

EXO

**REFONTE DU RÉSEAU
D'AUTOBUS DU SECTEUR
HAUT-SAINT-LAURENT—SUD-
OUEST**

19 AOÛT 2024
PROJET 2152301

RAPPORT DE CONSULTATION

BC2

Parce que tous les projets
d'aménagement ont
un impact direct dans la vie
des gens, nous prenons
à cœur de réfléchir les
espaces de vie de manière
intégrée et durable

Préparé par : Adriana Huerta-Núñez
Approuvé par : Sylvain Gariépy, urbaniste, permis 983

02	2024-08-19	Version finale
01	2024-06-05	Version préliminaire 1
N° RÉVISION	DATE	DESCRIPTION DE LA MODIFICATION / DE L'ÉMISSION

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	3
1 MISE EN CONTEXTE	4
1.1 EXO	4
1.2 OBJECTIFS ET ÉTAPES DE LA REFONTE DU RÉSEAU D'AUTOBUS	5
1.3 MANDAT DE BC2	8
2 PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE PARTICIPATIVE	9
2.1 CARTOGRAPHIE DES PARTIES PRENANTES	9
2.2 GROUPES DE DISCUSSION AVEC LES PARTIES PRENANTES	10
2.2.1 Objectifs	10
2.2.2 Déroulement	11
2.2.3 Principaux résultats	13
2.3 CONSULTATIONS POP-UP	19
2.3.1 Objectifs	19
2.3.2 Déroulement	20
2.3.3 Résultats	21
2.3.4 Faits saillants des consultations pop-up	27
2.4 CONSULTATION VIRTUELLE	29
2.4.1 Déroulement	29
2.4.2 Principaux constats et propositions d'amélioration des participants	30
2.5 SONDAGE EN LIGNE	32
FAITS SAILLANTS	33
ANNEXE 1 CAMPAGNE DE COMMUNICATION	A
ANNEXE 2 RAPPORT DE CONSULTATION À KAHNAWAKE	B
ANNEXE 3 REPORT FROM PHASE 1 IN KAHNAWAKE	C
ANNEXE 4 GROUPES DE DISCUSSION AVEC LES PARTIES PRENANTES	D
ANNEXE 5 FICHE INFORMATIVE	E
ANNEXE 6 RÉSULTATS DU SONDAGE	F

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1 - Opérations d'exo dans la CMM	5
TABLEAU 2 - Étapes de la refonte	7
TABLEAU 3 - Groupes de discussion	11
TABLEAU 4 - Détails des consultations pop-up	20
TABLEAU 5 - Profil des participants	21
TABLEAU 6 - Commentaires reçus lors du kiosque de consultation 1 à la bibliothèque municipale de Mercier	22
TABLEAU 7 - Profil des participants	24
TABLEAU 8 - Commentaires reçus lors du kiosque de consultation 2 au terminus de Châteauguay	24
TABLEAU 9 - Profil des participants	26
TABLEAU 10 - Commentaires reçus lors du kiosque de consultation 3 au Centre communautaire de Beauharnois	26

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1 - Carte du territoire desservi par exo	4
FIGURE 2 - Carte du secteur concerné par la refonte	6
FIGURE 3 - Schéma de la cartographie des parties prenantes réalisée au début de la phase 1 de consultation	10
FIGURE 4 - Exemple du tableau Miro créé lors du groupe de discussion 1 (Enjeux)	12
FIGURE 5 - Exemple du tableau Miro créé lors du groupe de discussion 1 (Pistes de solution)	13
FIGURE 6 - Matériel de consultation utilisé lors des kiosques pop-up	21
FIGURE 7 - Kiosque de consultation dans la bibliothèque de Mercier	23
FIGURE 8 - Kiosque de consultation au terminus de Châteauguay	25
FIGURE 9 - Kiosque de consultation dans la Ville de Beauharnois	27
FIGURE 10 - Kiosque de consultation au terminus de Châteauguay	29
FIGURE 11 - Exemple de tableau Miro produit pendant les consultations virtuelles	30

INTRODUCTION

Exo a été créé en 2017 à partir du regroupement de 13 anciens conseils intermunicipaux de transport (CIT). Dès sa création, son objectif a été d'améliorer la cohérence des services de transport dans les couronnes nord et sud de Montréal. C'est dans ce contexte qu'en 2019, exo a entrepris un vaste programme de refonte de son réseau d'autobus, afin d'harmoniser et d'optimiser les services d'autobus dans le meilleur intérêt de la population et des collectivités.

La refonte qui fait l'objet de ce rapport concerne les secteurs Haut-Saint-Laurent et Sud-Ouest. Les 7 municipalités/territoires et les 2 MRC concernés par la refonte sont : Beauharnois, Châteauguay, Kahnawake, Léry, Mercier, Saint-Isidore, Sainte-Martine, MRC Roussillon et MRC Beauharnois-Salaberry.

Pour s'assurer que le nouveau réseau réponde bien aux attentes de la population, exo procède à deux phases de consultations publiques : la première pour capter les besoins et la seconde pour valider et bonifier le réseau proposé. Les principaux objectifs de ce processus de consultation sont les suivants :

- > Obtenir l'adhésion des élus et la collaboration des administrations municipales;
- > Faciliter la concertation entre les différents groupes d'intérêt;
- > Favoriser l'appropriation du projet par la population qui utilise et finance les services;
- > Dégager les grandes orientations et s'assurer qu'elles répondent bien aux besoins des parties prenantes;
- > Tester et bonifier les scénarios proposés en vue du choix du scénario final.

Dans le cadre de cette refonte, exo a fait appel à BC2 pour assurer l'animation des consultations, l'analyse des propos recueillis et l'intégrité du processus. Dans cette première étape, les activités de consultation publique ont inclus :

1. Quatre groupes de discussion avec les parties prenantes;
2. Trois consultations pop-up auprès du grand public;
3. Un sondage en ligne;
4. Une consultation virtuelle auprès du grand public.

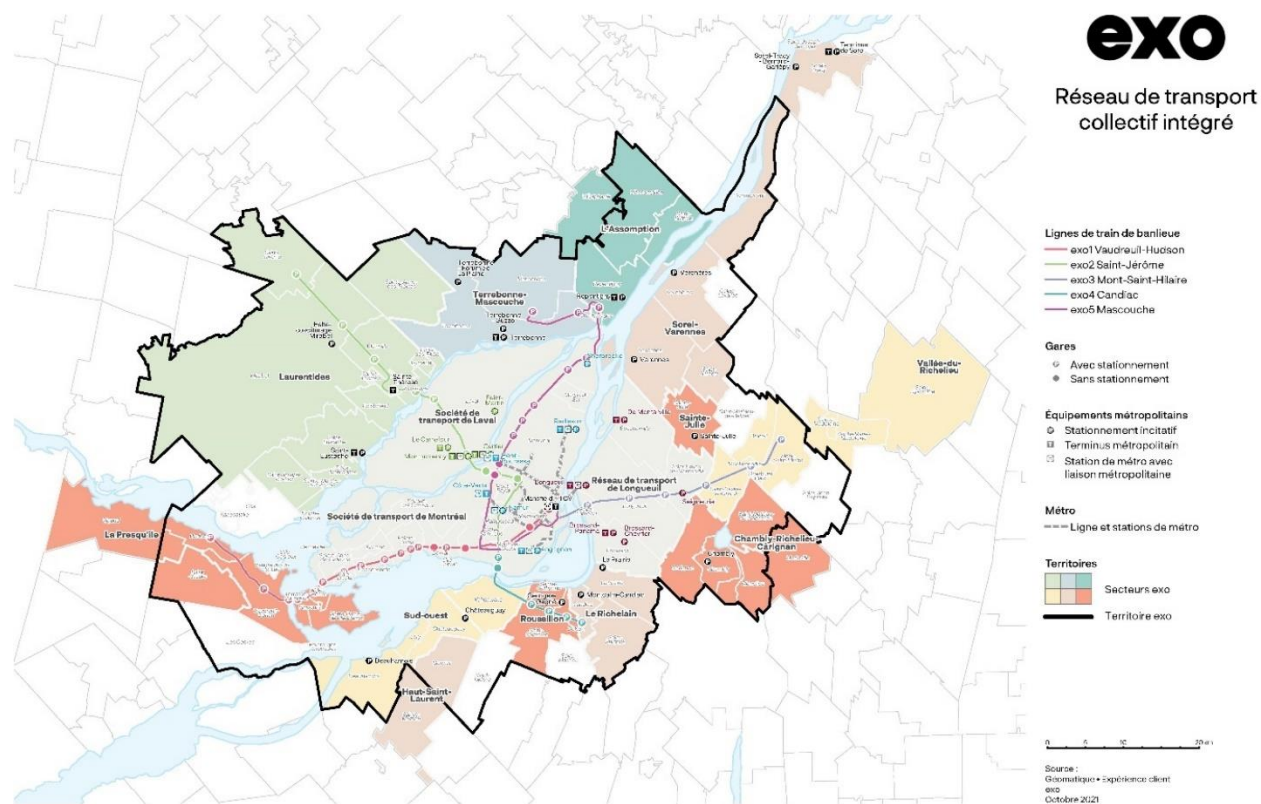
Ce rapport a pour objectif de présenter les résultats de l'ensemble des activités participatives.

1 MISE EN CONTEXTE

1.1 EXO

Exo est un organisme public de transport en commun (OPTC) créé le 1^{er} juin 2017, dans la foulée de la nouvelle gouvernance de transport collectif mise en place par le gouvernement du Québec. L'organisme a pris la relève de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) pour l'exploitation des trains de banlieue et des 13 organismes de transport des couronnes nord et sud (CIT) pour les activités de transport par autobus et de transport adapté. Le territoire d'exo est constitué des 82 municipalités de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), de Kahnawake et de la Ville de Saint-Jérôme. Ce territoire est partagé avec l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), qui gère, entre autres, la planification et le financement du transport collectif dans la grande région métropolitaine.

FIGURE 1 - Carte du territoire desservi par exo



Source : exo, 2021

Les mandats d'exo sont les suivants :

- Exploiter le réseau de trains de banlieue;
- Exploiter le réseau de transport métropolitain par autobus (Couronnes Nord et Sud);
- Exploiter les services de transport adapté (Couronnes Nord et Sud);
- Établir un plan de desserte des services de transports collectifs pour l'ensemble de son territoire;
- Construire et entretenir les infrastructures et les équipements sous sa responsabilité;
- Conseiller l'ARTM pour l'édiction de normes de comportement des personnes dans les véhicules et les gares ainsi que sur les quais et les stationnements qu'il exploite;
- Collaborer, sur demande de l'ARTM, à la planification, au développement, au soutien et à la promotion du transport collectif.

TABEAU 1 - Opérations d'exo dans la CMM

EXO EN CHIFFRES	
	235 lignes d'autobus 85 lignes de taxibus 2 projets de transport à la demande 7 terminus
	5 lignes de train 58 gares 234 km de voies ferrées
	Transport adapté Offert sur l'ensemble du territoire

1.2 OBJECTIFS ET ÉTAPES DE LA REFONTE DU RÉSEAU D'AUTOBUS

En 2019, exo a entrepris un vaste programme de refonte de son réseau d'autobus, *exo mon réseau*, afin d'harmoniser et d'optimiser les services d'autobus dans le meilleur intérêt de la population et des collectivités. Exo accompagne chaque projet de refonte par un processus de consultation publique auprès de l'ensemble des parties prenantes. Les élus, les administrations municipales, les entreprises et organismes locaux, les clients actuels et la population en général sont invités à donner leur avis pour mieux arrimer le service aux besoins existants dans le secteur concerné.

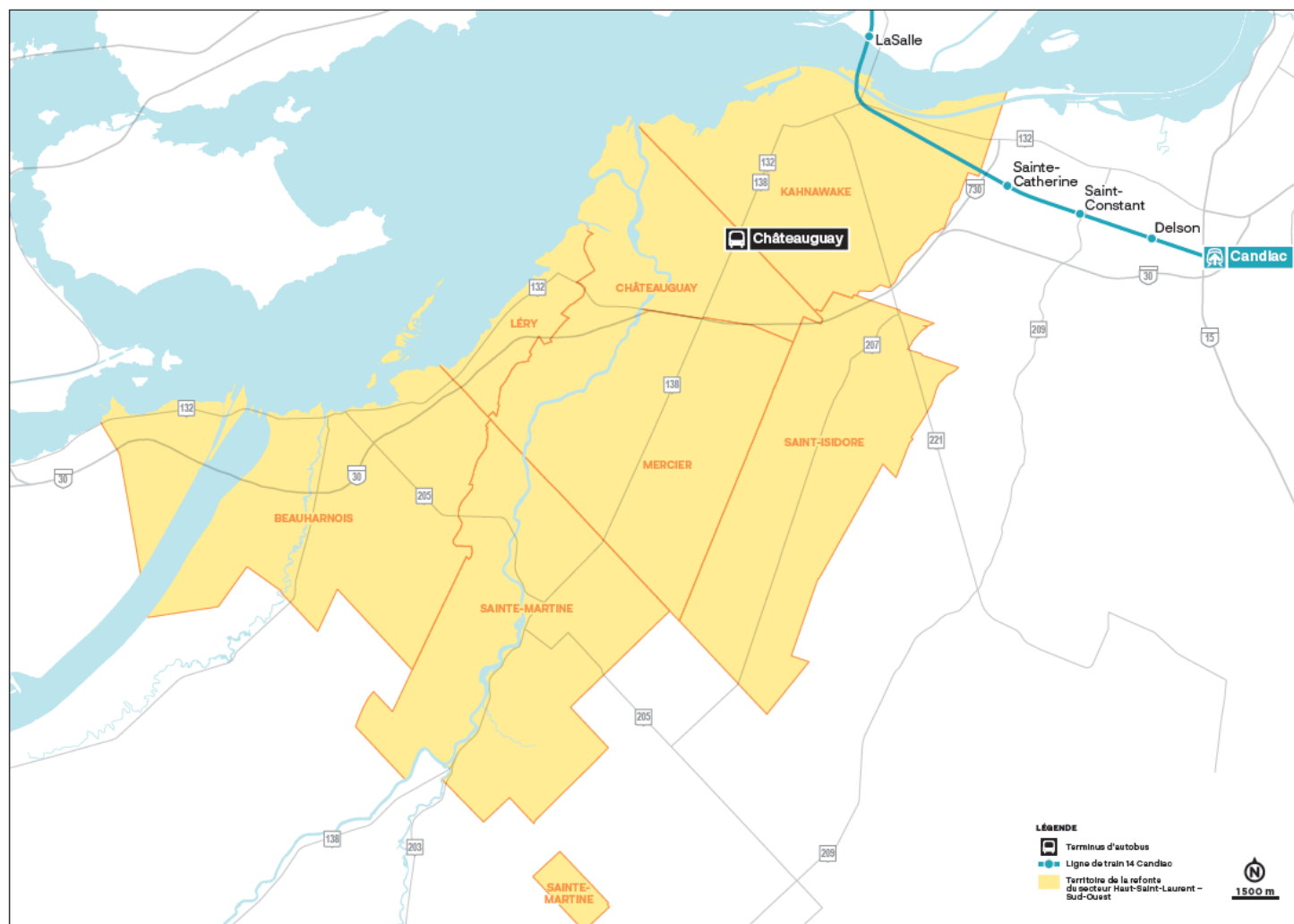
Après la refonte des secteurs Le Richelain/Roussillon, Chambly-Richelieu-Carignan, La Presqu'île, Laurentides—Terrebonne-Ouest et L'Assomption—Terrebonne-Mascouche, exo a débuté en 2024 le projet de refonte du réseau d'autobus dans le secteur Haut-Saint-Laurent—Sud-Ouest.

Les 7 municipalités/territoires et les 2 MRC concernés par la refonte sont : Beauharnois, Châteauguay, Kahnawake, Léry, Mercier, Saint-Isidore, Sainte-Martine, MRC de Roussillon et MRC de Beauharnois-Salaberry.

FIGURE 2 - Carte du secteur concerné par la refonte

SECTEUR HAUT-SAINT-LAURENT – SUD-OUEST

exo



Source : exo, 2023

Le processus de consultation initié au printemps 2024 vise à atteindre les objectifs suivants :

- Obtenir l'adhésion des élus et la collaboration des administrations municipales;
- Faciliter la concertation entre les différents groupes d'intérêt;
- Favoriser l'appropriation du projet par la population qui utilise et finance les services;
- Dégager les grandes orientations et s'assurer qu'elles répondent bien aux besoins des parties prenantes;
- Tester et bonifier les scénarios proposés en vue du choix du scénario final (phase 2 de consultation).

En lien avec ces objectifs, la consultation est planifiée en deux phases :

- **Phase 1. Captation des besoins et définition des orientations.** Cette phase vise à capter les besoins et préoccupations spécifiques de chaque secteur afin de guider les professionnels d'exo dans l'élaboration du nouveau réseau. Cette première phase réalisée au printemps 2024 fait l'objet de ce rapport.
- **Phase 2. Validation des scénarios et pistes de bonification.** L'objectif de cette phase est de valider le réseau proposé et identifier les pistes de bonification à intégrer dans le réseau final qui sera mis en opération. Cette deuxième phase est prévue au printemps 2025.

TABEAU 2 - Étapes de la refonte

PHASE			ACTIVITÉS
Étape en cours 	Hiver-Été 2024	Évaluation des besoins	— Consultation des élus et des administrations municipales — Consultations des parties prenantes — Consultations publiques – phase 1 — Analyse de l'offre et de la demande — Pistes de développement des services
Étape à venir 	Automne 2024 – Automne 2025	Validation du scénario de desserte	— Élaboration d'un scénario de desserte — Consultations publiques – phase 2 — Ajustements au scénario proposé
Étape à venir 	Hiver 2025 – Printemps 2027	Préparation de la mise en œuvre	— Finalisation du réseau (tests, conception des horaires, etc.) — Approvisionnement (équipements, services, etc.) — Ajustement des infrastructures (arrêts, abribus, etc.) — Formation du personnel — Communications et accompagnement de la clientèle

1.3 MANDAT DE BC2

Exo a fait appel à BC2 Groupe Conseil inc. pour les 2 phases de consultation publique de cette refonte. BC2 est spécialisée dans les domaines de la participation publique et de la concertation, de l'accompagnement stratégique, de la planification stratégique, de l'aménagement, de l'urbanisme, de l'architecture de paysage, du design urbain, de l'établissement de plans directeurs, des études de marché et de faisabilité de l'optimisation des processus de gestion, de l'optimisation économique et financière, de la géomatique, de la communication graphique et du *branding* territorial.

BC2 Groupe Conseil inc. accompagne exo dans le cadre du développement de la stratégie, de la planification et la réalisation des activités de consultation dans les deux phases. Ceci inclut l'animation des consultations, l'analyse des propos recueillis, la production d'un rapport de consultation et la vigilance de l'intégrité du processus de consultation.

2 PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE PARTICIPATIVE

Les cinq activités réalisées pendant la première phase de captation des besoins et définition des orientations sont les suivantes :

1. Une cartographie des parties prenantes;
2. Quatre groupes de discussion avec les parties prenantes;
3. Trois consultations pop-up;
4. Une consultation virtuelle;
5. Un sondage en ligne.

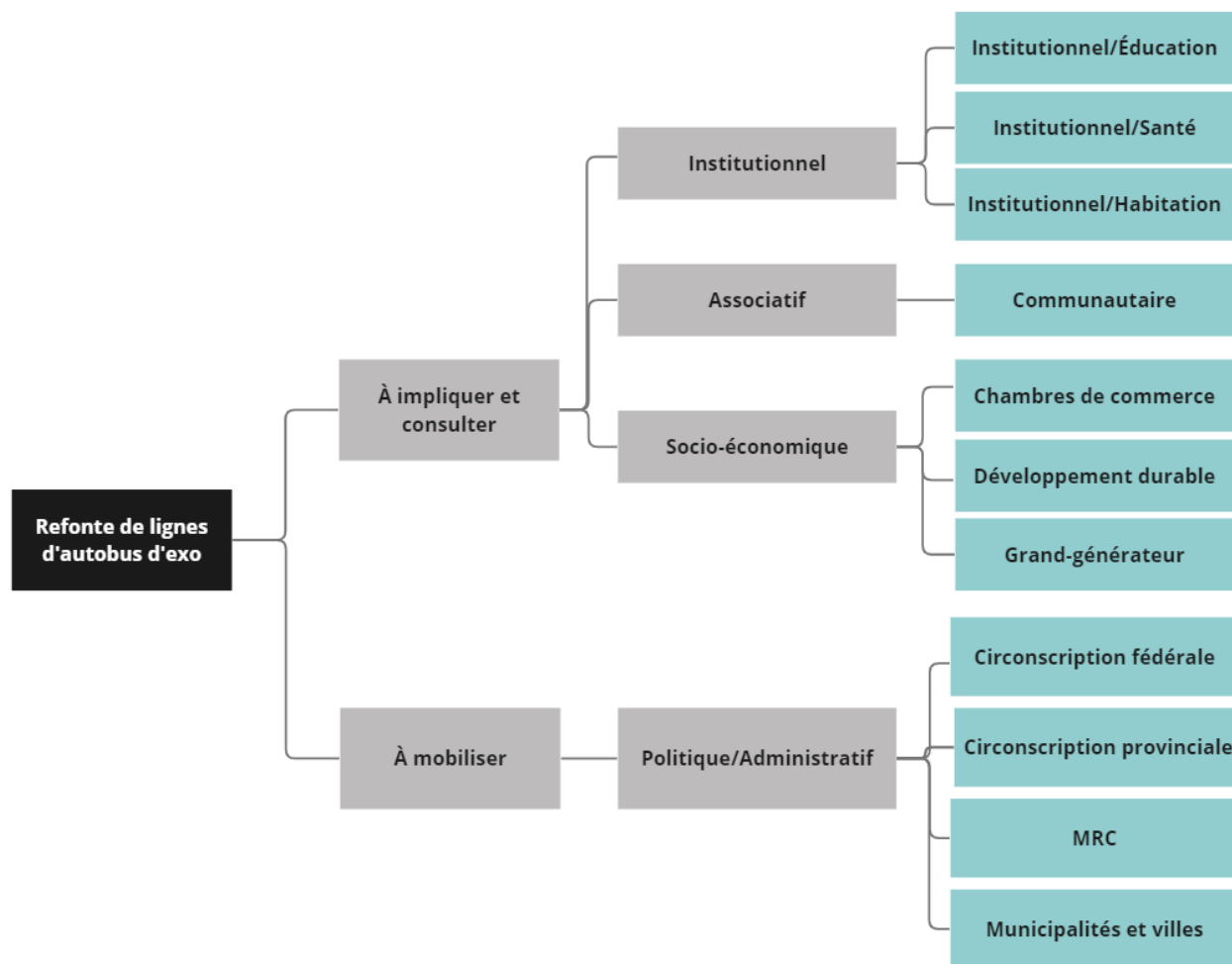
Dès le début de la phase 1, exo a mis en place une campagne de communication adressée à la clientèle concernée par la refonte. Les détails des activités se trouvent à l'annexe 1 de ce rapport.

Par ailleurs, exo a entamé une démarche pour la mise en place d'une consultation adaptée à la communauté de Kahnawake qui a inclus la réalisation d'un groupe de discussion avec les parties prenantes et la diffusion du sondage en ligne. Les résultats de cette démarche sont consignés dans un autre rapport qui se trouve dans l'annexe 2.

2.1 CARTOGRAPHIE DES PARTIES PRENANTES

La réalisation d'une cartographie des parties prenantes au début de la phase 1 de consultation a eu pour objectif de broser un portrait du secteur Haut-Saint-Laurent—Sud-Ouest pour identifier les acteurs à impliquer et consulter dans le cadre de cette refonte. En identifiant tous les individus, groupes ou organisations pertinents qui pourraient avoir un impact sur la refonte ou être impactés par celle-ci, cet exercice permet de s'assurer qu'aucun groupe important n'est négligé. Les groupes visés étant, sans s'y limiter, les grands générateurs de déplacements incluant les commerces, les entreprises, les industries, les établissements d'enseignement et de santé, les groupes socio-économiques, communautaires, associatifs, environnementaux, les chambres de commerce, les développeurs immobiliers, etc. Cette activité d'identification des acteurs clés du secteur d'étude a permis l'organisation des groupes de discussion avec les parties prenantes. La liste de parties prenantes invitées se trouve dans l'annexe 4 de ce rapport.

FIGURE 3 - Schéma de la cartographie des parties prenantes réalisée au début de la phase 1 de consultation



2.2 GROUPES DE DISCUSSION AVEC LES PARTIES PRENANTES

2.2.1 Objectifs

Dans cette première activité participative, exo a souhaité rencontrer directement les principales parties prenantes du secteur concerné à travers la réalisation de trois groupes de discussion en mode virtuel. Les trois objectifs principaux des groupes de discussion étaient de :

- Bonifier le diagnostic concernant le portrait de la mobilité et les projets de développement dans le secteur;
- Capturer les préoccupations et les propositions d'amélioration du service de transport collectif par autobus;
- Discuter des enjeux qui permettront de définir les orientations pour la conception du nouveau réseau.

Un quatrième groupe de discussion, qui a été réalisé auprès des parties prenantes de Kahnawake, fait l'objet d'un rapport de consultation (Annexe 2).

2.2.2 Déroulement

Dans le cadre de cette activité, exo, à travers BC2, a invité directement les représentants des grandes entreprises, des grands générateurs de déplacements, des institutions, ainsi que des associations et des organismes communautaires du secteur Haut-Saint-Laurent—Sud-Ouest. Les échanges ont été réalisés en mode virtuel, à travers la plateforme Zoom

TABEAU 3 - Groupes de discussion

DATES		HEURES	NOMBRE DE PARTICIPANTS
	Lundi 22 avril 2024	De 14h30 à 16h00	15
	Mercredi 24 avril 2024	De 10h00 à 11h30	9
	Vendredi 26 avril 2024	De 10h30 à 12h00	19

Chaque groupe de discussion était d'une durée de 1h30. Au début de chaque séance, exo a fait une courte présentation pour expliquer les principaux détails de la refonte. Ensuite, les discussions se sont déroulées en sous-groupes afin d'accorder plus de temps à chaque participant pour s'exprimer. Tout au long de la séance, les participants ont pu poser directement leurs questions auxquelles l'équipe d'exo a répondu. Afin de cadrer les interventions selon les objectifs de la refonte, les animateurs ont demandé aux intervenants de s'exprimer sur les sujets suivants :

- **Habitudes d'utilisation.** Quel(s) mode(s) de transport utilisez-vous habituellement lors du déplacement vers votre lieu de travail/d'études? Et pour les membres de votre institution/organisme?
- **Tracés.** Y a-t-il des lieux qui ne sont pas ou mal desservis par exo et qui devraient être améliorés pour répondre à vos besoins ou à ceux des membres de votre organisme/institution?
- **Emplacement des arrêts.**
 - > Temps : Jugez-vous que le temps de marche entre votre organisme/institution et l'arrêt d'autobus est acceptable? Quel temps de marche serait acceptable?
 - > Localisation : Y aurait-il de meilleures options pour la localisation des arrêts?
 - > Qualité des aménagements : Est-ce que les arrêts sont sécuritaires? Y a-t-il des abribus?
- **Horaires/fréquences.** Est-ce que les horaires du service répondent aux besoins des entreprises, organismes ou institutions?
- **Arrimage avec les besoins des entreprises/institutions/organismes.** Quels sont les quarts de travail/heures des cours? Quelles sont les heures d'arrivée et de sortie? Quelles devraient être, selon

les besoins de votre organisme/institution, les heures de début et de fin du service d'autobus? Les jours pendant la semaine? À l'année?

Pour réaliser cette activité, les animateurs ont utilisé comme support visuel un tableau virtuel partagé à travers l'application Miro. Les participants ont été invités à accéder au tableau et inscrire leurs commentaires directement à travers des post-it virtuels.

