

Démarche relative à
l'élaboration d'un plan d'action
visant à favoriser la mobilité
durable à l'échelle du territoire
de la Montérégie Ouest

**Livrable 1 : Portrait du territoire en
matière de mobilité des personnes en
Montérégie-Ouest et problématiques
associées**

VERSION FINALE

Déposé le :
4 juillet 2022



MOBILITÉ
DES PERSONNES

À l'attention de :
Madame Isabelle Lapointe
Coordonnatrice à la mobilisation
Concertation Horizon
260, rue Saint-Pierre, Saint-Constant (Qc)
J5A 2A5

TABLE DES MATIÈRES

Mise en contexte	3
1. Portrait du territoire	4
1.1. Population et logements	4
1.2. Parts des jeunes et des aînés	8
1.3. Parts de citoyens à faible revenu	10
1.4. Gouvernance et services de transport collectif.....	11
1.5. Gouvernance et services de transport adapté.....	14
1.6. Utilisation du réseau routier supérieur	16
1.7. Localisation des points de service liés à l'éducation secondaire et postsecondaire	17
1.8. Localisation des points de service du domaine de la santé et des services sociaux.....	18
1.9. Localisation des services communautaires	20
1.10. Localisation des services alimentaires	21
1.11. Localisation des pôles d'emploi.....	22
2. Identification des problématiques relatives à la mobilité des personnes en Montérégie-Ouest.....	25
2.1. Services de transport collectif limités dans certains secteurs ruraux.....	25
2.2. Accès limité aux services en transport adapté.....	26
2.3. Manque de connexions et d'harmonisation entre les services de transport collectif.....	26
2.4. Manque de liens intermunicipaux en transport collectif à l'intérieur de la Montérégie-Ouest.....	27
2.5. Centralisation de certains services au sein des grands pôles régionaux.....	28
2.6. Manque de desserte en transport collectif des centres d'éducation postsecondaires et des pôles d'emploi.....	28
2.7. Faible visibilité et manque de compréhension du grand public à l'égard des services de transport	29
2.8. Multiplicité des échelles de gouvernance en transport collectif et en transport adapté.....	29
2.9. Manque de concertation régionale (supra-MRC)	30
2.10. Complexité des enjeux liés à la mobilité	31
2.11. Faible disponibilité de fournisseurs aux fins de l'exploitation des services de transport en milieu rural	31
Conclusion	33

MISE EN CONTEXTE

Concertation Horizon est le véhicule choisi par les élus de la Montérégie-Ouest afin d’aborder, dans une perspective régionale, divers enjeux touchant le développement social et la réussite éducative. Depuis sa création en 2016, l’organisme a articulé ses actions autour de sept enjeux fédérateurs, dont le transport collectif et abordable. C’est dans ce contexte qu’a été mise en place la communauté de pratique en transport, au sein de laquelle se sont engagés des intervenants provenant des cinq MRC qui composent la Montérégie-Ouest.

Afin de cibler et aborder les problématiques auxquelles fait face la population de la Montérégie-Ouest en matière de transport collectif et abordable, Concertation Horizon souhaite élaborer un plan d’action afin de favoriser la mobilité durable à l’échelle du territoire de la Montérégie Ouest. Considérant que les principaux leviers d’action en la matière sont entre les mains d’instances tierces, principalement des autorités municipales, elle souhaite, par le biais de cette démarche, identifier les problématiques liées au transport sur le territoire et mettre en valeur ses capacités de concertation afin de mobiliser les milieux à l’échelle de la Montérégie Ouest, en matière de mobilité durable.

Le présent livrable constitue la première étape de cette démarche. Il présente dans un premier temps un portrait sommaire du territoire sous forme cartographique représentant certains attributs liés à la mobilité des personnes. En effet, la réalité territoriale et démographique, l’offre de services en place ainsi que la localisation des différents commerces et services publics ont des impacts sur les besoins de déplacement des citoyens et leur capacité à effectuer des déplacements. Croisés avec les enjeux identifiés par les participants du Forum ouvert du 10 février dernier, les grandes tendances illustrées par la cartographie (centralisation des activités, vieillissement de la population dans certaines municipalités, offre de service axé sur le pôle métropolitain ...) appuient l’identification de onze problématiques liées à la mobilité des personnes sur le territoire de la Montérégie-Ouest. Étant donné l’échelle territoriale à laquelle s’insère cette démarche, autant les éléments soulevés dans le portrait du territoire que les problématiques identifiées sont présentés dans une perspective régionale.

Les onze problématiques identifiées dans ce livrable serviront aux membres de la communauté de pratique en transport collectif et abordable en vue d’une sélection et d’une priorisation. Les problématiques priorisées seront ensuite documentées plus exhaustivement et constitueront la base du plan d’action qui sera proposé en deuxième phase de ce mandat.

1. PORTRAIT DU TERRITOIRE

Dans cette première section, plusieurs éléments liés à la mobilité des personnes et influençant l'offre des services sont présentés.

D'abord, pour illustrer l'évolution des comportements de mobilité, les changements dans la population par municipalité et la densité de logements sont illustrés. Ensuite, les proportions de jeunes, d'âinés et de citoyens à faible revenu sur le territoire sont cartographiées. Ces clientèles plus vulnérables sont ciblées puisqu'elles sont susceptibles d'être limitées dans leur mobilité et tirent des bénéfices importants des services de transport collectif.

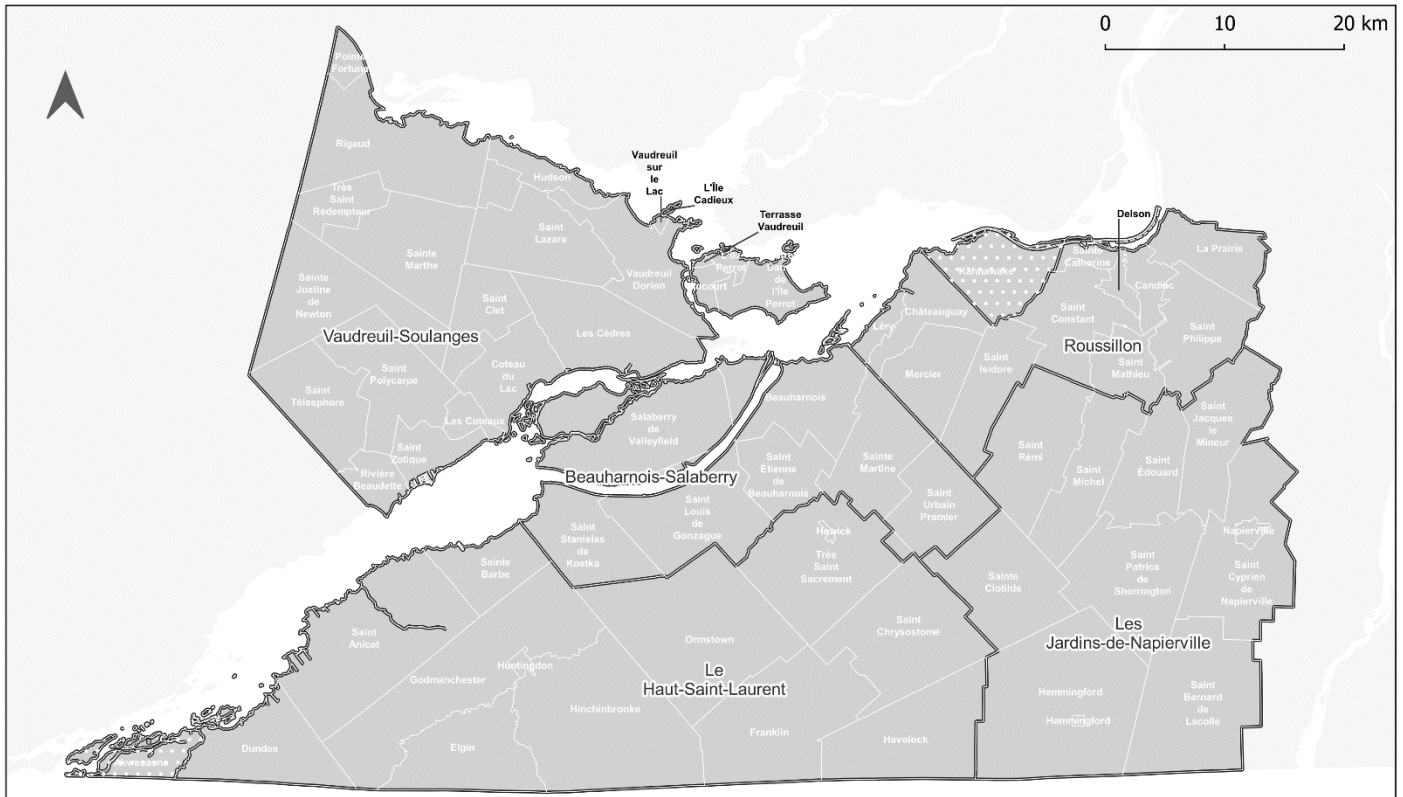
Afin d'illustrer l'offre de service ainsi que les acteurs impliqués, la gouvernance et les modalités associées aux services de transport collectif et de transport adapté sont présentées. Les débits journaliers moyens annuels estimés sur le réseau routier supérieur sont également présentés afin d'identifier les flux de déplacements motorisés sur le territoire.

Finalement, la localisation de différents générateurs de déplacements publics et privés, notamment les services alimentaires, les services éducatifs secondaires et postsecondaires, les services de soins de santé, les services communautaires ainsi que les pôles où se concentrent plusieurs employeurs sont présentés. La localisation de ces différents générateurs de déplacements module les besoins de déplacement des citoyens.

1.1. POPULATION ET LOGEMENTS

La Montérégie-Ouest constitue la partie occidentale de la région administrative de la Montérégie et est composée de cinq municipalités régionales de comté (MRC), soit les MRC de Beauharnois-Salaberry, Les Jardins-de-Napierville, du Haut-Saint-Laurent, Roussillon et Vaudreuil-Soulanges. Celles-ci regroupent une population, en 2021, de plus de 488 000 personnes. De plus, deux communautés autochtones, soit les communautés mohawks de Kahnawake et d'Akwesane, sont situées de part et d'autre de la Montérégie-Ouest. La première a une population d'environ 10 000 personnes alors que la seconde accueille environ 2 400 résidents.

Figure 1 – MRC et municipalités de la Montérégie-Ouest



- Municipalité
- Communauté autochtone
- MRC

Territoire de la Montérégie-Ouest

Source des données: Statistique Canada

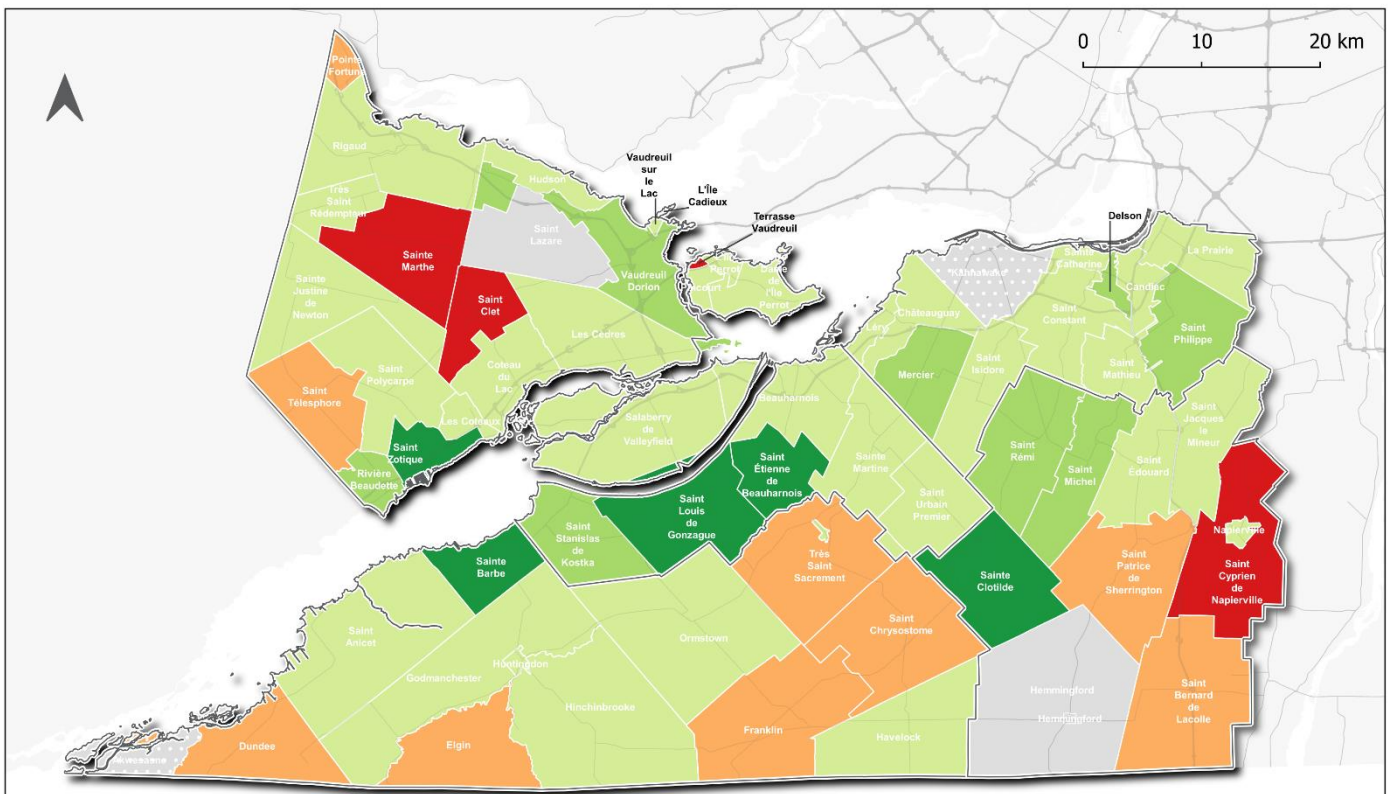
Depuis de nombreuses années, la Montérégie-Ouest connaît une croissance soutenue de sa population (voir **Tableau 1**). La proximité du territoire avec la région métropolitaine de Montréal n’est pas étrangère à ce phénomène, qui s’est particulièrement matérialisé dans les MRC Roussillon, Jardins-de-Napierville et Vaudreuil-Soulanges. En effet, entre 2011 et 2019, la population de la Montérégie-Ouest a augmenté de plus de 60 000 personnes, passant d’approximativement 428 000 personnes à 488 000 personnes.

