



# REVUE DE PRESSE

20 juillet 2018

## Sommaire

<b>Les membres de l'ATUQ dans les médias</b> .....	2
Mais où est la maïresse de la mobilité ?.....	3
<b>HARCÈLEMENT DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN : UN FLÉAU BANALISÉ.</b>	5
Trains d'exo : leurs clients ne veulent pas de rabais .....	8
Trains d'exo : leurs clients ne veulent pas de rabais .....	8
Cible de ponctualité de 95% .....	10
Trains d'exo: 30% de rabais pour les clients exaspérés.....	10
<b>En régions, dans le monde et sujets connexes</b> .....	11
Les entreprises montréalaises Transit et Téo s'associent pour offrir plus d'options de mobilité.....	11
Les nouvelles tendances mobilité .....	12

SUIVEZ-NOUS SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX!

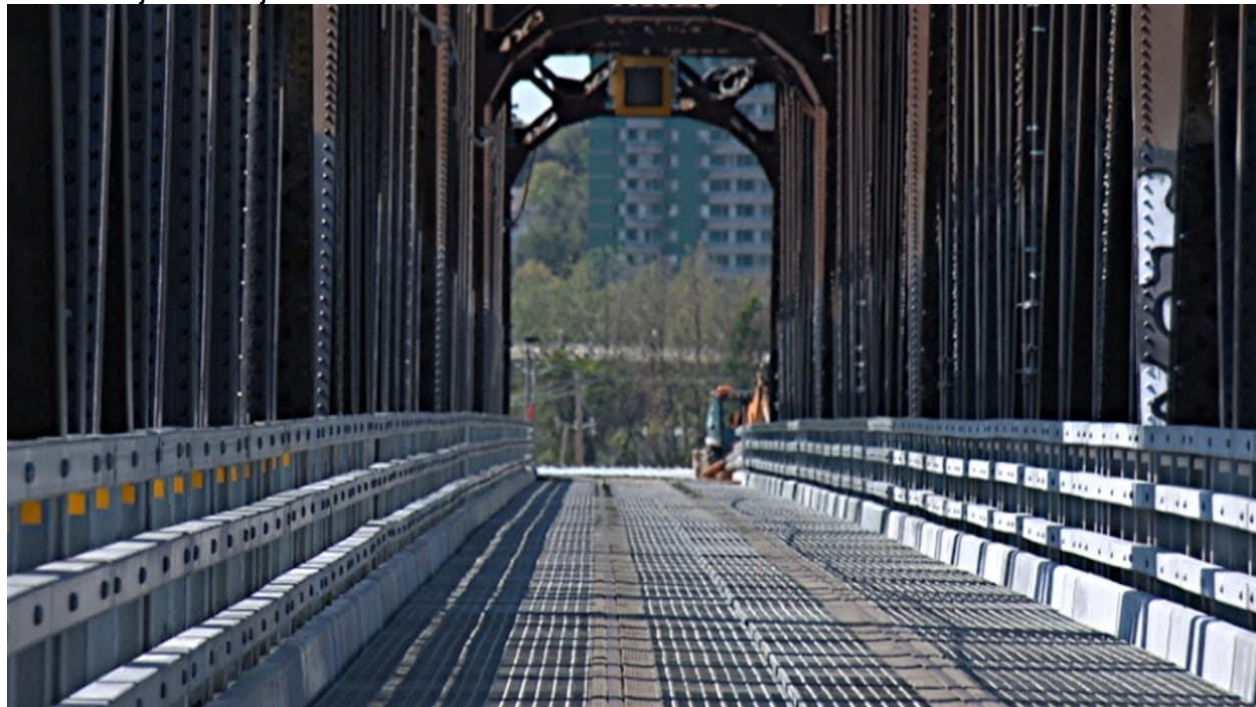




## Les membres de l'ATUQ dans les médias

### La STO continue de lutter contre le bruit sur le pont Noir

Publié le jeudi 19 juillet 2018 à 5 h 58



La Société de transport de l'Outaouais dit vouloir atténuer le bruit sur le pont Noir dans le secteur de Gatineau. Photo : Radio-Canada

<https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1113510/pont-noir-travaux-bruit-entretien-transport-public-gatineau>

**La Société de Transport de l'Outaouais (STO) effectuera des travaux sur le pont Noir, qui traverse la rivière entre les secteurs de Hull et Gatineau, afin de réduire notamment le bruit lors du passage de ses quelque 300 autobus par jour sur cet ancien pont ferroviaire.**

La directrice adjointe aux communications, marketing et services à la clientèle, Sophie St-Pierre, note que « les travaux sur le pont font partie d'un plan d'entretien annuel visant à l'amélioration du roulement impliquant des travaux d'asphaltage et réduction du bruit qui est causé quand les autobus empruntent le pont ».

