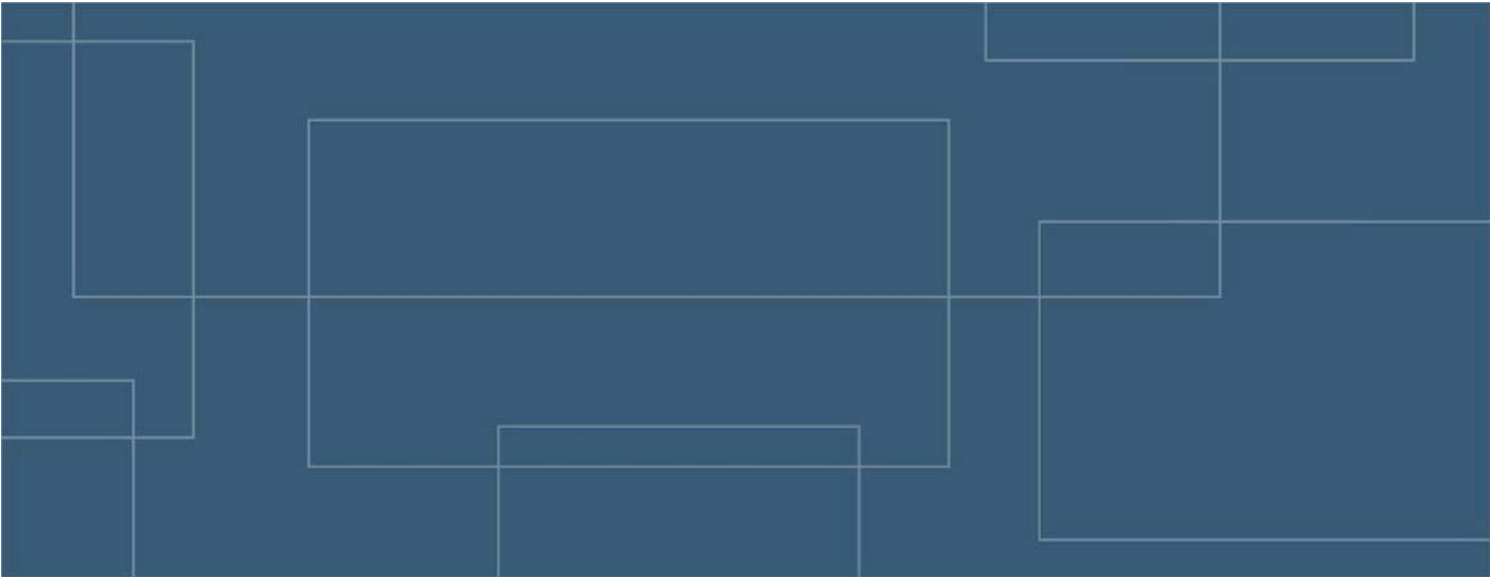




CRÉ de l'Estrie

**Portrait de l'offre et des besoins pour le
développement du transport collectif inter MRC en
Estrie**

Rapport mi-étape

Date : 10 décembre 2012
N/Réf. : 015-P-0001302-EX-RP-00

CRÉ de l'Estrie

Étude des besoins et des solutions possibles pour le développement du transport collectif inter MRC en Estrie

Rapport préliminaire | P-0001302

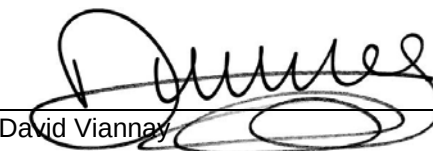
Préparé par :



Maxime Gagnon, urb.

Analyste en transport

Vérifié par :



David Viannay

Directeur soutien aux opérations

Approuvé par :



Jacques Deslauriers, ing.

Directeur général adjoint aux opérations

TABLE DES MATIÈRES

REMERCIEMENTS	1
1 INTRODUCTION	4
1.1 Mise en contexte	4
1.2 Mandat de l'étude de besoins et des solutions possibles	5
1.3 Objectifs de l'étude	5
1.4 objectifs du rapport préliminaire	5
1.5 Méthodologie	5
1.5.1 <i>Structure du rapport</i>	6
1.6 Lexique	6
2 GÉOGRAPHIE, SOCIODÉMOGRAPHIE ET SOCIOÉCONOMIE DES MRC À L'ÉTUDE	8
2.1 Réseau routier et les distances	8
2.2 Portrait sociodémographique et économique du territoire à l'étude	10
2.2.1 <i>Démographie</i>	10
2.2.2 <i>Perspectives démographiques</i>	11
2.2.3 <i>Conditions de vie et bien-être</i>	15
2.2.4 <i>Scolarisation</i>	16
2.2.5 <i>Lieu de travail et mode de transport au travail</i>	17
2.2.6 <i>Dévitilisation et défavorisation municipale</i>	21
3 MRC DE COATICOOK	35
3.1 Contexte régional en transport de personnes	35
3.2 Concept d'organisation spatiale	35
3.3 Dévitilisation municipale	36
3.3.1 <i>Migration de la main d'œuvre</i>	36
3.4 Offre de transport	37
3.4.1 <i>Motorisation en général</i>	37
3.4.2 <i>Taxi</i>	37
3.4.3 <i>Transport adapté</i>	38
3.4.4 <i>Transport collectif régional</i>	42
3.4.5 <i>Développement du transport collectif dans la MRC</i>	45
3.4.6 <i>Transport accompagnement bénévole</i>	45
3.4.7 <i>Transport scolaire</i>	46
3.4.8 <i>Covoiturage</i>	48
3.4.9 <i>Transport interurbain</i>	49
3.5 Besoins en transport	49
3.5.1 <i>Jeunes</i>	49

TABLE DES MATIÈRES

3.5.2	Personnes en recherche d'emploi	50
3.5.3	Personnes âgées	51
3.5.4	Personnes handicapées physiques et/ou intellectuelles	51
3.5.5	Étudiants de l'Université de Sherbrooke.....	52
3.5.6	Étudiants du Cégep de Sherbrooke.....	52
3.6	Constats	54
3.7	Résumé des faits saillants	58
4	MRC DU GRANIT	64
4.1	Contexte régional en transport de personnes.....	64
4.2	Concept d'organisation spatiale.....	64
4.2.1	Réseau routier.....	65
4.3	Dévitilisation municipale	65
4.4	Migration de la main d'œuvre	65
4.5	Offre de transport.....	66
4.5.1	Motorisation en général	66
4.5.2	Taxi	66
4.5.3	Transport adapté.....	67
4.5.4	Transport collectif régional.....	70
4.5.5	Développement du transport collectif dans la MRC.....	74
4.5.6	Transport accompagnement bénévole	74
4.5.7	Transport scolaire	75
4.5.8	Covoiturage.....	77
4.5.9	Transport interurbain.....	77
4.6	Besoins en transport.....	80
4.6.1	Jeunes.....	80
4.6.2	Personnes en recherche d'emploi	81
4.6.3	Personnes âgées	82
4.6.4	Personnes handicapées physiques et/ou intellectuelles	82
4.6.5	Étudiants de l'Université de Sherbrooke.....	83
4.6.6	Étudiants du Cégep de Sherbrooke.....	83
4.7	Constats	84
4.8	Résumé des faits saillants	88
5	MRC DU HAUT-SAINT-FRANÇOIS.....	93
5.1	Contexte régional en transport de personnes.....	93
5.2	Concept d'organisation spatiale.....	93
5.3	Dévitilisation municipale	94
5.4	Migration de la main d'œuvre	94

TABLE DES MATIÈRES

5.5	Offre de transport.....	95
5.5.1	<i>Motorisation en général</i>	95
5.5.2	<i>Taxi</i>	95
5.5.3	<i>Transport adapté</i>	96
5.5.4	<i>Transport collectif régional</i>	99
5.5.5	<i>Transport accompagnement bénévole</i>	102
5.5.6	<i>Transport scolaire</i>	103
5.5.7	<i>Covoiturage</i>	104
5.5.8	<i>Transport interurbain</i>	105
5.6	Besoins en transport.....	106
5.6.1	<i>Jeunes</i>	106
5.6.2	<i>Personnes à faible revenu et travailleurs</i>	107
5.6.3	<i>Personnes âgées</i>	108
5.6.4	<i>Transport pour les soins de santé</i>	108
5.6.5	<i>Étudiants de l'Université de Sherbrooke</i>	109
5.6.6	<i>Étudiants du Cégep de Sherbrooke</i>	109
5.7	Constats.....	110
5.8	Résumé des faits saillants	113
6	MRC DU VAL-SAINT-FRANÇOIS.....	117
6.1	Contexte régional en transport de personnes.....	117
6.2	Concept d'organisation spatiale.....	117
6.2.1	<i>Réseau routier</i>	118
6.3	Dévitalisation municipale	118
6.4	Migration de la main d'œuvre	118
6.5	Offre de transport.....	119
6.5.1	<i>Motorisation en général</i>	119
6.5.2	<i>Taxi</i>	119
6.5.3	<i>Transport adapté</i>	120
6.5.4	<i>Transport collectif régional</i>	124
6.5.5	<i>Transport accompagnement bénévole</i>	125
6.5.6	<i>Transport scolaire</i>	127
6.5.7	<i>Covoiturage</i>	129
6.5.8	<i>Transport interurbain</i>	129
6.5.9	<i>Développement du transport collectif dans la MRC</i>	130
6.6	Besoins en transport.....	130
6.6.1	<i>Jeunes</i>	131
6.6.2	<i>Personnes à faible revenu et travailleurs</i>	132
6.6.3	<i>Personnes âgées</i>	132