FIGURE 4 - Exemple du tableau Miro créé lors du groupe de discussion 1 (Enjeux)

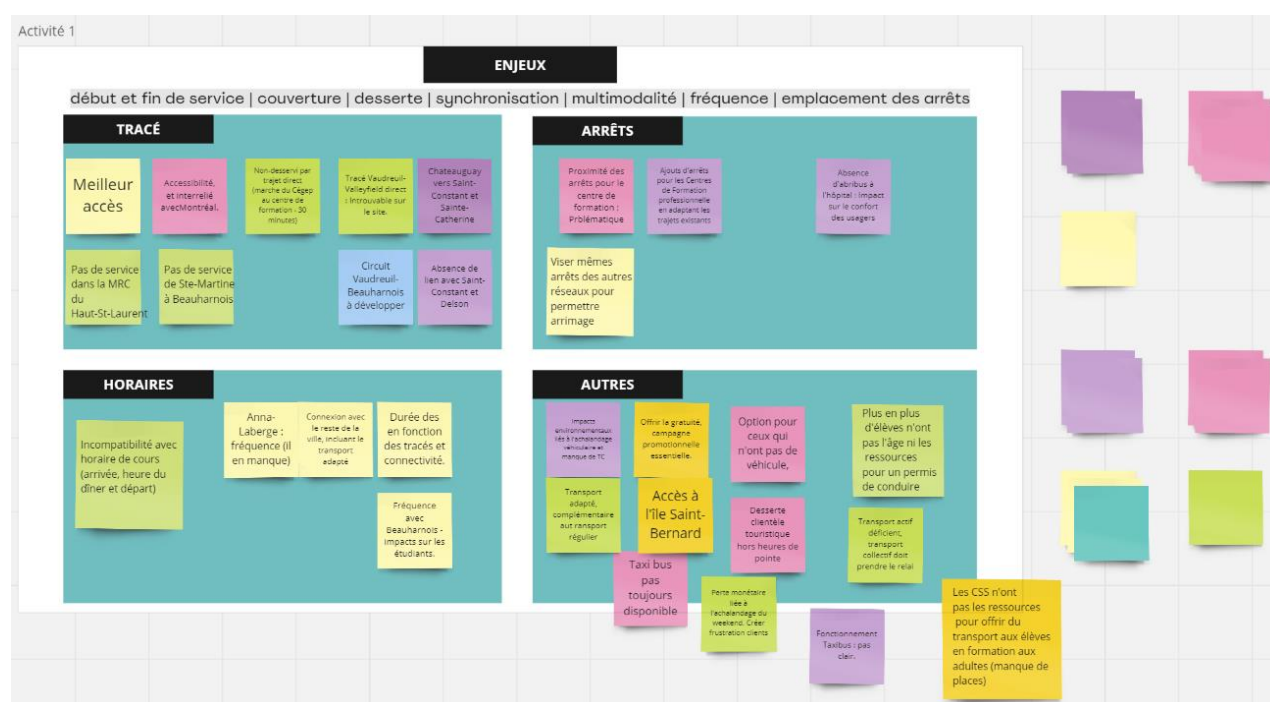
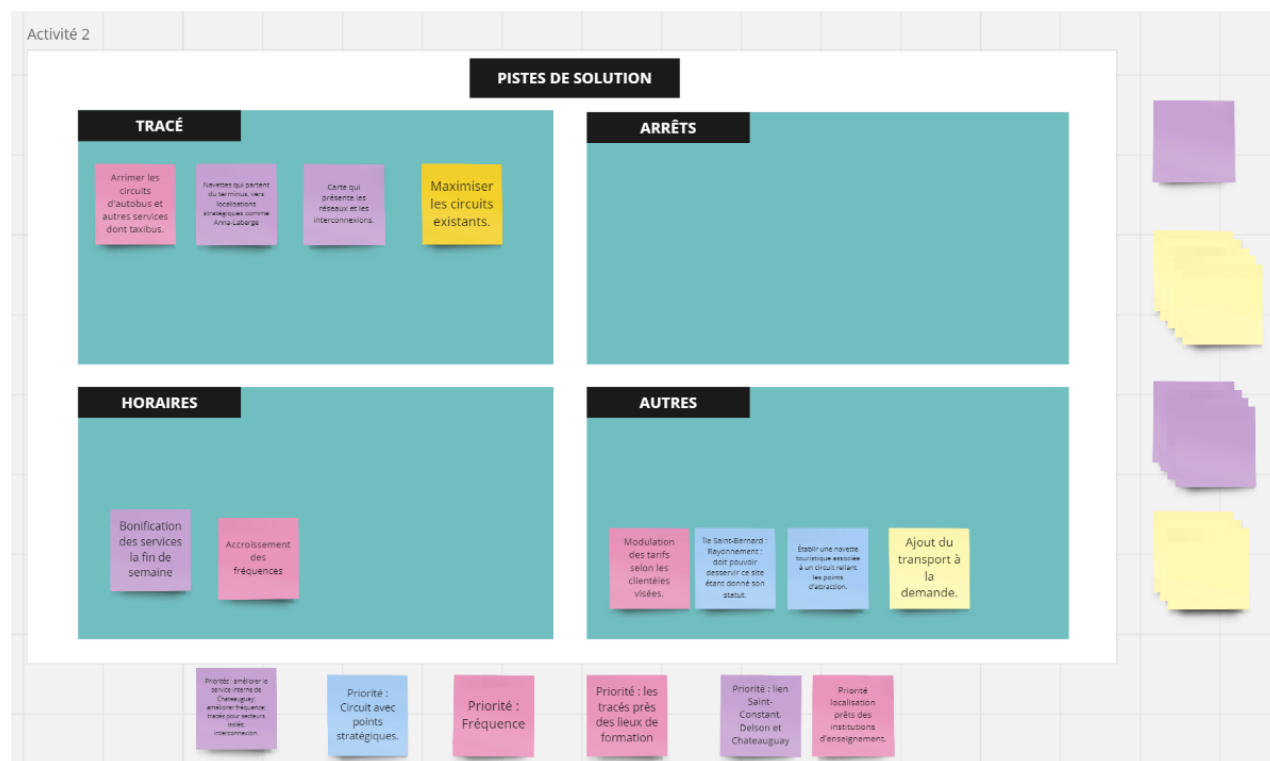


FIGURE 5 - Exemple du tableau Miro créé lors du groupe de discussion 1 (Pistes de solution)



2.2.3 Principaux résultats

Cette section présente les principaux résultats des groupes de discussion catégorisés par enjeux et propositions d'amélioration. Afin de mieux comprendre les besoins exprimés, les résultats sont structurés selon le sujet abordé par les divers représentants qui ont participé aux trois rencontres.

Enjeux

Desserte

Certaines parties prenantes du milieu associatif et institutionnel ont mentionné que l'hôpital Anna-Laberge revêt une importance au niveau régional. Par conséquent, les habitants des secteurs non concernés par cette refonte constituent des utilisateurs du réseau de transport collectif qui rencontrent des difficultés pour se déplacer. Les déplacements sont d'autant plus compliqués pour ces utilisateurs en raison de leur état de santé. Étant donné la forte fréquentation de l'hôpital Anna-Laberge, la fréquence de passage des autobus aux heures de pointe (matin et après-midi) est jugée insuffisante.

Le représentant du Centre de formation professionnelle du Suroît (CFP) mentionne qu'il y a des enjeux de desserte de transports collectifs, notamment pour le pavillon qui se trouve à Salaberry-de-Valleyfield. Les autobus ne passent pas près du Centre et les trajets sont longs, puisqu'ils ne sont pas directs (le trajet a une

durée d'environ 2 heures). Les étudiants qui désirent se rendre au Centre en transport collectif doivent marcher environ 30 minutes, car l'arrêt le plus proche (celui qui dessert le Cégep) est éloigné de l'entrée du Centre. Ces caractéristiques de déplacement sont problématiques pour les élèves débutant leur formation, car ils sont susceptibles d'abandonner leurs études.

La connectivité vers l'est du secteur a été l'un des principaux sujets abordés lors des discussions. Le représentant de l'Association pour le transport collectif de la Rive-Sud a mentionné que des préoccupations à ce sujet ont émergé depuis la consultation tenue dans le cadre de la refonte du secteur Roussillon. D'autres représentants du secteur associatif ont souligné que les déplacements internes dans le secteur entre Châteauguay, Saint-Constant et Sainte-Catherine sont compliqués pour la clientèle jeune utilisant les services de l'organisme de développement d'employabilité de la Montérégie connu par l'acronyme SDEM SEMO. Ce même enjeu a été signalé par d'autres représentants du milieu associatif et socio-économique, mentionnant que les villes environnantes (Sainte-Catherine et Delson) ne sont pas connectées avec Châteauguay. Le manque de liens internes a été mentionné par le représentant du Cégep de Valleyfield comme une faiblesse du réseau de transport qui amène les élèves du secteur à choisir le Cégep André-Laurendeau situé à Montréal, au lieu du campus de Saint-Constant.

Dans le même sens, le représentant du Centre intégré de santé et de services sociaux de la Montérégie-Ouest a signalé le manque de connexion entre le secteur qui concerne cette refonte et Saint-Isidore et le secteur du CLSC Kateri à Candiac; le manque de lien direct oblige les personnes à se déplacer à travers Longueuil. Sous le même angle, le représentant du réseau d'information et d'aide aux personnes assistées sociales (RIAPAS) souligne que les personnes en situation de vulnérabilité n'ont pas accès à certains services ou activités en raison du manque de transport (par exemple, l'accès à des cliniques à Delson). Par ailleurs, leurs coûts de déplacement sont élevés.

Heures et fréquence des passages

Les représentants du Manoir D'Youville et Héritage Saint-Bernard considèrent qu'il y a des problèmes d'accessibilité à l'île Saint-Bernard, où ces établissements sont situés. La fréquence de passages des autobus est jugée insuffisante et il serait nécessaire d'augmenter les options de transport collectif parce qu'il y a un manque d'espaces de stationnement dans la zone. En raison du type de clientèle qui fréquente ces lieux (touristes et excursionnistes), il serait souhaitable de mieux desservir ce secteur pendant la fin de semaine, notamment pendant les périodes ayant une haute fréquentation (p. ex. pendant la période d'observation des oiseaux, l'été ou lors de la cueillette de pommes). Le manque de transport collectif générerait des pertes monétaires pour ces deux compagnies, parce qu'il n'y a pas d'options de déplacements. Par ailleurs, les représentants jugent que les faiblesses du transport collectif dans ce secteur augmentent le flux de voitures, ce qui génère pollution et congestion routière. Le transport collectif serait une alternative très appréciée pour faciliter les déplacements et pourrait être accompagné d'une campagne de sensibilisation sur ses avantages.

Des enjeux sur la fréquence de passages sont ressortis de la part des représentants du milieu scolaire. Les représentants des centres scolaires, dont le Cégep de Valleyfield et le CFP ont exprimé qu'il n'y a pas de service pendant la mi-journée pour permettre aux élèves d'arriver aux cours qui commencent au début de l'après-midi, ou pour ceux qui font des demi-journées et qui veulent retourner chez eux vers midi. Sous le

même angle, les représentants du Centre de services scolaire des Grandes-Seigneuries (CSSDGS) mentionnent que le transport collectif est très utilisé par les élèves et qu'ils n'ont pas toujours d'options pour se déplacer dans le secteur afin de réaliser des activités parascolaires (tenues en fin de journée). Le représentant du Service de l'organisation scolaire et du transport du CSSDGS a exprimé que les élèves du niveau secondaire ne sont pas capables de réaliser des activités parascolaires, car il est difficile de retourner chez eux. Certains élèves qui font des stages ne peuvent pas se déplacer, c'est le même constat pour les nouveaux arrivants qui n'ont pas de voiture. Il y a aucun service vers Saint-Rémi et Napierville. Étant donné que les villes commencent à se densifier, leurs enjeux deviennent majeurs.

Certains représentants qui gèrent le parc industriel de Beauharnois considèrent que les horaires de passages des lignes ne correspondent pas aux quarts de travail des entreprises du secteur, surtout pour les entreprises qui opèrent pendant la nuit.

Temps de déplacement

Le représentant de Yourbarfactory, une compagnie dans le secteur de Châteauguay, mentionne qu'actuellement elle emploie plus de 120 personnes, mais la compagnie devrait attendre plus de 140-150 employés pour la fin 2024. Depuis le mois d'avril, la durée des trajets a augmenté de 35 minutes à plus d'une heure entre le secteur du parc industriel de Châteauguay et le terminus Angrignon. Les plages horaires ne conviennent pas aux quarts de travail des entreprises du secteur (il y a des compagnies qui opèrent 24 heures sur 24). Le manque de synchronisation des autobus rallonge les trajets. La plage horaire du matin qui existe dans le secteur industriel de Châteauguay (vers 7h15-7h30) est déjà tard pour le démarrage de certaines usines.

Les déplacements entre Delson, Sainte-Catherine et Saint-Constant, des villes qui se trouvent à 15 minutes en voiture de Châteauguay, ne sont pas directs et il est nécessaire de correspondre par Montréal (terminus Angrignon). Ceci amène des problèmes pour avoir accès au bassin de main-d'œuvre de ce secteur.

Sécurité

Le représentant du comité Municipalité amie des aînés (MADA) souligne qu'il y a des enjeux de sécurité pour les personnes âgées qui doivent traverser le boulevard Léry pour prendre l'autobus.

Le représentant du Carrefour jeunesse-emploi Beauharnois-Salaberry spécifie que la traverse de l'autoroute 30 est très difficile. Pour les jeunes et les personnes en conditions de vulnérabilité, il y a des enjeux de sécurité dans les arrêts, par exemple les traverses de piétons ne correspondent pas aux arrêts.

Autres sujets

Selon le représentant du Conseil régional de l'environnement de la Montérégie, depuis la pandémie, les déplacements pendulaires (entre le secteur Montérégie Ouest et Montréal) ont diminué. Étant donné que cette tendance est maintenue, il serait nécessaire de favoriser les déplacements internes dans le secteur.

Pour le représentant du CISSS de la Montérégie Ouest (CSSS Jardins-Roussillon), les applications pour planifier les trajets sont un plus pour les usagers.

Le représentant du Centre de Services scolaires mentionne que celui-ci n'a pas les ressources pour offrir du transport pour les formations aux adultes, ce qui complexifie les déplacements pour les élèves du secteur qui ne possèdent pas de voiture.

En ce qui concerne le nouveau campus du Cégep de Valleyfield à Vaudreuil, le représentant de cette institution scolaire a mentionné qu'il n'est désormais plus possible de faire un lien entre le secteur concerné par la refonte et Salaberry-de-Valleyfield. La ligne 99 de la Société de transport de Salaberry-de-Valleyfield (STSV) ne peut pas débarquer des personnes dans des endroits autres que dans le terminus. La STSV souhaiterait pouvoir faire plus d'arrêts dans ce secteur, afin de faciliter les déplacements pour les élèves.

Propositions d'amélioration

Accessibilité

Certains représentants du milieu scolaire et associatif souhaitent une meilleure accessibilité au réseau par la création d'une carte avec des repères faciles à identifier pour permettre aux utilisateurs de mieux comprendre le réseau d'autobus dans le secteur.

Arrimage de la fréquence de passages

Les représentants du Centre de services scolaire de la Vallée-des-Tisserands et du Centre de formation professionnelle du Suroît ont mentionné la nécessité d'optimiser le service en arrimant mieux les horaires avec les heures de cours qui sont assez fixes, surtout pour les plages horaires de matin (à partir de 8h00) et de soir (17h30 à 20h50). En plus, il serait nécessaire d'offrir plus de passages en après-midi pour permettre aux élèves de se déplacer pendant ces horaires.

Le représentant de Yourbarfactory a mentionné qu'il y aurait des arrimages à faire avec les entreprises du secteur industriel. Il serait souhaitable d'arrimer le service selon les quarts de travail de 8 heures, et de favoriser le passage des autobus à chaque 30 minutes pendant certaines plages horaires : entre 6h et 8h du matin, entre 15h et 20h de l'après-midi et entre 21h et 23h du soir. Les entreprises seraient flexibles pour adapter les quarts de travail selon les passages d'autobus (p. ex. les entreprises pourraient décaler de 15 à 20 minutes le début du quart de travail). La connexion avec Salaberry-de-Valleyfield serait aussi une opportunité pour l'attraction de main-d'œuvre. Les cadres pourraient aussi bénéficier de ces services.

D'autres représentants du secteur associatif ont mentionné le besoin de bonifier les horaires en fonction des quarts de travail du personnel qui travaille dans les centres de santé.

Bonification de la desserte et des horaires de passage

Des représentants du milieu associatif considèrent nécessaire le renforcement des liens entre les villes, principalement entre Châteauguay et Mercier pour l'accès aux services. De plus, une desserte est-ouest, afin de relier le secteur à Longueuil sans devoir passer par Montréal, faciliterait les déplacements des personnes qui fréquentent l'hôpital Anna-Laberge. Le représentant de la Fédération de l'Âge d'Or du Québec (FADOQ) St-Joachim de Châteauguay a exprimé le besoin d'améliorer le tracé des lignes qui connectent Châteauguay et Mercier. Le passage des autobus à travers la rue principale de Mercier est souhaité.

Les représentants du milieu scolaire mentionnent qu'il serait idéal de faire des liens entre Sainte-Martine et Beauharnois, surtout pour favoriser les déplacements pour la réalisation d'activités parascolaires. Vu que Sainte-Martine n'a pas d'école secondaire, les élèves de cette municipalité doivent se déplacer à Beauharnois. Plusieurs représentants du milieu scolaire mentionnent le besoin de bonifier le service en mi-journée.

Pour favoriser les déplacements des participants aux activités de La Station de l'Aventure Maison de la Famille, il serait souhaitable d'améliorer la connectivité entre Sainte-Martine et Léry.

Les représentants du Manoir D'Youville et Héritage Saint-Bernard souhaitent l'amélioration du service de navette touristique qui dessert un stationnement incitatif et l'île Saint-Bernard. Le site devient de plus en plus populaire et le gouvernement du Québec a reconnu son potentiel touristique. Il y aurait besoin d'augmenter la capacité, surtout pendant certaines périodes de l'année. La bonification du service en fin de semaine est jugée comme essentielle.

Selon le représentant de l'Association pour le transport collectif de la Rive-Sud, l'offre est concentrée aux heures de pointe, et il juge qu'il serait nécessaire de bonifier les passages d'autobus hors de ses heures de pointe. Il a mentionné aussi la possibilité de demander à l'ARTM de permettre l'embarquement et le débarquement de passagers sur le boulevard Newman. Ceci donnerait l'opportunité de bonifier le service. Il considère que la refonte en cours pourrait être le moyen pour exercer une pression sur l'ARTM à ce sujet.

Les représentants de la Commission scolaire New Frontiers ont souhaité la bonification de trajets entre Ormstown, Huntingdon et Châteauguay pour les étudiants des écoles du secteur. D'autres représentants du milieu scolaire considèrent nécessaire d'élargir le service vers Sainte-Martine et Saint-Rémi.

Circuits et trajets en navette

Pour le représentant de la Table locale du réseau local de services Jardins-Roussillon pour le Département régional de médecine générale (DRMG) de la Montérégie, le transport à la demande pourrait être une bonne option pour mieux desservir le secteur. Une autre piste de solution serait de faire des circuits de transport qui couvrent des points stratégiques dans le secteur. À cet égard, des représentants du milieu scolaire soulignent que pour optimiser les déplacements dans l'ensemble du secteur, il serait pertinent d'offrir des navettes avec des trajets en boucle à partir de l'hôpital Anna-Laberge, le centre commercial, entre autres points stratégiques dans le secteur.

Sous le même angle, le représentant du CISSS de la Montérégie Ouest (CSSS Jardins-Roussillon) considère important de favoriser les déplacements par des véhicules plus petits.

Le représentant du Cégep de Valleyfield considère pertinent d'avoir des navettes entre Mercier, Sainte-Martine et Salaberry-de-Valleyfield, ainsi que de faire un lien plus direct (express) entre le stationnement incitatif de Delson et le Cégep de Saint-Constant en heure de pointe. Cela pourrait aussi servir aux travailleurs vers Montréal.

Collaboration avec d'autres opérateurs

Certains représentants voient bien la possibilité de collaborer avec d'autres opérateurs de transport pour bonifier le service et faire des synchronisations (actuellement il y a des ententes avec Sorel et Saint-Jean-sur-Richelieu). Le représentant de la STSV¹ mentionne qu'il est nécessaire de collaborer avec l'ARTM et exo pour desservir la population vers Salaberry-de-Valleyfield. Le représentant soulève aussi des enjeux concernant la vente de billets. Les usagers ont de la difficulté à avoir accès aux billets qui couvrent leurs déplacements dans les diverses zones et sociétés de transport du secteur. Il a également mentionné qu'il y a un intérêt pour desservir d'autres secteurs, dont Pointe-des-Cascades. Il serait souhaitable de travailler directement avec exo.

Sur ce même sujet, le représentant de l'Association pour le transport collectif de la Rive-Sud a exprimé qu'il est nécessaire de décloisonner le territoire et que les divisions des territoires (villes qui appartiennent ou pas à la CMM) ne devraient pas complexifier l'utilisation du transport pour les usagers.

Dispositions des arrêts et des abribus

Des représentants du milieu associatif considèrent comme primordial l'aménagement des abribus à proximité de l'hôpital Anna-Laberge.

Le représentant du Regroupement des usagers du transport adapté et collectif (RUTAC) a indiqué le besoin de rendre les abribus accessibles aux personnes à mobilité réduite. Sous cet angle, il est souhaitable de sécuriser les arrêts pour que les personnes âgées traversent le boulevard Maple Grove.

De son côté, le représentant de l'Association des transports collectifs ruraux du Québec a souligné que des bancs devraient être installés à certains arrêts qui desservent un secteur ayant une population âgée.

Intermodalité

Certains représentants, dont ceux de l'Association des transports collectifs ruraux du Québec (ATCRQ) et du Conseil régional de l'environnement (CRE) de la Montérégie, considèrent que la refonte devrait permettre l'intermodalité dans le secteur, pour ce faire, il serait pertinent d'aménager des supports à vélo dans les abribus, offrir la possibilité de transporter le vélo dans les autobus et favoriser l'autopartage.

Tarification

Les participants qui ont fait des références à la tarification du service reconnaissent que ce sujet relève de l'ARTM, mais ils considèrent qu'il est important de s'exprimer sur ce sujet dans le cadre des discussions sur la refonte. Pour certains représentants, il serait pertinent d'offrir la gratuité qui pourrait aider à promouvoir l'utilisation du transport collectif, ainsi que d'offrir une tarification à des personnes en condition de vulnérabilité.

¹ La Ville de Salaberry-de-Valleyfield (hors de la CMM) a décidé de rapatrier le service de transport collectif.

Autres sujets

Des représentants associés à la gestion du parc industriel de Beauharnois ont souligné que l'amélioration du transport collectif est nécessaire pour l'attraction et la rétention de main-d'œuvre dans le secteur.

Le représentant de la section Forts et Jardins de l'Association québécoise de défense des droits des personnes retraitées et préretraitées (AQDR) a mentionné l'importance d'adapter les véhicules selon la réalité des déplacements dans le secteur. Certains trajets pourraient être faits par des véhicules plus petits (par exemple, des minibus).

Certains représentants du milieu associatif et scolaire ont souligné que le transport à la demande pourrait être exploré dans le secteur de Châteauguay. La flexibilité et les modalités de réservation sont des caractéristiques qui répondent aux besoins des usagers.

Questions

Le représentant de l'AQDR a posé des questions sur le budget alloué à cette refonte et sur les normes concernant la distance de marche vers les arrêts de bus. Exo a répondu que la refonte se fera avec le budget actuel, l'objectif étant d'optimiser et d'augmenter les services à long terme. Concernant les normes de marche, la distance est d'environ 500 mètres.

Des représentants ont évoqué la possibilité d'utiliser la gare de Kahnawake pour améliorer les trajets. À cet égard, exo a précisé que cette gare n'a pas été utilisée et qu'il n'est actuellement pas possible de l'utiliser.

D'autres représentants ont demandé des informations sur les modifications récentes de certaines lignes, notamment la ligne 29. Exo a indiqué qu'à court terme, la ligne 29 subira des ajustements pour mieux répondre aux besoins des usagers. Les horaires d'été permettront également de mieux ajuster les passages et les fréquences.

Il est à noter que certains participants ont questionné l'appellation « Haut-Saint-Laurent et Sud-Ouest » donnée au secteur concerné par la refonte. Ils estiment qu'elle ne reflète pas nécessairement l'identité du secteur, ce qui pourrait dissuader certains résidents de participer aux activités participatives de cette refonte.

2.3 CONSULTATIONS POP-UP

2.3.1 Objectifs

Dans le but de connaître directement les besoins du grand public en matière de transport collectif, trois consultations pop-up ont été organisées sur le territoire de la refonte du réseau d'autobus. Cette activité visait les objectifs suivants :

- Identifier les besoins et les enjeux des usagers qui permettront d'orienter la prise de décision sur les modifications à apporter au réseau d'autobus;
- Identifier les solutions proposées par les usagers du réseau d'autobus;
- Connaître les besoins de la clientèle potentielle d'exo.

2.3.2 Déroutement

Cette activité participative a consisté en l'installation de trois kiosques de consultation pendant un horaire de 16h30 à 20h30, dans trois emplacements différents du secteur concerné par la refonte.

TABLEAU 4 - Détails des consultations pop-up

LIEUX	DATES	HEURES	NOMBRE DE PARTICIPANTS
 Bibliothèque municipale de Mercier	30 avril 2024		25
Terminus Châteauguay	 1 ^{er} mai 2024	 16h30 à 20h30	 30
Centre communautaire de Beauharnois	7 mai 2024		16

Dans le cadre de cette activité, deux animateurs de BC2 interpellaient les personnes et les invitaient à répondre à un court sondage sur SurveyMonkey qui avait pour but de broser un portrait abrégé de leur utilisation du réseau. Ensuite, pour mieux cibler les enjeux et les pistes de solutions, les participants qui le désiraient, étaient invités à échanger directement avec l'équipe d'exo. Ils pouvaient poser directement leurs questions et exprimer leurs besoins spécifiques à l'aide d'une carte du réseau actuel, de post-it, d'autocollants et de crayons. Avant de quitter le kiosque, les participants étaient aussi invités à remplir le sondage en ligne afin d'obtenir un portrait plus complet de leur utilisation.

FIGURE 6 - Matériel de consultation utilisé lors des kiosques pop-up



Étant donné le caractère dynamique et spontané de cette activité de consultation, la partie informative de la démarche a été comblée à travers le dialogue entre les participants et l'équipe d'exo, ainsi qu'à partir d'une fiche informative (annexe 5) qui a servi comme support visuel

2.3.3 Résultats

Cette section présente les résultats des trois kiosques de consultation. Les commentaires reçus lors du kiosque de consultation (à travers les post-its et le sondage SurveyMonkey) ont été structurés à partir du type de propos mentionné par les participants : constats, enjeux, et améliorations proposées.