Le pont Noir permet de transporter les usagers de l'Est de Gatineau vers Hull ainsi qu'au centre-ville d'Ottawa. Ce n'est pas la première fois que la STO tente de s'attaquer à ce problème de pollution sonore.

Quelque 745 200 \$ ont déjà été injectés dans des travaux d'entretien du pont Noir depuis la mise en service du Rapibus à l'automne 2013 et l'utilisation du pont par le transporteur public.

« La situation s'améliore par rapport au bruit. On s'est déjà attaqué aux problèmes de bruit fort, et là vu qu'on entend moins les bruits forts, on entend les autres bruits qui sont maintenant audibles et c'est ceux-là qu'on veut régler », ajoute Sophie St-Pierre.

Les travaux pour la réduction du bruit, qui devraient débuter en début août, mèneront à des détours par l'autoroute 50. Ils seront effectués pendant les fins de semaine quand le réseau est moins occupé.



## Un résident inquiet

Denis Richet dit qu'il dépose une plainte une fois par an sur la situation sur le pont Noir. Il souhaite des indemnités pour les résidents des environs ou une restructuration du pont.

« J'aimerais avoir une réduction de taxes ou un changement total sur le pont, que la [STO] mette du pavé sur tout le pont », tranche-t-il.

Il ajoute que les travaux déjà effectués par la STO n'ont pas réellement amélioré l'état du bruit sur le pont Noir et ne croit pas que ceux qui seront entrepris feront une différence. Certains autres résidents rencontrés saluent toutefois les travaux faits au cours des dernières années.

## Mais où est la mairesse de la mobilité ?



Valérie Plante le 1er novembre dernier, soit quatre jours avant son élection à la mairie de Montréal

PHOTO PAUL CHIASSON, ARCHIVES LA PRESSE CANADIENNE

ma PRESSE



**LAURA-JULIE PERREAULT**

La Presse

<http://www.lapresse.ca/debats/editoriaux/laura-julie-perreault/201807/18/01-5190035-mais-ou-est-la-mairesse-de-la-mobilite-.php>

**« Je vais être la mairesse de la mobilité. [...] Pour moi, la mobilité des Montréalais, c'est fondamental pour le développement économique, le développement social. »**

À trois jours des élections municipales, c'est la promesse qu'a faite Valérie Plante. Ces jours-ci, alors que les rues de Montréal, les autoroutes et les ponts sont couverts de cônes orange, on se demande bien où est passée la « mairesse de la mobilité », en poste depuis huit mois.

En cette période estivale, on a l'impression que le ciné-parc a oublié de changer sa programmation et diffuse le même film d'horreur que les étés passés. Parlez-en à ceux



qui sont coincés tous les jours sur le pont Honoré-Mercier depuis le mois dernier. Ou ceux qui tentent de se rendre à l'aéroport à partir du sud de l'île de Montréal. L'autobus 747 peut mettre jusqu'à 1 h 30 min pour accomplir le trajet de 15 kilomètres entre la station de métro Lionel-Groulx et ledit aéroport, selon plusieurs usagers qui doivent prendre leur mal en patience et risquent de rater leur avion.

Et la situation n'est pas beaucoup plus facile dans les quartiers de la métropole. La semaine dernière, un détour, mis en place dans Ahuntsic-Cartierville, menait à une rue barrée par d'autres travaux. Signalée aux médias, la situation a été corrigée en moins de 24 heures. Des incidents comparables se produisent aux quatre coins de la ville alors que des chantiers privés, municipaux, provinciaux, fédéraux s'entremêlent à qui mieux mieux. Un seul coup d'oeil à la carte des chantiers du site Québec511 suffit à donner le tournis.

## OCCASION MANQUÉE

À son arrivée à la mairie de Montréal, c'est exactement ce genre de fouillis que la mairesse disait vouloir éviter dans la ville la plus congestionnée du Canada (voir tableau). En campagne électorale, Projet Montréal s'était engagé à mettre sur pied une « escouade de la mobilité » ou anti-congestion pour veiller à ce que les chantiers et des voitures immobilisées ne bloquent pas inutilement la circulation.

Le parti municipal, qui avait vertement critiqué la manière avec laquelle Denis Coderre gérait les chantiers, a aussi promis de créer une « escouade chantiers » avec une dizaine d'ingénieurs pour s'assurer que le travail est bien fait et, du coup, pas repris trois et quatre fois.

En mai, la mairesse a annoncé que ces projets verront le jour... en septembre. Plus de la moitié de la saison des chantiers sera alors terminée. De nombreux touristes auront quitté Montréal en se demandant si la ville vient de se remettre d'un tremblement de terre.