TABLE DES MATIÈRES

6.6.4	<i>Services de soins de santé et services sociaux</i>	133
6.6.5	<i>Étudiants de l'Université de Sherbrooke</i>	134
6.6.6	<i>Étudiants du Cégep de Sherbrooke</i>	134
6.7	Constats	135
6.8	Résumé des faits saillants	139
7	MRC DES SOURCES	145
7.1	Contexte régional en transport de personnes	145
7.2	Concept d'organisation spatiale	145
7.3	Décentralisation municipale	146
7.4	Migration des travailleurs	146
7.5	Offre de transport	147
7.5.1	<i>Motorisation en général</i>	147
7.5.2	<i>Taxi</i>	147
7.5.3	<i>Transport adapté</i>	148
7.5.4	<i>Transport collectif régional</i>	152
7.5.5	<i>Développement du transport collectif dans la MRC</i>	152
7.5.6	<i>Transport accompagnement bénévole</i>	152
7.5.7	<i>Transport scolaire</i>	154
7.5.8	<i>Covoiturage</i>	155
7.5.9	<i>Transport interurbain</i>	155
7.6	Besoins en transport	158
7.6.1	<i>Jeunes</i>	158
7.6.2	<i>Personnes à faible revenu</i>	159
7.6.3	<i>Personnes âgées et services de santé</i>	160
7.6.4	<i>Étudiants de l'Université de Sherbrooke</i>	160
7.6.5	<i>Étudiants du Cégep de Sherbrooke</i>	161
7.7	Constats	161
7.8	Résumé des faits saillants	165
8	MRC DE MEMPHRÉMAGOG	170
8.1	Contexte régional en transport de personnes	170
8.2	Concept d'organisation spatiale	171
8.3	Décentralisation municipale	171
8.4	Migration de la main d'œuvre	171
8.5	Offre de transport	172
8.5.1	<i>Motorisation en général</i>	172
8.5.2	<i>Taxi</i>	172
8.5.3	<i>Transport adapté</i>	173

TABLE DES MATIÈRES

8.5.4	<i>Transport collectif régional</i>	177
8.5.5	<i>Développement du transport collectif dans la MRC</i>	179
8.5.6	<i>Transport accompagnement bénévole</i>	179
8.5.7	<i>Transport scolaire</i>	181
8.5.8	<i>Covoiturage</i>	184
8.5.9	<i>Transport interurbain</i>	184
8.6	<i>Besoins en transport</i>	186
8.6.1	<i>Jeunes</i>	186
8.6.2	<i>Personnes à faible revenu</i>	187
8.6.3	<i>Personnes âgées</i>	187
8.6.4	<i>Transport pour les soins de santé</i>	188
8.6.5	<i>Étudiants de l'Université de Sherbrooke</i>	189
8.6.6	<i>Étudiants du Cégep de Sherbrooke</i>	189
8.7	<i>Constats</i>	190
8.8	<i>Résumé des faits saillants</i>	194
9	RÉFÉRENCES	198

TABLE DES MATIÈRES

Tableaux

Tableau 1 : Population 2006, 2012 et indice de développement 2006.....	13
Tableau 2: Perspectives démographiques par tranche de cinq (5) ans entre 2006 et 2031	14
Tableau 3: Revenu personnel, revenu personnel disponible et transferts des administrations publiques par habitant.	15
Tableau 4 : Caractéristiques sociodémographiques et économiques de l'Estrie	23
Tableau 5 : Estimation du nombre de personnes ayant une incapacité, MRC de Coaticook, 2006	39
Tableau 6 : Personnes avec incapacité selon l'âge, MRC Coaticook, 2006	39
Tableau 7 : Type d'incapacité selon l'âge, MRC de Coaticook, 2006	39
Tableau 8 : Dépenses du transport adapté, Ville de Coaticook	41
Tableau 9 : Revenus du transport adapté, Ville de Coaticook	41
Tableau 10 : Horaire Coaticook-Sherbrooke, MRC de Coaticook.....	44
Tableau 11 : Horaire Sherbrooke-Coaticook, MRC de Coaticook.....	44
Tableau 12 : Constats sociodémographiques et économiques, MRC de Coaticook	54
Tableau 13 : Constats portant sur le transport adapté, MRC de Coaticook	55
Tableau 14 : Constats sur le transport collectif, MRC de Coaticook	55
Tableau 15 : Constats portant sur le transport intermunicipal, MRC de Coaticook	56
Tableau 16 : Constats portant sur l'accompagnement-transport bénévole, MRC de Coaticook	56
Tableau 17 : Constats portant sur le transport scolaire, MRC de Coaticook	57
Tableau 18 : Constats portant sur le taxi, MRC de Coaticook.....	57
Tableau 19 : Estimation du nombre de personnes ayant une incapacité, MRC du Granit, 2006	68
Tableau 20 : Personnes avec incapacité selon l'âge, MRC du Granit, 2006.....	68
Tableau 21 : Type d'incapacité selon l'âge, MRC du Granit, 2006.....	68
Tableau 22 : Dépenses du transport adapté, MRC du Granit	69
Tableau 23 : Revenus du transport adapté, MRC du Granit	70
Tableau 24 : Jours de desserte pour le transport collectif dans la MRC de Granit.	72
Tableau 25 : Horaire Québec à Lac-Mégantic, Autobus Chaudières.	78
Tableau 26 : Horaire de Lac-Mégantic à Sherbrooke, Transport MB.....	79
Tableau 27 : Horaire de Sherbrooke à Lac-Mégantic, Transport MB.....	79
Tableau 28 : Constats sociodémographiques et économiques, MRC du Granit	84
Tableau 29 : Constats portant sur le transport adapté, MRC du Granit	85
Tableau 30 : Constats portant sur le transport intermunicipal, MRC du Granit	85
Tableau 31 : Constats portant sur l'accompagnement-transport bénévole, MRC du Granit	86
Tableau 32 : Constats portant sur le transport scolaire, MRC du Granit	86
Tableau 33 : Constats sur le transport collectif, MRC du Granit.....	87
Tableau 34 : Constats portant sur le taxi, MRC du Granit.....	87
Tableau 35 : Liens de transport à développement ou améliorer, MRC du Granit	87
Tableau 36 : Estimation du nombre de personnes ayant une incapacité, MRC du Haut-Saint-François, 2006.....	97

TABLE DES MATIÈRES

Tableau 37 : Personnes avec incapacité selon l'âge, MRC du Haut-Saint-François, 2006.....	97
Tableau 38 : Type d'incapacité selon l'âge, MRC du Haut-Saint-François, 2006	97
Tableau 39 : Dépenses du transport adapté, East Angus.....	98
Tableau 40 : Revenus du transport adapté, East Angus.....	99
Tableau 41 : Horaire du transport collectif de la MRC du Haut-Saint-François.....	100
Tableau 42 : Horaire du service de transport interurbain de Sherbrooke vers Lac-Mégantic, Transport MB 2009	105
Tableau 43 : Horaire du service de transport interurbain de Lac-Mégantic vers Sherbrooke, Transport MB 2009	106
Tableau 44 : Constats sociodémographiques et économiques, MRC du Haut-Saint-François	110
Tableau 45 : Constats portant sur le transport adapté, MRC du Haut-Saint-François	110
Tableau 46 : Constats portant sur le transport intermunicipal, MRC du Haut-Saint-François	111
Tableau 47 : Constats portant sur le transport scolaire, MRC du Haut-Saint-François	111
Tableau 48 : Constats portant sur l'accompagnement-transport bénévole, MRC du Haut-Saint- Francois	112
Tableau 49 : Constats portant sur le taxi, MRC du Haut-Saint-François.....	112
Tableau 50 : Constat sur le transport collectif, MRC du Haut-Saint-François	112
Tableau 51 : Liens de transport à développement ou améliorer, MRC du Haut-Saint-François	112
Tableau 52 : Estimation du nombre de personnes ayant une incapacité, MRC du Val-Saint-François, 2006	121
Tableau 53 : Personnes avec incapacités selon l'âge, MRC du Val-Saint-François, 2006	121
Tableau 54 : Type d'incapacité selon l'âge, MRC du Val-Saint-François.....	121
Tableau 55 : Dépenses du transport adapté, Ville de Windsor	123
Tableau 56 : Revenus du transport adapté, Ville de Windsor	123
Tableau 57 : Horaire Sherbrooke – Trois-Rivières, La Québécoise	130
Tableau 58 : Horaire Trois-Rivières – Sherbrooke, La Québécoise	130
Tableau 59 : Constats sociodémographiques et économiques, MRC du Val-Saint-François	135
Tableau 60 : Constats portant sur le transport adapté, MRC du Val-Saint-François.....	136
Tableau 61 : Constats portant sur le transport intermunicipal, MRC du Val-Saint-François.....	136
Tableau 62 : Constats portant sur le transport scolaire, MRC du Val-Saint-François	137
Tableau 63 : Constats portant sur l'accompagnement-transport bénévole, MRC du Val-Saint- Francois	137
Tableau 64 : Constats portant sur le taxi, MRC du Val-Saint-François	138
Tableau 65 : Constat sur le transport collectif, MRC du Val-Saint-François.....	138
Tableau 66 : Liens de transport à développement ou améliorer, MRC du Val-Saint-François.....	138
Tableau 67 : Estimation du nombre de personnes ayant une incapacité, MRC des Sources, 2006	149
Tableau 68 : Personnes avec incapacités selon l'âge, MRC des Sources, 2006.....	149
Tableau 69 : Type d'incapacité selon l'âge, MRC des Sources, 2006	149
Tableau 70 : Dépenses du transport adapté, Ville d'Asbestos.....	150

