'Antoine-Labelle, les divers services requièrent un titre du TACAL. Une correspondance entre les divers services est ensuite possible, notamment entre le transport scolaire et le taxibus ou entre le transport adapté et le taxibus. Il n'y a pas de titres mensuels disponibles pour les usagers fréquents et l'argent comptant n'est pas accepté dans le transport scolaire.

De Rivière-Rouge à Saint-Jérôme, l'autobus requiert un titre du TACL. Ce dernier ne permet toutefois pas de transfert avec le taxibus puisqu'il est payable en argent comptant seulement. La situation doit toutefois changer sous peu et ces derniers pourront alors être payés avec des titres du TACL.

Les taxibus du TAC Rivière-du-Nord nécessitent un titre de l'organisme. Comme les autobus de la région proviennent du TACL ou d'exo, des titres de ces organismes sont requis pour transférer entre les services.

Les taxibus et les autobus sur le territoire de la CMM requièrent un titre de transport d'exo sur une carte Opus. Divers titres existent permettant ou non les correspondances entre les autobus/taxibus, le train et les services d'une autre zone tarifaire. Seul l'Express d'Oka requiert un titre différent puisque la navette est organisée par la MRC Deux-Montagnes et non par l'ARTM.

Un titre du TAC Argenteuil est requis pour le circuit Saint-Jérôme et un autre est requis pour l'utilisation du taxibus. Un [service de rabattement](#) en taxi est possible pour se rendre ou revenir de l'autobus et ce service est payable en argent comptant seulement. À Saint-Canut, les titres d'exo sont acceptés.

Pour utiliser le circuit Saint-Jérôme/Saint-Lin-Laurentides desservant également Sainte-Sophie, un titre de la MRC de Joliette est requis et peut être mis sur la même carte Opus que les titres d'exo. Ils doivent cependant être achetés séparément.

Pour les déplacements entre Sainte-Agathe-des-Monts et Saint-Donat, un titre de la MRC de Matawinie est requis.

Trois services sont gratuits et ne requièrent donc aucun titre. Il s'agit de la navette desservant le centre-ville de Saint-Jérôme, l'autobus de Mont-Tremblant et le circuit le carrefour, à Lachute.

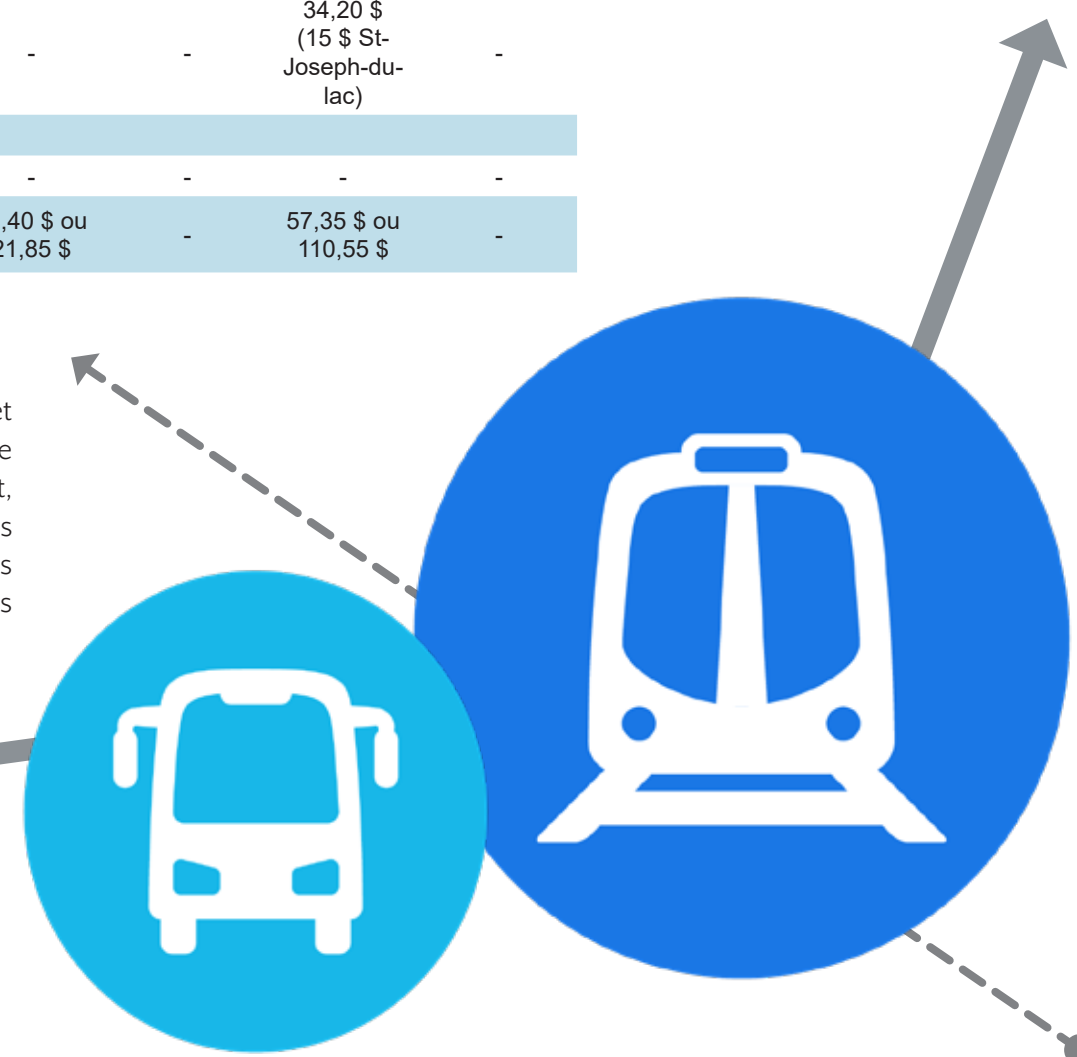
Figure 32: Coût des services de transport en commun dans la région des Laurentides

	Titre régulier					Tarif réduit					Étudiant				
	1 passage	6 passages	10 passages	Mensuel	Annuel	1 passage	6 passages	10 passages	Mensuel	Annuel	1 passage	6 passages	10 passages	Mensuel	Annuel
TACAL	3 \$	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TACL autobus	6 \$*	-	40 \$	68,50 \$ ou 90 \$	-	-	-	-	-	-	gratuit étudiants CFP	-	-	-	-
TACL taxibus	5 \$*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TAC Rivière-du-Nord	5 \$, gratuit Ste-Sophie	-	-	150 \$	-	-	-	-	-	-	gratuit St-Colomban	-	-	-	-
TAC Argenteuil circuit St-Jérôme	4,75 \$* (2 \$ rabat.)	-	47,50 \$ (2 \$ rabat.)	110 \$ (2 \$ rabat.)	-	3,75 \$ (2 \$ rabat.)	-	37,50 \$ (2 \$ rabat.)	90 \$ (2 \$ rabat.)	-	3,75 \$ (2 \$ rabat.)	-	37,50 \$ (2 \$ rabat.)	90 \$ (2 \$ rabat.)	-
TAC Argenteuil taxibus	3,50 \$, 4 \$ ou 4,50 \$*	-	35 \$, 40 \$ ou 45 \$	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Exo Laurentides autobus	4,50 \$*	25,25 \$	-	116 \$	1 276 \$	-	-	-	69,50 \$	764,50 \$	-	-	-	69,50 \$	764,50 \$
Exo train	7,25 \$, 9 \$ ou 10,25 \$*	29,50 \$, 35,50 \$ ou 40,75 \$	-	147\$, 178\$ ou 204 \$	1 617 \$, 1 958 \$ ou 2 244 \$	4,25 \$, 5,50 \$ ou 6, 25 \$	17,75 \$, 21,25 \$ ou 24, 50 \$	-	88 \$, 107 \$ ou 122 \$	968 \$, 1 177\$ ou 1 342 \$	-	-	-	118 \$, 142 \$ ou 163 \$	1 298 \$, 1 562 \$ ou 1 793 \$
Exo TRAM (train-bus)	-	-	-	173 \$, 209\$, 240\$ ou 273 \$	1 903 \$, 2 299 \$, 2 640 \$ ou 3 003 \$	-	-	-	104 \$, 125\$, 144\$ ou 164 \$	1 144 \$, 1 375 \$, 1 584 \$ ou 1 804 \$	-	-	-	138 \$, 167\$, 192\$ ou 218 \$	1 518 \$, 1 837 \$, 2 112 \$ ou 2 398 \$
Express Oka	3,50 \$*	-	30 \$	57 \$ (25 \$ St-Joseph-du-lac)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	34,20 \$ (15 \$ St-Joseph-du-lac)	-
TCMT	gratuit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MRC de Matawinie	5,25 \$*	-	35 \$	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MRC de Joliette	3,95 \$ ou 7,60 \$*	19 \$ ou 36, 45 \$	-	95,60 \$ ou 184,25 \$	-	-	11,40 \$ ou 21,85 \$	-	57,35 \$ ou 110,55 \$	-	-	11,40 \$ ou 21,85 \$	-	57,35 \$ ou 110,55 \$	-

* : Gratuit pour les enfants, âge variant selon les autorités organisatrices de transport
 Source: Site internet des organismes et MRC (2019)

Le service actuel requiert donc, pour plusieurs utilisateurs, de se procurer plus d'un titre de transport ou d'avoir un ou deux titres de transport et de l'argent comptant. Cette situation peut être un frein pour plusieurs, d'autant plus que cela fait augmenter les frais. Par exemple, pour quelqu'un habitant une municipalité de la MRC de La Rivière-du-Nord autre que Saint-Jérôme désirant prendre le train, il faut déboursier 150 \$ par mois pour le taxibus en plus de 204 \$ pour le train, pour un total d'environ 355 \$ par mois. Un système de zones d'un même organisme serait ici beaucoup plus avantageux puisqu'un résident d'une municipalité du territoire d'exo devant prendre le train et le taxibus doit déboursier 273 \$, soit environ 80 \$ de moins par mois pour une distance semblable.

Le coût peut donc être un frein important à l'utilisation du transport collectif, et la situation n'est pas la même pour tous les résidents des Laurentides, créant une iniquité en ce qui a trait à l'accessibilité pour les personnes à faible revenu. En effet, un simple passage peut varier de la gratuité à 10,25 \$ le passage. Aussi, certains usagers ont accès à des titres mensuels ou annuels permettant de diminuer les frais, alors que d'autres non. La situation est semblable pour les étudiants et les personnes âgées qui ont parfois accès à des rabais et parfois non.



5. SECTEUR SUD (EXO)

5.1 Prise en charge et gestion des activités

La MRC de Thérèse-de Blainville et Mirabel sont entièrement sur le territoire de la CMM. Leurs services sont donc pris en charge par l'ARTM et gérés par exo. Les MRC Deux-Montagnes et de La Rivière-du-Nord ne sont, quant à elles, que partiellement sous le couvert de ces organismes. Saint-Jérôme est la seule municipalité de la MRC de La Rivière-du-Nord à être sur le territoire de l'ARTM, alors que ce sont plutôt Saint-Eustache, Deux-Montagnes, Sainte-Marthe-sur-le-Lac et Pointe-Calumet qui le sont pour la MRC Deux-Montagnes.

Selon la loi, l'ARTM doit produire un plan stratégique de développement (PSD) du transport effectué avec une vision sur une période d'au moins 10 ans (RLRQ A-33.3, art.15). Puisque l'organisme est né en 2017, le premier PSD est en processus de création. Il devrait être mis en œuvre en 2021 et proposera une vision jusqu'en 2050, en y incluant les équipements, infrastructures et services nécessaires pour atteindre la vision (ARTM, 2019).

De plus, l'ARTM doit également désigner les corridors routiers constituant le réseau artériel métropolitain. Par la suite, elle pourra déterminer des mesures préférentielles favorisant la circulation des autobus, des mesures favorisant un réseau cyclable et piétonnier métropolitain, des restrictions pour les véhicules lourds et les usages compatibles aux abords de ces corridors routiers. Elle peut également désigner les voies de circulation réservées. (A-33.3, art.31,32) Ces éléments seront traités dans le PSD qui est présentement en période de consultation publique.

Le territoire de l'ARTM est divisé en secteurs, selon les anciens organismes de transport qui ont été fusionnés, et en zones, pour les gens ayant besoin de se déplacer entre ces secteurs (figure 35).

Trois types de titres de transport existent pour les résidents des Laurentides. Le titre *Laurentides* est pour les déplacements à l'intérieur de la région (autobus et taxibus d'exo), le titre *Train* permet l'accès aux trains seulement selon la zone la plus éloignée nécessaire au déplacement et le titre *TRAM* permet d'accéder aux trains, au métro, aux taxibus et aux autobus de tout le territoire à l'intérieur de la zone choisie et des zones inférieures. Les tarifs sont disponibles à la figure 33. Pour les résidents de l'est des Laurentides devant se déplacer vers Lanaudière, mais n'allant pas à Montréal ou Laval, un titre exo *Terrebonne-Mascouche* est disponible pour les autobus de ce secteur. Une consultation publique pour la refonte du système tarifaire est amorcée et devrait se terminer en décembre 2020. Elle vise notamment une simplification, une cohérence et une intégration tarifaire (ARTM,2020).

Les services sont gratuits pour les enfants de 0 - 5 ans et pour les 6 à 11 ans accompagnés d'un adulte. Le tarif réduit s'applique si l'utilisateur possède une carte Opus avec photo, admissible aux jeunes de 6 à 17 ans, aux étudiants de 18 ans et plus pour le titre Laurentides uniquement, et aux personnes de 65 ans et plus. Le titre étudiant s'applique aux étudiants de 18 ans et plus pour les titres Train et TRAM.

Les autobus d'exo Laurentides sont tous équipés de supports à vélos. À l'extérieur de ce secteur, les règles sont variables. Pour le train, ils sont acceptés en tout temps sur la ligne Saint-Jérôme et hors heure de pointe sur la ligne Deux-Montagnes.

5.2 Prestation de services

Les utilisateurs du service offert par exo ont donc accès à trois services principaux, soit l'autobus, le taxibus et le train de banlieue. Avec le système par zone, un titre zone 5 est requis à Sainte-Thérèse ou à Deux-Montagnes et zone 7 à Saint-Jérôme. Un titre intégré zone 8 est nécessaire pour plusieurs personnes sortant du train à Saint-Jérôme.

> Train de banlieue

On retrouve deux lignes de train, soit celle de Deux-Montagnes et celle de Saint-Jérôme. La ligne de Deux-Montagnes sera remplacée par le Réseau express métropolitain (REM). Il s'agit d'un service léger sur rail automatisé qui offrira, sur ce tronçon, des départs toutes les 5 à 15 minutes. Davantage un service de type métro que train de banlieue, les véhicules seront donc selon ce modèle, avec moins de places assises malgré un trajet prévu d'environ 35 minutes. Les stations et les véhicules seront entièrement accessibles en fauteuil roulant, ce qui n'est pas le cas des lignes actuelles. Cela pourrait donc amener de nouveaux utilisateurs. Les travaux nécessaires ont occasionné l'arrêt partiel du service (arrêt total la fin de semaine et diminution du nombre de départ en semaine), et ce, du printemps 2018 au printemps 2020. Une navette circule maintenant sur une portion du trajet, puis ce sera l'arrêt complet à la fin décembre 2020. Diverses mesures ont été mises en place, mais le temps de déplacement est allongé et le trajet plus complexe. Il risque donc d'y avoir un transfert d'utilisateurs vers la voiture. Le service devrait entrer en fonction en 2024 sur ce tronçon (REM, 2020). Une étude aurait été autorisée pour évaluer la faisabilité de transformer la ligne de Saint-Jérôme en REM pour une phase 2. À plus court terme, une gare supplémentaire est prévue à Mirabel.

Les usagers de la ligne de Deux-Montagnes ont accès à deux gares sur le territoire (Deux-Montagnes et Grand-Moulin), ce qui demeurera avec le REM. Lorsque l'analyse a été effectuée, soit à l'automne 2019, des départs étaient offerts minimalement toutes les heures entre 5 h 30 et 23 h 20 du lundi au vendredi et environ toutes les

trente minutes en heure de pointe. Le service était toutefois plus fréquent avant les travaux du REM.

Dû au partage des voies avec les trains de marchandises, la ligne de Saint-Jérôme offre moins de départs. En heure de pointe, le service est environ toutes les 30 minutes, mais hors heure de pointe, le service est environ toutes les deux heures.

Figure 34: Temps de déplacement en train de banlieue

	TC	Voiture (PP)	Voiture (HPP)
St-Jérôme-Montréal	80 min.	90 min	50 min
St-Jérôme-Montréal via métro Concorde	40 min + 34 min 75 min	90 min	50 min
Deux-Montagnes-Montréal	40 min.	90 min	40 min

Source: Exo (2019b), Google Maps (2019)

Puisque les trains de la ligne de Saint-Jérôme ne peuvent traverser le tunnel du Mont-Royal pour se rendre au centre-ville, le trajet est plus long et prend environ le même temps qu'en voiture pendant la période de pointe (PP). Hors période de pointe (HPP), il s'agit de 30 minutes supplémentaires. Deux arrêts permettent un transfert vers le métro, soit un à Laval sur la ligne orange et un à Montréal sur la ligne bleue, ce qui permet à certains de gagner du temps.

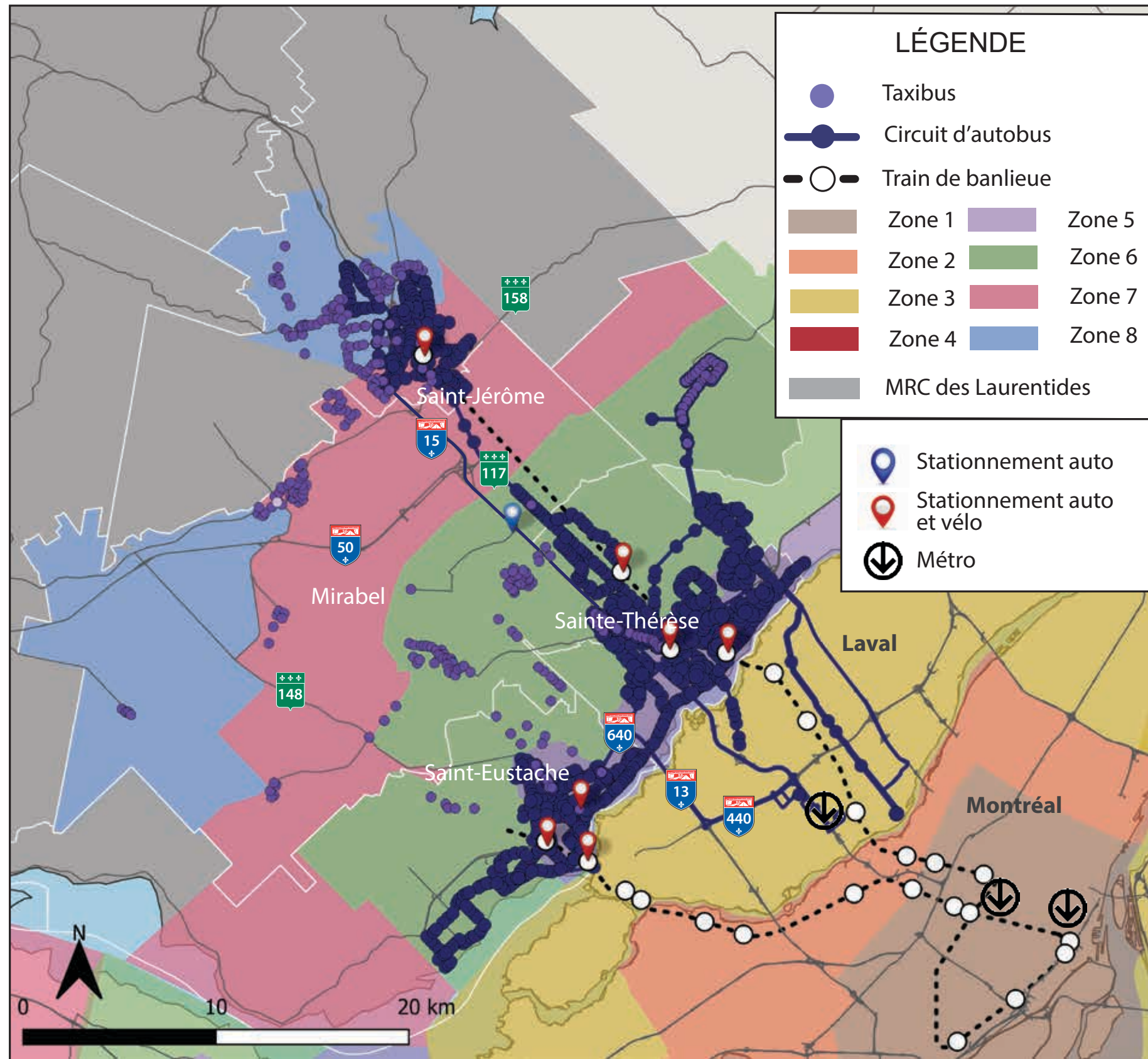
La rapidité, l'absence de voiture à devoir stationner à Montréal et le fait de pouvoir utiliser le temps de déplacement à d'autres tâches et de ne pas être dans les bouchons de circulation sont des incitatifs à prendre le train pour les habitants de Deux-Montagnes et des environs. Pour Saint-Jérôme, l'avantage est moins flagrant étant donné le coût élevé, le temps de déplacement similaire à celui de la voiture en pointe et les faibles horaires hors heure de pointe. La ligne de train de Saint-Jérôme est d'ailleurs beaucoup moins utilisée que celle de Deux-Montagnes, avec 15,9 % de l'achalandage total des trains de banlieue d'exo par rapport à 38,2 % (Exo, 2018:18). Pour encourager son utilisation, une campagne de sensibilisation mettant de l'avant les avantages de ce mode de transport par rapport à la voiture serait souhaitable.

Figure 33: Tarifs de l'ARTM pour les résidents des Laurentides

	Titre régulier				Tarif réduit				Étudiant 18 +				Vélo	
	1 passage	6 passages	Mensuel	Annuel	1 passage	6 passages	Mensuel	Annuel	1 passage	6 passages	Mensuel	Annuel		
Laurentides	4,50 \$*	25,25 \$	116 \$	1 276 \$	-	-	69,50 \$	764,50 \$	-	-	-	-	Oui Bus Non Taxi	
Train	zone 5	7,25 \$	29,50 \$	147 \$	1 617 \$	4,25 \$	17,75 \$	88 \$	968 \$	-	-	118 \$	1 298 \$	Selon la ligne et l'horraire
	zone 6	9 \$	35,50 \$	178 \$	1 958 \$	5,50 \$	21,25 \$	107 \$	1 177 \$	-	-	142 \$	1 562 \$	
	zone 7	10,25 \$	40,75 \$	204 \$	2 244 \$	6,25 \$	24,50 \$	122 \$	1 342 \$	-	-	163 \$	1 793 \$	
TRAM	zone 5	-	-	173 \$	1 903 \$	-	-	104 \$	1 144 \$	-	-	138 \$	1 518 \$	Selon le service utilisé
	zone 6	-	-	209 \$	2 299 \$	-	-	125 \$	1 375 \$	-	-	167 \$	1 837 \$	
	zone 7	-	-	240 \$	2 640 \$	-	-	144 \$	1 584 \$	-	-	192 \$	2 112 \$ 2	
	zone 8	-	-	273 \$	3 003 \$	-	-	164 \$	1 804 \$	-	-	218 \$	398 \$	

Source: Exo (2019b)

Figure 35: Services et zones d'exo



Source de fond de plan: MERN (2017,2010), Transport Québec (2017)
 Source des données: exo (2019), exo (2019c), exo (2019d), Google map (2019), MRC RDN (s.d.)
 Agrandissement de la zone 5 en annexe 2

> Autobus

Le service d'autobus, quant à lui, offre un total de 37 circuits répartis sur tout le territoire, à l'exception de Mirabel. Parmi les circuits réguliers, deux offrent des départs express, soit la 9 entre Laval et Saint-Jérôme et la 88 entre Sainte-Thérèse et Saint-Eustache. Il s'agit d'ailleurs de services longeant une autoroute et donc qui facilite l'intégration de ce type de services. Les départs express sont en fonction uniquement pendant l'année scolaire du Cégep et ne peuvent donc plus desservir les travailleurs de mai à septembre.

Le matin, la 9 propose un départ express de Saint-Jérôme vers Laval tôt le matin (5 h 45), un de Sainte-Thérèse vers Laval à 6 h 57 et un de Laval vers Sainte-Thérèse et Saint-Jérôme à 7 h 07. Il n'y en a donc aucun de Saint-Jérôme à Sainte-Thérèse. Pour le retour, on retrouve deux départs express de Saint-Jérôme vers Laval et aucun de Sainte-Thérèse ni de Laval. Ainsi, plusieurs utilisateurs ont un service express le matin, mais pas pour le retour du soir. Il peut s'agir d'un frein important pour plusieurs.

Étant donné le service de train limité en sens inverse de la circulation dans ce corridor et le coût élevé des déplacements à l'intérieur des Laurentides, il serait souhaitable d'avoir plus d'options express par autobus. Les statistiques montrent que 20,9 % des déplacements de la population active vers la MRC de La Rivière-du-Nord sont faits à partir de Laval et Montréal et 27,5 % à partir d'une autre MRC des Laurentides (figure 9, section 3.3), desquels plusieurs proviennent de MRC au sud de Saint-Jérôme. Cette population bénéficierait donc grandement d'un service rapide vers Saint-Jérôme.

Le circuit 88 a deux départs express de Saint-Eustache vers Sainte-Thérèse en avant-midi, soit à 6 h 47 et 7 h 10, mais aucun en direction inverse. En après-midi, on retrouve trois départs express vers Sainte-Thérèse et cinq vers Saint-Eustache. Comme pour le circuit 9, on retrouve donc des gens qui bénéficient du service seulement pour un des deux déplacements de la journée, ce qui est un frein important. Aussi, le trajet vers Sainte-Thérèse diffère de celui vers Saint-Eustache puisque, en provenance de Saint-Eustache, il est possible de débarquer à la gare Sainte-Thérèse, mais il n'y a pas d'arrêt à cet endroit pour le retour, ce qui le complique grandement. Il serait tout de même possible de le faire puisque le circuit est une boucle, mais l'option n'est pas proposée par les applications de planification des déplacements.

Pour les autres circuits intermunicipaux desservant le métro de Laval, la 8 de Saint-Eustache n'est express que sur une portion lavalloise du circuit et la 24 de Sainte-Anne-des-Plaines ne l'est pas en raison de l'absence d'autoroutes et de voies réservées sur son trajet. Cette absence de voies réservées aux autobus dans les Laurentides ne favorise pas l'utilisation du transport en commun sur le territoire puisque cela limite le nombre de circuits rapides possibles, réduit le gain de temps de ceux existants et ralentit les services réguliers. En somme, les autobus n'ont pas d'avantages en temps de parcours par rapport à la voiture, ce qui diminue grandement leur compétitivité. Un projet a toutefois été annoncé en mai 2020 pour ajouter des voies réservées sur les autoroutes 13, 15, 25 et 640 à partir de l'automne 2020, ce qui risque d'améliorer la situation. Cela risque toutefois de prendre plusieurs années avant que tout le réseau soit déployé et il faut s'assurer que ces voies desservent également les déplacements à l'intérieur des Laurentides et pas uniquement vers Montréal et Laval.

Comme le montre la figure 36, le temps de déplacement est beaucoup plus important par rapport à la voiture lorsque des correspondances doivent être effectuées ou pour les gens résidants à proximité d'une autoroute. Par exemple, les citoyens de Boisbriand sont à quelques pas de l'autoroute 15 et ont accès à un circuit intéressant vers Montréal en période de pointe uniquement. Après 8 h, il faut une heure pour un trajet nécessitant 20 à 30 minutes en voiture. Comme le stationnement du métro est généralement complet tôt le matin, les gens vont jusqu'à Montréal en voiture.

Figure 36: Temps de déplacements

	TC	Voiture (HP)	Voiture (HHP)
St-Jérôme-Laval	60 min/ 45 express	60 min	35 min
Ste-Anne-des-Plaines - Laval	60 min	60 min	35 min
St-Eustache-Laval	35 min	40 min	21 min
St-Eustache - Sainte-Thérèse	35 min/ 25 express	22 min	18 min
St-Jérôme - Sainte-Thérèse	40 min	30 min	25 min
Ste-Anne-des-Plaines - Sainte-Thérèse	35 min	30 min	23 min
Boisbriand - Laval	35 à 60 min	35 min	20 min
Bois-des-Filion - Ste-Thérèse	30 min	18 min	14 min
Pointe-Calumet - St-Eustache	40 min	20 min	15 min
St-Eustache - St-Jérôme	120min/65 express	45 min	32 min

Source: Exo (2019b), Google Maps (2019)

Le service d'autobus dessert bien la grande majorité des secteurs de travail et d'études, à l'exception de certains secteurs industriels, comme ceux de la MRC Thérèse-de Blainville ou de l'aéroport Mirabel. Les secteurs commerciaux et récréatifs sont également bien desservis, mais certains restent plus difficiles à accéder, notamment ceux situés à l'intérieur de quartiers résidentiels, comme le centre récréo-aquatique de Blainville. Aussi, certaines municipalités ne sont pas desservies entre elles, comme Sainte-Anne-des-Plaines et Saint-Jérôme alors qu'elles sont à proximité et que cette dernière est un pôle important d'emploi et d'étude. Il est certain que l'absence de service constitue un frein important.

Figure 37: Caractéristiques des gares et terminus

	Places gratuites	Places payantes	Places covoiturage	Places pour personnes handicapées	Bornes électriques	Places pour vélo	Utilisation en 2018
Deux-Montagnes	1007	249	123	11	2	247	86 %
Grand-Moulin	304	0	33	4	0	44	97 %
St-Eustache	20	0	2	0	0	29	90 %
Rosemère	382	0	7	3	0	64	87 %
Ste-Thérèse	583	97	10	7	2	82	90 %
Blainville	576	0	4	5	2	36	91 %
St-Jérôme	775	0	2	6	2	30	89 %
Covoiturage Mirabel	142	0	142	0	0	0	90 %

Source: Exo (2019b)

Aussi, selon plusieurs conducteurs, les circuits sont conçus avec un horaire serré. En cas de problème, les autobus accumulent donc des retards majeurs, comme nous l'avons observé dans la période de la rentrée scolaire. Les utilisateurs doivent attendre sous des conditions météorologiques parfois difficiles jusqu'à 30 minutes, parfois plus. Ceux ayant accès à internet sur leur cellulaire peuvent être avisés par Twitter ou voir la localisation de l'autobus sur l'application Chrono. Selon notre enquête, les retards ressortent d'ailleurs davantage parmi les principaux irritants des usagers des services d'exo que des autres organismes.

Plusieurs autobus ont des escaliers en pente abrupte, ce qui rend difficile l'expérience pour une personne ayant un peu moins de mobilité ou avec une poussette. D'autres autobus, bien que sans escaliers, ont un passage étroit et un virage serré à l'entrée, rendant le déplacement difficile avec des poussettes. En plus d'être un frein pour certains, le chauffeur doit aller aider des usagers et nous avons observé leur exaspération en lien avec le retard que cela leur fait prendre dans leur horaire serré.

Le stress d'un nouvel utilisateur ou d'un utilisateur occasionnel est un élément important dans son choix du mode de transport. En effet, les gens sont inquiets de ne pas trouver l'arrêt, de se tromper de circuit, etc. Dans le cas d'exo, aux terminus, les affiches ne mentionnent que le numéro du circuit et l'horaire de son passage. De grands espaces demeurent disponibles sur les panneaux et il serait pertinent d'ajouter le visuel du trajet ou les villes desservies. Cela permettrait aux gens, surtout ceux sans internet sur leur téléphone, de confirmer l'autobus à prendre sur place. Nous avons été témoins de plusieurs personnes cherchant quel autobus prendre et regardant les numéros de circuit et les horaires sans savoir où allaient ces autobus. Aussi, pour un nouvel utilisateur désireux d'avoir de l'information, le numéro de téléphone n'est pas facile à trouver sur le site internet.

Pour quelqu'un emménageant dans la région ou désireux d'analyser la possibilité de se départir d'un véhicule, le site internet d'exo rend l'expérience difficile puisqu'il faut connaître le circuit à utiliser pour trouver les informations. Dans un tel contexte, il faut avoir accès à une carte globale des services. Cette carte est disponible, mais difficile à trouver et peu claire. Elle pourrait être sur la même page que les liens vers les différents circuits de la région. Elle n'est d'ailleurs pas disponible pour le secteur Terrebonne-Mascouche. L'expérience est donc un frein limitant l'apport de nouveaux utilisateurs.

> Taxibus

Les taxibus sont offerts à Mirabel, en périphérie de Saint-Jérôme et à Sainte-Anne-des-Plaines. Le service fonctionne avec des arrêts précis et des destinations prédéterminées, mais sans heures de passage. Ainsi, selon le lieu d'embarquement, seuls certains secteurs peuvent être atteints et les déplacements internes ne sont pas permis. Les neuf circuits suivants sont offerts :

- Mirabel - Sainte-Thérèse
- Mirabel en Haut et Saint-Canut - Saint-Jérôme
- Mirabel - Deux-Montagnes/Saint-Eustache
- Mirabel - Mirabel
- Sainte-Anne-des-Plaines - Terrebonne
- Saint-Jérôme secteur des lacs/Bellefeuille - Saint-Jérôme
- Saint-Jérôme secteur chute Wilson - Saint-Jérôme
- Saint-Jérôme secteur Lafontaine - Saint-Jérôme
- Saint-Jérôme secteur Eaux-Vives - Saint-Jérôme

Le service peut être réservé à n'importe quel moment de la journée, 1 à 2 heures avant le déplacement et des sacs peuvent être mis dans le coffre du taxi lorsqu'il est disponible. Il est en fonction sept jours par semaine vers les points de déplacements importants. Il s'agit de bons incitatifs à l'utilisation du service. Par contre, il est peu connu de la population et ne répond pas à tous les besoins. Il est donc peu utilisé.

> Stationnements incitatifs

Exo détient huit stationnements incitatifs pour ses usagers (figure 37). Sept d'entre eux sont à proximité des gares et terminus, et possèdent des supports à vélos. La gare de Deux-Montagnes et celle de Sainte-Thérèse détiennent des supports à vélos intérieurs disponibles sur inscription. Le septième stationnement, situé à Mirabel près de l'autoroute 15, est pour le covoiturage et ne possède pas de supports à vélo.

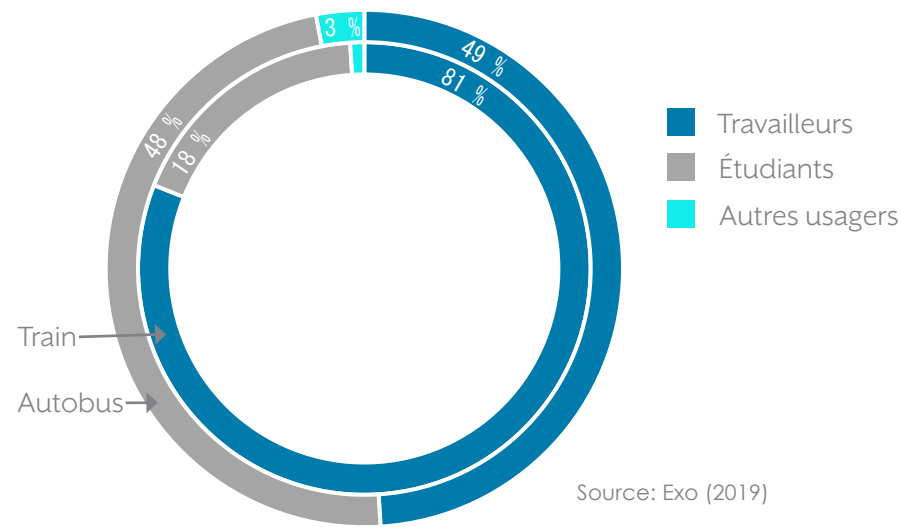
La grande majorité des cases de stationnement sont offertes gratuitement, avec seulement quelques places payantes à la gare de Deux-Montagnes et de Sainte-Thérèse. Des espaces pour le covoiturage sont offerts dans tous les stationnements incitatifs et sont réservés aux utilisateurs du service de jumelage gratuit qui est disponible sur le site internet d'exo. Seuls deux stationnements n'offrent pas d'espaces réservés pour les personnes handicapées, soit Saint-Eustache et Mirabel. Il est à noter que les stationnements sont relativement tous à pleine capacité, ce qui cause des difficultés d'accès au transport collectif. La bonification des services de rabattement pourrait donc être une solution intéressante, tout comme l'augmentation du covoiturage et du transport actif pour se rendre aux gares.

Quatre gares ont deux bornes électriques accessibles à leurs utilisateurs.

5.3 Utilisation des services

Pour tout le territoire d'exo, en 2018, l'achalandage est plus grand pour les autobus (54 %), suivis du train (44 %) et du transport adapté (2 %). Sur la couronne nord, les autobus sont utilisés à 49 % par les travailleurs, à 48 % par les étudiants et à 3 % par d'autres usagers. Pour le train, toutes lignes confondues, il s'agit plutôt de 81 %, à 18 % et à 1 %, respectivement. (Exo, 2019:7) Ces résultats sont similaires à ceux de 2017. En effet, l'achalandage était alors de 53 % pour les autobus, 45 % pour le train et 2 % pour le transport adapté. La part de travailleurs et d'étudiants dans les services d'autobus et de train est la même en 2018 qu'en 2017 (Exo, 2018:11).