Tableau 1 – Population et taux d'accroissement annuel moyen des MRC de la Montérégie-Ouest

	Population					Taux d'accroissement annuel moyen		
	2006	2011	2016	2019	2021	2006-2011	2011-2016	2016-2019
Beauharnois-Salaberry	61 161	62 526	64 639	66 949	69 905	4,4	6,6	11,7
Haut-Saint-Laurent	25 035	24 465	23 733	24 204	25 260	-4,6	-6,1	6,6
Jardins-de-Napierville	24 404	26 518	28 346	30 501	31 961	16,6	13,3	24,4
Roussillon	161 225	173 733	182 587	192 308	197 116	14,9	9,9	17,3
Vaudreuil-Soulanges	122 116	140 912	150 205	158 227	164 297	28,6	12,8	17,3
Total	383 941	428 154	449 510	472 189	488 539			

* Selon ISQ (2020) et ISQ (2022)

Figure 2 – Variation, en pourcentage, du nombre de citoyens des municipalités de la Montérégie-Ouest, entre 2016 et 2021



Variation du nombre d'habitants
 -10% - -4%
 -4% - 0%
 0% - 10%
 10% - 20%
 20% - 63%

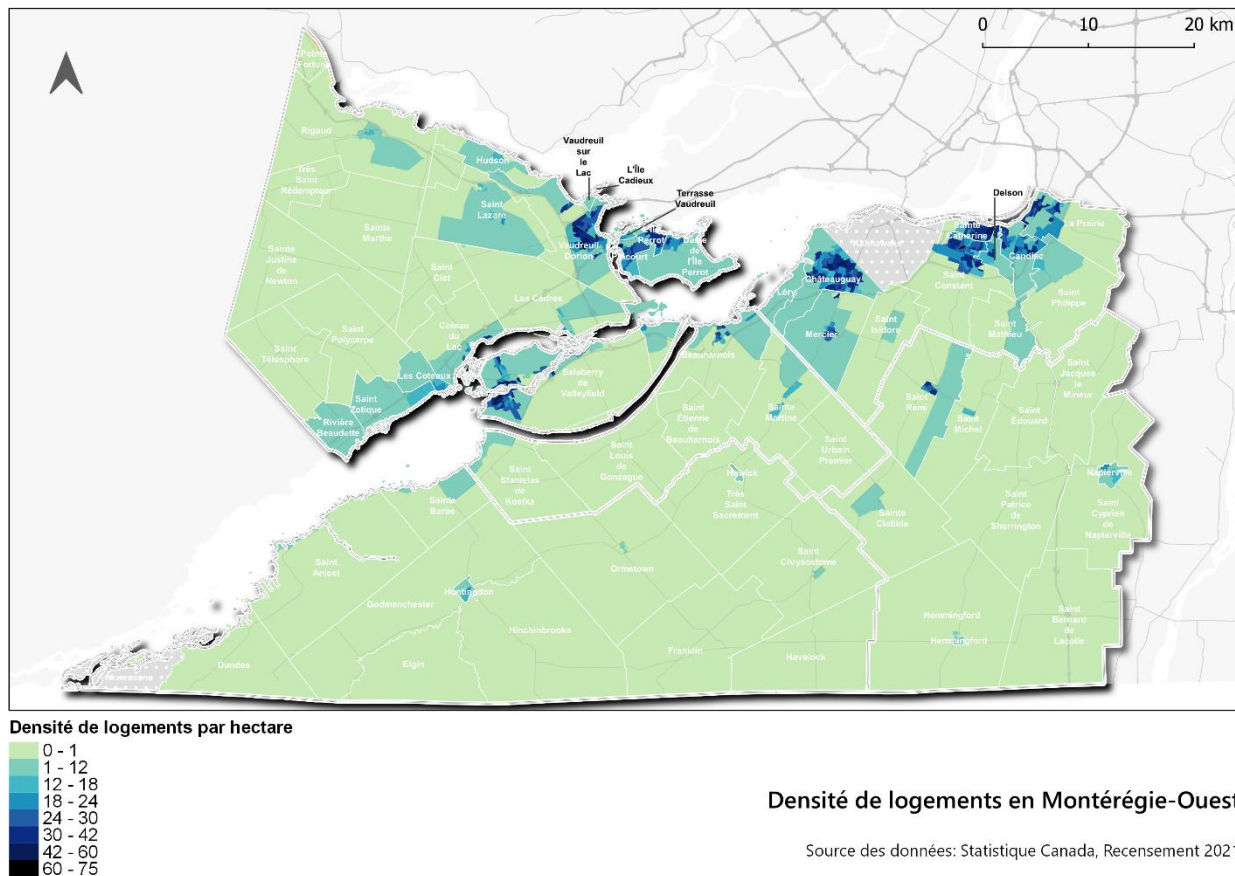
Variation dans le nombre d'habitants entre 2016 et 2021 par municipalité en Montérégie-Ouest

Source des données: Statistique Canada, Recensement 2021

Tel qu'illustré au tableau 1, cette croissance s'est effectuée de manière inégale sur le territoire. En effet, la **Figure 2** présente la variation, en pourcentage, du nombre de citoyens dans chacune des municipalités de la Montérégie-Ouest.

La grande majorité des municipalités de Montérégie-Ouest ont connu une variation positive de leur population entre 2016 et 2021. À l'exception de Terrasse-Vaudreuil, l'ensemble des municipalités faisant partie de la CMM ont vu leur population augmenter durant cette période. Cela dit, la croissance de la population en Montérégie-Ouest dépasse les limites de la CMM, avec certaines municipalités à caractère rural connaissant une hausse particulièrement marquée (en proportion) de leur population. C'est notamment le cas des municipalités de Saint-Zotique, de Saint-Louis-de-Gonzague, de Saint-Étienne-de-Beauharnois, de Sainte-Barbe et de Sainte-Clotilde, qui ont toutes connu des hausses de population dépassant 20% en cinq ans.

Figure 3 – Densité de logements, par aire de diffusion, en Montérégie-Ouest



Malgré cette hausse de population, la densité au sein de ces municipalités reste tout de même basse. En effet, tel qu'illustré à la **Figure 3**, seules quelques municipalités présentent une densité de logements supérieure à 18 logements par hectare. C'est notamment le cas dans certains secteurs de Salaberry-de-Valleyfield, Châteauguay, Saint-Constant, La Prairie, Vaudreuil-Dorion, Pincourt et L'Île-Perrot. Certains noyaux urbains et villageois tels que ceux de Rigaud, Saint-Rémi, Coteau-du-Lac, Saint-Lazare et Beauharnois présentent également une densité relativement élevée.

Le lien entre la densité territoriale et le transport collectif est important, car l'étalement urbain et l'allongement des distances de déplacements diminuent l'efficacité et la performance des services de transport collectif. En comparaison, la densité de logements dans l'Agglomération de Montréal est en moyenne 52 logements par hectare, ce qui rend les services de transport collectif lourds (métro, trains de banlieue) plus efficaces et performants. Inversement, un territoire comme Montérégie-Ouest, où les lieux de résidence et de destinations sont souvent éloignés et où les densités de logements sont plus faibles, est plus propice à la mise en place de services de transport collectif avec des modes plus légers et plus souples.

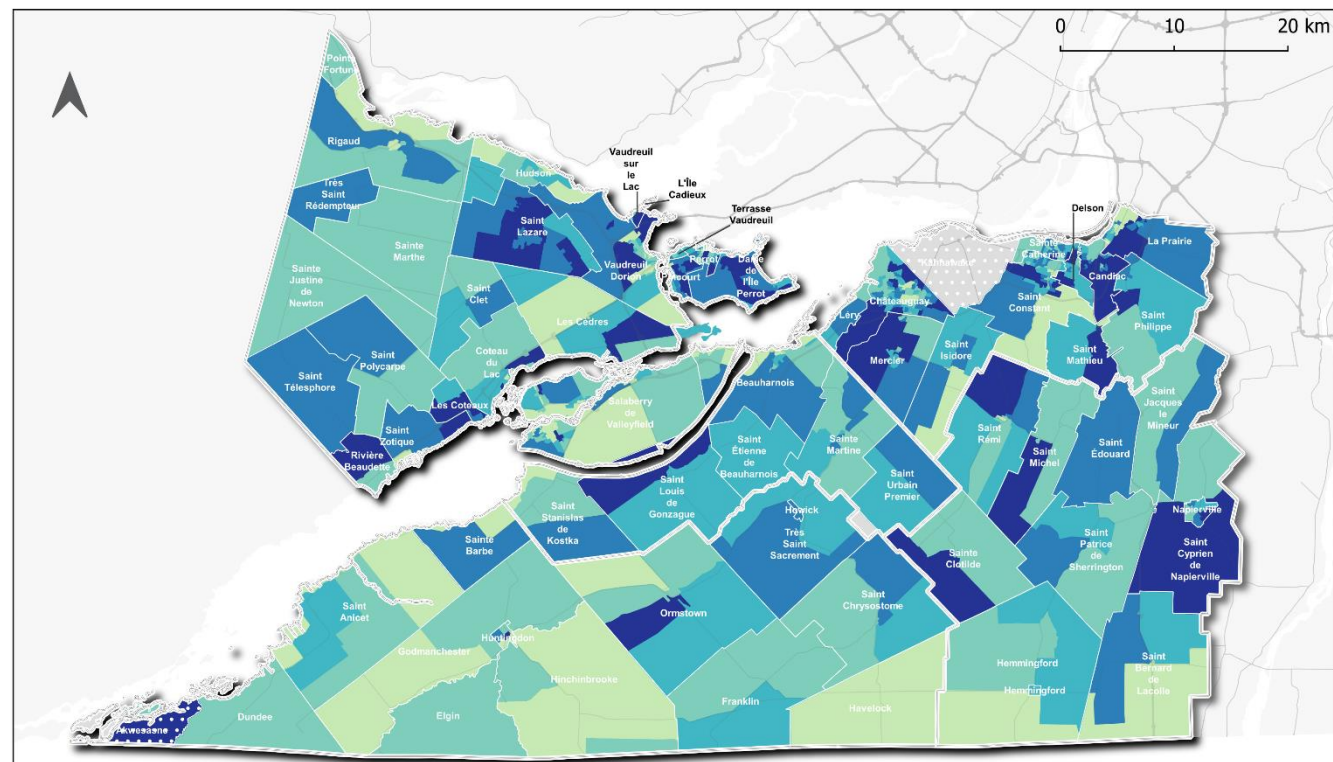
1.2. PARTS DES JEUNES ET DES ÂÎNÉS

Au niveau démographique, deux groupes de population sont particulièrement vulnérables en termes de mobilité, les jeunes et les aînés. En effet, les jeunes sont souvent dépendants de leurs parents pour pouvoir à leurs besoins de mobilité alors que certains aînés perdent la capacité de se déplacer de façon autonome. Ainsi, ces deux groupes de population tendent à dépendre des services de transport collectif, adapté et bénévole offerts sur le territoire. Incidemment, il est pertinent de s'intéresser à leur distribution sur le territoire de la Montérégie-Ouest. La **Figure 4** présente la proportion, en pourcentage, de jeunes de moins de 19 ans dans chacune des aires de diffusion de la Montérégie-Ouest alors que la **Figure 5** présente la même information pour les aînés de 65 ans et plus. Les aires de diffusion sont des limites géographiques établies par Statistique Canada de 400 à 700 habitants et permettent d'explorer plus en détail certaines disparités géographiques. Pour faciliter la lecture des figures, seuls les contours des municipalités et des MRC sont illustrés alors que les contours des aires de diffusion ne le sont pas.

En comparant ces deux cartes, on constate qu'elles constituent pratiquement un miroir l'une de l'autre. En effet, alors que la plupart des aires de diffusion situées le plus près de l'île de Montréal présentent des proportions de jeunes généralement supérieures à 20%, l'inverse se révèle dans le sud-ouest du territoire, où une majorité d'aires de diffusion présentent des proportions de personnes aînées supérieures à 18%.

Il est également possible de constater que, malgré le caractère rural comparable de la MRC Jardins-de-Napierville et de la MRC du Haut-Saint-Laurent, la première présente une population généralement plus jeune que la seconde. Certaines portions du territoire de la Ville de Salaberry-de-Valleyfield, de Pointe-aux-Cascades, d'Hudson et de Rigaud présentent également des proportions importantes de personnes âgées de plus de 65 ans.

Figure 4 – Proportion de jeunes de moins de 19 ans, par aire de diffusion, en Montérégie-Ouest

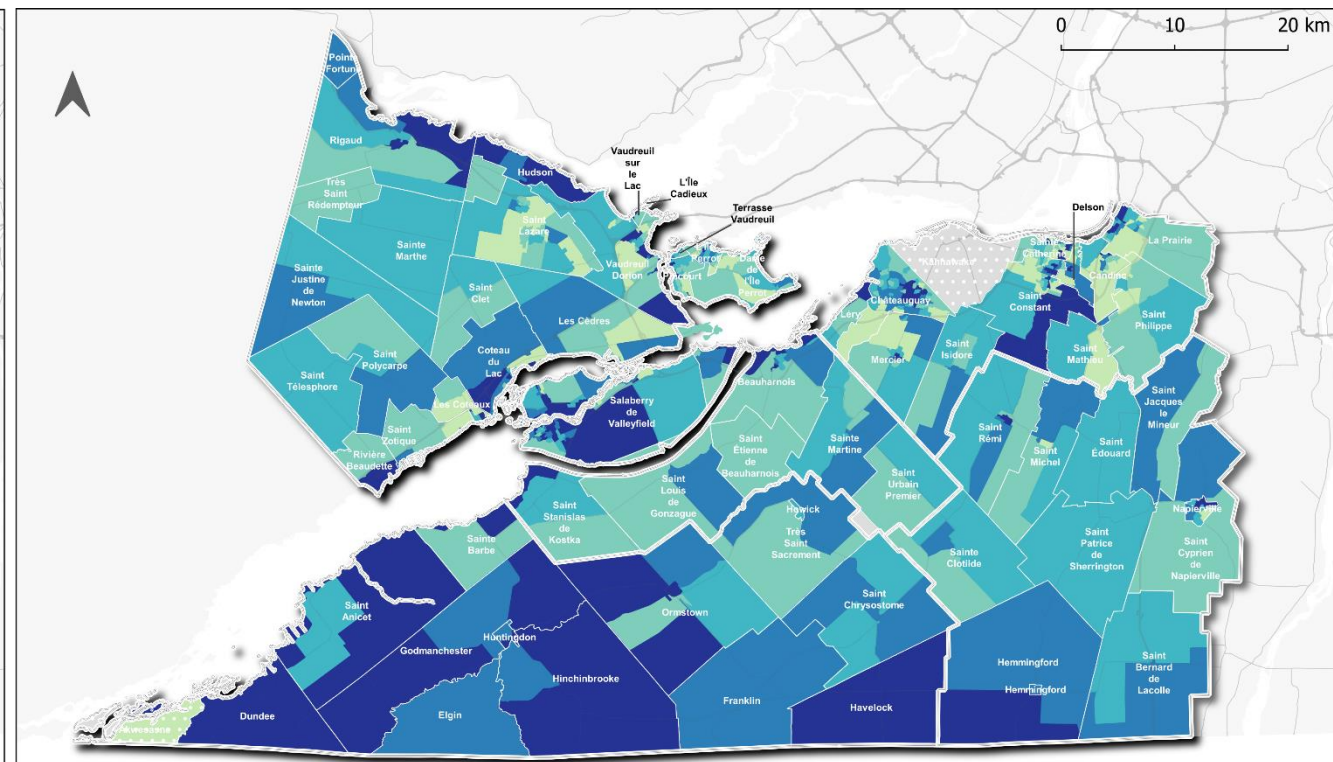


- 0 % - 18 %
- 18 % - 21 %
- 21 % - 24 %
- 24 % - 27 %
- 27 % - 40 %

Proportion de jeunes de moins de 19 ans par aire de diffusion en Montérégie-Ouest

Source des données: Statistique Canada, Recensement 2021

Figure 5 – Proportion d'âinés de 65 ans et plus, par aire de diffusion, en Montérégie-Ouest