TABLE DES MATIÈRES

Tableau 71 : Revenus du transport adapté, Ville d'Asbestos.....	151
Tableau 72 : Horaire des départs Québec-Sherbrooke, La Québécoise.....	157
Tableau 73 : Horaire des départs Sherbrooke-Québec, La Québécoise.....	157
Tableau 74 : Constats sociodémographiques et économiques, MRC des Sources.....	161
Tableau 75 : Constats portant sur le transport adapté, MRC des Sources.....	162
Tableau 76 : Constats portant sur le transport intermunicipal, MRC des Sources.....	162
Tableau 77 : Constats portant sur le transport scolaire, MRC des Sources.....	163
Tableau 78 : Constats portant sur l'accompagnement-transport bénévole, MRC des Sources.....	163
Tableau 79 : Constats portant sur le taxi, MRC des Sources.....	164
Tableau 80 : Constat sur le transport collectif, MRC des Sources.....	164
Tableau 81 : Liens de transport à développement ou améliorer, MRC des Sources.....	164
Tableau 82 : Estimation du nombre de personnes ayant une incapacité, MRC de Memphrémagog, 2006.....	174
Tableau 83 : Personnes avec incapacités selon l'âge, MRC de Memphrémagog, 2006.....	174
Tableau 84 : Type d'incapacités selon l'âge, MRC de Memphrémagog, 2006.....	174
Tableau 85 : Dépenses du transport adapté, Ville de Magog.....	175
Tableau 86 : Revenus du transport adapté, Ville de Magog.....	176
Tableau 87 : Horaire des départs en avant-midi du service de transport collectif de la MRC de Memphrémagog.....	178
Tableau 88 : Horaire des départs en après-midi du service de transport collectif de la MRC de Memphrémagog.....	179
Tableau 89 : Parcours du service de transport collectif interurbain, passant sur le territoire de la MRC.....	185
Tableau 90 : Constats sociodémographiques et économiques, MRC Memphrémagog.....	190
Tableau 91 : Constats portant sur le transport adapté, MRC Memphrémagog.....	191
Tableau 92 : Constats portant sur le transport collectif, MRC Memphrémagog.....	191
Tableau 93 : Constats portant sur l'accompagnement-transport bénévole, MRC Memphrémagog.....	192
Tableau 94 : Constats portant sur le transport scolaire, MRC Memphrémagog.....	192
Tableau 95 : Constats portant sur le taxi, MRC Memphrémagog.....	193
Tableau 96 : Constat sur le transport collectif, MRC Memphrémagog.....	193
Tableau 97 : Liens de transport à développement ou améliorer MRC Memphrémagog.....	193

Figures

Figure 1 : Circuit de transport collectif dans la MRC du Granit.....	73
Figure 2 : Circuit du minibus HSF.....	101

TABLE DES MATIÈRES

Cartes

Carte 1 : Territoire à l'étude	9
Carte 2 : Déplacements des travailleurs	18
Carte 3 : Population de 2011, par municipalité	19
Carte 4 : Densité de population en 2011 (habitants/km ²)	20
Carte 5 : Commissions scolaires de l'Estrie et établissements d'enseignement universitaire, collégial et professionnel.....	24
Carte 6 : Transport interurbain	25
Carte 7 : Agglomération de taxis.....	26
Carte 8 : Services de santé et répartition spatiale des établissements	27
Carte 9 : Les 50 grands employeurs	28
Carte 10 : Provenance des étudiants de l'Université de Sherbrooke, à l'automne 2012	29
Carte 11 : Provenance des étudiants du Cégep de Sherbrooke, à l'automne 2012.....	30
Carte 12 : Provenance des employés du Centre hospitalier universitaire de Sherbrooke.....	31
Carte 13 : Provenance des employés de l'entreprise Cabico (Coaticook)	32
Carte 14 : Provenance des employés de l'entreprise Kruger (Sherbrooke)	33
Carte 15 : Provenance des employés du Centre de Santé et Services Sociaux d'Asbestos	34
Carte 16 : Provenance des étudiants de la MRC de Coaticook allant à l'Université de Sherbrooke	60
Carte 17 : Provenance des étudiants de la MRC de Coaticook allant au Cégep de Sherbrooke	61
Carte 18 : Provenance des employés de l'entreprise Cabico, Coaticook.....	62
Carte 19 : Provenance des employés du CHUS, Coaticook	63
Carte 20 : Provenance des employés du CHUS, MRC du Granit	90
Carte 21 : Provenance des étudiants de l'Université de Sherbrooke, MRC du Granit	91
Carte 22 : Provenance des étudiants du Cégep de Sherbrooke, MRC du Granit	92
Carte 23 : Provenance des employés du CHUS, MRC du Haut-Saint-François	114
Carte 24 : Provenance des étudiants de l'Université de Sherbrooke, MRC du Haut-Saint-François	115
Carte 25 : Provenance des étudiants du Cégep de Sherbrooke, MRC du Haut-Saint-François	116
Carte 26 : Provenance des employés du CHUS, MRC du Val-Saint-François.....	140
Carte 27 : Provenance des employés de l'entreprise Kruger	141
Carte 28 : Provenance des employés du CSSS Asbestos, MRC du Val-Saint-François	142
Carte 29 : Provenance des étudiants de l'Université de Sherbrooke, MRC du Val-Saint-François.....	143
Carte 30 : Provenance des étudiants du Cégep de Sherbrooke, MRC du Val-Saint-François.....	144
Carte 31 : Provenance des employés du CHUS, MRC des Sources	166
Carte 32 : Provenance des employés du CSSS d'Asbestos, MRC des Sources	167
Carte 33 : Provenance des étudiants de l'Université de Sherbrooke, MRC des Sources	168
Carte 34 : Provenances des étudiants du Cégep de Sherbrooke, MRC des Sources	169
Carte 35 : Provenance des employés du CHUS, MRC de Memphrémagog	195
Carte 36 : Provenance des étudiants de l'Université de Sherbrooke, MRC de Memphrémagog	196
Carte 37 : Provenance des étudiants du Cégep de Sherbrooke, MRC de Memphrémagog	197

TABLE DES MATIÈRES

Annexe

Annexe 1	Perspectives démographiques
Annexe 2	Défavorisation sociale et matérielle

Propriété et confidentialité

« Ce document est la propriété de Société Gestrans et est protégé par la loi. Ce rapport est destiné exclusivement aux fins qui y sont mentionnées. Toute reproduction ou adaptation, partielle ou totale, est strictement prohibée sans avoir préalablement obtenu l'autorisation écrite de Société Gestrans et de son Client. »

REGISTRE DES RÉVISIONS ET ÉMISSIONS		
No de révision	Date	Description de la modification et/ou de l'émission
0A	2012-11-20	Émission préliminaire
00	2012-12-10	Émission finale

REMERCIEMENTS

Nous tenons à remercier toutes les personnes que nous avons pu consulter lors de l'étude et qui ont démontré une grande ouverture et une bonne collaboration. Malgré la période estivale et le changement de personnel en cours de route dans certains institutions et organismes, nous avons apprécié leur disponibilité.

Comité de suivi :

Andrée Bureau	Conférence régionale des élus de l'Estrie
Laurent Chevrot	Société de transport de Sherbrooke
Yves Gascon	Secteur communautaire
Sylvain Martel	Ministère des Transports du Québec
Dominic Provost	MRC du Haut-Saint-François

Comité de pilotage

Ann Beaulé,	Transport des Alentours
Michel Cloutier	Société de transport de Sherbrooke
Jocelyne Gagnon	Acti-bus de la Région de Coaticook inc.
Jean Lussier	CÉGEP de Sherbrooke
Jacques Marcoux	maire du Canton de Pottou
Jacques Michaud	ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire
Alain Roy	Secteur communautaire
Gilbert Roy	Commission scolaire des Hauts-Cantons

Autres personnes consultées :

Ana Abecia	Société de transport de Sherbrooke
Nathalie Bastarache	Introtravail Mégantic (Carrefour jeunesse-emploi)
Guylaine Beaudoin	Centre local de développement du Granit
Nathalie Beaudry	Centre d'action bénévole de Coaticook
Sylvie Bernier	Centre d'action bénévole de Richmond
Sylvie Bibeau	Carrefour Jeunesse-Emploi du comté de Richmond
Karine Bonneville	MRC du Val-Saint-François
Eric Bourgault	Centre local de développement du Val-Saint-François
Jacynthe Bourget	MRC des Sources
Mylène Brouillet	Transbestos inc.
Charlène Brulard	Centre de santé et de services sociaux du Haut-Saint-François
Caroline Champeau	École secondaire La Frontalière, Coaticook
Sonia Côté	Association des Personnes Handicapées de la MRC de Coaticook
Josiane Corbeil	Office des personnes handicapées du Québec
Annie Charron	MRC du Granit
Eric Dion	Québec en forme, MRC des Sources