Figure 38: Utilisateurs des services de train et d'autobus en 2018, exo



Les deux clientèles cibles d'exo sont donc les 17-24 ans et les 25-49 ans. Les 17-24 ans sont principalement des étudiants qui se déplacent à toute heure de la journée, ayant peu accès à une voiture et se rendant, pour plus de la moitié, vers Montréal. À l'intérieur des couronnes, c'est plutôt le quart d'entre eux qui s'y rendent. Il s'agit de 23 % de la clientèle de l'organisme. Les 25-49 ans sont principalement des travailleurs. Ils représentent 49 % de la clientèle, se déplacent généralement en heure de pointe vers Montréal et ils ont accès à une voiture. (Exo, 2019:13).

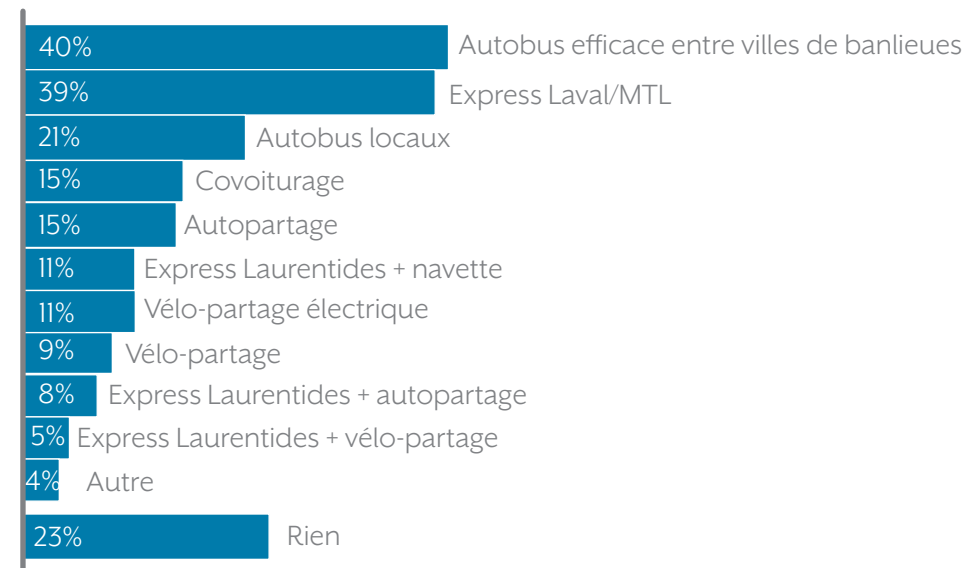
En 2017, la ligne de train de Deux-Montagnes était la plus utilisée avec 38,2 % de l'achalandage des trains de banlieue et celle de Saint-Jérôme était au 3e rang avec 15,9 % de l'achalandage (Exo, 2018:18). Les données ne sont toutefois pas disponibles pour 2018. Le bon résultat de la ligne Deux-Montagnes est probablement dû au fait qu'il s'agit de la ligne avec le plus grand nombre de départs par jour et que c'est rapide pour se rendre au centre-ville de Montréal. Il s'agit d'un grand incitatif pour la clientèle des travailleurs et des étudiants, principaux utilisateurs du train.

5.4 Besoins de la population

➤ MRC de Thérèse-de-Blainville

Les participants à l'enquête habitant dans la MRC Thérèse-de-Blainville ont mentionné de façon presque équivalente le besoin d'un système d'autobus plus efficace pour les déplacements entre les villes de banlieues (40 %) et des autobus express vers Laval et Montréal (39 %). Ceci confirme le fait que le service est principalement orienté vers Montréal et qu'il y a un manque d'express. Ensuite viennent un système d'autobus local efficace (21 %), le covoiturage (15 %) et l'autopartage (15 %). Pour 23 % des participants de la MRC, il n'y a aucun moyen de faire en sorte qu'ils utilisent moins leur voiture.

Figure 39: Diminuer l'utilisation de la voiture: MRC Thérèse-de-Blainville



Les résultats sont semblables en s'attardant à la municipalité de provenance des participants pour les deux premiers résultats. Les autos en libre-service seraient plus utiles à Boisbriand, Rosemère et Sainte-Thérèse pour diminuer l'utilisation de la voiture (21-23 % des participants), et ce, devant le covoiturage. À Sainte-Thérèse, 20 % des participants mentionnent que les vélos électriques en libre-service les aideraient à diminuer l'utilisation de la voiture, et ce, avec un résultat plus élevé que le covoiturage (16 %).

Les freins à l'utilisation des services mettent en lumière les besoins de la population. En ce sens, pour 43 % des non-utilisateurs du transport collectif de la MRC, le temps trop long de déplacement est un frein important à l'utilisation des services, tout comme les horaires ne répondant pas aux besoins en sont un pour 35 % d'entre eux. Les gens désirent donc un service plus rapide et ont besoin d'alternatives pour pallier aux horaires ne leur convenant pas. La situation est semblable pour les gens venant des Laurentides vers la MRC. Par contre, 25 % des participants se déplaçant vers la MRC ont un lieu de départ non desservi alors que c'est 13 % pour les résidents de la MRC.

Figure 40: Principaux freins à l'utilisation des services: MRC Thérèse-de-Blainville

À partir	Vers
• Durée (43 %)	• Durée (36 %)
• Horaire (35 %)	• Horaire (33 %)
• Autres déplacements (24 %)	• Départ non desservi (25 %)
• Arrivée non desservie (23 %)	• Autres déplacements (21 %)
• Tarif (17 %)	• Tarif (18 %)
• Départ non desservi (13 %)	• Retards (13 %)
• Retards (13 %)	• Semble complexe/connait pas ça (13 %)
• Manque de stationnement (13 %)	• Arrivée non-desservi (12 %)
• Transferts difficiles/nombreux (11 %)	• Matériel à transporter (11 %)
• Semble complexe/connait pas ça (11 %)	• Transferts difficiles/nombreux (10 %)
• Matériel à transporter (10 %)	• Manque de stationnement (10 %)

Source: CRE Laurentides (2020)

Pour les utilisateurs, les irritants les plus mentionnés sont les horaires et la durée du trajet, et ce, vers et à partir de la MRC. Les retards sont également des irritants importants dans les deux groupes. Par ailleurs, 9 % des utilisateurs partant de la MRC et 10 % de ceux s'y rendant sont satisfaits de leur expérience.

Figure 41: Principaux irritants des utilisateurs du TC: MRC Thérèse-de-Blainville

À partir	Vers
• Horaire (44 %)	• Durée (37 %)
• Durée (33 %)	• Horaire (36 %)
• Retards (29 %)	• Retards (33 %)
• Tarif (28 %)	• Ne va pas partout où je veux (31 %)
• Ne va pas partout où je veux (25 %)	• Tarif (29 %)
• Complexité (20 %)	• Complexité (23 %)
• Achalandage (18 %)	• Achalandage (20 %)
• Manque de stationnement (18 %)	• Manque de stationnement (16 %)
• Autres déplacements (13 %)	• Matériel à transporter (14 %)
• Communication avec les usagers (10 %)	• Autres déplacements (10 %)
• Transferts difficiles/nombreux (11 %)	

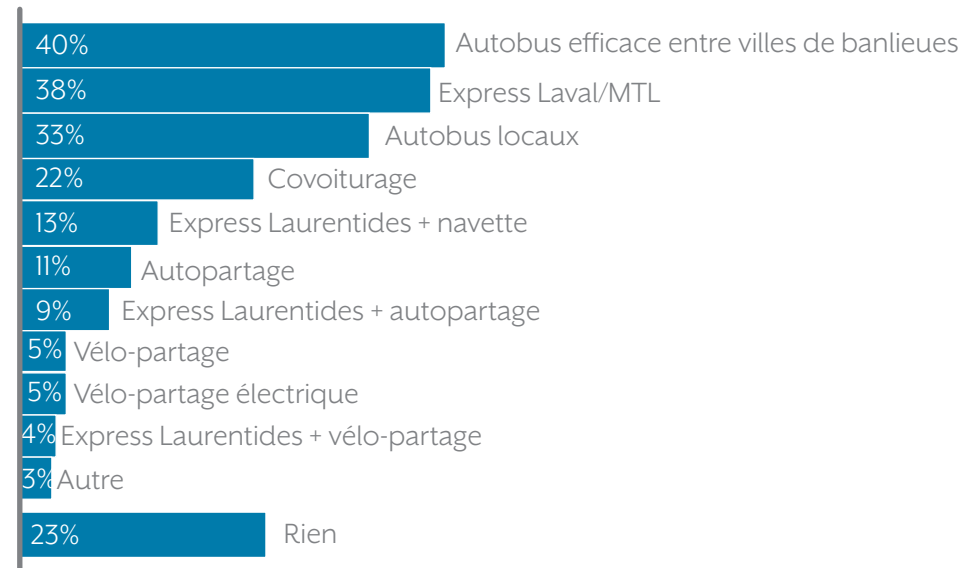
Source: CRE Laurentides (2020)

Il est à noter que 77 % des participants de la MRC utilisant le transport collectif ont recours à l'autobus et 51 % au train de banlieue.

> Ville de Mirabel

Dans la Ville de Mirabel, les gens ont mentionné de façon presque équivalente le besoin d'un système d'autobus plus efficace pour les déplacements entre les villes de banlieues (40 %) et d'autobus express vers Laval et Montréal (38 %). Ensuite viennent un système d'autobus local efficace (33 %) et le covoiturage (22 %). Pour 23 % des participants, il n'y a aucun moyen de diminuer l'utilisation de leur voiture.

Figure 42: Diminuer l'utilisation de la voiture: Mirabel



Source: CRE Laurentides (2020)

Bien que les taxibus soient présents sur presque tout le territoire, Mirabel a comme principal frein à l'utilisation du transport collectif le lieu de départ non desservi pour les résidents et le lieu d'arrivée non desservi pour les gens s'y rendant. Donc soit les gens ne connaissent pas le service, soit ils ne le considèrent pas comme étant valable.

Figure 43: Principaux freins à l'utilisation des services: Mirabel

À partir	Vers
<ul style="list-style-type: none"> Départ non desservi (41 %) Durée (35 %) Horaire (30 %) Autres déplacements (28 %) Arrivée non desservie (21 %) Complexité (15 %) Retards (13 %) Tarif (12 %) Manque de stationnement (10 %) 	<ul style="list-style-type: none"> Arrivée non desservie (47 %) Départ non desservi (36 %) Autres déplacements (27 %) Durée (26 %) Horaire (23 %) Tarif (14 %) Retards (14 %) Semble complexe/connait pas ça (12 %)

Source: CRE Laurentides (2020)

Chez les usagers du transport collectif, le manque de stationnements incitatifs est l'élément ressortant le plus (36 %), suivi de près par les horaires (35 %), la durée du trajet (33 %) et les retards (28 %). La complexité est mentionnée par 21 % des participants et ce n'est pas présent pour les résidents de la MRC Thérèse-de-Blainville. C'est donc probablement lié à la réservation des taxibus. Par ailleurs, 9 % des participants de la ville utilisant le transport collectif se sont dits satisfaits.

Figure 44: Principaux irritants des utilisateurs du TC: Mirabel

À partir	Vers
<ul style="list-style-type: none"> Manque de stationnement (36 %) Horaire (35 %) Durée (33 %) Retards (28 %) Ne va pas partout où je veux (22 %) Complexité (21 %) Tarif (15 %) Achalandage (12 %) Complexité pour se rendre au TC (12 %) Communication avec les usagers (11 %) Matériel à transporter (11 %) Transferts difficiles/nombreux (10 %) 	<ul style="list-style-type: none"> Données insuffisantes pour le détail Tarif (50 %) Horaires (50 %)

Source: CRE Laurentides (2020)

Bien que seulement 10 personnes se déplaçant vers Mirabel pour le travail et les études en transport collectif aient complété le sondage, et donc que les données ne soient pas suffisantes pour que le détail soit significatif, deux éléments ressortent : 50 % d'entre eux trouvent que le tarif et les horaires sont des irritants importants.

Il est à noter que 67 % des participants de la municipalité utilisant le transport collectif ont recours au train de banlieue, 45 % aux autobus et 31 % aux taxibus.



6. SECTEUR DE LA MRC DEUX-MONTAGNES

6.1 Prise en charge et gestion des activités

La MRC de Deux-Montagnes a pris en charge le transport collectif sur son territoire à l'extérieur de celui de l'ARTM et y gère les services.

Le projet de SAD de la MRC (MRC2M, 2018) a comme orientation de **soutenir le développement de l'offre de transport collectif et actif au moyen d'un aménagement approprié du territoire encourageant une amélioration de l'efficacité et de la qualité de la desserte**. Il demande donc aux municipalités de tout le territoire d'intégrer des règles à leurs instruments municipaux pour développer les secteurs résidentiels et les pôles d'activités de façon à faciliter l'efficacité et l'efficience de la desserte en transport en commun. Il demande également aux municipalités d'intégrer certaines préoccupations dans leurs plans et règlements, notamment de favoriser la mixité des usages compatibles le long des principaux trajets de transport collectif, d'encourager la localisation des équipements collectifs (parcs, écoles, centres communautaires, équipements sportifs, etc.) le long d'axes de transport en commun, de prévoir des mesures d'organisation de corridors routiers favorables aux piétons et au transport en commun, ainsi que de faciliter la desserte des pôles industriels en travaillant à accroître le nombre d'emplois à l'hectare (MRC2M, 2018:8-39).

Dans la même optique, la CMM a imposé à la ville de Deux-Montagnes de faire deux aires de « Transit Oriented Development » (TOD), soit des zones de développement orientées vers le transport collectif en densifiant à 60 logements par hectare autour des deux gares du futur REM.

La MRC a également soulevé le potentiel de poursuivre le chemin de fer vers Mirabel sur l'emprise existante de l'antenne Montfort (MRC Deux-Montagnes, 2018:8-31), ce qui pourrait permettre de relier l'ancien aéroport de Mirabel et son pôle industriel à Montréal et au secteur de Deux-Montagnes en allongeant le REM ou d'en faire une piste cyclable pour faciliter le transport actif.

Figure 45: Tarifs, fréquence, bagage et transport de vélo, secteur de Deux-Montagnes

	Tarif régulier			Tarif réduit			Jours par semaine	Passages par jour	Bagage	Vélo	Prise en charge
	1 passage	10 passages	Mensuel	1 passage	10 passages	Mensuel					
Express Oka	3,50 \$	30 \$	57 \$/ 25 \$	-	-	34,20 \$/ 15 \$ (étudiants)	Lundi au vendredi	12 6 par direction	À main	Oui	MRC
Traversier	2 \$ piéton 3 \$ vélo 11 \$ auto	auto: 155\$ pour 20 passages	-	-	-	-	Tous les jours	aux 15 min.	Selon mode de transport	Oui	Traverse Oka
Greyhound	selon le trajet	-	-	5 %: senior 20 %: enfants	-	-	Vendredi, Dimanche	4 2 par direction	Soute et à main	Pas dans Laurentides	Greyhound

Source: Sites internet des diverses compagnies et organismes (2019)

La MRC organise et gère un service de navettes reliant Saint-Placide, Oka et Saint-Joseph-du-Lac à la gare Deux-Montagnes et au terminus Saint-Eustache, avec un stationnement incitatif par municipalité desservie. Le coût est de 3,50 \$ le passage, 30 \$ pour 10 passages et 57 \$ pour une passe mensuelle. Pour les résidents de Saint-Joseph-du-Lac se déplaçant uniquement vers Deux-Montagnes et Saint-Eustache, le titre mensuel est de 25 \$. Pour les étudiants, il est de 34,20 \$ et 15 \$ pour Saint-Joseph-du-Lac. Les enfants de moins de 12 ans voyagent gratuitement lorsqu'ils sont accompagnés d'un adulte. Les navettes peuvent transporter 2 vélos.

Traverse Oka inc. a pris en charge et gère un service de traversier reliant Oka à Hudson de la mi-juin à la fin novembre qui devient un pont de glace en hiver selon les conditions climatiques. Tous les jours hors période hivernale, aux 15 minutes, le traversier permet aux piétons, cyclistes et automobilistes de traverser, avec des tarifs variant selon le mode de transport. Pour les voitures, il est également possible d'économiser à l'achat d'un livret de 20 passages.

Pour terminer, Greyhound a pris en charge et gère un système d'autobus interurbain (autocars) reliant Montréal à Ottawa en passant par Saint-Eustache, Mirabel et Lachute. Permettant de se rendre à Hawkesbury, Gatineau et Ottawa, le service offre 5 % de rabais aux gens de 62 ans et plus et 20 % de rabais aux enfants. Ces derniers doivent voyager avec un adulte. Offrant 2 passages par jour par direction le vendredi et le dimanche, le service permet de mettre des bagages dans la soute et d'avoir un bagage à main dans l'autobus. Il n'est toutefois pas possible d'embarquer un vélo à partir des arrêts des Laurentides puisqu'il ne s'agit pas de terminus et que les vélos doivent être emballés pour être mis dans la soute à bagages. En partance de Saint-Eustache, le tarif est d'environ 30 \$ pour aller à Hawkesbury et 50 \$ pour se rendre à Ottawa.

Saint-Eustache est relié à Laval-Ouest par le pont Arthur-Sauvé, mais aucun autobus ne fait le lien. La société des transports de Laval (STL) offre un service de taxi collectif (T14) reliant le boulevard Sainte-Rose et le terminus Saint-Eustache. Il s'agit d'un lien entre les autobus d'exo et ceux de la STL. Par contre, le service n'est pas connu des résidents des Laurentides puisqu'il est seulement publicisé sur le site de la STL. Il nécessite une réservation 30 minutes à l'avance, une carte opus avec titre valide sur le territoire de la STL (exo zone 3 ou plus) et de se présenter à l'arrêt 3 minutes avant l'heure.

6.2 Prestation des services

> Express d'Oka

La MRC a mis sur pied un circuit d'autobus nommé l'Express d'Oka. Cet autobus est axé sur l'horaire du train ; l'heure d'arrivée et de départ du train est indiquée sur l'horaire et des changements sont apportés lorsque les horaires du train sont modifiés. De plus, les conducteurs sont attentifs aux besoins des usagers en suivant les retards sur l'application d'exo (chrono) et en attendant le train dans la mesure où l'horaire de la navette n'est pas compromis. Ceci est possible puisqu'un certain délai est prévu dans le trajet.

Les vélos sont installés et débarqués des navettes par les conducteurs pour s'assurer qu'il n'y aura pas d'incidents. Pour sécuriser les nouveaux utilisateurs, il serait intéressant d'inscrire le lieu de l'arrêt à la gare Deux-Montagnes sur l'horaire. Selon le chauffeur, bien que principalement utilisé pour se rendre à la gare, le circuit sert également aux gens de l'extérieur de la région pour se rendre au parc d'Oka ainsi que comme circuit local. Par exemple, certains voyagent à l'intérieur du périmètre de la ville d'Oka ou entre Saint-Joseph-du-Lac et Oka.

Trois stationnements incitatifs sont présents sur le circuit, soit un par municipalité traversée et ces stationnements sont inscrits sur la grille horaire. Par contre, il n'y a pas de supports à vélos.

Les temps de déplacements, malgré la distance et les nombreux arrêts, sont acceptables par rapport à ceux en voiture, et ce, probablement dû au fait que l'autobus ne s'arrête pas partout. Le service gagnerait à être connu, mais à ce moment, des départs express pourraient être intéressants.

Figure 46: Temps de déplacement vers la gare de Deux-Montagnes

	TC	Voiture
St-Placide	40-50 min	30 min
Oka	30 min	20 min
St-Joseph-du-Lac	15 min	10 min

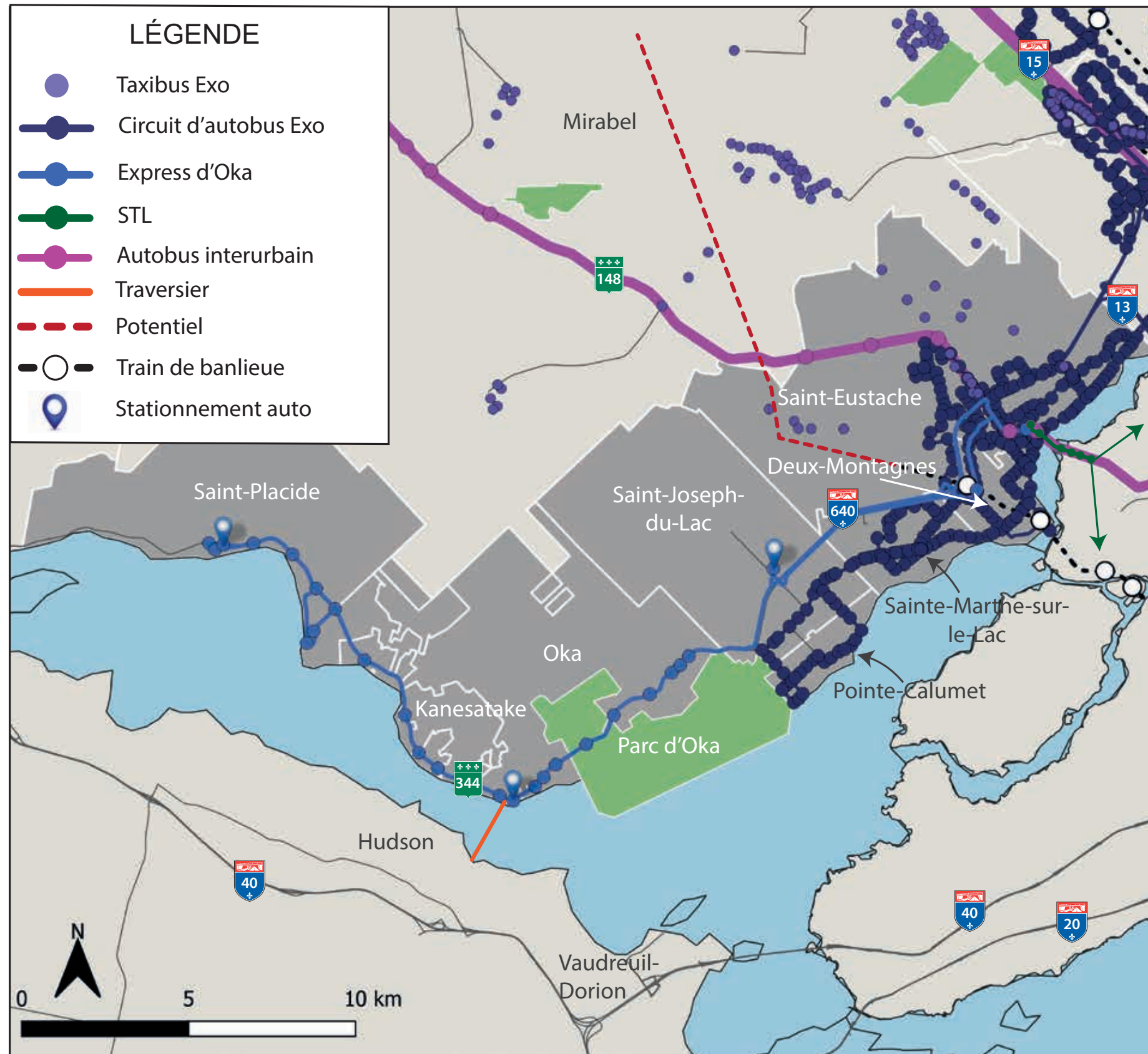
Source: MRC2M(2019), Google Maps (2019)

Le circuit donne accès aux autobus et taxibus d'exo, soit à partir de Deux-Montagnes ou de Saint-Eustache. Il permet également de se rendre au traversier Oka-Hudson.

Pour finir, l'Express d'Oka a quatre passages vers Deux-Montagnes le matin, soit un par heure, et deux en direction de Saint-Placide. On retrouve le même type de service le soir, en sens inverse, mais certains départs sont toutes les 30 minutes. Il n'y a donc aucun départ hors heure de pointe pour les résidents d'Oka, Saint-Placide et Saint-Joseph-du-Lac, ce qui est un frein pour les gens devant se déplacer hors heure de pointe et problématique pour les populations sans voiture.

Le service est donc plutôt attrayant pour les gens ayant à se déplacer en période de pointe vers le train ou Saint-Eustache, mais problématique pour les autres.

Figure 47: Services dans la MRC Deux-Montagnes



Source de fond de plan: Google Maps (2019), MERN (2017,2010), Transport Québec (2017)
 Source des données: exo (2019), Google map (2019), Greyhound (2019), MRC2M (2015)

> Traversier Oka-Hudson

Le traversier Oka-Hudson pourrait être une opportunité permettant aux résidents du secteur d'Oka d'atteindre Vaudreuil-Dorion en transport en commun. Malheureusement, il n'y a pas d'arrêt d'autobus à la sortie du traversier à Hudson. Une marche de 2 km est requise et seuls 44 % des autobus du secteur peuvent transporter des vélos, excluant le circuit reliant Hudson à Vaudreuil-Dorion.

Bien que le temps hors heure de pointe soit similaire pour se rendre d'Oka au secteur de Vaudreuil en utilisant ou non le traversier, il permet d'économiser environ 30 minutes en période de pointe, ainsi qu'environ 55 km. Aussi, durant les 30 minutes de traversée, le moteur de tous les véhicules est arrêté et le trajet permet d'éviter des routes congestionnées. Ainsi, bien que la voiture demeure le principal mode de transport, un gain environnemental est présent.

Figure 48: Temps de déplacement vers Vaudreuil à partir d'Oka

	Traversier	A-13
Période de pointe	45 min	70 min
Hors période de pointe	45 min	50 min
Distance sur route	10 km	67 km

Source: Google Maps (2019)

> Autobus interurbain

L'autocar de Greyhound permet de voyager vers Montréal ou vers Hawkesbury, le sud de l'Outaouais et Ottawa pour la fin de semaine ou de faire un aller-retour le vendredi ou le dimanche seulement. Les arrêts dans les Laurentides ne sont pas affichés. De plus, il n'y a pas de carte accessible de leurs circuits. Il est donc difficile de savoir que le service permet de circuler dans les Laurentides et de savoir avec précision où arrête l'autobus. En appelant, il n'est pas toujours facile d'avoir accès à un agent pouvant nous renseigner sur ces arrêts. Nous avons eu besoin de quatre essais avant d'avoir une réponse à nos questions. Il s'agit d'un gros frein à l'utilisation des services.

Comme les arrêts ne sont pas des terminus, les résidents des Laurentides désirant monter à bord doivent acheter leur billet par internet ou par téléphone. Par internet, les arrêts sont difficiles à trouver, devant être inscrits sous l'appellation exacte du système. Par exemple, Saint-Eustache doit être inscrit « St Eustache », soit sans trait d'union et avec l'abréviation. Même en sachant que l'arrêt existait, nous avons malgré tout eu beaucoup de difficulté à le trouver.

Pour ce qui est du temps de transport, il faut 3 h 45 pour faire le trajet entre Saint-Eustache et Ottawa par rapport à 2 h en voiture, ainsi que 1 h 25 pour se rendre à Hawkesbury, toujours à partir de Saint-Eustache, par rapport à 1 h en voiture. Le temps très long par rapport au temps en voiture, les faibles horaires et les difficultés liés aux arrêts et au service constituent un frein important à l'utilisation du service par les résidents des Laurentides.

> STL (Laval)

Le taxi collectif T14 reliant le boulevard Sainte-Rose et le terminus Saint-Eustache est en fonction du lundi au vendredi avec environ 20 passages par direction. Il passe environ aux 15 à 30 minutes en période de pointe et aux heures hors période de pointe, mais il n'y a aucun service de l'heure du dîner jusqu'à 14 h 45 ou 16 h 10, selon la direction, ce qui peut représenter un frein important pour certains.

Le circuit T14 donne accès aux circuits 46 en direction du métro Montmorency en passant par Sainte-Dorothée, 55 en direction du métro Henri-Bourassa et passant par l'ouest du quartier Ahuntsic à Montréal, 76 en direction du métro Montmorency en passant par le boulevard Dagenais et Le Corbusier, 402 en direction de Fabreville et 903 en direction du métro Montmorency en passant par le carrefour Laval.

Certaines écoles et certains lieux d'emplois sont desservis par ces autobus. Par contre, étant donné la longueur du trajet d'autobus et la proximité des autoroutes, le temps des trajets est long par rapport au temps en voiture.

Figure 49: Temps de déplacement à partir du terminus Saint-Eustache

	Voiture PP	Voiture HPP	TC
Carrefour Laval	35 min	20 min	50-60 min
Parc industriel Dagenais-le Corbusier	45 min	20 min	45 min
Sainte-Dorothée	20 min	15 min	45 min

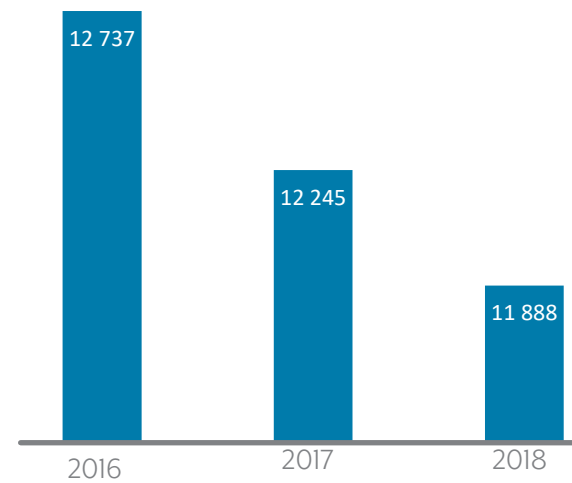
Source: Exo (2019b), Google Maps (2019)

Pour se rendre au carrefour Laval et à Sainte-Dorothée, le temps en autobus est près du double par rapport à celui en voiture en période de pointe. Pour le parc industriel sur le boulevard Dagenais, le temps est similaire à celui en période de pointe.

Un frein encore plus important à l'utilisation du circuit T14 et des autobus de la STL est sa complexité. En effet, les gens doivent se rendre au terminus Saint-Eustache en autobus ou en voiture pour ensuite faire un trajet de 5 minutes de taxi collectif qui doit être réservé avant de reprendre l'autobus à Laval. Pour quelqu'un ayant une voiture, se rendre directement à Laval pour prendre l'autobus évite une réservation, un temps d'attente et une correspondance, ce qui réduit beaucoup le temps. Une fois rendu à Laval, il faut toutefois beaucoup de volonté pour sortir de son auto puisque le trajet est presque déjà complété. Le service est donc peu attrayant pour un résident du secteur de Saint-Eustache.

6.3 Utilisation des services (Express d'Oka)

Figure 50: Utilisation de l'Express d'Oka

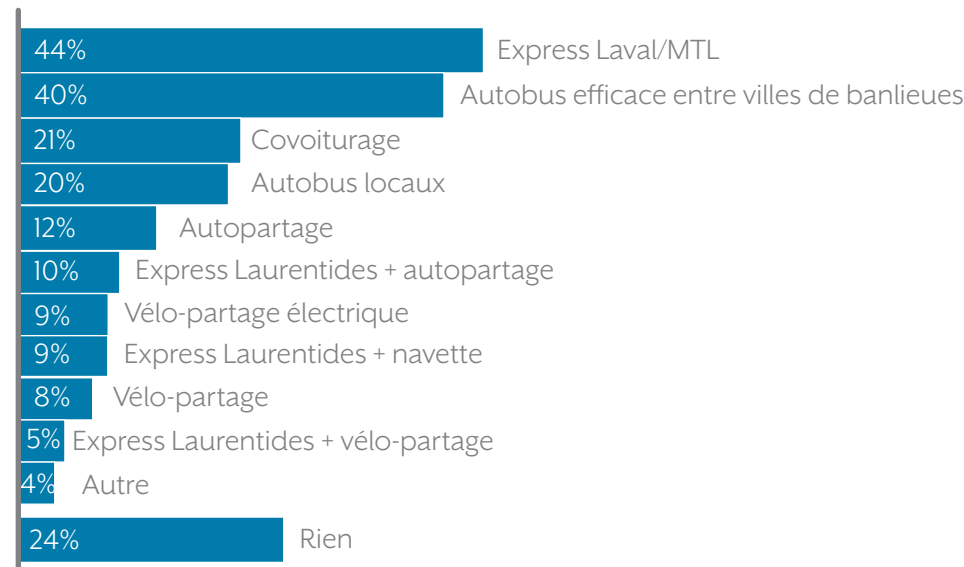


Source: Données fournies par la MRC2M

L'utilisation de la navette est en légère baisse depuis les 3 dernières années. En effet, on retrouve une baisse de 3,9 % en 2017 et 2,9 % en 2018. Nous n'avons pas d'autres données sur l'utilisation des services.

6.4 Besoins de la population

Figure 51: Diminuer l'utilisation de la voiture: MRC Deux-Montagnes



Source: CRE Laurentides (2020)

Dans la MRC Deux-Montagnes, les participants à l'enquête ont mentionné de façon presque équivalente le besoin d'autobus express vers Laval et Montréal (44 %) et d'un système d'autobus plus efficace pour les déplacements entre les villes de banlieues (40 %). Ensuite viennent le covoiturage (21 %) et un système d'autobus local (20 %). Pour 24 % des participants de la MRC, il n'y a aucun moyen de faire en sorte qu'ils utilisent moins la voiture.

Selon la municipalité de départ, deux résultats se démarquent. Premièrement, à Saint-Placide, les voitures en libre-service arrivent en deuxième position pour diminuer l'utilisation de la voiture, à égalité avec un express vers Laval ou Montréal, et ce, juste après un système plus efficace pour les villes de banlieue et un système d'autobus local qui sont à égalité. Dans les autres municipalités, le covoiturage arrive avant les autopartages. Aussi, à Oka et Saint-Placide, un système d'autobus local ressort du lot avec 34 % et 33 % des participants jugeant que cela les aiderait à utiliser moins la voiture. Cela représente le troisième et le premier rang. Dans les autres municipalités, c'est plutôt entre 14 % et 23 %. Il est à noter qu'il s'agit de municipalités plus éloignées et donc avec un plus haut taux de gens ne travaillant pas à Montréal, et donc se déplaçant plus localement. Aussi, des autobus sont présents pour eux uniquement en heure de pointe avec un service conçu pour rabattre les gens vers les systèmes d'autobus d'exo ou le train. Cela ne semble donc pas répondre aux besoins de plusieurs.

Les freins et irritants à l'utilisation montrent également les besoins de la population. Les résultats étant pour la MRC entière, ils représentent donc autant les usagers et usagers potentiels de l'Express d'Oka que de ceux d'exo.

Le principal frein à l'utilisation du transport collectif pour les non-utilisateurs est le temps trop long de déplacement, les horaires et l'impossibilité de faire les autres déplacements.

Figure 52: Principaux freins à l'utilisation des services: MRC Deux-Montagnes

À partir	Vers
<ul style="list-style-type: none"> Durée (40 %) Horaires (36 %) Autres déplacements (24 %) Arrivée non desservie (18 %) Manque de stationnement (15 %) Départ non desservi (13 %) Transferts difficiles/nombreux (12 %) Tarif (11 %) 	<ul style="list-style-type: none"> Horaires (37 %) Durée (36 %) Autres déplacements (26 %) Départ non desservi (20 %) Arrivée non desservie (20 %) Semble complexe/connait pas ça (13 %) Tarif (10 %)

Source: CRE Laurentides (2020)

Figure 53: Principaux irritants des utilisateurs du TC: MRC Deux-Montagnes

À partir	Vers
<ul style="list-style-type: none"> • Horaire (35 %) • Durée (32 %) • Manque de stationnement (30 %) • Retards (30 %) • Achalandage (23 %) • Ne va pas partout où je veux (20 %) • Complexité (19 %) • Tarif (18 %) • Communication avec les usagers (14 %) • Transferts difficiles/nombreux (11 %) • Autres déplacements (10 %) 	<ul style="list-style-type: none"> • Horaire (39 %) • Durée (33 %) • Ne va pas partout où je veux (26 %) • Tarif (22 %) • Retards (22 %) • Complexité (17 %) • Manque de stationnement (15 %)

Source: CRE Laurentides (2020)

Pour les usagers du transport collectif, les horaires, les trajets trop longs, le manque de stationnements incitatifs et les retards sont les principaux irritants, et ce, presque à égalité entre eux (de 30 % à 35 % des usagers les ont mentionnés). Pour les gens se déplaçant vers la MRC, le fait de ne pas pouvoir aller partout ainsi que les tarifs devançant les stationnements incitatifs. Par ailleurs, 8 % des participants débutant leur trajet dans la MRC sont satisfaits des services et 7 % de ceux terminant leur trajet dans la MRC le sont.

Il est à noter que le train est utilisé par 78 % des participants de la MRC utilisant le transport collectif, alors que l'autobus (tous services confondus) l'est par 47 % d'entre eux. Les autres modes sont empruntés par un nombre négligeable de participants.