- 0 % - 10 %
- 10 % - 14 %
- 14 % - 18 %
- 18 % - 22 %
- 22 % - 72 %

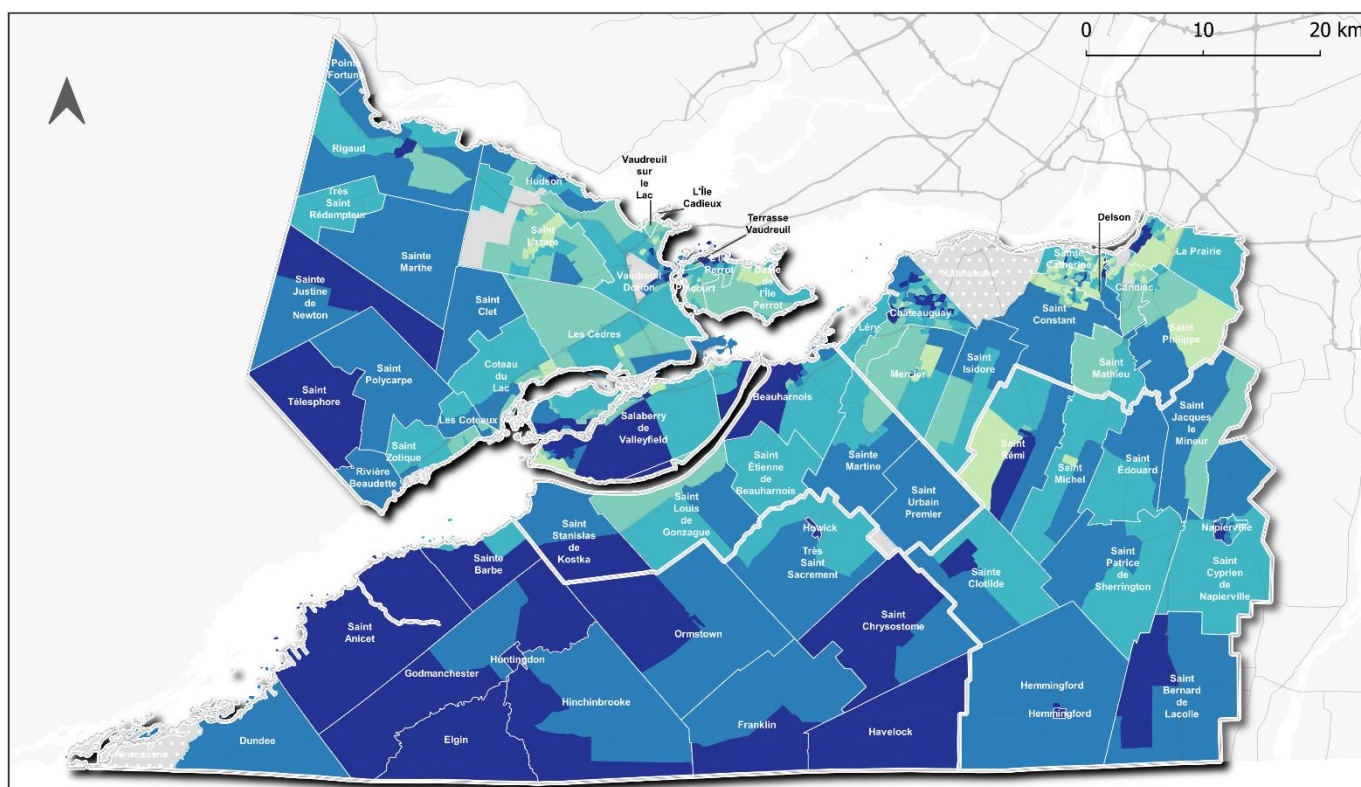
Proportion d'âinés de 65 ans et plus par aire de diffusion en Montérégie-Ouest

Source des données: Statistique Canada, Recensement 2021

1.3. PARTS DE CITOYENS À FAIBLE REVENU

En termes de statut socioéconomique individuel, certains secteurs du territoire sont plus défavorisés. Pour les identifier, la mesure de faible revenu (MFR-Apl) après impôt est utilisée. Celle-ci est notamment utilisée par Statistique Canada aux fins de recensement. Elle « désigne un pourcentage fixe (50 %) du revenu médian après impôt rajusté du ménage privé. Le revenu après impôt du ménage est rajusté par une échelle d'équivalence pour tenir compte des économies d'échelle. Le rajustement pour les différentes tailles de ménage correspond au fait que les besoins au niveau du ménage augmentent, mais à un rythme moins rapide que l'augmentation du nombre de membres du ménage. »¹ Ainsi, cette mesure permet d'estimer le nombre de personnes à faible revenu tout en tenant compte de la taille de

Figure 6 – Proportion de personnes ayant un faible revenu, par aire de diffusion, en Montérégie-Ouest



Proportion de personnes ayant un faible revenu par aire de diffusion en Montérégie-Ouest

Source des données: Statistique Canada, Recensement 2021

leur ménage.

La **Figure 6** montre que certains secteurs, notamment au sein des municipalités de Châteauguay, Vaudreuil-Dorion, Rigaud, L'Île-Perrot, Saint-Bernard-de-Lacolle, Sainte-Clotilde et Saint-Rémi, présentent des proportions de personnes à faibles revenus supérieures à 16%. D'autres secteurs, tels

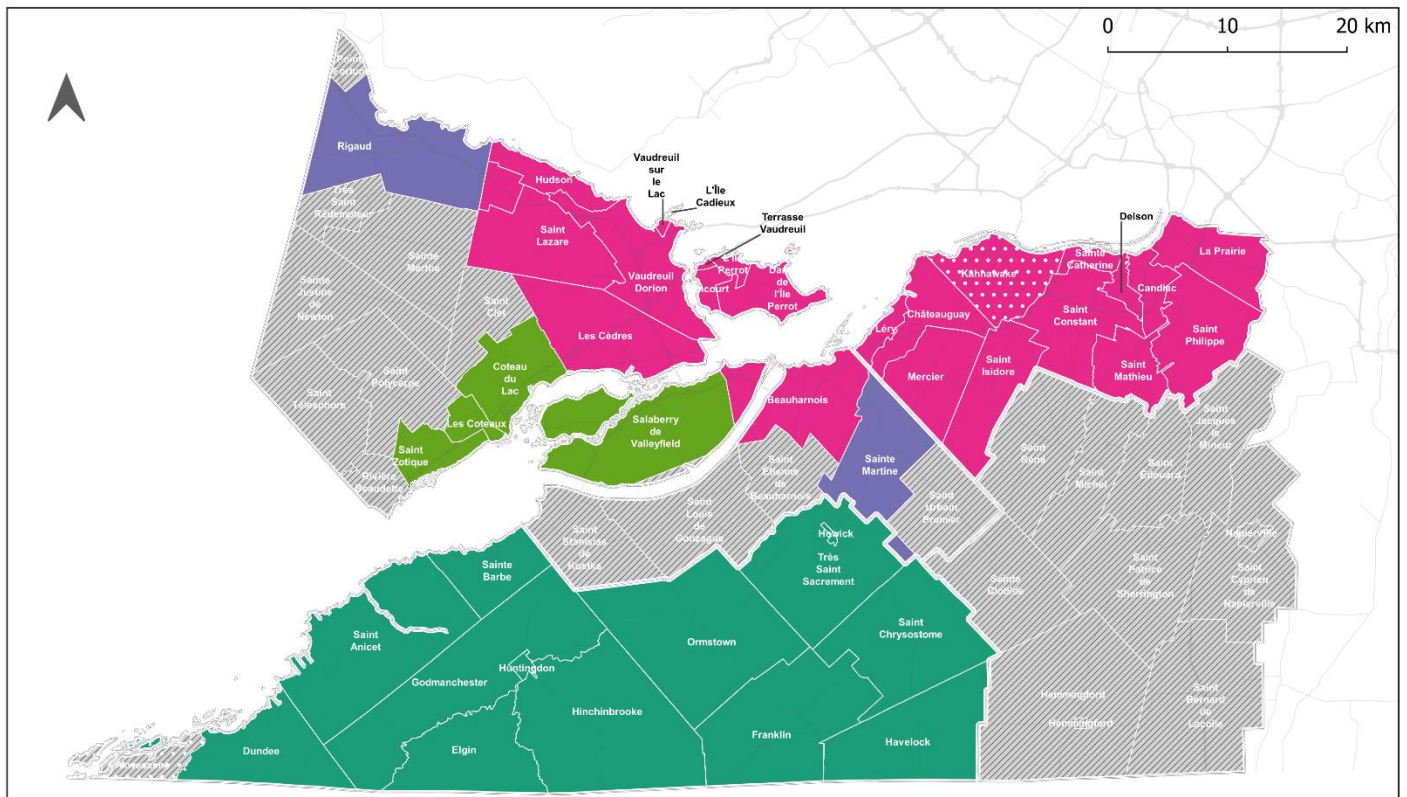
¹ Statistique Canada. (2022). Situation de faible revenu de la personne. Repéré au https://www23.statcan.gc.ca/imdb/p3Var_f.pl?Function=DEC&Id=252163

que le centre-ville de Salaberry-de-Valleyfield (51%) et la portion sud-est de la municipalité d'Huntingdon (45%) accueillent des proportions particulièrement importantes de citoyens ayant de faibles revenus. De manière générale, l'ouest du territoire, dont pratiquement l'ensemble de la MRC du Haut-Saint-Laurent, ainsi que la portion plus rurale de la MRC de Vaudreuil-Soulanges, présente des proportions de personnes à faibles revenus supérieures à 10%. Les citoyens à faible revenu, particulièrement en milieu rural, sont susceptibles de vivre des situations de vulnérabilité à l'égard de leurs besoins de déplacement. En effet, en raison de leurs moyens financiers limités, ceux-ci ne sont pas toujours en mesure d'assumer les frais liés à la possession, l'entretien et le fonctionnement d'un véhicule personnel, particulièrement lorsque le prix de l'essence est élevé. Faute d'avoir accès à un service de transport collectif, ces citoyens sont susceptibles de ne pas être en mesure de se déplacer pour pourvoir à certains besoins et ainsi être susceptible d'exclusion sociale.

1.4. GOUVERNANCE ET SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF

Afin de déterminer l'accessibilité en transport collectif aux commerces, services communautaires, lieux d'éducation, lieux d'emploi et établissements de santé et de services sociaux du territoire, il est d'abord pertinent de s'intéresser à la gouvernance des services de transport collectif sur le territoire. En effet, il est possible de constater à la **Figure 7** que plusieurs instances municipales ou organismes ont pour mandat d'organiser ces services en Montérégie-Ouest, ce qui engendre un certain morcellement dans l'offre de service en découlant.

Figure 7 – Gouvernance du transport collectif en Montérégie-Ouest



- Compétence MRC - Géré par la MRC du Haut-Saint-Laurent
- Compétence ARTM - Géré par exo
- Compétence municipale - Géré par exo
- Compétence municipale - Géré par STSV
- Aucun

Gouvernance du transport collectif en Montérégie-Ouest

Source des données: Organismes en transport

D'abord, les municipalités faisant partie de la CMM sont assujetties à la compétence de l'ARTM en matière de transport collectif, laquelle fait gérer l'offre de service par exo, l'organisme public de transport en commun (OPTC) attribué à la desserte des Couronnes Nord et Sud de l'île de Montréal. En outre, certaines municipalités ne faisant pas partie de la CMM, telles que Sainte-Martine et Rigaud, ont conclu une entente de service avec l'ARTM afin que soient opérés sur leurs territoires respectifs des services de transport collectif gérés par exo.

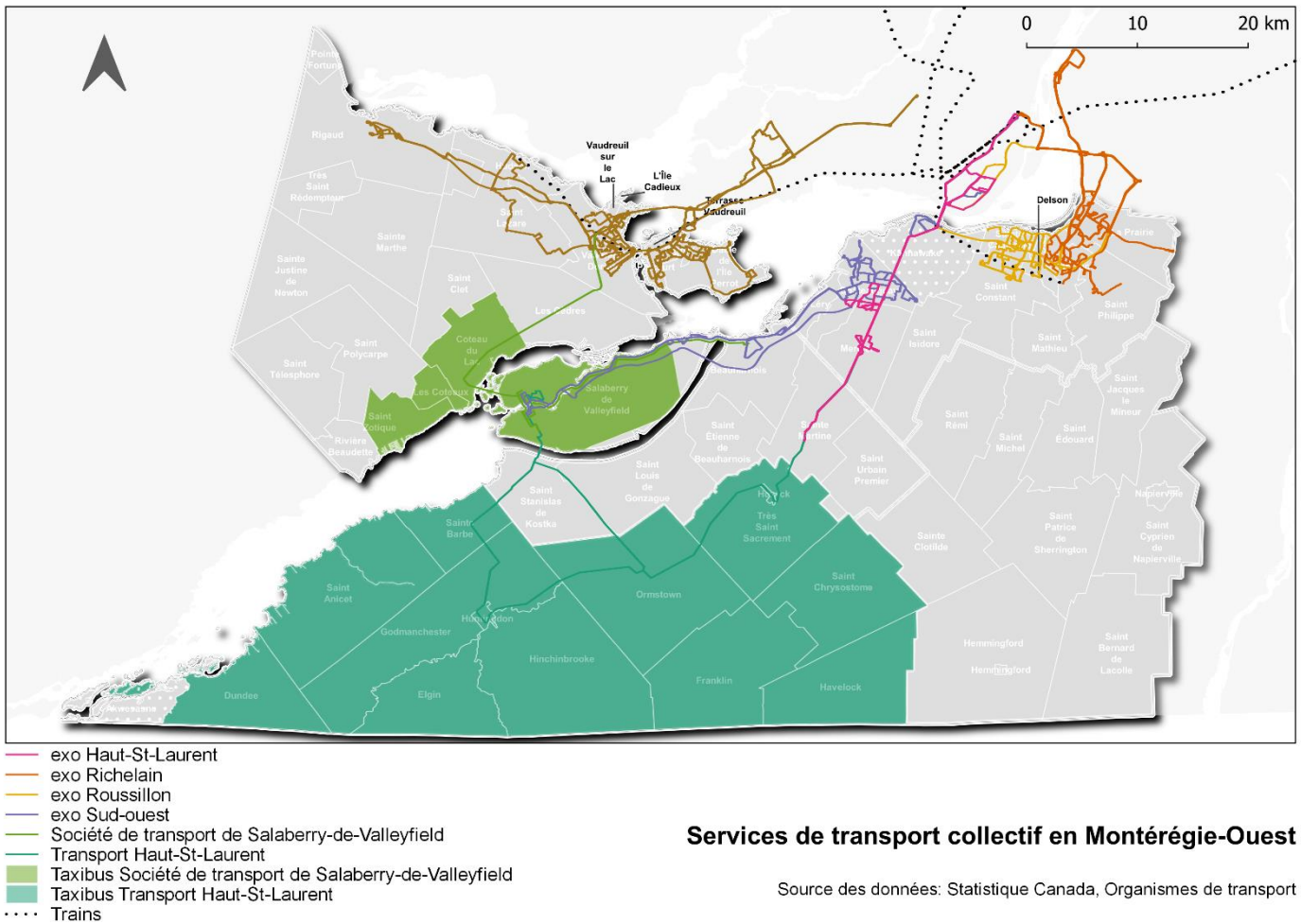
La MRC du Haut-Saint-Laurent a déclaré sa compétence en matière de transport collectif en 2019. Grâce à cette déclaration de compétence, la MRC possède dorénavant les pouvoirs d'organiser le transport collectif sur l'ensemble de son territoire.

Sur le territoire de la Montérégie-Ouest ne faisant pas partie de la CMM ou de la MRC du Haut-Saint-Laurent, le pouvoir d'organiser du transport collectif est attribué, par la Loi sur les transports, aux municipalités locales. La Ville de Salaberry-de-Valleyfield confie la gestion de ses services de transport collectif à la Société de transport de Salaberry-de-Valleyfield (STSV). Trois municipalités de Soulanges, soient Coteau-du-Lac, Les Coteaux et Saint-Zotique, ont également conclu des ententes de service avec cette dernière afin qu'elle gère des services de transport collectif sur leur territoire. Les 23 autres municipalités n'organisent pas de service de transport collectif et n'ont pas d'entente de service en la matière.

En somme, sur l'ensemble du territoire de la Montérégie-Ouest, il existe 32 entités décisionnelles (municipalités, MRC, ARTM) en matière de transport collectif. Cette réalité complique la mise en place concertée de services de transport collectif permettant aux citoyens d'accéder aux différentes opportunités présentes sur le territoire.

La **Figure 8** présente les services de transport collectif offerts sur le territoire. Les municipalités de Les Cèdres, Pointe-des-Cascades et Saint-Isidore, bien que faisant partie de la CMM et étant sous la juridiction de l'ARTM, n'ont pas de services de transport collectif sur leurs territoires.