Christine Dubé	Centre d'action bénévole du Granit.
Marcel Dumais	Centre de santé et de services sociaux de Coaticook
Nathalie Durocher	Centre de santé et de services sociaux des Sources
Nadine Douziech	Centre de santé et de services sociaux de Sherbrooke
Dominick Faucher	MRC de Coaticook
Sara Favreau-Perreault	MRC de Coaticook
Collette Fontaine	Centre d'action bénévole de Valcourt et région
Manon Fortin	MRC du Val-Saint-François
Denise Gagné	Trans-appel inc.
Line Gendron	Maison des Jeunes de Coaticook
Janot Gosselin	Centre de santé et de services sociaux du Granit
Sarah Goudreault	Carrefour jeunesse emploi du comté de Johnson
Diane Groleau	Centre jeunesse emploi du Haut-Saint-François
Sylvie Harvey	MRC de Coaticook
Nathalie Laberge	MRC du Haut-Saint-François
Marie Lachance	Centre de santé et de services sociaux du Val-Saint-François
Lyne Lacroix	Maison l'Éveil
Maryse Langlois	Centre local d'emploi de la MRC de Coaticook
Nicole Lavoie	Les soupapes de la bonne humeur
France Lebrun	Centre d'action bénévole du Haut-Saint-François
Mélanie Lemieux	Points jeunesse du Granit
Sylvain Lessard	Centre jeunesse emploi du Haut-Saint-François
Denis Marcotte	Commission scolaire de la Région-de-Sherbrooke
Frédéric Marcotte	MRC des Sources
Sylvie Masse	MRC de Coaticook
Daniel Ouellet	Association des Personnes Handicapées de la MRC de Coaticook
Claire Ouellet	Trans-Autonomie inc.
Guylaine Pelchat	Centre d'action bénévole de Windsor
Nicole Phaneuf	Centre local d'emploi de Sherbrooke
Steve Proulx	Carrefour jeunesse emploi de Coaticook
André Tanguay	Autobus Dostie
Marjorie Tyroler	Centre local de développement, MRC de Coaticook
Alain Webster	Université de Sherbrooke
Ginette Wood	Table de concertation des aînés de la MRC des Sources
Diego Scalzo	Corporation de développement communautaire du Val-
Saint-François	

Les intervenants suivants furent rencontrés préalablement lors d'un mandat d'identification des besoins pour la MRC de Memphrémagog. Les commentaires et les informations retenues pour ce mandat nous ont permis d'identifier les besoins pour les résidents de cette MRC. Nous tenons également à les remercier.

Ann Beaulé	Transport des Alentours Inc.
Manon Bessette	Transport adapté pour nous Inc.
Josée Boily	Carrefour Jeunesse Emploi Memphrémagog
Sophie Charbonneau	MRC Memphrémagog
Alexandre Duplessis	Transdev
Katherine Gagnon	Centre local d'emploi Memphrémagog
David Gauthier	Centre local de développement Memphrémagog
Alison Hannan	Centre action bénévole de la Missisquoi-Nord
Guy Jauron	MRC Memphrémagog
Mylène Labonté	Centre action bénévole R.H. Redicker
Maryse Langlois	Centre local d'emploi Memphrémagog
Paul Martel	Centre de santé et de services sociaux de Memphrémagog
Patrick Martineau	Corporation Jeunesse Memphrémagog
Marie-Denise Morency	Corporation de développement communautaire Memphrémagog
Nathalie Noël	Centre action bénévole Le Carrefour du Partage Magog
Pierre Perrot	Centre local d'emploi Memphrémagog
Jonathan Roberge	MRC Memphrémagog
Jocelyn Thibodeau	Commission scolaire des Sommets

1 INTRODUCTION

1.1 MISE EN CONTEXTE

La Conférence des élus de l'Estrie (CRÉ de l'Estrie) a pour mission de contribuer au développement économique, social, culturel, communautaire de la région par la concertation, la planification et la coordination. Ces diverses activités se font constamment dans l'intérêt et l'épanouissement des personnes, des collectivités et des divers milieux qui composent la région administrative.

Lors de l'élaboration du *Plan de développement de l'Estrie*, la CRÉ de l'Estrie s'est dotée d'axes d'intervention afin de capitaliser sur ses atouts et développer un plan quinquennal lui permettant d'affirmer sa volonté de faire de l'Estrie une région innovatrice offrant une qualité de vie pour tous ses habitants.

La part du transport en commun est appelée à jouer un rôle central dans la réalisation de cette vision. À moyen terme, un système de transport inter MRC adapté aux besoins des Estriens permettra de renforcer cette qualité de vie qui constitue le grand facteur d'attraction et de rétention dans la région. Par ailleurs, la CRÉ de l'Estrie a élaboré une orientation visant « l'accès aux services de proximité sur l'ensemble du territoire afin de maintenir les communautés vivantes »¹. Finalement, le transport collectif constitue l'un des enjeux prioritaires pour 2011-2012 et cherche à « s'assurer que les citoyens de l'Estrie aient accès à des services de transport collectif fonctionnel. »²

Par ailleurs, la mise sur pied d'une offre de transport collectif à saveur régionale pourrait permettre la consolidation du développement résidentiel dans les villages tout en favorisant l'occupation dynamique du territoire et la pérennité des milieux ruraux.

Le rôle de ville centre de Sherbrooke dépassant largement la région administrative de l'Estrie, il est primordial de comprendre l'impact des diverses institutions d'enseignement, de soins de santé, culturel et sportive dans la planification d'une desserte en transport en commun, de même que l'attractivité pour le secteur de l'emploi.

¹ CONFÉRENCE RÉGIONALE DES ÉLUS DE L'ESTRIE, *Plan de développement de l'Estrie*, sans date. p.11

² CONFÉRENCE RÉGIONALE DES ÉLUS DE L'ESTRIE, *Résumé des enjeux prioritaires de développement 2011-2012*, version du 3 juin 2011. p. 4

1.2 MANDAT DE L'ÉTUDE DE BESOINS ET DES SOLUTIONS POSSIBLES

Le mandat se rapporte à l'identification de dessertes et du niveau de service qui seraient les plus pertinents pour favoriser le développement du transport collectif entre Sherbrooke et chacune des six MRC de l'Estrie. La CRÉ de l'Estrie souhaite également permettre aux résidents de Sherbrooke de se rendre sur le territoire des autres MRC.

Le mandat n'inclut pas spécifiquement la desserte locale à l'intérieur du territoire des MRC.

1.3 OBJECTIFS DE L'ÉTUDE

Les sept (7) principaux objectifs de l'étude sont les suivants :

- ▶ Répondre aux besoins de la population de l'Estrie;
- ▶ Identifier les dessertes et le niveau de service les plus pertinents pour favoriser le développement du transport collectif en Estrie;
- ▶ Permettre aux résidents des MRC de l'Estrie de se rendre à Sherbrooke, mais également aux citoyens de Sherbrooke de se rendre sur les territoires des MRC dans le cadre d'une occupation dynamique du territoire;
- ▶ Permettre l'accroissement de la clientèle du transport en commun;
- ▶ Participer aux objectifs de transfert modal de l'autosolo vers les transports en commun;
- ▶ Participer à la réduction des gaz à effet de serre;
- ▶ Proposer des déplacements plus durables à l'échelle de l'Estrie;
- ▶ Fournir un outil décisionnel en matière de transport collectif aux élus de l'Estrie.

Le mandat octroyé par la CRÉ de l'Estrie ne comportait pas de sondage à la population.

1.4 OBJECTIFS DU RAPPORT PRÉLIMINAIRE

Le rapport préliminaire sert à présenter l'adéquation entre l'offre et la demande en transport collectif régional sur le territoire de la région administrative de l'Estrie. Dans ce rapport, les opportunités et les contraintes présentes sur le territoire seront identifiées. Il présente également les principaux constats qui serviront de base pour l'élaboration d'une desserte.

1.5 MÉTHODOLOGIE

L'identification des besoins en matière de transport a passé d'abord par la revue des documents remis par la Conférence régionale des élus. Ces documents ainsi que tous ceux utilisés dans le cadre de la présente étude sont cités en référence à la section 9.

Une approche de concertation fut entreprise auprès des MRC de l'Estrie afin d'établir une liste d'acteurs à convier aux groupes de discussion. Des questionnaires ont été élaborés afin de bien cibler l'information à obtenir lors de ces rencontres. Ce moyen a été utilisé, notamment,

lors de groupes de discussion et entrevues individuelles réalisées du 24 au 27 septembre, de même que le 10 octobre 2012. Ce type de consultation a permis d'obtenir de l'information riche et détaillée sur les expériences individuelles et les opinions des participants.

Également, une lettre expliquant le projet et un questionnaire furent transmis aux 50 plus grands employeurs de la région de l'Estrie avec un taux de réponse de 10 %.

L'étude de besoins se base sur la prémisse que des groupes particuliers de personnes pourraient avoir des besoins de transport différents. C'est dans cette perspective que l'analyse a prévu tenir compte des données auprès des personnes suivantes : les personnes âgées, les personnes à faible revenu, les jeunes, les étudiants du cégep et de l'université, les associations de sports et de loisirs, les personnes avec incapacités, etc.

1.5.1 Structure du rapport

Le rapport est structuré selon les sections suivantes :

- La section 2 vise à comprendre le contexte dans lequel s'insère le territoire de l'Estrie en exposant le portrait de la situation au niveau géographique, sociodémographique et socioéconomique de l'ensemble des MRC.
- Les sections 3 à 8 exposent la description des services à la population, le type de transport de personnes et les besoins généraux en transport recensé dans la région.

1.6 LEXIQUE

Dans le cadre de la présente étude, le terme général **transport collectif** se définit comme suit : transport adapté, transport scolaire, transport en commun, taxibus, taxis, autobus, transport spécialisé offert par les établissements de santé et des services sociaux, covoiturage (défini par la loi) et transport bénévole (défini par la loi).