Figure 54: Services sur le territoire de la MRC Rivière-du-Nord, excluant exo

	Tarif	Tarif réduit	Tarif mensuel	Destination	Temps d'attente	Fréquence par jour	Jours par semaine	Bagage	Vélo
Prévost	5 \$	-	150 \$	Saint-Jérôme Saint-Sauveur	30 min	12 départs	Tous les jours	à main	Non
St-Colomban	5 \$	Gratuit étudiants	150 \$	Saint-Jérôme Saint-Canut	30 min	12 départs	Tous les jours	à main	Non
St-Hippolyte	5 \$	-	150 \$	Saint-Jérôme	30 min	12 départs	Tous les jours	à main	Non
Sainte-Sophie	Gratuit	-	-	3 arrêts de la ville	5 min	Selon l'horaire d'autobus	Tous les jours	à main	Non
Circuit 35 Ste-Sophie - St-Jérôme ou St-Lin	3,95 \$ 19 \$/6 billets	11,40 \$/6 billets 57,35 \$/ mois	95,60 \$	Saint-Jérôme St-Lin-Laurent.	-	7 par direction en semaine 1 par direction les fds	Tous les jours	à main	Non
Circuit 35 St-Jérôme - St-Lin	7,60 \$ 36,45 \$/ 6 billets	21,85 \$/ 6 billets 110,55 \$/ mois	184,25 \$	St-Lin-Laurent.	-	7 par direction en semaine 1 par direction les fds	Tous les jours	à main	Non
Interurbain Galland	selon départ en arrivé	tarif 5-12 ans tarif étudiant et 60+	-	Montréal Mont-Laurier	-	2 à 3 par direction selon la journée	Tous les jours	Soute et à main	Pas dans les Laurentides
Interurbain Maheux	selon départ et arrivé	15 % senior et étudiants 40 % enfants	-	Abitibi-Témiscamingue	-	3 par direction, dont 1 express (Mont-Laurier seulement)	Tous les jours	Soute et à main	Pas dans les Laurentides

Source: Site internet des organismes et MRC (2019)

7. SECTEUR DE LA MRC RIVIÈRE-DU-NORD

7.1 Prise en charge et gestion des activités

> MRC de La Rivière-du-Nord

La MRC de La Rivière-du-Nord a pris en charge le transport collectif pour les municipalités hors exo de son territoire. Le service est différent entre les municipalités puisqu'elles peuvent proposer le service jugé nécessaire sur leur territoire. Cela doit ensuite être accepté par la MRC par l'intermédiaire du conseil d'administration du TAC, organisme à qui la MRC a délégué la gestion du service. Il s'agit d'un OBNL créé en 2001.

Dans le SAD de la MRC, le transport collectif ressort à l'objectif 2.3 : **Consolider un réseau de transport collectif viable en interrelation avec le prolongement de la ligne de train de Banlieue Montréal/Blainville jusqu'à Saint-Jérôme** (MRC RDN, 2017:3-9).

Ainsi, le service est gratuit pour les résidents de Sainte-Sophie et pour les étudiants de Saint-Colomban, alors qu'il coûte 5 \$ pour les autres citoyens de la MRC. De plus, lors de l'analyse, Sainte-Sophie fonctionnait différemment des autres municipalités. En effet, le taxibus effectuait la navette entre trois arrêts du centre qui sont également des arrêts du circuit Saint-Lin-Laurentides/Saint-Jérôme et le domicile du citoyen. Un résident pouvait donc avoir un taxibus à sa porte pour se rendre à un des trois arrêts puis repartir d'un de ces trois arrêts pour retourner à sa résidence. Le service est maintenant temporairement interrompu et pourrait reprendre sous une autre formule. Les autres municipalités fonctionnent uniquement avec des arrêts à l'embarquement et au débarquement.

Les résidents doivent avoir une carte de membre avec photo, les réservations faites 24 h avant les déplacements et les gens doivent se présenter à l'arrêt 30 minutes avant l'arrivée prévue du taxi. Pour Sainte-Sophie, le site de la MRC demande d'arriver 5 minutes à l'avance.

Le service est offert 7 jours sur 7 sur l'ensemble du territoire.

Une étude a été réalisée par la firme CIMA en 2012 pour l'optimisation des services et une autre a été faite par la firme Vecteur 5 en 2013 sur l'offre de transport dans les Laurentides pour les aînés. Ces études ont mené à un plan de développement du transport collectif qui a été présenté au ministère des Transports en 2014. En 2018, Vecteur 5 a été mandaté pour proposer divers scénarios d'optimisation de l'offre de service sur le territoire de la MRC. L'étude a été présentée au conseil d'administration du TAC RDN, mais n'a pas suscité l'adhésion nécessaire pour sa mise en œuvre. Pour répondre aux enjeux identifiés dans le rapport, un nouveau projet de TAC 2.0 a plutôt été élaboré par le TAC RDN, basé sur un système de réservation en ligne ou par téléphone disponible en tout temps, la possibilité de réserver 1 heure avant le départ, une diminution des frais pour les usagers réguliers, l'intégration d'une plateforme de covoiturage sur le site web, un nombre de départs augmenté considérablement et une augmentation du nombre d'arrêts. Un chargé de projet devrait être engagé pour la mise en œuvre du TAC 2.0 pour 2020.

> Autres MRC

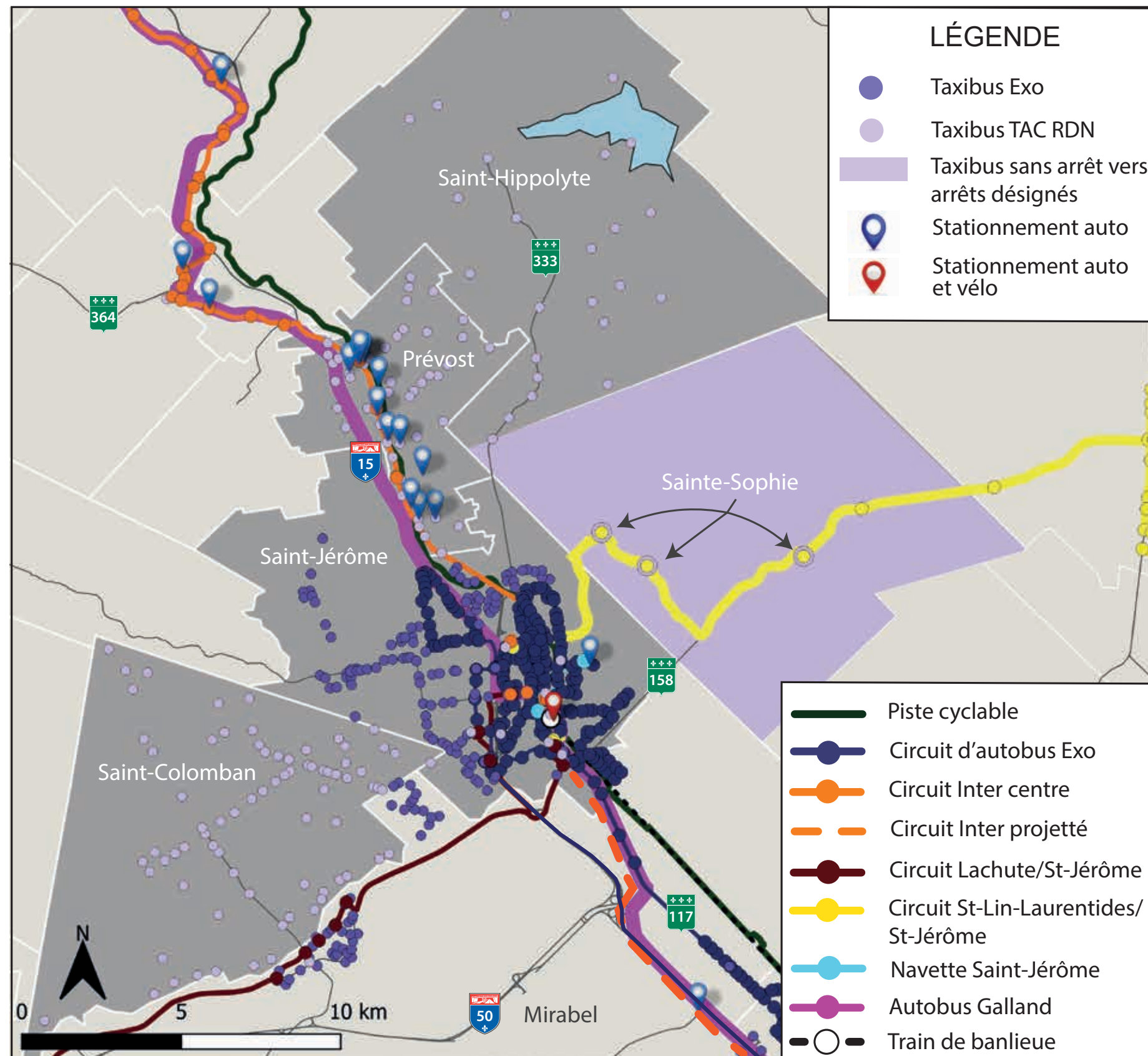
Dans Lanaudière, la MRC de Montcalm a pris en charge le transport sur son territoire et la MRC de Joliette gère le circuit 35 reliant Saint-Lin-Laurentides à Saint-Jérôme.

Avec son titre sur carte Opus, comme exo, le circuit effectue sept départs aux 2 h de Saint-Lin-Laurentides et sept retours de Saint-Jérôme, du lundi au vendredi. Les fins de semaine, un départ par direction est disponible. De Sainte-Sophie, le service coûte 3,95\$ pour aller à Saint-Jérôme ou Saint-Lin-Laurentides. Il y a des options pour diminuer les coûts: livrets, tarifs mensuels et tarifs réduits. Les autobus ne sont pas adaptés pour le transport des vélos.

> Municipalité locale

La Ville de Saint-Jérôme souhaiterait prendre en charge le transport collectif sur son territoire. Pour le moment, elle gère un service de navettes gratuites qui est effectif durant l'année scolaire et exécutant une boucle entre un stationnement incitatif situé à l'aréna régional, le Cégep et le campus de Saint-Jérôme de l'Université du Québec en Outaouais (UQO). Le service est aux 10 à 20 minutes, du lundi au vendredi entre 7 h et 18 h 40.

Figure 55: Services dans la MRC de La Rivière-du-Nord



Source de fond de plan: MERN (2017,2010), Transport Québec (2017)
 Source des données: Autobus Galland (2019), Autobus Maheux (2019) exo (2019), exo (2019b), exo (2019d), Google map (2019), la Navette (2019), MRC Argenteuil (2019), MRC de Joliette (2017), MRC RDN (s.d.), Prévost (2019), Route verte (2018), TAACL (2019), TAACL (2019b)
 Agrandissement du centre-ville de Saint-Jérôme en annexe

La ville de Prévost, quant à elle, a conclu une entente avec le TAACL (AOT sur le territoire des MRC des Pays-d'en-Haut et des Laurentides) pour que l'Inter effectue trois arrêts sur son territoire. Les résidents peuvent ainsi se rendre vers Saint-Jérôme ou vers le nord au coût de 6 \$ par déplacement. Prévost a également fait une liste de 13 stationnements incitatifs pour le covoiturage, dont trois pouvant également être utilisé par les cyclistes étant donné leur proximité à la piste cyclable du P'tit Train du Nord.

➤ Transport interurbain

Deux circuits opérés par des compagnies différentes sont accessibles dans la région. Autobus Galland opère un circuit entre Mont-Laurier et Montréal, et Autobus Maheux en opère un entre l'Abitibi-Témiscamingue et Montréal. Le circuit de Galland permet d'embarquer et de débarquer à n'importe quel arrêt, sauf deux qui sont pour débarquement uniquement et sur demande. Puisque le permis de Maheux ne permet que de desservir l'Abitibi-Témiscamingue, il est possible d'embarquer de Saint-Jérôme, Sainte-Agathe-des-Monts, Mont-Tremblant, Labelle, Rivière-Rouge et Mont-Laurier, mais seulement pour aller à un des arrêts situés dans cette région ou pour en revenir. Il n'est pas possible d'embarquer pour aller en direction de Montréal, de partir de Montréal et de débarquer dans les Laurentides, ni de circuler entre les arrêts des Laurentides.

Comme pour Greyhound, il n'est pas permis d'embarquer un vélo à partir des arrêts dans les Laurentides, et ce, pour les deux transporteurs étant donné qu'il s'agit d'un bagage devant être emballé, facturé et mis en soute. Il est possible d'avoir 2 bagages en soute et 1 bagage à main par passager.

Galland offre deux à trois départs par jour par direction, selon la journée. Un des départs dans chaque direction effectue un trajet entre Mont-Tremblant et Montréal et ne se rend donc pas dans les villes plus au nord. Pour aller de Saint-Jérôme à Mont-Laurier, il en coûte 38,74 \$ pour un adulte, environ 23 \$ pour un enfant entre 5 et 12 ans et 7 \$ pour un enfant de 0 à 4 ans, tous deux devant être accompagnés d'un adulte. Pour un déplacement de Saint-Jérôme à Montréal, les frais sont de 12,92 \$ pour un adulte, environ 7 \$ pour un enfant de 5 à 12 ans et 3,50 \$ pour un enfant entre 0 et 4 ans. Les étudiants et les personnes de 60 ans et plus ont un rabais de 25 %. Aussi, les étudiants de la MRC d'Antoine-Labelle ou fréquentant une de ses institutions scolaires peuvent voyager pour 10 \$ sur réservation.

Maheux offre trois départs quotidiens par direction entre Montréal et l'Abitibi-Témiscamingue. Un des départs est express et effectue seulement un arrêt à Mont-Laurier dans les Laurentides. Pour un trajet entre Saint-Jérôme et Val-d'Or, cela coûte 96,55 \$ pour un adulte. Les gens de 60 ans et plus et les étudiants ont 15 % de rabais et les enfants de 12 ans et moins ont 40 % de rabais sur leur trajet.

7.2 Prestation de services

> Taxibus

Pour Prévost, Saint-Hippolyte et Saint-Colomban, le service donne accès à 8 arrêts à Saint-Jérôme. Les départs sont environ aux heures entre 6 h 30 et 19 h, et les retours s'effectuent également environ aux heures, entre 7 h et 19 h 30.

Les citoyens de Prévost ont également accès à 50 arrêts sur leur territoire et trois à Saint-Sauveur. À Saint-Colomban, ils peuvent utiliser les 77 arrêts de la ville en plus d'un à Saint-Canut. Finalement, Saint-Hippolyte possède 27 arrêts. Les déplacements à l'intérieur des municipalités sont autorisés.

Le service est fréquent et donne généralement beaucoup de possibilités de déplacements aux résidents, ce qui encourage son utilisation.

Sainte-Sophie, quant à elle, rabattait les usagers vers les arrêts du circuit 35 (Saint-Lin-Laurentides - Saint-Jérôme) selon l'horaire de l'autobus. Certains arrêts étant situés au centre du village, le service était également pour les citoyens devant s'y rendre.

Dans tous les cas, les réservations doivent être effectuées entre 9 h et 12 h ou 13 h et 14 h, ce qui laisse peu de temps étant donné le délai de 24 h nécessaire à la réservation. Il est demandé aux usagers de se présenter à l'arrêt 30 minutes avant le passage prévu du taxi. Comme il n'y a souvent pas d'abribus ni de banc, cela peut décourager l'utilisation du service en cas de mauvais temps, de froid, pour les personnes à mobilité réduite ou celles disposant de peu de temps.

L'information est disponible sur le site de la MRC. Selon les rapports annuels, des dépliants seraient également présents à plusieurs endroits, comme à la gare de Prévost, à la MRC et dans les municipalités.

Dans l'optique de faciliter le transfert modal pour les nouveaux utilisateurs, il serait intéressant de regrouper l'entièreté de l'information sur la page « transport collectif » pour que le dépliant avec l'information sur les heures de passages et le fonctionnement du service soit facilement accessible.



Selon le rapport annuel du TAC RND, les taxis sont identifiés de leur logo pour augmenter la visibilité du service. Le processus est en cours pour installer le même logo aux arrêts. Par ailleurs, certaines affiches sont difficiles à voir, étant derrière des boîtes aux lettres, par exemple. Pour la visibilité du service, mais aussi pour rassurer les nouveaux utilisateurs, il serait intéressant que tous les arrêts soient clairement identifiés.

Le service peut être jumelé avec des utilisateurs du transport adapté, ce qui est une bonne optimisation des services. La valise du taxi peut donc être utilisée pour des fauteuils roulants. Ainsi, dans le cas où une poussette doit être transportée, il faut aviser la centrale pour s'assurer que le coffre sera disponible.

Puisque les temps de déplacement ne sont pas disponibles, il est difficile de savoir si le service permet des correspondances faciles avec d'autres services. Selon l'information dont nous disposons, le départ de 6 h 30 peut coïncider avec le train de 6 h 55 ou de 7 h 12, selon le temps de déplacement. Celui de 7 h 30 ne concorde toutefois pas avec le train puisque le départ est à 8 h 39. Celui de 8 h 30 est trop rapproché du train de 8 h 39 pour le rendre accessible et le suivant est à 10 h 55. Le matin, seul le départ de 6 h 30 semble donc fonctionner pour une correspondance entre les services. Pour le retour, le train arrive à Saint-Jérôme à 15 h 19, 16 h 38, 17 h 12, 17 h 30, 18 h 00, 18 h 35 et 19 h 10 alors que le taxibus quitte à toutes les 30 minutes de l'heure. Il est donc généralement difficile de faire une correspondance sans trop d'attente.

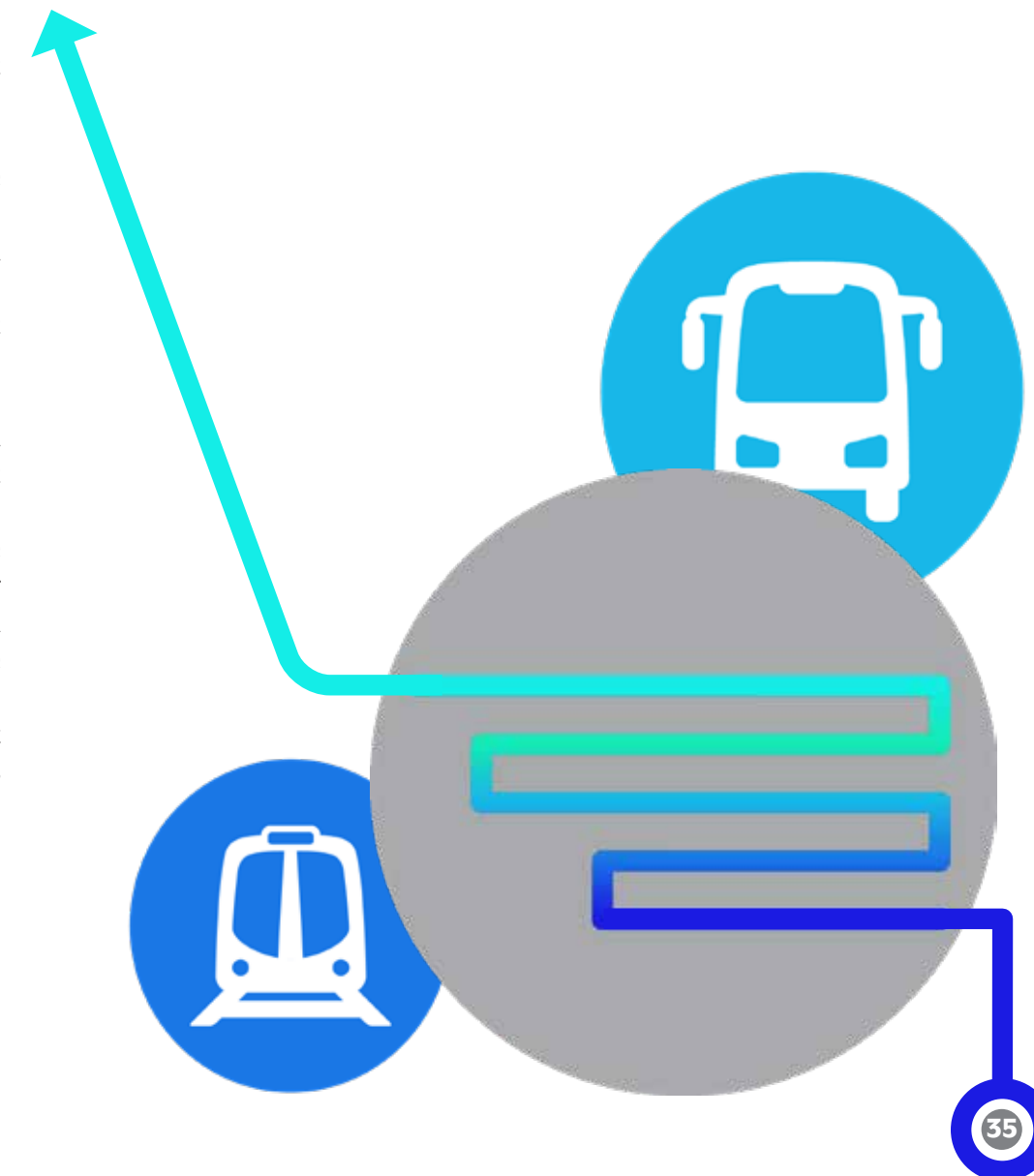
Pour les gens désirant aller vers le nord, une correspondance entre le taxibus et l'Inter est possible à Saint-Jérôme pour les citoyens de Saint-Colomban et Saint-Hippolyte et à Prévost pour les résidents de cette ville. À Saint-Jérôme, l'Inter quitte à 6 h 55, 7 h 53, 8 h 30 et 10 h 53, rendant les transferts possibles du taxibus de 6 h 30 et 7 h 30, mais pas 8 h 30 pour la période de pointe du matin. À Prévost, étant donné qu'il y a un plus grand nombre de départs possibles du taxibus, la correspondance semble plus facile. En effet, l'horaire est conçu selon l'aller à Saint-Jérôme et le retour. Toutefois, pour les déplacements internes, l'horaire de l'aller et celui du retour peuvent être utilisés, ce qui laisse plus de possibilités aux usagers.

Pour les résidents de Sainte-Sophie, les taxibus venaient chercher les gens au domicile et les amenaient à l'arrêt d'autobus selon l'heure de passage du circuit 35. Les correspondances se faisaient donc bien entre les deux services. Cette dépendance au circuit 35 pour se rendre à Saint-Jérôme fait toutefois en sorte qu'il n'y a pas beaucoup de possibilités de déplacements, soit sept par jour par direction en semaine et un par direction les fins de semaine. Pour les étudiants du Cégep, l'autobus de 8 h 44 est souvent trop tard pour le premier cours, ce qui laisse seulement l'autobus de 6 h 59 les laissant très tôt à Saint-Jérôme. Cette situation pourrait toutefois changer et Sainte-Sophie pourrait avoir un fonctionnement similaire à celui des autres municipalités, ce qui faciliterait les déplacements vers Saint-Jérôme.

Ainsi, malgré plusieurs arrêts et départs pour les citoyens, d'autres éléments peuvent représenter des freins importants à l'utilisation des taxibus.

> La navette

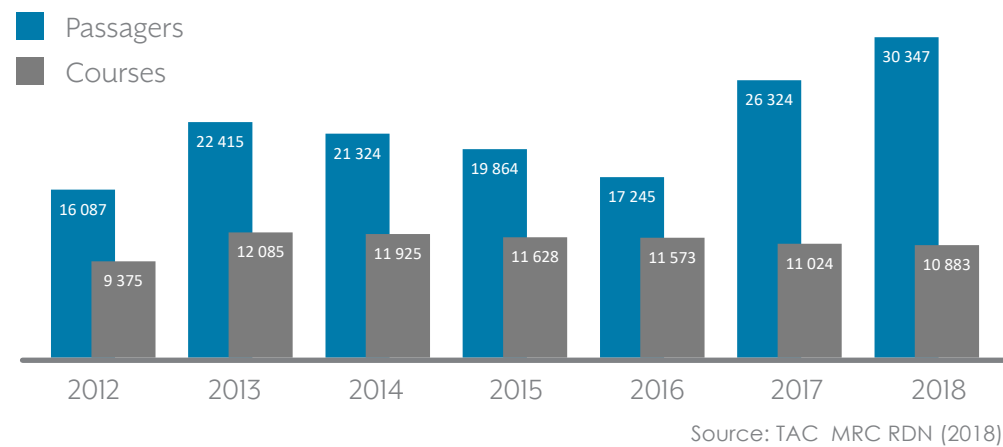
Le service de navette de Saint-Jérôme est efficace et très utilisé par les étudiants. En effet, bien que nous n'ayons pas de statistiques d'utilisation, l'autobus était rempli lorsque nous l'avons utilisé et des étudiants attendent tous les jours à l'arrêt du Cégep. La navette sert bien les problématiques de stationnement au centre-ville, mais il encourage l'utilisation de la voiture jusqu'à Saint-Jérôme et détourne donc les usagers des autres services de transport collectif ayant plus d'impact, comme exo, Inter ou les taxibus du TAC RDN. En effet, les déplacements en auto qui pourraient être évités par ces services de transport collectif sont sur une plus longue distance, d'autant plus que la localisation du stationnement incitatif requiert, pour les gens arrivant de l'autoroute, de traverser et de dépasser le centre-ville en voiture pour ensuite revenir en navette. Elle ne mène donc pas à la réduction des déplacements en voiture, ni dans les Laurentides, ni dans le centre-ville de Saint-Jérôme.



7.3 Utilisation des services (taxibus)

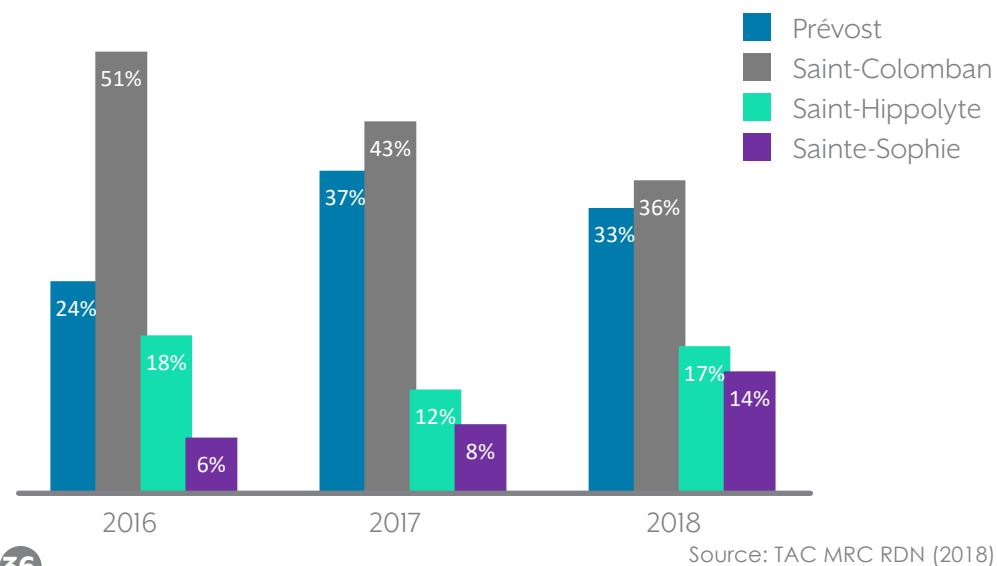
Le service de taxibus, après avoir connu une baisse du nombre de passagers, a atteint un nombre sans précédent de plus de 30 000 usagers en 2018. Le recul de 2013 à 2016 serait en partie relié à l'augmentation de la voiture par les étudiants du Cégep et de l'université, augmentation qui a d'ailleurs mené à la création du stationnement incitatif de la navette à Saint-Jérôme. La diminution du financement du service serait également en lien avec cette baisse, selon le rapport annuel de 2016. Malgré la hausse d'utilisateurs en 2018, le nombre de courses est en légère diminution, ce qui indique une croissance du jumelage.

Figure 56: Utilisation des services de taxibus TAC RDN



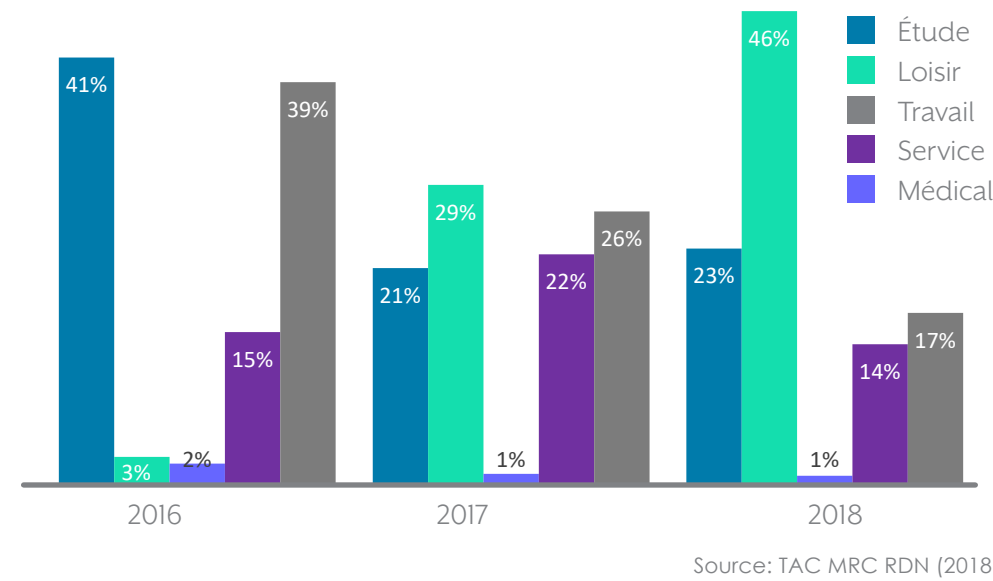
Saint-Colomban, bien qu'en diminution, reste la ville ayant le plus d'utilisateurs. Prévost arrive en deuxième position, malgré une légère baisse entre 2017 et 2018. Les deux villes sont maintenant très près avec respectivement 36 % et 33 % des passagers du service. La municipalité utilisant le moins les services est celle de Sainte-Sophie, ce qui peut être expliqué par l'horaire de l'autobus, seule façon de se rendre à Saint-Jérôme pour eux.

Figure 57: Utilisation des services de taxibus TAC RDN par municipalité



En 2018, le service était généralement utilisé pour le loisir (46 %) alors qu'il n'était qu'à 3 % des déplacements en 2016. À ce moment, le travail et les études étaient les principaux motifs (41 % et 39 % respectivement). Les parts des études et du travail sont celles ayant le plus diminué depuis 2016, représentant respectivement 23 % et 17 % en 2018. Ceci peut s'expliquer par l'horaire qui concorde difficilement avec celui du Cégep et des contraintes administratives qui sont moins dérangeantes dans un contexte de loisir que d'étude ou de travail. Le service pourrait également être plus connu des personnes à la retraite, ce qui expliquerait l'augmentation de la part du loisir.

Figure 58: Utilisation des services de taxibus TAC RDN par fonction



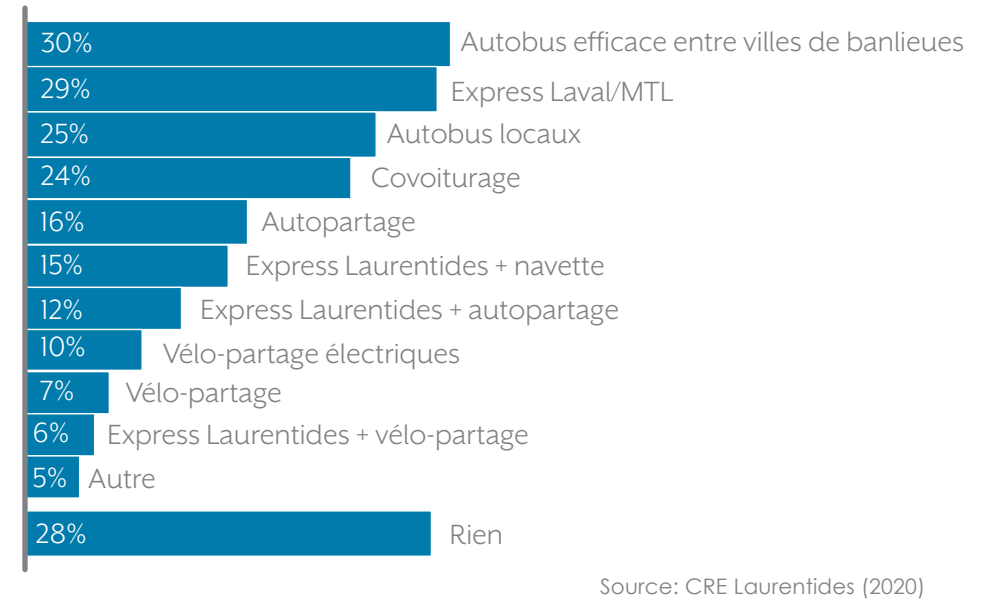
Selon les rapports annuels, la majorité des déplacements se font des municipalités rurales vers Saint-Jérôme (ou Saint-Sauveur pour Prévost) bien que des déplacements à l'intérieur de la municipalité soient permis.

7.4 Besoins de la population

Dans la MRC Rivière-du-Nord, les gens ont mentionné de façon importante le besoin d'un système efficace entre les villes de banlieues (30 %). Ensuite viennent des autobus express vers Laval et Montréal (29 %), un système pour les déplacements locaux (25 %) et le covoiturage (24 %). Pour 28 % des participants, rien ne les ferait utiliser moins la voiture.

Les résultats diffèrent toutefois selon l'origine étant donné le grand poids de la ville de Saint-Jérôme dans le sondage. Le covoiturage est très élevé pour diminuer l'utilisation de la voiture à Saint-Colomban (34 %) et Sainte-Sophie (31 %), étant même en première place à Saint-Colomban. Les besoins pour des express vers Laval et Montréal sont similaires dans toutes les municipalités, sauf à Sainte-Sophie où le système entre les villes de banlieue est voulu par 32 % des participants alors que les express vers Laval ou Montréal ne sont qu'à 21 %, se faisant également devancer par le covoiturage (31 %) et un système local (30 %).

Figure 59: Diminuer l'utilisation de la voiture: MRC de La Rivière-du-Nord



Pour identifier les besoins de la population, il est intéressant d'observer les freins et les irritants à l'utilisation des services. Dans la MRC, le principal frein pour les non-utilisateurs (tous services confondus) est le lieu de départ non desservi, et ce, pour 38 % des gens. Étant donné la proximité du service de taxibus dans les municipalités rurales de la MRC, soit le service est très peu connu des résidents, soit ses fortes contraintes font en sorte qu'ils considèrent qu'ils ne sont pas réellement desservis. Par la suite se trouvent les horaires, la durée du trajet et l'impossibilité de faire les autres déplacements. La complexité ressort également, et ce, de façon plus importante que dans les autres MRC desservies en tout ou en partie par exo. Cela peut être dû au taxibus ou au fait que la MRC est limitrophe à plus d'un service, et que les usagers ont besoin de plusieurs titres de transport, notamment. Le lieu d'arrivée non desservi est un frein important vers la MRC (20 %).

Figure 60: Principaux freins à l'utilisation des services: MRC de La Rivière-du-Nord

À partir	Vers
• Départ non desservi (38 %)	• Départ non desservi (40 %)
• Horaire (31 %)	• Horaire (34 %)
• Durée (30 %)	• Durée (31 %)
• Autres déplacements (29 %)	• Autres déplacements (31 %)
• Arrivée non desservie (21 %)	• Arrivée non desservie (20 %)
• Semble complexe/connait pas ça (16 %)	• Tarif (15 %)
• Tarif (14 %)	• Semble complexe/connait pas ça (14 %)

Source: CRE Laurentides (2020)

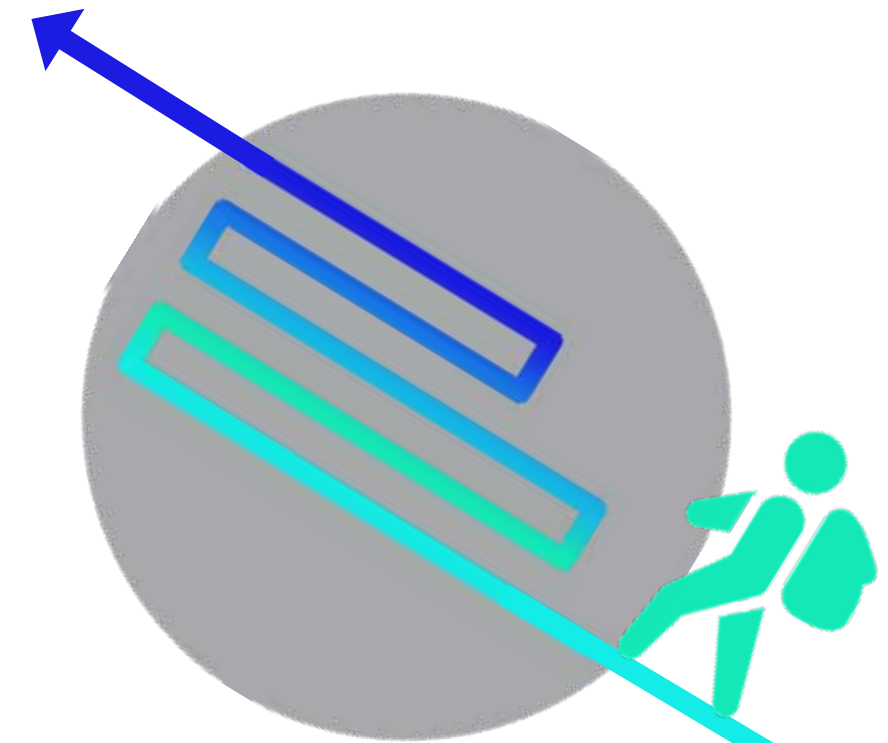
Pour ce qui est des utilisateurs, les deux premiers irritants sont la durée du trajet et les horaires, avec 35 % et 33 % d'entre eux qui les ont mentionnés. Par la suite se trouvent le coût élevé, l'impossibilité d'aller partout et le manque de stationnements incitatifs. La situation est semblable vers la MRC, avec un ordre légèrement différent. Par ailleurs, 9 % des participants débutant leur trajet dans la MRC et 8 % de ceux y terminant leur trajet ont mentionné être satisfaits de leur expérience plutôt que de mentionner des irritants.