L'attachée de presse de la mairesse assure que l'escouade mobilité est actuellement en rodage, mais est incapable de dire combien d'employés de la Ville y ont été assignés. Une réponse bien floue dans les circonstances. Et une occasion ratée pour Valérie Plante de démontrer en début de mandat qu'elle est capable de faire changer les choses rapidement sur une question qu'elle dit prioritaire.

## COMMUNICATIONS DÉFICIENTES

Cela dit, l'élue municipale n'est pas seule dans le bateau de la gestion des travaux. Mobilité Montréal, un comité composé du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, de la Communauté métropolitaine de Montréal et des maires de la région, joue un rôle central dans la coordination des chantiers.

Le ministre des Transports, André Fortin, a d'ailleurs critiqué vertement ses propres troupes ainsi que celles de Mobilité Montréal dans la gestion du chantier du pont Honoré-Mercier, estimant que leurs méthodes de communication « désuètes » et « bureaucratiques » étaient en grande partie à blâmer pour les bouchons monstres. Espérons que la leçon a été apprise.

Les automobilistes du Grand Montréal ont aussi leur propre mea culpa à faire. Une récente étude de la Communauté métropolitaine de Montréal permet de constater que les deux tiers des déplacements entre la maison et le travail se font toujours en voiture, soit le même taux qu'en 2001.



Collectivement, il faut se demander ce qui justifie ce choix. Des lacunes dans les transports en commun ou une mentalité tout-à-l'auto nord-américaine dont nous avons peine à nous départir ? Dans le cas de la région de Montréal, c'est un joyeux mélange des deux.

### EN ATTENDANT LE LEADERSHIP PROMIS

Pour passer au travers d'une des saisons des chantiers les plus compliquées de l'histoire de Montréal et pour faire mieux à l'avenir, les citoyens de la ville se sont dotés d'une mairesse qui leur promettait d'être la Jeanne d'Arc de la mobilité. En tant que leader de la plus grande ville de la province, mais aussi en tant que présidente de la Communauté métropolitaine de Montréal.

Alors que les immenses travaux du pont Champlain, du pont Mercier et de l'échangeur Turcot atteignent des phases critiques, on s'attend à ce que Valérie Plante soit bien visible sur le champ de bataille. Pour le moment, elle semble plutôt avoir fait désertion.

### LES VILLES LES PLUS CONGESTIONNÉES AU CANADA

- 1-Montréal, Québec ; 50 heures perdues par automobiliste dans la congestion en un an
  - 2-Toronto, Ontario ; 47 heures
  - 3-St-John's, Terre-Neuve ; 34 heures
  - 4-Ottawa, Ontario ; 31 heures
  - 5-Vancouver, Colombie-Britannique ; 29 heures
  - 6-Québec, Québec ; 28 heures
  - 7-Victoria, Colombie-Britannique ; 22 heures
  - 8-Calgary, Alberta ; 16 heures
  - 9-Hamilton, Ontario ; 15 heures
  - 10-Edmonton, Alberta ; 14 heures
- Source : Inrix, Bulletin global de la congestion ; une analyse de la congestion dans 1360 villes réparties dans 38 pays

## HARCÈLEMENT DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN : UN FLÉAU BANALISÉ



par [Ouvrir la description de l'auteur Martine Roux](#)  
<https://www.gazettedesfemmes.ca/14487/harcelement-dans-les-transport-en-commun-un-fleau-banalise/>

**Mains aux fesses, frottements, chuchotements salaces : rarement dénoncés, les harceleurs des transports en commun sévissent sans crainte de représailles, faute d'une véritable reconnaissance du problème. Il est temps que ça change, affirment des groupes de femmes.**

Il y a six ans, Amélie (prénom fictif) a vécu un pénible rituel pendant le trajet qui la ramenait du Centre universitaire de santé McGill, où elle est infirmière cadre. À trois



occasions, après l'arrêt du métro à Berri-UQAM, un inconnu lui a empoigné les fesses, s'est rué hors du wagon juste avant la fermeture des portes et l'a narguée depuis le quai. Fait troublant, l'agresseur était jeune, très jeune même : entre 10 et 12 ans, se souvient-elle.

Décontenancée, Amélie n'a jamais porté plainte. Aujourd'hui, la trentenaire banalise cette série d'événements. « C'est juste un *kid* qui m'a *grabbé* le cul. Je connais des filles qui ont vécu des agressions beaucoup plus graves. »

Combien de femmes sont victimes d'agressions dans les transports en commun au Québec? Quels sont les types d'agressions les plus courants? Les zones à risque? On l'ignore. Après avoir contacté six sociétés de transport, la *Gazette des femmes* remarque que peu d'entre elles – à l'exception du Réseau de transport métropolitain (voir l'encadré) – semblent prendre la question au sérieux. Par exemple, le Réseau de transport de la Capitale et la Société de transport de Montréal (STM) envoient systématiquement les plaintes des victimes d'agressions ou de harcèlement au service de police, sans documenter les faits rapportés ni recenser les endroits où ils auraient eu lieu.