Dans le présent document :

- Le terme « **transport collectif en milieu rural** » fait référence au transport collectif offert par les MRC sur leur territoire en vertu du volet 1 (Transport collectif en milieu rural) du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional.
- Le terme « **transport collectif régional** » fait référence au transport collectif offert selon la structure régionale proposée dans le cadre de cette étude en vertu du volet 2 (Planification régionale du transport collectif) du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional.
- Le terme « **transport collectif interrégional** » fait référence au transport collectif offert par autocar, principalement entre les petits centres urbains et les agglomérations plus importantes en vertu du volet 3 du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional.

- ▶ Le terme « **transport intermunicipal** » fait référence au transport collectif en milieu rural offert par la MRC de Coaticook.
- ▶ Le terme « **transport interurbain** » fait référence au transport collectif offert en autocar d'un grand pôle urbain vers un autre.
- ▶ Le terme « **population active** » se définit comme l'ensemble des personnes en âge de travailler qui sont disponibles sur le marché du travail, qu'elles aient un emploi (population active occupée) ou qu'elles soient au chômage (population active inoccupée) à l'exclusion de celles ne cherchant pas d'emploi, comme les personnes au foyer, les rentiers. En général, l'âge est fixé entre 15 et 64 ans.

2 GÉOGRAPHIE, SOCIODÉMOGRAPHIE ET SOCIOÉCONOMIE DES MRC À L'ÉTUDE

La région de l'Estrie se situe au sud-est du Québec et est limitrophe aux États-Unis d'Amérique. Plus précisément, elle est bordée par la région de la Montérégie à l'ouest du Centre-du-Québec au nord-ouest, de la Chaudière-Appalaches au Nord, de l'état, du Maine à l'est, et des états du New Hampshire et du Vermont au sud. Les MRC constitutives de l'Estrie sont les MRC de Coaticook, du Granit, du Haut-Saint-François, du Val-Saint-François, des Sources et de Memphrémagog. La Ville de Sherbrooke fait également partie de la région de l'Estrie et possède les compétences de ville et de MRC (voir carte 1, page 9).

La présente étude porte sur l'ensemble des MRC de l'Estrie et, accessoirement, sur la ville de Sherbrooke puisqu'elle en est l'un des points focaux. Le territoire à l'étude totalise 89 municipalités.

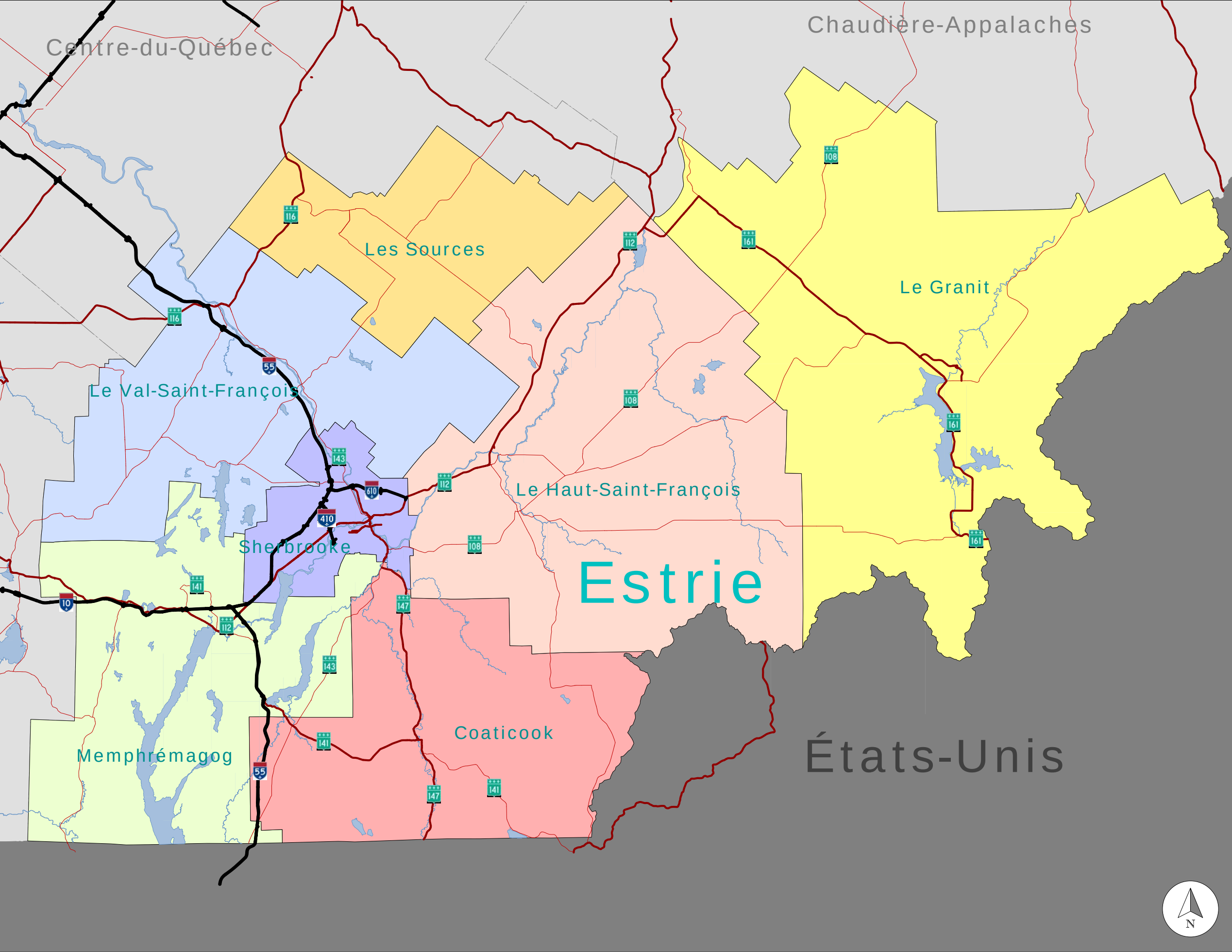
2.1 RÉSEAU ROUTIER ET LES DISTANCES

Le réseau routier de l'Estrie se structure autour des autoroutes 10, 410, 610 et 55. Les routes nationales 112, 116, 141, 147 et 161 sont également des liens routiers structurants, autant au niveau régional et local. Bien qu'étant une route régionale, la route 108 demeure structurante pour le réseau routier estrien et relie la MRC du Granit à la ville de Sherbrooke.

La route 143 constitue l'un des principaux points d'accès vers les États-Unis.

Le réseau de transport se ramifie ensuite en une multitude de routes régionales et collectrices se greffant aux routes nationales. Le territoire de l'Estrie est très bien desservi en termes de réseau routier.

Le parachèvement de l'autoroute 410 évitera aux poids lourds de traverser le cœur de l'arrondissement de Lennoxville, secteur caractérisé par une population permanente vieillissante et une population étudiante. Cette voie de contournement réduira la congestion et réduira le risque d'accident à l'intersection des routes nationales 143 et 108.



Légende :

Municipalités régionales de comtés (MRC) sur le territoire à l'étude

- Coaticook
- Le Granit
- Le Haut-Saint-François
- Le Val-Saint-François
- Les Sources
- Memphrémagog
- Sherbrooke

Réseau routier principal

- Autoroute
- Route principale
- Route régionale
- Réseau local

Sources :
MAMROT, Répertoire des municipalités, 2012.
Adresses Québec, 2012.



Conférence régionale
des élus de l'Estrie

SOCIÉTÉ GESTRANS

Produit par : Ian D'Aragon, B. Urb.

Vérifié par : David Viannay, B.A.A.

Approuvé par : Jacques Deslauriers, ing.

Titre :

CARTE 1
TERRITOIRE À L'ÉTUDE

Projet :

ÉTUDE DES BESOINS ET DES SOLUTIONS
POSSIBLES POUR LE DÉVELOPPEMENT DU
TRANSPORT COLLECTIF INTER-MRC EN ESTRIE

Échelle : 1 cm = 5 km

Date : Décembre 2012

015-P-0001302-0-00-701-GT-D-0001-00

Rév. 00

2.2 PORTRAIT SOCIODÉMOGRAPHIQUE ET ÉCONOMIQUE DU TERRITOIRE À L'ÉTUDE

L'analyse du profil sociodémographique et socioéconomique permet de dégager les principaux enjeux reliés à la population de l'Estrie.

2.2.1 Démographie

- ▶ En 2012, la population de l'Estrie se chiffrait à 312 808 habitants³. La ville de Sherbrooke et la MRC de Memphrémagog représentent les deux plus grandes concentrations d'habitants avec, respectivement, 157 260 et 48 047 habitants (voir tableau 1, page 13).
- ▶ La ville de Sherbrooke, capitale régionale, en est le principal pôle urbain et abrite 50 % de la population estrienne. Toutefois, une structure locale d'offre de services sociaux en tous genres est bien déployée dans les diverses MRC. Les municipalités locales ne sont donc pas dépendantes de Sherbrooke.
 - **MRC de Coaticook** : Ses 18 665 habitants, représentant 6 % de la population du territoire à l'étude, sont répartis dans douze municipalités (voir carte 3, page 19). Le territoire de la MRC présente une densité de 13,8 habitants par km² (voir carte 4, page 20 et tableau 1, page 13). En 2012, neuf municipalités ont une population inférieure à 1 000 habitants, deux municipalités ont une population comprise entre 2 000 et 3 000 habitants et seule la ville de Coaticook possède une population supérieure à 9 000 habitants (voir tableau 1, page 13).
 - **MRC du Granit** : Ses 22 724 habitants représentent 7,3 % de la population du territoire à l'étude et sont répartis dans vingt municipalités (voir carte 3, page 19). Le territoire de la MRC présente une densité de huit habitants par km² (voir carte 4, page 20 et tableau 1, page 13). En 2012, douze municipalités ont une population inférieure à 1 000 habitants, sept ont une population comprise entre 1 000 et 2 000 habitants. La ville de Lac-Mégantic, chef-lieu de la MRC du Granit, a une population se chiffrant à 5 994 personnes (voir tableau 1, page 13).
 - **MRC du Haut-Saint-François** : La MRC du Haut-Saint-François comporte 22 035 habitants, représentant 7 % de la population estrienne et est constituée de quatorze municipalités (voir carte 3, page 19). Le territoire de la MRC présente une densité de 9,5 personnes par km² (voir carte 4, page 20 et tableau 1, page 13). Huit municipalités ont une population de moins de 1 000 habitants en 2012, deux municipalités ont une population comprise entre 1 000 et 2 000 habitants et deux autres ont une population

³ Population : Décret 495-2012, 16 mai 2012 : Ajustement de population ou de désignation de certaines municipalités et arrondissements de la Ville de Sherbrooke.

comprise entre 3 000 et 5 000 habitants. La ville de Cookshire-Eaton est la seule municipalité avec une population supérieure à 5 000 (voir tableau 1, page 13).