Kiosque de consultation 1. Bibliothèque municipale de Mercier

TABLEAU 5 - Profil des participants

PROFIL DU PARTICIPANT			UTILISATION DU RÉSEAU		TYPE D'UTILISATION DU RÉSEAU	
 Aux études 5	 Au travail 12	 À la retraite 8	 20	 5	Régulièrement (une à plusieurs fois par semaine) 6	Occasionnellement (une seule fois par semaine ou quelques fois par mois) 15
Total de participants : 25						

TABLEAU 6 - Commentaires reçus lors du kiosque de consultation 1 à la bibliothèque municipale de Mercier

LIGNE OU SECTEUR	COMMENTAIRES
CONSTATS ET ENJEUX	
Ligne 21	Il n'y a pas de passages vers midi (entre Châteauguay et Montréal)
Ligne 28	Cette ligne est moins confortable que la 111 (en raison du type d'autobus) Les autobus se remplissent beaucoup
Lignes 31 et 32	Il y a des retards fréquents sur ces lignes
Lignes 111 ou 33	Ces lignes sont utilisées pour aller à l'hôpital Anna-Laberge
Ligne 111	Il n'y a pas assez de fréquence le soir
	Pour le déplacement entre Montréal et Mercier, il n'y a pas de service le soir
	Plusieurs quarts de travail commencent/terminent en même temps à l'hôpital
	Les déplacements dans le secteur prennent beaucoup de temps
	Pour le trajet direct vers le centre-ville, il ne faudrait pas que le service arrête plus tôt qu'actuellement
	L'autobus est trop plein.
	Sur Chrono, on ne reçoit pas toujours les notifications d'annulation
	Pour la connexion au terminus Angrignon, la correspondance est difficile
	Le départ est trop tard le matin. Il serait souhaitable un départ à 5:00 AM pour Atwater
Lignes 111 et 140	La ligne 111 allant directement au centre-ville est bien appréciée
	La congestion sur le pont Mercier impacte la ligne 111 qui l'emprunte
Lignes 111 et 140	Le terminus Châteauguay rallonge le trajet des deux lignes (111 et 140)
Ligne 140	Difficile à comprendre les horaires de la 140*
	La ligne a souvent des retards
Ville de Mercier	Difficulté à avoir les planibus (information imprimée sur les horaires et les trajets des autobus) dans les points de vente de billets à Mercier
Abribus cimetière Ste-Martine	L'abribus au cimetière de Ste-Martine, c'est à côté des éoliennes, il y a beaucoup de vent
Ville de Ste-Martine	Certains chauffeurs ne laissent pas les usagers attendre le départ de la ligne dans l'autobus
Terminus Angrignon	Les gens à la billetterie ne sont pas au courant des bons titres pour aller à Mercier
Autres	Manque des endroits pour acheter des billets dans le secteur
	Difficulté à acheter les billets sur une seule carte OPUS (exo+STM)
	Difficulté à retourner vers Mercier
	Il y a une méconnaissance de certains chauffeurs sur le système tarifaire entre les zones A, B, C, D*
	Il n'y a pas d'autobus la fin de semaine pour aller de Ste-Martine vers hôpital Anna-Laberge
	Difficulté à comprendre les horaires sur le site web
	Il y a un problème de congestion du pont Mercier, car il n'y a pas de voie réservée
	L'emplacement de terminus centre-ville est mal compris (changement depuis Mansfield)
	Sur Chrono (chargement de la carte OPUS) il n'y a pas de titres unitaires ABCD, il y a juste les titres mensuels
	Les trajets en bus sont longs (arrêts fréquents), les autobus de ville manquent d'espace. Il faut être debout pour beaucoup de temps le matin*
	La grille tarifaire est complexe et difficile à comprendre
PROPOSITIONS D'AMÉLIORATION	
Ligne 111	Augmenter les passages vers le centre-ville en heure de pointe*
	En direction Mercier, il manque un départ entre 17h45 et 18h45
Ligne 140	Augmenter les passages vers le centre régional
	Souhait de passer plus souvent le vendredi soir
Autres	Garder bus entre Mercier et Montréal
	Souhait d'avoir une carte OPUS bus ABC avec 10 passages rechargeables
	Souhait d'avoir des autobus équipés avec des bornes pour l'achat des billets
	Avoir des trajets Mercier vers Montréal en 45min (trajet plus direct ou express)*
	Avoir un trajet qui permet d'aller à Lachine en bus
	Avoir plus de voies réservées

LIGNE OU SECTEUR	COMMENTAIRES
	Garder un stationnement incitatif à Mercier
	Il faudrait plus de fréquence hors pointe Châteauguay vers Beauharnois
	Aménager des supports à vélo sur les abribus*
	Ajouter fréquence durant les fins de semaine
	Augmenter la fréquence vers Montréal pendant les fins de semaine
	Augmenter la fréquence des bus vers le centre-ville
	Ne pas prendre le REM pour aller au centre-ville
	Augmenter les passages le soir
	Souhait que les chauffeurs soient plus patients quand les gens courent vers le bus
	Ajouter un abribus à côté du cimetière (Mercier)

*Commentaires reçus 2 fois

FIGURE 7 - Kiosque de consultation dans la bibliothèque de Mercier



Kiosque de consultation 2. Terminus de Châteauguay

TABLEAU 7 - Profil des participants

PROFIL DU PARTICIPANT			UTILISATION DU RÉSEAU		TYPE D'UTILISATION DU RÉSEAU	
					Régulièrement (une à plusieurs fois par semaine)	Occasionnellement (une seule fois par semaine ou quelques fois par mois)
Aux études	Au travail	À la retraite				
10	15	5	29	1	20	10
Total de participants : 30						

TABLEAU 8 - Commentaires reçus lors du kiosque de consultation 2 au terminus de Châteauguay

LIGNE OU SECTEUR	COMMENTAIRES
CONSTATS ET ENJEUX	
Lignes 22, 23, 25	Il y a moins d'achalandage maintenant qui va vers Montréal en général (lignes qui ont changées)
Ligne 25	Le trajet évite la congestion, c'est apprécié
	Les fréquences sont faibles en fin de semaine
	Les passages sont inexistantes hors heure de pointe
Ligne 27	Sans abribus
	Les fréquences sont faibles en fin de semaine
Ligne 28	L'autobus est trop plein à 8h15, certaines personnes sont refusées
Autres	Au terminus, la couleur du terre-plein (blanc) n'est pas visible en hiver
	Le concept du taxi collectif n'a pas été bien communiqué avec la population
PROPOSITIONS D'AMÉLIORATION	
Ligne 21	Bonifier le service vers 19h00
Ligne 22	Améliorer les correspondances pendant les heures de pointe*
	Connecter avec le secteur industriel et donner accès à de nouvelles rues
	Augmenter les fréquences
Ligne 25	Fusionner avec les lignes 21 et 25
Ligne 25	Avoir plus de fiabilité hors de la période de pointe
Lignes 31-32	Réduire les détours
Ligne 90	Ajouter départ du cégep vers midi pour les étudiants qui font des demi-journées
	Adapter horaire au CIMME (une école de métiers près du Cégep André-Laurendeau) : les cours commencent à 7h30
Ligne 111	Augmenter les fréquences en soirée à partir du centre-ville
	Les lignes qui vont au centre-ville : mettre un numéro différent pour mieux différencier les destinations
Angrignon	Mieux espacer les départs en après-midi et soir
Aéroport	Augmenter la fréquence le soir et la fin de semaine (pour permettre le retour des spectacles)
Aéroport	Offrir un service plus rapide pour connecter le secteur avec l'aéroport et l'ouest de Montréal
Anna-Laberge	Faire un lien entre l'hôpital Anna-Laberge (rue Allard) et le centre-ville
Pont Mercier	Aménager une voie réservée
Autres	Bonifier les connexions locales pour aller d'un secteur à l'autre
	Offrir plus de service en dehors des heures de pointe
	Offrir une connexion vers le terminus Georges-Gagné

LIGNE OU SECTEUR	COMMENTAIRES
	Plus d'infrastructure aux arrêts de bus : poubelles, annonces, abris
	Aménager une voie réservée sur le pont Mercier
	Ajouter un lien Châteauguay, Beauharnois et Vaudreuil*
	Ajouter un trajet vers le nouvel hôpital Vaudreuil
	Ajouter un lien aéroport (Industriel) Dorval
	Créer une ligne de train à Châteauguay
	Augmenter la fréquence des passages pendant le week-end et en dehors des heures de pointe
	Ajouter un lien Delson-Terminus Châteauguay (hôpital, centre régional)
	Faire un lien vers Saint-Constant
	Faire un lien entre le secteur industriel et le quartier des Musiciens
	Coordonner le service avec la fin du métro (STM)
	Connecter avec la gare Sainte-Catherine de la ligne de train de Candiac

*Commentaires reçus 2 fois

FIGURE 8 - Kiosque de consultation au terminus de Châteauguay



Kiosque de consultation 3. Centre communautaire de Beauharnois

TABLEAU 9 - Profil des participants

PROFIL DU PARTICIPANT			UTILISATION DU RÉSEAU		TYPE D'UTILISATION DU RÉSEAU	
					Régulièrement (une à plusieurs fois par semaine)	Occasionnellement (une seule fois par semaine ou quelques fois par mois)
Aux études	Au travail	À la retraite				
2	9	5	10	6	6	5
Total de participants : 16						

TABLEAU 10 - Commentaires reçus lors du kiosque de consultation 3 au Centre communautaire de Beauharnois

LIGNE OU SECTEUR	COMMENTAIRES
CONSTATS ET ENJEUX	
Ligne 1	Le trajet est trop lent
Ligne 20	Pour certains participants, la ligne n'est pas trop utilisée, tandis que d'autres participants ont mentionné bien apprécier cette ligne
Secteur Chemin Saint Louis	Une personne mentionne que l'autobus ne passe plus dans son secteur et que ses enfants n'auront pas accès au service de transport pour la prochaine année scolaire. Marcher à l'école leur prendra 22 minutes.
Autres	Les conducteurs roulent trop vite dans les petites rues
	Il y a peu de départs à Beauharnois depuis Montréal
	Il y a de la pluie à l'intérieur du bus #302713
	Manque d'infrastructures, dont des trottoirs pour marquer les arrêts qui se trouvent à proximité des domiciles
	Au service à la clientèle, il n'y a pas eu de rappel
	Le changement d'un bus coach (voyageur) vers un bus urbain n'est pas apprécié, car le confort est moins élevé
	Les gens des services à la clientèle « ne sont pas bons », ils ne fournissent pas de renseignements corrects pour Beauharnois
PROPOSITIONS D'AMÉLIORATION	
Ligne 20	Changer pour un plus petit véhicule
Ligne 28	Augmenter les départs/fréquences vers Beauharnois
Ligne 28	Ne pas annuler le service hors des heures de pointe
Autres	Ajouter connexion vers Longueuil pour aller à l'hôpital Pierre-Boucher
	Améliorer la desserte à partir de l'école secondaire vers les quartiers au sud
	Il y a beaucoup de bus qui roulent vide, il serait bien d'optimiser le service
	Favoriser les liens entre Beauharnois et le Centre régional de Châteauguay
	Améliorer la ponctualité
	Améliorer la propreté des autobus
	Pendant le soir, prévoir que le bus arrive 15 min avant (service du taxibus)

FIGURE 9 - Kiosque de consultation dans la Ville de Beauharnois



2.3.4 Faits saillants des consultations pop-up

Les trois kiosques de consultation ont permis à la population en général de s'exprimer sur le service actuel et de proposer les améliorations qui s'adaptent à leurs besoins particuliers. Au total, 71 personnes ont participé à cette activité. Bien que les besoins exprimés soient divers, l'analyse des commentaires reçus lors des trois activités mentionnées fait ressortir les faits saillants suivants :

1. Augmenter la fréquence du service en dehors des heures de pointe

Certains participants ont exprimé des enjeux par rapport au manque de passage de certaines lignes hors heures de pointe. Ils souhaiteraient d'augmenter la fréquence des passages des autobus pendant les plages horaires du midi et du soir.

2. Desservir davantage certains secteurs

Les commentaires reçus démontrent que la faible desserte de certaines zones est un enjeu présent dans le secteur. À cet égard, certains participants aimeraient avoir des autobus pendant le week-end pour aller de

Sainte-Martine à l'hôpital Anna-Laberge, ainsi que pour connecter certaines zones de Beauharnois (les quartiers localisés au sud de la ville), ou connecter l'ensemble du secteur industriel de Châteauguay.

3. Faciliter la compréhension des horaires, des correspondances et du système tarifaire

Quelques participants ont manifesté de la difficulté à comprendre les horaires de certaines lignes, notamment dans le cas de la ligne 140. De plus, pour certains utilisateurs, les correspondances avec les autres sociétés de transport sont compliquées. Par ailleurs, certains utilisateurs trouvent le système tarifaire trop compliqué, si les questions tarifaires ne relèvent pas de la responsabilité d'exo, certains participants ont profité de cette consultation pour poser des questions sur le sujet et exprimer leurs propositions.

4. Ajouter des infrastructures

Des participants ont aussi profité des kiosques de consultation pour discuter des enjeux associés aux infrastructures. Par exemple, ils souhaitent l'aménagement de certains abribus ou l'ajout de supports à vélo, et l'installation de bornes pour se procurer des titres de transport dans les autobus.

5. Retards et congestion

Certains participants mentionnent que les lignes 31 et 32 sont souvent en retard. D'autres mentionnent que la congestion sur le pont Mercier impacte la ligne 111, allongeant les temps de parcours. À cet égard, ils mentionnent la pertinence de créer une voie réservée sur le pont pour favoriser les déplacements en transport public.

FIGURE 10 - Kiosque de consultation au terminus de Châteauguay



2.4 CONSULTATION VIRTUELLE

Pour rejoindre la population en général qui n'a pas eu l'opportunité de se déplacer aux kiosques de consultation, une séance de consultation virtuelle a été organisée le 8 mai de 19h30 à 21h00. Lors de cette séance, les participants ont pu prendre connaissance des détails de la refonte et exprimer leurs besoins et préoccupations concernant le réseau d'autobus du secteur Haut-Saint-Laurent — Sud-Ouest. Au total, 17 personnes ont participé à la séance.

2.4.1 Déroulement

De la même manière que dans les trois groupes de discussion avec les parties prenantes, les séances ont été animées par Sylvain Gariépy et Adriana Huerta-Núñez de BC2, tandis que Vincent Pelletier Bonenfant d'exo a expliqué les principaux éléments de la refonte et répondu aux questions des participants. Émilie-Jade Bigelow de BC2 a assuré le déroulement des groupes au niveau technique. Claude Pelletier, Marie-Josée Gingras, Conor DeSantis et David Murray ont agi à titre d'observateurs de la part d'exo.

Au début de la séance, exo a fait une présentation de la démarche de la refonte du réseau d'autobus. Cette présentation soulignait les objectifs et les principales étapes du processus de consultation publique en cours. Par la suite, un bref tour de table a permis aux intervenants de se présenter. Chaque participant a eu l'opportunité de s'exprimer sur les sujets suivants :

- L'utilisation du service d'autobus;
- Les enjeux et améliorations souhaitées pour le réseau;
- L'emplacement des arrêts;
- Les arrimages des horaires et de la fréquence des passages.

À l'aide d'un tableau virtuel Miro (Figure 11), les participants et les animateurs ont colligé les enjeux et améliorations souhaitées. Une grande partie des constats était de caractère général et concernait l'ensemble du secteur. Toutefois, il y avait des commentaires très spécifiques ciblant des modifications ponctuelles au réseau.

FIGURE 11 - Exemple de tableau Miro produit pendant les consultations virtuelles



2.4.2 Principaux constats et propositions d'amélioration des participants

Enjeux et constats

1. Faible utilisation des autobus à certaines heures :
 - Les autobus passent souvent vides à certains moments du matin et du soir, notamment dans les petites rues où ils causent également du bruit.
2. Lenteur des trajets et manque de connexions directes :

- Les trajets entre Mercier et Montréal sont très lents, affectant principalement les jeunes qui voyagent fréquemment entre ces secteurs.
- Il manque des connexions directes vers Longueuil et Brossard, et il y a des préoccupations concernant une possible disparition des lignes reliant Châteauguay au centre-ville de Montréal.

3. Horaires et accessibilité des arrêts :

- Les horaires d'autobus ne correspondent pas aux quarts de travail des employés du CISSS de la Montérégie-Ouest. Certains d'entre eux n'ont pas de voiture.
- Les arrêts d'autobus dans certaines zones de Châteauguay sont très éloignés des domiciles, compliquant l'accès surtout en hiver.

4. Problèmes de fréquence et de congestion :

- Il est difficile de se déplacer entre le centre-ville et le secteur concerné par la refonte hors des heures de pointe en raison de la faible fréquence des autobus.
- Le retour entre Montréal et Châteauguay est compliqué à cause de la congestion au pont Mercier.

5. Éléments positifs et préoccupations :

- La fréquence de passage des autobus de la ligne 28 et le passage des autobus à 6h30 entre Châteauguay et Montréal sont bien appréciés.
- Le terminus Châteauguay est également bien apprécié, malgré les préoccupations liées aux passages d'autobus de type autocar (coach) qui sont souvent vides.

Propositions d'amélioration

1. Optimisation des véhicules et des horaires :

- Utiliser des véhicules de plus petite taille (type minibus) pour les trajets internes dans le secteur.
- Assurer un départ d'autobus entre le terminus Châteauguay et Montréal à 5h30, et ajouter un départ à 15h30.

2. Augmentation de la fréquence :

- Augmenter la fréquence des passages en soirée de Montréal à Mercier et ajouter une ligne vers l'ouest de Montréal à l'heure de pointe.
- Bonifier la desserte à l'intérieur de Châteauguay et augmenter la coordination des autobus pour les trajets de Mercier vers le Cégep de Valleyfield.

3. Expansion des lignes et des arrêts :

- Connecter d'autres secteurs comme Saint-Rémi et desservir le secteur de Saint-Isidore.

4. Infrastructure et liaison :

- Créer une ligne pour rejoindre le secteur de Kateri et Brossard.

— Consolider en un seul quai les départs vers Châteauguay au terminus Angrignon.

5. Systèmes et collaborations :

— Remettre en vigueur le système de correspondances de 180 minutes pour utiliser le service avec un même billet.

— Fournir du transport collectif pour rejoindre les municipalités à l'est du secteur et les villes au sud.

2.5 SONDAGE EN LIGNE

Pour obtenir plus de données permettant la création des divers scénarios de la refonte, un sondage en ligne a été diffusé sur le site internet d'exo du 29 avril au 24 mai 2024. Un total de 1 098 participants a pu s'exprimer à travers le sondage sur quatre grands thèmes :

1. **Profil et habitudes de mobilité.** Les données recueillies ont permis de brosser un portrait des utilisateurs et non-utilisateurs du réseau d'autobus dans le secteur, de leur mobilité et de leurs préférences en termes de transport collectif selon leur occupation principale (étudiants, travailleurs et autres).
2. **Couverture; services et périodes.** À travers les questions, nous avons identifié les besoins des répondants par rapport à la couverture du réseau. Autrement dit, les territoires desservis ou mal desservis par exo et les périodes de service à améliorer.
3. **Préférences et seuils acceptables.** Les répondants ont pu s'exprimer sur les fréquences de passage considérées comme acceptables, les heures de service souhaitables, ainsi que les temps de marche jusqu'à l'arrêt et les temps d'attente lors d'une correspondance jugés adéquats. Les répondants ont également choisi les cinq critères (parmi onze) qui, selon eux, sont les plus importants afin de favoriser l'utilisation du transport collectif en autobus.
4. **Préférences et scénarios.** Les questions ont permis d'identifier les modes actuellement utilisés par les répondants pour les déplacements au centre-ville, en proposant de différents scénarios : bus direct VS bus + métro VS bus + train

Les résultats complets du sondage se trouvent à l'annexe 6 de ce rapport.

FAITS SAILLANTS

Les éléments suivants ressortent de la démarche participative mise en place pendant la phase 1 de consultations publiques sur la refonte du réseau d'autobus du secteur Haut-Saint-Laurent—Sud-Ouest :

1. Renforcement des connexions internes

Il est essentiel de renforcer la connectivité du secteur en favorisant les connexions internes du secteur à l'étude et en créant des liens est-ouest pour connecter le secteur à l'étude à la Rive-Sud (Roussillon et Le Richelain), sans avoir à passer par Montréal. Les trajets hérités des anciens CIT, fortement orientés envers les déplacements pendulaires, ne répondent plus nécessairement aux besoins de déplacement d'aujourd'hui. Le nouveau réseau devra permettre aux résidents d'accéder facilement aux services scolaires et de santé situés à proximité.

2. Augmenter la fréquence du service hors heures de pointe

Dans l'ensemble du secteur, il y a des enjeux par rapport au manque de passages de certaines lignes en dehors des heures de pointe. Les participants souhaiteraient d'augmenter la fréquence des passages d'autobus pendant les plages horaires du midi et du soir.

3. Faire les arrimages nécessaires avec les entreprises et institutions du secteur

Le réseau actuel ne répond pas aux besoins des entreprises locales, des améliorations sont donc envisageables en termes de trajets et de fréquence de passages. Certaines fréquences pourraient être ajustées selon les quarts de travail, et certains trajets modifiés pour mieux desservir les pôles d'emploi. Un réseau adapté aux besoins des entreprises favoriserait l'attractivité et la rétention de la main-d'œuvre.

4. Bonifier la desserte dans certaines zones du secteur

Les commentaires reçus démontrent que la desserte de certaines zones est un enjeu présent dans le secteur. À cet égard, certains participants aimeraient avoir des autobus pour connecter certaines zones, dont les quartiers au sud de Beauharnois, le secteur industriel de Châteauguay et la zone résidentielle de Kahnawake. L'ajout d'arrêts pour réduire les distances de marche est aussi souhaitable.

5. Ajouter des infrastructures

Les participants ont mentionné des enjeux associés aux infrastructures, dont les abribus. Par exemple, ils souhaitent l'aménagement de certains abribus, l'ajout de supports à vélo et l'installation de bornes pour l'achat de titres de transport dans les autobus.

ANNEXE 1 CAMPAGNE DE COMMUNICATION



exo mon réseau

Refonte du réseau d'autobus

Secteur Haut-Saint-Laurent – Sud-Ouest

Campagne de communication

PRINTEMPS 2024

Consultations publiques – Phase 1

Secteur Haut-Saint-Laurent – Sud-Ouest



DU 29 AVRIL AU 24 MAI 2024



Sondage en ligne



Kiosque pop-up

Bibliothèque de Mercier

30 avril (16h30 – 20h30)



Kiosque pop-up

Terminus de Châteauguay

1^{er} mai (16h30 – 20h30)



Kiosque pop-up

Centre communautaire de
Beauharnois

7 mai (16h30 – 20h30)



Séance virtuelle

Zoom

8 mai (19h – 20h30)

Plateforme web de consultation

consultations.exo.quebec



**Votre réseau
va changer.**

C'est le temps d'en parler.

Consultations publiques

Bâtissons ensemble le réseau de demain



Suivre l'évolution du projet

- › Découvrir le projet
- › Voir le secteur consulté
- › Obtenir les dernières nouvelles
- › Voir les résultats et la documentation détaillée



Exprimer vos idées

- › Participer aux **activités de consultation**
- › **Sondage en ligne**



Campagne de communication

Moyens et outils



22 avril



29 avril



24 mai



Affichage dans 100% des autobus et terminus Châteauguay

Campagne numérique: site exo, programmation web, SEM, Transit

Campagne audio: Radio CHAI et programmation audio

Publipostage

Distribution cégeps de Valleyfield
et André-Laurendeau

Trousse de communication
aux municipalités

Parution hebdomas locaux

23 avril
Courriel
ciblé

Médias sociaux (MS)

6 mai
Courriel
rappel

(MS)

14 mai
Courriel
Sondage

(MS)

Concours et prix de présence



Sondage en ligne : du 29 avril au 24 mai

- À gagner : 2 titres annuels + 12 titres mensuels (tous modes ABC)



Kiosques pop-up : 30 avril, 1 et 7 mai

- À gagner : 60 titres - 10 passages tous modes ABC (20 par activité)



Séance virtuelle : 8 mai

- À gagner : 20 titres - 10 passages tous modes ABC

Outils de communication

Déclinaisons

Publipostage



Votre réseau va changer.

C'est le temps d'en parler.

Du 29 avril au 24 mai, participez aux **consultations publiques** sur le futur réseau d'autobus et courez la chance de **gagner l'un de nombreux titres de transport**.

Plusieurs activités sont prévues dans le cadre de ces consultations. Venez nous rencontrer **en virtuel ou en présentiel** à Beauharnois, Châteauguay et Mercier.

Votre participation nous aidera à concevoir le futur réseau d'autobus de votre secteur.

Pour plus d'information:
consultations.exo.quebec



English version available upon request

exo mon réseau

Réseaux sociaux



Votre réseau va changer.

C'est le temps d'en parler.

exo mon réseau

Hebdo



Votre réseau va changer.

C'est le temps d'en parler.

Du 29 avril au 24 mai, participez aux **consultations publiques** sur le futur réseau d'autobus. Répondez au sondage et courez la chance de gagner l'un de **2 abonnements annuels** ou l'un de **12 titres mensuels**.

Votre participation nous aidera à concevoir le futur réseau d'autobus de votre secteur.

Pour plus d'information:
consultations.exo.quebec



exo mon réseau

Axe de communication

Déclinaisons

Carte - lanière



Votre réseau va changer.
C'est le temps d'en parler.

exo mon réseau



Du **29 avril au 24 mai**,
donnez votre avis sur
les lignes d'autobus à venir
dans votre secteur et courez
la chance de gagner l'un de
2 abonnements annuels ou
l'un de **12 titres mensuels**.



Consultations.exo.quebec

Bannières web



Votre réseau va changer.
C'est le temps d'en parler.

Participez aux consultations publiques sur le futur
réseau d'autobus et courez la chance de gagner l'un
de nombreux titres de transport.

Plus d'information

exo mon réseau



Votre réseau va changer.
C'est le temps d'en parler.

Participez aux consultations
publiques sur le futur réseau
d'autobus et courez la chance
de gagner l'un de nombreux
titres de transport.

Plus d'information

exo mon réseau

Outils de communication

Message radio

Votre réseau va changer C'est le temps d'en parler

Du **29 avril au 24 mai**, participez aux **consultations publiques** sur le futur réseau d'autobus et courez la chance de **gagner l'un des nombreux titres de transport mis en jeu**.

Plusieurs activités sont prévues dans le cadre de ces consultations.

Venez nous rencontrer!

Votre participation nous aidera à concevoir le futur réseau d'autobus de votre secteur.

Pour plus d'information:

consultation.exo.quebec

exo : la société de transport des couronnes

Plateforme web de consultation

consultations.exo.quebec

exo

Accessibilité À propos d'exo English Recherche

Créer un compte Me connecter

Accueil Horaires et état du service Me déplacer Titres et tarifs Service à la clientèle Actualités

Service à la clientèle

Avis clientèle

exo à l'écoute

Info mobilité REM

Services réduits et horaires ferries

Le plan hivernal d'exo

Outils pratiques

Nouveaux passagers

Voyager 101

Objets trouvés

Foire aux questions

Contactez-nous

Notre netiquette

Sondages et consultations

Panel exo à l'écoute

Séances publiques

Consultations publiques sur la refonte du réseau d'autobus



Votre réseau va changer.

C'est le temps d'en parler.

Consultations publiques

Bâtissons ensemble le réseau de demain

Depuis 2019, **exo** a entrepris une vaste **refonte** de son **réseau d'autobus** sur l'ensemble de son territoire. Cette refonte se fait progressivement, secteur par secteur.

Tout au long du processus, nous vous **consultons** afin de recueillir vos besoins et d'obtenir votre avis sur les nouveaux réseaux proposés.

**Exprimez vos idées**

Vos commentaires nous permettent d'améliorer les **horaires, fréquences et parcours d'autobus** sur votre territoire.

**Suivez l'évolution des projets**

Dans cet espace, vous pouvez suivre l'évolution des projets, depuis leur planification jusqu'à leur mise en service.

Découvrez les projets de refonte du réseau d'autobus



Consultations terminées

Refonte du réseau d'autobus

Haut-Saint-Laurent – Sud-Ouest



Consultations terminées

Refonte du réseau d'autobus

L'Assomption – Terrebonne-Mascouche

exo

Accessibilité À propos d'exo English Recherche

Créer un compte Me connecter

Accueil Horaires et état du service Me déplacer Titres et tarifs Service à la clientèle Actualités

Refonte des services d'autobus

Consultations publiques: Haut-Saint-Laurent – Sud-Ouest

Dernière mise à jour 26 mai 2024

La phase 1 des consultations publiques est terminée.

Merci d'avoir participé

Les faits saillants et le rapport de consultations suivront sous peu.

Les étapes de la refonte

Hiver 2019 – Été 2020

Évaluation des besoins

Automne 2024 – Automne 2025

Validation du scénario de desserte

Hiver 2026 – Printemps 2027

Préparation de la mise en œuvre

Voir les détails

Découvrir le projet

Ces repères des services d'autobus pour les municipalités desservies dans le secteur Haut-Saint-Laurent – Sud-Ouest.

Les 7 municipalités/territoires et les 2 MRC concernés par la refonte

- Beauharnois
- Châteauguay
- Kalmiawake
- Lafry
- Mercier
- Saint-Jodore
- Sainte-Martine
- MRC Roussillon
- MRC Beauharnois-Salaberry

Découvrez le secteur Haut-Saint-Laurent – Sud-Ouest

Voir la carte



Vous voulez en savoir plus?