Résultat : peu de femmes dénoncent le harcèlement ou les agressions subies dans les autobus, métros, trains de banlieue ou le transport adapté. En conséquence, nombre d'agressions n'atterrissent jamais dans les statistiques, ce qui complique la mesure du phénomène ainsi que sa prévention.



« Le problème, c'est le manque de données. Mais l'absence de statistiques ne veut pas dire que le problème n'existe pas, au contraire. »

— Sylvie Paré, professeure en études urbaines et touristiques à l'UQAM et membre de l'Institut de recherches et d'études féministes

« Le problème, c'est le manque de données, note Sylvie Paré, professeure en études urbaines et touristiques à l'UQAM et membre de l'Institut de recherches et d'études féministes. Mais l'absence de statistiques ne veut pas dire que le problème n'existe pas, au contraire. »

Porter plainte à la suite d'une inconduite sexuelle survenue dans le métro ou le bus est une démarche qui incombe à la victime, poursuit la spécialiste. « Dès le départ, ce n'est pas très engageant de porter plainte. Les sociétés de transport sont-elles peu intéressées à prendre la question du harcèlement au sérieux? Je le dis sous toute réserve, mais c'est peut-être le cas. »

### Montréalaises au front

Partout sur la planète, les agressions non dénoncées dans les transports en commun sont monnaie courante, souligne une étude publiée en 2016 par la Fondation FIA\*, une organisation caritative vouée à la sécurité dans les transports terrestres. On peut y lire qu'à New York, des chercheurs ont estimé qu'environ 96 % des cas de harcèlement n'étaient pas signalés aux autorités. En 2013, un sondage préparé pour Transport for London (le système de transport public de la capitale)\*\* révélait que 90 % des victimes de harcèlement ou d'agressions sexuels n'avaient pas rapporté de comportements sexuels non désirés dans le réseau de transport londonien.

Pour tenter de documenter l'ampleur du harcèlement de rue à Montréal – y compris celui subi dans les transports en commun –, le Centre d'éducation et d'action des femmes de Montréal (CÉAF) a mené son propre sondage en ligne, qui a permis de recueillir 240 témoignages. Publiés en avril 2017, les résultats confirment la tendance mondiale : 94 % des répondantes reconnaissent avoir déjà vécu du harcèlement de rue, mais 85 % ne l'ont jamais rapporté aux policiers ou aux employés de la STM. Dans



les transports en commun, elles en ont vu ou entendu de toutes les couleurs, du pénis en érection appuyé contre elles dans un wagon bondé aux propos vulgaires. Parmi celles qui ont porté plainte à un employé de la STM, plusieurs affirmaient s'être fait répondre qu'il n'y avait aucun moyen de retrouver le harceleur... ou que celui-ci avait peut-être simplement voulu les complimenter.

Pour Audrey Simard, organisatrice communautaire au CÉAF, les résultats – qui n'ont rien de scientifique, insiste-t-elle – mettent en lumière le malaise que ressentent plusieurs femmes dans les transports en commun. « Si une victime va voir un guichetier ou un autre employé du métro pour rapporter du harcèlement, on lui dit d'appeler le 911. » Une absence de support et d'actions concrètes sur le terrain qui envoie le message que ce type de violence est banalisé, estime Mme Simard.

Depuis 2012, l'organisme montréalais revendique une meilleure reconnaissance du problème de harcèlement de rue et dans les transports collectifs de la part de la STM, du Service de police de la Ville de Montréal (SPVM) et des autorités municipales. « On aimerait que les témoins d'une agression soient outillés pour réagir en solidarité, que les autorités en place dénoncent ouvertement ce problème social et le prennent au sérieux. Il faut que le harcèlement soit vu comme un problème de société et non comme un problème individuel à régler entre le harceleur et sa cible. »

« On aimerait que les témoins d'une agression soient outillés pour réagir en solidarité, que les autorités en place dénoncent ouvertement ce problème social et le prennent au sérieux. Il faut que le harcèlement soit vu comme un problème de société et non comme un problème individuel à régler entre le harceleur et sa cible. »

— Audrey Simard (en haut au centre), organisatrice communautaire au CÉAF

### Une campagne, SVP

À Montréal, le nombre de crimes sexuels commis dans les transports en commun et rapportés aux policiers a triplé en cinq ans, démontrent les chiffres du SPVM : pour 30 dossiers ouverts en 2013, il y en avait 90 en 2017, et un nombre record de 101 en 2016. Cette même année, d'ailleurs, les services de police des villes de Montréal, Laval et Longueuil ainsi que la STM et l'Agence métropolitaine des transports (devenue le RTM depuis) ont lancé la campagne « Réagissez – dénoncez ».