- **MRC du Val-Saint-François** : La MRC du Val-Saint-François a une population de 29 519 habitants répartis dans 18 municipalités (voir carte 3, page 19). La MRC présente une densité de 20,8 personnes par km² (voir carte 4, page 20 et tableau 1, page 13). Elle représente 9,4 % de la population de la région administrative de l'Estrie. Six municipalités ont une population inférieure à 1 000 habitants, six autres municipalités ont une population comprise entre 1 000 et 2 000 habitants, deux municipalités ont une population de plus de 3 000 habitants et seule la Ville de Windsor a une population supérieure à 5 000 habitants (voir tableau 1, page 13).
 - **MRC de Memphrémagog** : La MRC de Memphrémagog possède une population de 48 047 habitants dont 53,6 % se trouvent dans la ville de Magog (25 767) (voir carte 3, page 19). La MRC représente une densité de 33,2 habitants par km² (voir carte 4, page 20 et tableau 1, page 13). La ville de Magog occupe le deuxième rang au niveau régional en termes de population. Huit municipalités ont une population inférieure à 1 000 habitants. De ces huit municipalités, la municipalité de Saint-Benoit-du-Lac, abbaye bénédictine incorporée en municipalité, en est la moins peuplée avec 44 habitants. Cinq municipalités possèdent une population comprise entre 1 000 et 2 000 habitants, trois municipalités ont une population entre 2 000 et 3 500 (voir tableau 1, page 13).
 - **MRC des Sources** : La MRC des Sources est la MRC la moins peuplée de l'Estrie avec 14 558 habitants et est composée de huit municipalités (voir carte 3, page 19). La MRC présente une densité de 17,2 habitants par km² (voir carte 4, page 20 et tableau 1, page 13). Cinq des sept municipalités de la MRC ont une population inférieure à 1 000 habitants, deux ont une population entre 1 500 et 4 000 habitants. La ville d'Asbestos est la municipalité la plus peuplée de la MRC avec près de 7 000 habitants (voir tableau 1, page 13).
- Une grande part de la population estrienne, soit 36 %, vit en milieu rural, ce qui est presque deux fois plus élevé qu'au Québec (19,5 %).

2.2.2 Perspectives démographiques

- Les perspectives démographiques prévoient une hausse moyenne de 11 %⁴ de la population entre 2006 et 2031 (voir tableau 2, page 14). Ceci se traduit en une hausse estimée de 34 000 habitants. Selon l'Institut de la statistique du Québec, la proportion d'ainés au sein de la région administrative était déjà supérieure à la moyenne en 2006 et celle-ci aura tendance à augmenter d'ici 2031. Ainsi, la population âgée de 65 ans et plus

⁴ Institut de la Statistique du Québec, Perspectives démographiques du Québec et des régions, 2006-2056. p. 60

passera de 22 % de la population en 2006 à presque 41 % de la population estrienne en 2031⁵. La MRC de Memphrémagog et la MRC du Haut-Saint-François seront les territoires avec la plus grande hausse de population avec des hausses respectives de 23,8 % et 12,2 %. La Ville de Sherbrooke et la MRC du Val-Saint-François auront toutes deux une croissance démographique significative avec respectivement 10,1 % et 9,7 % d'augmentation. La MRC de Coaticook et la MRC des Sources auront une croissance respective de 8,7 % et 8,3 % d'ici l'an 2031. La MRC du Granit accuse la croissance démographique la plus faible avec une croissance de 1,4 %.

- ▶ En Estrie, comme dans bien d'autres régions québécoises, la population est vieillissante. Seules les personnes âgées de 65 ans et plus verront leur effectif considérablement augmenter pour chaque territoire de MRC. Des accroissements variant de 82,4 %, pour la MRC des Sources, à 144 %, pour la MRC de Memphrémagog sont prévus jusqu'en 2031⁶.
- ▶ L'augmentation du nombre de personnes âgées de 65 ans et plus, et la décroissance des jeunes (0-19 ans) font en sorte que les premières dépasseront les deuxièmes avant 2031 pour l'ensemble des MRC à l'étude (voir Annexe 1)⁷.
 - MRC de Coaticook : entre 2021 et 2026;
 - MRC du Granit : entre 2011 et 2016;
 - MRC du Haut-Saint-François : entre 2021 et 2026;
 - MRC du Val-Saint-François : entre 2021 et 2026;
 - MRC des Sources : déjà dès 2011
 - MRC de Memphrémagog : déjà des 2011
 - Ville de Sherbrooke : entre 2016 et 2021.

⁵ Institut de la statistique du Québec, Perspectives démographiques des MRC, 2006-2031