Figure 8 – Services de transport collectif en Montérégie-Ouest



Dans la **MRC de Vaudreuil-Soulanges**, les services en place sont d’abord orientés afin que les citoyens puissent accéder aux gares de train de banlieue, aux heures de pointe. Quelques lignes d’autobus permettent également de se rendre sur l’île de Montréal, notamment aux cégeps Gérald-Godin et John-Abbott ainsi qu’à la station de métro Côte-Vertu.

Du côté de la **MRC Roussillon**, les services gérés par exo sont séparés en quatre secteurs distincts, soit les secteurs Richelain, Roussillon, Sud-Ouest et Haut-Saint-Laurent. Ces secteurs constituent les territoires d’opération des anciens CIT qui étaient en place préalablement à la création de l’ARTM. Malgré que la gestion incombe dorénavant à un seul organisme, il existe peu de liens en transport collectif entre ces secteurs, rendant difficiles, voire impossibles, de nombreux déplacements est-ouest en transport collectif. Par exemple, un usager désirant se déplacer de Châteauguay vers Saint-Constant doit passer par Montréal, alors que ces deux municipalités sont géographiquement près l’une de l’autre. En somme, la desserte actuelle dans cette MRC, majoritairement axée vers l’île de Montréal, ne constitue pas une option convaincante pour nombre de déplacements intra-MRC.

Certains services, principalement en lien avec l’île de Montréal, sont proposés sur le territoire de la **communauté autochtone de Kahnawake**.

Dans la MRC de **Beauharnois-Salaberry**, la STSV offre un service de transport collectif à la demande (taxibus) sur le territoire de la ville de Salaberry-de-Valleyfield ainsi que deux liaisons interurbaines, l'une en lien avec la gare de Vaudreuil en passant par Coteau-du-Lac et l'autre en lien avec Beauharnois. Pour sa part, exo offre une liaison de Salaberry-de-Valleyfield en lien avec l'île de Montréal, en passant par Beauharnois. Les deux organisations proposent des services présentant certains éléments de redondance sur le segment Salaberry-de-Valleyfield – Beauharnois.

Dans la **MRC Haut-Saint-Laurent**, la MRC organise deux liaisons permettant à ses citoyens d'accéder, d'une part, aux services d'exo à Mercier, et de l'autre, aux différentes opportunités offertes à Salaberry-de-Valleyfield. Un service de transport collectif à la demande, offert dans l'ensemble des municipalités de la MRC, permet aux citoyens de se connecter à ces deux liaisons régulières.

Enfin, aucun service n'est organisé au sein du territoire de la **MRC Les Jardins-de-Napierville**.

1.5. GOUVERNANCE ET SERVICES DE TRANSPORT ADAPTÉ

Le transport adapté est un service de transport dédié aux personnes ne pouvant utiliser les moyens de transport en commun habituels, notamment les personnes à mobilité réduite. Les personnes vivant avec un handicap (visuel, intellectuel, moteur, etc.) ainsi que les aînés ayant des limitations motrices sont les clientèles généralement admises au transport adapté. Par définition, le transport adapté est un service porte à porte, ce qui signifie que le chauffeur prend en charge l'utilisateur à la porte de son lieu de départ jusqu'à la porte de son lieu de destination.

Ce service est offert aux personnes répondant aux critères d'admissibilité de la Politique d'admissibilité au transport adapté du gouvernement du Québec, qui sont les suivants :

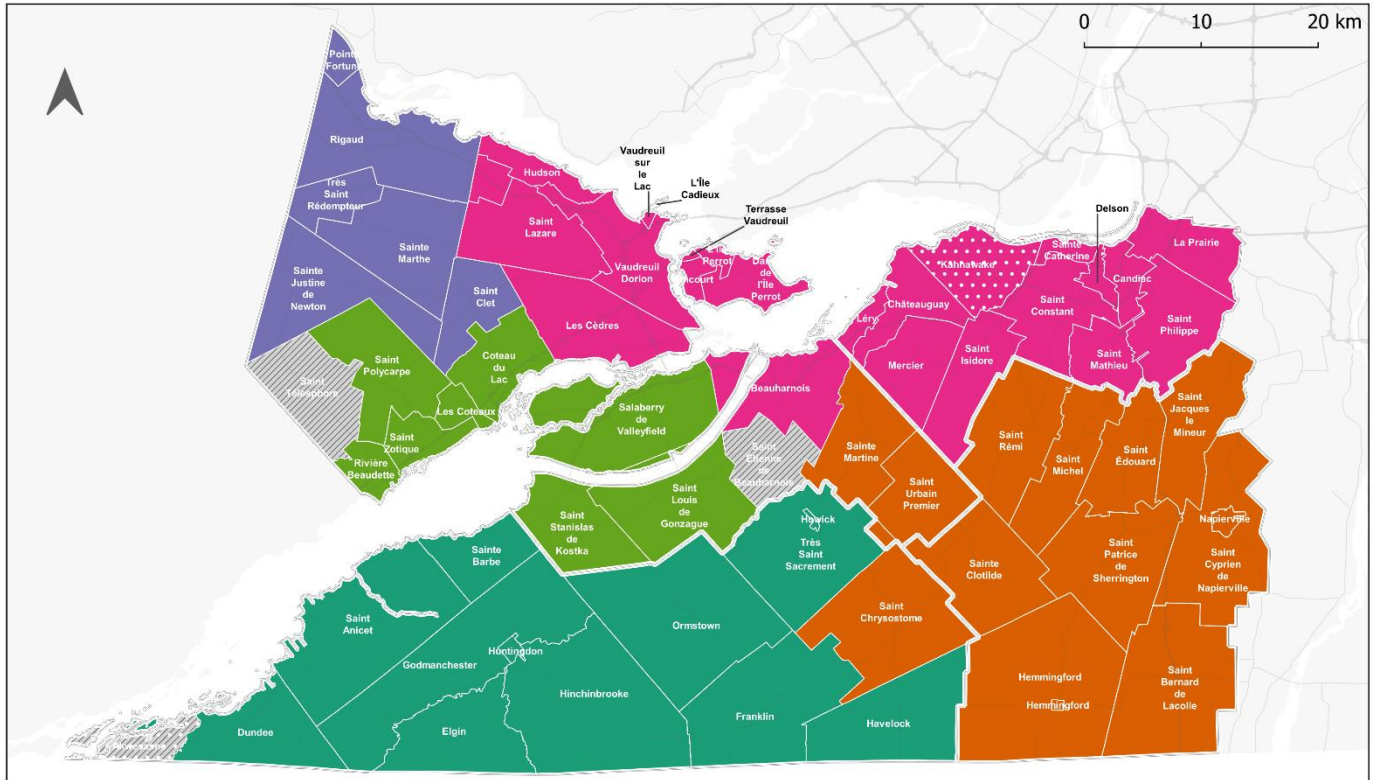
- Être une personne handicapée, c'est-à-dire une « personne ayant une déficience entraînant une incapacité significative et persistante et qui est sujette à rencontrer des obstacles dans l'accomplissement d'activités courantes »;
- Avoir, sur le plan de la mobilité, des limitations justifiant l'utilisation d'un service de transport adapté.

Au Québec, les municipalités locales sont tenues, en vertu de la Loi sur les transports (RLRQ, chapitre T-12, article 48.39) d'assurer aux personnes handicapées sur leur territoire l'accès à des services de transport adaptés à leurs besoins. Ceci dit, en général ces services ne permettent pas de desservir l'ensemble des besoins de déplacement des clientèles admises. En effet, par manque de ressources financières ou organisationnelles, les organismes mandataires sont souvent dans l'obligation d'effectuer une priorisation des demandes par motifs de déplacement. En conséquence, certains besoins de déplacement jugés non prioritaires, tels que les loisirs, ou certains besoins nécessitant des déplacements à destination d'un point situé à l'extérieur du territoire de desserte de l'entité, peuvent ne pas être satisfaits.

En Montérégie-Ouest, l'ensemble des municipalités, à l'exception de Saint-Étienne-de-Beauharnois et de Saint-Télesphore, organisent, ou font organiser par un tiers, un service de transport adapté (**Figure 9**). Les citoyens résidant au sein de la MRC Roussillon, au sein des municipalités de la MRC de Vaudreuil-Soulanges faisant partie de la CMM ainsi qu'au sein de la Ville de Beauharnois peuvent accéder au service de transport adapté géré par exo. Quelques autres municipalités de la MRC de Vaudreuil-Soulanges ont une entente de service avec l'ARTM afin que leurs citoyens aient accès au service de

transport adapté offert par exo. Les services de transport adapté d'exo sont offerts de 6h30 à 23h ou minuit, sept jours sur sept.

Figure 9 – Gouvernance du transport adapté en Montérégie-Ouest



- Compétence MRC - Géré par la MRC du Haut-Saint-Laurent
- Compétence municipale - Géré par la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu
- Compétence municipale - Géré par exo
- Compétence ARTM - Géré par exo
- Compétence Municipale - Géré par STSV
- Aucun

Gouvernance du transport adapté en Montérégie-Ouest

Source des données: Organismes en transport

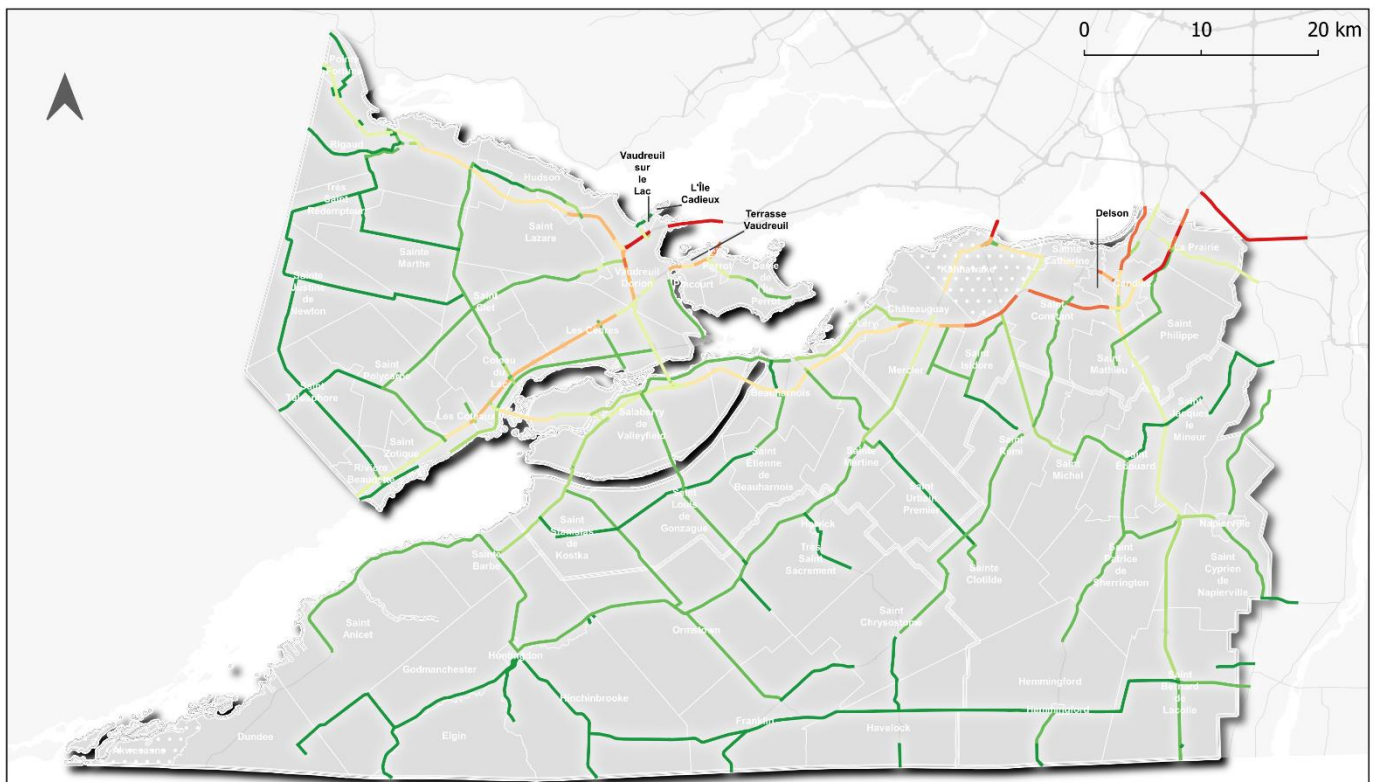
Certaines municipalités de la MRC de Beauharnois-Salaberry et de la MRC de Vaudreuil-Soulanges ont des ententes de service avec la Ville de Salaberry-de-Valleyfield afin que soit offert à leurs citoyens le service de transport adapté géré par la Société de transport de Salaberry-de-Valleyfield. Celui-ci permet principalement aux usagers de se rendre à Salaberry-de-Valleyfield, entre 5h20 et minuit, tous les jours de la semaine.

Dans la MRC du Haut-Saint-Laurent, la MRC organise elle-même ces services pour l'ensemble de son territoire, à l'exception de la municipalité de Saint-Chrysostome. Cette dernière, ainsi que l'ensemble des municipalités de la MRC Jardins-de-Napierville, ainsi que les municipalités de Sainte-Martine et de Saint-Urbain-Premier, mandatent la Ville de Saint-Jean-Richelieu afin d'organiser un service de transport adapté sur leurs territoires respectifs. Ainsi, les usagers de ces municipalités se voient offrir des services majoritairement orientés vers la ville de Saint-Jean-sur-Richelieu, nonobstant l'attrait naturel de la Ville de Châteauguay pour les citoyens résidant au sein des municipalités situées au nord-ouest de la zone de desserte (Saint-Rémi, Sainte-Martine, Saint-Urbain-Premier).

1.6. UTILISATION DU RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR

Le ministère des Transports du Québec estime, à l'aide de relevés faits sur le terrain, les débits journaliers moyens annuels (DJMA) sur le réseau routier sous sa juridiction. Ces débits représentent le nombre de véhicules circulant sur un tronçon de route, en moyenne chaque jour d'une année. Ils permettent d'estimer l'utilisation de certains axes routiers d'importance en Montérégie-Ouest (**Figure 10**).