Vouée à rappeler aux usagers l'importance de signaler les agressions et les incivilités de nature sexuelle dans le transport collectif, cette campagne n'a toutefois duré qu'un mois, en avril 2016. C'est loin d'être suffisant pour sensibiliser les usagers au phénomène, selon Audrey Simard. Au printemps 2017, sondage sous le bras et accompagnée de bénévoles du CÉAF, la jeune femme a rencontré des représentants de la STM afin de réitérer les demandes de l'organisme.

« La STM nous a répondu que ce n'était pas son rôle d'éduquer ou de sensibiliser les usagers par rapport à cette question. » Mince consolation pour les militantes : à la suite de la rencontre avec le CÉAF, la STM a publié trois entrefilets dans le journal Métro à l'automne 2017, afin d'inciter les témoins de comportements déplacés à les signaler aux autorités.

Or, la reconnaissance du phénomène et la sensibilisation des témoins passent par une campagne efficace, estime Audrey Simard. « La STM doit dénoncer le harcèlement avec une campagne d'affichage durable dans le temps et visible dans toutes les infrastructures. Elle doit aussi former ses employés afin qu'ils puissent reconnaître le problème et recevoir une femme qui se dit victime de harcèlement ou d'agression. »

### Une appli pour dénoncer

C'est ce que Toronto a fait. En septembre dernier, la Toronto Transit Commission (TTC) a lancé #ThisIsWhere, une campagne doublée d'une application permettant de dénoncer en temps réel une agression subie ou constatée dans le réseau au moyen de son téléphone portable. L'une des fonctions permet de prendre une photo ou de capter une vidéo qui sera transmise aux autorités de la TTC, tandis qu'un bouton *Call police* est directement lié au 911.



À l'autre bout du pays, la société de transport de Vancouver a aussi pris les grands moyens pour décourager frotteurs et agresseurs. Fin 2016, elle a placardé son réseau d'affiches au ton tranchant : *Unwanted touching is a crime. Keep your hands to yourself* (« Les attouchements non sollicités sont criminels. Bas les pattes »), pouvait-on y lire.

### Le premier pas : reconnaître le problème

Montréal ou Québec seraient-elles plus sûres que Toronto ou Vancouver? Analyste chez Femmes et villes international, un organisme basé à Montréal qui milite en faveur de villes plus sûres pour les femmes, Jolène Labbé remarque un décalage entre la perception de sécurité qu'on prête aux villes québécoises et les cas de harcèlement dans les transports en commun que lui rapportent les femmes. « Pour Montréal, on sait que le harcèlement est un problème, mais on n'a pas de données. »

En cette ère post-#MoiAussi, peut-on espérer que davantage de femmes dénonceront ce type d'agressions? « Peut-être qu'elles commencent à sortir de l'ombre, mais il y a beaucoup de chemin à faire, croit-elle. Le message à transmettre, ce n'est certainement pas de rapporter davantage, ce qui équivaut à leur faire porter le fardeau. Il faut plutôt dire : ce comportement n'est pas tolérable. Il faut que les sociétés de transport en commun reconnaissent le problème. »

\* [www.fiafoundation.org/media/224027/safe-and-sound-report.pdf](http://www.fiafoundation.org/media/224027/safe-and-sound-report.pdf)

\*\* <http://content.tfl.gov.uk/safety-and-security-annual-report-2013-14.pdf>

### L'exemple du RTM

Le Réseau de transport métropolitain (RTM) se dit sensible à l'enjeu des agressions et du harcèlement sexuels dans son réseau. Entre 2012 et 2017, il a colligé 46 plaintes : 15 pour agression sexuelle et 31 pour action indécente.

Sitôt qu'il reçoit une plainte, l'organisme monte immédiatement un dossier d'enquête où sont consignés la déclaration de la victime et les témoignages des gens sur place, explique la porte-parole Éline Arsenault. Les employés affectés à la sécurité visionneront aussi les vidéos de surveillance avant de transmettre l'information à la police, si la victime décide de porter plainte.

« Nous ajustons également nos plans opérationnels afin d'avoir davantage de ressources affectées en surveillance à l'endroit où les faits se sont produits ainsi qu'aux endroits plus à risque, poursuit-elle. Nos effectifs sur le terrain effectuent aussi davantage de prévention après ce genre d'événement. »

## Trains d'exo : leurs clients ne veulent pas de rabais



PHOTO FRANCIS PILON

Magali Barré, une cliente d'exo au bout du rouleau, utilise quotidiennement la ligne de





Deux-Montagnes pour aller travailler et rentrer chez elle. À force d'être confrontée aux nombreux retards des trains de banlieue, cette cliente d'exo a même envisagé à changer de métier tellement elle est exaspérée par la situation. Le pire de tout pour elle, c'est de perdre du temps qu'elle pourrait passer avec ses deux jeunes enfants.