Figure 61: Principaux irritants des utilisateurs du TC: MRC de La Rivière-du-Nord

À partir	Vers
<ul style="list-style-type: none"> • Horaire (35 %) • Durée (33 %) • Tarif (31 %) • Ne va pas partout où je veux (28 %) • Manque de stationnement (25 %) • Complexité (15 %) • Retards (12 %) 	<ul style="list-style-type: none"> • Durée (38 %) • Horaires (36 %) • Ne va pas partout où je veux (32 %) • Tarif (24 %) • Retards (24 %) • Manque de stationnement (17 %) • Complexité (16 %) • Autres déplacements (15 %) • Achalandage (13 %) • Communication (12 %) • Difficulté de se rendre au TC (10 %)

Source: CRE Laurentides (2020)

Parmi les résidents de la MRC, 62 % des utilisateurs du transport collectif ont mentionné faire usage du train de banlieue, 57 % ont dit utiliser l'autobus (tous services confondus) et 10 % le taxibus.



8. SECTEUR DE LA MRC D'ARGENTEUIL

8.1 Prise en charge et gestion des activités

La MRC d'Argenteuil a pris en charge le transport collectif sur son territoire et organise donc les services. Depuis 2013, elle a également intégré l'entièreté du service de transport à sa structure politique et administrative puisque la charge financière était trop lourde pour l'OBNL mandaté pour la gestion (MRC Argenteuil, 2018a.: 4).

Une des grandes orientations du SAD révisé de 2009 (modification de 2019) est de « Contribuer à améliorer l'ensemble des conditions d'accessibilité à notre territoire, de la qualité des infrastructures et des services aux usagers des divers modes de transport (terrestre, fluvial, ferroviaire et aéroportuaire) » (MRC Argenteuil, 2019b :64). En lien avec le transport collectif, pour répondre à cette orientation, on retrouve l'objectif d'« assurer le maintien et le développement des modes de transport collectif, aérien, ferroviaire et fluvial du territoire » en « développant davantage le service de transport collectif sur l'ensemble du territoire et l'adapter aux besoins des diverses clientèles visées » (p. 150). Cette volonté provient notamment d'un enjeu lié au besoin de revitaliser le transport collectif. En effet, un recul important était alors noté à la suite du retrait du service ferroviaire pour passagers entre Montréal et Ottawa par le Canadien Pacifique et au service d'autobus de la Société de transport de Laval (STL) entre Brownsburg et Laval (p.129).

La MRC a également adopté une planification stratégique 2013-2017 dans laquelle l'orientation de dynamiser et tirer profit des modes de transport existants est présente. Cette planification, avec le rapatriement de la gestion à la MRC, a mené à une révision complète du service de transport de personnes par un plan de développement des transports 2014-2018 (MRC Argenteuil, 2018a:4). Ce plan comportait 9 thématiques à présenter au conseil sous forme de projet, soit:

- 1 - Améliorer la gestion des transports collectifs,
- 2 - Revoir et bonifier l'offre de service en milieu rural,
- 3 - Développer un transport en commun pour l'agglomération urbaine de Lachute,
- 4 - Augmenter l'offre de service hors territoire,
- 5 - Développer un service de covoiturage et d'autopartage,
- 6 - Réaliser une étude coûts bénéfices pour l'implantation du train de banlieue,
- 7 - Intégrer le transport scolaire dans l'offre de service,
- 8 - Développer un programme d'immobilisation,
- 9 - Réaliser et mettre en œuvre un plan de communication.

En 2014, un plan de développement de transport collectif intégré pour les MRC d'Antoine-Labelle, des Laurentides, des Pays-d'en-Haut et d'Argenteuil a été produit par la société Gestrans. Deux circuits interurbains étaient proposés pour le secteur, soit un vers Saint-Jérôme et un vers Deux-Montagnes, ainsi qu'un circuit d'autobus local pour Lachute. Le plan intégrait également 2 stationnements incitatifs au réseau de transport : un au carrefour d'Argenteuil et un à l'intersection des routes 158 et 329.

Ces instruments ont été vecteurs de changements. Premièrement, plus de secteurs du territoire sont desservis et le circuit Saint-Jérôme a intégré des arrêts à Mirabel (Saint-Canut). La MRC a également eu une plateforme sur le site covoiturage.ca (covoiturage Argenteuil). Elle n'est cependant plus disponible étant donné son succès mitigé et la dilution des trajets qu'elle occasionnait. Le train de banlieue n'est plus dans les projets. Une navette vers le REM à Deux-Montagnes, une fois sa construction terminée, est plutôt envisagée. Les stationnements incitatifs n'ont pas été mis en place, il pourrait y en avoir un avec la navette vers Deux-Montagnes.

Pour ce qui est de l'organisation actuelle des services, les taxibus sont tarifés selon un système de zones, allant de 3,50 \$ à 4,50 \$ le passage. Le taxibus de la zone 1 joue d'ailleurs le rôle du circuit local proposé par Gestrans. Dans tous les cas, le service est gratuit pour les enfants de 12 ans et moins. Un tarif réduit est applicable pour le circuit Saint-Jérôme aux étudiants de 13 à 17 ans, ainsi que pour les gens de 65 ans et plus. Il peut également être jumelé à un service de rabatement, soit un service de taxibus faisant le lien avec un arrêt de taxibus et un arrêt d'autobus pour 2 \$. Le circuit Carrefour est gratuit pour tous, étant un exemple intéressant de financement des services en partenariat avec le privé.

Le taxibus de la zone 1 et le circuit Saint-Jérôme sont les seuls services offerts du lundi au vendredi, les autres étant disponibles d'un à deux jours par semaine. Cela occasionne toutefois des passages de trois à quatre jours par semaine lorsque plus d'une ligne de taxibus passe par un même arrêt.

Une réservation une heure avant le départ est requise dans la zone 1, sauf pour les déplacements de 7 h 15 et 8 h 15 qui doivent être réservés la veille avant 16 h. Pour les zones 2 et 3, la réservation doit être faite avant 14 h la veille. Dans tous les cas, seuls les bagages à main sont acceptés, à l'exception des aides à la marche.

Finalement, la compagnie Greyhound assure la prise en charge d'un circuit de transport interurbain traversant le territoire d'Argenteuil et qui relie Montréal et Ottawa/Gatineau (voir la section 6 pour les détails).

8.2 Prestation de services

> Taxibus

Le service permet de relier les municipalités satellites à Lachute ainsi que de se déplacer dans cette ville (figure 63). La zone 1 comporte 49 arrêts, ce qui dessert bien le centre-ville. Une possibilité de 10 passages par arrêt est présente, et ce, selon un horaire fixe aux heures entre 7 h 15 et 17 h 15 du lundi au vendredi. L'horaire rend donc possible l'utilisation du service tant pour le travail, les études que pour des besoins plus ponctuels en semaine. L'absence de circuit fixe augmente les possibilités de déplacements sur le territoire en les simplifiant puisque cela élimine la nécessité de faire des correspondances.

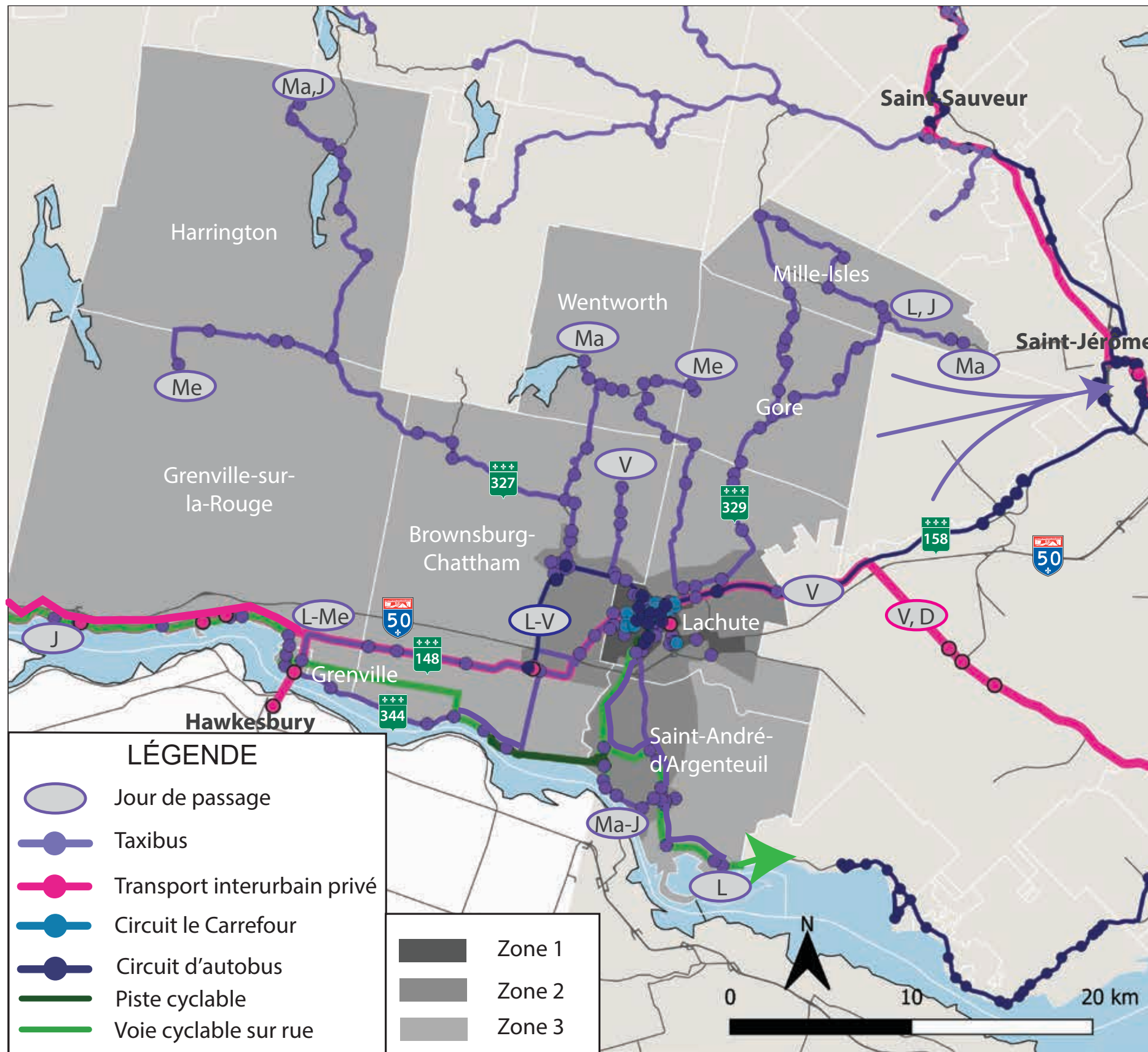
Les taxibus des zones 2 et 3 suivent un trajet pour ensuite offrir la possibilité de débarquer à n'importe lequel des 49 arrêts de la zone 1. Il y a quatre passages par arrêt, soit deux en direction de Lachute et deux pour le retour. Il est donc possible d'être à Lachute pour 9 h 10 ou 12 h 30 et de repartir à 11 h 30 ou 16 h 20 d'une à quatre fois par semaine selon la ligne et l'arrêt. L'horaire est un frein important, puisqu'il ne permet pas un usage quotidien. Il est donc impossible d'utiliser le service pour le travail ou les études. Cela nuit également à l'accès à divers services médicaux et sociaux puisqu'il n'est pas toujours possible de s'adapter aux horaires du taxibus.

Figure 62: Tarifs, fréquence, bagage et transport de vélo, MRC d'Argenteuil

	Tarif régulier			Tarif réduit			Jours par semaine	Passages par jour	Bagage	Vélo
	1 passage	10 passages	Mensuel	1 passage	10 passages	Mensuel				
circuit St-Jérôme	4,75 \$ (2 \$ rabat.)	47,50 \$ (2 \$ rabat.)	110 \$ (2 \$ rabat.)	3,75 \$ (2 \$ rabat.)	37,50 \$ (2 \$ rabat.)	90 \$ (2 \$ rabat.)	Lundi au vendredi	4 2 par direction	À main	Non
circuit Carrefour	gratuit	-	-	-	-	-	mardi-jeudi	2 1 par direction	À main	Non
taxibus zone 1	3,50 \$	35 \$	-	-	-	-	Lundi au vendredi	10	À main	Non
taxibus zone 2	4 \$	40 \$	-	-	-	-	1 à 4 jours/ semaine	4 2 par direction	À main	Non
taxibus zone 3	4,50 \$	45 \$	-	-	-	-	1 à 4 jours/ semaine	4 2 par direction	À main	Non

Source: MRC Argenteuil (2019)

Figure 63: Services dans la MRC d'Argenteuil



Source de fond de plan: MERN (2017,2010), Transport Québec (2019)
 Source des données: Autobus Galland (2019), Autobus Maheux (2019), exo (2019b), Greyhound (2019), MRC Argenteuil (2019), MRC2M (2015), Route verte (2018), TA CL (2019)
 Un zoom sur Lachute est présent en annexe

Pour l'utilisateur, le temps de déplacement en taxibus vers Lachute est semblable au temps en voiture, sauf pour Wentworth et Harrington. Il s'agit donc d'un incitatif à l'utilisation du service.

Figure 64: Temps de déplacement vers Lachute

	Taxibus	Voiture
Grenville	40 min	35 min
Brownsburg	15 min	6 min
St-André-Est	15 min	12 min
Mille-Isles	40 min	35 min
Wentworth	40 min	22 min
Harrington	50 min	30 min

Source: MRC Argenteuil (2019), Google Maps (2019)

Certaines municipalités sont toutefois situées près de centres hors de la MRC. Par exemple, Mille-Isles est situé à 20 minutes de Saint-Jérôme et à 30 minutes de Saint-Sauveur alors que Lachute est à 35 minutes, et ce, en voiture. Il en est de même pour Grenville qui est à 6 minutes de Hawkesbury, mais à 35 minutes de Lachute. Aussi, des services offerts par d'autres régions sont parfois à proximité et pourraient permettre de joindre des villes situées à distance raisonnable du domicile, bien que parfois plus loin que Lachute. Par exemple, Mille-Isles est près du service de taxibus de Saint-Colomban vers Saint-Jérôme, Saint-André-d'Argenteuil est à proximité de l'Express d'Oka, tout comme Harrington l'est du taxibus vers Saint-Sauveur et Mont-Tremblant. Des ententes avec les organismes de transport ou de taxi avoisinant pourraient donc être bénéfiques pour les résidents de ces secteurs.

Figure 65: Temps de déplacement vers des centres hors MRC

	Lachute	
Mille-Isles/St-Jérôme	20 min	35 min
Mille-Isles/St-Sauveur	30 min	35 min
Harrington/St-Sauveur	45 min	30 min
Harrington/Mont-Tremblant	40 min	30 min
Grenville/Hawkesbury	6 min	35 min
St-André-Est/Oka	25 min	12 min

Source: MRC Argenteuil (2019), Google Maps (2019)

Finalement, les arrêts du taxibus sont bien identifiés, ce qui est une force importante pour faire connaître le service et rassurer un nouvel utilisateur.

> Circuit Saint-Jérôme et rabattement

Partant de Brownsburg-Chatham vers Lachute, le circuit offre ensuite des arrêts à Saint-Canut (Mirabel) avant de desservir les principaux pôles d'étude, de travail et de transport de Saint-Jérôme. L'autobus offre deux allées et deux retours par jour, du lundi au vendredi. Il est donc possible d'être à Saint-Jérôme vers 7 h 00 ou 16 h 30 et d'être à Lachute vers 8 h 00 et 17 h 45. Il est également possible d'utiliser un service de rabattement entre tout arrêt de taxibus et trois arrêts d'autobus prédéterminés.

Le temps de déplacement est similaire à celui en voiture pour Lachute et s'allonge en s'éloignant. En effet, du village de Brownsburg, il est de 60 minutes par rapport à 40 minutes en voiture. À Brownsburg-Chatham (secteur Saint-Philippe), c'est plutôt 70 minutes, alors que seulement 40 minutes sont requises en voiture. Ceci s'explique par la proximité de l'autoroute 50 qui permet un trajet direct en voiture. En autobus, ces usagers doivent passer par le village de Brownsburg au nord, puis dans la ville de Lachute avant de prendre la direction de Saint-Jérôme.

Pour les gens devant utiliser le rabattement, la situation est similaire. Mille-Isles doit faire 60 minutes plutôt que 20 minutes en voiture, Grenville est à 85 minutes en transport en commun et à 45 minutes en voiture, et Saint-André-d'Argenteuil est à 65 minutes par rapport à 40 minutes en voiture. Ce temps supplémentaire peut donc grandement dissuader l'utilisation du transport en commun vers Saint-Jérôme pour les gens habitant à l'extérieur de la Ville de Lachute. Par contre, malgré les longs temps de déplacement pour les résidents des extrémités de la MRC, le service de rabattement est simple à utiliser et très efficace. Un taxi attend le ou les utilisateurs de la même ligne de taxibus à la sortie de l'autobus et les dépose à l'arrêt choisi ou, inversement, va les déposer à l'arrêt d'autobus. La compagnie de taxi, avisée des retards de l'autobus, s'assure qu'un service sera disponible pour le rabattement en cas de problèmes avec l'autobus.

Le circuit Saint-Jérôme dessert principalement des travailleurs et des étudiants. Pour cette clientèle, le temps de déplacement est un élément décisif dans le choix du mode de transport. Il pourrait donc être intéressant de voir si le temps de déplacement pourrait être diminué pour les gens vivant à l'extérieur de Lachute. Par exemple, une entente pourrait être faite pour utiliser les taxis de Saint-Jérôme ou Mirabel pour offrir des taxibus vers Saint-Jérôme directement ou vers les arrêts de Saint-Canut, et ce, pour les municipalités près de Saint-Jérôme, comme Mille-Isles. Aussi, l'ajout de stationnements incitatifs pour voitures et vélos pourrait permettre aux gens de diminuer le temps de parcours en évitant certains détours qu'engendre le tracé du circuit.

Pour ce qui est de l'horaire et de la fréquence, l'autobus effectue deux boucles, soit une le matin et une en fin d'après-midi. Il quitte Argenteuil avant 6 heures pour arriver vers 7 h à Saint-Jérôme. C'est donc tôt pour la majorité des travailleurs et des étudiants. L'horaire du matin favorise donc les gens se rendant vers le CFP ou autre point de travail de Lachute puisque le bus quitte la gare de Saint-Jérôme vers 7 h et arrive à Lachute vers 8 h. Le retour est toutefois tôt de Lachute, soit vers 15 h 30, ce qui peut ne pas convenir à plusieurs travailleurs. Le retour est donc propice aux étudiants de Lachute devant revenir à Saint-Jérôme, ainsi qu'aux gens travaillant ou étudiant à Saint-Jérôme et retournant à Lachute (départ vers 16 h 45 et arrivée vers 17 h 45). Ainsi, bien qu'il s'agisse du meilleur compromis pour les déplacements dans les deux sens, l'horaire peut décourager plusieurs utilisateurs.

Aussi, comme l'autobus passe une fois par direction le matin et le soir, il peut être inquiétant de ne pas pouvoir se rendre à destination si l'autobus est manqué puisqu'il n'y a alors aucune autre option. Il s'agit d'un autre élément dissuasif.

Finalement, un système a été mis en place pour aviser les utilisateurs inscrits de problèmes liés à l'autobus. Ceux-ci reçoivent alors des alertes par SMS en cas de retard, par exemple. Ceci peut être rassurant étant donné la faible fréquence de passage.

> Circuit Carrefour

Le circuit Carrefour est un service gratuit offert deux jours par semaine avec un aller arrivant au centre commercial de Lachute à 10 h 50 et un départ à 13 h 15.

Le circuit contient beaucoup d'arrêts dans la ville (une carte de Lachute est présente en annexe). Étant donné qu'il dessert principalement des personnes âgées allant au centre commercial, il s'agit de quelque chose de positif. En effet, il s'agit d'une clientèle préférant limiter les distances de marche et disposant de temps pour faire ses déplacements. Aussi, comme le service de taxibus est efficace et dessert tout le centre de Lachute du lundi au vendredi, ce circuit gratuit joue bien son rôle bien qu'il ne soit offert que deux jours par semaine.

> Autobus interurbain

La compagnie Greyhound offre un service deux jours par semaine (vendredi et dimanche) permettant d'aller à Montréal, Hawkesbury, Gatineau et Ottawa. Deux passages, soit un vers Montréal et un vers Ottawa, sont disponibles.

L'arrêt est situé au dépanneur Sonic sur l'avenue Béthany. Pour un usager regardant sur internet, l'information est difficile à trouver, bien que présente, et il est difficile d'avoir l'information par téléphone, surtout en français.

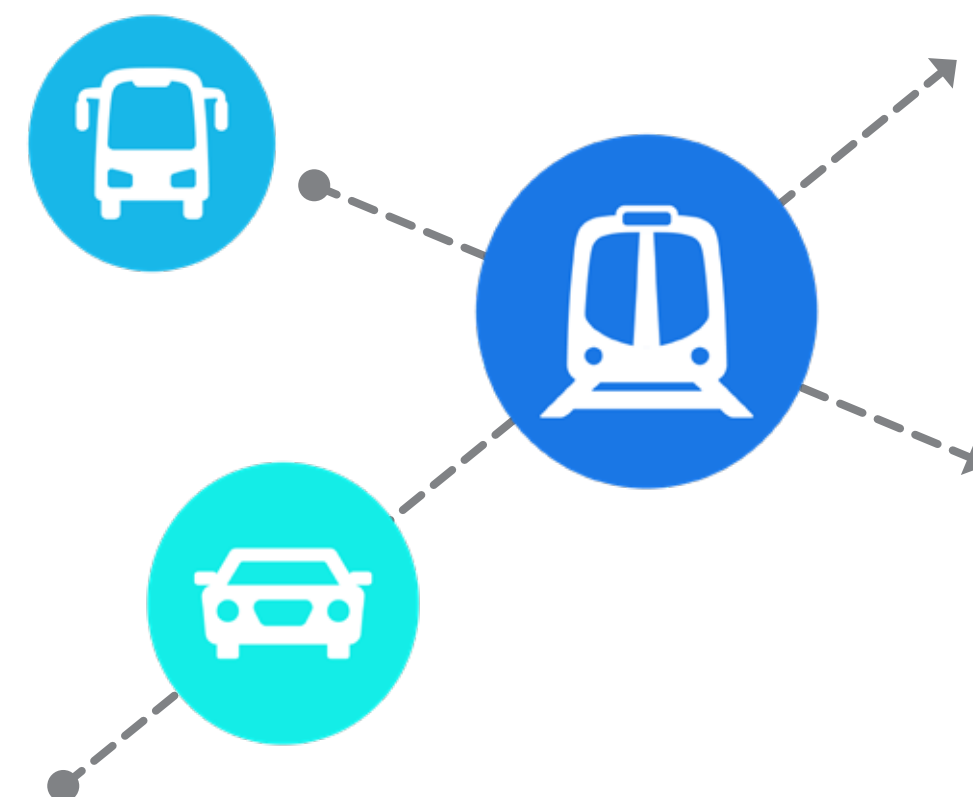
À Lachute, un adulte paie environ 46 \$ pour aller à Ottawa pour un temps de déplacement de 3 h 45 par rapport à 1 h 30 en voiture. Il s'agit d'un trajet beaucoup plus long. De plus, la fréquence de 2 jours par semaine est un autre frein important.

Pour aller à Hawkesbury, Greyhound est actuellement la seule option. Le trajet coûte 30 \$ environ et prend 41 minutes par rapport à 26 minutes en voiture. Le service est cependant très peu fréquent et la proximité fait en sorte que la fréquence n'est pas suffisante pour desservir cette région. En effet, la région d'Hawkesbury (Prescott et Russell) est le deuxième lieu de déplacement des travailleurs de la MRC (10 %), après les déplacements internes (52 %). Le comté de Prescott et Russell dépasse ainsi Montréal (8 %) et la MRC Rivière-du-Nord (7 %) quant aux déplacements des travailleurs. Il serait donc intéressant d'avoir un service vers Hawkesbury, d'autant plus qu'un service est en développement dans ce comté qui permettra de se déplacer une fois rendu sur place.

Figure 66: Temps de déplacement vers St-Jérôme, TC et voiture

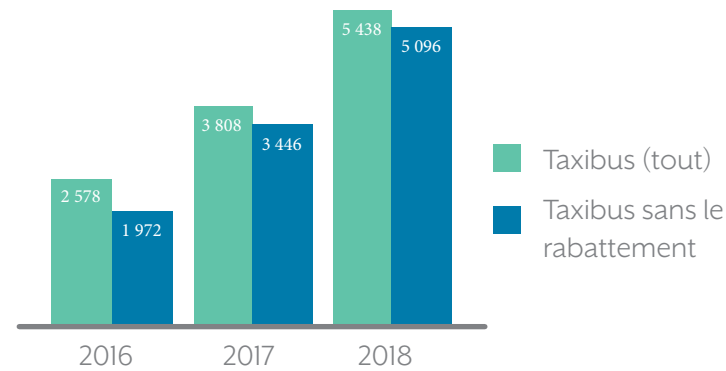
	Modes	TC	Voiture
Lachute	Autobus	40 min	32 min
Brownsburg	Autobus	60 min	40 min
Brownsburg-Chatham (Secteur Saint-Philippe)	Autobus	70 min	40 min
Mille-Isles	Rabattement + Autobus	60 min	20 min
Grenville	Rabattement + Autobus	80 min	45 min
St-André-Est	Rabattement + Autobus	65 min	40 min

Source: MRC Argenteuil (2019), Google Maps (2019)



8.3 Utilisation des services

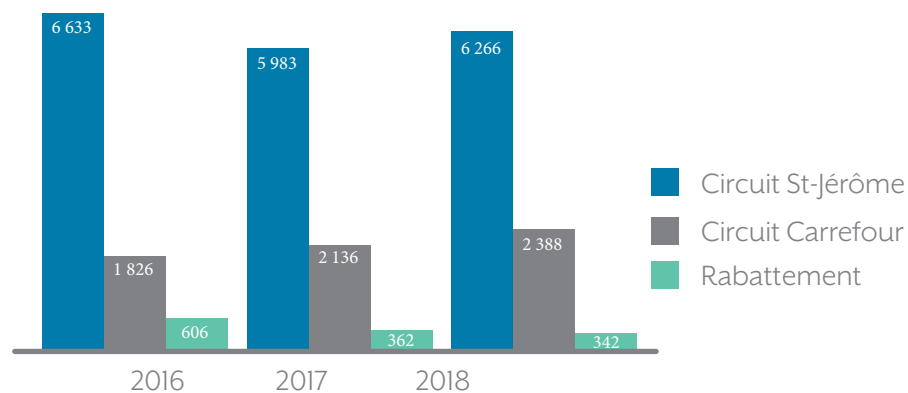
Figure 67: Nombre de déplacements en taxibus



Source: Données fournies par la MRC d'Argenteuil

Le nombre de déplacements effectués par les taxibus est en hausse depuis les trois dernières années, et particulièrement ceux qui ne sont pas liés au service de rabattement. Sans ce dernier, il s'agit d'une hausse de 75 % entre 2016 et 2017 et de 48 % entre 2017 et 2018. Cela répond donc à un besoin. Il serait cependant intéressant de voir l'utilisation par zone ou du moins, entre la zone 1 et les zones 2 et 3. En effet, la grande différence de services entre ces zones pourrait mener à des statistiques bien différentes. Est-ce que la hausse de l'achalandage est principalement due à une hausse à l'intérieur de la zone 1 alors que les autres zones vivent une régression?

Figure 68: Nombre de déplacements en autobus



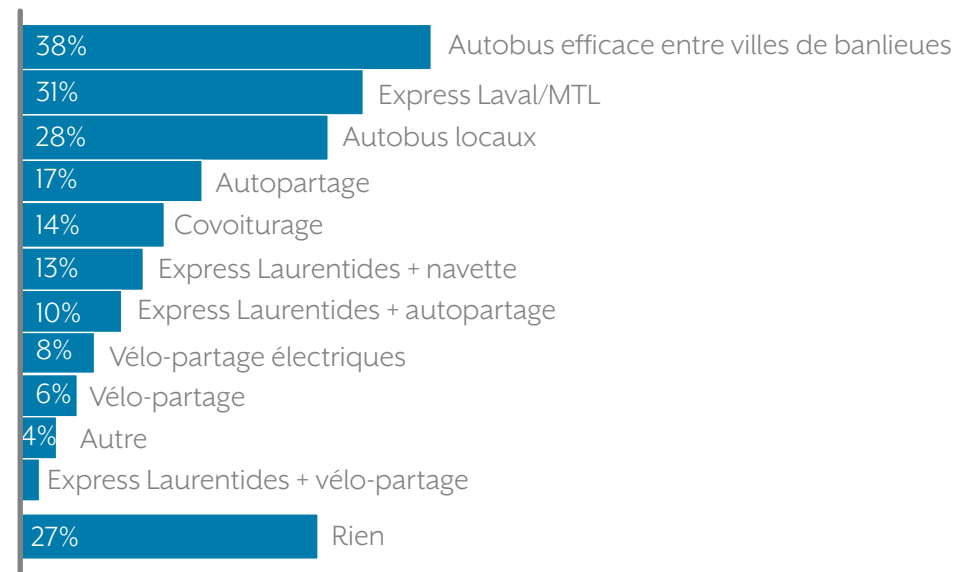
Source: Données fournies par la MRC d'Argenteuil

Quant au circuit Saint-Jérôme, l'achalandage a baissé de 10 % entre 2016 et 2017 puis a remonté de 5 % entre 2017 et 2018. Il s'agit de faibles variations, laissant supposer que l'utilisation a été plutôt stable pour ces trois années. Le service de rabattement est en baisse, soit 40 % de moins entre 2016 et 2017 et 6 % de moins entre 2017 et 2018 pour une baisse totale de 46 % depuis 2016. Le circuit du carrefour est, quant à lui, en augmentation avec une hausse de 17 % entre 2016 et 2017 et de 12 % entre 2017 et 2018.

8.4 Besoins de la population

Dans la MRC d'Argenteuil, les gens ont mentionné le besoin d'un système d'autobus plus efficace pour les déplacements entre les villes de banlieues* (38 %). Ensuite viennent des express vers Laval ou Montréal (31 %) et un système d'autobus local efficace (28 %). Pour 27 % des participants, il n'y a aucun moyen pour qu'ils utilisent moins la voiture.

Figure 69: Diminuer l'utilisation de la voiture: MRC d'Argenteuil



Source: CRE Laurentides (2020)

Quatre municipalités ont répondu en nombre suffisant au sondage pour permettre une analyse spécifique, soit Brownsburg-Chatham, Lachute, Mille-Isles et Saint-André-d'Argenteuil. Brownsburg-Chatham et Lachute ont des résultats similaires, soit un fort désir pour des déplacements entre les villes (45 % et 51 % respectivement), suivi par les autobus express vers Laval ou Montréal (37 % et 40 % respectivement). Ensuite viennent les autobus locaux (29 % et 37 %). À Mille-Isles et Saint-André-d'Argenteuil, étant en milieu plus rural, le taux de gens disant ne pas pouvoir utiliser moins la voiture est beaucoup plus élevé (43 % et 31 %) alors que c'est de 21 % et 16 % dans les deux autres municipalités. À Mille-Isles, le besoin de pouvoir se déplacer entre les villes de banlieues ressort en premier (26 %) et les autobus locaux devançant les express vers Montréal et Laval (19 % et 17 % respectivement). À Saint-André-d'Argenteuil, les déplacements entre les villes ressortent également en premier (31 %) et les autobus locaux et les autopartages arrivent à égalité en deuxième position (24 %). Les express vers Laval ou Montréal arrivent en troisième position (22 %).

* Il est à noter que le terme «villes de banlieue» est celui utilisé dans le sondage

Dans Argenteuil, le principal frein à l'utilisation des services existants est le lieu de départ non desservi (47 %), suivi par les horaires (42 %). Par la suite viennent l'impossibilité de faire les autres déplacements et le lieu d'arrivée non desservi (22 % et 21 %). Ainsi, bien que des arrêts de taxibus soient présents sur tout le territoire, l'horaire fait en sorte que les gens sont non desservis par rapport à leurs besoins. Vers la MRC, ce sont plutôt les horaires qui dominent au niveau des freins (48 %).

Figure 70: Principaux freins à l'utilisation des services: MRC d'Argenteuil

À partir	Vers
<ul style="list-style-type: none"> Départ non desservi (47 %) Horaire (42 %) Autres déplacements (22 %) Arrivée non desservie (21 %) Semble complexe/connait pas ça (16 %) Durée (16 %) 	<ul style="list-style-type: none"> Horaire (48 %) Départ non desservi (35 %) Arrivée non desservie (26 %) Autres déplacements (25 %) Semble complexe/connait pas ça (16 %) Durée (13 %)

Source: CRE Laurentides (2020)

Pour ce qui est des utilisateurs des services, les horaires sont l'irritant principal (37 %), suivi du fait qu'il n'est pas possible d'aller partout (32 %) et du tarif (29 %). Le manque de stationnement et la difficulté de se rendre au transport collectif sont également des freins importants. Pour ceux terminant leur trajet dans la MRC, c'est plutôt le fait de ne pas pouvoir aller partout et l'impossibilité de faire les autres déplacements (36 % chacun). Le manque de stationnement et la complexité sont également importants.

Figure 71: Principaux irritants des utilisateurs du TC: MRC d'Argenteuil

À partir	Vers
<ul style="list-style-type: none"> Horaire (37 %) Ne va pas partout où je veux (32 %) Tarif (29 %) Manque de stationnement (24 %) Se rendre au transport collectif (24 %) Durée (22 %) Autres déplacements (12 %) Matériel à transporter (12 %) Retards (10 %) 	<ul style="list-style-type: none"> Ne va pas partout où je veux (36 %) Autres déplacements (36 %) Manque de stationnement (29 %) Complexité (29 %) Durée (21 %) Horaires (21 %) Tranferts difficiles/nombreux (21 %) Tarif (14 %) Difficulté de se rendre au TC (14 %)

Source: CRE Laurentides (2020)

49 % des usagers des services de transport collectif de la région disent utiliser le train, 29 % les autobus et 22 % le taxibus.

9. SECTEUR DES MRC DES PAYS-D'EN-HAUT ET DES LAURENTIDES (TACL)

9.1 Prise en charge et gestion des activités

> MRC des Pays-d'en-Haut et des Laurentides

Les MRC des Pays-d'en-Haut et des Laurentides ont pris en charge le transport collectif sur leur territoire. La gestion du service est assurée par le TACL, un OBNL qui s'est vu confié le volet du transport en commun intermunicipal par les deux MRC en 2011. C'est donc pour cette raison que les deux MRC sont traitées dans la même section. TACL est considéré comme un organisme de transport rural, mais considère, étant donné un axe urbain plus élargi, être en milieu semi-rural. Il espère que ce statut soit reconnu, ce qui lui permettrait d'obtenir un meilleur financement. (TACL, 2019:3)

Dans leur SAD en vigueur, aucune des deux MRC n'a d'objectif ou d'orientation en lien avec le transport collectif.

En 2014, un plan de développement de transport collectif intégré pour les MRC d'Antoine-Labelle, Laurentides, Pays-d'en-Haut et Argenteuil a été fait par la société Gestrans. Dans le secteur, le service principal proposé est le circuit 3 MRC, soit un circuit partant de la MRC d'Antoine-Labelle pour se rendre au métro Cartier, à Laval. Le circuit comporte 7 arrêts, soit Mont-Laurier, Rivière-Rouge, Labelle, Mont-Tremblant, Sainte-Agathe-des-Monts, Sainte-Adèle et Laval et emprunte la 117 et l'autoroute 15. Étant donné le faible nombre d'arrêts, des stationnements incitatifs leur sont associés, ainsi qu'un service de rabattement par taxibus. Aussi, une voie réservée sur l'autoroute 15 et l'utilisation des accotements par les autobus là où il n'y a pas de voies réservées sont les deux points centraux pour permettre une desserte rapide du circuit 3 MRC. Bien que cela n'ait pas été mis en place, un service express vers Laval est en projet par le TACL.

Figure 72: Tarifs, fréquence, bagage et transport de vélo, Région du TACL

	Tarif régulier			Tarif réduit			Jours par semaine	Passages par jour	Bagage	Vélo	Fauteuil roulant	Prise en charge
	1 passage	10 passages	Mensuel	1 passage	10 passages	Mensuel						
Inter centre	6 \$	40 \$	95 \$ (centre et nord)	gratuit étudiants CFP	-	-	Tous les jours	10 par direction en semaine 4 par direction fds	À main sinon sur certains départs	Oui	Certains arrêts	TACL
Inter nord	6 \$	40 \$	68,50 \$	gratuit étudiants CFP	-	-	Lundi au vendredi	4 2 par direction	À main sinon sur certains départs	Oui	Non	TACL
Taxibus TACL	5 \$	-	-	-	-	-	Lundi au vendredi	8 4 par direction	À main	Non	Non	TACL
Mont-Tremblant	Gratuit	-	-	-	-	-	Tous les jours	22 +	À main	Oui	Certains arrêts	Ville Mont-Tremblant
St-Donat/Ste-Agathe	5,25 \$	35 \$	-	-	-	-	Lundi au vendredi	4 2 par direction	À main	Non	Non	Matawinie

Source: Sites internet des divers organismes (2019)

Le plan proposait également le circuit des routes 327 et 364 pour relier la MRC des Pays-d'en-Haut et des Laurentides tout en suggérant une offre est-ouest. Partant de Mont-Tremblant pour se rendre à Sainte-Adèle, il passe par Arundel, Lac-des-Seize-Îles, Morin-Heights et Saint-Sauveur. TACL a plutôt opté pour des taxibus rabattant les résidents de ces municipalités vers les centres, limitant toutefois les possibilités de déplacements à la ville centre la plus près et réduisant les possibilités de déplacements entre les villages.