Figure 10 – Débits journaliers moyens annuels sur le réseau routier supérieur en Montérégie-Ouest



Débits journaliers annuels moyens

- 0 - 2170
- 2170 - 7300
- 7300 - 15700
- 15700 - 27000
- 27000 - 36000
- 36000 - 50000
- 50000 - 66000
- 66000 - 87000

Débits de circulation sur les routes dont la gestion incombe au ministère des Transports (MTQ) en Montérégie-Ouest

Source des données: Ministère des Transports, Statistique Canada

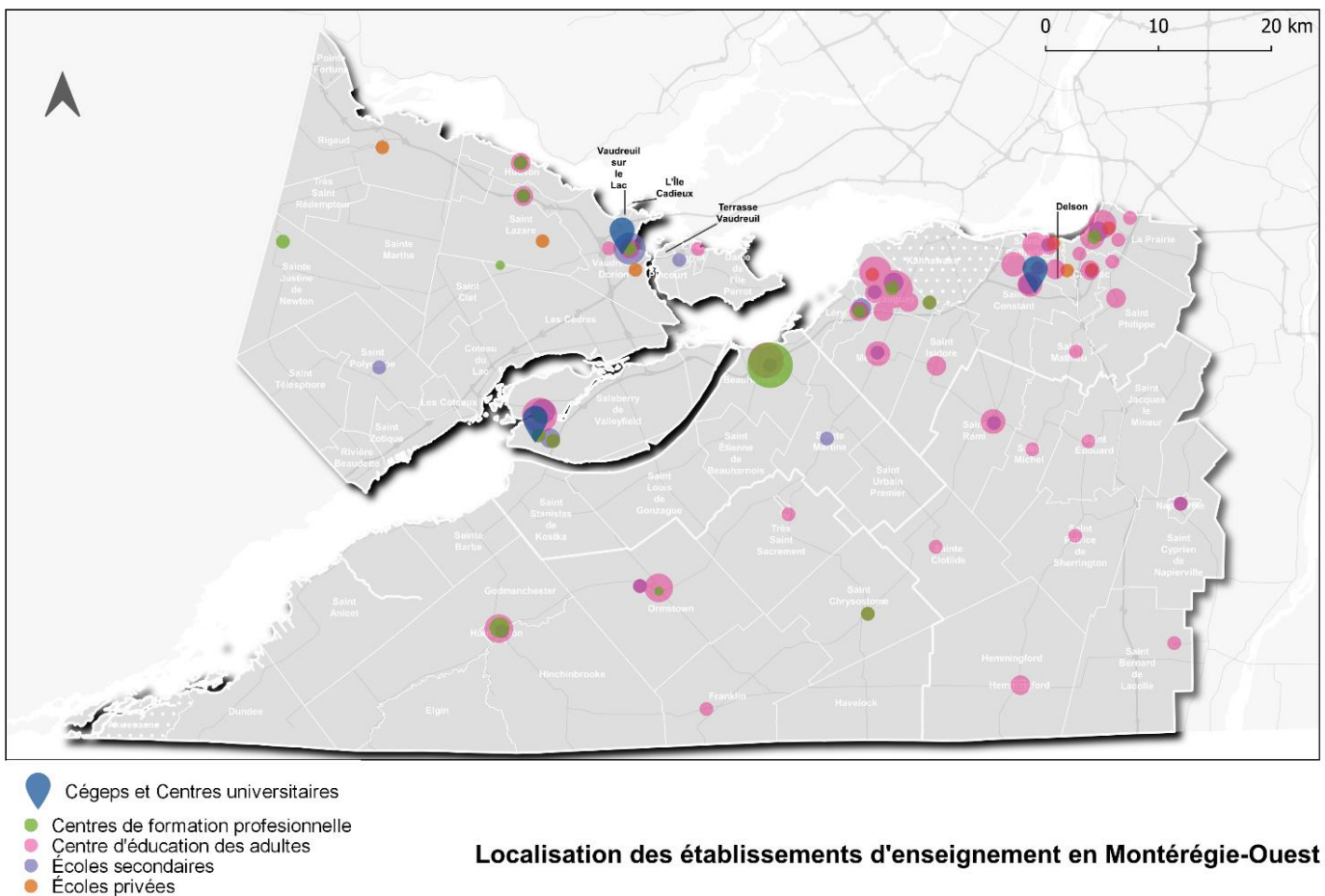
Sans surprise, c'est le réseau autoroutier de la région, principalement l'autoroute 30, le pont de l'île-aux-Tourtes, le pont Mercier, l'autoroute 20 et l'autoroute 10, qui est le plus sollicité par les automobilistes. En lien avec ces axes autoroutiers, certaines routes d'importance reliant les municipalités entre elles sont fortement utilisées, notamment la route 132 entre Mercier et le pont Mercier et le pont Monseigneur-Langlois entre Les Coteaux et Salaberry-de-Valleyfield. De manière générale, on note une utilisation généralement décroissante du réseau routier supérieur à mesure que s'accroît la distance avec l'île de Montréal.

Ces débits permettent d'identifier les axes de circulation les plus sollicités par les automobilistes, et, incidemment, les habitudes de déplacement des citoyens du territoire. Les déplacements est-ouest semblent, en volume, assez importants en Montérégie-Ouest, particulièrement dans la MRC Roussillon et dans la MRC de Vaudreuil-Soulanges, ce qui dénote un potentiel de consolidation des services de transport collectif en lien avec ces axes de circulation.

1.7. LOCALISATION DES POINTS DE SERVICE LIÉS À L'ÉDUCATION SECONDAIRE ET POSTSECONDAIRE

Au niveau de l'éducation, plusieurs établissements secondaires et postsecondaires sont présents sur le territoire de la Montérégie-Ouest (**Figure 11**). Bien que certains soient localisés au sein de municipalités moins peuplées, on remarque que les villes les plus peuplées de chaque MRC agissent à titre de pôles éducationnels. Cela est notamment le cas à Vaudreuil-Dorion, Châteauguay et Salaberry-de-Valleyfield, et, dans une moindre mesure, à Beauharnois, Saint-Lazare, Saint-Constant, Saint-Rémi, Huntingdon et Ormstown.

Figure 11 – Localisation des établissements d'enseignement, excluant les écoles primaires publiques, en Montérégie-Ouest



Source des données: Statistique Canada, Ministère de l'éducation du Québec

Les écoles secondaires sont représentées à la **Figure 11**, car les étudiants de ces établissements ont souvent des besoins de déplacements qui ne peuvent être pris en charge par les services de transport scolaire, particulièrement en fin de journée ou en soirée en lien avec la participation à des activités parascolaires, à l'accès au marché du travail ou aux sorties avec des amis.

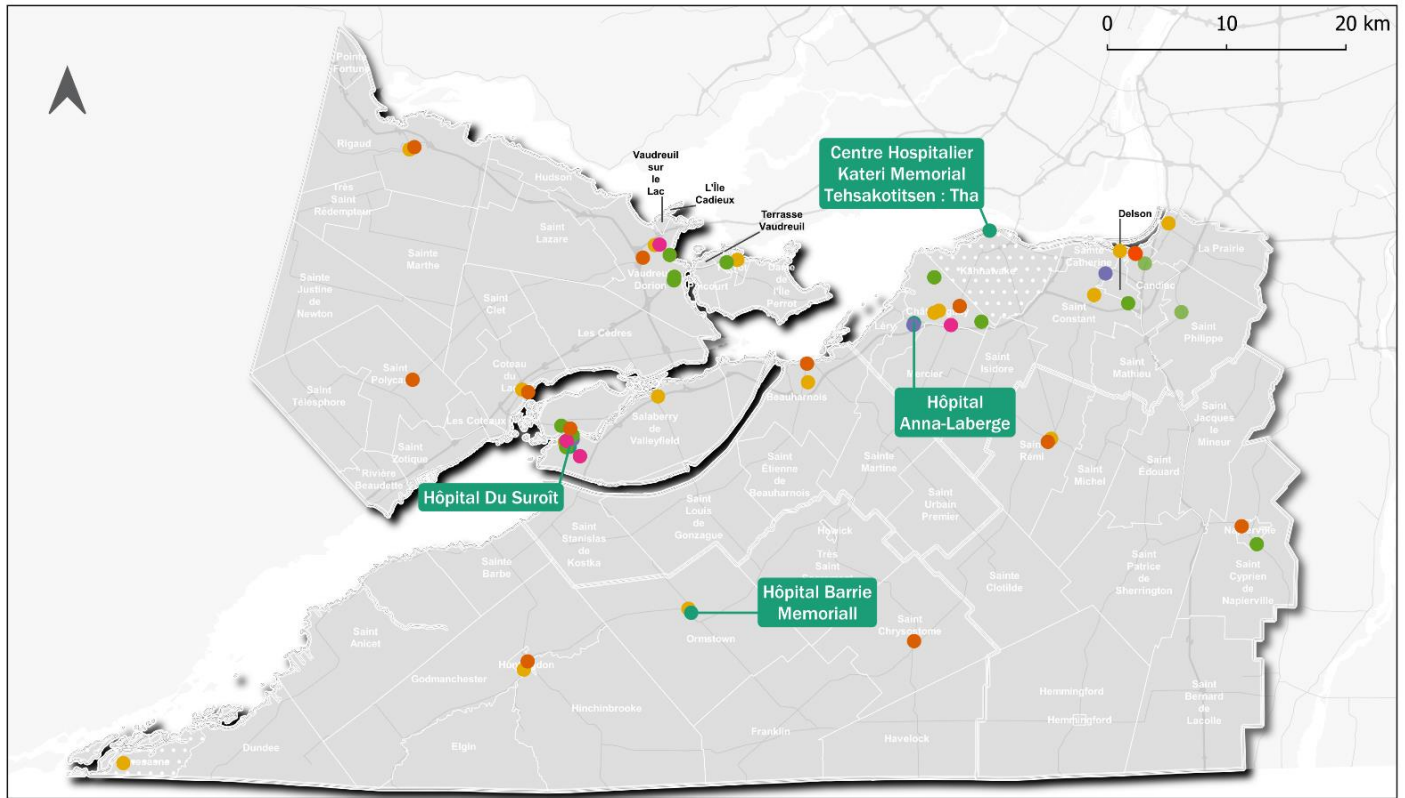
Au niveau de la formation aux adultes et de la formation professionnelle, il existe plusieurs points de service sur le territoire, particulièrement dans les MRC Roussillon et Jardins-de-Napierville. Les spécialisations respectives des centres de formation professionnelle font en sorte que leur bassin de recrutement est plus vaste, rendant difficile la mise en place de services de transport collectif répondant à leurs besoins, particulièrement ceux situés hors des grandes villes. De plus, les clientèles les fréquentant sont généralement susceptibles de se déplacer davantage sur le territoire afin de participer à des stages et diverses activités pédagogiques.

Enfin, les clientèles collégiales disposent de trois établissements, tous affiliés au Cégep de Valleyfield, soit à Salaberry-de-Valleyfield, Saint-Constant et Vaudreuil-Dorion. Si celles-ci désirent étudier à un autre établissement que le Cégep de Valleyfield ou suivre une formation en anglais, elles doivent obligatoirement le faire à l'extérieur du territoire de la Montérégie-Ouest. Ceci s'avère également indispensable pour les personnes désirant suivre certaines formations universitaires. En effet, bien que des centres universitaires soient présents à Saint-Constant, Vaudreuil-Dorion et Salaberry-de-Valleyfield, l'offre de formation y étant offerte est tout de même limitée à certains programmes ou cours de formation continue. Les besoins de déplacement des étudiants universitaires sont donc davantage orientés vers l'île de Montréal et Longueuil.

1.8. LOCALISATION DES POINTS DE SERVICE DU DOMAINE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX

En ce qui concerne les points d'accès aux services publics de soins de santé et de services sociaux, ceux-ci sont concentrés au sein de quelques municipalités du territoire. En effet, plusieurs services sont situés à Salaberry-de-Valleyfield, dans la MRC de Beauharnois-Salaberry, à Vaudreuil-Dorion, dans la MRC de Vaudreuil-Soulanges, ainsi qu'à Châteauguay, Candiac et Saint-Constant, dans la MRC Roussillon. D'ici la mise en service de l'Hôpital Vaudreuil-Soulanges, prévue en 2026, aucun service hospitalier n'est offert dans la MRC de Vaudreuil-Soulanges. Aucun centre hospitalier n'est situé dans la MRC Jardins-de-Napierville. Lorsque l'Hôpital de Vaudreuil-Soulanges sera en opération, une réorganisation des services spécialisés sera réalisée au sein des hôpitaux de la Montérégie-Ouest, ce qui modifiera vraisemblablement les besoins de déplacement des citoyens.

Figure 12 – Localisation des établissements publics de santé et de services sociaux en Montérégie-Ouest



- Centre de protection de l'enfance et de la jeunesse
- Centre de réadaptation
- Centre de services ambulatoires
- CHSLD
- CLSC
- Hopitaux

Localisation des établissements de santé en Montérégie-Ouest

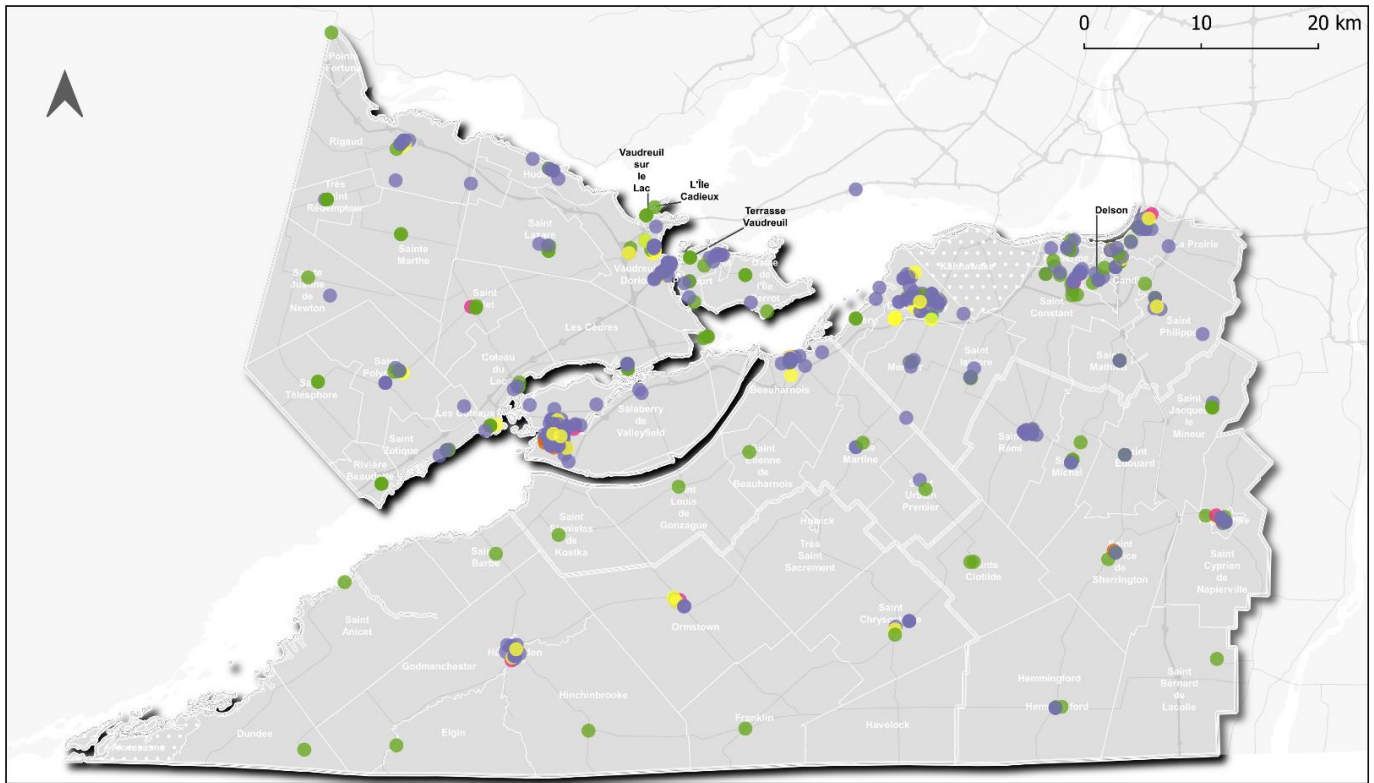
Source des données: Statistique Canada, Ministère de la santé et des services sociaux du Québec

Mentionnons en outre que chaque MRC du territoire accueille au moins deux CLSC et au moins trois CHSLD, à l'exception de la MRC Jardins-de-Napierville, qui n'accueille qu'un CHSLD à Saint-Rémi. Aucun centre de réadaptation (physique, langagière, visuelle, etc.) n'est présent dans la MRC du Haut-Saint-Laurent.

1.9. LOCALISATION DES SERVICES COMMUNAUTAIRES

À l'aide des données colligées par l'organisme 211², il est possible de dresser un portrait de la localisation des services communautaires offerts sur le territoire de la Montérégie-Ouest. La **Figure 13** présente l'ensemble des services répertoriés par l'organisme, par statut légal.