### FRANCIS PILON

<https://www.journaldemontreal.com/2018/07/19/trains-dexo--leurs-clients-ne-veulent-pas-de-rabais-1>

**MONTRÉAL – Des clients des trains de banlieue ne veulent rien savoir des dédommagements offerts par exo pour les nombreux retards subis au cours des trois dernières semaines sur les lignes de Deux-Montagnes et de Mascouche. Les utilisateurs veulent plutôt des solutions concrètes.**

Dans une lettre obtenue par le «24 Heures», Raymond Bachant, directeur général d'exo, a demandé à l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), qui est responsable du financement et de la tarification des trains dans la région métropolitaine, **d'offrir éventuellement un rabais de 30 % aux clients** des deux lignes du réseau métropolitain affichant un taux de ponctualité en forte de baisse.

«C'est un peu comme tenter de soigner un cancer en mettant un pansement. J'ai l'impression qu'on nous donne un os à ronger en espérant nous faire taire et qu'on arrête de râler», a critiqué Magali Barré, qui emprunte quotidiennement la ligne de Deux-Montagnes.

«Mais nous savons que le pire s'en vient, et même chez exo, ils ont lâché l'éponge, ça ne s'arrangera pas, ils n'ont pas de solution. Alors le 30% de réduction, bien franchement, je comprends le geste politique, mais c'est très loin de me calmer, pour ne pas dire que ça m'agace encore plus», a-t-elle ajouté.

Durant la première semaine du mois, 74,3 % des trains de la ligne de Deux-Montagnes ont été à l'heure. Pour la deuxième semaine de juillet, le taux de ponctualité de cette même ligne a chuté à 71,1 %. Notons que les trains d'exo visent une cible de ponctualité de 95 %.

### De vraies actions

Les conséquences des travaux du REM se font de plus en plus sentir pour les clients de la ligne de train Deux-Montagnes, qui sera éventuellement convertie. Les heures de pointe ont été chamboulées, des départs ont été annulés, il n'y a désormais plus de service les fins de semaine et les utilisateurs sont coincés comme des sardines dans les trains.

«L'impression que plusieurs d'entre nous avons, c'est que cette compensation tarifaire nous privera de notre droit de réclamer un meilleur service. Il n'y a pas vraiment d'alternative pour nous. Aussi, une compensation n'est d'aucune aide pour nous et ne saura en aucun cas combler les pertes de diverses natures encourues par les usagers du train», a soutenu Jean-Philippe Gariépy.

Les nombreux clients d'exo affectés par le manque de ponctualité des trains nous ont martelé, ce jeudi, vouloir des solutions concrètes pour mettre fin à la situation des retards, plutôt que de recevoir des rabais ou d'autres compensations.

### Solutions à venir

«La compensation tarifaire suggérée à l'ARTM, responsable de la planification, du financement et de la tarification des services dans la région métropolitaine, est une des solutions que nous proposons en parallèle à celles sur lesquelles nous travaillons actuellement», a expliqué Elaine Arsenault, conseillère aux relations médias pour exo.

Cette dernière rappelle qu'en raison des travaux du REM, exo est soumis à un échéancier sur lequel ils n'ont aucun contrôle et pour lequel ils ne peuvent garantir un service identique à celui qui était offert auparavant.



Cible de ponctualité de 95%

## Trains d'exo: 30% de rabais pour les clients exaspérés

Francis Pilon | Agence QMI



Zacharie Goudreault / Agence QMI

<http://www.tvanouvelles.ca/2018/07/19/trains-dexo-30--de-rabais-pour-les-clients-exasperes-1>

Dans une lettre obtenue par le «24 Heures», Raymond Bachant, directeur général d'exo, a demandé à l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), qui est responsable du financement et de la tarification des trains dans la région métropolitaine, de mettre en place trois mesures d'atténuation tarifaires.

M. Bachant propose un rabais de 30% à l'achat de titres «TRAM» et «TRAIN» pour la ligne de Deux-Montagnes dès la rentrée de 2018 et pour la durée totale des travaux du Réseau express métropolitain (REM).

Les clients de la ligne de Mascouche auront aussi le droit à un rabais de 30%, mais uniquement à partir de janvier 2020 et pour une période de trois mois seulement.

Exo demande aussi des navettes gratuites à titre de mesures d'atténuation durant les travaux du REM.

Finalement, Raymond Bachant exige la gratuité de la ligne de Deux-Montagnes à compter de janvier 2020 jusqu'à la fermeture complète de cette voie.

Durant la première semaine de juillet, 74,3% des trains de la ligne de Deux-Montagnes ont été à l'heure. Du 8 au 14 juillet dernier, le taux de ponctualité de cette même ligne a chuté à 71,1%.