⁶ idem

⁷ idem

Tableau 1 : Population 2006, 2012 et indice de développement 2006

			2012			2 006	Densité 2012	Variation démographique 2012 / 2006	Indice de développement 2006
MRC		Superficie (km²)	Population	% MRC	% région	Population			
Coaticook	Total	1 355	18 665	100,0%	6,0%	18 467	13,8	1,1%	
Barnston-Ouest	Mun.	100	570	3,1%	0,2%	583	5,7	-2,2%	1,12
Coaticook	Ville	224	9 079	48,6%	2,9%	9 204	40,6	-1,4%	0,49
Compton	Mun.	208	2 973	15,9%	1,0%	2 818	14,3	5,5%	2,59
Dixville	Mun.	77	697	3,7%	0,2%	685	9,0	1,8%	1,91
East Hereford	Mun.	73	344	1,8%	0,1%	401	4,7	-14,2%	10,13
Martinville	Mun.	48	477	2,6%	0,2%	467	9,9	2,1%	3,81
Sainte-Edwidge-de-Clifton	Canton	102	497	2,7%	0,2%	440	4,9	13,0%	0,35
Saint-Herménégilde	Mun.	169	714	3,8%	0,2%	718	4,2	-0,6%	0,45
Saint-Malo	Mun.	133	537	2,9%	0,2%	516	4,0	4,1%	2,46
Saint-Venant-de-Paquette	Mun.	59	132	0,7%	0,0%	81	2,3	63,0%	-8,23
Stanstead-Est	Mun.	116	610	3,3%	0,2%	628	5,3	-2,9%	3,04
Waterville	Ville	45	2 035	10,9%	0,7%	1 926	45,4	5,7%	3,92
Le Granit	Total	2 832	22 724	100,0%	7,3%	22 342	8,0	1,7%	
Audet	Mun.	134	639	2,8%	0,2%	662	4,8	-3,5%	0,66
Courcelles	Mun.	92	906	4,0%	0,3%	928	9,9	-2,4%	-1,11
Frontenac	Mun.	245	1 759	7,7%	0,6%	1 622	7,2	8,4%	5,08
Lac-Drolet	Mun.	128	1 106	4,9%	0,4%	1 148	8,6	-3,7%	1,90
Lac-Mégantic	Ville	25	5 994	26,4%	1,9%	5 967	237,9	0,5%	-0,78
Lambton	Mun.	125	1 608	7,1%	0,5%	1 623	12,9	-0,9%	2,50
Marston	Canton	79	678	3,0%	0,2%	683	8,6	-0,7%	5,75
Milan	Mun.	131	321	1,4%	0,1%	299	2,5	7,4%	-3,46
Nantes	Mun.	121	1 418	6,2%	0,5%	1 436	11,8	-1,3%	1,19
Notre-Dame-des-Bois	Mun.	192	1 032	4,5%	0,3%	964	5,4	7,1%	-8,23
Piopolis	Mun.	112	363	1,6%	0,1%	376	3,2	-3,5%	3,32
Saint-Augustin-de-Woburn	Par.	284	736	3,2%	0,2%	701	2,6	5,0%	-2,54
Sainte-Cécile-de-Whitton	Mun.	149	897	3,9%	0,3%	899	6,0	-0,2%	0,56
Saint-Ludger	Mun.	129	1 232	5,4%	0,4%	1 197	9,6	2,9%	-0,49
Saint-Robert-Bellarmin	Mun.	238	639	2,8%	0,2%	645	2,7	-0,9%	-0,50
Saint-Romain	Mun.	116	637	2,8%	0,2%	628	5,5	1,4%	0,08
Saint-Sébastien	Mun.	91	897	3,9%	0,3%	752	9,8	19,3%	-0,06
Stornoway	Mun.	185	582	2,6%	0,2%	584	3,2	-0,3%	-2,18
Stratford	Canton	140	1 126	5,0%	0,4%	1 086	8,1	3,7%	4,74
Val-Racine	Par.	119	154	0,7%	0,0%	142	1,3	8,5%	-0,25
Le Haut-Saint-François	Total	2 308	22 035	100,0%	7,0%	21 568	9,5	2,2%	
Ascot Corner	Mun.	85	2 803	12,7%	0,9%	2 595	32,9	8,0%	5,16
Bury	Mun.	236	1 168	5,3%	0,4%	1 249	5,0	-6,5%	-1,57
Chartierville	Mun.	143	354	1,6%	0,1%	378	2,5	-6,3%	-4,28
Cookshire-Eaton	Ville	299	5 320	24,1%	1,7%	5 004	17,8	6,3%	0,94
Dudswell	Mun.	224	1 719	7,8%	0,5%	1 712	7,7	0,4%	-0,71
East Angus	Ville	8	3 449	15,7%	1,1%	3 357	415,5	2,7%	-0,92
Hampden	Canton	112	195	0,9%	0,1%	209	1,7	-6,7%	0,92
La Patrie	Mun.	207	782	3,5%	0,2%	805	3,8	-2,9%	1,30
Lingwick	Canton	250	466	2,1%	0,1%	435	1,9	7,1%	-5,00
Newport	Mun.	273	803	3,6%	0,3%	784	2,9	2,4%	-9,63
Saint-Isidore-de-Clifton	Mun.	179	768	3,5%	0,2%	781	4,3	-1,7%	-3,65
Scotstown	Ville	12	550	2,5%	0,2%	588	45,8	-6,5%	-5,95
Weedon	Mun.	225	2 698	12,2%	0,9%	2 739	12,0	-1,5%	-2,36
Westbury	Canton	57	960	4,4%	0,3%	932	16,8	3,0%	3,44
Le Val-Saint-François	Total	1 417	29 519	100,0%	9,4%	29 023	20,8	1,7%	
Bonsecours	Mun.	61	549	1,9%	0,2%	547	9,0	0,4%	3,38
Cleveland	Canton	124	1 566	5,3%	0,5%	1 590	12,6	-1,5%	-1,35
Kingsbury	Village	7	96	0,3%	0,0%	99	13,5	-3,0%	-1,47
Lawrenceville	Village	17	678	2,3%	0,2%	642	39,4	5,6%	5,34
Maricourt	Mun.	62	446	1,5%	0,1%	432	7,2	3,2%	0,58
Melbourne	Canton	174	1 120	3,8%	0,4%	1 095	6,4	2,3%	2,76
Racine	Mun.	108	1 284	4,3%	0,4%	1 265	11,9	1,5%	5,67
Richmond	Ville	7	3 310	11,2%	1,1%	3 336	479,7	-0,8%	-1,00
Saint-Claude	Mun.	122	1 081	3,7%	0,3%	1 104	8,9	-2,1%	1,89
Saint-Denis-de-Brompton	Par.	76	3 295	11,2%	1,1%	3 090	43,6	6,6%	8,77
Sainte-Anne-de-la-Rochelle	Mun.	62	641	2,2%	0,2%	642	10,3	-0,2%	2,75
Saint-François-Xavier-de-Brompton	Par.	99	2 100	7,1%	0,7%	2 018	21,2	4,1%	3,95
Stoke	Mun.	253	2 782	9,4%	0,9%	2 708	11,0	2,7%	5,91
Ulverton	Mun.	52	383	1,3%	0,1%	363	7,3	5,5%	2,03
Valcourt	Ville	6	2 341	7,9%	0,7%	2 349	425,6	-0,3%	2,46
Valcourt	Canton	81	1 038	3,5%	0,3%	1 025	12,9	1,3%	6,05
Val-Joli	Mun.	92	1 531	5,2%	0,5%	1 479	16,6	3,5%	1,52
Windsor	Ville	15	5 278	17,9%	1,7%	5 239	351,9	0,7%	1,12
Les Sources	Total	793	14 553	100,0%	4,7%	14 466	18,4	0,6%	
Asbestos	Ville	32	6 978	47,9%	2,2%	6 819	220,1	2,3%	-1,75
Danville	Ville	154	3 932	27,0%	1,3%	4 041	25,6	-2,7%	-1,31
Saint-Adrien	Mun.	99	461	3,2%	0,1%	488	4,7	-5,5%	0,91
Saint-Camille	Canton	84	509	3,5%	0,2%	448	6,1	13,6%	3,16
Saint-Georges-de-Windsor	Mun.	128	928	6,4%	0,3%	911	7,2	1,9%	1,28
Ham-Sud	Mun.	152	220	1,5%	0,1%	219	1,4	0,5%	3,25
Wotton	Mun.	145	1 530	10,5%	0,5%	1 540	10,6	-0,6%	1,87
Memphrémagog	Total	1 447	48 047	100,0%	15,4%	45 310	33,2	6,0%	
Austin	Mun.	87	1 650	3,4%	0,5%	1 404	19,1	17,5%	6,02
Ayer's Cliff	Village	6	1 046	2,2%	0,3%	1 096	190,2	-4,6%	3,96
Bolton-Est	Mun.	82	799	1,7%	0,3%	704	9,8	13,5%	0,11
Eastman	Mun.	77	1 545	3,2%	0,5%	1 585	20,0	-2,5%	4,29
Hatley	Mun.	67	820	1,7%	0,3%	777	12,3	5,5%	4,12
Hatley	Canton	76	1 919	4,0%	0,6%	1 786	25,3	7,4%	9,43
Magog	Ville	166	25 767	53,6%	8,2%	23 880	155,7	7,9%	1,92
North Hatley	Village	5	773	1,6%	0,2%	722	168,0	7,1%	2,03
Ogden	Mun.	84	722	1,5%	0,2%	762	8,6	-5,2%	1,41
Orford	Canton	149	3 363	7,0%	1,1%	2 979	22,6	12,9%	7,98
Pottton	Canton	279	1 757	3,7%	0,6%	1 790	6,3	-1,8%	0,20
Saint-Benoît-du-Lac	Mun.	2	44	0,1%	0,0%	48	18,3	-8,3%	-0,52
Sainte-Catherine-de-Hatley	Mun.	99	2 523	5,3%	0,8%	2 318	25,4	8,8%	7,41
Saint-Étienne-de-Bolton	Mun.	49	556	1,2%	0,2%	496	11,3	12,1%	-0,35
Stanstead	Ville	22	2 836	5,9%	0,9%	2 957	127,2	-4,1%	-2,57
Stanstead	Canton	136	985	2,1%	0,3%	1 065	7,3	-7,5%	3,15
Stukely-Sud	Village	64	942	2,0%	0,3%	941	14,8	0,1%	2,55
Sherbrooke	Ville	367	157 260	100,0%	50,3%	147 247	428,4	6,8%	2,0
Total du territoire à l'étude		10 518	312 808		100,0%	298 423,00	29,7	4,8%	

Sources: MAMROT, répertoire des municipalités
Statistique Canada, recensement 2006. Profil des communautés

Tableau 2: Perspectives démographiques par tranche de cinq (5) ans entre 2006 et 2031

		2006	2011	2016	2021	2026	2031	Variation 2031/2006	Variation 2031/2011	Variation 2031/2016	Variation 2031/2021	Variation 2031/2026
Outlook	Total	18 579	19 004	19 372	19 744	20 035	20 196	8,7%	6,3%	4,3%	2,3%	0,8%
	0-19 ans	4 911	4 703	4 557	4 620	4 620	4 474	-8,9%	-4,9%	-1,8%	-3,2%	-3,2%
	20-64 ans	10 991	11 162	11 126	10 808	10 399	10 158	-7,6%	-9,0%	-8,7%	-6,0%	-2,3%
	65 ans et plus	2 677	3 139	3 689	4 316	5 016	5 564	107,8%	77,3%	50,8%	28,9%	10,9%
Le Granit	Total	22 480	22 543	22 692	22 830	22 871	22 785	1,4%	1,1%	0,4%	-0,2%	-0,4%
	0-19 ans	5 023	4 710	4 419	4 329	4 229	3 981	-20,7%	-15,5%	-9,9%	-8,0%	-5,9%
	20-64 ans	13 865	13 597	13 212	12 428	11 499	10 868	-21,6%	-20,1%	-17,7%	-12,6%	-5,5%
	65 ans et plus	3 592	4 236	5 061	6 073	7 143	7 936	120,9%	87,3%	56,8%	30,7%	11,1%
Le Haut-Saint-François	Total	21 713	22 388	23 149	23 783	24 183	24 331	12,1%	8,7%	5,1%	2,3%	0,6%
	0-19 ans	5 345	5 119	5 062	5 205	5 299	5 149	-3,7%	0,6%	1,7%	-1,1%	-2,8%
	20-64 ans	13 410	13 735	13 798	13 468	12 994	12 693	-5,3%	-7,6%	-8,0%	-5,8%	-2,3%
	65 ans et plus	2 958	3 534	4 289	5 110	5 890	6 489	119,4%	83,6%	51,3%	27,0%	10,2%
Le Val-Saint-François	Total	29 223	30 115	30 825	31 422	31 852	32 066	9,7%	6,5%	4,0%	2,0%	0,7%
	0-19 ans	7 044	6 891	6 698	6 785	6 897	6 702	-4,9%	-2,7%	0,1%	-1,2%	-2,8%
	20-64 ans	18 261	18 563	18 525	17 994	17 285	16 926	-7,3%	-8,8%	-8,6%	-5,9%	-2,1%
	65 ans et plus	3 918	4 661	5 602	6 643	7 670	8 438	115,4%	81,0%	50,6%	27,0%	10,0%
Les Sources	Total	14 488	14 529	14 903	15 267	15 535	15 685	8,3%	8,0%	5,2%	2,7%	1,0%
	0-19 ans	2 962	3 001	3 010	3 121	3 192	3 119	5,3%	3,9%	3,6%	-0,1%	-2,3%
	20-64 ans	8 662	8 337	8 122	7 843	7 495	7 340	-15,3%	-12,0%	-9,6%	-6,4%	-2,1%
	65 ans et plus	2 864	3 191	3 771	4 303	4 848	5 226	82,5%	63,8%	38,6%	21,5%	7,8%
Memphrémagog	Total	45 538	48 159	50 940	53 315	55 140	56 358	23,8%	17,0%	10,6%	5,7%	2,2%
	0-19 ans	9 611	9 346	9 238	9 473	9 698	9 518	-1,0%	1,8%	3,0%	0,5%	-1,9%
	20-64 ans	28 188	28 933	29 361	29 168	28 425	27 957	-0,8%	-3,4%	-4,8%	-4,2%	-1,6%
	65 ans et plus	7 739	9 880	12 341	14 674	17 017	18 883	144,0%	91,1%	53,0%	28,7%	11,0%
Shebrooke	Total	148 992	153 525	156 717	159 362	161 839	163 971	10,1%	6,8%	4,6%	2,9%	1,3%
	0-19 ans	34 097	33 439	32 327	32 295	32 596	31 624	-7,3%	-5,4%	-2,2%	-2,1%	-3,0%
	20-64 ans	93 990	95 468	94 994	92 354	89 089	87 637	-6,8%	-8,2%	-7,7%	-5,1%	-1,6%
	65 ans et plus	20 905	24 618	29 396	34 713	40 154	44 710	113,9%	81,6%	52,1%	28,8%	11,3%