Figure 13 – Localisation des services communautaires en Montérégie-Ouest



- Entreprise commerciale (coopérative)
- Organisme à but non lucratif
- Organisme du gouvernement fédéral
- Organisme du gouvernement provincial
- Organisme municipal
- Organisme parapublic

Localisation des services communautaires en Montérégie-Ouest

Les données sur les organismes communautaires présentées dans cette cartographie sont fournies par le 211 Grand Montréal. Pour plus de détails sur les services sociocommunautaires, visiter le site web : www.211qc.ca

Un nombre important (n=587) d'organismes et d'entreprises offrent des services communautaires variés sur le territoire. D'abord, les organismes municipaux identifiés sont principalement les bureaux municipaux et des établissements offrant des services connexes (services de loisirs, bibliothèques, écocentres, cour municipale, etc.). Les services parapublics œuvrent principalement en santé (CLSC, CHSLD, centres de jour, etc.) et en défense des droits et intérêts du public (comité des usagers, bureau d'aide juridique). Ces services parapublics sont répartis de manière assez conséquente à la répartition de la population sur le territoire.

² Les données sur les organismes communautaires présentées dans cette cartographie sont fournies par le 211 Grand Montréal. Pour plus de détails sur les services sociocommunautaires, visiter le site web : www.211qc.ca.

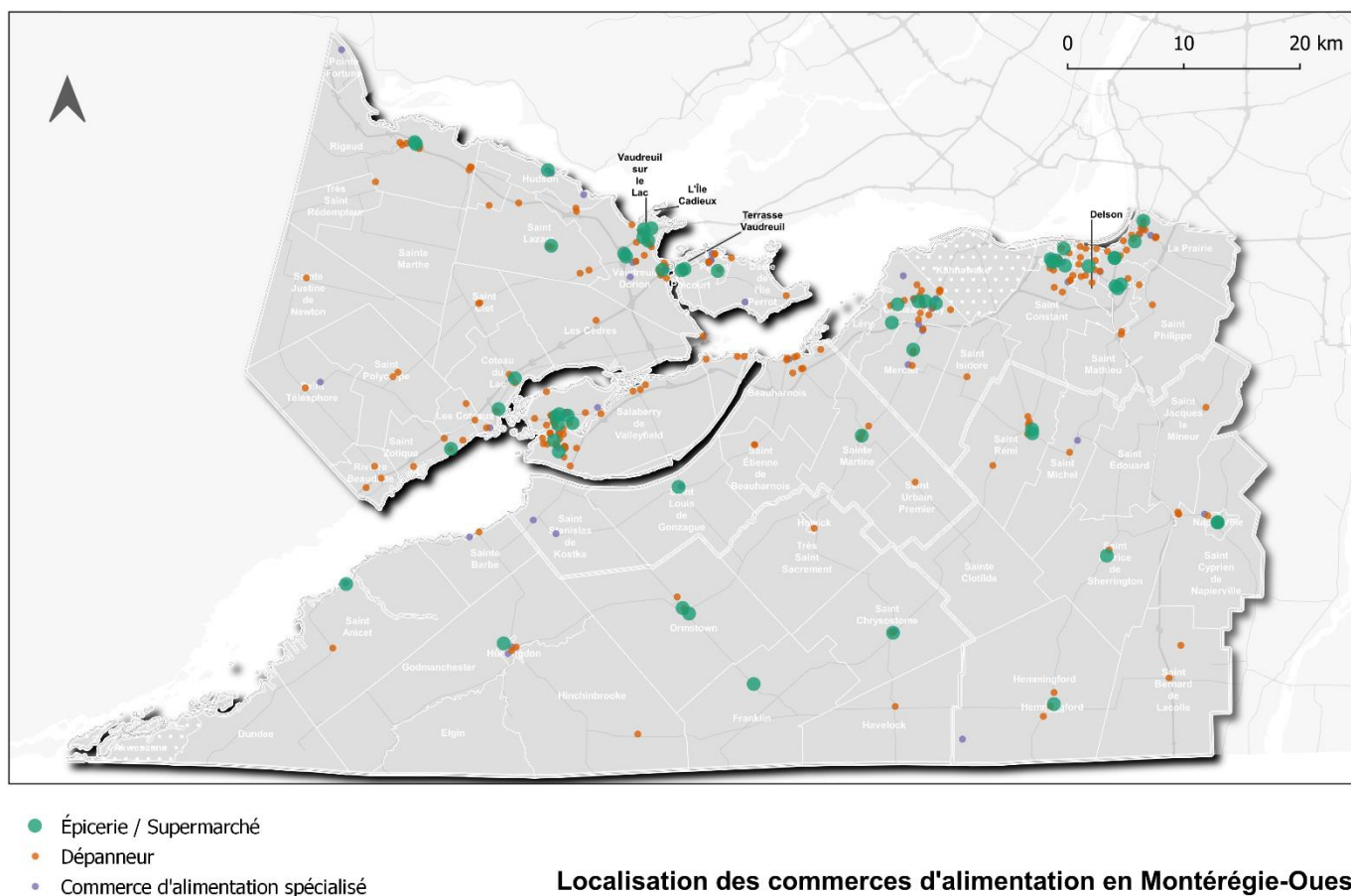
Les organismes provinciaux et fédéraux constituent des points de service à la population, notamment des postes de la sûreté du Québec, des centres locaux d'emploi ainsi que des bureaux de Services Québec et Services Canada. Ceux-ci sont localisés en majorité à Salaberry-de-Valleyfield (n=12), à Vaudreuil-Dorion (n=3) et à Châteauguay (n=2).

La grande majorité des organismes offrant des services communautaires sur le territoire sont constitués en tant qu'organismes à but non lucratif. Au nombre de 355, ils offrent une gamme diversifiée de services, à une clientèle spécifique ou à l'ensemble de la population. Les villes de Salaberry-de-Valleyfield (n=74), Châteauguay (n=50), Vaudreuil-Dorion (n=32) sont celles accueillant davantage d'organismes communautaires à but non lucratif. Dans les MRC Jardins-de-Napierville et du Haut-Saint-Laurent, les municipalités de Saint-Rémi (n=17) et de Huntingdon (n=13) agissent à titre de points de services régionaux.

1.10. LOCALISATION DES SERVICES ALIMENTAIRES

Au niveau alimentaire, les services sont, de façon générale, concentrés au sein de pôles régionaux. En effet, tel que présenté à la **Figure 14**, relativement peu de supermarchés sont présents en milieu rural, ceux-ci étant principalement concentrés à Châteauguay, Vaudreuil-Dorion, La Prairie, Sainte-Catherine, Salaberry-de-Valleyfield et sur l'île Perrot.

Figure 14 – Localisation des commerces d'alimentation en Montérégie-Ouest



Source des données: Ministère de l'agriculture des pêcheries et de l'alimentation du Québec, Statistique Canada

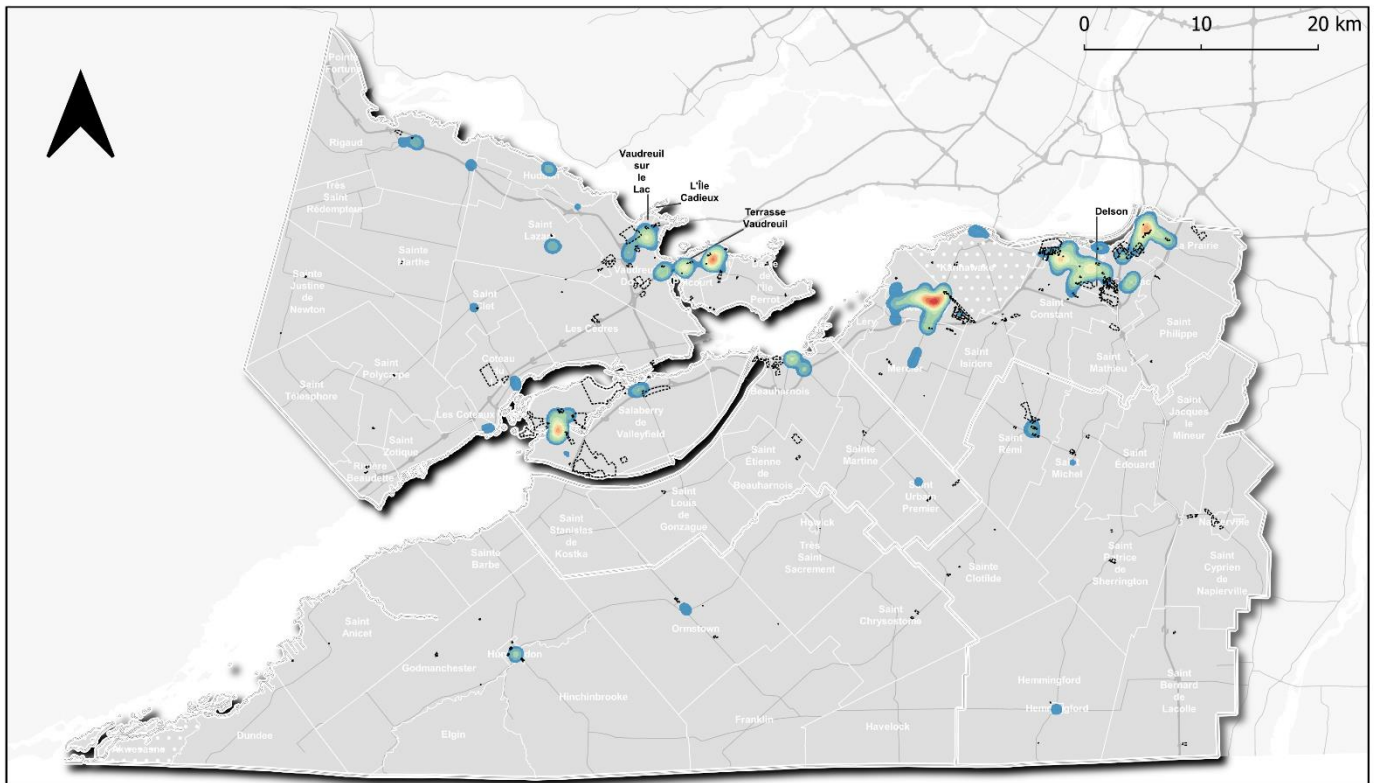
Certaines municipalités situées en milieu rural sont uniquement pourvues des commerces de type dépanneur. Ceux-ci sont souvent situés en périphérie du réseau routier supérieur. Des supermarchés sont présents au sein de certains pôles régionaux, tels que Rigaud, Saint-Rémi, Ormstown, Huntingdon, Coteau-du-Lac et Saint-Zotique. Des commerces d'alimentation spécialisés (boucherie, poissonnerie, boulangerie, etc.) sont également présents dans plusieurs municipalités, autant en milieu rural qu'en milieu urbain.

Malgré la présence de certains supermarchés sur le territoire rural, leur accessibilité reste néanmoins limitée pour les individus ne possédant pas de véhicules ou ne résidant pas à proximité de ceux-ci. Étant donné les distances de déplacement importantes et la nécessité de transporter les achats, le recours au transport actif pour ce motif de déplacement est limité. Ainsi, sans accès à un moyen de transport motorisé individuel ou collectif, l'accès à ces services peut être compromis.

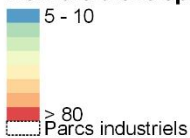
1.11. LOCALISATION DES PÔLES D'EMPLOI

Les emplois sur le territoire de la Montérégie-Ouest sont répartis inégalement, avec la présence de certains pôles d'emplois particulièrement importants en bordure du Fleuve Saint-Laurent. La **Figure 15** présente la concentration du nombre d'entreprises dans certains secteurs de la Montérégie-Ouest. Les concentrations les plus importantes sont situées dans les municipalités les plus peuplées de chaque MRC,

Figure 15 – Concentration du nombre d'entreprises en Montérégie-Ouest



Nombre d'entreprises par km²



Localisation des entreprises en Montérégie-Ouest

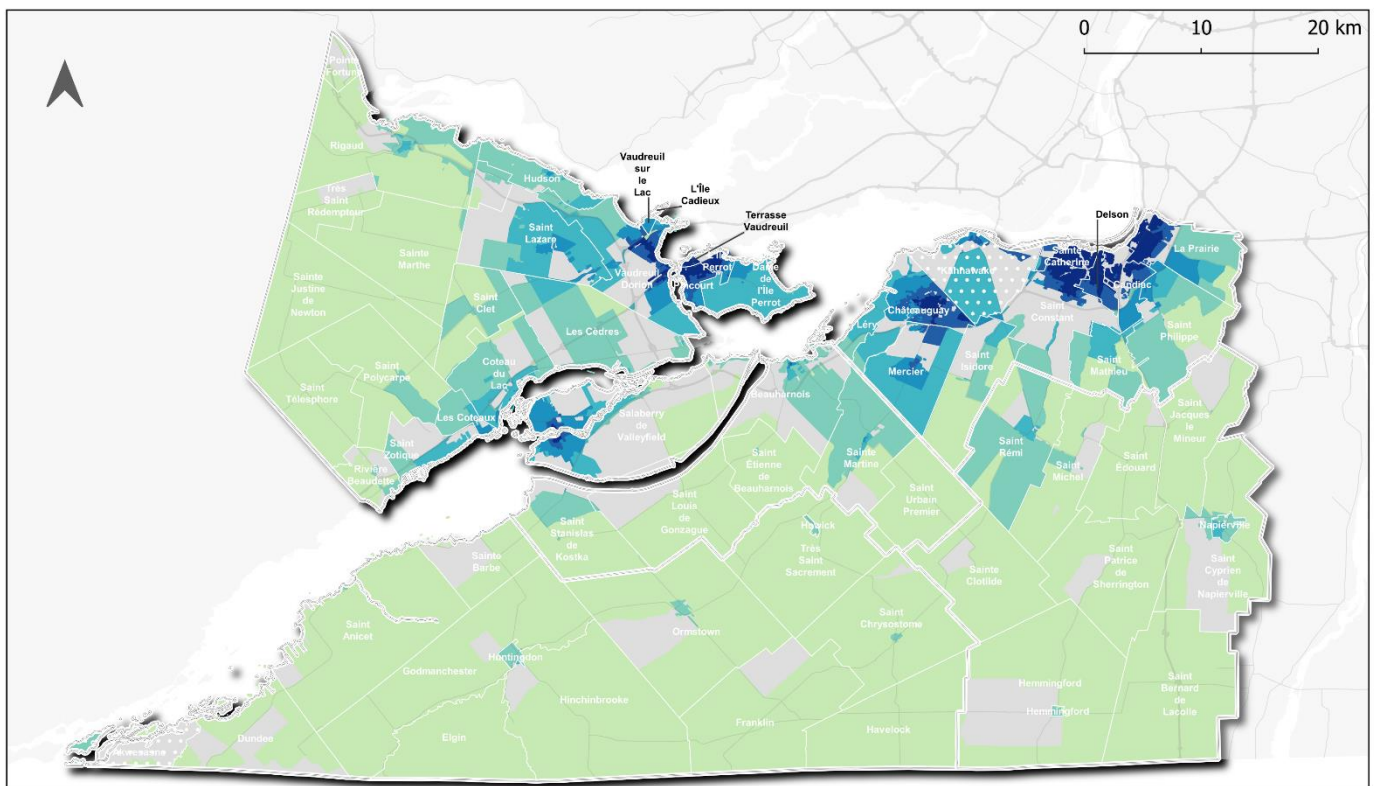
Source des données: Contributeurs de OpenStreetMap (2022)

particulièrement à Châteauguay, Salaberry-de-Valleyfield, Vaudreuil-Dorion, Pincourt, Candiac et La Prairie.

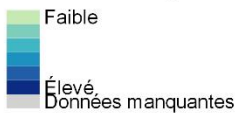
Afin de localiser les grands employeurs occupant des superficies importantes, mais qui contribuent peu à la densité d'entreprise au km², les contours des parcs industriels ont aussi été ajoutés à la **Figure 15**. Parmi les parcs industriels les plus importants en termes de superficie, on compte notamment le parc industriel Alta à Coteau-du-Lac ainsi que les parcs industriels situés au sud de Salaberry-de-Valleyfield.