Les trains d'exo visent pourtant une cible de ponctualité de 95%.



## En régions, dans le monde et sujets connexes

### Les entreprises montréalaises Transit et Téo s'associent pour offrir plus d'options de mobilité



Téo Taxi, le taxi électrique de Montréal, maintenant disponible sur l'application Transit (Groupe CNW/Transit)  
 transit (Groupe CNW/Transit)  
 Téo Taxi (Groupe CNW/Transit)

*Les Montréalais peuvent dorénavant s'inscrire à Téo et commander une course directement dans l'application Transit.*

<https://www.newswire.ca/fr/news-releases/les-entreprises-montrealaises-transit-et-teo-sassocient-pour-offrir-plus-doptions-de-mobilite-688650321.html>

MONTRÉAL, le 19 juill. 2018 /CNW Telbec/ - À partir d'aujourd'hui, les utilisateurs de Transit, l'application de transport la plus populaire à Montréal, pourront s'en servir pour s'inscrire et commander un Téo, le seul service de taxis entièrement électriques à Montréal. Ce nouveau partenariat permettra d'offrir plus d'options de transport aux centaines de milliers de Montréalais qui utilisent Transit pour leurs déplacements en ville.

Transit, une application développée ici même à Montréal et officiellement endossée par la STM, fonctionne dans plus de 175 villes à travers le monde. Chaque jour, elle facilite des millions de déplacements en proposant différents modes de transport: bus, métro, vélopartage, autopartage, courses à la demande, etc. Téo taxi, un autre fleuron montréalais, a quant à lui propulsé plus de 15 millions de kilomètres sans émissions de CO2 depuis son lancement.

"Transit croit fermement que la meilleure arme contre l'auto solo est la multiplication des alternatives de transport," affirme Sam Vermette, président cofondateur de Transit.

"L'intégration de Téo dans Transit permettra à davantage de Montréalais de non seulement découvrir le service, mais de l'utiliser pour la première fois en quelques clics - sans même devoir télécharger une nouvelle application."

Transit rassemble toutes les options de mobilité dans une seule application, permettant de rapidement choisir le bon mode de transport pour le bon trajet. À Montréal, Transit intègre l'emplacement des stations BIXI et permet l'achat de passes et de prendre un vélo. L'application permet également de consulter les horaires temps-réel de transport en commun, de planifier un trajet, ainsi que de trouver l'Auto-mobile ou le car2go le plus près. À partir d'aujourd'hui, l'application permet également de commander un Téo.

L'intégration de Téo à Transit permet l'inscription au service, la commande de courses, de suivre l'approche du véhicule et de payer la course, le tout directement à même Transit. L'application propose également la sélection d'un véhicule Tesla pour les trajets vers ou depuis l'aéroport Montréal-Trudeau.

"Le partenariat entre Transit et Téo va encourager les Montréalais à choisir un véhicule électrique lorsqu'ils auront besoin de prendre un taxi" souligne Dominique Lemay, pdg chez Téo Taxi. "Transit fait de l'excellent travail pour fournir des données en temps réel



aux usagers du transport en commun, mais ces derniers ont parfois besoin d'alternatives. Avec notre flotte entièrement électrique, nos chauffeurs professionnels et le WiFi inclus durant les courses, Téo est une très bonne alternative."

Transit peut être télécharger gratuitement sur iPhone et Android au [www.transit.app](http://www.transit.app)

**À propos de Téo Taxi:** Téo Taxi, lancé à Montréal en 2015, propose aux citoyens un service de taxi totalement électrique, livré par des chauffeurs professionnels et salariés. Grâce à l'utilisation intensive des technologies de l'information et ses voitures connectées, Téo Taxi offre aux Montréalais un service rapide, sécuritaire et courtois, 24/7 et 365 jours par année. Pour en savoir plus sur Téo Taxi : [www.teomtl.com](http://www.teomtl.com)

**À propos de Transit:** Transit facilite les déplacements en transport en commun dans plus de 175 villes à travers le monde. Les utilisateurs peuvent se fier sur des données en temps réel, planifier un trajet et activer GO pour un déplacement guidé étape par étape. Plusieurs autres modes de transport sont également intégrés à l'application: vélopartage, autopartage et uber. De cette manière, les utilisateurs ont toutes les options et peuvent choisir la meilleure pour se rendre d'un point A à un point B. La compagnie est basée à Montréal. Pour en savoir plus, visitez le [www.transit.app](http://www.transit.app).

Pour notre kit média, rendez-vous au [www.transit.app/press](http://www.transit.app/press).