Documents utiles

 À venir

ANNEXE 2 RAPPORT DE CONSULTATION À KAHNAWAKE

EXO

**REFONTE DU RÉSEAU
D'AUTOBUS DU SECTEUR
HAUT-SAINT-LAURENT —
SUD-OUEST**

19 AOÛT 2024
PROJET 2152301

COMPTE RENDU DE LA
PHASE 1 À KAHNAWAKE

BC2

Parce que tous les projets
d'aménagement ont
un impact direct dans la vie
des gens, nous prenons
à cœur de réfléchir les
espaces de vie de manière
intégrée et durable

Préparé par : Adriana Huerta-Núñez
Approuvé par : Sylvain Gariépy, urbaniste, permis 983

02	2024-08-19	Version finale
01	2024-08-14	Version préliminaire
N° RÉVISION	DATE	DESCRIPTION DE LA MODIFICATION / DE L'ÉMISSION

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
1 MISE EN CONTEXTE	2
2 GROUPE DE DISCUSSION AVEC LES PARTIES PRENANTES	3
2.1 DÉROULEMENT	3
2.2 RÉSULTATS	4
FAITS SAILLANTS	9

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1 - Parties prenantes identifiées	3
---	---

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1 - Tableau Miro produit lors de l'activité 1	5
FIGURE 2 - Tableau Miro produit lors de l'activité 2	8

INTRODUCTION

Dans le cadre de la phase 1 de la refonte du réseau d'autobus des secteurs Haut-Saint-Laurent et Sud-Ouest, exo a souhaité consulter les diverses parties prenantes et l'ensemble de la population des 6 municipalités¹ et Kahnawake. Le principal but a été d'établir un diagnostic en identifiant les besoins et les opportunités d'amélioration du service actuel. Exo a entamé des démarches pour capter les besoins en matière de transport collectif dans le territoire de Kahnawake, territoire faisant partie du secteur concerné par cette refonte.

Pour développer cette première phase de la refonte, exo a mandaté la firme d'urbanisme BC2 Groupe Conseil inc. afin de concevoir et de mettre en place une démarche participative adaptée aux spécificités de Kahnawake. La planification de la phase 1 dans ce territoire a impliqué la réalisation de rencontres préparatoires avec les représentants du Conseil Mohawk de Kahnawake (Mohawk Council of Kahnawake, MCK) qui ont permis de bonifier le portrait du territoire et de conduire les activités à travers les canaux officiels.

À l'instar de la démarche de captation des besoins réalisée dans les autres villes du secteur, exo a souhaité rejoindre la population de Kahnawake grâce à la diffusion d'un sondage en ligne. La démarche visait également l'implication des parties prenantes par la réalisation d'un groupe de discussion en mode virtuel. Ce rapport contient les principales caractéristiques de cette démarche et les résultats des activités participatives réalisées à Kahnawake.

¹ Il s'agit de Beauharnois, Châteauguay, Léry, Mercier, Saint-Isidore et Saint-Martine.

1 MISE EN CONTEXTE

Depuis février 2024, exo a entamé le dialogue avec les représentants de Kahnawake afin de planifier une stratégie de captation des besoins adaptée à la réalité de la communauté. À cet effet, exo a rencontré le responsable du transport de Kahnawake en février, ainsi que le Conseil Mohawk de Kahnawake (Mohawk Council of Kahnawake, MCK) le 8 mai 2024. Pendant la rencontre, exo a présenté aux chefs et représentants du MCK le rôle d'exo dans la gouvernance des transports publics, les objectifs et les phases de la reconfiguration du réseau d'autobus dans le secteur Haut-Saint-Laurent - Sud-Ouest, y compris les impacts sur le réseau d'autobus existant à Kahnawake. Exo a expliqué que l'objectif de cette première phase est d'établir un dialogue avec les représentants de Kahnawake et d'obtenir des informations précises directement auprès des utilisateurs afin de mieux comprendre leurs besoins.

Lors de cette rencontre, certains représentants ont convenu que les services d'exo sont nécessaires pour connecter Kahnawake. Il y a actuellement 1 ligne avec un service le matin et l'après-midi. Il a également été suggéré de créer d'autres lignes pour relier certaines zones du territoire qui ne sont actuellement pas desservies par les transports publics. C'est le cas de la nouvelle zone de développement résidentiel et du nouveau centre communautaire.

Au cours de la réunion, certains chefs ont soulevé des questions concernant l'aspect technique de l'opération, par exemple : le besoin de coopération pour l'installation et l'entretien des abribus; les caractéristiques du système de transport adapté; la complexité du système d'adresse de Kahnawake; la disponibilité du système de réservation en anglais; les avantages de la récente organisation tarifaire dans le Grand Montréal. Les représentants d'exo ont répondu à toutes les questions et ont mentionné le rôle de l'ARTM dont la planification du transport collectif dans la région métropolitaine, son financement et la tarification.

Certains chefs ont soulevé des préoccupations spécifiques concernant l'exploitation actuelle des autobus, dont certains enjeux sont communs à l'ensemble du secteur (fréquence de passages pendant les plages horaires de midi, connexion est-ouest, entre autres). Il y a également une préoccupation concernant la sécurité du public dans les bus en raison d'un récent incident de harcèlement et de l'allégation de violation de la limite de vitesse de 30km/h par certains chauffeurs d'autobus.

Après avoir analysé les implications politiques et les opportunités de cette reconfiguration du service d'autobus, les chefs ont confirmé que le MCK soutiendrait la consultation et ont mentionné que ce processus devait être abordé par des canaux appropriés, et validé par les représentants responsables du transport.

.

2 GROUPE DE DISCUSSION AVEC LES PARTIES PRENANTES

Lors de cette activité participative, exo a souhaité rencontrer directement les principales parties prenantes de Kahnawake à travers l'organisation d'un groupe de discussion en mode virtuel. Les trois objectifs principaux des groupes de discussion étaient de :

- Bonifier le diagnostic concernant le portrait de la mobilité et les projets de développement dans le secteur;
- Capter les préoccupations et les propositions d'amélioration du service de transport collectif par autobus;
- Discuter des enjeux qui permettront de définir les orientations pour la conception du nouveau réseau.

BC2 et les représentants du MCK ont identifié conjointement les parties prenantes à inviter dans cette activité (Tableau 1). On y retrouve notamment les représentants des institutions éducatives, organismes communautaires et entreprises.

TABEAU 1 - Parties prenantes identifiées

	PARTIES PRENANTES	PARTICIPATION DANS LE GROUPE DE DISCUSSION
1	Tewatohnhi'saktha	✓
2	Kahnawà:ke Tourism Welcome Center	✓
3	Kahnawake Education Center	✓
4	Kahnawà:ke Shakotia'takehnhas Community Services	
5	Kanien'kehàka Onkwawén:na Raotitíohkwa Language and Cultural Center	
6	Kateri Memorial Hospital Centre	
7	Kahnawake Youth Center	✓
8	Step by Step Child and Family Center	
9	First Nations Regional Adult Education Center	
10	Quebec Native Women	
11	First Nations Human Resource Development Commission	
12	Caisse populaire Kahnawà:ke	
13	Playground	✓
14	Host Hotel	
15	Deer Crossing Plaza (shelter)	

2.1 DÉROULEMENT

Le groupe de discussion a eu lieu le mardi 30 juillet de 10h30 à 12h00. Il a été animé par Patricia Deer et Adriana Huerta-Núñez de BC2. Chez exo, Vincent Pelletier Bonenfant a participé activement à la rencontre et Claude Pelletier et Conor DeSantis ont agi à titre d'observateurs.

Après une courte introduction sur le mandat de BC2 et les objectifs de la séance, exo a présenté les objectifs de la refonte et les phases de réalisation. Ensuite, les participants ont eu l'opportunité de s'exprimer lors des activités prévues. Dans un premier temps, ils ont répondu à la question : qu'est-ce qui fonctionne et ne fonctionne pas bien? (*What works and doesn't work well?*) afin de souligner les diverses problématiques associées au service fourni par exo. Dans un deuxième temps, les participants ont pu réfléchir sur le type de service souhaité (*How the service could work better?*), en identifiant les améliorations qui devraient être intégrées dans le cadre de la présente refonte, et celles qui devraient être planifiées à long terme avec la collaboration de tous les acteurs concernés.

Les participants ont utilisé un tableau virtuel Miro contenant des post-its pour exprimer leurs points de vue sur divers sujets associés principalement aux trajets, arrêts et fréquences. Il est à noter que lors des échanges, d'autres éléments du service qui relèvent de la compétence de l'ARTM (Autorité régionale de transport métropolitain) sont ressortis. Ceux-ci ont été intégrés dans ce rapport dans le but de donner un portrait complet de l'utilisation des transports collectifs dans le secteur.

2.2 RÉSULTATS

Qu'est-ce qui fonctionne et ne fonctionne pas bien?

Les participants du groupe de discussion ont identifié les **huit enjeux actuels** suivants :

1. Insuffisance de service

Selon les parties prenantes, le manque de service de transport collectif pendant le week-end est l'un des principaux enjeux vécus à Kahnawake. Cette problématique complexifie les déplacements des résidents du secteur qui ne disposent pas de voiture, mais aussi, elle représente un désavantage pour le développement des activités et événements de caractère touristique (à l'exception du Pow-Wow pour lequel exo fournit un service de transport spécial).

2. Desserte inégale

Le représentant de Kahnawake Education Center a souligné que le service d'autobus actuel ne dessert pas l'ensemble du territoire. Les trajets couvrent le noyau villageois, tandis que les zones résidentielles restent hors de la zone de desserte. Cette inégalité de service constitue un enjeu pour certains secteurs de la population, dont les étudiants et les personnes âgées.

3. Manque d'infrastructures

Certains représentants ont indiqué que les arrêts sont démunis d'abris et de sièges, ce qui rend le service inconfortable en raison des conditions météorologiques. En plus, la signalisation des arrêts est jugée insuffisante.

4. Connexion réduite

Le trajet actuel propose uniquement une connexion entre Kahnawake et le métro Angrignon. Il n'y a pas de liens avec d'autres villes ou avec la rive sud, des secteurs qui constituent des pôles de services d'importances pour les résidents de Kahnawake (p. ex. Châteauguay). En outre, il n'y a pas de lignes qui connectent Kahnawake avec des pôles intermodaux.

5. Arrêt non sécuritaire

Les usagers se trouvent en situation de vulnérabilité en raison du manque d'arrêts sécurisés, notamment sur l'autoroute 138 Sud.

6. Fréquence et horaire insuffisants

Il n'y a pas de service pendant la mi-journée pour permettre les déplacements des résidents qui n'ont pas des horaires d'études et de travail conventionnels. En plus, les participants jugent insuffisantes les fréquences du passage des autobus.

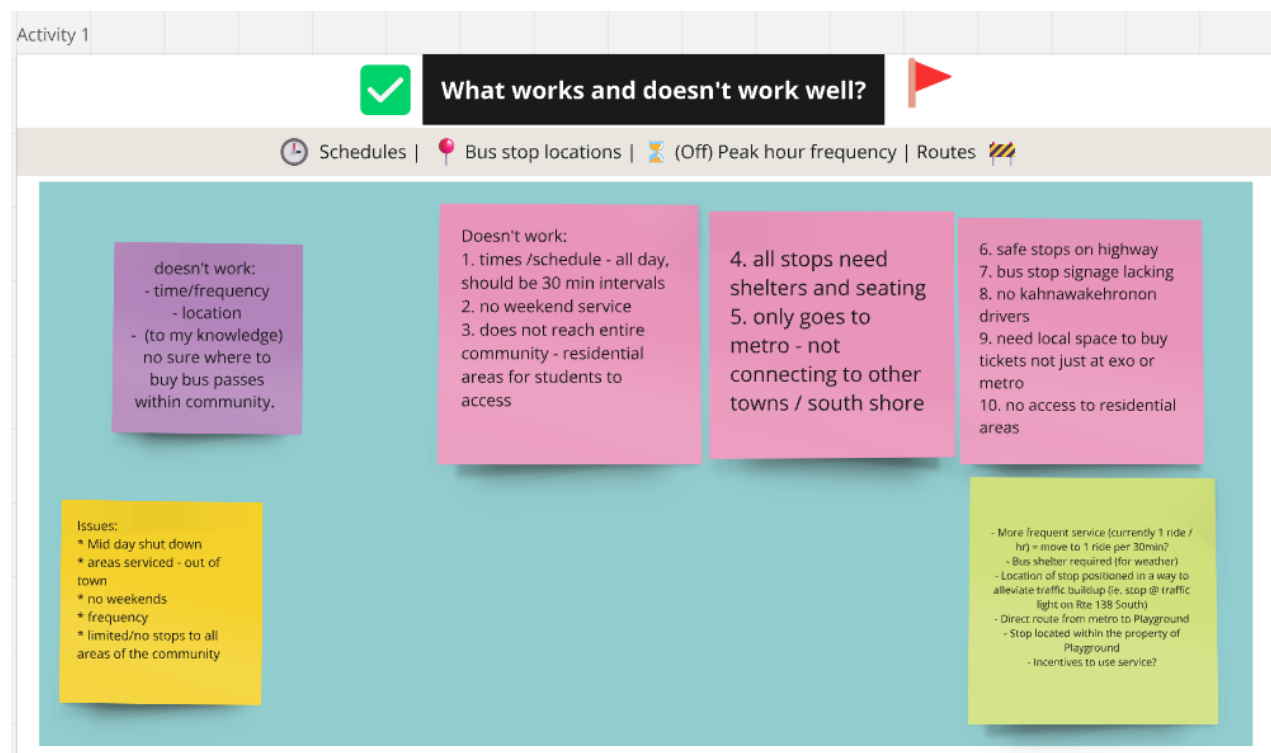
7. Faible connaissance du secteur de la part des chauffeurs

L'absence de conducteurs issus de Kahnawake (Kahnawakehronon) représente une faiblesse du service. Les participants remarquent que les conducteurs des autobus possèdent une connaissance du territoire de Kahnawake déficiente qui leur empêche de donner des renseignements corrects sur le secteur aux usagers qui en ont besoin.

8. Accès aux titres de transport déficient au niveau local

Le territoire de Kahnawake ne dispose pas d'un point de vente de titres de transport.

FIGURE 1 - Tableau Miro produit lors de l'activité 1



Propositions d'amélioration

Les parties prenantes qui ont participé dans le groupe de discussion ont aussi exprimé les propositions d'amélioration suivantes :

— Propositions d'amélioration dans le cadre de la refonte en cours

1. Offrir le service pendant le week-end

L'ensemble de parties prenantes a souligné le besoin d'offrir le service pendant les week-ends.

2. Augmenter la fréquence du service

Actuellement, il y a un autobus chaque heure. Les représentants du milieu communautaire souhaitent avoir le passage d'autobus aux 30 minutes et avoir un service pendant la mi-journée, c'est-à-dire avoir du service après la plage horaire de 9h40.

3. Aménager des arrêts sécuritaires

Bien que l'ajout d'abribus dans l'ensemble du secteur soit souhaité afin de protéger les usagers des intempéries, les commentaires des participants soulignent surtout l'importance de prévoir l'aménagement d'arrêts sécuritaires sur l'autoroute 138 Sud.

4. Diversifier les liens

Pour les parties prenantes du milieu communautaire et éducatif, les trajets devraient proposer de nouveaux liens vers certaines villes de la Rive-sud, dont Châteauguay, Saint-Constant et Sainte-Catherine. Ils souhaiteraient également la création de liens vers les stations de train et du REM à proximité du secteur.

5. Favoriser l'intermodalité

Lors des échanges, il est ressorti que l'installation de supports à vélo dans les abribus et dans les autobus optimiserait les déplacements de certains usagers.

6. Améliorer la sécurité à bord des autobus

L'ensemble de parties prenantes souhaite l'amélioration de la sécurité surtout pendant les plages horaires de soir.

7. Miser sur l'accessibilité universelle des autobus

Les autobus devraient avoir des sièges pour les personnes à mobilité réduite et offrir des conditions optimales pour leurs déplacements.

8. Positionner les arrêts de manière à réduire les embouteillages

Par exemple, il devrait avoir un arrêt au feu de circulation sur la route 138 Sud.

9. Créer un lien vers le nouveau centre de la culture et des arts de Kahnawake (The Kanien'kehá:ka Onkwawén:na Raotitióhkwa Language and Cultural Center)

Les représentants de Kahnawà:ke Tourism Welcome Center et du Kahnawà:ke Economic Development on mentionné que le trajet actuel d'autobus ne dessert pas le secteur où sera localisé le nouveau centre culturel qui verra le jour en mars 2025. Pour eux, il serait nécessaire d'améliorer la desserte dans ce secteur où est par ailleurs située l'école secondaire Kahnawà:ke Survival School (KSS).

— **Propositions d'amélioration à moyen et long terme ou nécessitant la collaboration d'autres entités**

10. Offrir deux types de service

Dans le but de mieux desservir l'ensemble du territoire, les parties prenantes du Kahnawake Youth Center et du Kahnawà:ke Economic Development ont suggéré la mise en place d'un circuit d'autobus interne et d'un circuit externe établissant un lien vers Montréal et d'autres villes.

11. Sensibiliser les conducteurs sur la réalité du territoire de Kahnawake et privilégier l'embauche de Kahnawakehronon

Les parties prenantes considèrent que les personnes issues de la communauté de Kahnawake pourraient offrir un meilleur service en raison de leur connaissance du territoire et de l'anglais. À cet égard, la représentante de Tewatohnhi'saktha (Kahnawà:ke's Economic Development Commission) a mentionné qu'il existe des programmes qui permettraient la formation et l'embauche de conducteurs de Kahnawake.

12. Favoriser les déplacements en transport collectif depuis/vers Playground

Le représentant du casino Playground a souligné que ce lieu est un pôle d'attraction d'importance dans le secteur. Afin de favoriser les déplacements en transport collectif, le représentant considère pertinent d'ajouter une ligne directe du métro Angrignon à Playground. Une autre action serait l'aménagement d'un arrêt à l'intérieur de la propriété de Playground.

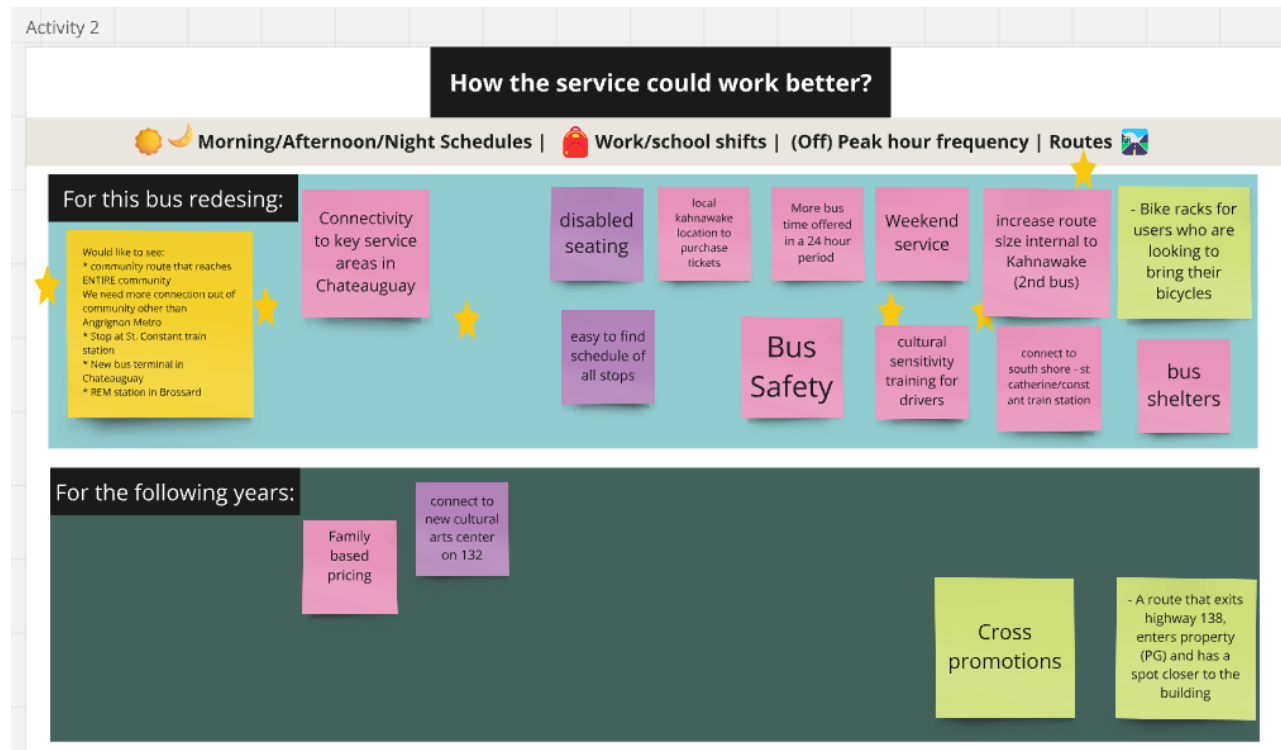
13. Proposer des incitatifs pour utiliser le service

Afin de favoriser l'utilisation de transports collectifs, le représentant du casino Playground considère envisageable de développer des partenariats avec les institutions et les entreprises du secteur. Des forfaits tarifaires arrimés aux services ou activités du secteur permettraient d'augmenter l'utilisation du service (les questions tarifaires sont de la compétence de l'ARTM).

14. Forfaits tarifaires adaptés à la réalité des utilisateurs

Le représentant du Kahnawake Youth Center a mentionné la possibilité d'établir une tarification selon les besoins des familles.

FIGURE 2 - Tableau Miro produit lors de l'activité 2



À la fin de la deuxième activité, les représentants des parties prenantes de Kahnawake étaient invités à identifier les principales améliorations à prioriser. Certains participants ont mentionné que l'ensemble des améliorations mentionnées serait nécessaire. D'autres participants ont mentionné la bonification du service pendant les week-ends, l'augmentation de la fréquence et la création de trajets qui considèrent les zones résidentielles.

FAITS SAILLANTS

Les cinq faits saillants suivants ressortent de la phase 1 de la stratégie d'engagement à Kahnawake :

1. La démarche de captation des besoins à Kahnawake a été planifiée à partir des rencontres avec le responsable du transport de Kahnawake ainsi qu'avec le Conseil Mohawk de Kahnawake (MCK). Ce qui a permis de conduire les activités à travers les canaux officiels et de bonifier les diagnostics sur les déplacements en transport collectif dans le secteur.
2. Le groupe de discussion réalisé auprès des parties prenantes de Kahnawake a permis de rassembler divers représentants des institutions économiques, éducatives et associatives qui possèdent une fine connaissance du secteur et qui sont en contact avec la réalité des utilisateurs du transport collectif dans la communauté.
3. Lors des échanges, les participants ont exprimé les principales problématiques associées au service actuellement fourni par exo. Parmi ces enjeux, on trouve principalement le manque de service le week-end et pendant la mi-journée, l'absence de desserte dans les zones résidentielles du territoire et les faiblesses dans la connectivité (liens avec d'autres villes).
4. Plusieurs pistes de solution ont été mentionnées, certaines concernent une amélioration du service dans le cadre de la refonte. Par exemple, l'augmentation de l'offre du service (week-ends et mi-journée), l'aménagement d'abribus sécuritaires, l'élargissement des trajets pour desservir les zones résidentielles et d'autres secteurs, etc.
5. Les participants ont aussi proposé des améliorations du service qui impliquent la collaboration entre les divers acteurs de la gouvernance des transports dans le secteur, dont le MCK, les institutions et associations locales et les entreprises.

MONTREAL

300-85, rue Saint-Paul Ouest
Montréal (Québec) H2Y 3V4
514 507-3600

QUEBEC

302-511, rue Saint-Joseph Est
Québec (Québec) G1K 3B7
418 914-1508

info@groupebc2.com
groupebc2.com

ANNEXE 3 REPORT FROM PHASE 1 IN KAHNAWAKE

EXO

**BUS SERVICE REDESIGN IN
THE HAUT-SAINT-LAURENT
AND SUD-OUEST SECTORS**

SEPTEMBER 4, 2024
PROJECT 2152301

REPORT FROM PHASE 1 IN
KAHNAWAKE

BC2

As all development initiatives have a direct impact on people’s lives, we are committed to thinking of living spaces in an integrated and sustainable way

Prepared by: Adriana Huerta-Núñez
Approved by: Sylvain Gariépy, urbanist, permit 983

01	2024-09-04	English version
REVISION	DATE	DESCRIPTION DE LA MODIFICATION / DE L'ÉMISSION

TABLE OF CONTENTS

INTRODUCTION	3
1 CONTEXTUAL SETTING	4
2 DISCUSSION GROUP WITH STAKEHOLDERS	5
2.1 PROCEEDINGS	6
2.2 CONCLUSIONS	6
CONCLUSION	12

LIST OF TABLES

TABLE 1 - Stakeholders identified	5
-----------------------------------	---

LIST OF FIGURES

FIGURE 1 - Miro board. Activity 1	8
FIGURE 2 - Miro Board. Activity 2	11

INTRODUCTION

For phase 1 of our bus service redesign in the Haut-Saint-Laurent and Sud-Ouest sectors, exo wanted to consult the various stakeholders as well as the population of the six concerned municipalities (Beauharnois, Châteauguay, Léry, Mercier, Saint-Isidore and Sainte-Martine) and Kahnawake. The main objective was to establish a strategy for identifying their needs and finding ways to improve service. With this in mind, exo undertook steps to ascertain the public transit needs in the Kahnawake territory, which is part of the sector concerned by the redesign project.

To realize this first phase of the redesign, exo asked the urban planning company BC2 Groupe Conseil Inc. to develop and implement a participative approach adapted to the specific reality of Kahnawake. Planning phase 1 in the territory necessitated preparatory meetings with representatives of the Mohawk Council of Kahnawake (MCK), that allowed us to get a better view of the territory and to pursue our activities through official channels.

As we did in establishing the needs in other municipalities of the sector, exo wanted to reach the population of Kahnawake through an online survey. Stakeholders were also to be consulted by means of a virtual discussion group. This report details the main lines of this consultation process and the results of the activities carried out in Kahnawake.

1 CONTEXTUAL SETTING

In February 2024, exo began talks with Kahnawake representatives in order to develop a strategy for establishing transit needs adapted to the reality of the community. For this purpose, exo met with the person in charge of transit in Kahnawake in February, and then with the MCK on May 8, 2024. During this meeting, exo outlined for the chiefs and MCK representatives exo's role in the governance of public transit as well as the aims and phases of the bus service redesign in the Haut-Saint-Laurent – Sud-Ouest sector, including its impact on the existing bus network in Kahnawake. Exo explained that the goal of this first phase was to establish a dialog with Kahnawake representatives and gather precise data directly from users in order to get a better understanding of their specific needs.

During the meeting, some representatives recognized that exo's services are necessary to connect Kahnawake with its neighbors. There is currently one line, with morning and afternoon service. It was also suggested to create more lines to connect some zones of the territory which are not served by public transit at the time being, as is the case with the new residential project and the new community center.

Some chiefs also raised questions concerning the technical aspect of the operation, namely: the need to set up a collaboration for the installation and maintenance of the bus shelters; the specifics of the paratransit system; the complexity of the address system in Kahnawake; the availability of an English language reservation service; the advantages of the recent fare revision in the Greater Montreal. Exo representatives answered all these questions and explained the ARTM's role in the planning of public transit in the Montreal region, as well as its funding and rate setting.

Some chiefs raised specific concerns regarding the current bus service, some issues of which are common to the entire sector (bus frequency during the mid-day period, east-west connection, among others). There was also an issue concerning user safety in buses after a recent harassment incident, and allegations of violation of the 30 km/h speed limit by some bus drivers.

After analysing the political implications and opportunities of this bus service redesign, the chiefs confirmed that the MCK would give their avail to the consultation. They also mentioned that the process would have to follow the appropriate channels and be validated by the representatives of public transit.