Finalement, dans le secteur, le plan proposait des circuits locaux pour Sainte-Agathe-des-Monts, Sainte-Adèle et Saint-Sauveur, et ce, pour alimenter les circuits régionaux et pour les déplacements locaux. Ces circuits locaux n'ont pas été mis en place. L'Inter propose plutôt des arrêts directement dans les centres-villes de ces municipalités, permettant quelques déplacements locaux. Cela allonge toutefois le temps de parcours de l'autobus et limite les possibilités de déplacements locaux.

Pour ce qui est des services actuels, l'autobus du TACL, soit l'Inter, coûte 6 \$ pour se déplacer dans la zone centre (Saint-Jérôme à Mont-Tremblant) ou dans la zone nord (Mont-Tremblant à Rivière-Rouge). Des livrets de 10 passages sont disponibles au coût de 40 \$. Deux titres mensuels (30 jours) existent : un pour les déplacements avec l'Inter zone nord seulement et un pour se déplacer sur tout le territoire. Il n'y a pas de tarifs réduits, mais les étudiants des CFP de la commission scolaire des Laurentides et les enfants de 11 ans et moins accompagnés d'un adulte peuvent embarquer gratuitement. Un service d'accompagnement aux aînés est disponible, ce qui est un facilitateur intéressant pour ces nouveaux usagers qui peuvent être inquiets face à l'utilisation d'un nouveau mode de transport.

Le circuit Inter centre, allant de Mont-Tremblant à Saint-Jérôme, circule tous les jours avec 20 passages en semaine et 8 les fins de semaine. Le circuit est légèrement modifié la fin de semaine pour desservir le Carrefour du Nord. Les bagages plus volumineux peuvent être acceptés sur certains départs et 29 arrêts sont accessibles pour les personnes à mobilité réduite, tel qu'indiqué sur l'horaire.

Le circuit Inter nord, entre Rivière-Rouge et Mont-Tremblant, est en service du lundi au vendredi avec quatre passages par jour, soit deux par direction.

Le service de taxibus est disponible tous les jours, à l'exception d'un circuit, au coût de 5 \$. La réservation doit être faite 2 heures avant le départ. Il est conçu autour d'un système avec des arrêts et des heures fixes et offre 4 départs par direction. Il est axé sur le rabattement vers l'Inter et les centres-villes.

> Autre MRC

La MRC de Matawinie, dans Lanaudière, organise et gère un circuit d'autobus reliant Saint-Donat et Sainte-Agathe-des-Monts. Dans la région, il dessert également Sainte-Lucie-des-Laurentides, Val-des-Lacs et Lantier.

Gratuit pour les enfants de 7 ans et moins, le service coûte 5,25 \$ pour un passage unique et 35 \$ pour 10 passages. Le circuit permet des correspondances vers l'autobus de l'Inter pour aller vers Mont-Tremblant ou Saint-Jérôme.

Le service est offert du lundi au vendredi avec un départ le matin et un départ en après-midi par direction.

> Municipalité locale

La Ville de Mont-Tremblant a pris en charge le transport collectif sur son territoire et gère un système d'autobus. Depuis l'été 2019, le service est gratuit pour tous et il a été augmenté. Ce nouvel horaire permettrait une augmentation de près de 300 % du nombre de correspondances avec le TACL et le temps d'attente avec Galland est réduit (Vincent,G., 2019).

Après 6 mois d'utilisation, la gratuité a été un succès pour le TCMT. En effet, dès le mois de juillet, l'achalandage du service aurait connu une augmentation de 90 % par rapport à la même période de l'année précédente. Par la suite, l'augmentation du nombre de passagers se serait poursuivie pour atteindre 119 % en décembre (Mont-Tremblant, 2020).

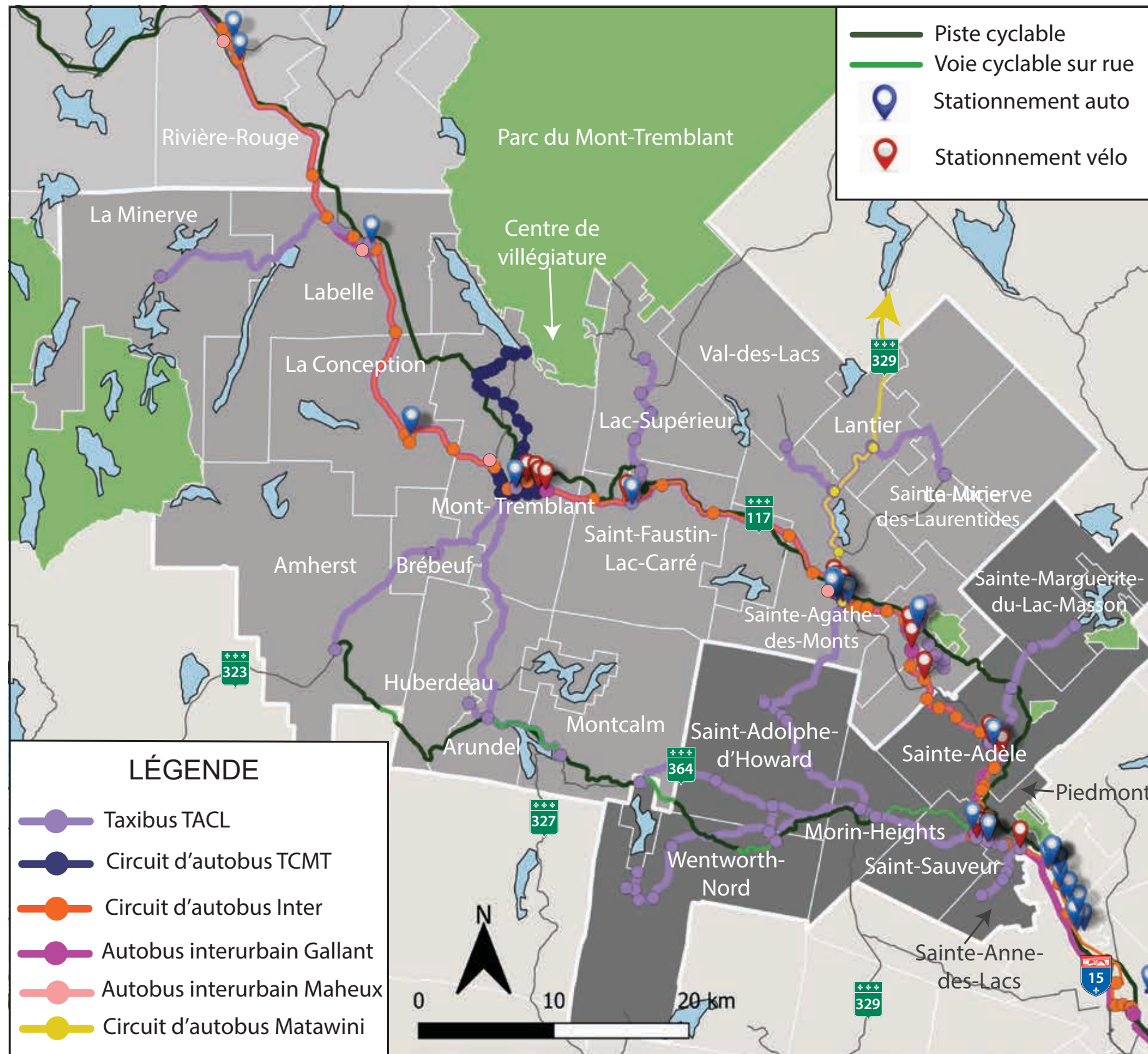
Des supports à vélo sont présents sur les deux lignes du service et certains arrêts sont accessibles pour les personnes à mobilité réduite. On retrouve plus de 20 boucles par jour entre le centre de villégiature et le centre-ville effectuées par les deux lignes du circuit. Les heures sont prolongées les vendredis et les samedis soir en plus des soirs d'événements. Il est à noter que les deux lignes effectuent le même trajet, seul l'horaire varie.

> Transport interurbain

Le secteur est desservi par les services d'Autobus Galland et Maheux. (Voir la section 7 pour les détails)

9.2 Prestation de services

Figure 73: Services dans les MRC des Pays-d'en-Haut et des Laurentides



Source de fond de plan: Google Maps (2019), MERN (2017,2010), Transport Québec (2019)
 Source des données: Autobus Galland (2019), Autobus Maheux (2019), Google maps (2019), Mont-Tremblant (2019), Prévost (2019), Route verte (2018), TACL (2019), TACL (2019b), Vélocité (2014)

➤ **Autobus Inter**

L'Inter est un circuit de type intermunicipal. En semaine, il offre des opportunités intéressantes pour les usagers, et ce, surtout en heure de pointe (seuls deux départs par direction sont disponibles hors période de pointe). Les fins de semaine, quatre départs par direction sont offerts.

À l'exception de la Ville de Mont-Tremblant, un manque est donc présent pour les déplacements locaux sur le territoire. En effet, l'Inter peut difficilement être utilisé pour des déplacements locaux. Aussi, aucun service n'est disponible dans les villes pour amener la population vers le service intermunicipal. Des stationnements incitatifs sont présents sur tout le territoire, ainsi que des supports à vélo aux arrêts avec abribus (20 arrêts), ce qui facilite l'accès multimodal. La situation toutefois est plus problématique à la sortie de l'autobus puisqu'à ce moment, aucun service n'est disponible pour se rendre jusqu'à la destination si elle n'est pas au centre-ville. Pour les cyclistes, le transport du vélo peut aider.

Le circuit de la zone nord est moins fréquent avec un départ le matin et un en fin d'après-midi par direction, du lundi au vendredi. Un abribus est disponible à Labelle, un support à vélo devrait y être installé. Ce circuit n'est pas accessible pour les personnes en fauteuil roulant. Il est à noter qu'il ne bénéficie d'aucune subvention et est assumé à parts égales par la MRC des Laurentides et la municipalité de Rivière-Rouge, ce qui limite les services possibles.

Les autobus sont munis de supports à vélos, de boîtes de partages de livres et de supports à skis et planches à neige. Les vélos doivent être installés par les usagers et une vidéo est disponible sur le site internet pour leur montrer la procédure, ce qui est rassurant pour un nouvel utilisateur. Du wi-fi est disponible gratuitement, permettant de travailler dans l'autobus. Le site internet, ainsi que l'horaire papier, contient beaucoup d'informations, ce qui permet de mettre en confiance et de rassurer les usagers. Aussi, l'application Transit de Google peut être utilisée pour trouver les horaires en temps réels, mais également comme outils de navigation lors du déplacement. En effet, il est possible de préciser l'arrêt souhaité et l'application montre en temps réel le déplacement de l'autobus, mentionne le nombre d'arrêts avant le débarquement et avertit l'utilisateur lorsqu'il approche de sa destination. Pour les personnes âgées, un service gratuit d'accompagnement est disponible pour découvrir l'Inter.

Les horaires permettent des correspondances efficaces avec le train de banlieue, le taxibus et l'autobus de Mont-Tremblant. Dans ce contexte, c'est particulièrement vrai pour les gens arrivant du sud puisque des temps d'attente de 30 minutes et plus sont présents entre le circuit zone nord et TCMT.

> Taxibus

Pour ce qui est des temps de déplacement, la figure 74 montre que plus la distance parcourue est longue, plus l'avantage de la voiture par rapport à l'autobus est grand. Aussi, pour les secteurs où l'autoroute est à proximité, le temps en transport en commun est également plus long.

Figure 74: Temps de déplacement

	Modes	TC	Voiture
Mont-Tremblant/ Saint-Jérôme	Autobus	105 min	55 min
Mont-Tremblant/ Sainte-Agathe-des-Monts	Autobus	40 min	36 min
Sainte-Agathe-des-Monts/ Saint-Jérôme	Autobus	60 min	40 min
Sainte-Agathe-des-Monts/ Sainte-Adèle	Autobus	20 min	16 min
Sainte-Adèle/ Saint-Jérôme	Autobus	45 min	26 min

Source: TACL (2019), Google Maps (2019)

Finalement, le tarif fixe de 6 \$ par passage dans la zone centre peut sembler élevé pour plusieurs, particulièrement lorsque des distances plus courtes sont parcourues. En effet, le tarif est abordable entre Saint-Jérôme et Mont-Tremblant (80 km pour 6 \$), mais onéreux entre Sainte-Adèle et Saint-Sauveur (10 km pour 6 \$), par exemple. Le tarif peut donc être un frein. Le titre mensuel devient alors avantageux pour ces clients devant faire de nombreux déplacements sur une courte distance.

De façon générale, l'expérience est donc agréable et rassurante, même pour les nouveaux utilisateurs. Le TACL prend en considération les transports multimodaux, ce qui est favorable à l'utilisation des transports collectifs. Il serait toutefois intéressant de publiciser le fait que des supports à vélos sont disponibles aux arrêts avec abribus sur l'horaire. Aussi, lors de nos déplacements dans le service, nous avons dû aider des utilisateurs qui n'arrivaient pas à lire l'horaire d'autobus dans les abribus puisqu'il contient beaucoup d'information et que l'écriture est en petits caractères. En effet, certains n'arrivaient pas à lire le texte et d'autres n'arrivaient pas à se situer dans le tableau.

Le service de taxibus est rapide, permet des correspondances faciles avec le service d'autobus et toutes les municipalités du territoire sont desservies. À Saint-Adolphe-d'Howard, il permet de rejoindre Sainte-Agathe-des-Monts et Saint-Sauveur, alors que les autres municipalités ont accès à la ville la plus près ou à l'arrêt d'autobus le plus près.

Étant accessible à tous, le service peut être utilisé par des touristes ou des gens désirant visiter des proches, par exemple. Dans le contexte de tourisme de plusieurs municipalités situées en retrait de la 117, comme Saint-Adolphe-d'Howard, cette opportunité est intéressante. Cependant, cette utilisation est probablement peu fréquente étant donné que le service est sur réservation et donc qu'il n'est pas proposé par Google lors de la recherche. Aussi, le fait de ne pas pouvoir utiliser le coffre du véhicule rend le service plus attrayant pour les excursionnistes que pour les touristes.

Le service dispose de moins de possibilités de déplacements en lien avec l'horaire que l'autobus, ce qui peut représenter un frein pour plusieurs, comme le fait de devoir réserver, bien que ce ne soit que 2 heures avant le départ, et de ne pas pouvoir payer avec la passe d'autobus. Ceci devrait toutefois être modifié.

> Stationnements incitatifs

Des stationnements incitatifs sont disponibles pour les usagers près de 16 des 75 arrêts de la zone centre. Il y en a donc dans toutes les villes desservies. Seul celui de Piedmont dispose toutefois d'une entente officielle avec le propriétaire. Pour cette raison, il est le seul avec des supports à vélos. Dans la zone nord, deux disposent d'une entente officielle parmi les cinq proposés sur le site internet. Parmi les stationnements non officiels, quelques-uns sont toutefois à plus de 10 minutes de marches de l'arrêt, comme à Val-David, ce qui peut être un frein.

> Autobus Mont-Tremblant

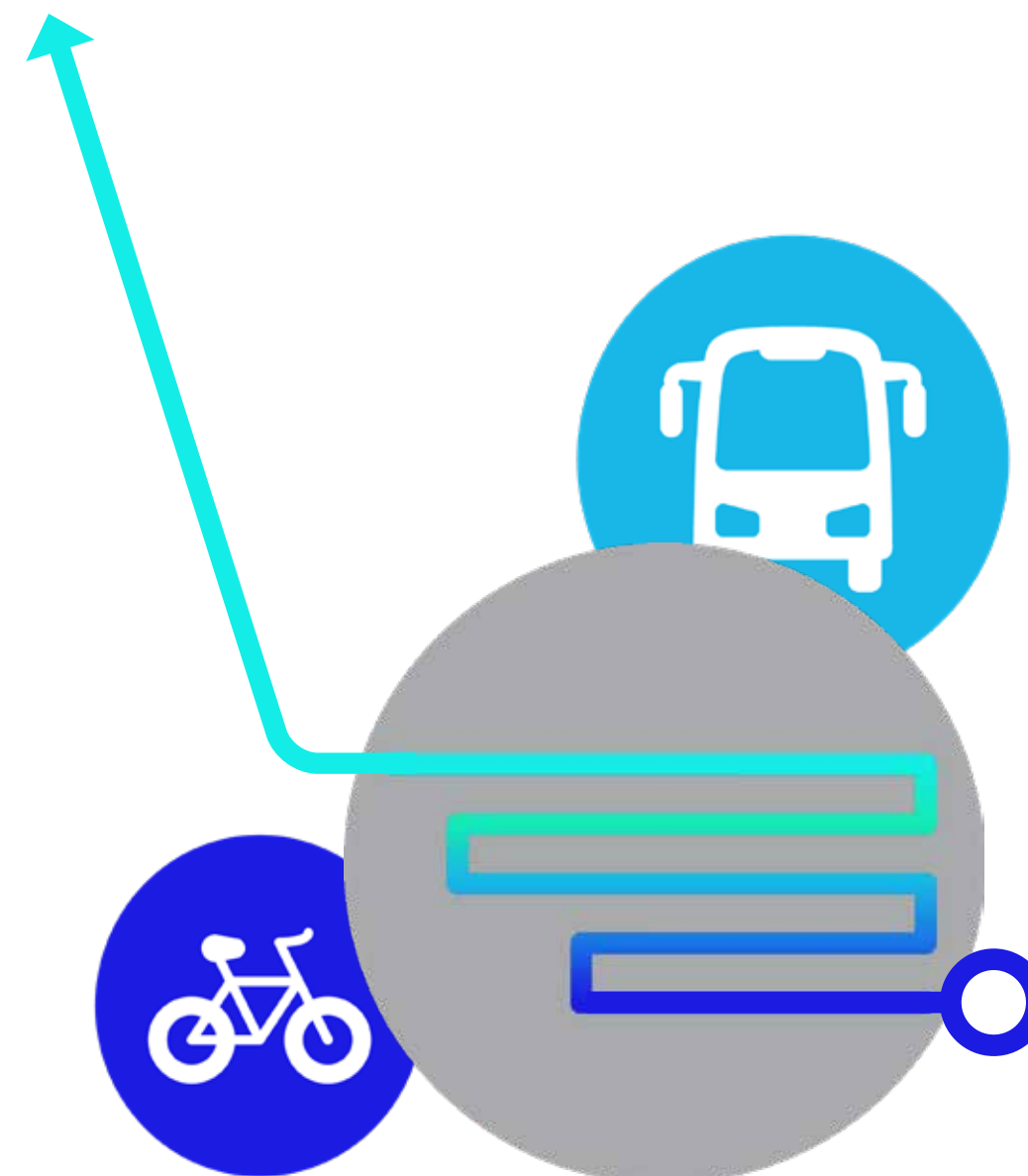
Le service de la Ville de Mont-Tremblant attire des travailleurs, des jeunes et des touristes de passage dans la région. Les autobus sont d'ailleurs tous munis de supports permettant le transport de vélos. Le circuit relie la montagne au centre-ville puis effectue une boucle dans le centre.

Tout comme le service de l'Inter, les autobus du TCMT sont accessibles sur l'application Transit pour la planification des déplacements et pour le suivi en temps réel. Effectuant des boucles, les deux navettes offrent un service aux 35 à 40 minutes jusqu'en soirée.

Plusieurs arrêts sont accessibles en fauteuils roulants et sont bien indiqués sur l'horaire. Les abribus ainsi que les lieux de croisement avec les autres services sont également indiqués sur l'horaire. La consultation des heures de passage est toutefois ardue, tant aux abribus que sur l'horaire, étant donnée la présence de deux lignes similaires en journée, mais indiquées séparément. En effet, au premier

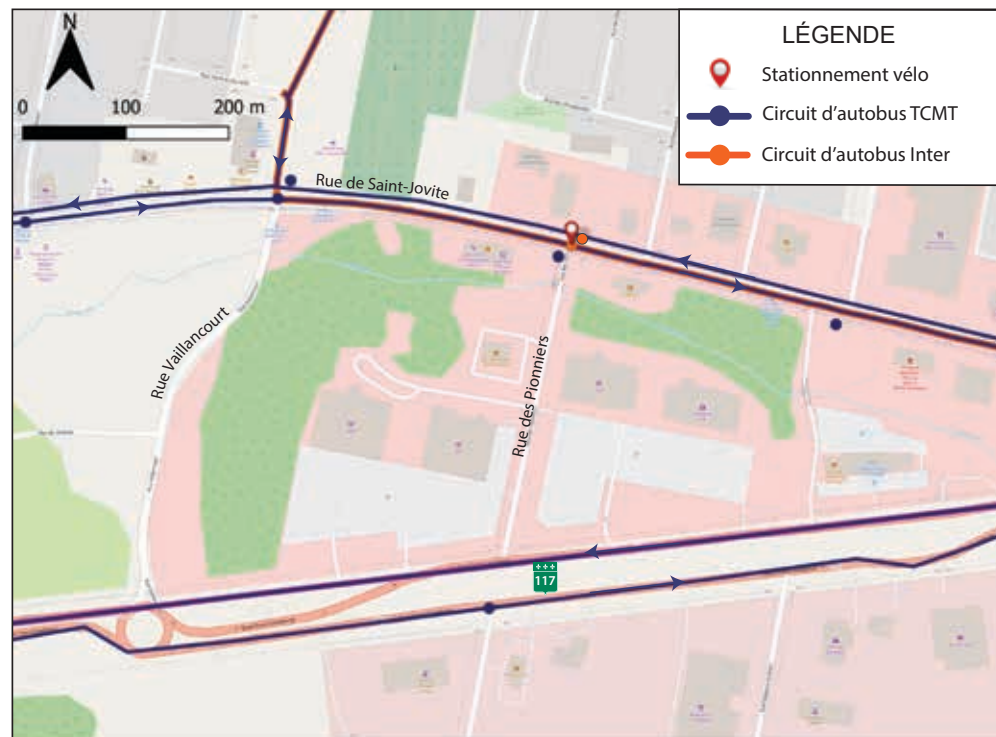
coup d'œil, il n'est pas facile de comprendre que les deux lignes effectuent le même trajet et donc qu'il faut consulter les deux horaires pour savoir à quelle heure est le prochain passage. Aux abribus, le tableau entier des deux lignes est affiché, rendant le repérage difficile. Il pourrait être intéressant de n'afficher que les heures de passage à l'arrêt.

Le service, jumelé à ceux du TACL, permet de répondre à la réalité des travailleurs qui résident de plus en plus à l'extérieur de la ville. En effet, le taxibus et l'autobus Inter permettent de rabattre les travailleurs vers le centre-ville et ils peuvent ensuite prendre l'autobus vers la montagne ou leur lieu d'emploi. Cependant, le service de taxibus est peu connu de la population qui n'utilise pas l'Inter et son horaire limite les possibilités.



Un autre frein à l'utilisation du service par les résidents est l'emplacement de certains arrêts selon la direction. Par exemple, un utilisateur débarquant au coin de la rue des Pionniers et de la rue de Saint-Jovite, pour aller aux commerces entre la 117 et la rue des Pionniers, n'a pas d'arrêt à proximité pour le retour. Il doit marcher jusqu'à la rue Vaillancourt ou traverser la 117 au rond-point et revenir vers l'arrêt. À partir du Super C, il s'agit d'environ 10 minutes de marche dans les 2 cas avec, bien souvent, des sacs d'épicerie à transporter. De plus, une affiche d'arrêt d'autobus de l'Inter est présente là où les utilisateurs s'attendent à voir l'arrêt pour le retour sur la rue de Saint-Jovite, ce qui porte à confusion.

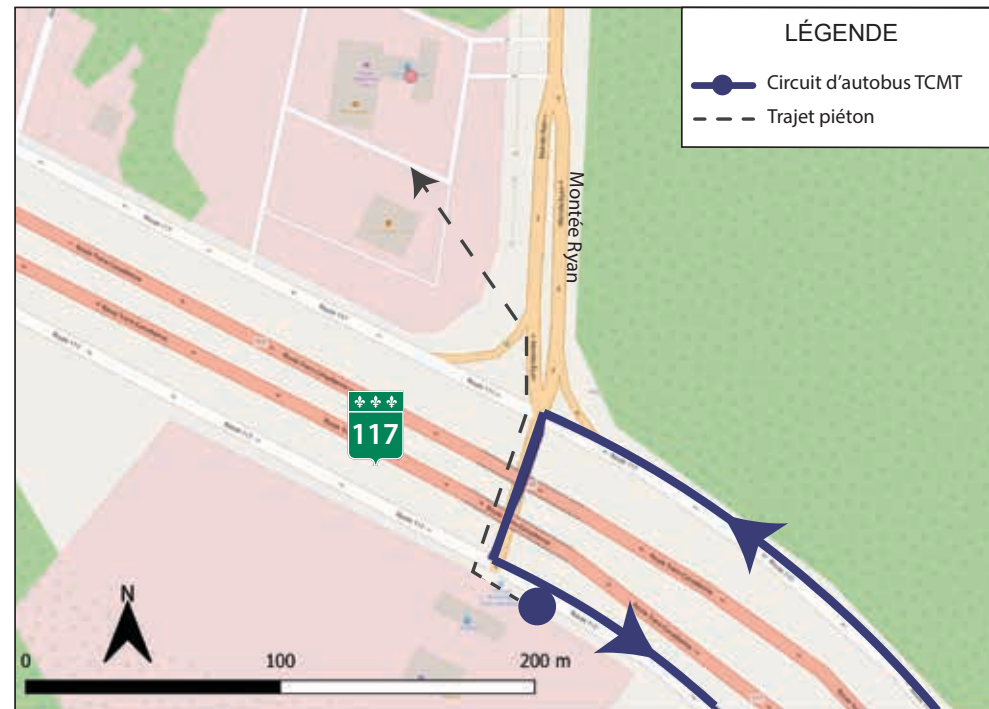
Figure 75: Arrêts d'autobus autour de la rue des Pionniers



Source de fond de plan: OpenStreetMap (2019)
Source des données: Mont-Tremblant (2019), TAFL (2019)

Aussi, près de la montée Ryan, on ne retrouve pas d'arrêts au nord de la 117 (figure 76). Les chauffeurs se font demander d'arrêter avant d'avoir traversé la 117 puisque les utilisateurs ne se sentent pas en sécurité de traverser cette intersection. Un trottoir est présent sous le viaduc, mais il n'y a pas d'autres facilitateurs: pas de lumières pour piétons, de marquage au sol, ni de trottoirs sur les autres segments de la rue.

Figure 76: Arrêts d'autobus autour de la montée Ryan



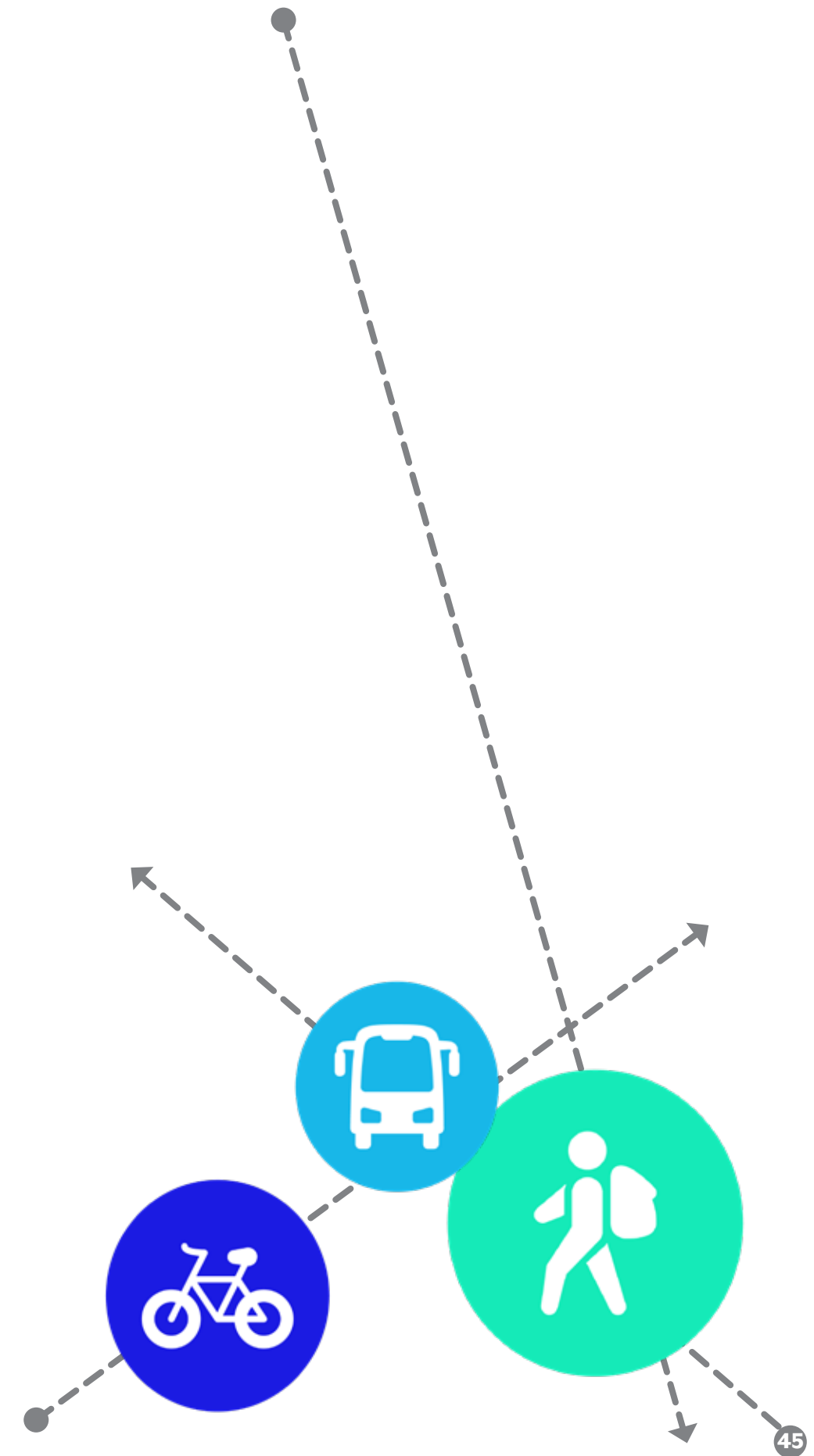
Source de fond de plan: OpenStreetMap (2019), Source des données: Mont-Tremblant (2019)

➤ Autobus de la MRC de Matawinie

Sur le dépliant du circuit 1 reliant Saint-Donat et Sainte-Agathe-des-Monts, l'horaire de l'Inter est inscrit pour les deux directions, ce qui facilite les correspondances entre les deux services. L'autobus arrive à Sainte-Agathe-des-Monts à 7 h 51 et 16 h 36 et l'Inter passe à 8 h 02 et 16 h 57 vers Mont-Tremblant et 8 h 20 et 17 h 00 vers Saint-Jérôme. Pour aller vers Saint-Donat, l'autobus part de Sainte-Agathe-des-Monts à 8 h 35 et 17 h 05. Pour les gens arrivant du sud, l'Inter arrive à 8 h 02 et 16 h 57 et, pour ceux arrivant de Mont-Tremblant, il arrive à 8 h 20 et 17 h 00. L'horaire est donc fait pour que les transferts soient possibles pour tous, bien que l'attente soit parfois plus longue dans une direction que dans l'autre. Cela donne une option pour les gens désirant aller à Saint-Donat. La complexité d'utilisation pour quelqu'un devant également utiliser un autre service d'autobus au préalable rend toutefois peu probable cette utilisation sur une base régulière. Cela permet également aux gens allant à Sainte-Agathe-des-Monts, à partir de Lantier par exemple, de se déplacer. Ces derniers ont toutefois aussi la possibilité d'utiliser le taxibus du TAFL qui passe approximativement aux mêmes heures et qui est légèrement moins onéreux. Le service doit donc principalement desservir les gens de Saint-Donat devant se déplacer à Sainte-Agathe-des-Monts.

L'horaire du TAFL a légèrement été modifié à l'été 2019 et cela n'a pas été changé dans le dépliant du circuit 1. Bien que les correspondances fonctionnent malgré tout (les heures mentionnées précédemment sont celles du nouvel horaire), cela peut porter à confusion.

Entre Sainte-Agathe-des-Monts et Saint-Donat, le temps de déplacement est similaire à celui en voiture, soit environ 35 minutes.



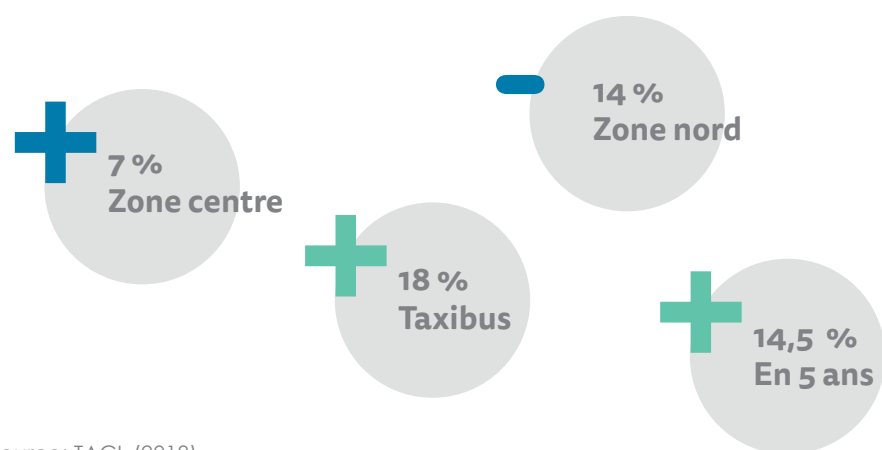
9.3 Utilisation des services

> TACL

Le rapport annuel 2018 du TACL indique que l'utilisation des services a augmenté de 14,5 % en cinq ans, allant de 119 288 passages en 2014 à 139 561 en 2018. En ventilant les résultats par service, on retrouve une augmentation de 7 % des passages dans la zone centre, soit entre Mont-Tremblant et Saint-Jérôme. La hausse serait due à une meilleure communication et à une meilleure fiabilité du service. La zone nord, quant à elle, a subi une baisse de 14 %, ce qui serait causé par une diminution du nombre d'étudiants dans les CFP de la commission scolaire des Laurentides.

Finalement, une augmentation de 18 % des passages dans les services de taxibus est observée. Ceci proviendrait d'une hausse dans la MRC des Pays-d'en-Haut, puisque l'utilisation est demeurée stable dans la MRC des Laurentides.

Figure 77: Utilisation des services de transport en commun du TACL (2018):



Source: TACL (2018)

L'enquête O-D menée par le TACL au printemps 2018 (Bip Recherche, 2018) nous révèle qu'un peu plus de la moitié des participants embarquent à un arrêt situé dans l'un des deux pôles aux extrémités, soit Saint-Jérôme dans 28 % des cas et Mont-Tremblant dans 23 % des cas. Il y a donc un besoin aussi important dans les deux sens, soit vers le nord et vers le sud.

Bien que la majorité des participants soient embarqués en semaine en heure de pointe, 12 % l'ont fait en mi-journée et 11 % en soirée. Il y a donc des besoins de déplacements hors heures de pointe, surtout chez ceux ayant une occupation « autre » (ni travailleur ni étudiant).

Toujours selon l'enquête O-D, 32 % des participants se déplaçaient vers Saint-Jérôme, principalement des gens du pôle Saint-Sauveur (46 %) et des jeunes adultes de 18-24 ans (47 %). Le second point de débarquement en importance est Sainte-Agathe-des-Monts (18 %) (21 % en semaine contre 7 % la fin de semaine). Ensuite vient le pôle Mont-Tremblant et il s'agit principalement de déplacements internes (28 %). Saint-Sauveur est une destination des résidents du pôle Saint-Jérôme (22 %). À Sainte-Adèle, ce sont principalement des déplacements internes. Finalement, pour les arrêts de Prévost, il s'agit principalement de résidents de Saint-Sauveur (13 %).

La raison principale des déplacements avec l'Inter est le travail (31 %), suivi de près par le loisir (30 %, incluant le magasinage) et les études (24 %). La part des déplacements pour les études est celle ayant le plus diminué, ayant passée de 42 % à 24 % entre 2014 et 2018.

La majorité des participants se sont rendus à l'arrêt d'autobus à pied (63 %), puis en voiture en tant que passager (18 %), avec un autre autobus (8 %) ou en voiture en tant que conducteur (6 %). Ceci montre que lorsque l'on prend sa voiture, on y reste généralement et donc qu'il est important de permettre les correspondances faciles et l'accès en transport actif. Par la suite, l'arrivée en taxibus, train et vélo représente de 1 à 2 % des participants.

Globalement, les gens trouvent qu'il est très facile d'accéder à l'arrêt d'autobus (60 %), et ce, surtout dans le pôle Saint-Jérôme (77 %). Il ne faut toutefois pas oublier que les gens n'arrivant pas à accéder facilement à l'arrêt n'utilisent généralement pas le service et donc qu'ils n'ont pas rempli le sondage. L'enquête régionale sur les habitudes de transport (CRE Laurentides, 2020) montre que le départ non desservi, et donc aussi l'incapacité de se rendre à l'arrêt, est un frein important pour les non-utilisateurs du secteur (voir la section 9.4).

À la sortie de l'autobus, 34 % des participants à l'enquête O-D avaient besoin de compléter leur déplacement par un autre moyen de transport (38 % par le circuit 9 d'exo, 24 % en covoiturage, 17 % en train et 12 % en transport privé). Toutefois, tous ne sont pas prêts à utiliser plusieurs modes de transport ou à se trouver des covoitureurs à la sortie de l'autobus et l'arrivée non desservie est donc un frein à l'utilisation des services de transport collectif, comme le montrent les résultats de notre enquête. Cette situation ressort également dans l'irritant lié à la complexité (section 9.4).