La **Figure 16** présente la proximité des lieux d'emplois dans un rayon de 10 km à partir de lieux de résidence. Plus l'indice est élevé, plus il existe une concentration importante d'emplois. Les secteurs ayant une proximité plus élevée à l'emploi sont assez similaires aux secteurs identifiés à la **Figure 15**.

Figure 16 – Proximité à une source d'emploi dans un rayon de 10 km en voiture en Montérégie-Ouest



Proximité aux emplois

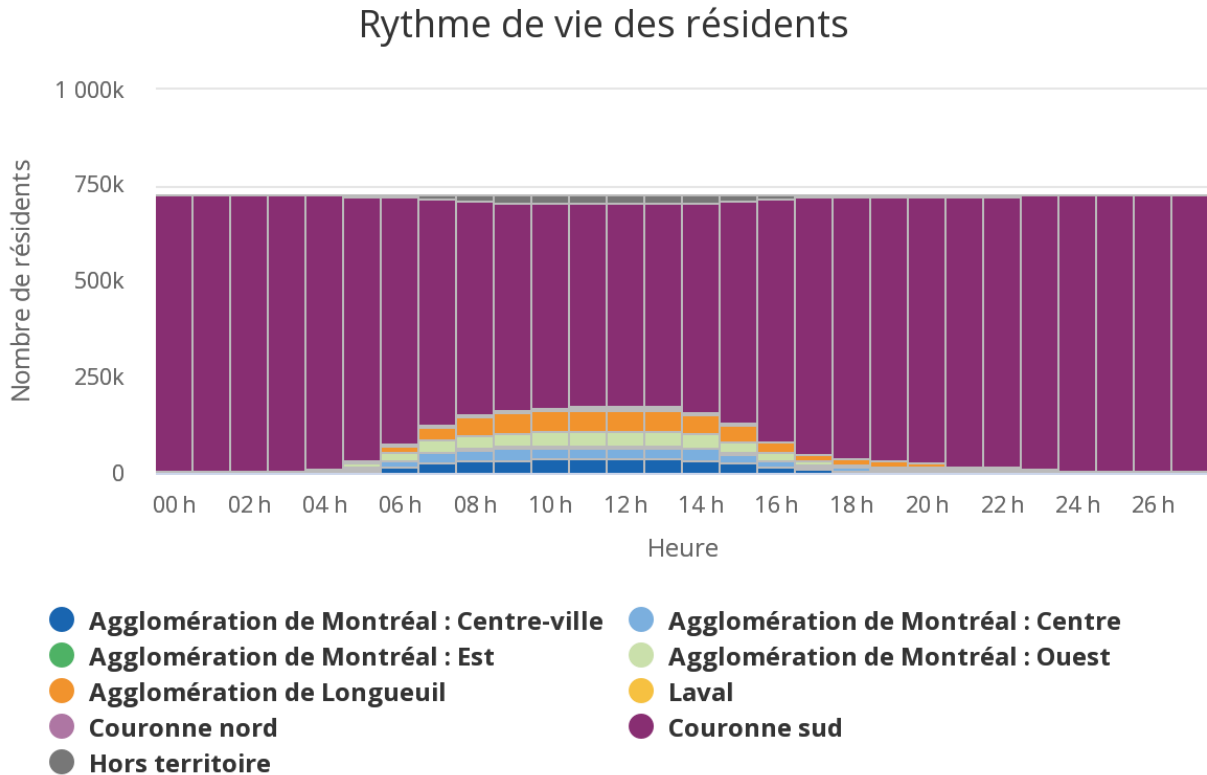


Proximité à une source d'emploi à 10 km en automobile en Montérégie-Ouest

Source des données: Base de données des mesures de proximité, Statistique Canada (2021)

En outre, étant donné la proximité avec l'île de Montréal, un nombre significatif de travailleurs de la Montérégie-Ouest se déplace vers celle-ci pour le travail. Or, les résultats de l'enquête Origine-Destination réalisés par l'ARTM en 2018 démontrent que la majorité des déplacements quotidiens sur la Rive-Sud de Montréal s'effectuent à l'intérieur même de ce secteur. En effet, à défaut d'avoir des informations plus détaillées par MRC, la **Figure 17** présente les lieux où se trouvent les résidents de la Couronne Sud, en fonction de l'heure de la journée.

Figure 17 – Localisation des résidents de la Rive-Sud selon l'heure de la journée (source : <https://resultatsod.artm.quebec/>)



Ainsi, au moins 530 000 personnes sur les 718 000 personnes résidant dans la couronne sud (qui exclut l'agglomération de Longueuil), soit environ 74% de la population, restent sur la Rive-Sud pendant la journée. Il apparaît raisonnable de poser l'hypothèse que les déplacements ayant comme origine les MRC limitrophes à l'île de Montréal en Montérégie-Ouest, telles que Roussillon et Vaudreuil-Soulanges sont réalisés, dans une plus grande proportion, dans une logique de navettage en lien avec l'île de Montréal. Notons également qu'un nombre important de citoyens de la couronne sud (environ 56 000) se déplacent vers l'Agglomération de Longueuil au cours de la journée, soit un nombre équivalent à la moitié des citoyens se déplaçant vers l'agglomération de Montréal (environ 105 000).

De plus, étant donné la présence de nombreux commerces, services éducatifs et services de santé sur le territoire de la Montérégie-Ouest, les citoyens travaillant sur l'île de Montréal ou à Longueuil se déplacent tout de même pour d'autres motifs vers des destinations situées à proximité de leurs milieux de vie respectifs.

2. IDENTIFICATION DES PROBLÉMATIQUES RELATIVES À LA MOBILITÉ DES PERSONNES EN MONTÉRÉGIE-OUEST

Le portrait du territoire permet de mettre en lumière certains phénomènes et tendances qui influencent la capacité des citoyens et visiteurs de la Montérégie-Ouest à se déplacer sur le territoire. Le contexte territorial, démographique, légal et institutionnel crée certaines problématiques marquées en lien avec la mobilité des personnes en Montérégie-Ouest. Certaines de ces problématiques sont perçues par les acteurs œuvrant dans les sphères communautaires et sociales en Montérégie-Ouest, dont plusieurs ont pris part au Forum Ouvert organisé par Concertation Horizon en février 2022. Ainsi, du portrait du territoire et des éléments colligés lors du forum émergent onze problématiques en lien avec le transport collectif et abordable en Montérégie-Ouest, soient :

- Services de transport collectif limités dans certains secteurs ruraux;
- Accès limité aux services en transport adapté;
- Manque de connexions et d’harmonisation entre les services de transport collectif;
- Manque de liens intermunicipaux en transport collectif à l’intérieur de la Montérégie-Ouest;
- Centralisation de certains services au sein des grands pôles régionaux;
- Manque de desserte en transport collectif des centres d’éducation postsecondaires et des pôles d’emploi;
- Faible visibilité et manque de compréhension du grand public à l’égard des services de transport;
- Multiplicité des échelles de gouvernance en transport collectif et en transport adapté;
- Manque de concertation régionale (supra-MRC);
- Manque de sensibilisation des élus locaux face aux problématiques de mobilité;
- Faible disponibilité de fournisseurs aux fins de l’exploitation des services de transport en milieu rural.

Dans les prochaines sections, ces onze problématiques sont mises en contexte et leurs impacts sur la mobilité des personnes sont explicités sommairement.

2.1. SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF LIMITÉS DANS CERTAINS SECTEURS RURAUX

Tel que mis en lumière à la **Figure 8**, la majorité des services de transport collectif présentement offerts en Montérégie-Ouest sont concentrés au sein des municipalités plus urbanisées du territoire, dont la plupart font partie de la CMM. À l’exception de services offerts par la MRC du Haut-Saint-Laurent et la Société de transport de Salaberry-de-Valleyfield dans Soulanges, il n’existe que très peu de services de transport collectif offerts en milieu rural.

De surcroît, la plupart des opportunités sont concentrées au sein de pôles de services parfois situés à des distances importantes de ces milieux ruraux (voir notamment **Figure 11**, **Figure 13**, **Figure 16**). On constate donc une inadéquation entre les besoins de mobilité des citoyens et l’offre de service de transport collectif en place. Il apparaît donc difficile, voire impossible dans certaines municipalités, d’accéder à des services de base sans disposer d’un véhicule personnel ou de bénéficier du soutien d’un proche en disposant.

Dans un contexte où les taux d’inoccupation des logements sont très bas et où le prix des logements augmente, il est possible d’envisager que certains ménages moins nantis soient portés à se localiser dans

des municipalités plus rurales où le prix des logements demeure plus abordable. La **Figure 2** démontre que plusieurs municipalités rurales ont connu une hausse importante de leur population entre 2016 et 2021, et ce, sans connaître de développement à leur offre de service en transport collectif. Par exemple, des municipalités rurales telles que Saint-Louis-de-Gonzague, Saint-Étienne-de-Beauharnois et Sainte-Clotilde ont connu des hausses de leurs populations respectives d'au moins 20% en 5 ans, mais n'offrent pas de services de transport collectif à leur population. Cette clientèle subit incidemment l'importante hausse récente du prix du carburant (ménages moins nantis, grandes distances à parcourir, etc.).

2.2. ACCÈS LIMITÉ AUX SERVICES EN TRANSPORT ADAPTÉ

L'organisation de services de transport adapté constitue une obligation incombant à toutes les municipalités locales hors-CMM. Toutefois, l'engagement de la majorité de celles-ci se limite à mandater une municipalité tierce et lui verser la contribution financière demandée, tel qu'illustré à la **Figure 9**.

C'est le cas pour certains services, notamment ceux offerts dans la MRC Jardins-de-Napierville, dont l'organisation est confiée à la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu. Ces services proposent des dessertes principalement orientées vers la ville de Saint-Jean-sur-Richelieu. Les usagers de la MRC des Jardins-de-Napierville n'ont donc d'autre choix que d'avoir comme destination principale la ville de Saint-Jean-sur-Richelieu, même si différents services et commerces sont présents dans des municipalités plus géographiquement rapprochées de leur lieu de résidence, telles que Châteauguay et Candiac.

De façon similaire, les usagers des municipalités ayant une entente avec la Société de transport de Salaberry-de-Valleyfield ont une offre de service principalement axée vers Salaberry-de-Valleyfield, ayant comme effet de limiter l'accès à des opportunités présentes dans d'autres villes de la région, notamment à Vaudreuil-Dorion et Beauharnois.

Il semble que les modalités d'usage proposées aux usagers se déplaçant entre des municipalités sous la juridiction de l'ARTM ou détenant une entente de service avec celle-ci sont plus souples en permettant aux usagers de se déplacer entre tout point situé sur la Couronne Sud, à Montréal ou à Longueuil, et ce, dans des plages horaires étendues.

Ainsi, à l'échelle du territoire de la Montérégie-Ouest, on constate qu'aucune entité n'a actuellement pour mandat de porter un leadership régional afin de déterminer les attributs d'une offre de service en transport adapté correspondant aux besoins des citoyens. Le contexte de compartimentalisation de l'offre entre les différents organismes a pour effet de créer une importante variabilité dans l'offre sur le territoire et de limiter l'accès à certains services publics à certaines clientèles. Une entité assumant un leadership régional pourrait inciter les différents acteurs compétents à offrir des services de transport adapté permettant à tous les citoyens admis d'avoir accès à l'ensemble des services et opportunités de la région.

2.3. MANQUE DE CONNEXIONS ET D'HARMONISATION ENTRE LES SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF

Tel qu'illustré à la **Figure 7**, une multiplicité d'acteurs organise des services de transport collectif en Montérégie-Ouest. Qui plus est, un acteur d'importance à l'échelle métropolitaine, soit exo, scinde son

offre de transport en plusieurs secteurs de desserte en Montérégie-Ouest (voir **Figure 8**). Dans ces secteurs, l'offre est généralement planifiée dans une logique de rabattement sur la centralité qu'est Montréal et les services structurants qui la desservent, tels que le train de banlieue et le métro. Ce contexte a pour effet de limiter le potentiel de déplacements intermunicipaux sur le territoire.

Par ailleurs, les autorités organisatrices de transport en Montérégie-Ouest, telles que la MRC du Haut-Saint-Laurent et la STSV, sont tributaires des décisions prises par l'ARTM et exo afin d'arrimer leurs services à ceux offerts par exo.

De plus, les correspondances peuvent être limitées par l'imposition d'une double tarification, due à l'absence d'harmonisation tarifaire. Malgré la refonte tarifaire en cours sur le territoire étant sous la juridiction de l'ARTM, des titres différenciés en fonction du secteur de desserte et de l'origine-destination de l'utilisateur subsistent, rendant plus coûteux certains déplacements à l'intérieur du territoire de la Montérégie-Ouest.

En bref, que ce soit en raison de la double tarification qui rend certains déplacements onéreux, le manque d'harmonisation au niveau des horaires ou l'absence de points de transfert, peu de secteurs de la Montérégie-Ouest disposent de services permettant des déplacements efficaces vers d'autres secteurs de la région.

2.4. MANQUE DE LIENS INTERMUNICIPAUX EN TRANSPORT COLLECTIF À L'INTÉRIEUR DE LA MONTÉRÉGIE-OUEST

En complémentarité avec la problématique évoquée dans la section 2.5, peu de liens en transport collectif permettent aux citoyens de se déplacer aisément à l'intérieur de la Montérégie-Ouest. Une majorité de services qui sont organisés sur le territoire, à commencer par ceux gérés par exo, répondent principalement aux besoins des étudiants et travailleurs se destinant sur l'île de Montréal. Or, la majorité des services utilisés par la population de la Montérégie-Ouest (éducation, santé, communautaire, alimentation, etc.) ne sont pas situés à Montréal. Peu de services de transport permettent d'y accéder, particulièrement hors des périodes de pointe. La **Figure 17** démontre qu'une forte majorité de citoyens de la couronne sud de Montréal ne se déplace pas vers l'île de Montréal. Il apparaît ainsi souhaitable que les services de transport collectif reflètent davantage cette réalité et permettent aux citoyens de se déplacer plus aisément vers et entre les principaux pôles régionaux de la Montérégie-Ouest.

Le cloisonnement actuel de l'offre de service d'exo en plusieurs secteurs, particulièrement dans la MRC Roussillon, limite le développement de liens intermunicipaux sur le territoire, liens qui sont d'ailleurs fortement investis par les citoyens se déplaçant en automobile, tel que démontré par la **Figure 10**. Cependant, le réseau actuel fait en sorte qu'un usager désirant se déplacer en transport collectif de Châteauguay vers Saint-Constant ou Candiac doit passer par l'île de Montréal. Aussi, un usager désirant se déplacer de Vaudreuil-Dorion vers Châteauguay ou Beauharnois doit nécessairement passer par Salaberry-de-Valleyfield.

L'autoroute 30 a permis le développement d'un corridor de mobilité est-ouest en automobile en Montérégie-Ouest. Cependant, les services de transport collectif en place ne permettent pas de se déplacer efficacement sur cet axe est-ouest. Les liens entre Vaudreuil-Soulanges au reste de la Montérégie ou entre Roussillon et Beauharnois-Salaberry sont limités, et ce, malgré les besoins de

déplacements importants notamment pour assurer l'accessibilité des pôles hospitaliers en place et à venir.

Alors que la majorité des citoyens de la Montérégie-Ouest vivent, étudient, travaillent et consomment en Montérégie-Ouest, les services de transport collectif demeurent principalement axés vers l'île de Montréal. Dans ce contexte, le manque de services locaux et intermunicipaux en Montérégie-Ouest apparaît particulièrement problématique.