2 DISCUSSION GROUP WITH STAKEHOLDERS

For this participative activity, exo wished to meet with the main Kahnawake stakeholders by means of a virtual discussion group. The three objectives of this group were:

- • getting a better picture of mobility and development projects in the sector;
- • hear some of their preoccupations and gather suggestions for improving bus transit;
- • discuss issues that would allow us to establish strategic orientations in designing the new network.

Together with the MCK, BC2 identified the stakeholders who were to be invited to take part in this activity (table 1). They include representatives of educational institutions, community organizations and businesses.

TABLE 1 - Stakeholders identified

	STAKEHOLDERS	ATTENDED MEETING
1	Tewatohnni'saktha	✓
2	Kahnawà:ke Tourism Welcome Center	✓
3	Kahnawake Education Center	✓
4	Kahnawà:ke Shakotia'takehnhas Community Services	
5	Kanien'keháka Onkwawén:na Raotitíóhkwa Language and Cultural Center	
6	Kateri Memorial Hospital Centre	
7	Kahnawake Youth Center	✓
8	Step by Step Child and Family Center	
9	First Nations Regional Adult Education Center	
10	Quebec Native Women	
11	First Nations Human Resource Development Commission	
12	Caisse populaire Kahnawà:ke	
13	Playground	✓
14	Host Hotel	
15	Deer Crossing Plaza (shelter)	

2.1 PROCEEDINGS

The discussion group was held on Tuesday, July 30, from 10:30 a.m. to 12:00 a.m. It was led by Patricia Deer and Adriana Huerta-Nunez of BC2. On exo's side, Vincent Pelletier Bonenfant took an active part in the talks while Claude Pelletier and Conor DeSantis acted as observers.

After a brief introduction explaining BC2's mandate and the goals of the meeting, exo laid out the objectives of the redesign project and the phases of its realization. The participants were able to give their opinions during the subsequent activities.

First, they were asked to answer the question "What works and what doesn't work well?" in order to bring out any problem associated with exo's bus service. The second question, "How could the service work better?", gave them an occasion to reflect on the type of service they wanted and to identify the improvements that should be integrated in the present redesign, as well as those that are more long-term and should be worked out with the collaboration of all concerned parties.

To express their views, the participants used a Miro virtual board on which they could stick post-its. The subjects touched upon were mainly routes, stops and frequency. Some other aspects of service were brought up, but they fall under the competence of the ARTM (Agence régionale de transport métropolitain). They were noted in the report to give a more complete picture of public transit in the sector.

2.2 CONCLUSIONS

What works and what doesn't work well?

The participants in the meeting identified the following **eight issues**:

1. **Insufficient service**

According to the stakeholders, lack of service during weekends is one of the main concerns in Kahnawake. This situation not only makes life difficult for residents of the sector who do not own a car, but it also hinders the development of tourism-related activities and events (except for the pow-pow, for which exo supplies special transit service).

2. Limited coverage

The representative for the Kahnawake Education Center stressed the fact that the bus service does not cover the entire territory. Existing routes cover the village kernel but not the residential areas. This is a problem for certain groups of the population, notably students and older people.

3. Lack of infrastructures

Some representatives mentioned the fact that the bus stops do not feature shelters or seats, which is rather unpleasant in bad weather conditions. The signage of stops is also deemed insufficient.

4. Limited connectivity

The current route only connects between Kahnawake and the Angrignon metro station. There is no link to other municipalities or to the rest of the South Shore, all sectors which constitute important service poles for Kahnawake residents (Châteauguay, for instance). Also, there aren't any lines connecting Kahnawake to intermodal poles.

5. Unsafe bus stops

Users are vulnerable due to the lack of safe bus stops, especially on highway 138 South.

6. Insufficient frequency and limited schedule

There is no mid-day service to allow residents without a conventional student or work schedule to get around. Participants also found the bus frequency insufficient.

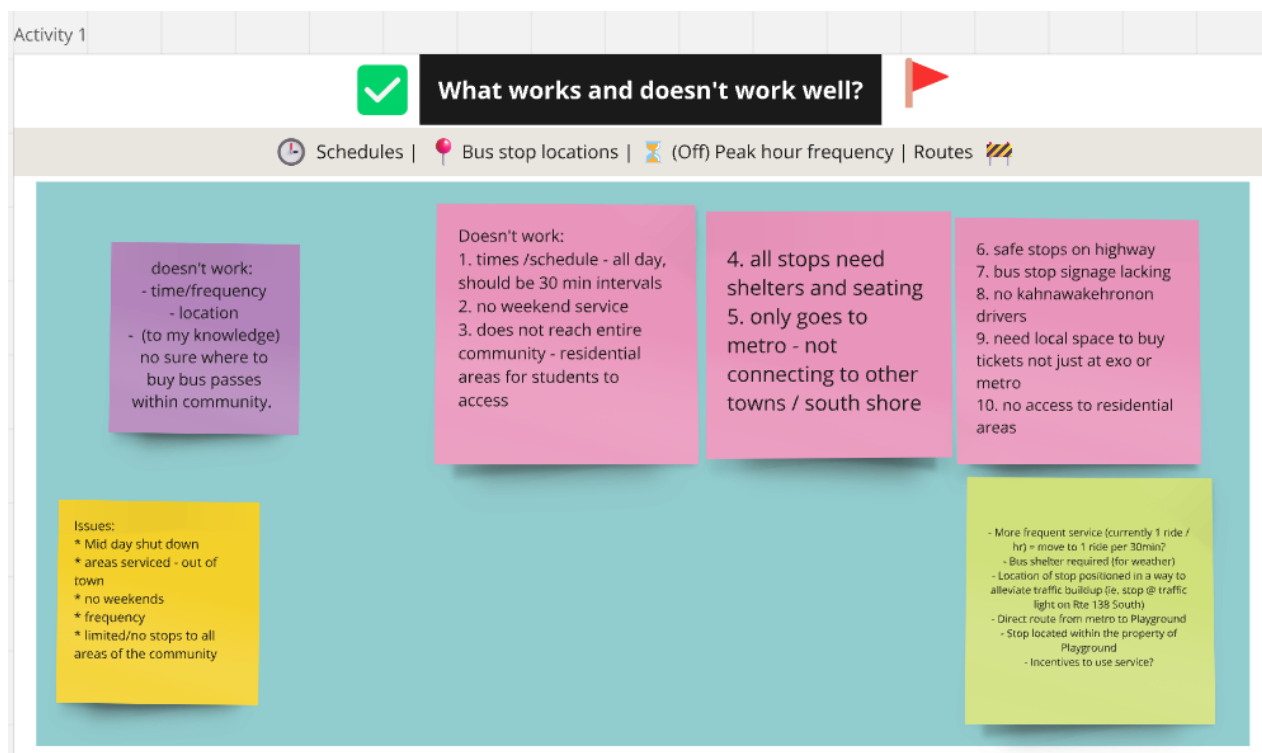
7. Drivers unfamiliar with sector

The participants noted that their poor knowledge of the Kahnawake territory makes drivers unable to give correct information to users. The lack of Kahnawake-born drivers (Kahnawakehronon) is a weakness of the service offered so far.

8. No local access to transit fares

There is no service outlet on Kahnawake territory.

FIGURE 1 - Miro board. Activity 1



Suggestions for improvement

The stakeholders who took part in the discussion group suggested the following improvements.

Improvement proposals within the scope of the redesign project

1. Provide weekend service

Everyone around the table stressed the need for weekend bus service.

2. Increase frequency

At the time being, a bus passes every hour. Representatives of the community sector asked for 30-minute passages and also for mid-day service, i.e. after the 9:40 period.

3. Install safe bus stops

Although everybody wanted bus shelters throughout the entire sector to protect users against bad weather conditions, most comments stressed the importance of having safe bus stops along highway 138 South.

4. Create more connections

For the stakeholders of the community and educational sectors, bus routes should connect to South Shore municipalities like Châteauguay, Saint-Constant and Sainte-Catherine. They also wished to have connections to the train and REM stations of the sector.

5. Encourage intermodality

During the discussion, it was mentioned that adding bike racks in bus shelters and on buses would be of help to some transit users.

6. Improve security on buses

All stakeholders expressed the need for better security onboard buses, especially in the evening.

7. Offer universal accessibility

Buses should be equipped with seats for disabled people and, more generally, offer optimal conditions to make their commuting easier.

8. Install bus stops so as to avoid traffic jams

Example: there should be a stop at the traffic light on highway 38 South.

9. Establish a connection to the new Kanien'keháka Onkwawén:na Raotitióhkwa Language and Cultural Center

Representatives of the Kanien'keháka Onkwawén:na Raotitióhkwa Language and Cultural Center and of the Kahnàwa:ke Economic Development Commission mentioned that the current bus route does not serve the sector where the new cultural center will be located as of March 2025. In their opinion, this is a must, especially since the Kahnawà:ke Survival School (KSS) secondary school is also located in this sector.

Medium- or long-term improvement proposals or improvements necessitating the collaboration of other entities

10. Offer two types of service

In order to serve the entire territory more efficiently, stakeholders of the Kahnawake Youth Center and the Kahnàwa:ke Economic Development Commission suggested putting in place, in addition to the local bus service, an extended one connecting to Montreal and other municipalities.

11. Increase drivers' awareness of the Kahnawake reality and give priority to hiring Kahnawakehronon

The stakeholders are of the opinion that people from the Kahnawake community would offer better service because of their knowledge of the territory and of the English language. In this respect, the Tewaohnhì'saktha (Kahnàwa:ke Economic Development Commission) representative mentioned that programs exist which would allow training and hiring of Kahnawake drivers.

12. Provide collective transit to and from Playground

The Playground casino representative emphasized that the place is an important attraction in the sector. In order to facilitate transit to and from the casino, he considered it would be useful to have a direct connection from Angrignon metro station to Playground. There could also be a stop on the Playground property itself.

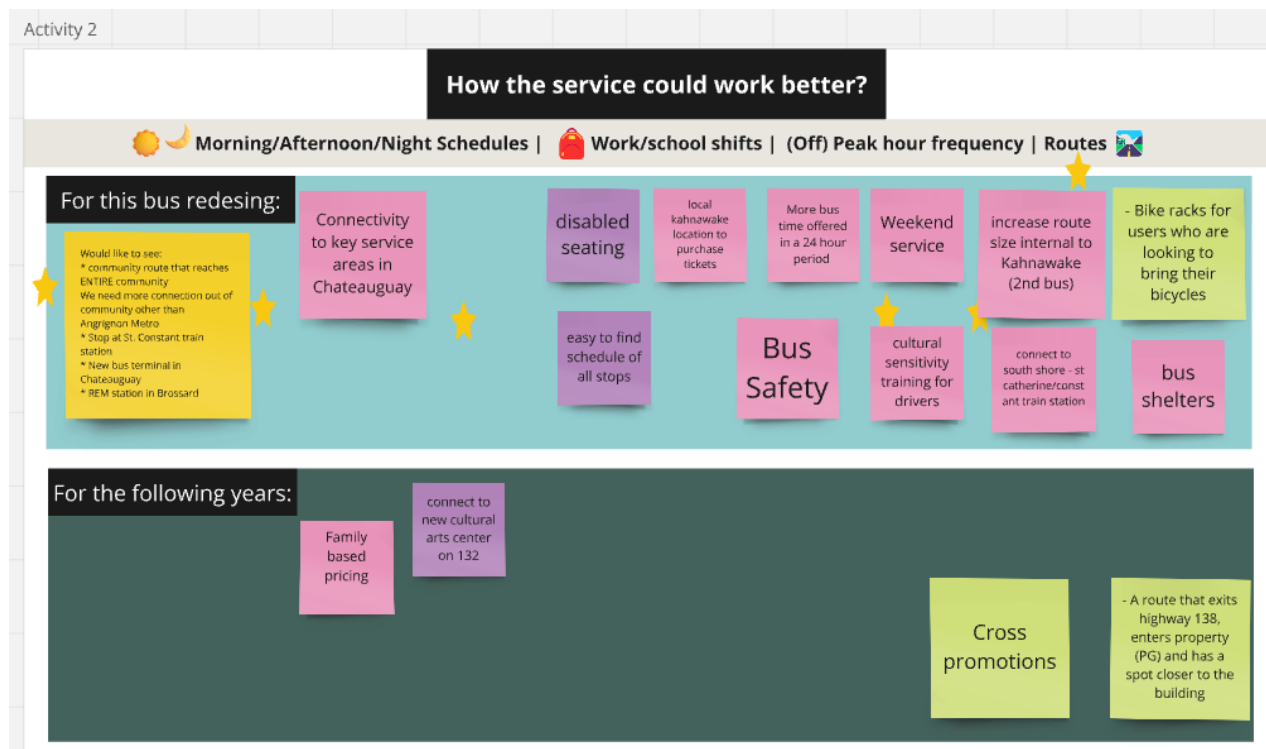
13. Add incentives to promote transit service

As a way to promote collective transit, the Playground casino representative suggested developing partnerships with institutions and businesses of the sector. Rate packages linked to services or activities in the sector would help increase service (rate questions fall under ARTM jurisdiction).

14. Rate packages adapted to the users' reality

The Kahnawake Youth Center representative raised the possibility of having rates adapted to the reality of families.

FIGURE 2 - Miro Board. Activity 2



At the end of the second activity, the representatives of the various Kahnawake stakeholders were asked to identify the possible improvements they would prioritize. Some of them insisted that all of them were necessary. Others mentioned weekend service, an increase in frequency and having routes that serve residential areas.

CONCLUSION

1. The process of identifying the transit needs in Kahnawake was planned in meetings with the person in charge of transit in Kahnawake and representatives of the Mohawk Council of Kahnawake (MCK). This allowed us to pursue our activities through official channels and get a better understanding of the transit habits and needs in this sector.
2. The discussion group with various Kahnawake stakeholders allowed us to bring together representatives of economic, educational and associative organizations with a precious knowledge of the sector and who are in contact with the reality of transit users in the community.
3. During this meeting, the participants voiced the main problematics associated with the service currently offered by exo. Among these issues, we note above all the lack of service during weekends, the absence of service in residential areas of the territory and weaknesses in connectivity (with other municipalities).
4. Many solutions were mentioned, some concerning ways to improve service within the framework of the service redesign. For example, increasing the service offer (weekends and mid-day), installing safe bus shelters, extending routes in order to serve residential areas and other sectors, etc.
5. Participants also proposed ways to improve service that implied collaborating with various actors governing transit in the sector, among them the MCK, local institutions and associations, and businesses.

MONTREAL

300-85 Saint-Paul Street West
Montreal (Quebec) H2Y 3V4
514 507-3600

QUEBEC

302-511 Saint-Joseph Street East
Quebec (Quebec) G1K 3B7
418 914-1508

info@groupebc2.com
groupebc2.com

ANNEXE 4 GROUPES DE DISCUSSION AVEC LES PARTIES PRENANTES

Liste de parties prenantes invitées

NO	DOMAINE	ORGANISATION	MUNICIPALITÉ
1	Associatif	Table de concertation des aînés Beauharnois-Salaberry	Beauharnois
2	Associatif	Association québécoise de défense des droits des personnes retraitées et préretraitées - Valleyfield-Suroît	Beauharnois
3	Associatif	Corporation développement communautaire Beauharnois-Salaberry	Beauharnois
4	Associatif	Office municipal d'habitation de Beauharnois	Beauharnois
5	Associatif	Carrefour Jeunesse Emploi Beauharnois-Salaberry	Beauharnois
6	Associatif	Comité logement Beauharnois	Beauharnois
7	Associatif	Maison des jeunes de Beauharnois	Beauharnois
8	Associatif	Centre d'action bénévole de Beauharnois	Beauharnois
9	Associatif	Centre-conseil en emploi	Beauharnois
10	Associatif	Regroupement des usagers du transport adapté de Châteauguay (RUTAC)	Châteauguay
11	Associatif	Carrefour jeunesse-emploi Châteauguay	Châteauguay
12	Associatif	Maison des jeunes Châtelois	Châteauguay
13	Associatif	Office municipal d'habitation de Châteauguay	Châteauguay
14	Associatif	La rencontre châteauguoise	Châteauguay
15	Associatif	Table locale de médecine du RLS de Jardins-Roussillon	Châteauguay
16	Associatif	Action sur la Violence et Intervention Familiale (AVIF)	Châteauguay
17	Associatif	Alliance carrière travail	Châteauguay
19	Associatif	Centre communautaire de Châteauguay	Châteauguay
20	Associatif	Centre d'action bénévole du Grand Châteauguay	Châteauguay
21	Associatif	Centre d'aide et de lutte contre les agressions à caractère sexuel (CALACS) de Châteauguay	Châteauguay
22	Associatif	Chez-nous solidaire	Châteauguay
23	Associatif	L'Accolade Santé mentale	Châteauguay
24	Associatif	La Re-Source	Châteauguay
25	Associatif	La Maison sous les arbres	Châteauguay
26	Associatif	Manoir D'Youville	Châteauguay
27	Associatif	Mouvement Action-Découverte	Châteauguay
28	Associatif	Pouvoir d'AGIR	Châteauguay
29	Associatif	Quartier des femmes	Châteauguay
30	Associatif	SEMO Le Jalon	Châteauguay
31	Associatif	Solides	Châteauguay

NO	DOMAINE	ORGANISATION	MUNICIPALITÉ
32	Associatif	Centre de santé Desjardins. À travers la Fondation Anna-Laberge	Châteauguay
33	Associatif	Centre 55+	Châteauguay
34	Associatif	MWCN - Montérégie West Community Network	Châteauguay
35	Associatif	Chateauguay Valley Litteracy Council	Châteauguay
36	Associatif	Réseau d'information et d'aide aux personnes assistées sociales (RIAPAS)	Châteauguay
37	Associatif	Club Rendez-vous de Châteauguay	Châteauguay
38	Associatif	Centre d'éducation populaire du Grand Châteauguay	Châteauguay
39	Associatif	SDEM SEMO Montérégie	Châteauguay
40	Associatif	Office d'habitation du Haut-Saint-Laurent	Général
41	Associatif	Société de conservation et d'aménagement des bassins versants de la zone Châteauguay	Général
42	Associatif	Conseil régional de l'environnement de la Montérégie	Général
43	Associatif	Centre de vie autonome Montérégie	Général
44	Associatif	Collectif de défense des droits de la Montérégie	Général
45	Associatif	Association pour le transport collectif sur la Rive-Sud	Général
46	Associatif	Concertation Horizon	Général
47	Associatif	Pôle d'économie sociale de la Vallée-du-Haut-Saint-Laurent	Général
48	Associatif	Moisson Sud-Ouest	Général
49	Associatif	Réseau communautaire de la Montérégie Ouest	Général
50	Associatif	Comité Zone d'intervention prioritaire (ZIP) du Haut-Saint-Laurent	Général
51	Associatif	Comité logement Rive-Sud	Général
52	Associatif	Centre Multifonctionnel Horizon	Léry
53	Associatif	La Station de l'aventure, Maison de la famille	Léry
54	Associatif	La Station de l'Aventure	Léry
55	Associatif	Rues principales	Mercier
56	Associatif	Entraide Mercier	Mercier
57	Associatif	Association Infertilité Québec	Mercier
58	Associatif	Fondation Gisèle Faubert	Mercier
59	Associatif	La Maison des jeunes L'Entracte	Sainte-Martine
60	Associatif	Cœur de Village	Saint-Isidore
61	Associatif	Le Gueulart	Saint-Isidore
62	Associatif	Maison des jeunes mercierois	
63	Experts	Association des transports collectifs ruraux du Québec	Général
64	Institutionnel	CLSC de Beauharnois	Beauharnois
65	Institutionnel	CHSLD Cécile-Godin	Beauharnois
66	Institutionnel	Coopérative de travail du Pavillon de Beauharnois	Beauharnois

NO	DOMAINE	ORGANISATION	MUNICIPALITÉ
67	Institutionnel	Résidence Beauharnois	Beauharnois
68	Institutionnel	École Jésus-Marie	Beauharnois
69	Institutionnel	École Notre-Dame-de-la-Paix	Beauharnois
70	Institutionnel	École Saint-Eugène	Beauharnois
71	Institutionnel	École Saint-Paul / La Nouvelle-École	Beauharnois
72	Institutionnel	École secondaire des Patriotes-de-Beauharnois	Beauharnois
73	Institutionnel	Centre de formation professionnelle du Suroît	Beauharnois
74	Institutionnel	Garderie Zookakou	Beauharnois
75	Institutionnel	Centre de la petite enfance Bobino	Beauharnois
76	Institutionnel	Hôpital Anna-Laberge	Châteauguay
77	Institutionnel	CLSC de Châteauguay	Châteauguay
78	Institutionnel	Maison des aînés et alternative de Châteauguay	Châteauguay
79	Institutionnel	CHSLD de Châteauguay	Châteauguay
80	Institutionnel	Centre de services ambulatoires et groupe de médecine de famille universitaire Jardins-Roussillon	Châteauguay
81	Institutionnel	Le Manoir Laverdure inc.	Châteauguay
82	Institutionnel	Les immeubles André Gagnon Inc. / Résidence Mary Élizabeth	Châteauguay
83	Institutionnel	Résidence les Quatre Saisons	Châteauguay
84	Institutionnel	Vice Versa Châteauguay	Châteauguay
85	Institutionnel	École régionale Brenda-Milner	Châteauguay
86	Institutionnel	École alternative des Trois-Sources	Châteauguay
87	Institutionnel	École de la Rive	Châteauguay
88	Institutionnel	École Gérin-Lajoie	Châteauguay
89	Institutionnel	École Laberge	Châteauguay
90	Institutionnel	École Marc-André-Fortier	Châteauguay
91	Institutionnel	École Notre-Dame-de-l'Assomption	Châteauguay
92	Institutionnel	École Saint-Jean-Baptiste	Châteauguay
93	Institutionnel	École Saint-Jude	Châteauguay
94	Institutionnel	École Gabrielle-Roy	Châteauguay
95	Institutionnel	École Louis-Philippe-Paré	Châteauguay
96	Institutionnel	École Marguerite-Bourgeois	Châteauguay
97	Institutionnel	Centre de formation générale aux adultes des Grandes-Seigneuries	Châteauguay
98	Institutionnel	École de formation professionnelle de Châteauguay	Châteauguay
99	Institutionnel	St. Willibrord School	Châteauguay
100	Institutionnel	Centennial Park School	Châteauguay
101	Institutionnel	Howard S. Billings High School	Châteauguay

NO	DOMAINE	ORGANISATION	MUNICIPALITÉ
102	Institutionnel	New Frontiers School Board	Châteauguay
103	Institutionnel	Harmony Elementary	Châteauguay
104	Institutionnel	Mary Gardner School	Châteauguay
105	Institutionnel	Centre culturel Georges-P.-Vanier	Châteauguay
106	Institutionnel	Nova Career Centre	Châteauguay
107	Institutionnel	CISSS de la Montérégie-Ouest	Général
108	Institutionnel	Centre de services scolaire des Grandes-Seigneuries	Général
109	Institutionnel	Centre de services scolaire de la Vallée-des-Tisserands	Général
110	Institutionnel	Corporation de développement communautaire du Roussillon	Général
111	Institutionnel	Direction loisirs, culture et vie communautaire	Mercier
112	Institutionnel	Loisirs, sports, culture et vie communautaire	Sainte-Martine
113	Institutionnel	École de L'Archipel	Léry
114	Institutionnel	Garderie les Apprentis explorateurs	Léry
115	Institutionnel	Les Jardins Mercier	Mercier
116	Institutionnel	École des Bons-Vents	Mercier
117	Institutionnel	École Saint-Joseph	Mercier
118	Institutionnel	École Saint-René	Mercier
119	Institutionnel	École Bonnier	Mercier
120	Institutionnel	École Sacré-Cœur	Sainte-Martine
121	Institutionnel	École Sainte-Martine	Sainte-Martine
122	Institutionnel	CPE Abracadabra	Sainte-Martine
123	Institutionnel	École Saint Isidore-Langevin	Saint-Isidore
124	Institutionnel	Cégep de Valleyfield	Salaberry-de-Valleyfield
125	Institutionnel	Hôpital du Suroît	Salaberry-de-Valleyfield
126	Institutionnel	Garderie Les Minis Sportifs	Général
127	Institutionnel	Centre d'études de Saint-Constant et de Vaudreuil	Général
128	Socio-économique	Parc industriel de Beauharnois	Beauharnois
129	Socio-économique	La Tribu Village Urbain	Beauharnois
130	Socio-économique	Cité Beauharnois	Beauharnois
131	Socio-économique	Projet Axe.B	Beauharnois
132	Socio-économique	Viva-Cité Beauharnois	Beauharnois
133	Socio-économique	Projet Saint-Paul	Beauharnois
134	Socio-économique	District Beauharnois	Beauharnois
135	Socio-économique	Héritage Saint-Bernard	Châteauguay
136	Socio-économique	Centre local d'emploi	Châteauguay
137	Socio-économique	Square Châteauguay	Châteauguay

NO	DOMAINE	ORGANISATION	MUNICIPALITÉ
138	Socio-économique	Centre Régional de Châteauguay	Châteauguay
139	Socio-économique	Thermetco	Châteauguay
140	Socio-économique	Les constructions C&G	Châteauguay
141	Socio-économique	Clôtures directes	Châteauguay
142	Socio-économique	Groupe STCH	Châteauguay
143	Socio-économique	DUCO Drilling Supply Inc.	Châteauguay
144	Socio-économique	Clermont Ltée	Châteauguay
145	Socio-économique	Remorquage Charrette	Châteauguay
146	Socio-économique	Pyro-Air	Châteauguay
147	Socio-économique	Gerpro Construction	Châteauguay
148	Socio-économique	Environmental 360 Solutions.	Châteauguay
149	Socio-économique	Laboratoire GS	Châteauguay
150	Socio-économique	Châteauguay Hydraulique	Châteauguay
151	Socio-économique	Ultra Bio-Logics	Châteauguay
152	Socio-économique	X-Rail	Châteauguay
153	Socio-économique	Les Industries Technoform	Châteauguay
154	Socio-économique	Logiag	Châteauguay
155	Socio-économique	Promett	Châteauguay
156	Socio-économique	Canada Pontoon	Châteauguay
157	Socio-économique	Alerte protection incendie	Châteauguay
158	Socio-économique	Structurack	Châteauguay
159	Socio-économique	Covibro	Châteauguay
160	Socio-économique	Yourbarfactory	Châteauguay
161	Socio-économique	Creopack	Châteauguay
162	Socio-économique	Polyrol	Châteauguay
163	Socio-économique	Alex Lambert Électrique	Châteauguay
164	Socio-économique	D.A.B. Transport	Châteauguay
165	Socio-économique	C.C.Air	Châteauguay
166	Socio-économique	DG Électrique	Châteauguay
167	Socio-économique	Groupe ADN	Châteauguay
168	Socio-économique	Thermopompes N&R Sol	Châteauguay
169	Socio-économique	Thibert	Châteauguay
170	Socio-économique	Aspectair	Châteauguay
171	Socio-économique	Dryco Group	Châteauguay
172	Socio-économique	SMR Experts	Châteauguay
173	Socio-économique	Green Farm	Châteauguay

NO	DOMAINE	ORGANISATION	MUNICIPALITÉ
174	Socio-économique	Carrosserie Châteauguay	Châteauguay
175	Socio-économique	CCM Informatique	Châteauguay
176	Socio-économique	Storcan	Châteauguay
177	Socio-économique	CMP	Châteauguay
178	Socio-économique	Carbon Steel Profiles	Châteauguay
179	Socio-économique	Chambre de commerce du Grand Châteauguay	Général
180	Socio-économique	Chambre de commerce et d'industries BVHSL	Général
181	Socio-économique	Chambre de commerce et d'industrie du Grand Roussillon	Général
182	Socio-économique	Union des producteurs agricoles Montérégie	Général
183	Socio-économique	Accès entreprises Beauharnois-Salaberry	Général
184	Socio-économique	Centre local de développement Beauharnois-Salaberry	Général
185	Socio-économique	Centre d'entrepreneuriat de Grandes-Seigneuries	Général
186	Socio-économique	Groupe Innoconcept. Projet de développement Quartier de l'école	Léry
187	Socio-économique	Société de transport de Salaberry-de-Valleyfield	Salaberry-de-Valleyfield
188	Socio-économique	Complexe industriel Valdev	Salaberry-de-Valleyfield
189	Socio-économique	Musée québécois d'archéologie - Pointe-du-Buisson	Beauharnois

Liste de présence aux groupes de discussion

Groupe 1. 22 avril 2024

NO.	ORGANISATION
1	CDC Beauharnois-Salaberry
2	Cégep de Valleyfield
3	Centre de formation professionnelle du Suroît. Centre de services scolaire de la Vallée-des-Tisserands (2 représentants)
4	Comité MADA (Municipalité amie des aînés) ville de Léry
5	Concertation Horizon
6	FADOQ St-Joachim de Châteauguay
7	Fondation Anna-Laberge
8	Héritage Saint-Bernard
9	La Rencontre châteauguoise
10	Manoir D'Youville
11	New Frontiers School Board (2 représentants)
12	SDEM SEMO Montérégie
13	Table locale du RLS Jardins-Roussillon pour le DRMG de la Montérégie

Groupe 2. 24 avril 2024

NO.	ORGANISATION
1	Société de transport de Salaberry-de-Valleyfield
2	Association québécoise de défense des droits des personnes retraitées et préretraitées (AQDR) Forts et Jardins
3	Yourbarfactory
4	Centre de services scolaire de la Vallée-des-Tisserands
5	Association des transports collectifs ruraux du Québec
6	Réseau d'information et d'aide aux personnes assistées sociales (RIAPAS)
7	Centre intégré de santé et de services sociaux de la Montérégie-Ouest
8	Carrefour jeunesse-emploi de Châteauguay
9	La Ressource
10	La Station de l'Aventure Maison de la famille

Groupe 3. 26 avril 2024

NO	ORGANISATION
1	Conseil régional de l'environnement de la Montérégie
2	Association pour le transport collectif de la Rive-Sud
3	École de formation professionnelle de Châteauguay
4	Cégep de Valleyfield
5	Carrefour jeunesse-emploi Beauharnois-Salaberry
6	Service de l'organisation scolaire et du transport. CSS Grandes Seigneuries
7	Actions familles Sainte-Martine/Saint-Urbain Premier
8	CISSS de la Montérégie Ouest (CSSS Jardins-Roussillon)
9	Centre de formation générale aux adultes (2 représentants)
10	MRC de Roussillon
11	CDC Roussillon
12	RUTAC
13	CISSS de la Montérégie-Ouest, CLSC Valleyfield
14	Hôpital Anna-Laberge
15	Ville de Beauharnois (2 représentants)
16	École régionale Brenda-Milner

ANNEXE 5 FICHE INFORMATIVE

Ce qu'il faut savoir sur la refonte du réseau d'autobus d'exo

exo mon réseau

Fiche informative sur la refonte du réseau d'autobus



➤ QUOI ?