L'horaire des services est l'élément ayant le plus faible taux de satisfaction (27 %), et ce, surtout pour les gens ayant une occupation « autre » (45 %), ayant 45 ans et plus (38 %) et pour le circuit de fin de semaine (31 %). On retrouve par la suite la fiabilité du service (47 % de satisfaction) et le parcours du service (57 % de satisfaction).

Les gens souhaitent un arrêt au Carrefour du Nord dans 62 % des cas. Cet arrêt a d'ailleurs été ajouté. Ils souhaitent également un départ supplémentaire dans tous les sens le vendredi et 94 % ont dit qu'ils l'utiliseraient. Aussi, 64 % des participants voudraient un départ supplémentaire le samedi, 54 % souhaitent un trajet plus rapide aux heures de pointe, alors que 31 % sont plutôt favorables à l'idée.

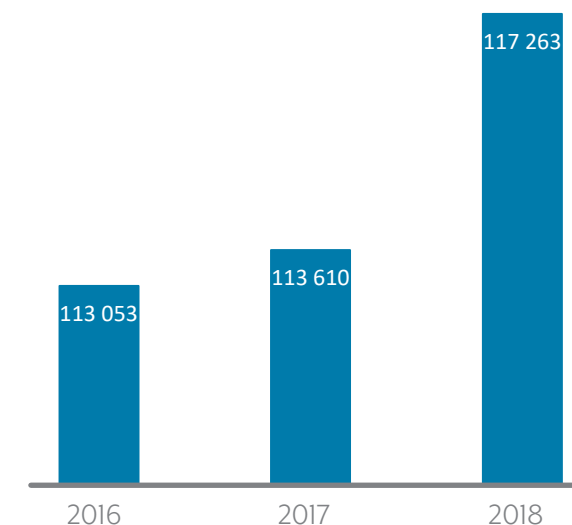
L'ajout de départs est souhaité la fin de semaine après 18 h (59 %), et ce, même pour les utilisateurs du circuit de semaine (55 %). Ensuite, à égalité, les utilisateurs désireraient un départ en semaine avant 12 h et la fin de semaine en après-midi (45 %).

Ces résultats montrent que les utilisateurs du transport collectif ont des besoins différents et donc qu'un service à l'extérieur des heures de pointe et dans toutes les directions est important dans la région. Cela permet de desservir les divers pôles d'emploi à l'intérieur de la région, dont ceux ayant des horaires atypiques, les étudiants ayant des horaires plus variables, les personnes à la maison se déplaçant en journée et autre.

> TCMT

Pour ce qui est du service de TCMT, une hausse de l'utilisation est observée, particulièrement entre 2017 et 2018. Entre 2016 et 2017, une augmentation de 0,5 % est notée et de 3,2 % entre 2017 et 2018 pour un total de 3,7 % sur trois ans.

Figure 78: Utilisation des services de transport en commun du TCMT



Source: Données fournies par Mont-Tremblant

Pour 2019, une hausse supplémentaire est prévue étant donné les services élargis et la gratuité.

9.4 Besoins de la population

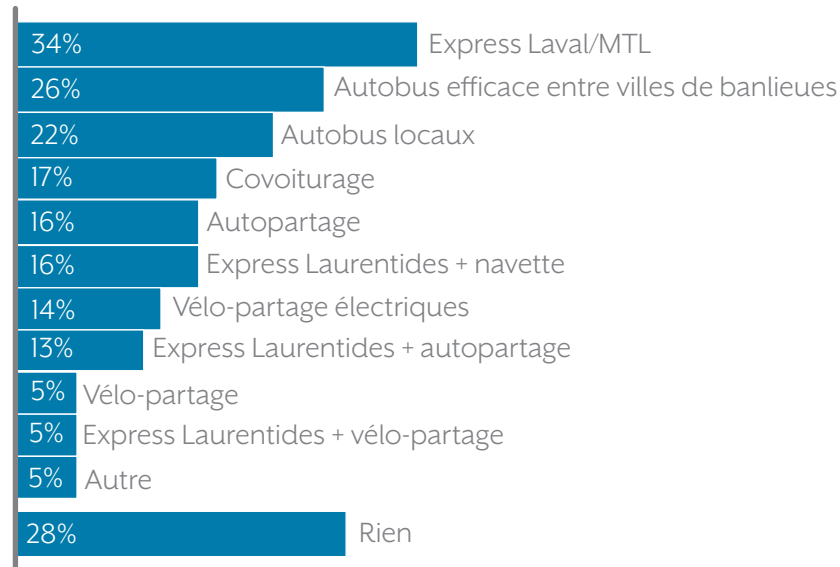
> MRC des Pays-d'en-Haut

Dans la MRC des Pays-d'en-Haut, 34 % des participants à l'enquête régionale sur les habitudes de transport (CRE Laurentides, 2020) veulent un express vers Laval et Montréal, puis 26 % un système efficace pour les déplacements entre les villes de banlieue* et 22 % un système d'autobus efficace pour les déplacements locaux, et ce, pour diminuer l'utilisation de la voiture. Par ailleurs, 28 % des participants disent que rien ne pourrait faire diminuer leur utilisation de la voiture.

En regardant par municipalité, Saint-Adolphe-d'Howard se distingue en mettant un système d'autobus local au deuxième rang devant le système d'autobus entre les villes de banlieue. Il s'agit également de la municipalité ayant le plus faible taux de gens spécifiant que rien ne pourrait faire diminuer leur utilisation de la voiture (19 % et entre 25 % et 40 % des participants pour les autres municipalités). De façon générale, le covoiturage est préféré dans les municipalités de la MRC aux autos en libre-service, sauf à Piedmont où seulement 6 % des participants l'ont mentionné alors que 22 % disent que les autopartages pourraient être une solution pour eux. Dans les autres municipalités, le covoiturage a été mentionné par environ 20 % des participants.

* Il est à noter que le terme «villes de banlieue» est celui utilisé dans le sondage

Figure 79: Diminuer l'utilisation de la voiture: MRC des Pays-d'en-Haut



Source: CRE Laurentides (2020)

Le principal frein à l'utilisation du transport en commun est le lieu de départ non desservi (40 %), suivi par les horaires (30 %), l'impossibilité de faire les autres déplacements (22 %) et, à égalité, le temps de déplacement et le lieu d'arrivée non desservi (19 %). Vers la MRC, ce sont les horaires qui représentent le plus gros frein (48 %).

Figure 80: Principaux freins à l'utilisation des services: MRC des Pays-d'en-Haut

À partir	Vers
<ul style="list-style-type: none"> Départ non desservi (40 %) Horaires (30 %) Autres déplacements (22 %) Arrivée non desservie (19 %) Durée (19 %) Semble complexe/connait pas ça (16 %) Manque de stationnement (12 %) 	<ul style="list-style-type: none"> Horaires (48 %) Départ non desservi (40 %) Autres déplacements (33 %) Arrivée non desservie (29 %) Durée (24 %) Semble complexe/connait pas ça (12 %) Matériel à transporter (12 %)

Source: CRE Laurentides (2020)

Pour les utilisateurs du transport en commun, le premier irritant est l'horaire (52 %), suivi du trajet trop long (37 %), de la complexité (26%) et de la difficulté pour se rendre au transport collectif (25 %). Par ailleurs, 8 % ont mentionné être satisfaits. Pour ceux terminant leur trajet dans la MRC, la première position est partagée également entre le fait de ne pas pouvoir aller partout et les horaires (60 %), suivi par la durée du trajet (33 %).

Parmi les usagers du transport collectif, 78 % utilisent le train, 36 % l'autobus (tous services confondus), 14 % les autobus Galland et 4 % les taxibus. Ces résultats montrent que plusieurs personnes utilisent la voiture pour se rendre au train, ce qui simplifie probablement le trajet et raccourcit sa durée.

* Il est à noter que le terme «villes de banlieue» est celui utilisé dans le sondage

Figure 81: Principaux irritants des utilisateurs du TC: MRC des Pays-d'en-Haut

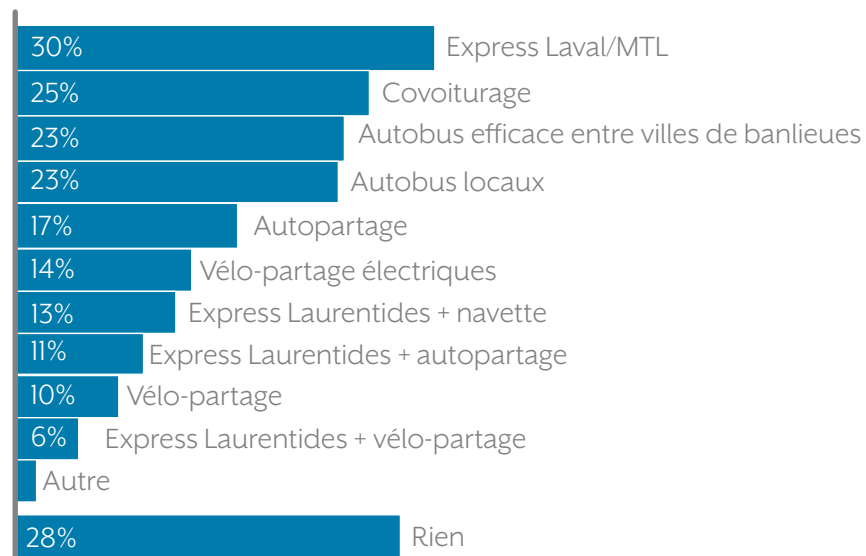
À partir	Vers
<ul style="list-style-type: none"> Horaires (52 %) Durée (37 %) Complexité (26 %) Se rendre au transport collectif (25 %) Manque de stationnement (19 %) Ne va pas partout où je veux (16 %) Tarif (16 %) Autres déplacements (16 %) Transferts difficiles/nombreux (10 %) 	<ul style="list-style-type: none"> Ne va pas partout où je veux (60 %) Horaires (60 %) Durée (33 %) Autres déplacements (20 %) Manque de stationnement (20 %) Complexité (13 %) Tarif (13 %)

Source: CRE Laurentides (2020)

➤ MRC des Laurentides

Dans la MRC des Laurentides, 30 % des gens veulent un express vers Laval et Montréal, puis 25% mentionnent le covoiturage, et ce, pour diminuer l'utilisation de la voiture. Aussi, 23 % des gens voudraient un système efficace pour les déplacements entre les villes de banlieue* et un système d'autobus efficace pour les déplacements locaux. Par ailleurs, 28 % des participants disent que rien ne pourrait faire diminuer leur utilisation de la voiture. (Figure 82)

Figure 82: Diminuer l'utilisation de la voiture: MRC des Laurentides



Source: CRE Laurentides (2020)

En regardant par municipalité, plusieurs différences ressortent. Le covoiturage est en première place à La Conception, Lac-Supérieur (à égalité avec un express vers Laval ou Montréal, une navette circulant en boucle à la sortie de l'autobus et un système efficace entre les villes de banlieue) et Lantier (à égalité avec un express vers Laval ou Montréal et un système efficace entre les villes de banlieue). Un autobus express vers une ville centre puis une navette en boucle à la sortie ressort au premier rang à Labelle et à Lac-Supérieur (à égalité d'autres options, voir ci-dessus). Les participants de Mont-Tremblant veulent à 31 % un système efficace entre les villes de banlieue, avant une navette vers Laval ou Montréal (28 %). Les participants

de Saint-Faustin-Lac-Carré voudraient un autobus local à 40 %, à égalité avec un express vers Laval/Montréal. À Sainte-Agathe-des-Monts, Val-David et Val-Morin, les participants sont divisés entre presque toutes les propositions, bien que l'express vers Laval/Montréal soit en première place.

Figure 83: Principaux freins à l'utilisation des services: MRC des Laurentides

À partir	Vers
<ul style="list-style-type: none"> Horaires (42 %) Départ non desservi (32 %) Durée (24 %) Autres déplacements (22 %) Arrivée non desservie (16 %) Matériel à transporter (13 %) Semble complexe/connait pas ça (11 %) 	<ul style="list-style-type: none"> Horaires (49 %) Départ non desservi (31 %) Autres déplacements (27 %) Durée (20 %) Arrivée non desservie (17 %) Semble complexe/connait pas ça (10 %) Matériel à transporter (10 %)

Source: CRE Laurentides (2020)

Le principal frein à l'utilisation du transport collectif est l'horaire, suivi du lieu de départ non desservi, et ce, pour ceux débutant et finissant leur trajet dans la MRC.

Figure 84: Principaux irritants des utilisateurs du TC: MRC des Laurentides

À partir	Vers
<ul style="list-style-type: none"> Horaires (46 %) Durée (30 %) Ne va pas partout où je veux (29 %) Complexité (17 %) Manque de stationnement (16 %) Se rendre au transport collectif (15 %) Autres déplacements (13 %) Satisfaits (13 %) Transferts difficiles/nombreux (11 %) 	<ul style="list-style-type: none"> Horaires (48 %) Ne va pas partout où je veux (39 %) Durée (21 %) Autres déplacements (18 %) Manque de stationnement (18 %) Satisfait (15 %) Complexité (12 %) Se rendre au transport collectif (12 %)

Source: CRE Laurentides (2020)

Pour les usagers, l'horaire (46 %) et la durée (30 %) sont les principaux irritants, suivi du fait de ne pas pouvoir aller partout (29 %). La situation est semblable pour ceux terminant leur trajet dans la MRC.

Il est à noter que, parmi les participants de la MRC utilisant le transport collectif, 78 % utilisent l'autobus (tous services confondus), 33 % le train, 18 % les autobus Galland et 2 % les taxibus.

10. SECTEUR DE LA MRC D'ANTOINE-LABELLE

10.1 Prise en charge et gestion des activités

Dans le secteur, le transport collectif est organisé par la MRC d'Antoine-Labelle et la gestion est assurée par le TAC Antoine-Labelle (TACAL). Étant la MRC avec la plus faible densité de population et la plus rurale, le transport collectif est un défi. La MRC a innové en utilisant les places disponibles dans les autres services offerts (transport scolaire et adapté). Les transports collectif et actif ne font pas partie des orientations d'aménagement du schéma d'aménagement. Un plan de transport collectif a été réalisé en 2016 pour la période 2016-2019. Ce rapport mentionne la population vieillissante, un faible revenu des résidents et l'exode de la population comme éléments importants à considérer pour la mobilité dans le secteur. La MRC comporte deux villes centres, soit Mont-Laurier et Rivière-Rouge. Elles contiennent donc les principaux générateurs de déplacements et les distances pour le rabattement vers ces centres sont grandes, parfois jusqu'à plus de 60 km. Le taxibus comme option de rabattement est donc impossible. En effet, il coûtait 115,65 \$ en 2016 pour aller de Notre-Dame-du-Laus à Mont-Laurier. Pour créer un service abordable pour la population dans un tel contexte, la vision du TACAL était alors de créer une centrale unique d'appels pour tous les services de transport de personnes et trois objectifs ressortaient :

- 1 - Consolider le TACAL dans son rôle de centrale d'appels de transport de personnes de la MRC AL;
- 2 - Augmenter l'achalandage du TACAL en facilitant l'accès aux services de transport;
- 3 - Assurer la pérennité financière du TACAL

Pour réaliser le premier objectif, il s'agissait principalement d'avoir des ententes de partenariat avec les organismes et institutions ayant leur service de transport. Pour le deuxième, l'uniformisation des règles des différents services, l'abolition du circuit fixe d'autobus à Mont-Laurier pour le remplacer par un service bonifié de taxibus, la bonification de l'offre de Galland en inscrivant sur l'horaire les services disponibles à la sortie de l'autocar pour les correspondances dans les municipalités au sud, la mise en place d'une carte mensuelle, d'un service de covoiturage et de vélo-partage, et l'intégration des infrastructures de transport actif dans l'offre du TACAL étaient prioritaires.

Le plan d'action a été mis de l'avant. Le circuit d'autobus de Mont-Laurier a été remplacé par un service de taxibus bonifié et un projet de covoiturage est en cours dans les Laurentides avec lequel collabore le TACAL. Il n'y a toutefois pas encore de titre mensuel et il n'y a pas d'information disponible pour les gens sortant de l'autobus Galland en lien avec les services offerts au débarquement (autobus, taxibus, taxi, etc.).

L'uniformisation a été réalisée. Le prix est à 3 \$ pour tous les services, il y a un guichet d'appel unique pour tous les services du TACAL, les politiques sont les mêmes pour les bagages (à main seulement) et pour les vélos (non acceptés), le temps d'attente à l'arrêt demandé est de 10 minutes et les correspondances gratuites sont possibles entre tous les services et le taxibus. Par contre, les politiques de réservation ne sont pas les mêmes en lien avec les contraintes relatives aux services utilisés. Pour le transport avec les places disponibles dans les autobus scolaires, il faut faire la réservation une seule fois, 48 heures avant le premier service pour que les antécédents judiciaires soient vérifiés. Par la suite, il faut se procurer un billet et il n'est plus nécessaire de réserver. Pour les places disponibles dans le transport adapté avec réservation, il faut téléphoner 24 heures à l'avance et 15 minutes sont requises pour le taxibus. Pour un utilisateur se promenant entre les divers services, cela peut porter à confusion.

Il n'y a aucun service les fins de semaine, ce qui peut être problématique pour les gens sans voiture.

L'utilisation des places disponibles dans le transport scolaire est un bel exemple d'optimisation des services existants. Une entente avec la commission scolaire permet au TACAL de bénéficier gratuitement des places. En retour, l'organisme doit vérifier à ses frais les antécédents judiciaires des usagers. Aussi, les passagers ont l'obligation de s'asseoir à l'avant de l'autobus, pour assurer la sécurité des enfants et des jeunes du transport scolaire.

> Autres services

Également disponible du lundi au vendredi, le service de l'Inter zone nord (TACL) offre deux passages par direction par jour (voir la section 9).

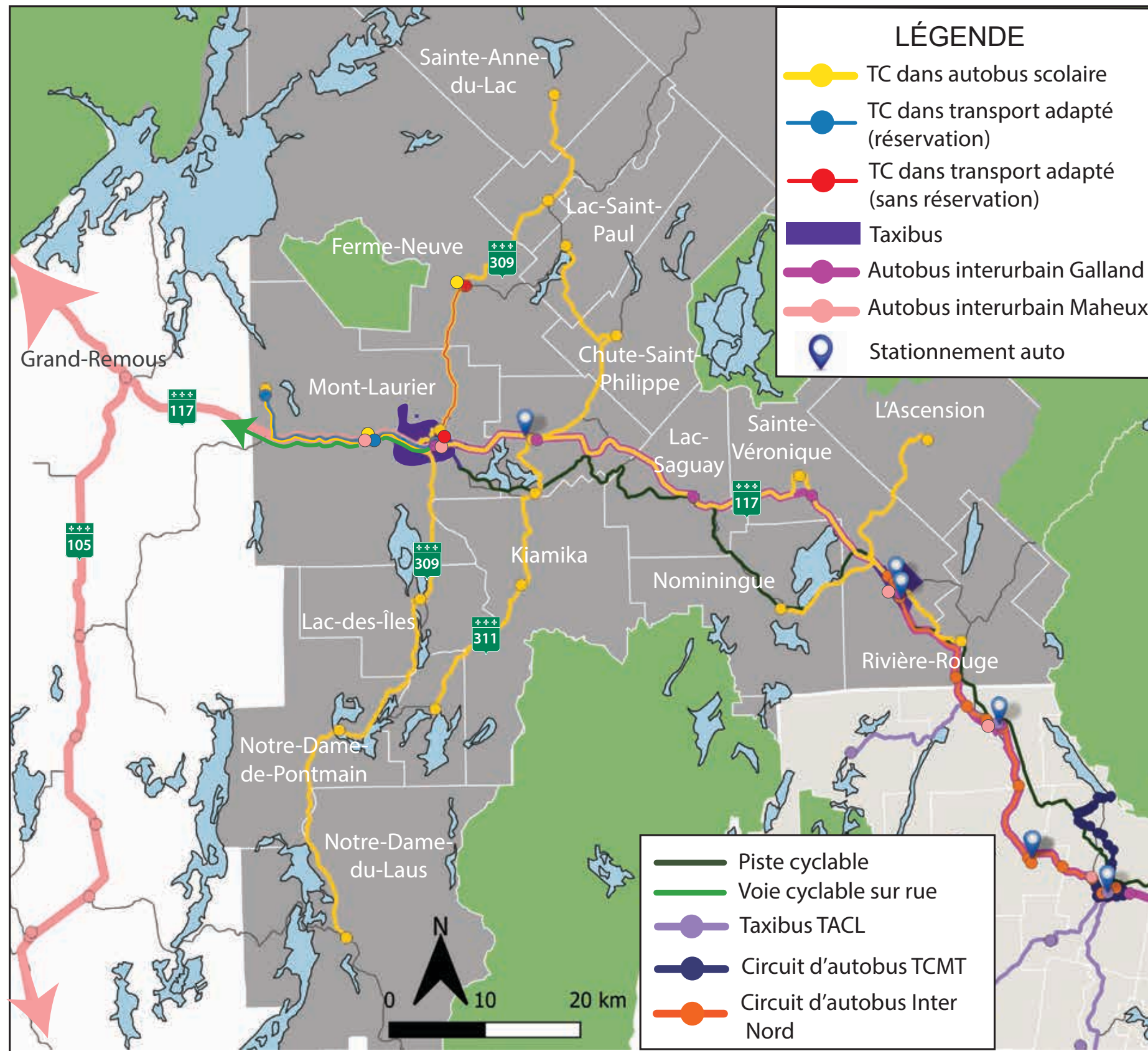
Comme décrit précédemment, les résidents de la MRC ont accès à des circuits interurbains Mont-Laurier/Montréal et Montréal/Abitibi-Témiscamingue offerts respectivement par Autobus Galland et Autobus Maheux (voir section 7 pour le détail). Une ligne entre Grand-Remous et Gatineau/Ottawa est disponible, dispensée par Autobus Gatineau, appartenant à Autobus Maheux. Bien que ce service soit accessible à tous dans les Laurentides, il est particulièrement intéressant pour les gens de la MRC d'Antoine-Labelle puisqu'ils sont plus près de Gatineau que de Montréal. Il est possible de se procurer un laissez-passer mensuel entre Grand-Remous et Gatineau ou Ottawa au coût de 600 \$. Aussi, des livrets de 5 et 10 passages sont disponibles donnant un rabais de 25 % et 30 % respectivement. Un passage entre Mont-Laurier et Gatineau coûte 58 \$. Le service propose quatre passages (2 par direction) en semaine et un par direction le dimanche.

Puisqu'Autobus Gatineau est membre du groupe Autobus Maheux, le système d'achat de billet est intégré. Cela permet d'acheter un billet incluant la portion des Laurentides jusqu'à Grand-Remous et la portion de Grand-Remous jusqu'à Gatineau ou Ottawa.

Figure 85: Services dans le secteur du TACAL

	Tarif régulier			Tarif réduit			Jours par semaine	Passages par jour	Bagage	Réservation	Attente	Transfert
	1 passage	10 passages	Mensuel	1 passage	10 passages	Mensuel						
Taxibus	3 \$	-	-	-	-	-	Lundi au vendredi	13 Mont-Laurier 14 Rivière-Rouge	À main	15 min	10 min	-
TC scolaire	3 \$ (billet seulement)	-	-	-	-	-	Lundi au vendredi	2 1 par direction	À main	1 fois 48 h	10 min	Taxibus
TA avec réservation	3 \$	-	-	-	-	-	Lundi au vendredi	2 1 par direction	À main	24 h	10 min	Taxibus
TA sans réservation	3 \$	-	-	-	-	-	Lundi au vendredi	4 2 par direction	À main	-	10 min	Taxibus
Inter nord	6 \$	40 \$	68,50 \$	Gratuit étudiants CFP	-	-	Lundi au vendredi	4 2 par direction	À main	-	-	-
Autobus Gatineau (Maheux)	Selon distance	25 % 5 30 % 10	600 \$	15 % senior et étudiants 40 % enfants	-	-	Lundi au vendredi et dimanche	4 (2 par direction)	2 en soute et 1 à main	-	-	-

Figure 86: Services dans la MRC d'Antoine-Labelle



Source de fond de plan: Google Maps (2019), MERN (2017,2010), Transport Québec (2019)
 Source des données: Autobus Galland (2019), Autobus Maheux (2019), Mont-Tremblant (2019), Route verte (2018), TACAL (2019), TACL (2019), TACL (2019b)

> Taxibus

Le service de taxibus est disponible à la 30^e minute de chaque heure, entre 6 h 30 et 18 h 30, à Mont-Laurier. Rivière-Rouge offre une possibilité supplémentaire à 15 h 00 pour permettre un transfert avec le transport scolaire. Le service fait du porte-à-porte, ce qui rend difficile sa publicisation (pas d'affichage aux arrêts). Il peut être réservé 15 minutes avant l'utilisation. Un transfert est possible vers le taxibus à partir de tous les autres services du TACAL sans frais supplémentaires. Les conditions sont donc avantageuses pour les utilisateurs malgré le fait que ce soit un service avec des contraintes. Aussi, il est difficile de statuer sur le temps de déplacement en tant que frein ou facilitateur puisque nous ne disposons d'aucune information à cet effet.

> Transport collectif dans le transport scolaire

Étant lié à un service existant et non flexible, ce service vient avec des contraintes pour les utilisateurs. La seule option de paiement est le billet. Les gens doivent donc se le procurer à l'avance, ce qui peut être un frein. Un départ est disponible pour arriver à 8 h 30 à Rivière-Rouge ou Mont-Laurier et le retour est à 15 h 55 de ces villes. Comme les travailleurs doivent également se déplacer entre le transport scolaire et leur lieu d'activité, l'horaire peut être un frein pour les travailleurs puisqu'il ne permet pas d'être sur place pour une durée de sept heures. Le fait que le service soit en fonction pendant l'année scolaire peut également être un frein pour les travailleurs. L'utilisation du service oblige un déplacement d'une journée entière, ce qui peut également être un frein dans le contexte d'un déplacement ponctuel. Après une inscription, aucune réservation n'est nécessaire pour les utilisateurs, ce qui est facilitant pour eux.

Aussi, le temps de déplacement est beaucoup plus long qu'en voiture étant donné les nombreux arrêts que doivent faire les autobus scolaires. Plus l'utilisateur est loin du centre, plus ceci est vrai. Il s'agit donc d'un frein important. En effet, de Notre-Dame-du-Laus, le temps de déplacement est de 90 minutes pour aller à Mont-Laurier alors que cela prend 50 minutes en voiture. De Ferme-Neuve, qui est beaucoup plus près de Mont-Laurier, il s'agit de 30 minutes par rapport à 20 minutes en voiture.

Figure 87: Temps de déplacement

	Modes	TC	Voiture
Notre-Dame-du-Laus Mont-Laurier	Transport scolaire	90 min	50 min
Ferme-Neuve Mont-Laurier	Transport scolaire	30 min	20 min
Rivière-Rouge Mont-Laurier	Transport scolaire	75 min	45 min
Nominingue Rivière-Rouge	Transport scolaire	40 min	15 min
L'Ascension Rivière-Rouge	Transport scolaire	40 min	20 min
La Macaza Rivière-Rouge	Transport scolaire	40 min	10 min

Source: TACAL (2019), Google Maps (2019)

Pour terminer, le transport scolaire permet uniquement de se déplacer vers la ville centre la plus près. Il est ainsi impossible de se déplacer, par exemple, entre Nominique et Mont-Laurier, bien qu'il existe un déplacement entre Rivière-Rouge et Mont-Laurier en transport scolaire. En effet, l'horaire ne permet pas le transfert entre les deux portions du trajet.

> Transport collectif dans le transport adapté

Comme pour l'utilisation des places dans le transport scolaire, l'utilisation des places dans le transport adapté est indissociable des contraintes de ces déplacements.

Il est possible de se déplacer de Val-Limoge ou de Ferme-Neuve vers Mont-Laurier, avec ou sans réservation selon le lieu de départ. De Ferme-Neuve, il y a un départ à 7 h 30 et un à 12 h 30. Le retour quitte Mont-Laurier à 10 h 35 et à 15 h 45. Un temps de déplacement semblable à celui du transport scolaire est requis, soit 30 minutes. L'horaire est donc ici aussi limitatif pour plusieurs travailleurs, bien que l'absence de réservation puisse encourager son utilisation. Pour les déplacements occasionnels, le service permet des déplacements sur une plus courte durée et peut être un autre incitatif à son utilisation.

De Val-Limoge, un seul départ est à l'horaire. Cela permet de se rendre à Mont-Laurier pour 8 heures et de quitter à 15 h 15. Il s'agit d'un horaire plus contraignant que les deux autres services. Il doit être réservé 24 h avant le départ, ce qui peut également être un frein. De Val-Limoge, le service est plus rapide qu'en transport scolaire, avec 45 minutes par rapport à 1 heure.

Utilisant des voitures adaptées, le service peut être intéressant pour les gens à mobilité réduite, mais qui ne seraient pas admissibles au transport adapté.

> Autres services

Le circuit Inter zone nord offre 4 passages, soit un le matin par direction et un en fin d'après-midi par direction. Partant de Rivière-Rouge à 6 h 40 pour arriver à 7 h 35 à Mont-Tremblant et quittant Mont-Tremblant à 17 h 42 pour arriver à 18 h 36, cet horaire permet d'effectuer une journée de travail complète entre les deux déplacements. Le frein est plutôt la longue journée que cela occasionne, surtout lorsque le motif du déplacement ne nécessite pas d'y passer la journée. Le temps de déplacement de 55 minutes est aussi plus long qu'en voiture, avec les 35 minutes alors requises, ce qui peut être un frein.

Arrivé à Rivière-Rouge, il n'y a aucun service permettant de se déplacer vers d'autres villes à proximité ou vers Mont-Laurier pour un non-résident, ce qui rend Autobus Galland la seule option pour se rendre à Mont-Laurier avec des billets onéreux et une faible fréquence de passage.

Il pourrait donc être intéressant d'avoir un service de taxis permettant de se rendre de l'arrêt d'Inter vers la destination au centre-ville ou vers des villes comme Nominique qui sont à proximité. Un service liant Rivière-Rouge et Mont-Laurier selon les horaires de l'autobus Inter Nord serait également pertinent.

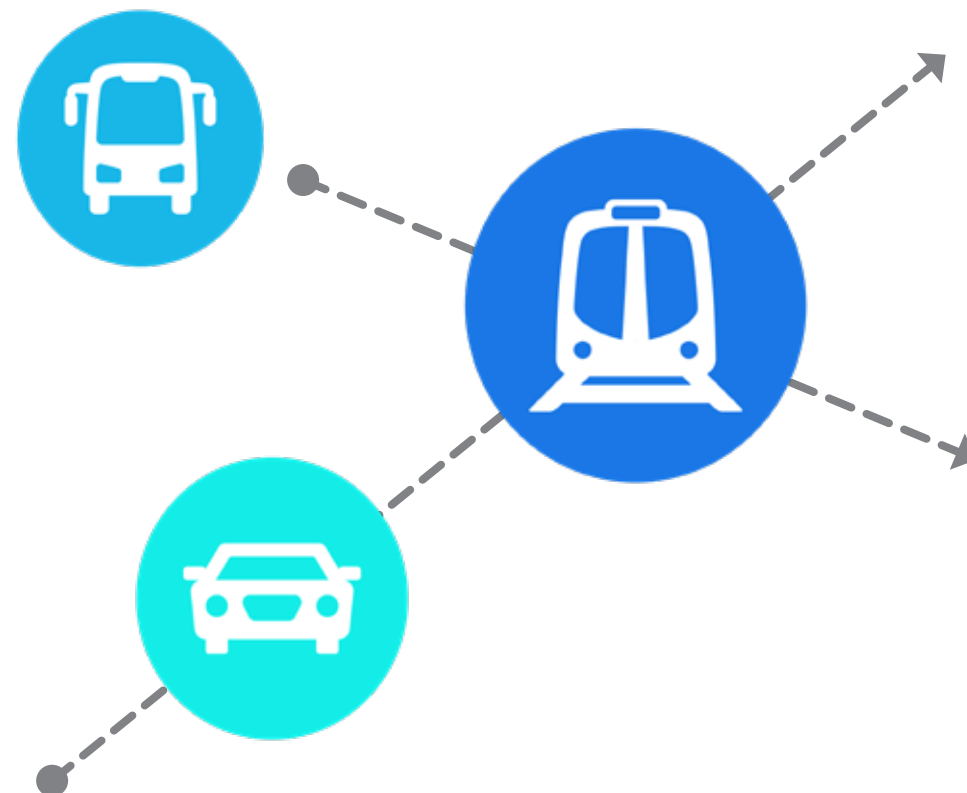
Pour les services interurbains vers Gatineau, le temps de déplacement est de 3 h 33, incluant 30 minutes d'attente pour la correspondance, et ce, à partir de Mont-Laurier (coût de 58 \$). En voiture, le temps de déplacement est de 2 h, soit un temps de 1 h 30 inférieur. De plus, il est impossible de faire l'aller-retour dans la même journée, ce qui peut être un frein pour ceux ne désirant pas passer la nuit à Gatineau ou Ottawa. La correspondance se fait à une station-service où il y a un restaurant, ce qui permet d'attendre au chaud et au sec.

Avec Galland, le transport est de 4 h 50 ou 4 h 10, selon l'heure du déplacement, et ce, pour se rendre de Mont-Laurier à Montréal (46,51 \$) par rapport à 3 heures en voiture. Un transfert est requis à Mont-Tremblant avec une attente de 15 à 20 minutes. L'horaire permet l'aller-retour en une journée. Par contre, le temps de déplacement fait en sorte que peu de temps est disponible entre l'arrivée et le départ à Montréal (4 h environ).

Les étudiants résidant dans la MRC d'Antoine-Labelle ou fréquentant une de ses institutions scolaires peuvent voyager pour 10 \$ sur réservation. Il s'agit d'un bon incitatif étant donné le tarif et l'absence d'autres options outre le covoiturage.

> Stationnement incitatif

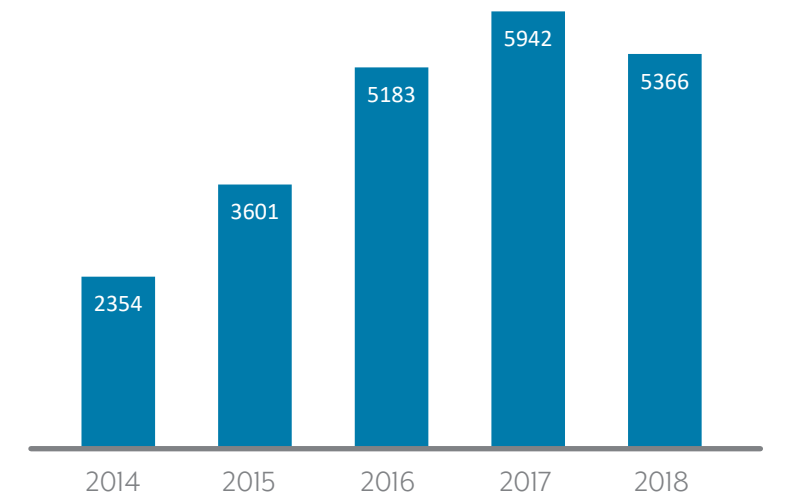
Un stationnement incitatif est disponible dans la municipalité de Lac-des-Écorces pour le covoiturage. On n'y retrouve pas de supports à vélos.



10.3 Utilisation des services (TACAL)

Le rapport annuel 2018 indique que l'utilisation du transport collectif a augmenté entre 2014 et 2017, mais a légèrement reculé en 2018. En effet, on observe une augmentation de 53 % entre 2014 et 2015, de 44 % entre 2015 et 2016 et de 15 % entre 2016 et 2017. Par la suite, une baisse de 10 % est observée entre 2017 et 2018. Il semble que ce soit la bonification des services et la campagne de publicité importante qui soient en lien avec l'augmentation de 2016.

Figure 88: Utilisation des services de TC du TACAL

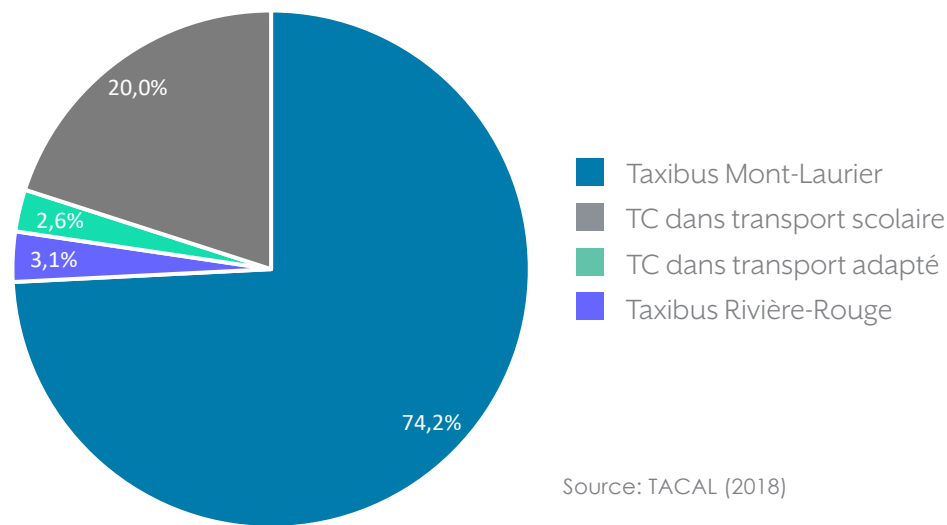


Source: TACAL (2018)

Le service le plus utilisé est celui du taxibus à Mont-Laurier, avec 74 % des déplacements effectués par le TACAL en 2018. Le nombre de déplacements est nettement supérieur à celui en 2016, probablement en lien avec l'arrêt du circuit fixe et la bonification du service. Par la suite, 20 % des déplacements sont des places utilisées dans le transport scolaire. Le nombre de déplacements est légèrement inférieur à celui de 2016. Les déplacements en taxibus à Rivière-Rouge et les places dans le transport adapté représentent environ 3 % des déplacements chacun. (Voir figure 89 à la page suivante)

Il n'est donc pas surprenant que la très grande majorité des usagers proviennent de Mont-Laurier (77 %). Le deuxième secteur en importance est Rivière-Rouge où demeurent 8 % des utilisateurs. Ainsi, bien que Mont-Laurier soit un centre plus important que Rivière-Rouge avec 30 % de la population pour 13 % à Rivière-Rouge en 2016, une différence plus grande est présente dans l'utilisation des services bien qu'ils soient similaires.