Visuels et captures d'écrans (fournies par Transit) disponible au <http://bit.ly/2zUd1qb>

SOURCE Transit

Renseignements : CONTACT MÉDIA: Transit: Stephen Miller, [media@transit.app](mailto:media@transit.app)

## Les nouvelles tendances mobilité

Publié par [Camille George](#) le 19 juil. 2018 - mis à jour à 09:16



Après le transport "on demand" et les solutions de mobilité partagée, place aux plateformes de Mobility as a Service (MaaS). Car si les modes de transport explosent, se pose la question de l'accès à cette multitude d'offres.

<http://www.decision-achats.fr/Thematique/travel-mice-1237/Breves/Les-nouvelles-tendances-mobilite-332927.htm>

Alors que le secteur de voyage d'affaires est en passe de vivre une **nouvelle révolution technologique**, centrée cette fois sur l'**expérience client** et non sur l'acte de réservation uniquement, on voit apparaître différents modèles qui tantôt se complètent, tantôt se font concurrence. On a par exemple assisté à l'essor très rapide des offres "**on demand**" avec Uber en figure de proue, puis du "**ride sharing**" autrement dit des offres de transport partagé avec là encore Uber avec son offre Uber pool mais aussi Via avec Le Cab. A n'en pas douter d'ici quelques années la **voiture autonome** viendra encore



bousculer les codes de mobilité. *"Les modes de transports explosent, constate Pierre-Eric Perrin, associé fondateur du cabinet Mawenzi, lors de la dernière conférence AFTM sur les nouvelles mobilités. C'est à la fois une **chance et une source de complexité.**"* D'où le glissement logique et nécessaire vers le **multimodale**.

Après le SaaS, software as a service, et le PaaS, platform as a service, l'heure est donc au **MaaS, mobility as a service**, dont le but est de proposer une **plateforme multimodale** pour permettre au collaborateur de bénéficier d'un maximum de possibilités. On peut donc imaginer une plateforme qui demain proposera aussi bien de l'aérien et du rail que de la location de voiture mais aussi de la réservation de taxi ou VTC, du car sharing et pourquoi pas pour les petits trajets urbains de la location de vélos ou trottinettes électriques puisque se développent déjà dans les grandes villes quelques offres de vélos et trottinettes en free floating. Or, offrir plus de choix en termes de mode de transport est une chose, mais encore faut-il **assurer l'accessibilité à ces offres**. Dans ce contexte, le développement des plateformes MaaS devient un enjeu pour bon nombre d'acteurs du secteur.

Pour le **constructeur automobile**, cela représente un enjeu énorme. *"Face à une décroissance du nombre de véhicules sur les routes, le constructeur ne peut se permettre de louper un **contrat flotte**. C'est pourquoi en parallèle des projets de développement du véhicule autonome (car les deux sont liés, **l'autonomie aussi va transformer l'approche de la mobilité**), ils cherchent tous plus ou moins à développer ces plateformes MaaS,"* explique Pierre-Eric Perrin. Pour le consultant, General Motors est le plus avancé en la matière et fera sans doute figure de pionnier. *"Renault Nissan arrivera probablement avec une offre autour de 2021. Quant à Fiat Chrysler, le groupe s'associera plutôt à des opérateurs système pour se concentrer sur le développement et la vente de leur modèle autonome,"* estime Pierre-Eric Perrin.

Pour **les VTC et les loueurs de voiture** comme Sixt, l'enjeu est clairement de développer rapidement ce type de plateforme et de **se positionner en tant qu'hébergeur**. Les transporteurs publics eux feront tout pour rester les partenaires essentiels des villes qu'ils sont aujourd'hui. Car en effet, l'atout majeur de ces plateformes sera de pouvoir proposer **un mix large de solutions de transport privé comme public**. Le prix des trajets n'en sera que plus challengé d'ailleurs. Les enjeux et les rôles des uns et des autres étant tellement imbriqués qu'il en naîtra vraisemblablement des **alliances stratégiques**. *"Aucun des acteurs n'est à ce jour capable de développer une offre multimodale seul. Ceux qui y arriveront le mieux seront ceux qui développeront des partenariats,* juge Pierre-Eric Perrin. *On verra **les rôles se répartir** entre ceux qui se concentreront sur les **plateformes** MaaS et ceux qui se battront sur les **robots taxis** car le développement du véhicule autonome ne pourra dans un premier temps qu'être supporté par des entreprises ou collectivités en raison de coûts de fabrication élevés au départ. Les Gafam, eux, se positionneront sur la maîtrise*



*et la **gestion de la data**, enjeu clé pour la sécurité, la maintenance et la navigation du véhicule autonome."*

En tout état de cause, l'apparition de plateformes MaaS risque de redistribuer les cartes sur le marché du travel et représente **une menace crédible pour la TMC** posant la question de la **capacité d'intégration des OBT** de tous ces nouveaux modes de transport.

## Veille technologique