Entamée en 2019, la refonte du réseau d'autobus consiste à **revoir l'ensemble des lignes d'autobus du réseau d'exo**, de les **adapter** et de les **améliorer** en fonction des besoins de la population et des parties prenantes.

Il s'agit essentiellement de faire une **révision réfléchie des tracés**, d'**harmoniser les horaires** et de **créer des arrimages** permettant l'optimisation des services d'autobus.

➤ QUAND ?

La refonte du secteur Haut-Saint-Laurent - Sud-Ouest s'échelonne sur **environ 3 ans** de la façon suivante :

Hiver 2024 - Été 2024

Évaluation des besoins

Automne 2024 - Automne 2025

Validation du scénario de desserte

Hiver 2025 - Printemps 2027

Préparation de la mise en œuvre



➤ OÙ ?

7 municipalités/territoire et 2 MRC sont concernées par la refonte :

Beauharnois - Châteauguay - Kahnawake - Léry - Mercier - Saint-Isidore - Sainte-Martine - MRC Roussillon - MRC Beauharnois-Salaberry

➤ COMMENT ?

La refonte du réseau d'autobus comporte **deux phases** de consultation publique :

- La **Phase 1** vise à capter les besoins et les préoccupations des usagers actuels et potentiels afin de dégager les orientations qui serviront de base à la conception du nouveau réseau.
- La **Phase 2** permettra de présenter le scénario de refonte proposé et d'identifier les pistes de bonification avant de passer à l'étape de mise en œuvre du nouveau réseau dont la mise en service est prévue au printemps 2027.

Chaque phase de consultation comprend des activités consultatives incluant un sondage en ligne, des groupes de discussion, des consultations pop-up et des soirées citoyennes. Pour identifier les opportunités d'amélioration, exo a fait appel au Groupe BC2, firme d'aménagement et de développement urbain spécialisée en participation publique, pour assurer l'animation des consultations, l'analyse des propos recueillis et l'intégrité du processus.



COMMENT CONTRIBUER À CETTE REFONTE ?

- Répondre au **sondage en ligne**
- Participer aux **séances de consultation en présentiel et en virtuel**
- S'informer sur le projet et les activités sur le **site web d'exo**



exo est toujours à l'écoute.
Vous pouvez transmettre vos commentaires en tout temps à notre service à la clientèle.

POURQUOI PARTICIPER ?

L'engagement des citoyens à l'égard d'une refonte majeure du réseau d'autobus est une étape incontournable de ce processus. Les usagers actuels et potentiels du réseau enrichiront les propositions techniques pour aider exo dans la planification d'un nouveau réseau optimisé. C'est l'opportunité de créer un réseau d'autobus le plus adapté à vos besoins !

➤ **Suivez l'évolution des projets**



ANNEXE 6 RÉSULTATS DU SONDAGE



exo mon réseau

Refonte du réseau d'autobus

Secteur Haut-Saint-Laurent - Sud-Ouest

Résultats du sondage



Méthodologie

Haut-Saint-Laurent – Sud-Ouest





• Objectif

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

• Méthodologie



Sondage en ligne du 29 avril au 24 mai 2024

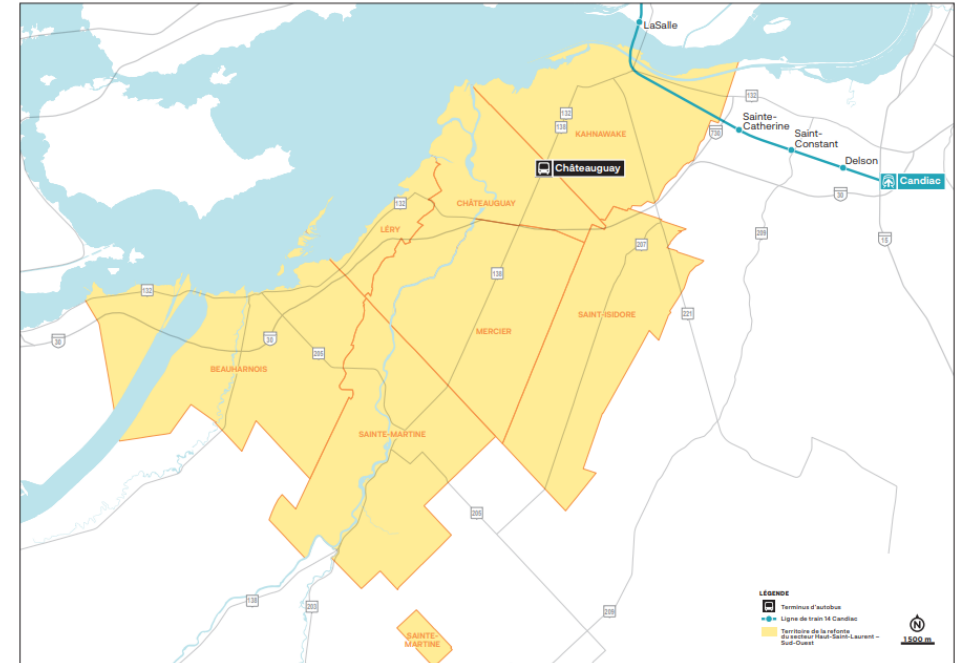
Prolongation auprès de Kahnawake jusqu'au 2 juillet

- Les réponses ont été exportées et traitées sous Excel et DisplayR.
- Les réponses ont été traitées de manière à différencier entre autres les préférences et les besoins des étudiants VS des travailleurs ainsi que les clients VS non-clients.
- Les réponses ont aussi été analysées par municipalité lorsque les effectifs étaient suffisants (certaines municipalités ont été regroupées).

■ Haut-Saint-Laurent – Sud-Ouest

SECTEUR HAUT-SAINT-LAURENT – SUD-OUEST

exo



10-15 minutes



1098 répondants

188 répondants ont répondu en anglais

■ Profil des répondants (n=1098)

Nombre de répondants par municipalité ou région.

n=		Montréal	111
Châteauguay	483	Le Richelain-Roussillon (Saint-Constant, La Prairie, Delson, etc.)	35
Mercier	152	Rive-Sud (Verchères, Contrecoeur, etc.)	35
Beauharnois et Léry*	147	Montérégie-Ouest (Saint-Rémi, Saint-Michel, etc.)	16
Sainte-Martine	47	Presqu'île (Vaudreuil, etc.)	9
Kahnawake	29	Autre	6
Saint-Isidore	28		

*Léry n'ayant eu que 17 répondants, il a été choisi de regrouper les résultats avec Beauharnois.
Même chose pour Valleyfield et ses 11 répondants,

Occupation



59%



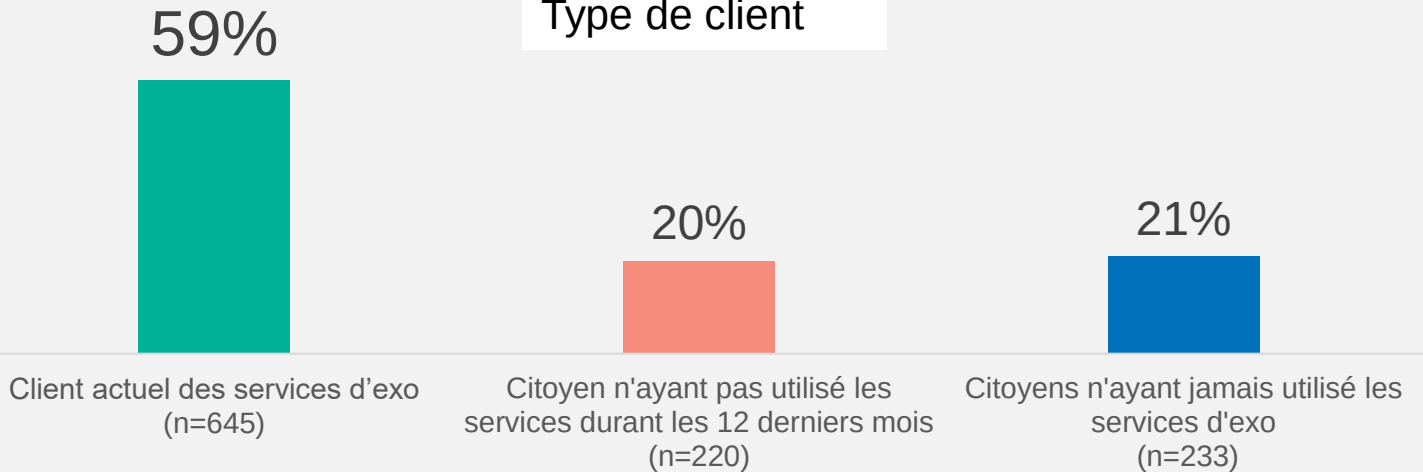
17%



16%

Autre : 8%

Type de client



Provenance des répondants selon la campagne / média

	%	Nb répondants
Transit	16%	174
Bannières Web	6%	68
Publipostage Kahnawake	0%	4
SEM	2%	28
Autre (courriel, etc.)	40%	437
Association Horizon	2%	23
Panel Léger	33%	364
Total	100%	1,098

■ Rappel du questionnaire



- Lieux mal desservis par exo

- Priorisation des critères favorisant l'utilisation du transport collectif

Profil et habitudes de mobilité

Couverture Services et périodes

Préférences et seuils acceptables

Préférences scénarios

- Client exo ou non
- Sexe, âge, occupation, télétravail
- Périodes de déplacement
- Nb personnes dans foyer
- Possession voiture
- Ville de résidence, Code postal
- Lieu de travail ou d'études habituel
- Modes de transport utilisés
- Fréquence d'utilisation transport collectif
- Raisons de non-utilisation exo

- Classement des secteurs qu'exo devraient mieux desservir (top 5 puis top 1)
- Classement des périodes qu'exo devraient améliorer
- Amélioration desserte locale

➔ Citoyens n'ayant jamais utilisé exo : notoriété d'exo et des services offerts + intentions d'utilisation

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

- Modes utilisés pour déplacement actuel au centre-ville
- Choix selon 3 options pour un déplacement vers le centre-ville : bus direct VS bus +métro VS bus+train
- Raisons du choix



FAITS SAILLANTS



Critères favorisant l'utilisation en transport collectif en autobus :

Les 5 critères qui ressortent*	Rang de classement de chaque critère				
					
	Travailleurs	Étudiants	Retraités	Clients exo	Non clients
• Avoir un trajet direct, sans correspondance	1	7	3	3	1
• Une meilleure fréquence en hors pointe (9h-15h30)	5	1	1	2	4
• Une meilleure fréquence en pointe du matin (6h-9h) et de l'après-midi (15h30-18h30)	3	2	10	1	5
• Un temps de trajet en transport collectif attrayant par rapport à la voiture	2	6	2	4	2
• Un accès au transport collectif à moins de 5 minutes de marche de mon domicile	4	3	4	7	3
• Une meilleure synchronisation des horaires lors des correspondances autobus	6	4	7	6	7
• Une meilleure fréquence en fin de semaine	8	5	5	5	8

**Les répondants devaient sélectionner et classer 5 des 11 critères proposés*

La lecture des résultats se fait de cette manière : « Auprès des Travailleurs, le critère numéro 1 pour favoriser l'utilisation de l'autobus est d'avoir un trajet direct, sans correspondance. Ce même critère arrive en 7^{ième} position parmi les étudiants. Les étudiants privilégient en 1^{er} choix d'avoir une meilleure fréquence en hors pointe. »

Secteurs sur lesquels exo devrait se concentrer en termes de desserte :

- **Municipalités à l'intérieur du territoire de refonte : Châteauguay, Beauharnois, Mercier, Léry, Saint-Isidore, Sainte-Martine, Kahnawake**

Choix 1 prioritaire pour tous

Amélioration des périodes de service prioritaires :

- **Période de pointe du matin (entre 6h et 9h)**

Choix 1 des travailleurs et des étudiants

- **Hors pointe le jour (entre 9h et 15h30)**

Choix 2 des étudiants

- **Pointe du soir (entre 15h30 et 18h30)**

Choix 2 des travailleurs



Fréquences des passages en période de pointe :

- Acceptable pour plus de 50% des répondants : **15 minutes**

Fréquences des passages en période hors pointe :

- Acceptable pour plus de 50% des répondants : **30 minutes**

Fréquences des passages fin de semaine et jours fériés :

- Acceptable pour plus de 50% des répondants : **30 minutes**



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

- Acceptable pour plus de 50% des répondants : **10 minutes**



Temps d'attente entre les correspondances :

- Acceptable pour plus de 50% des répondants : **10 minutes**

**Début du service, du lundi au vendredi :**

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

Fin du service, du lundi au vendredi :

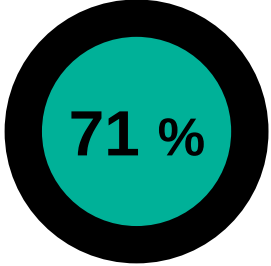
- Acceptable pour plus de la moitié des répondants : **24 h**

Début du service, fin de semaine et jours fériés :

- Acceptable pour plus de la moitié des répondants : **6 h**

Fin du service, fin de semaine et jours fériés :

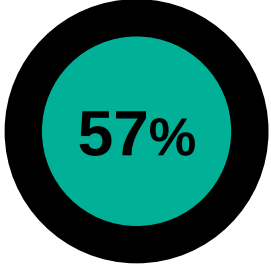
- Acceptable pour plus de la moitié des répondants : **24 h**



71 %

Temps de marche vs Fréquence

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

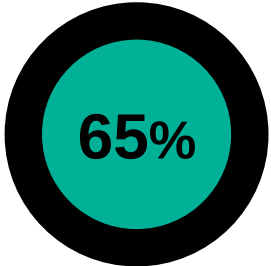


57%

Temps de marche vs Temps de parcours

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

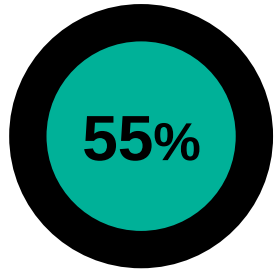
(Dans ce scénario, les citoyens de Sainte-Martine et Saint-Isidore préfèrent marcher plus et avoir un trajet plus court).



65%

Temps de marche vs Trajet direct

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



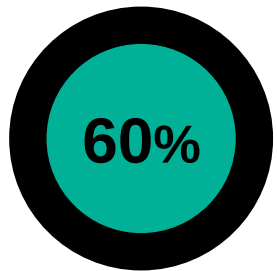
Fréquence vs Trajet direct

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

Choix des travailleurs, étudiants, des clients actuels, des citoyens de Châteauguay, Kahnawake et Sainte-Martine)

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

Choix des retraités, des non-clients, des citoyens de Mercier, Beauharnois, Léry et Saint-Isidore)



Temps de trajet vs Trajet direct

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

(Dans ce scénario, les citoyens de Sainte-Martine préfèrent un trajet en autobus plus court, avec correspondance).



Résultats détaillés





Notoriété exo

Auprès des citoyens non-usagers exo

- Veuillez indiquer si vous en avez une BONNE opinion, une MAUVAISE opinion, si vous ne connaissez PAS ASSEZ ou si vous ne connaissez PAS DU TOUT les organismes de transport suivants:
- Connaissez-vous les services de transport collectif offerts par exo près de chez vous?
- Sur une échelle de 0 à 10, où 0 signifie certainement pas et 10 certainement, à quel point avez-vous l'intention d'utiliser les services de transport collectif exo au cours de la prochaine année?

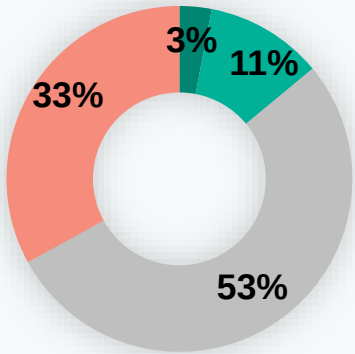


Notoriété

exo (n=233) Citoyen qui n'a jamais utilisé exo		Tous
Bonne opinion		22%
Mauvaise opinion		12%
Ne connaît pas assez		41%
Ne connaît pas du tout		25%
La notoriété exo est plus élevée auprès :		
• 55-64 ans		
• Citoyens Mercier		
Bonne opinion		44%
Mauvaise opinion		15%
Ne connaît pas assez		29%
Ne connaît pas du tout		12%

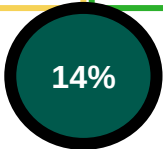
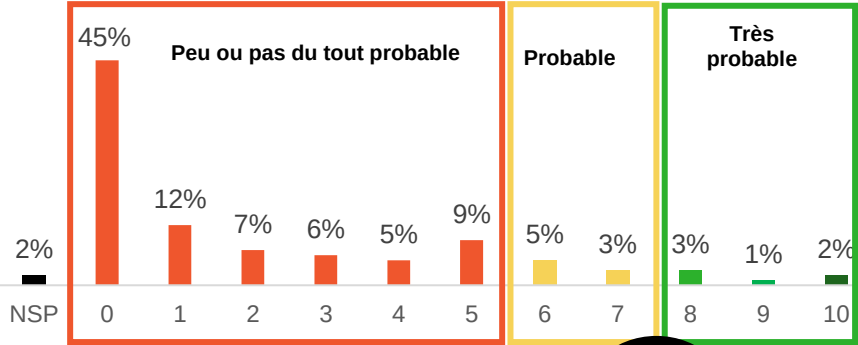


Connaissance des services exo à proximité de chez vous :



■ Très bien ■ Assez bien
■ Un peu ■ Pas du tout

Intention d'utiliser exo au cours des 12 prochains mois



Pas de différences significatives selon l'occupation,

66% des non-utilisateurs ne sont pas en mesure de donner une opinion sur exo.

Priorisation

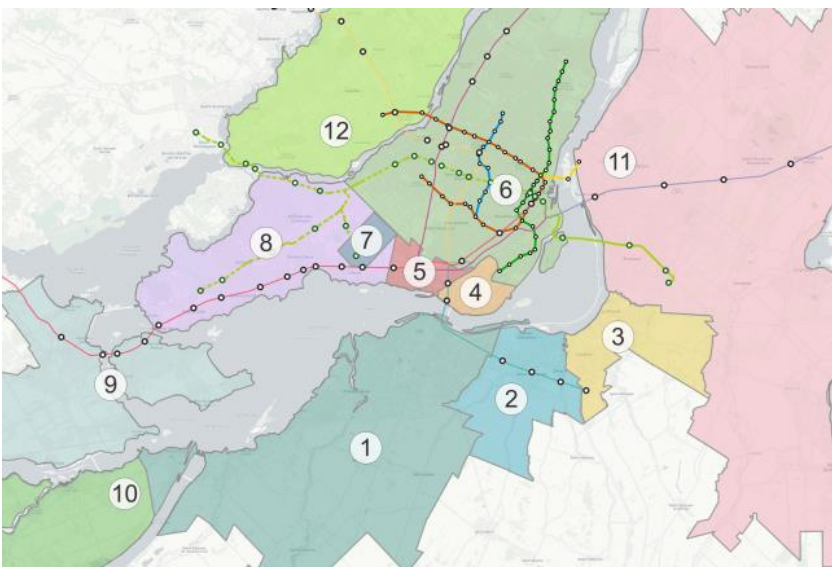
Les répondants devaient identifier les services qu'exo devrait améliorer en priorité :

- Territoires desservis
- Périodes de services



Quels secteurs devraient être mieux desservis par exo en transport collectif ?

Maximum 5 choix



Mieux desservir les municipalités à l'intérieur du territoire de refonte est la priorité.

	Travailleurs (n=653)	Étudiants (n=177)	Clients actuels (n=645)	Anciens clients (n=220)	Non clients (n=233)
Municipalités à l'intérieur du territoire de refonte : Châteauguay, Beauharnois, Mercier, Léry, Saint-Isidore, Sainte-Martine, Kahnawake (1)	75%	72%	72%	80%	81%
Sainte-Catherine, Saint-Constant, Delson (2)	26%	14%	20%	30%	33%
Candiac, La Prairie (3)	16%	9%	13%	20%	23%
LaSalle (incluant le cégep André-Laurendeau) (4)	15%	18%	16%	8%	9%
Lachine (5)	9%	9%	11%	7%	4%
Centre-ville de Montréal et l'Est de l'île (incluant l'université de Montréal) (6)	17%	13%	18%	11%	11%
Aéroport de Dorval (incluant l'aérogare) (7)	16%	8%	16%	17%	15%
Ouest de l'île de Montréal (8)	13%	14%	13%	15%	11%
Vaudreuil-Dorion et L'Île-Perrot (9)	8%	9%	7%	7%	11%
Salaberry-de-Valleyfield (incluant le cégep de Valleyfield) (10)	16%	21%	14%	17%	22%
Rive-sud et Couronne sud (Longueuil, Brossard, Saint-Jean, etc.) (11)	18%	17%	20%	22%	13%
Laval (12)	2%	6%	3%	1%	3%

En moyenne, 17% ont répondu Je ne sais pas

Nb moyen d'options sélectionnées :

2,3

2,1

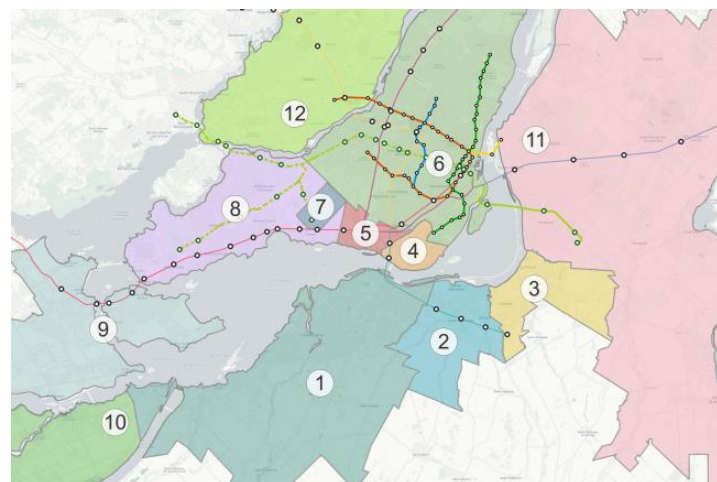
2,2

2,4

2,4

Quels secteurs devraient être mieux desservis par exo en transport collectif ?

Maximum 5 choix



Ici encore, peu importe la ville :
mieux desservir les municipalités
à l'intérieur du territoire de refonte
est la priorité.