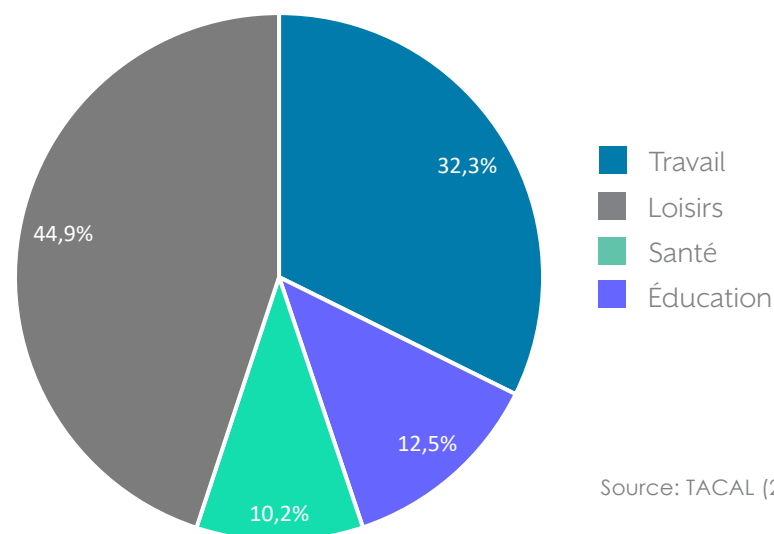
Figure 89: Utilisation du TC par service en 2018



Source: TACAL (2018)

Pour terminer, le motif de déplacement générant le plus de déplacements en transport collectif en 2018 est le loisir (45 %), suivi du travail (32 %). L'éducation et la santé se situent quant à eux près de 10 %. Il semble donc que les services soient principalement utilisés par les personnes âgées et les travailleurs utilisant le taxibus de Mont-Laurier.

Figure 90: Utilisation du TC par motif de déplacements en 2018



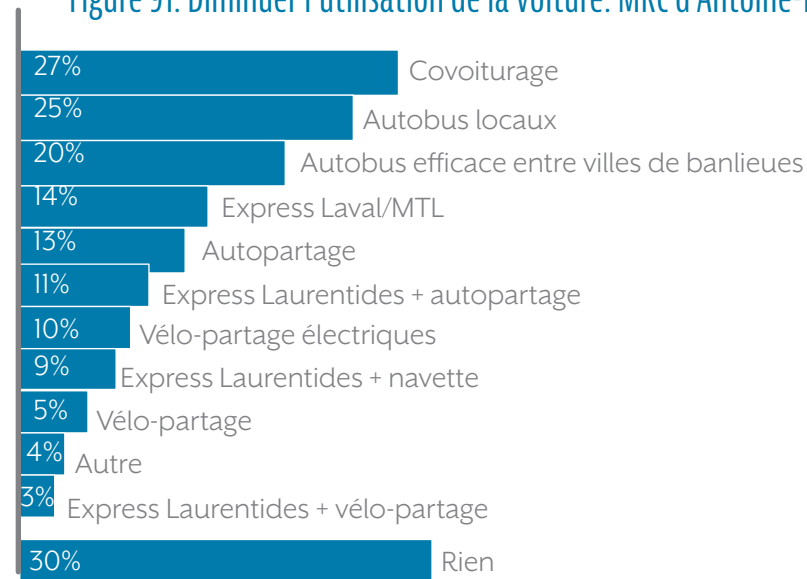
Source: TACAL (2018)

10.4 Besoins de la population

Dans la MRC d'Antoine-Labelle, 27 % des gens veulent du covoiturage, 25 % un système d'autobus local et 20 % un système efficace entre les villes de banlieue*, et ce, pour diminuer l'utilisation de la voiture. 30 % des participants disent que rien ne pourrait faire diminuer leur utilisation de la voiture.

Certaines municipalités ont des résultats différents : les participants de Chute Saint-Philippe voudraient principalement un système d'autobus local suivi d'un express vers Mont-Laurier avec une navette à l'arrivée, à Rivière-Rouge, le covoiturage arrive à égalité avec un système d'autobus local (27 %) et un express vers un centre avec des autopartages à l'arrivée suivent (23 %). À Ferme-Neuve, Lac-des-Écorces, Mont-Laurier et Nominique, le covoiturage est premier avec respectivement 39 %, 30 %, 29 % et 33 %. Un système d'autobus local arrive ensuite, à égalité avec un système efficace entre les villes de banlieue, à Ferme-Neuve (28 %), l'autobus local est à égalité avec le covoiturage à Lac-des-Écorces, suivi par les autopartages (25 %), et un autobus local, suivi d'un système efficace entre les villes de banlieue, sont deuxième et troisième à Mont-Laurier. Seuls les participants de Nominique désirent, en deuxième place, des express vers Laval et Montréal, peut-être en raison du haut taux de propriétaires de résidences secondaires.

Figure 91: Diminuer l'utilisation de la voiture: MRC d'Antoine-Labelle



Source: CRE Laurentides (2020)

* Il est à noter que le terme «villes de banlieue» est celui utilisé dans le sondage

Figure 92: Principaux freins à l'utilisation des services: MRC d'Antoine-Labelle

À partir	Vers
<ul style="list-style-type: none"> • Horaire (39 %) • Départ non desservi (37 %) • Autres déplacements (20 %) • Arrivée non desservie (19 %) • Semble complexe/connait pas ça (15 %) • Durée (14 %) 	<ul style="list-style-type: none"> • Horaire (42 %) • Départ non desservi (40 %) • Autres déplacements (25 %) • Arrivée non desservie (23 %) • Durée (12 %) • Semble complexe/connait pas ça (10 %)

Source: CRE Laurentides (2020)

Le principal frein à l'utilisation du transport collectif est l'horaire, suivi du lieu de départ non desservi, et ce, pour ceux débutant et finissant leur trajet dans la MRC. (Figure 92)

Figure 93: Principaux irritants des utilisateurs du TC: MRC d'Antoine-Labelle

À partir	Vers
<ul style="list-style-type: none"> • Satisfait (40 %) • Horaire (25 %) • Durée (20 %) • Tarif (15 %) • Manque de stationnement (15 %) • Ne va pas partout où je veux (15 %) 	<ul style="list-style-type: none"> • Données insuffisantes

**** n = 20

Source: CRE Laurentides (2020)

Pour les utilisateurs du transport collectif, l'horaire (25 %) et la durée du trajet (20 %) sont les principaux irritants, suivis du tarif, du manque de stationnements et de ne pas pouvoir aller partout (15 %). Seules 10 réponses ont été enregistrées de personnes terminant leur trajet dans la MRC, ce qui n'est pas suffisant pour en tirer des résultats concluants.

Il est à noter que, parmi les participants de la MRC utilisant le transport collectif, 50 % utilisent l'autobus (tous systèmes confondus à l'exception des autocars), 30 % les autobus Galland, 20 % les autobus Maheux, 15 % les taxibus, 10 % les places disponibles dans le transport scolaire et 5 % les places disponibles dans le transport adapté.

II. AUTRES OPTIONS DE TRANSPORT COLLECTIF

> Vélo et autopartage

Il n'existe aucune option d'autopartage ou de vélo-partage sur courte période dans les Laurentides. Le site Turo permet de louer sa voiture lorsqu'elle n'est pas utilisée, protégée par des assurances. Par contre, il n'y a pas de tarifs horaires, il est donc seulement possible de louer pour une journée et les prix demandés sont parfois élevés. Ceci fait en sorte que le service ne permet pas de remplacer une voiture individuelle pour les besoins ponctuels.

> Utilisation des places disponibles dans les voitures en circulation

L'application française OuiHop est maintenant disponible au Québec. En tant que conducteur, l'application permet d'entrer notre destination en spécifiant quand le déplacement sera effectué, et ce, dans la prochaine heure seulement. Pour un passager, il est possible de voir les déplacements et de demander d'être embarqué sur le chemin du conducteur. Pour le moment, bien que fonctionnelle, l'application n'est pas utilisée. Il n'y a donc pas de trajets proposés dans les Laurentides.

> Covoiturage

Plusieurs applications et sites internet de covoiturage existent. Pour la sécurité des usagers, tous demandent d'ouvrir un compte et de fournir un certain nombre d'informations pour pouvoir valider l'identité des utilisateurs.

Certains sites sont conçus pour les déplacements uniques sur de longues distances, comme Amigo Express. Il s'agit du plus utilisé et donc celui proposant le plus de trajets. On en retrouve donc plusieurs pouvant être intéressants pour les résidents des Laurentides, notamment pour aller à Montréal, Québec, Gatineau ou Amos par exemple. Certains trajets sont également disponibles à l'intérieur des Laurentides, comme entre Mont-Tremblant et Mont-Laurier, entre Saint-Jérôme et Mirabel et autre. Une fois le compte ouvert, le site est facile d'utilisation et le passager doit payer par l'intermédiaire du site internet, ce qui assure au conducteur d'être payé. Il est possible d'utiliser le service par internet ou par téléphone. Des frais d'abonnement et de réservation sont requis.

Des services sont également disponibles pour le covoiturage dans un contexte de travail, soit pour des trajets récurrents. Le site le plus utilisé est covoiturage.ca, un service gratuit où seuls les déplacements passagers sont payants et sur lequel il est facile d'afficher et de trouver des déplacements quotidiens. Il est également possible d'y mettre des déplacements uniques sur longue distance. Pour un déplacement de covoiturage local, le passager contacte directement le conducteur par la messagerie pour conclure une entente de paiement, de conduite en alternance ou autre. Ce système permet une flexibilité intéressante entre le passager et le conducteur, mais il y a la possibilité que le conducteur ne réponde pas rapidement à ses messages ou que le passager ne paie pas comme convenu. De nombreux

déplacements intéressants sont disponibles dans les Laurentides ou vers des villes limitrophes.

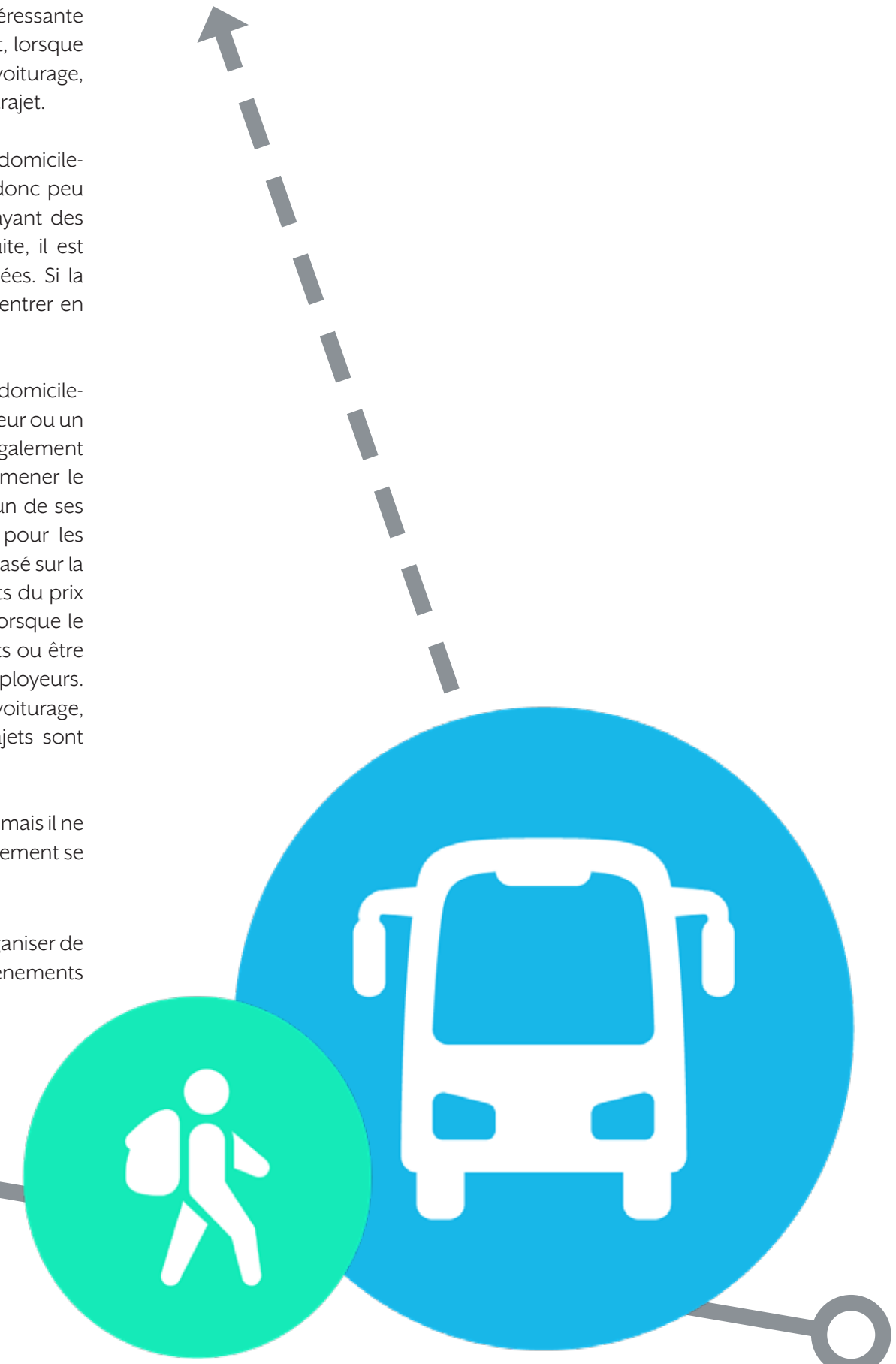
Covoiturage.ca offre des plateformes pour les entreprises, villes et autres organismes. Pour les employés d'une grande entreprise, il peut s'agir d'une façon intéressante d'appivoiser le covoiturage dans un contexte plus rassurant. Cependant, lorsque les villes, les MRC et les entreprises font la promotion de sous-sites de covoiturage, cela dilue grandement l'offre et diminue donc les chances de trouver un trajet.

Amigo Express teste avec une version bêta un service pour le covoiturage domicile-travail appelé Amigo Express local. Étant nouveau et peu utilisé, il y a donc peu de trajets offerts. Le site propose des conducteurs ou des passagers ayant des déplacements similaires à ceux de la personne qui cherche. Par la suite, il est possible d'envoyer, via le site, une demande de partage de coordonnées. Si la personne accepte, les coordonnées sont transmises et il est possible d'entrer en contact pour conclure une entente.

L'application et le site Netlift permettent également des déplacements domicile-travail. L'application permet de réserver un déplacement avec un conducteur ou un passager et le paiement se fait alors via la plateforme. Une garantie est également offerte au passager si le conducteur a un problème et ne peut pas ramener le passager à la maison. Netlift trouvera un autre conducteur ou enverra un de ses chauffeurs. Un service de messagerie de type «chat» est disponible pour les échanges entre le conducteur et le passager. Pour le passager, le prix est basé sur la distance et l'utilisation du service donne des crédits pouvant être déduits du prix des prochaines courses. Pour le conducteur, les fonds sont transférés lorsque le trajet est complété. Ils peuvent être utilisés pour payer des déplacements ou être encaissés. Netlift offre également des services personnalisés pour les employeurs. Le service offre une certaine sécurité pour les gens plus inquiets face au covoiturage, mais offre un peu moins de flexibilité. Aussi, beaucoup moins de trajets sont disponibles dans les Laurentides qu'avec covoiturage.ca.

Poparide est une application canadienne de covoiturage longue distance, mais il ne semble pas y avoir de trajet dans les Laurentides. Les réservations et le paiement se font en ligne.

Finalement, des sites comme Togetzer.com permet à des entreprises d'organiser de façon simple et rapide du covoiturage pour les employés ou lors des événements ponctuels qu'ils organisent.



12. DIAGNOSTIC

Les observations faites dans le cadre de cette analyse montrent un système efficace pour les déplacements vers Montréal et le métro de Laval en heure de pointe au sud et entre les villes centres au nord. Une desserte minimale de tout le territoire, même les régions plus rurales, est également présente grâce à des services novateurs s'adaptant aux réalités des divers secteurs. Plusieurs stationnements incitatifs sont accessibles un peu partout dans la région et divers facilitateurs et incitatifs ont été mis en place par les AOT.

Toutefois, puisque les gens sont très attachés à leur voiture, qu'ils surestiment généralement ses bénéfices au détriment de ceux des autres modes et qu'il est difficile de changer une habitude bien ancrée, nous nous questionnons sur le transfert modal que la situation actuelle peut engendrer. En effet, comme il est nécessaire de considérer les alternatives à la voiture comme étant plus avantageuses que cette dernière pour faire le saut, les freins perçus par la population, et surtout par les non-utilisateurs, doivent être limités. Ceci est d'autant plus vrai dans le nord de la région où il y a plus de résistance à laisser la voiture, où la faible densité de population mène inévitablement à des services moins fréquents et où un plus grand lien affectif et symbolique avec la voiture est présent. La complexité, l'horaire et la durée du déplacement revêtent donc une importance cruciale pour amener les gens de la voiture vers le transport collectif, tout comme la présence d'alternatives à l'autobus dans les secteurs où une desserte optimale est impossible.

Ainsi, malgré les forces du réseau, le portrait et l'enquête ont fait ressortir plusieurs éléments pouvant freiner le transfert modal, comme les temps de déplacements qui sont longs, les premiers et derniers kilomètres qui sont parfois difficiles à effectuer, une complexité pour les nouveaux utilisateurs, plusieurs services qui sont peu connus de la population, peu d'alternatives autres que le transport collectif plus traditionnel et autre.

Le rapport a également fait ressortir plusieurs opportunités sur lesquelles la région peut miser pour aller de l'avant et diminuer la place de la voiture. En effet, il y a un désir de diminuer la part des GES en transport à l'échelle locale, régionale et provinciale, une planification de la mobilité dans les MRC est en amorce, plusieurs organismes de transports sont bien installés et connus de la population, la mentalité en matière de transport est en évolution partout sur le territoire et plusieurs exemples novateurs desquels s'inspirer pour aller plus loin sont présents sur le territoire, et ce, malgré les contraintes liées au financement et à la faible densité de population.

12.1 Forces

- Efficacité des déplacements vers Montréal et Laval en heure de pointe, au sud;
- Efficacité des déplacements entre les villes centres, au nord;
- Desserte minimale de tout le territoire;
- Services s'adaptant aux réalités des divers secteurs en innovant;
- Présence de plusieurs stationnements incitatifs;
- Présence de certains facilitateurs et incitatifs (ex. horaires montrant les transferts possibles et les heures des autres services, wi-fi, boîtes à livres, supports à vélo et ski, etc.)

12.2 Faiblesses

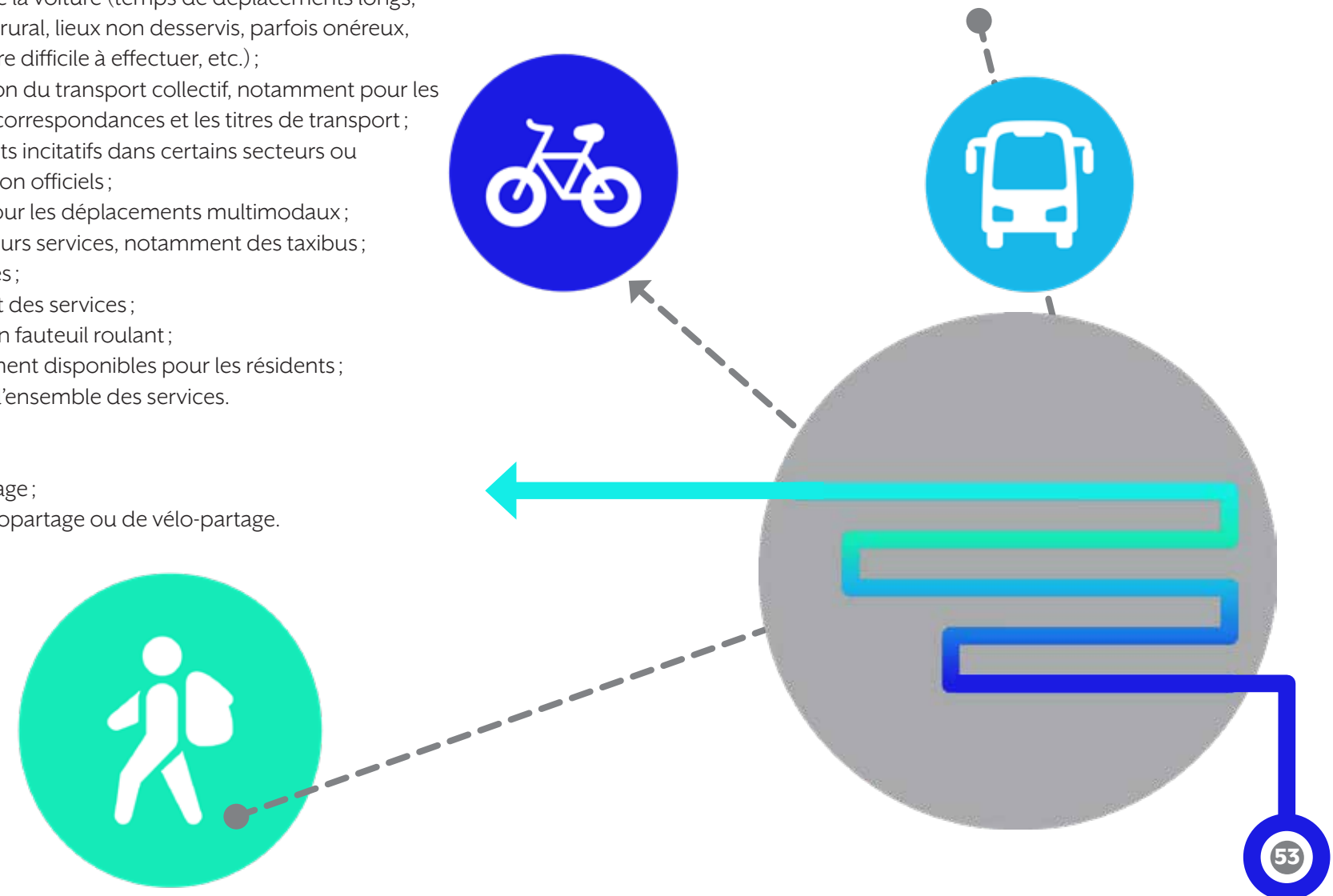
- Organisation et planification des services :
 - Grand nombre d'acteurs en transport sur le territoire;
 - Organisation des services liée aux limites géographiques;
 - Peu de planification de la mobilité.
- Prestation des services :
 - Présence d'inégalités sur le territoire;
 - Offre peu compétitive avec la voiture (temps de déplacements longs, faible fréquence en milieu rural, lieux non desservis, parfois onéreux, premier et dernier kilomètre difficile à effectuer, etc.);
 - Complexité dans l'utilisation du transport collectif, notamment pour les nouveaux utilisateurs, les correspondances et les titres de transport;
 - Absence de stationnements incitatifs dans certains secteurs ou stationnements incitatifs non officiels;
 - Manque de facilitateurs pour les déplacements multimodaux;
 - Méconnaissance de plusieurs services, notamment des taxibus;
 - Absence de voies réservées;
 - Difficultés à connaître l'état des services;
 - Services peu accessibles en fauteuil roulant;
 - Plusieurs services uniquement disponibles pour les résidents;
 - Difficulté d'avoir une vue d'ensemble des services.
- Autres modes :
 - Peu d'options de covoiturage;
 - Absence de services d'autopartage ou de vélo-partage.

12.3 Opportunités

- Désir de diminution des GES en transport (cibles gouvernementales);
- Planification de la mobilité dans les MRC en amorce;
- Changement de mentalité en matière de transport en cours;
- Organismes de transports bien installés sur le territoire;
- Diversité de modèles et de services desquels s'inspirer;
- Exemples de gestion efficace du transport multimodal sur le territoire;
- Exemples de financement novateur du transport collectif;
- Modèles d'accompagnement des nouveaux utilisateurs;
- Projets en cours sur le territoire.

12.4 Contraintes

- Financement difficile;
- Réglementation organisant le transport par municipalité (locale ou régionale);
- Faible densité de population;
- Population plus attachée à sa voiture en milieu rural;
- Chemin de fer de la ligne de train de Saint-Jérôme n'appartenant pas à l'ARTM.



13. RECOMMANDATIONS

Pour améliorer la situation à un niveau régional, plusieurs éléments clés sont à priorisés.

Premièrement, une réflexion régionale en mobilité menant à un plan touchant à la fois le transport et l'aménagement du territoire est essentielle puisque ces éléments sont intimement liés. Par exemple, il ne faut plus autoriser de gros générateurs de déplacements à des endroits qui ne pourront jamais être desservis de façon efficace en transport collectif. Des aménagements piétons et cyclables sécuritaires permettant aux usagers du transport collectif de faire le premier et le dernier kilomètre facilement doivent également faire partie de la planification.

Cependant, étant donnée la réglementation actuelle, un tel document n'aurait pas de portée légale comme celui de la CMM, avec l'obligation de conformité de la part des MRC et des municipalités. C'est pourquoi une table régionale en mobilité impliquant les MRC en plus des autorités organisatrices de transport revêt une importance capitale. En intégrant les concepts de planification discutés par les MRC lors de la Table aux schémas d'aménagement de chaque MRC, une obligation de conformité des municipalités apparaît alors.

Une table régionale permettrait également une concertation et une collaboration entre les divers acteurs en transport. Il s'agit d'un avantage notable puisque cela favoriserait la mise en place d'un système plus efficace et donc moins coûteux, tout en améliorant les services aux citoyens. Comme le mentionne très clairement le TACAL (2016:19) «Le travail en silo ne sera plus un élément à préserver. Certains pourraient y voir de l'austérité, mais le fait de maximiser les services aux citoyens est nécessaire. De plus, le travail en silo entraîne des coûts fixes pour l'ensemble des organisations. Rien n'est mis en commun et il y a du dédoublement, en plus de limiter l'accès à un transport à leurs propres usagers. Sur le plan financier, chaque organisation sollicite les mêmes partenaires sur le territoire. Le résultat est simple : chaque organisme reçoit un petit montant, ceci dans le but de répondre à chacune des demandes d'aide financière. Le regroupement de l'offre favoriserait des partenariats financiers plus importants et ainsi, un déploiement de l'offre plus considérable et ajusté aux besoins des différentes clientèles.» Bien que cela ait été écrit pour les services à l'intérieur d'une MRC, cela s'applique tout aussi bien au contexte laurentien.

Une table régionale de concertation pourrait également travailler à diminuer les inégalités présentes sur le territoire en s'attardant de façon concertée sur la desserte et les tarifs. Il s'agit d'un élément important pour briser l'isolement et assurer l'accessibilité aux services médicaux et sociaux, notamment.

Deuxièmement, la diversification de l'offre d'alternatives est cruciale puisque les services d'autobus ne peuvent desservir l'entièreté du territoire en tout temps. Ces services permettraient donc d'offrir diverses possibilités pour répondre aux nombreux besoins de déplacement de la population. Le covoiturage pourrait donc être davantage mis de l'avant dans la région puisque, pour le moment, il faut

être déterminé pour covoiturer. Une plateforme unique mise de l'avant sur tout le territoire et largement publicisée serait souhaitable pour éviter la dilution de l'offre, tout en faisant connaître l'alternative à grande échelle. De plus, des stationnements incitatifs doivent être à la disposition des covoitureurs en étant affichés pour augmenter leur visibilité, présenter des supports à vélo et être accessibles par divers modes de transport, dont le transport en commun et le transport actif.

L'utilisation des places disponibles dans le transport existant sur le territoire, comme le transport scolaire, est un autre exemple intéressant de diversification que nous offre le TACAL et qui pourrait être utilisé dans d'autres milieux ruraux pour maximiser les ressources existantes tout en diversifiant l'offre.

Offrir des autopartages serait une autre façon de diversifier l'offre de transport dans les Laurentides. Comme très peu de ménages n'auront pas de voiture, il faut donc viser la réduction de la deuxième ou troisième voiture, mais le transport en commun actuel ne peut pas y arriver seul. Pour ces déplacements qui sont souvent liés aux achats ou aux loisirs, le covoiturage est également difficile. Des voitures en libre-service pourraient donc être la solution à ces besoins plus ponctuels. Tous les services alternatifs pourraient ensuite être regroupés sur une même plateforme pour offrir un service de type MaaS ou Mobility as a Service.

Troisièmement, il serait intéressant de travailler pour rendre le transport collectif plus attrayant que la voiture. Un élément à considérer est évidemment de diminuer les freins, mais une grande campagne de sensibilisation à l'échelle de la région, à long terme et personnalisée aux divers groupes de la population, est également nécessaire. Une telle campagne permettrait de travailler à la fois à faire connaître les services existants et parfois peu connus et à mettre de l'avant les aspects utilitaires des diverses alternatives à la voiture. Cela favoriserait également un changement des aspects symboliques et affectifs liés à la voiture et aux transports collectifs. Graduellement, les gens pourraient ainsi être amenés à porter moins d'importance à leur voiture et à moins s'y identifier comme signe de réussite, par exemple.

Lorsqu'un milieu est bien desservi en transport collectif, le rendre plus attrayant que la voiture implique également de complexifier l'utilisation de la voiture, ce qui peut être fait en diminuant les cases de stationnements à certains endroits ou en augmentant leurs tarifs, en réduisant le nombre de voies de circulation pour augmenter celles des transports collectifs, de tarifier l'accès à certaines zones, et autre. Par contre, il est essentiel de fournir des alternatives aux citoyens avant de mettre de telles mesures en place, sans quoi les citoyens seront pris au piège et les inégalités s'en trouveront augmentées.

Finalement, il serait également intéressant d'impliquer les entreprises de la région. En effet, elles sont des générateurs de déplacement importants et les gens semblent plus enclins à covoiturer lorsque l'organisation est liée au milieu de travail. Selon un rapport de l'OCDE (2010), 15 à 20 % de réduction des véhicules avec un seul occupant peut être atteint par des mesures de gestion de la mobilité

par les entreprises. Les mesures peuvent toucher le transport en commun, le transport actif, la gestion du stationnement, le covoiturage ou la gestion des déplacements (horaires flexibles, télétravail, téléconférences, etc.) et peuvent être de type organisationnel, sensibilisation ou encore s'attardant directement aux infrastructures (ex. stationnement à vélo, douche, demande d'ajout d'un arrêt d'autobus, ajouts de cases de stationnements pour le covoiturage, etc.). Comme plusieurs employeurs de la région ont de la difficulté à embaucher du nouveau personnel en lien avec les difficultés de mobilité des employés, cela pourrait donc leur fournir une motivation pour s'impliquer dans le domaine et y trouver un avantage notable, même financièrement.

Avec tout ceci en place, le transport collectif pourrait être plus concurrentiel à la voiture pour plusieurs résidents de la grande région des Laurentides. Avec diverses alternatives en transport collectif, une plus grande complexité à utiliser la voiture dans les milieux bien desservis et de la publicité, plusieurs personnes tenteraient l'expérience des transports collectifs et la place de la voiture serait ainsi diminuée.

Figure 94: Résumé des recommandations

- > Mettre sur pied une table de concertation régionale en matière de mobilité ;
- > Publiciser les services existants ;
- > Rendre le transport collectif plus attrayant que la voiture ;
- > Diversifier les options de transport et miser sur la multimodalité ;
- > Impliquer les entreprises ;

14. LIMITES DE L'ANALYSE

La méthodologie de l'analyse amène plusieurs limites. Premièrement, une partie des données proviennent d'un sondage autoadministré. Ainsi, certaines questions et certains termes ont pu être mal interprétés par les participants. Par exemple, le système efficace entre les villes de banlieue a été sélectionné sur tout le territoire, probablement interprété comme étant un système efficace entre les villes importantes des Laurentides, ou encore des villes périphériques vers la ville centre.

Par ailleurs, si l'échantillon pour l'ensemble de la région est représentatif en ce qui a trait à l'âge des participants, ce n'est pas nécessairement le cas pour chacune des MRC. Il est donc possible, par exemple, que certaines d'entre elles aient des participants plus âgés et d'autres plus jeunes, ce qui pourrait influencer les résultats.

Le transport étant un domaine en pleine ébullition en ce moment, les choses changent rapidement. L'analyse a été réalisée à l'été et à l'automne 2019 et des choses ont changé depuis ce temps. Nous avons suivi les annonces et les divers développements en transport dans la région pour que le présent rapport soit le plus à jour possible à sa sortie. Il est tout de même possible que certaines modifications ne soient pas présentes dans le rapport. Aussi, il est possible que des horaires ou des tarifs aient été modifiés depuis.

Finalement, l'ampleur de l'analyse a nécessité de faire des choix, notamment au niveau des éléments auxquels s'attarder et de la profondeur de l'analyse de certains points, créant ainsi des laissés pour compte. Par exemple, l'analyse ne traite pas, ou peu, des gens de l'extérieur venant travailler dans la région, tout comme des villégiateurs et des excursionnistes. Il en est de même pour l'accessibilité universelle. Néanmoins, comme les principaux éléments guidant le transport collectif ont été analysés, le rapport permet de faire ressortir les principaux freins à leur utilisation dans la région et d'orienter adéquatement la phase de mise en œuvre vers un projet porteur pour la région.

15. CONCLUSION

Le Québec et la CMM se sont dotés d'objectifs ambitieux en matière de réduction des GES. Le transport des personnes est un domaine critique pour l'atteinte de ces cibles, étant donné qu'il est le seul à être en augmentation année après année. Le Québec s'est donc lancé dans l'électrification des transports, et ce, principalement en tentant d'augmenter le nombre de véhicules électriques et hybrides rechargeables (MTQ, 2015). Malheureusement, changer les véhicules existants par des véhicules moins polluants ne s'attaque qu'à une partie du problème en transport. Cela ne diminue pas le nombre de véhicules, et donc ne s'attaque pas à la congestion routière, aux accidents de la route ni à la sédentarité, par exemple.

Aussi, donner de grandes subventions pour les véhicules moins polluants peut avoir l'effet pervers d'augmenter le nombre de voitures sur les routes. En effet, cela peut amener les ménages à s'acheter un véhicule supplémentaire plutôt que de remplacer l'existant par un moins polluant. Cela n'aide donc pas la diminution des GES et augmente les problèmes liés à la congestion routière. Il est donc primordial pour l'atteinte des cibles de diminuer les distances parcourues et d'amener les gens vers un autre mode de transport que la voiture solo dans un premier temps.