2.5. CENTRALISATION DE CERTAINS SERVICES AU SEIN DES GRANDS PÔLES RÉGIONAUX

La pénurie de main-d'œuvre actuelle, et la rationalisation des ressources limitent la capacité de l'État, du milieu communautaire et des entreprises à déployer des services de proximité sur le territoire. En conséquence, la centralisation de ceux-ci s'avère de plus en plus marquée. Trois pôles principaux émergent de l'analyse du portrait du territoire en Montérégie-Ouest, soit Châteauguay, Salaberry-de-Valleyfield et Vaudreuil-Dorion. En effet, une majorité de services de soins de santé et de services communautaires sont concentrés au sein de ceux-ci. Sont ainsi générés des déplacements plus nombreux, plus fréquents et plus longs de citoyens habitant dans les autres municipalités du territoire vers ces grands centres. Qui plus est, faute d'alternatives efficaces, ces déplacements sont très souvent impossibles à réaliser autrement qu'en automobile.

Au niveau alimentaire, la **Figure 14** démontre que relativement peu de commerces alimentaires offrant une gamme complète d'aliments sont situés à l'extérieur de certains pôles régionaux. Ce contexte fait en sorte que les ménages ne résidant pas dans une municipalité pourvue d'un supermarché doivent posséder une automobile pour pouvoir combler leurs besoins alimentaires de base.

2.6. MANQUE DE DESSERTE EN TRANSPORT COLLECTIF DES CENTRES D'ÉDUCATION POSTSECONDAIRES ET DES PÔLES D'EMPLOI

La disponibilité de main-d'œuvre qualifiée sur un territoire et sa capacité à accéder aux lieux d'emplois est devenue, avec la pénurie de main-d'œuvre, le facteur limitant la vitalité des territoires. L'importante segmentation du territoire (parcs industriels à fort besoin de main-d'œuvre éloignés de leurs bassins naturels de recrutement) présente une contrainte à cet égard, qui peut être amenée grâce à des services de transport collectif. Tel que présenté à la **Figure 15** et à la **Figure 16**, il existe au sein de la Montérégie-Ouest certains pôles d'emploi assez importants, notamment à Châteauguay, Salaberry-de-Valleyfield, Vaudreuil-Dorion, Coteau-du-Lac, Candiac, Saint-Constant, L'île-Perrot et Pincourt.

Étant donné la disponibilité de terrains en Montérégie-Ouest, leur relative abordabilité et leur positionnement stratégique à proximité de certains liens autoroutiers, ces pôles d'emploi sont appelés à se développer au cours des prochaines années. Or, peu de services de transport collectif qui soient efficaces et en adéquation avec les horaires de travail des employeurs sont actuellement en place. Cette absence de dessertes efficaces, que ce soit au sein de la Montérégie-Ouest ou en provenance de Montréal, qui constitue un important bassin de main-d'œuvre, constitue une problématique importante risquant de limiter le développement économique du territoire.

En lien avec cette problématique, la desserte des centres d'éducation s'avère également problématique. Les adolescents et jeunes adultes désirant fréquenter un centre de formation professionnelle, un centre d'éducation aux adultes ou un centre d'études collégial doivent souvent se déplacer sur de grandes

distances pour ce faire. De plus, les jeunes désirant aller à l'université doivent obligatoirement le faire à l'extérieur de la Montérégie-Ouest. Afin de soutenir le milieu de l'emploi et de l'éducation, il apparaît donc primordial d'offrir plus d'options de mobilité aux clientèles des étudiants et des travailleurs.

2.7. FAIBLE VISIBILITÉ ET MANQUE DE COMPRÉHENSION DU GRAND PUBLIC À L'ÉGARD DES SERVICES DE TRANSPORT

La multiplicité des offres de mobilité sur le territoire pose un défi aux citoyens qui doivent comprendre et intégrer un grand nombre de modalités différentes, dispersées dans des formats et des plateformes diverses, afin de choisir une option de mobilité qui leur convient.

En général, les sites internet des services de transport collectif sont bien documentés et permettent aux usagers de connaître les trajets, horaires et tarifs des services proposés. Certains organismes du territoire ont récemment réalisé des campagnes de publicité pour faire connaître leurs services. Cependant, certaines limites subsistent encore quant à la connaissance et à l'appropriation des services par la population.

D'abord, un usager qui souhaiterait effectuer un déplacement en utilisant plusieurs services de transport collectif n'a pas accès à l'ensemble des informations relatives aux modalités sur une même plateforme. Le site [Embarque Montérégie !](#) indique pour chaque municipalité du territoire quels organismes offrent des services de transport collectif et adapté. Cependant, cette plateforme ne permet pas de calculer des itinéraires ou de s'informer directement sur les modalités de service.

Au Québec, partout où sont offerts plusieurs services de transport (collectif, adapté, accompagnement-bénévole), le public a peine à identifier les services auxquels il est admissible. Certains assument que des services sont réservés à certaines clientèles, aux participants de certains programmes ou membres de groupes particuliers. D'autres ne sont tout simplement pas au courant que des services existent dans leur secteur, faute d'avoir vu les véhicules circuler ou d'avoir pris connaissance d'une publicité. Cette situation est aussi vraisemblablement présente sur le territoire de la Montérégie alors que la multiplicité des acteurs rend difficile une action concertée de promotion et d'information.

De plus, lorsqu'ils sont au courant de l'existence des services, certains usagers potentiels se privent de les utiliser ne sachant pas comment les services fonctionnent. Ce phénomène est particulièrement observé chez les clientèles plus vulnérables dont la littératie ou l'aisance technologique est parfois limitée.

La faible visibilité et le manque de compréhension du grand public à l'égard des services offerts peuvent avoir comme effet de limiter l'achalandage, mais aussi de limiter l'accessibilité à des services et opportunités aux clientèles qui pourraient en avoir besoin.

2.8. MULTIPLICITÉ DES ÉCHELLES DE GOUVERNANCE EN TRANSPORT COLLECTIF ET EN TRANSPORT ADAPTÉ

Tel que mentionné précédemment, la Loi sur les transports (L.R.Q. Chap. T-12) confère aux municipalités locales le pouvoir d'organiser des services de transport collectif sur leur territoire et en lien avec des points situés à l'extérieur de celui-ci. Cette même loi oblige les municipalités locales à pourvoir aux besoins de mobilité des personnes handicapées résidant sur leur territoire. En vertu du Code municipal,

les municipalités peuvent décider de régionaliser ces pouvoirs, soit par le biais d'ententes intermunicipales, de régie, de délégation ou de déclaration de compétences.

La création de l'ARTM en 2016 a retiré aux municipalités faisant partie de la communauté métropolitaine de Montréal le pouvoir d'organiser des services de transport collectif et de transport adapté. Dans les Couronnes Sud et Nord de Montréal, la planification stratégique des services repose sur les pouvoirs de l'ARTM alors que la gestion de ceux-ci incombe à exo.

Tel que mis en lumière aux **Figure 7** et **Figure 9**, la gouvernance en place en matière de transport collectif et de transport adapté prend de multiples formes selon la municipalité dans laquelle on se trouve en Montérégie-Ouest.

La MRC de Roussillon est la seule MRC de Montérégie-Ouest dont l'entièreté du territoire est comprise dans le territoire de juridiction de l'ARTM, alors que les MRC de Vaudreuil-Soulanges et de Beauharnois-Salaberry ont chacune une partie de leur territoire sous la juridiction de l'ARTM. Seules les MRC du Haut-Saint-Laurent et des Jardins-de-Napierville ont le pouvoir d'organiser des services de transport collectif et adapté sur l'ensemble de leurs territoires respectifs.

Les municipalités faisant partie de la CMM ne détiennent aucun levier d'action direct sur l'offre de service en place. Les municipalités ne faisant pas partie de la CMM ont, quant à elles, les pleins pouvoirs d'organisation de services de transport collectif et de transport adapté. En transport adapté, la plupart des municipalités hors-CMM disposent d'ententes avec une Ville ou un organisme qui y est affilié afin de pourvoir des services à leurs citoyens. En transport collectif, certaines municipalités ont des ententes avec exo ou avec la STSV, mais plusieurs n'offrent aucun service.

Alors que les programmes d'aide financière en matière de transport collectif encouragent les municipalités à régionaliser leur offre de service, la barrière de juridiction créée par la CMM complique cette régionalisation dans plusieurs MRC de la Montérégie-Ouest.

La prise de décision à l'échelle locale ne permet pas l'émergence de solutions optimales à l'échelle régionale. Notons que certains exercices de régionalisation, comme la déclaration de compétence en transport collectif et en transport adapté par la MRC du Haut-Saint-Laurent (à l'exception de Saint-Chrysostome en transport adapté) ont contribué à l'émergence, au cours des dernières années, d'une offre répondant plus étroitement aux besoins en mobilité régionale de la population.

2.9. MANQUE DE CONCERTATION RÉGIONALE (SUPRA-MRC)

Tel que mis en lumière aux **Figure 7** et **Figure 9**, il existe 32 entités responsables de l'organisation des services de transport collectif et un nombre similaire d'entités responsables de l'organisation des services de transport adapté sur le territoire de la Montérégie-Ouest. À l'exception de l'ARTM, qui assure une gouvernance métropolitaine, et de la MRC du Haut-Saint-Laurent, qui assure une gouvernance supra-locale, les entités décisionnelles sont à l'échelle municipale locale. En outre, le territoire de la Montérégie-Ouest n'a pas de mécanisme de concertation régional spécifiquement dédié aux questions de transport. Cette problématique a été soulevée par de nombreux acteurs lors du Forum ouvert.

L'absence d'un mécanisme formel de concertation entre les autorités responsables de l'organisation des services de transport collectif et de transport adapté limite l'émergence de solutions de mobilité cohérentes à l'échelle régionale et ne permet pas l'harmonisation des modalités des différents services

de transport offerts à la population. Par exemple, les autorités organisatrices de transport opérant en Montérégie-Ouest proposent des correspondances à leurs usagers sur les services offerts par exo, alors qu'aucun canal de communication ne leur permet d'obtenir formellement de ce dernier les informations sur les éventuelles modifications aux services sur lesquels ils correspondent.

Le forum ouvert animé par Concertation Horizon a mis en lumière le fait que la mobilité des personnes est au cœur de plusieurs enjeux régionaux et influence la capacité des ménages à accéder à des services et opportunités. La planification efficace des services de transport collectif et adapté est limitée par l'absence d'entité assurant un leadership régional en la matière.

2.10. COMPLEXITÉ DES ENJEUX LIÉS À LA MOBILITÉ

Dans le cadre du Forum, plusieurs intervenants ont évoqué la complexité des problématiques liées à la mobilité et le défi important de s'approprier cette complexité, notamment pour les élus locaux. Parmi les principaux freins, on note d'abord le vaste cadre légal et financier entourant le transport collectif et adapté qui régit la gouvernance, l'organisation ainsi que la prestation des services.

De plus, depuis la création de l'ARTM, les municipalités locales faisant partie de la CMM ont perdu les leviers d'action directs relativement à l'organisation des services de transport collectif et de transport adapté. Ce contexte place les élus dans une posture distante de l'instance décisionnelle. À l'extérieur de la CMM, les municipalités peuvent aussi s'éloigner de l'instance décisionnelle en transport collectif et adapté lorsqu'elles décident de confier l'organisation et la gestion des services à des tiers.

Enfin, les enjeux de mobilité s'inscrivent aussi plus largement dans des problématiques liées à l'équité et l'inclusion sociale qui peuvent apparaître au-delà des responsabilités municipales.

Ainsi, un exercice de sensibilisation et de formation des élus à propos du transport collectif et adapté, indépendamment du statut de leur municipalité au sein de la communauté métropolitaine de Montréal, favoriserait une prise en charge régionale des enjeux de mobilité qui sont présents en Montérégie-Ouest. Tel que démontré dans le portrait du territoire, les dynamiques de déplacements des citoyens transcendent les limites des municipalités et des MRC, et les besoins de mobilité sont complexes et multiples. Ainsi, seules des décisions éclairées et concertées permettront de répondre à ces problématiques complexes.

2.11. FAIBLE DISPONIBILITÉ DE FOURNISSEURS AUX FINS DE L'EXPLOITATION DES SERVICES DE TRANSPORT EN MILIEU RURAL

Depuis le 18 octobre 2020, la Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile (TRPA) a libéralisé le transport rémunéré de personne et mis fin au cadre législatif encadrant un régime de permis de taxis. Cette loi abolit toutes les notions de quotas, de preuves de rentabilité et de limites territoriales qui régissaient antérieurement l'industrie du taxi. Dans ce nouveau contexte, le transport rémunéré de personnes par automobile doit être réalisé par un chauffeur qualifié au moyen d'une automobile qualifiée. En somme, toute personne détentrice d'un permis de conduire de classe 5 et qui satisfait aux conditions relatives à ses antécédents judiciaires et à ses antécédents de conduite peut obtenir une autorisation, auprès de la SAAQ, de chauffeur qualifié ou de propriétaire d'automobile

autorisée afin d'offrir du transport rémunéré de personnes par automobile³. La nouvelle loi encadre autant le transport par taxi que les services de transports effectués par le biais d'une application mobile telle que Uber ou Eva. Bien que le cadre législatif antérieur ait été aboli, les véhicules de type taxi peuvent conserver leur appellation lorsque le chauffeur applique les tarifs établis par la Commission des transports du Québec et que le véhicule est équipé d'un lanternon et d'un taximètre. Les chauffeurs d'un taxi sont les seuls à pouvoir accepter les courses demandées oralement par téléphone, hélées dans la rue ou demandées en personne. De plus, seuls les chauffeurs qualifiés qui utilisent un véhicule taxi peuvent réaliser des courses pour des clientèles admises au transport adapté.

L'entrée en vigueur de la Loi sur le transport rémunéré de personne par automobile, la pandémie de Covid-19, la pénurie de main-d'œuvre ainsi que la hausse du coût de l'essence placent l'industrie du transport rémunéré de personnes dans une situation particulièrement difficile pratiquement partout au Québec. Plusieurs chauffeurs ont cessé leurs activités soit découlant de la compensation financière reçue suite à l'abolition de leur permis, de leur âge, de la rentabilité incertaine dans le nouveau cadre législatif ou de la diminution de la demande durant la pandémie de Covid-19. En général, peu de relève est intéressée afin d'assurer le relais des services qui étaient offerts.

Si la diminution des offrants au niveau du transport rémunéré de personnes est potentiellement problématique pour les citoyens du territoire qui voudraient bénéficier de ces services à titre individuel, elle constitue aussi une problématique importante pour les autorités organisatrices de transport qui comptent sur les ressources du secteur privé pour produire les déplacements de leurs services à la demande. Devant la rareté de l'offre, non seulement les tarifs demandés par les entreprises augmentent, mais les conditions auxquelles celles-ci se disent aptes ou intéressées à contracter sont de plus en plus contraignantes pour les autorités organisatrices de transport.

³ Ministère des Transport du Québec. *Effets de la Loi sur les usagers du transport rémunéré par automobile - Transports Québec*. 2021; Repéré au: <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/entreprises-partenaires/trpa/usagers/Pages/usagers.aspx>

CONCLUSION

En somme, la situation géographique, l'aménagement territoire, la localisation des opportunités et la gouvernance inhérente aux services de transport qui sont organisés sur le territoire ont tous des effets sur la capacité des citoyens de la Montérégie-Ouest à se déplacer et sur leur intérêt à utiliser des modes de déplacement durables pour ce faire. Le portrait du territoire a permis de cibler certains attributs et tendances influençant la mobilité des citoyens et des visiteurs du territoire : centralisation des services au sein de pôles régionaux, tendances démographiques variées au sein des différentes MRC, gouvernance éclatée liée à l'organisation des services de transport collectif et adapté, etc. De ceux-ci a découlé l'identification de 11 problématiques ayant des impacts importants sur la capacité des citoyens du territoire à accéder à certains services et opportunités. En prévision de l'élaboration du plan d'action associé, trois à cinq problématiques prioritaires devront être sélectionnées par la communauté de pratique en transport de la Montérégie-Ouest. Des objectifs et un plan d'action seront ensuite élaborés en conséquence.