	Châteauguay (n=483)	Mercier (n=152)	Beauharnois- Léry (n=147)	Sainte- Martine (n=47)	Kahnawà:ke (n=29)	Montréal (n=111)
Municipalités à l'intérieur du territoire de refonte : Châteauguay, Beauharnois, Mercier, Léry, Saint- Isidore, Sainte-Martine, Kahnawake (1)	81%	84%	82%	89%	100%	34%
Sainte-Catherine, Saint-Constant, Delson (2)	30%	26%	13%	5%	18%	8%
Candiac, La Prairie (3)	21%	9%	7%	5%	18%	8%
LaSalle (incluant le cégep André-Laurendeau) (4)	13%	19%	3%	11%	4%	32%
Lachine (5)	9%	8%	4%	0%	7%	31%
Centre-ville de Montréal et l'Est de l'île (incluant l'université de Montréal) (6)	14%	13%	7%	11%	7%	36%
Aéroport de Dorval (incluant l'aérogare) (7)	17%	12%	13%	14%	4%	31%
Ouest de l'île de Montréal (8)	13%	6%	11%	3%	11%	39%
Vaudreuil-Dorion et L'Île-Perrot (9)	5%	9%	12%	5%	7%	12%
Salaberry-de-Valleyfield (incluant le cégep de Valleyfield) (10)	12%	18%	37%	32%	4%	11%
Rive-sud et Couronne sud (Longueuil, Brossard, Saint-Jean, etc.) (11)	22%	16%	5%	14%	11%	21%
Laval (12)	2%	2%	1%	0%	0%	14%
Nb moyen d'options sélectionnées :	2,4	2,2	2	1,9	1,9	2,8

Quels secteurs devraient être mieux desservis par exo en transport collectif ? 1 seul choix parmi tous ceux sélectionnés

	Travailleurs (n=653)	Étudiants (n=177)	Retraités (n=140)	Clients actuels (n=645)	Anciens clients (n=220)	Non clients (n=233)	Châteaugua y (n=483)	Mercier (n=152)	Beauharnois- Léry (n=147)	Sainte- Martine (n=47)	Kahnawake (n=29)
Municipalités à l'intérieur du territoire de refonte : Châteauguay, Beauharnois, Mercier, Léry, Saint- Isidore, Sainte-Martine, Kahnawake (1)	62%	62%	55%	59%	62%	66%	67%	76%	64%	65%	96%
Sainte-Catherine, Saint-Constant, Delson (2)	9%	4%	4%	6%	6%	12%	6%	5%	4%	3%	4%
Candiac, La Prairie (3)	2%	2%	5%	2%	4%	3%	3%	1%	1%	0%	0%
LaSalle (incluant le cégep André-Laurendeau) (4)	3%	6%	1%	4%	3%	1%	3%	3%	0%	3%	0%
Lachine (5)	1%	2%	3%	2%	1%	1%	1%	1%	0%	0%	0%
Centre-ville de Montréal et l'Est de l'île (incluant l'université de Montréal) (6)	5%	3%	4%	6%	2%	1%	5%	3%	3%	3%	0%
Aéroport de Dorval (incluant l'aérogare) (7)	4%	2%	9%	4%	5%	5%	4%	2%	9%	5%	0%
Ouest de l'île de Montréal (8)	3%	5%	0%	4%	3%	1%	2%	1%	3%	0%	0%
Vaudreuil-Dorion et L'Île-Perrot (9)	1%	3%	1%	1%	1%	1%	0%	0%	3%	0%	0%
Salaberry-de-Valleyfield (incluant le cégep de Valleyfield) (10)	4%	7%	4%	4%	6%	5%	2%	2%	13%	19%	0%
Rive-sud et Couronne sud (Longueuil, Brossard, Saint-Jean, etc.) (11)	6%	4%	14%	7%	7%	4%	5%	6%	0%	3%	0%
Laval (12)	0%	1%	0%	1%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%

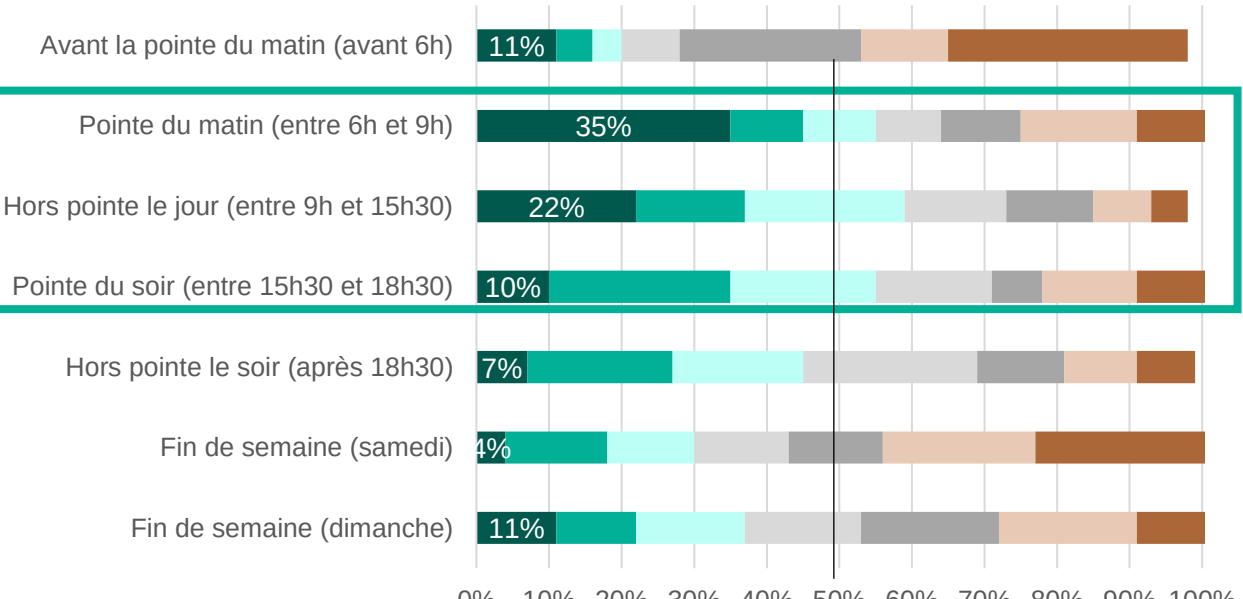
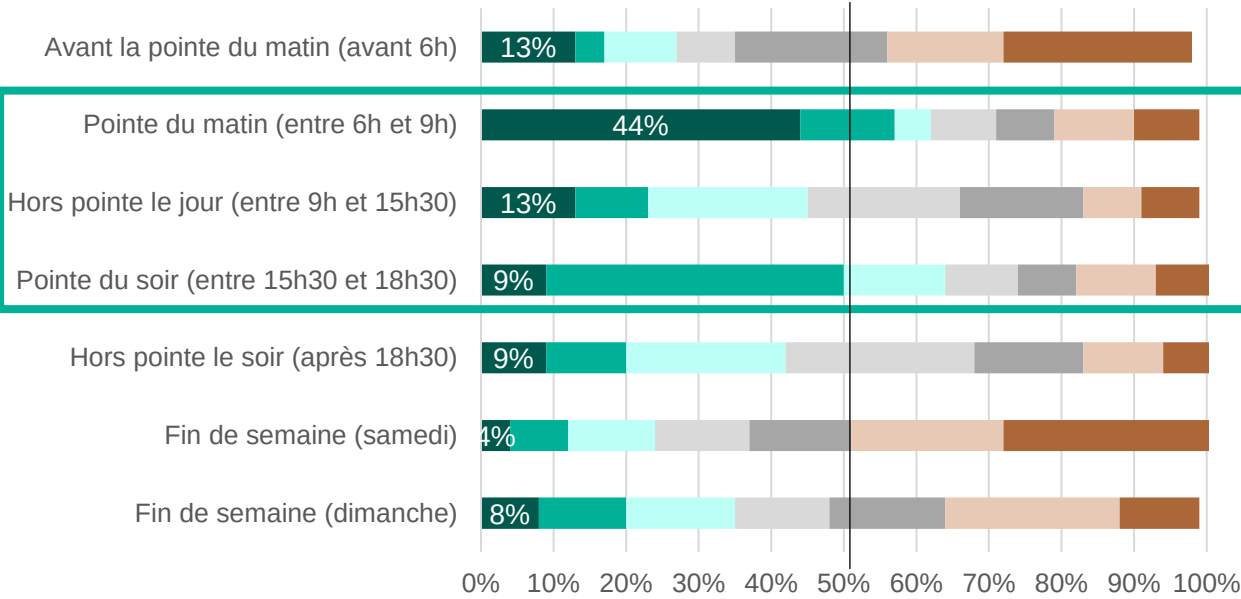
Total = 100%

Priorités d'améliorations pour les travailleurs et étudiants : période de pointe du matin (entre 6h et 9h)

RANG	TRAVAILLEURS ACTUELS (n=373)
1	Pointe du matin (entre 6h et 9h)
2	Pointe du soir (entre 15h30 et 18h30)
3	Hors pointe le jour (entre 9h et 15h30)
4	Hors pointe soir (après 18h30)

RANG	ÉTUDIANTS ACTUELS (n=145)
1	Pointe du matin (entre 6h et 9h)
2	Hors pointe le jour (entre 9h et 15h30)
3	Pointe du soir (entre 15h30 et 18h30)
4	Hors pointe soir (après 18h30)

 *Après des retraités : 1) hors pointe jour 9h-15h et 2) La fin de semaine (dimanche)*





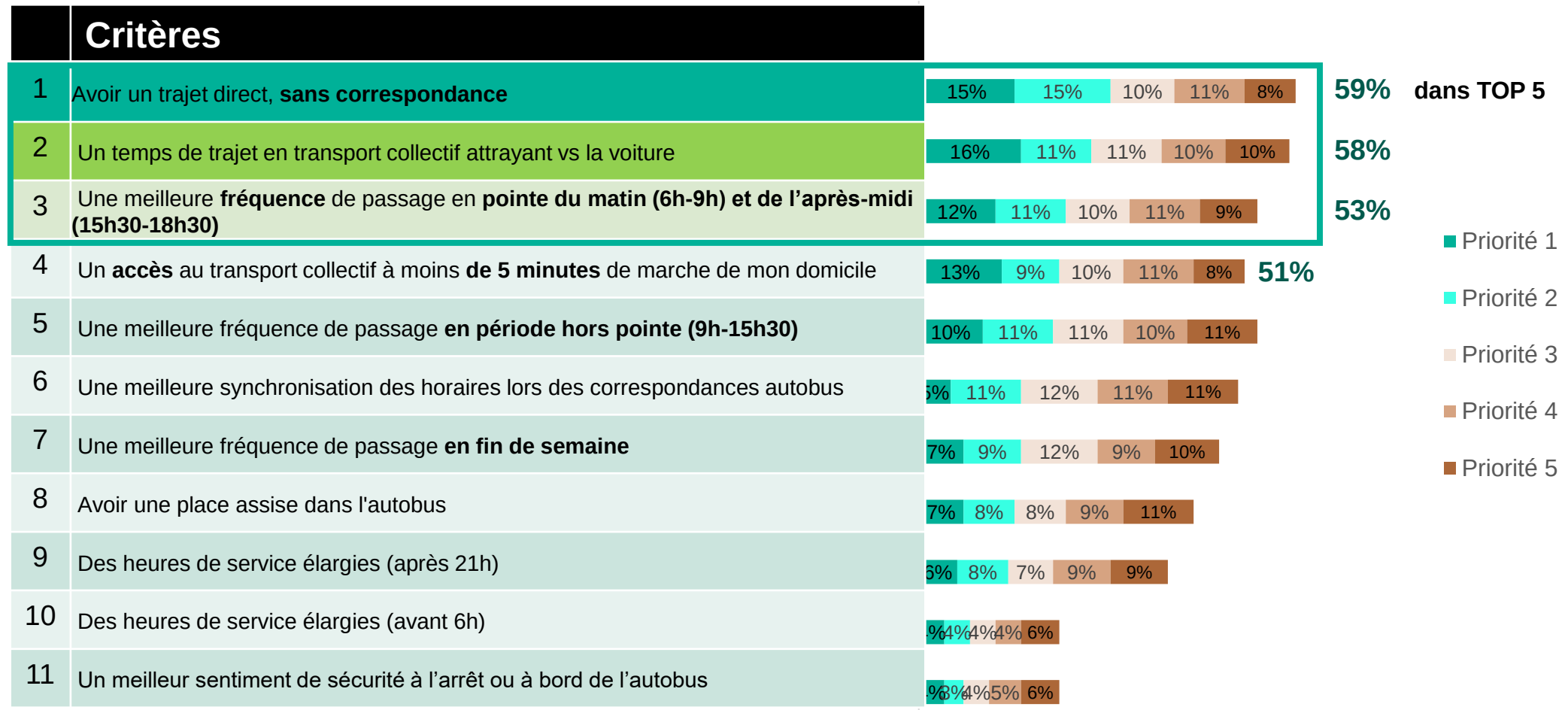
Priorisation des critères



Les répondants devaient déterminer les **5 critères** (parmi 11) qui, selon eux, sont les plus importants afin de favoriser l'utilisation du transport collectif en autobus.



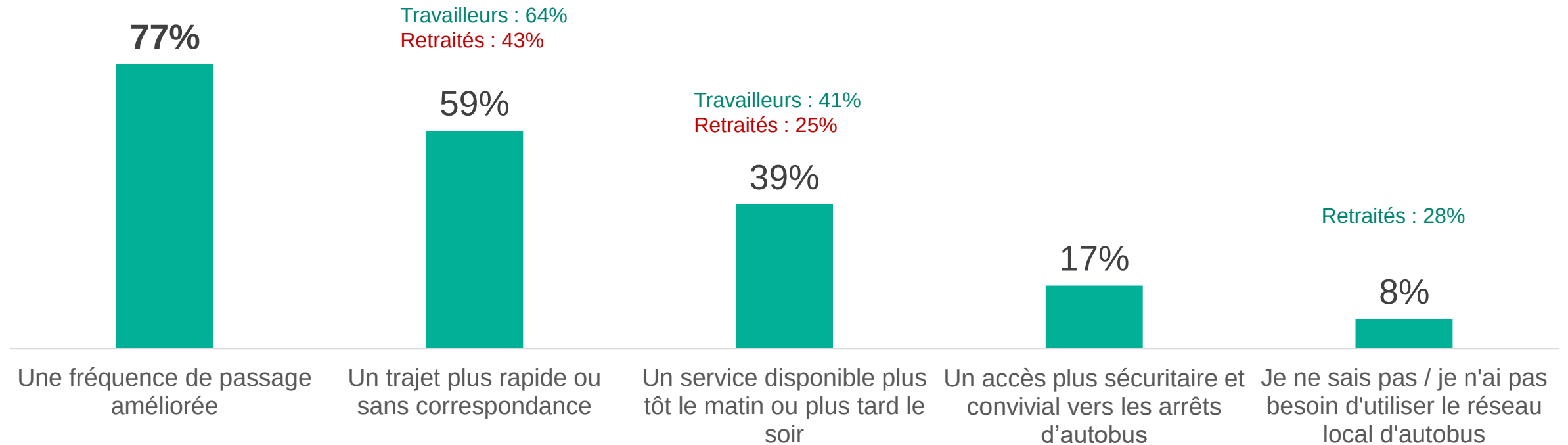
Avoir un trajet sans correspondance arrive en tête : 59% des répondants l'ont sélectionné dans leur top 5), suivi par un temps de trajet attractif



RANG	Travailleurs	Étudiants	Retraités	Clients exo	Non clients
1	Avoir un trajet direct, sans correspondance	Une meilleure fréquence en hors pointe (9h-15h30)	Une meilleure fréquence en hors pointe (9h-15h30)	Une meilleure fréquence en pointe du matin (6h-9h) et de l'après-midi (15h30-18h30)	Avoir un trajet direct, sans correspondance
2	Un temps de trajet en transport collectif attrayant par rapport à la voiture	Une meilleure fréquence en pointe du matin (6h-9h) et de l'après-midi (15h30-18h30)	Un temps de trajet en transport collectif attrayant par rapport à la voiture	Une meilleure fréquence en hors pointe (9h-15h30)	Un temps de trajet en transport collectif attrayant par rapport à la voiture
3	Une meilleure fréquence en pointe du matin (6h-9h) et de l'après-midi (15h30-18h30)	Un accès au transport collectif à moins de 5 minutes de marche de mon domicile	Avoir un trajet direct, sans correspondance	Avoir un trajet direct, sans correspondance	Un accès au transport collectif à moins de 5 minutes de marche de mon domicile
4	Un accès au transport collectif à moins de 5 minutes de marche de mon domicile	Une meilleure synchronisation des horaires lors des correspondances autobus	Un accès au transport collectif à moins de 5 minutes de marche de mon domicile	Un temps de trajet en transport collectif attrayant par rapport à la voiture	Une meilleure fréquence en hors pointe (9h-15h30)
5	Une meilleure fréquence en hors pointe (9h-15h30)	Une meilleure fréquence en fin de semaine	Une meilleure fréquence en fin de semaine	Une meilleure fréquence en fin de semaine	Une meilleure fréquence en pointe du matin (6h-9h) et de l'après-midi (15h30-18h30)
6	Une meilleure synchronisation des horaires lors des correspondances autobus	Un temps de trajet en transport collectif attrayant par rapport à la voiture	Avoir une place assise dans l'autobus	Une meilleure synchronisation des horaires lors des correspondances autobus	Avoir une place assise dans l'autobus
7	Avoir une place assise dans l'autobus	Avoir un trajet direct, sans correspondance	Une meilleure synchronisation des horaires lors des correspondances autobus	Un accès au transport collectif à moins de 5 minutes de marche de mon domicile	Une meilleure synchronisation des horaires lors des correspondances autobus
8	Une meilleure fréquence en fin de semaine	Des heures de service élargies (après 21h)	Des heures de service élargies (après 21h)	Des heures de service élargies (après 21h)	Une meilleure fréquence en fin de semaine
9	Des heures de service élargies (après 21h)	Avoir une place assise dans l'autobus	Un meilleur sentiment de sécurité à l'arrêt ou à bord de l'autobus	Avoir une place assise dans l'autobus	Des heures de service élargies (après 21h)
10	Des heures de service élargies (avant 6h)	Un meilleur sentiment de sécurité à l'arrêt ou à bord de l'autobus	Une meilleure fréquence en pointe du matin (6h-9h) et de l'après-midi (15h30-18h30)	Des heures de service élargies (avant 6h)	Un meilleur sentiment de sécurité à l'arrêt ou à bord de l'autobus
11	Un meilleur sentiment de sécurité à l'arrêt ou à bord de l'autobus	Des heures de service élargies (avant 6h)	Des heures de service élargies (avant 6h)	Un meilleur sentiment de sécurité à l'arrêt ou à bord de l'autobus	Des heures de service élargies (avant 6h)

Raisons qui inciteraient à utiliser PLUS SOUVENT le réseau d'autobus à l'intérieur de votre municipalité (n=645, clients actuels exo)

Différences significatives :





Fréquence des passages



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

- Semaine pointe
- Semaine hors pointe
- Fin de semaine et jours fériés





Différence significative entre les catégories à 95%

Intervalle en minutes	Chateauguay	Mercier	Beauharnois - Léry	Sainte-Martine	Kahnawake	Saint-Isidore	Travailleurs	Étudiants	Retraités	Clients actuels exo	Citoyens
Moyenne	16 ↓	18	22	20	35 ↑	20	16 ↓	20 ↑	19	18	18

Les résidents de Châteauguay et les travailleurs souhaitent une plus haute fréquence que les autres catégories.

La moitié des répondants trouve acceptable une fréquence aux 15 minutes en période de pointe.



Différence significative entre les catégories à 95%

Intervalle en minutes	Chateauguay	Mercier	Beauharnois - Léry	Sainte-Martine	Kahnawake	Saint-Isidore	Travailleurs	Étudiants	Retraités	Clients actuels exo	Citoyens
Moyenne	27 ↓	31	36 ↑	44 ↑	49 ↑	35	29	31	32	30	30

Les résidents de Châteauguay sont plus exigeants sur la fréquence hors pointe.

La moitié des répondants trouve acceptable une fréquence aux 30 minutes en période hors pointe.



Différence significative entre les catégories à 95%

Intervalle en minutes	Chateauguay	Mercier	Beauharnois - Léry	Sainte-Martine	Kahnawake	Saint-Isidore	Travailleurs	Étudiants	Retraités	Clients actuels exo	Citoyens
Moyenne	33 ↓	42 ↑	43 ↑	57 ↑	67 ↑	46	37	40	38	37	38

Encore une fois, les résidents de Chateauguay sont plus exigeants sur la fréquence.

La moitié des répondants trouve acceptable une fréquence aux 30 minutes la fin de semaine ou les jours fériés.



Temps de marche



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





Différence significative entre les catégories à 95%

Intervalle en minutes	Chateauguay	Mercier	Beauharnois - Léry	Sainte-Martine	Kahnawake	Saint-Isidore	Travailleurs	Étudiants	Retraités	Clients actuels exo	Citoyens
Moyenne	9	9	9	10	9	10	9	9	9	9	9

La moitié des répondants trouvent acceptable de marcher jusqu'à 10 minutes.



Temps d'attente



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





Différence significative entre les catégories à 95%

Intervalle en minutes	Châteauguay	Mercier	Beauharnois - Léry	Sainte-Martine	Kahnawake	Saint-Isidore	Travailleurs	Étudiants	Retraités	Clients actuels exo	Citoyens
Moyenne	11 ↓	12	14 ↑	12	13	13	11 ↓	12	13 ↑	12	12

La moitié des répondants trouvent acceptable d'attendre **jusqu'à 10 minutes.**



Heures de service



Les répondants devaient identifier les heures de début et de fin de service :

- La semaine (lundi au vendredi)
- La fin de semaine et les jours fériés



La grande majorité souhaitent que le service débute **avant ou à 5h** et se termine à minuit.

Légende

Travailleurs

Étudiants

Retraités

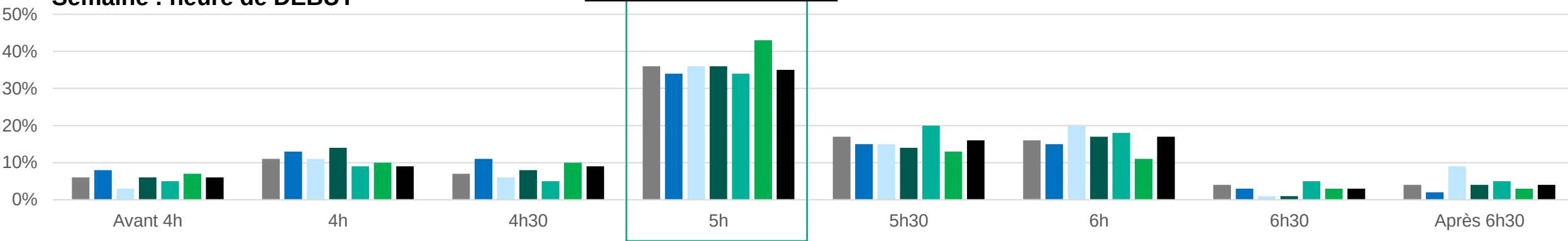
Châteauguay

Mercier

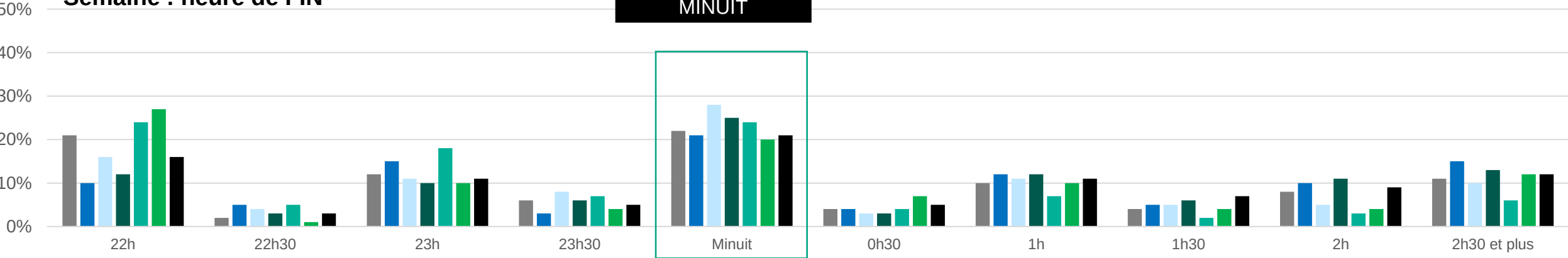
Beauharnois - Léry

Clients actuels

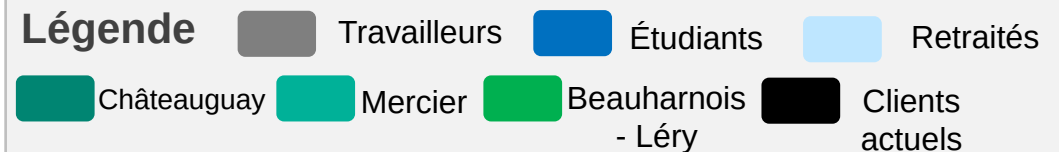
Semaine : heure de DÉBUT



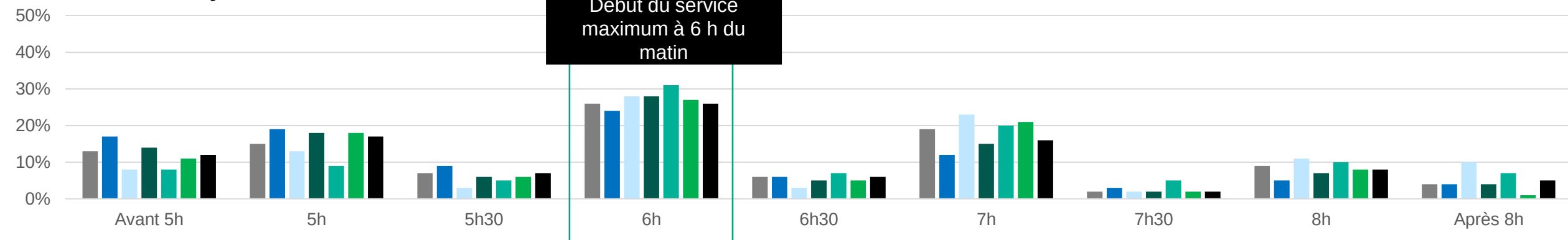
Semaine : heure de FIN



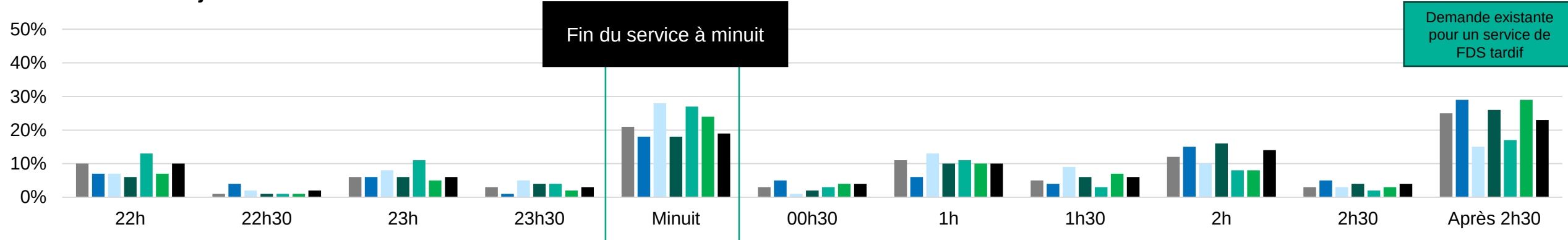
Les étudiants sont plus nombreux à demander du service plus tôt.



Fin de semaine et jours fériés : heure de DÉBUT



Fin de semaine et jours fériés : heure de FIN





Préférences



Les répondants devaient identifier leur scénario préféré entre deux.



Que préférez-vous entre :

Note : la période de pointe se situe entre 6h-9h et 15h30-18h30 en semaine.

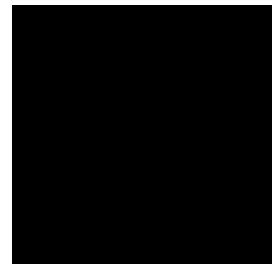
Différences significatives :

- Retraités : 54%
- Étudiants : 60%
- Beauharnois-Léry : 55%
- Travailleurs : 40%
- Travailleurs : 41%
- Mercier : 43%

47%



33%



20%



Une fréquence de passage en période de pointe
aux 30 min et aux 60 min en hors pointe

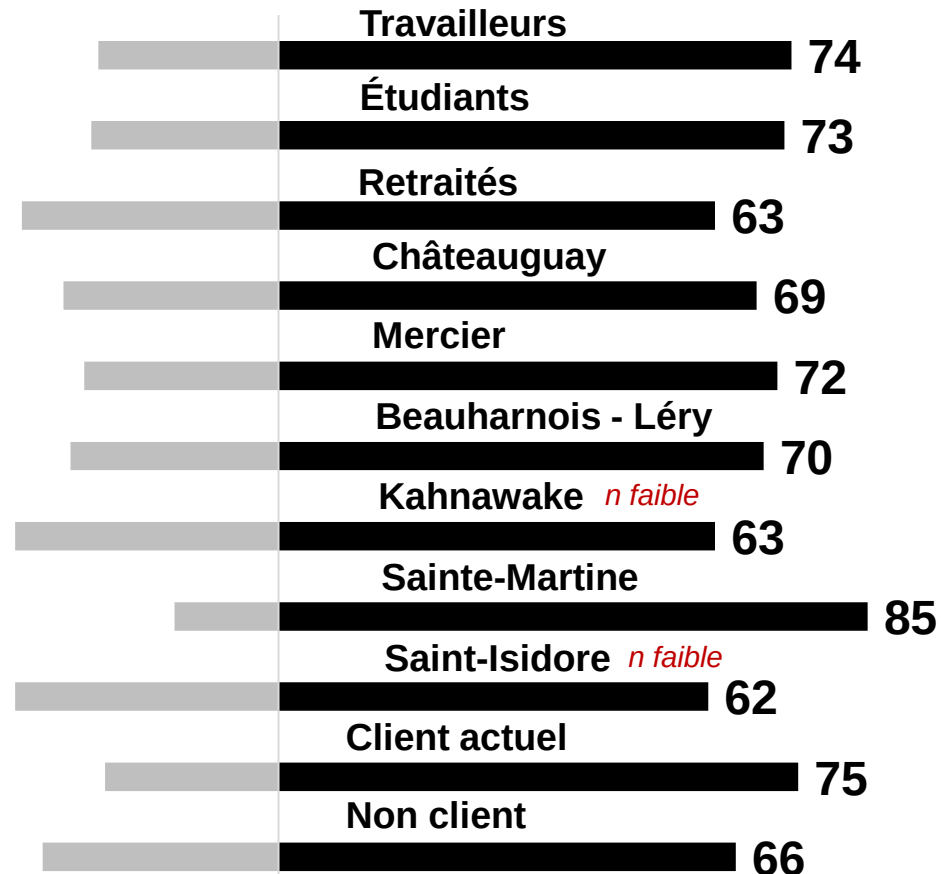
Une fréquence de passage en période de pointe
aux 20 min et aux 75 min en hors pointe

Aucune préférence / sans opinion

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

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

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



Marcher plus pour avoir plus de fréquence.