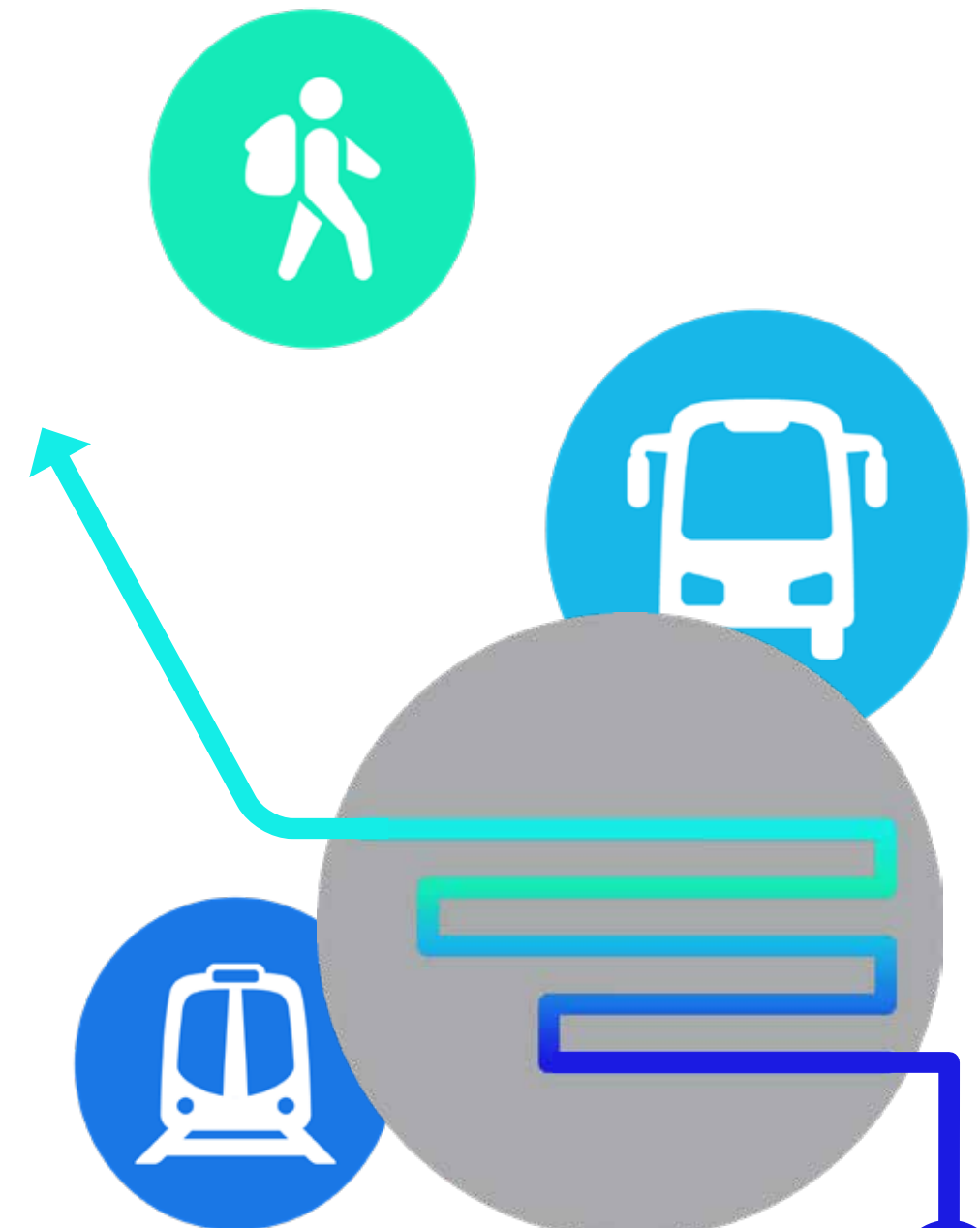
Il est donc essentiel de s'attarder à la diminution de la place de la voiture solo en diminuant à la source. Bien évidemment, dans les Laurentides, très peu de ménages n'auront pas de voitures. Il est plus réaliste de s'attarder aux deuxièmes ou aux troisièmes voitures des ménages ou de tenter de diminuer l'utilisation de la voiture. Malheureusement, le transport en commun actuel ne peut pas y arriver seul puisque les déplacements nécessitant cette deuxième ou troisième voiture sont souvent les soirs et les fins de semaine, soit lorsque l'offre de service d'autobus est limitée. Aussi, pour les gens ne se déplaçant pas dans les quartiers centraux de Montréal, l'offre de transport actuelle permet difficilement de diminuer l'utilisation de sa voiture.

Pour y arriver, deux projets sont encouragés, soit une table de concertation et un réseau de noeuds multimodaux. En effet, il faut rendre les modes de transports alternatifs plus attrayants que l'automobile. Les déplacements dans les Laurentides doivent donc être possibles, tant du nord vers le sud, que de l'est vers l'ouest et inversement, et ce, avec un temps de déplacement raisonnable. Des alternatives doivent être présentes les soirs et les fins de semaine, pour le loisir et les achats, mais aussi pour certains travailleurs et une table régionale de concertation est essentielle pour y arriver étant donné l'organisation du transport collectif par les municipalités (locales ou régionales)

Une Table permettrait également de travailler sur l'aménagement du territoire favorisant la mobilité durable. Comme mentionné en conclusion du rapport sur le volet transport actif du projet une telle structure serait un outil puissant pour amener le transport actif à grande échelle dans la région par l'aménagement du territoire, ce qui est tout aussi vrai pour le transport collectif.

Le deuxième point est un réseau de stationnements incitatifs jouant le rôle de noeuds multimodaux. En effet, les autobus doivent être facilement accessibles pour les usagers, et ce, en favorisant la multimodalité. Aussi, les alternatives à la voiture doivent y être regroupées pour faciliter la réalisation des premiers et derniers kilomètres.

Une fois la table de concertation en place et le réseau de noeuds multimodaux développé, il serait intéressant de développer une plateforme de mobilité intégrée dans la région, et ce, pour simplifier les déplacements entre les autorités organisatrices de transport et les déplacements multimodaux.



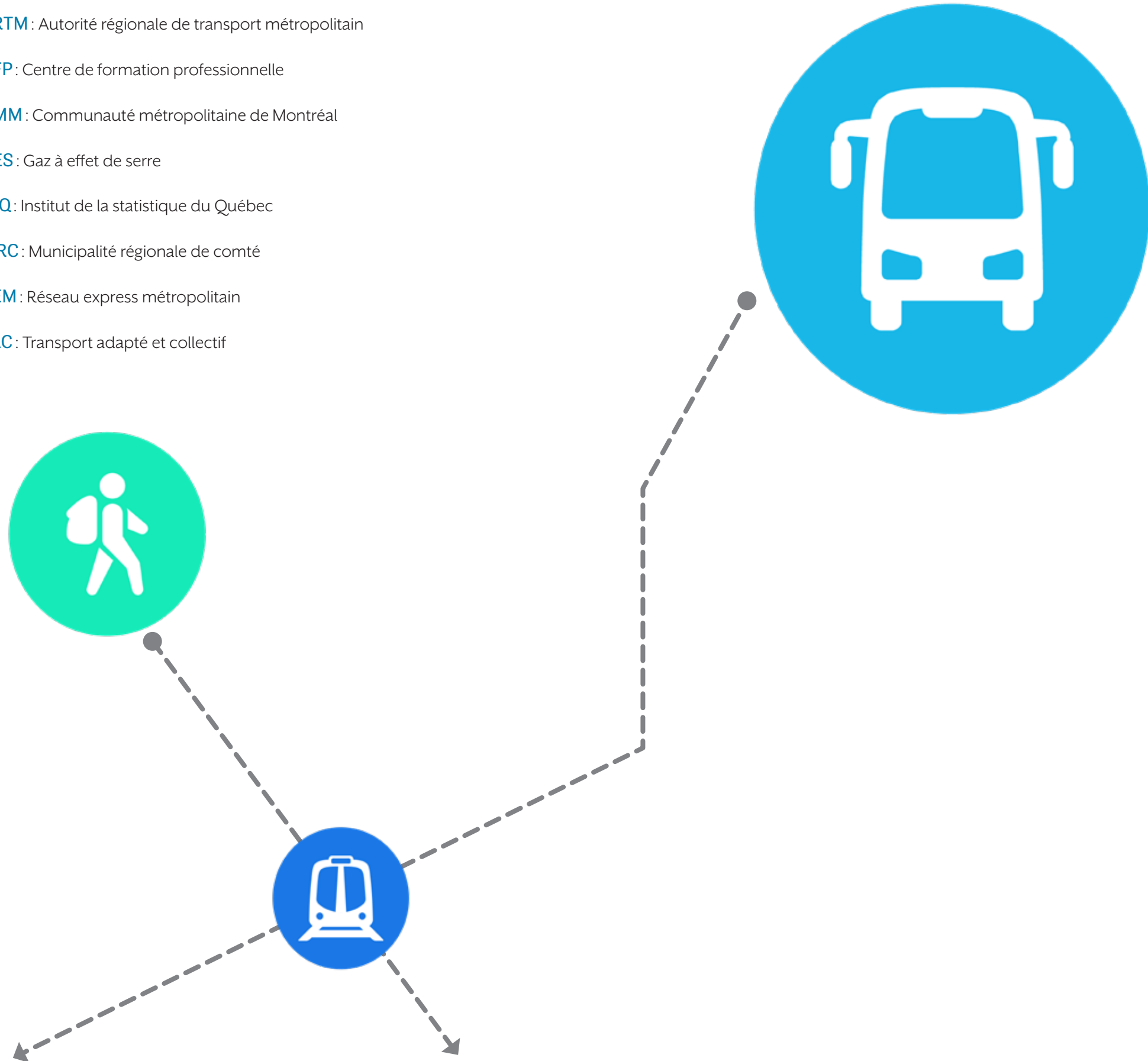
16. LEXIQUE

Les définitions suivantes sont utilisées dans le rapport. Elles sont issues de diverses sources et ont été adaptées aux besoins du présent document.

Les termes sont en bleu dans le texte à leur première utilisation pour signifier que cela réfère au lexique.

- **Auto ou voiture solo** : Véhicule automobile se déplaçant avec une seule personne à l'intérieur, soit le conducteur.
- **Autopartage / auto en libre-service** : Voiture disponible pour location de courte à moyenne durée avec un système de paiement par abonnement ou par utilisation.
- **Covoiturage** : Utilisation d'un véhicule par plusieurs personnes pour partager un trajet commun. Le conducteur n'effectue pas le déplacement dans un cadre professionnel.
- **Excurionniste** : Personne se déplaçant pour une journée dans le but de faire une activité. Cette personne retourne chez elle pour la nuit.
- **Générateur de déplacements** : Endroit qui, par sa nature, génère un grand nombre de déplacements.
- **Service de rabattement** : Service déplaçant les gens vers un service de transport collectif.
- **Taux de motorisation** : Nombre de véhicules individuels
- **Taxibus** : Service de transport collectif par taxi et sur réservation. Le taxi est donc partagé par plusieurs personnes, comme ce serait le cas dans un autobus.
- **Transport actif** : Déplacement mu par l'énergie de l'être humain, comme la marche, le vélo, la trottinette ou autre.
- **Transport collectif** : Ensemble des modes de transport destinés au déplacement de plusieurs personnes n'appartenant pas à la même famille, et ce, simultanément et sur un même trajet. Le transport collectif inclut le transport en commun (autobus, train de banlieue, métro...), mais va plus loin en incluant notamment le covoiturage.
- **Villégiateur** : Personne ayant une résidence secondaire dans la région ou venant y faire un court séjour.

- **AOT** : Autorité organisatrice de transport
- **ARTM** : Autorité régionale de transport métropolitain
- **CFP** : Centre de formation professionnelle
- **CMM** : Communauté métropolitaine de Montréal
- **GES** : Gaz à effet de serre
- **ISQ** : Institut de la statistique du Québec
- **MRC** : Municipalité régionale de comté
- **REM** : Réseau express métropolitain
- **TAC** : Transport adapté et collectif



17. ANNEXES

Annexe 1: Territoire de l'enquête O-D 2013 de l'AMT

Figure 95: Territoire de l'enquête origine-destination, AMT 2013

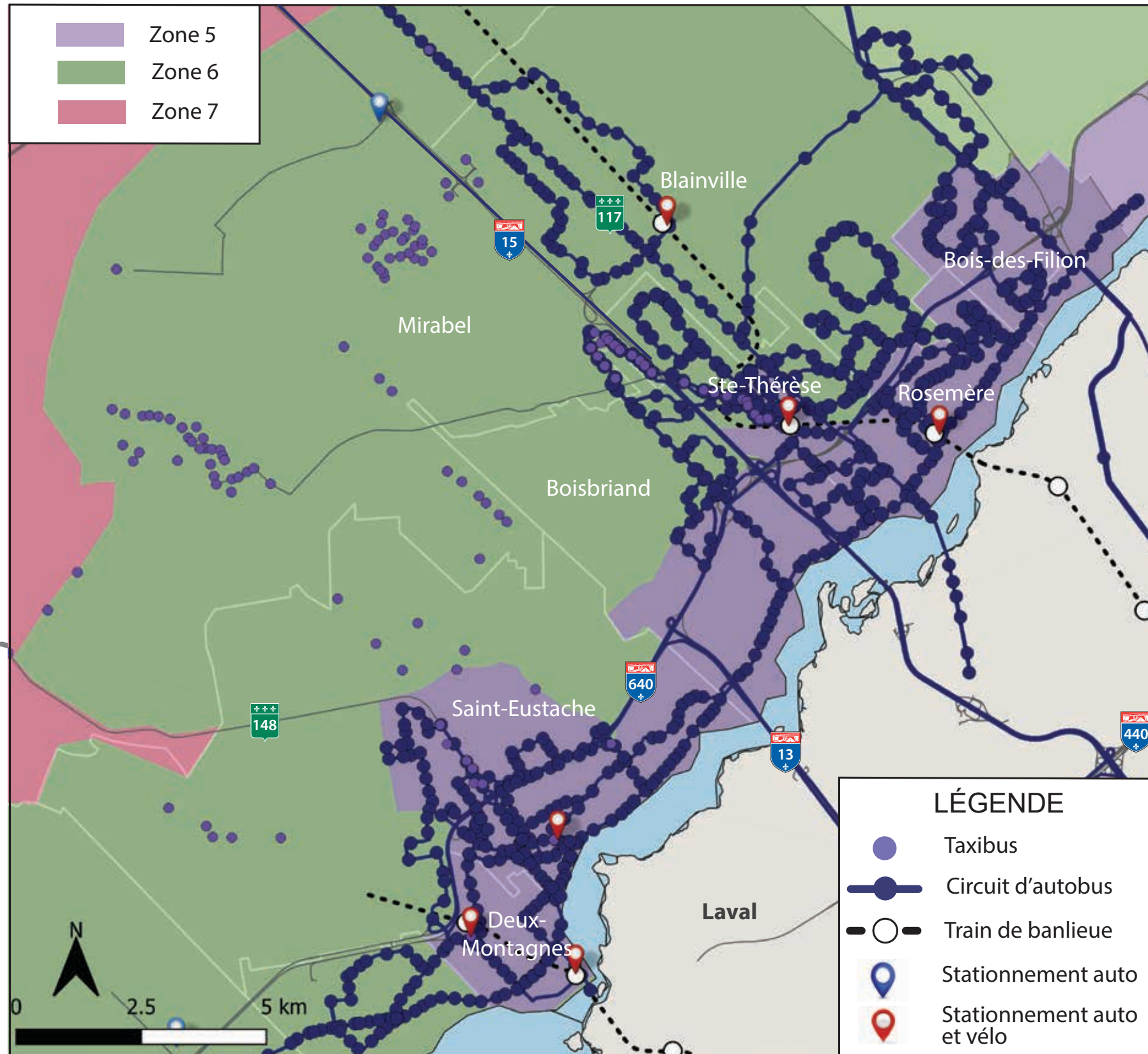


Source: AMT (2013)

Annexe 2: Agrandissement de secteurs centraux

> Sud de la zone d'exo

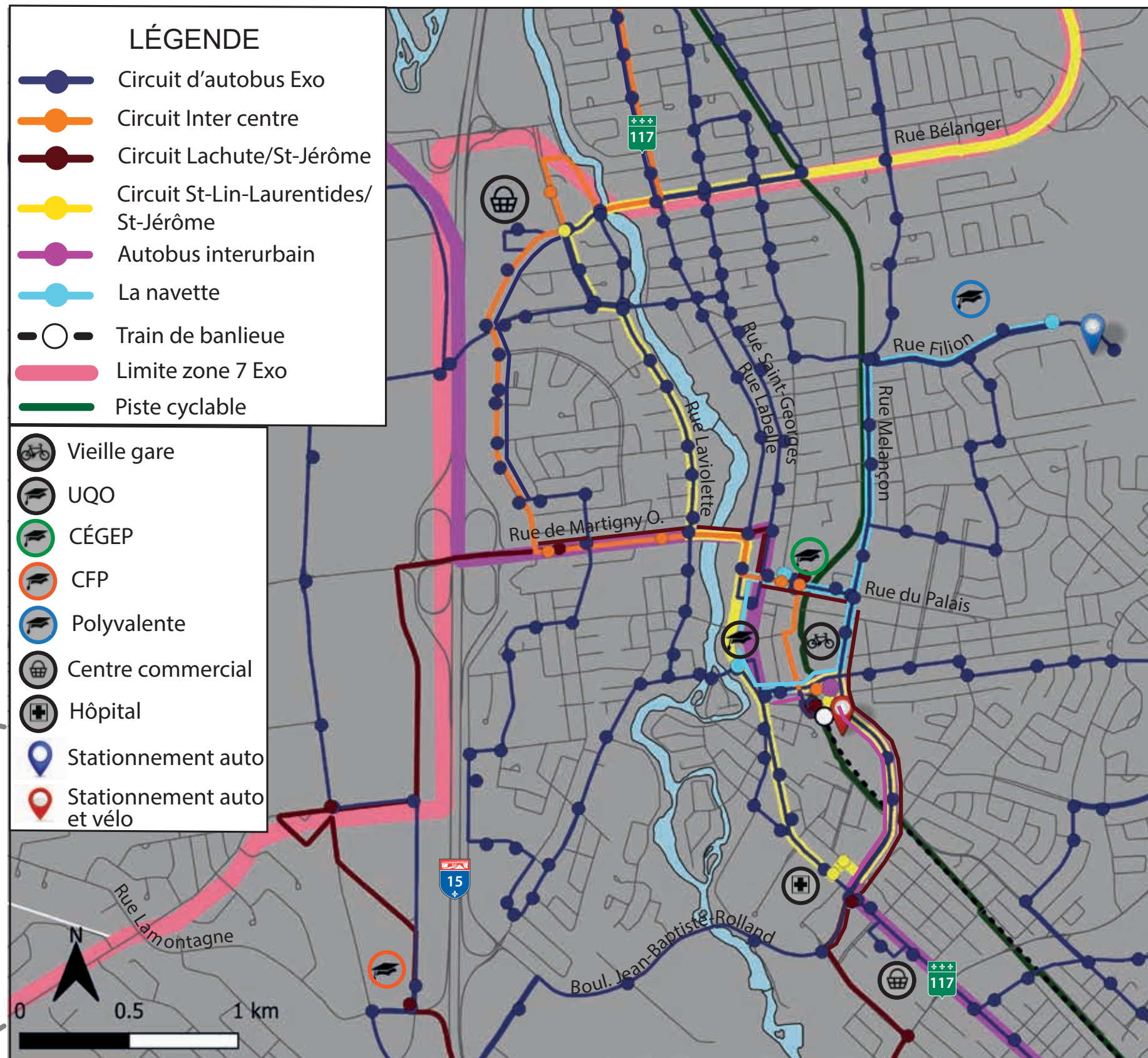
Figure 96: Sud de la zone Exo



Source de fond de plan: MERN (2017,2010), Transport Québec (2017)
 Source des données: exo (2019), exo (2019c), exo (2019d), Google map (2019)



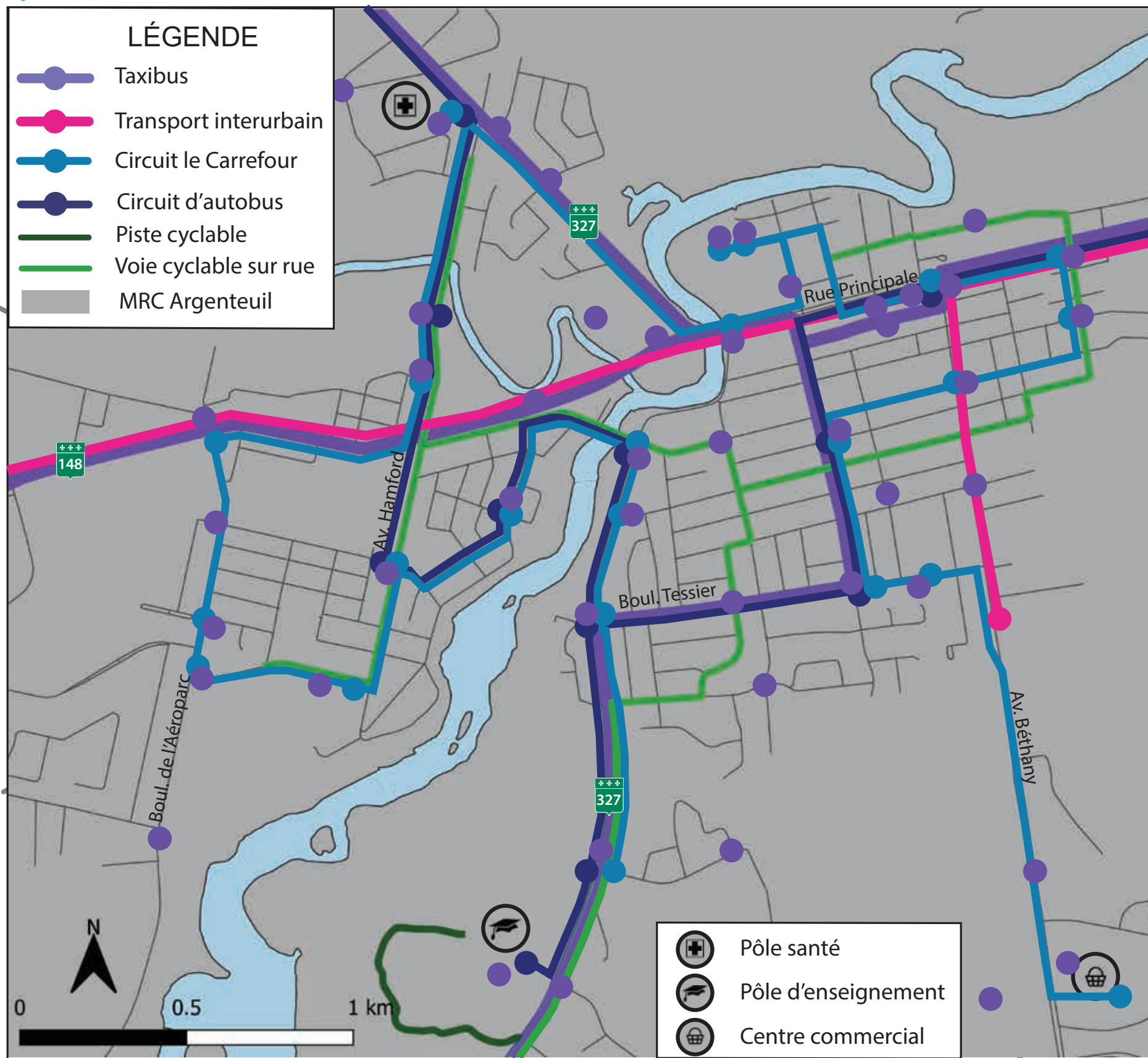
Figure 97: Centre de Saint-Jérôme



Source de fond de plan: MERN (2017,2010), Statistique Canada (2016)
 Source des données: Autobus Galland (2019), Autobus Maheux (2019) exo (2019), exo (2019c), exo (2019d), Google map (2019), la Navette (2019), MRC Argenteuil (2019), MRC de Joliette (2017), Route verte (2018), TA CL (2019)



Figure 98: Centre de Lachute



Source de fond de plan: MERN (2017,2010), Statistique Canada (2016)
 Source des données: Greyhound (2019), MRC Argenteuil (2019)

18. RÉFÉRENCES

18.1 Références générales

- Alliance TRANSIT (2019) *Prochaine station, l'écofiscalité: Réduire les émissions de gaz à effet de serre en transport au Québec en tarifant adéquatement les déplacements motorisés*, 73 p.
- Alliance TRANSIT (2011) *Artères bloquées, quand le sous-financement des systèmes de transport menace l'économie du Québec*, récupéré en septembre 2019 du site <http://www.transitquebec.org/wp-content/uploads/2011/08/Art%C3%A8res-bloqu%C3%A9es-TRANSIT-Ao%C3%BBt-2011.pdf>
- AMT (2013) *Enquête Origine-Destination 2013: La mobilité des personnes dans la région de Montréal, faits saillants*, récupéré en juillet 2019 du site <https://exo.quebec>.
- ARTM (2020) *Projet de refonte tarifaire - Document de consultation*, 32p. Consulté en septembre 2020 du site <https://repensonslamobilite.quebec/media/default/0001/01/8d5f2a46339e4aa2033c84a9969783f81712d82c.pdf>
- ARTM (2019) *Autorité régionale de transport métropolitain* [site internet] consulté en juillet 2019: <https://www.artm.quebec>
- ARTM (2019b) *Rapport annuel 2018*, Consulté en juillet 2019 du site <https://www.artm.quebec/documents-corporatifs/>
- ARTM (2018) *Enquête origine-destination 2018 : faits saillants de l'état de la mobilité des personnes dans la région métropolitaine de Montréal*, 28 p., Consulté en janvier 2020 du site <https://www.artm.quebec/enqueteod/>
- BDSOQ (2020a) *Nombre de véhicules en circulation selon le type d'utilisation et le type de véhicule*, Québec, régions administratives et municipalité de résidence du propriétaire du véhicule. Donnée de la SAAQ, 2019. Récupéré en avril 2020 du site <https://www.bdso.gouv.qc.ca/>
- BDSOQ (2020b) *Nombre de titulaires d'un permis de conduire ou d'un permis probatoire selon le sexe et l'âge*, Québec et régions administratives. Donnée de la SAAQ, 2019. Récupéré en avril 2020 du site <https://www.bdso.gouv.qc.ca/>
- Bip Recherche (2018) *Enquête origine-destination printemps 2018: rapport d'analyse des résultats*, présenté à TAQL, 33 p.
- CAA Québec (2019) *Composantes du prix de l'essence*, récupéré en septembre 2019 du site <https://www.caaquebec.com/fr/sur-la-route/interets-publics/dossier-essence/composantes-du-prix-de-lessence/>
- CAA Québec (2015) *Bilan de l'essence 2014: pas tous égaux pour l'industrie*, consulté en septembre 2019 du site <https://www.caaquebec.com/fr/actualite/communiqués-de-presse/article/bilan-de-lessence-2014-pas-tous-egaux-pour-lindustrie/>
- CCIL (2018) *Mobilité et transport collectif : Les chambres de commerce de la couronne nord rappellent les engagements*, consulté en mai 2019 du site <https://lemaglavall.ca/article/mobilite-et-transport-collectif-les-chambres-de-commerce-de-la-couronne-nord-rappellent-les-engagements>
- CCITB (2019) Discussion téléphonique avec Mme Kabis, directrice générale CCITB, 14 juin 2019.
- CMM (2012) *PMAD: Un grand Montréal attractif, compétitif et durable*, Consulté en juillet 2019 du site <http://cmm.qc.ca>
- CMM (2017) *Orientation 2 du PMAD (volet transport)* [site internet] consulté en juillet 2019: <http://cmm.qc.ca/champs-intervention/amenagement/plans/pmad/orientation-2-du-pmad-volet-transport/>
- CRE Laurentides (2020) *Enquête régionale sur les habitudes de transport*.
- CRE Laurentides (2020b) *Mobilité intégrée des personnes dans les Laurentides: Volet transport actif*, 43 p. <https://crelaurentides.org/index.php/documents/transport>
- Direction de la santé publique des Laurentides (2020) *Analyse du potentiel de transport actif pour 19 lieux stratégiques dans le cadre du projet de mobilité intégrée des personnes dans les Laurentides du CRE Laurentides*, 78 p.
- Direction de la santé publique des Laurentides (2019) *Déplacements domicile-travail dans la région des Laurentides et navettage, comparaison 2001-2006-2016*. Basées sur les données des recensements de Statistique Canada.

CRE Laurentides

- Exo (2019) *Rapport annuel 2018*, Consulté en juillet 2019 du site <https://exo.quebec/fr/a-propos/medias-publications/publications>
- Exo (2019b) Site internet consulté à l'automne 2019 du site <https://exo.quebec/fr>
- Exo (2018) *Rapport annuel 2017*, Consulté en juillet 2019 du site <https://exo.quebec/fr/a-propos/medias-publications/publications>
- Gestrans (2014) *Transport adapté et collectif Laurentides: Élaboration d'un plan de développement de transport collectif intégré pour les MRC Antoine-Labelle, Laurentides, Pays-d'en-Haut et Argenteuil*, 376 p.
- ISQ (2020) *Population des régions selon l'âge et le sexe, 1996 à 2019: population réelle de 2018*, Institut de la statistique du Québec, Estimations de la population et Statistique Canada, Estimations de la population, adapté par l'Institut de la statistique du Québec [fichier Exel] téléchargé en mars 2020 du site <https://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/population-demographie/structure/mrc-age-sexe.xlsx>
- ISQ (2019) *15- La région des Laurentides ainsi que ses municipalités régionales de comté (MRC)*, données de 2019 pour la superficie, 2018 pour la population et de 2017 pour le taux de travailleur et le revenu médian, consulté en mai 2019 du site http://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/profils/region_15/region_15_00.htm
- LQ, c. 18 (2019) *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile (PL17)*, Éditeurs officiels du Québec, première session, 42e législature, Gazette no. 49, adopté et sanctionné le 10 avril 2019.
- MAMH (2019) *Guide de prise de décision en urbanisme: Transport collectif*, récupéré en juillet 2019 du site <https://www.mamh.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/guide-la-prise-de-decision-en-urbanisme/intervention/transport-collectif/>
- MELCC (2019) *Le marché du carbone, un outil pour la croissance économique verte!* Consulté en septembre 2019 du site <http://www.environnement.gouv.qc.ca/changementsclimatiques/marche-carbone.asp>
- Mont-Tremblant (2020) *Lachalandage du TCMT double!*, Nouvelle du 4 janvier 2020, récupéré du site internet de la municipalité en janvier 2020 au <https://www.villedemont-tremblant.qc.ca/fr/nouvelles/lachalandage-du-tcmt-double>
- Mont-Tremblant (2019) Site internet consulté à l'été 2019 du site <https://www.villedemont-tremblant.qc.ca/fr/citoyens/transport/transport-en-commun-de-mont-tremblant-tcmt>
- MTMDDET (2018) *Politique de mobilité durable-2030: Transporter le Québec vers la modernité*, Gouvernement du Québec, 43 p.
- MTQ (2020) *Programme d'aide au développement du transport collectif: Modalités d'application 2019-2020*, Gouvernement du Québec, 85p. Récupéré en février 2020 du site <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/aide-finan/transport-collectif/programme-transport-collectif/Documents/normes-PADTC-2019-2020.pdf>
- MTQ (2015) *Plan d'action en électrification des transports 2015-2020: Propulser le Québec par l'électricité*, récupéré en septembre 2019 de https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role_ministere/electrification/Documents/PAET.pdf
- MTQ (2001) *Plan de transport des Laurentides*, Transport Québec, direction Laurentides-Lanaudière, 95 p. Récupéré en juin 2019 du site http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/0840353/01_Plan.pdf
- MRC Antoine-Labelle (1999) *Schéma d'aménagement et de développement révisé*, version administrative téléchargé à l'été 2019 du site <https://www.mrc-antoine-labelle.qc.ca/documentation-sat-schema>
- MRC Argenteuil (2019) site internet consulté à l'été 2019 de <https://www.argenteuil.qc.ca/accueil/affichage.asp?langue=1&B=99>
- MRC Argenteuil (2018a) *Plan de transport 2014-2018*, Consulté en juillet 2019 du site [argenteuil.qc.ca](http://www.argenteuil.qc.ca)
- MRC Argenteuil (2018b) *SADR 2009 Ière partie*, consulté en juillet 2019 du site [argenteuil.qc.ca](http://www.argenteuil.qc.ca)
- MRC2M (2019) site internet consulté à l'été 2019 de <http://mrc2m.qc.ca/fr/services/express-d-oka/>
- MRC2M (2018) *Schéma d'aménagement et de développement révisé, chapitre 8: organisation des transports* [projet], Consulté en juillet 2019 du site www.mrc2m.qc.ca
- MRC RDN (2017) *Schéma d'aménagement et de développement révisé*, consulté en juillet 2019: mrcrdn.qc.ca
- OCDE (2010) *Gestion de la mobilité en entreprises: politiques de transport efficaces*, centre de recherche sur les transports, Paris, éditions OCDE, 107p. téléchargé à l'été 2019 du site <http://www.oecd.org/fr/publications/gestion-de-la-mobilite-en-entreprises-politiques-de-transport-efficaces-9789282102572-fr.htm>
- O'SULLIVAN, A. (2000) *Mass Transit*, dans *Urban Economics*, 4e éditions, Boston: Irwin McGraw-Hill, 596 p.
- Radio-Canada (2019) *La question de la semaine sur les taxes sur le prix de l'essence*, Consulté en septembre 2019 du site <https://ici.radio-canada.ca/tele/la-facture/site/segments/vraioufaux/132416/la-facture-prix-litre-essence-taxes-1995-2019>
- REM (2020) *Réseau express métropolitain* [site internet] consulté en novembre 2020: <https://rem.info>
- RLRQ, c. A-33.3, *Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain*, à jour au 1er juin 2019
- RLRQ, c. O-7.3, *Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal*, à jour au 1er juin 2019

- RLRQ, c. T-12, *Loi sur les transports*, à jour au 1er juin 2019
- SAAQ (2019) *Coût du renouvellement de l'immatriculation pour l'année en cours*, récupéré en septembre 2019 du site https://saaq.gouv.qc.ca/saaq/tarifs-amendes/immatriculation/cout-renouvellement-immatriculation/?ADMCMMD_prev=0
- TAC MRC RDN (2018) *Rapport Annuel 2018*, 16 p.
- TACAL (2018) *Rapport annuel 2018*, 4 p.
- TACAL (2016) *Plan de transport collectif pour la MRC d'Antoine-Labelle*, Réalisation conjointe du TACAL, ATCRQ et Punch Communication, 102p.
- TACL (2019) site internet consulté à l'été 2019 du site <https://www.transportlaurentides.ca/>
- TACL (2018) *Rapport annuel 2018*.
- Statistique Canada (2016) *Recensement de la population*, dans Direction de la santé publique des Laurentides, 2019.
- VINCENT, G. (2019) *Autobus: la gratuité pour tous à Mont-Tremblant*, Tremblant Express 1er juin 2019, extrait en août du site <https://tremblantexpress.com/autobus-la-gratuite-pour-tous-a-mont-tremblant/>

18.2 Références cartographiques

- Autobus Galland (2019) Horaire 2019 [document PDF] téléchargé à l'été 2019 du site galland-bus.com
- Autobus Maheux (2019) Horaires d'autocar [document PDF] téléchargé à l'été 2019 du site autobusmaheux.qc.ca
- Exo (2019) Données ouvertes [données géoréférencées] téléchargé à l'été 2019 du site <https://exo.quebec/fr/a-propos/donnees-ouvertes>
- Exo (2019b) exo Laurentides, taxis collectifs [page web] consulté à l'été 2019 du site <https://exo.quebec/fr/planifier-trajet/autobus/CITLA>
- Exo (2019c) Zones tarifaires [page web] consulté à l'été 2019 du site <https://exo.quebec/fr/titres-tarifs/titres-metropolitains/zones-tarifaires>
- Exo (2019d) Stationnement incitatifs [page web] consulté à l'été 2019 du site <https://exo.quebec/fr/planifier-trajet/voiture/stationnements-incitatifs>
- Greyhound (2019) Greyhound Canada [site internet] Consulté à l'été 2019 du site <https://www.greyhound.ca/>
- Google Maps (2019) Google Maps, consulté à l'été 2019 du site maps.google.ca
- La Navette (2019) la Navette [page web] consulté à l'été 2019 du site <https://lanavette.ca/>
- Mirabel (2019) Données géoréférencées des voies cyclables et trottoirs [données géoréférencées] fourni au printemps 2019 par la municipalité
- Mont-Tremblant (2019) Transport en commun de Mont-Tremblant (TCMT) [page web] consultée à l'été 2019 du site <https://www.villedemont-tremblant.qc.ca/fr/citoyens/transport/transport-en-commun-de-mont-tremblant-tcmt>
- MRC Argenteuil (2019) réseau cyclable et de transport collectif [données géoréférencées]. Données fournies par la MRC en mai 2019
- MRC de Joliette (2017) Horaire d'autobus du circuit 35 [document PDF] téléchargé à l'été 2020 du site <https://mrcjoliette.qc.ca/wp-content/uploads/2019/06/Circuit-35.pdf>
- MRC Matawinie (2018) Circuit #1 [document PDF] téléchargé à l'été 2019 du site <https://www.mrcmatawinie.org/wp-content/uploads/2018/07/depliant-circuit-1-.pdf>
- MRC2M (2017) Réseau de voies cyclables [données géoréférencées]. Données fournies par la MRC en mai 2019.
- MRC2M (2015) Réseau de l'Express d'Oka [données géoréférencées]. Données fournies par la MRC en mai 2019.
- MRC RDN (s.d.) Transport collectif [page web] Consulté à l'été 2019 du site <https://mrcrdn.qc.ca/transport-collectif/>
- MTQ (2019) Trottoirs et voies cyclables [données géoréférencées]. Données fournies par le MTQ en juin 2019
- MERN (2017) *Découpage administratif* [données géoréférencées] extrait en mai 2019 du site <https://mern.gouv.qc.ca/territoire/portrait/portrait-donnees-mille.jsp>.
- MERN (2010) *Hydrographie de surface* [données géoréférencées] extrait en mai 2019 du site <https://mern.gouv.qc.ca/territoire/portrait/portrait-donnees-mille.jsp>.

CRE Laurentides

- OpenStreetMap (2019) Open Street Map, consulté à l'été 2019 du site openstreetmap.org
- Prévost (2019) Stationnements incitatif [page web] consulté à l'été 2019 du site <https://www.ville.prevost.qc.ca/>
- Route verte (2018) Cartographie interactive, consulté à l'été 2019 du site <https://www.routeverte.com/cartographie-route-verte/>
- Seigneurie des Plaines (2020) Un réseau cyclable connectant les régions des Laurentides et de Lanaudière. Consulté en février 2020 du site <https://seigneuriedp.org/#carte>
- TACAL (2019) Horaire du transport collectif [page web] Consulté à l'été 2019 du site <https://tocal.ca/trajet/>
- TACL (2019) Horaire Inter 2019 [document PDF].
- TACL (2019b) Stationnements incitatifs gratuits [page web] consulté à l'été 2019 du site <https://www.transportlaurentides.ca/inter/stationnements/>
- Transport Québec (2017) Réseau routier - RTSS [données géoréférencées] extrait en mai 2019 du site <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/Pages/default.aspx>.
- Vélocité (2014) Carte téléchargeable, consulté à l'été 2019 du site trajet-velocite.ca