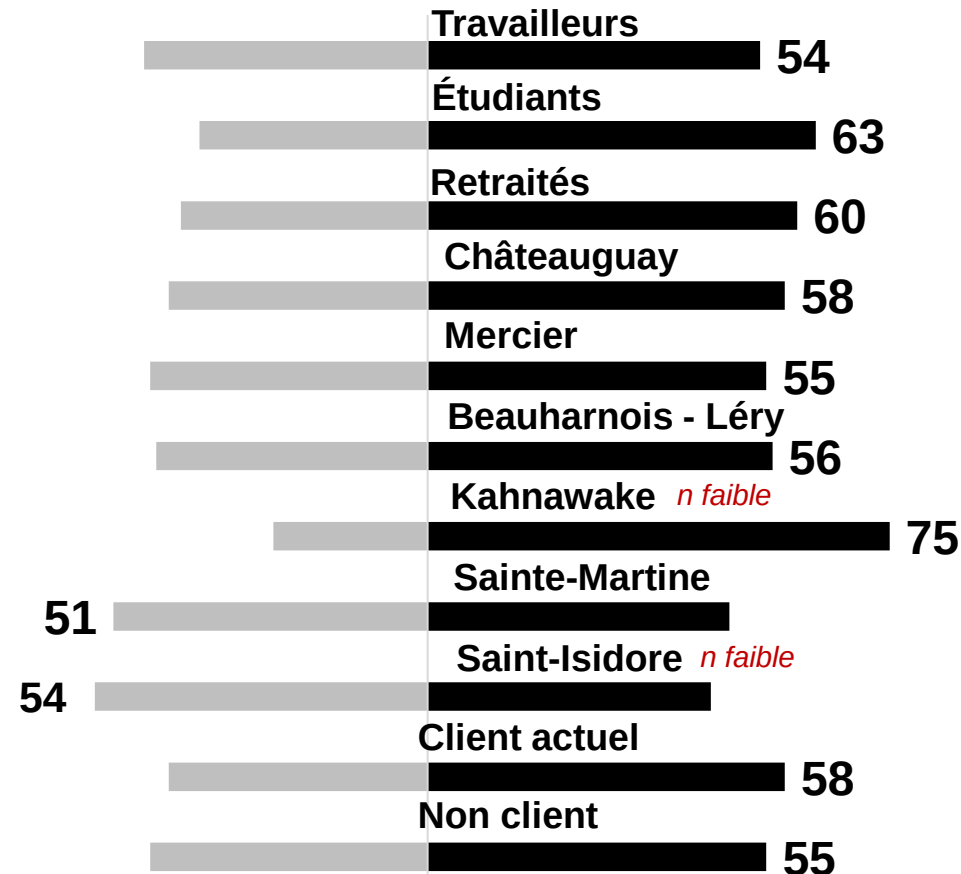
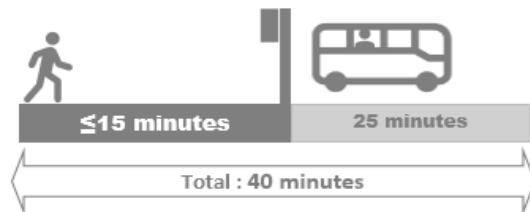


Sur base des gens qui ont une opinion
(12% ont indiqué NSP)

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

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

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



57 %
en
moyenne

À l'exception des citoyens de Sainte-Martine et Saint-Isidore les répondants préfèrent marcher moins et avoir un trajet plus long.

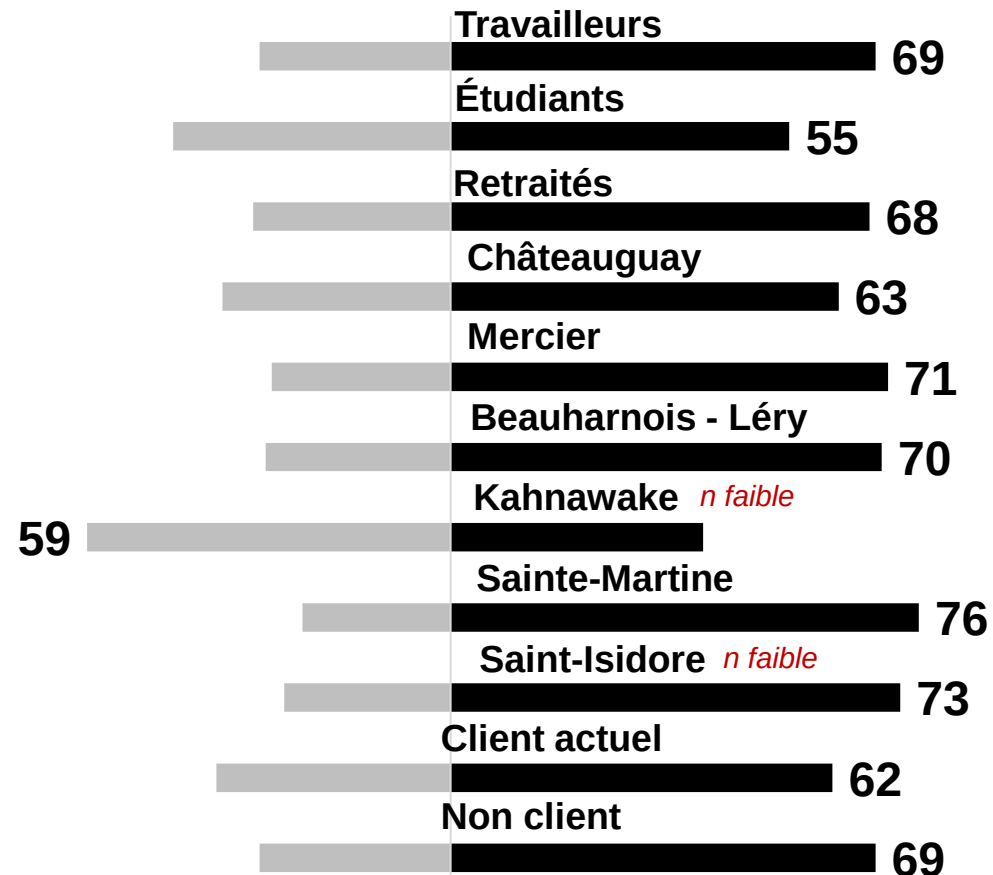


Sur base des gens qui ont une opinion (11% ont indiqué NSP)

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

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

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



65 %
en
moyenne

Marcher plus pour éviter la correspondance



Sur base des gens qui ont une opinion
(13% ont indiqué NSP)

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

Le temps d'attente serait inférieur ou égal à 10 minutes.

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

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

55%



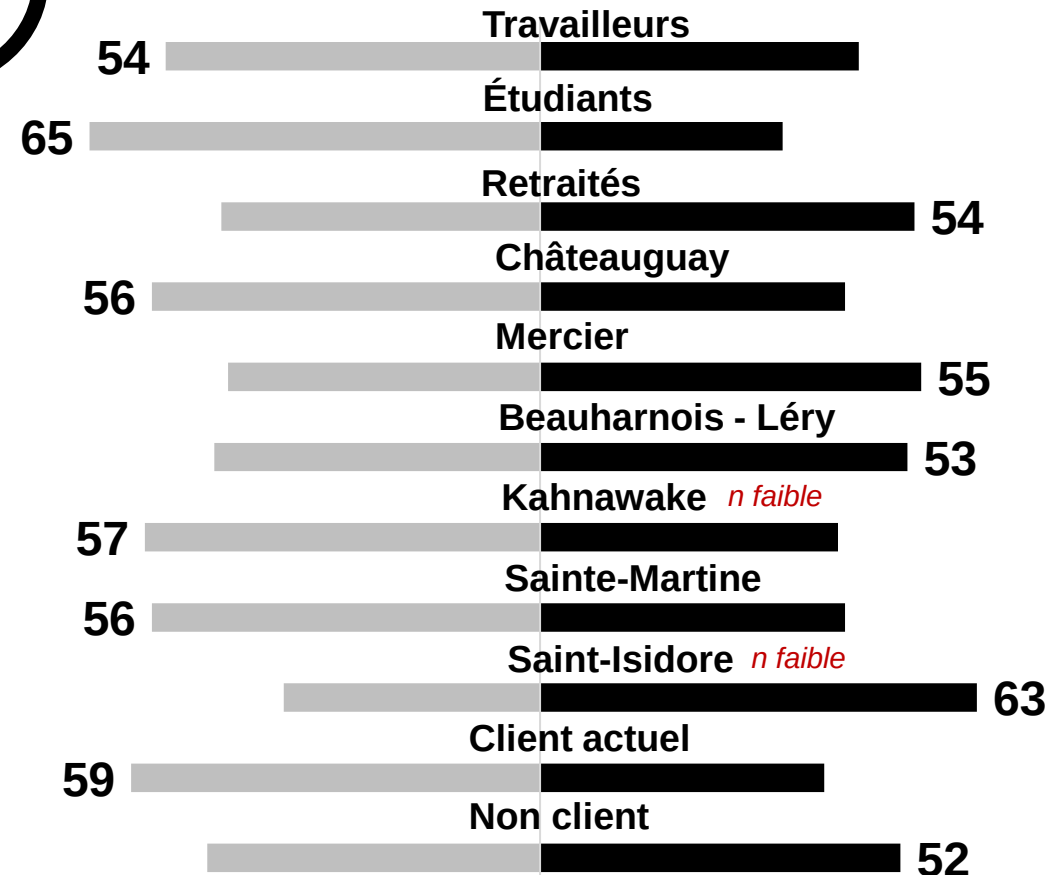
Sans correspondance



Un autobus aux 60 minutes

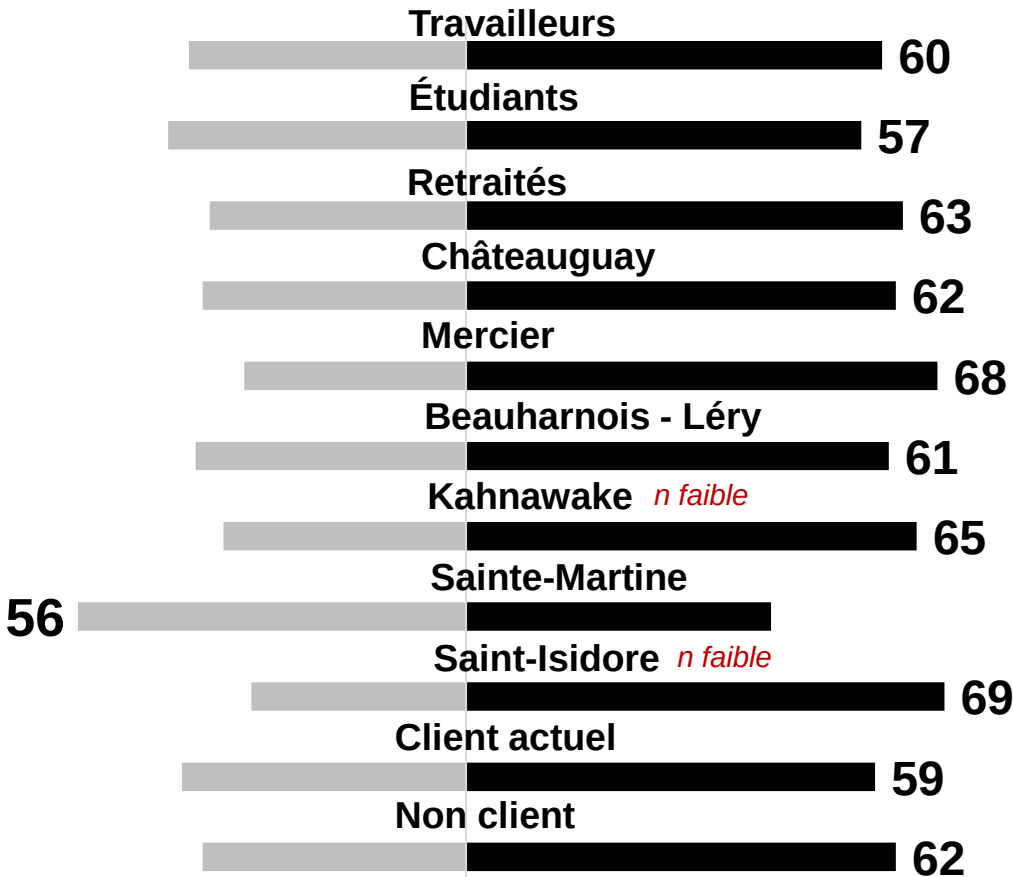
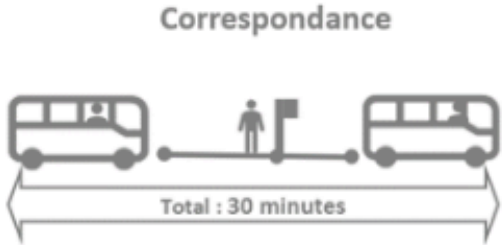
Les avis sont mitigés même si la fréquence semble être privilégiée.

Sur base des gens qui ont une opinion
(12% ont indiqué NSP)



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

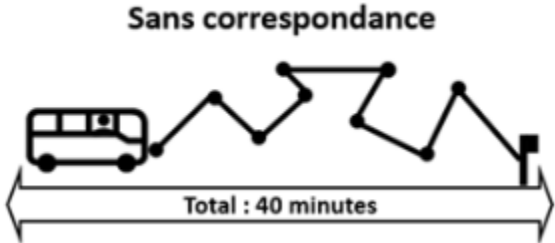
Un temps de trajet **plus long** en autobus, mais ne nécessitant **pas de correspondance**.



60 %
en
moyenne

Sur base des gens qui ont une opinion
(11% ont indiqué NSP)

Un trajet en autobus plus long afin d'éviter la correspondance.



Préférences

Les répondants devaient identifier leur préférence de modes de transport collectif pour un déplacement en centre-ville ainsi que la raison du choix :

- A) Bus direct sans correspondance
- B) Bus Châteauguay + Métro
- C) Nouveau bus Châteauguay + Train



Actuellement, pour un déplacement à destination du centre-ville en heure de pointe, vous utilisez habituellement:

Après des répondants se destinant au centre-ville (n=512)

21% ne se destinent jamais au centre-ville ou utilise un autre type de transport

Différences significatives :



L'autobus à destination du métro Angrignon puis le métro



Étudiants : 74%

Châteauguay : 71%

Kahnawake : 100% (faible n=22)

Travailleurs : 56%



L'autobus à destination directe du centre-ville (ligne 28 ou 111)



Mercier : 56%

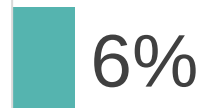
Sainte-Martine : 72%
(faible n=18)

Travailleurs : 37%

Étudiants : 23%



Le train de la ligne Cadiac



Plus de la moitié des répondants utilisent l'autobus pour se rendre au métro Angrignon afin de rejoindre le centre-ville.

Le train est rarement un choix.

Pour un déplacement en direction du centre-ville en période de pointe du matin, quelle option choisiriez-vous parmi les suivantes :

Origine: Terminus Châteauguay
Destination: centre-ville de Montréal



	Clients actuels exo (n=533)	Châteauguay (n=276)	Mercier (n=71)	Beauharnois- Léry (n=39)	Travailleurs (n=316)	Étudiants (n=141)	Retraités (n=40)
A) BUS #28 ou #111 jusqu'au Terminus Centre-Ville (Métro Bonaventure) Fréquence : moyenne Total ≈ 30 - 40 min	48%	41%	63%	56%	55%	37%	55%
B) BUS + MÉTRO LIGNE VERTE Fréquence : haute Total ≈ 35 - 45 min	45%	53%	31%	33%	39%	55%	43%
C) BUS + TRAIN 14 Candiac Fréquence : faible Total ≈ 40 - 45 min	7%	6%	6%	10%	6%	9%	3%

n=533, base des répondants ayant choisi une option
17% ont indiqué NSP

L'option A) est la plus populaire auprès de la majorité, à l'exception de Châteauguay et des étudiants qui choisissent l'option B. Peu de répondants utilisent actuellement le train (page précédente) et peu de répondants comptent l'utiliser.

A) Bus direct sans correspondance

n=257



Je ne souhaite pas faire de correspondance

59%

C'est plus rapide

52%

Ce trajet me dépose plus près de ma destination

30%

Autre (n'aime pas le métro, coût, n'habite pas Châteauguay, etc.)

8%

B) Bus Châteauguay + Métro

n=240



Le métro me dépose plus près de ma destination

70%

La fréquence est plus intéressante

47%

Autre (28 et 111 trop loin, plus rapide, etc.)

8%

C) Nouveau bus Châteauguay + Train

n=36



Le temps de trajet est plus fiable comparativement au trajet en bus sur le pont Mercier

56%

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

44%

Le train me dépose plus près de ma destination

33%

La fréquence du train répond à mes besoins

31%

Autre (évite trafic, etc.)

11%

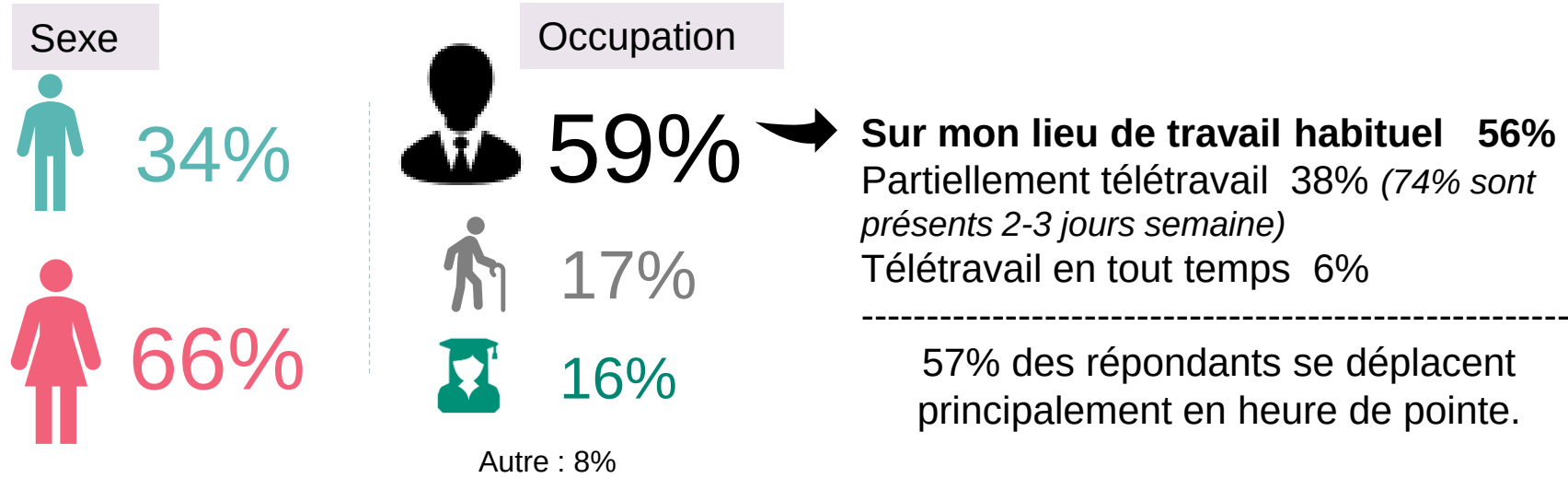


ANNEXE

- Profil des répondants**
- Raisons de non-utilisation d'exo**
- Lieux mal ou non desservis**



■ Profil des répondants (n=1098)



85% possèdent ou ont accès à une voiture :

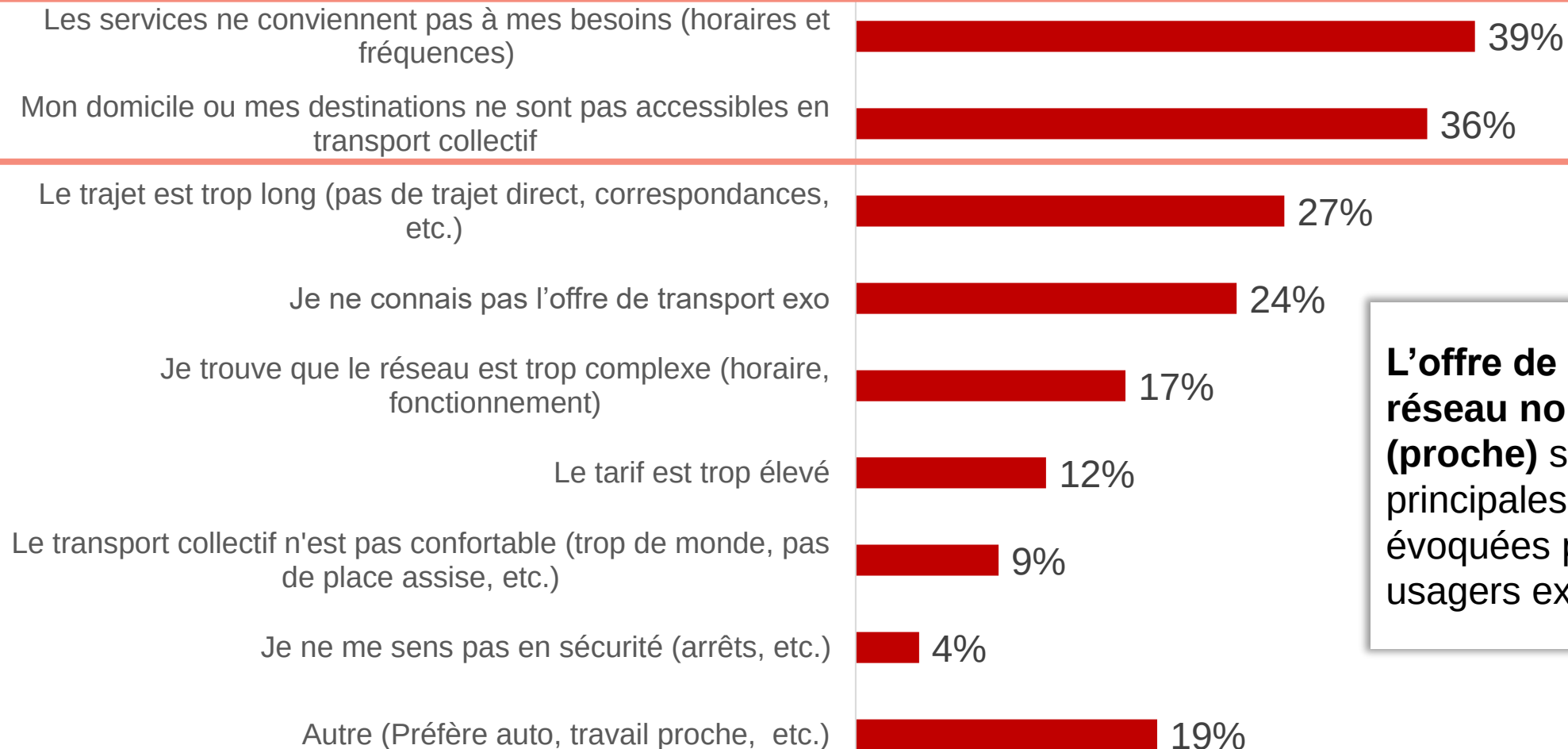
- 1 voiture dans le foyer : 38%
- 2 voitures : 35%
- 3 ou + : 12%

Modes utilisés dans le cadre du déplacement vers le lieu travail / lieu d'études / bénévolat habituel (n=816)

-  **55%** Autobus
-  **53%** Voiture
- 33%** Métro
- 14% Marche, vélo, transport actif
- 9% Train de banlieue
- 6% Covoiturage
- 7% Autre

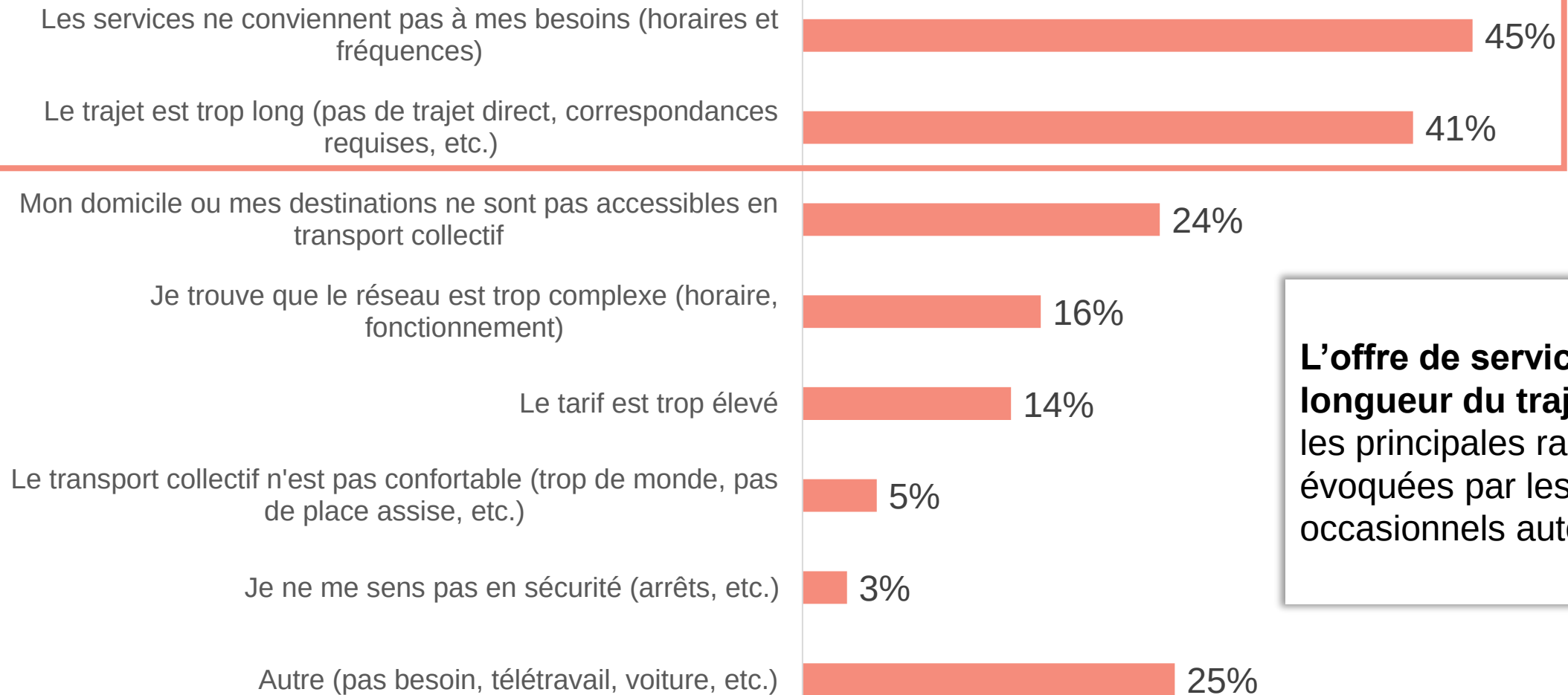
Fréquence	Régulièrement	Occasionnellement	Jamais
Bus exo 	65%	24%	11%
Train 	9%	14%	77%
Taxibus	2%	6%	91%
TA	3%	2%	95%
STM	33%	36%	31%
REM	4%	15%	81%
RTL	3%	10%	87%

Raisons pour la non-utilisation des services de transport collectif exo (n=453)



L'offre de service et le réseau non accessible (proche) sont les principales raisons évoquées par les non usagers exo.

Raisons pour ne pas utiliser PLUS SOUVENT les services d'autobus exo (n=154)



L'offre de service et la longueur du trajet sont les principales raisons évoquées par les occasionnels autobus.



Lieux mal desservis

Les répondants pouvaient identifier sur une carte jusqu'à 2 lieux non ou mal desservis par exo.



Note : les données seront analysées par les analystes exo en développement de la mobilité.



FIN

exo

MONTREAL

300-85, rue Saint-Paul Ouest
Montréal (Québec) H2Y 3V4
514 507-3600

QUEBEC

302-511, rue Saint-Joseph Est
Québec (Québec) G1K 3B7
418 914-1508

info@groupebc2.com
groupebc2.com