Source : Institut de la statistique du Québec, *Perspectives démographiques des MRC*, 2006-2031

- Un accroissement démographique est prévu pour l'Estrie. Toutefois, le vieillissement de la population lié au mouvement naturel (nombre de décès plus élevé que les naissances) et de la migration interrégionale font en sorte que la pyramide des âges se renversera.
- Le vieillissement de la population estrienne est quelque peu préoccupant. En effet, malgré un accroissement de la population d'ici 2031, seul le groupe des 65 et plus aura une variation positive. Les 0-19 ans et les 20-64 ans verront une variation négative. Cette situation n'est toutefois pas étrangère à la réalité québécoise.

2.2.2.1 Conclusion

L'augmentation marquée des 65 ans et plus aura un impact important sur la demande en transport collectif. Cette catégorie de population a des besoins en transport nécessitant une plus grande accessibilité. On peut ainsi prévoir une augmentation en termes de besoins en transport dans les vingt prochaines années. Parallèlement, il faut examiner la desserte en transport adapté présente sur les territoires de MRC. La disponibilité de place dans les services de transport adapté, de même que le vieillissement des bénévoles des Centres d'action bénévole, font en sorte que les coûts pour offrir le service, notamment vers les secteurs de la santé, risquent d'augmenter de façon considérable.

P-0001302

ÉTUDE DES BESOINS ET DES SOLUTIONS POSSIBLES POUR LE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF INTER MRC EN ESTRIE

Ceci combiné à l'exode des jeunes, fait en sorte que la pyramide des âges sera représentée par une pyramide inversée.

2.2.3 Conditions de vie et bien-être

Tableau 3: Revenu personnel, revenu personnel disponible et transferts des administrations publiques par habitant.

Période	REVENU PERSONNEL			REVENU PERSONNEL DISPONIBLE			TRANSFERT DES ADMISTRITATIONS PUBLIQUES		
	2009 ^r	2010 ^p	10/09	2009 ^r	2010 ^p	10/09	2009 ^r	2010 ^p	10/09
Coaticook	25 650 \$	26 834 \$	4,6%	20 502 \$	21 547 \$	5,1%	5 585 \$	5 711 \$	2,3%
Le Granit	26 272 \$	27 184 \$	3,5%	21 081 \$	21 889 \$	3,8%	6 293 \$	6 346 \$	0,8%
Le Haut-Saint-François	24 927 \$	25 718 \$	3,2%	19 923 \$	20 548 \$	3,1%	6 170 \$	6 264 \$	1,5%
Le Val-Saint-François	30 961 \$	31 033 \$	0,2%	24 191 \$	24 190 \$	0,0%	5 796 \$	5 757 \$	-0,7%
Les Sources	25 538 \$	25 517 \$	-0,1%	20 634 \$	20 602 \$	-0,2%	7 479 \$	7 573 \$	1,3%
Memphrémagog	34 352 \$	35 478 \$	3,3%	26 775 \$	27 770 \$	3,7%	6 614 \$	6 743 \$	2,0%
Sherbrooke	30 204 \$	30 976 \$	2,6%	23 462 \$	24 123 \$	2,8%	5 800 \$	5 938 \$	2,4%
Etrie	29 750 \$	30 517 \$	2,6%	23 298 \$	23 951 \$	2,8%	6 051 \$	6 159 \$	1,8%
Québec	33 484 \$	34 437 \$	2,8%	25 847 \$	26 642 \$	3,1%	5 732 \$	5 878 \$	2,5%

r: donnée révisée

p: donnée provisoire

Source: Institut de la statistique du Québec (2011)

- La disparité des revenus personnels disponibles⁸ par habitant est tout de même élevée entre les MRC à l'étude. La MRC du Haut-Saint-François présente le plus faible revenu personnel disponible, alors que la MRC de Memphrémagog détient le plus haut.
- En 2009, le taux de faible revenu des familles est inférieur au taux provincial (13,8 %) pour l'ensemble des territoires à l'étude. Il ne faut toutefois pas prendre cette variable à la légère, puisqu'elle représente tout de même une part importante de la population qui est dans le besoin. Pour cette même année, le taux de faible revenu des familles monoparentales est près de quatre fois plus élevé que pour les familles comportant un couple. Avec respectivement 6,1 % et 28 %. Cette donnée est importante dans le cadre d'une étude en transport collectif, puisque ces familles sont plus susceptibles d'éprouver des besoins en transport.⁹
- L'Etrie possède des ressources industrielles variées et se situe à proximité du marché américain. Son système routier est structuré en fonction de ce marché et constitue avec les

⁸ « Le revenu personnel est la somme de tous les revenus touchés par les résidents d'une province, y compris la rémunération du travail et le rendement des investissements ainsi que les transferts des administrations et d'autres secteurs (ce qui inclut les prestations de la Sécurité de la vieillesse et d'assurance-emploi). »

Wilkinson, Statistique Canada, 9 mai 2007, disponible en ligne : <http://www.statcan.gc.ca/pub/13-605-x/2003001/chrono/2003prov/4151911-fra.htm>

⁹ Institut de la Statistique du Québec

villes de Montréal et de Québec le « triangle industriel » le plus important au Québec¹⁰. La région se caractérise principalement par la fabrication de biens. Notamment, la fabrication de biens en caoutchouc et en plastique est un secteur économique fort. Cette industrie demeure toutefois concentrée sur la grande Région-de-Sherbrooke et n'échappe pas aux fluctuations du marché. L'exploitation de ressources forestières et la deuxième transformation sont également des secteurs économiques très développés dans la région. Le taux de chômage en Estrie demeure près de la moyenne québécoise.

- Les transferts des administrations publiques sont plus importants dans la MRC des Sources, soit 7 573 \$ en 2010, contre 5 711 \$ pour la MRC de Coaticook.

2.2.3.1 Conclusion

Une attention particulière devra être portée à la tarification. Celle-ci devra respecter la capacité de payer de la région et des utilisateurs potentiels. Une tarification trop élevée ne permettrait pas à une région où les salaires sont moins élevés de développer son potentiel.

2.2.4 Scolarisation

Le niveau de scolarisation influence le développement économique et social. Un niveau de scolarisation plus faible d'un territoire implique souvent que la population peut être plus affectée par les changements socioéconomiques et ces personnes peuvent ainsi être tributaires d'emplois moins rémunérateurs. Parmi les MRC à l'étude, on remarque que la MRC du Granit présente le territoire avec le taux de scolarisation le plus faible, l'amélioration de l'accès à l'éducation et à la formation peut s'avérer judicieuse dans ce secteur. La Ville de Sherbrooke et la MRC de Memphrémagog représentent les deux territoires les plus scolarisés (voir tableau 4, page 23). Tout comme l'ensemble du Québec, la population de l'Estrie est de plus en plus scolarisée. Les titulaires de diplômes postsecondaires ont vu leur nombre relatif augmenter dans la région.¹¹

On observe une corrélation entre le niveau de scolarité et la proximité de la ville centre. Ainsi, les municipalités les plus proches de Sherbrooke démontrent une scolarisation supérieure au reste de la région administrative. De ce fait, la MRC du Granit accuse le plus faible taux de

¹⁰ Économies sociale Québec, Portrait de la région de l'Estrie, disponible en ligne : <http://economiesocialequebec.ca/?module=document&division=6&uid=96> consulté le 31 août 2012.

¹¹ Ministère de l'Emploi et de la Solidarité sociale : Le Québec mobilisé contre la pauvreté, profil statistique régional : La région de l'Estrie. Avril 2011, disponible en ligne http://www.mess.gouv.qc.ca/publications/pdf/ADMIN_Profil_Estrie.pdf, consulté le 4 septembre 2012.

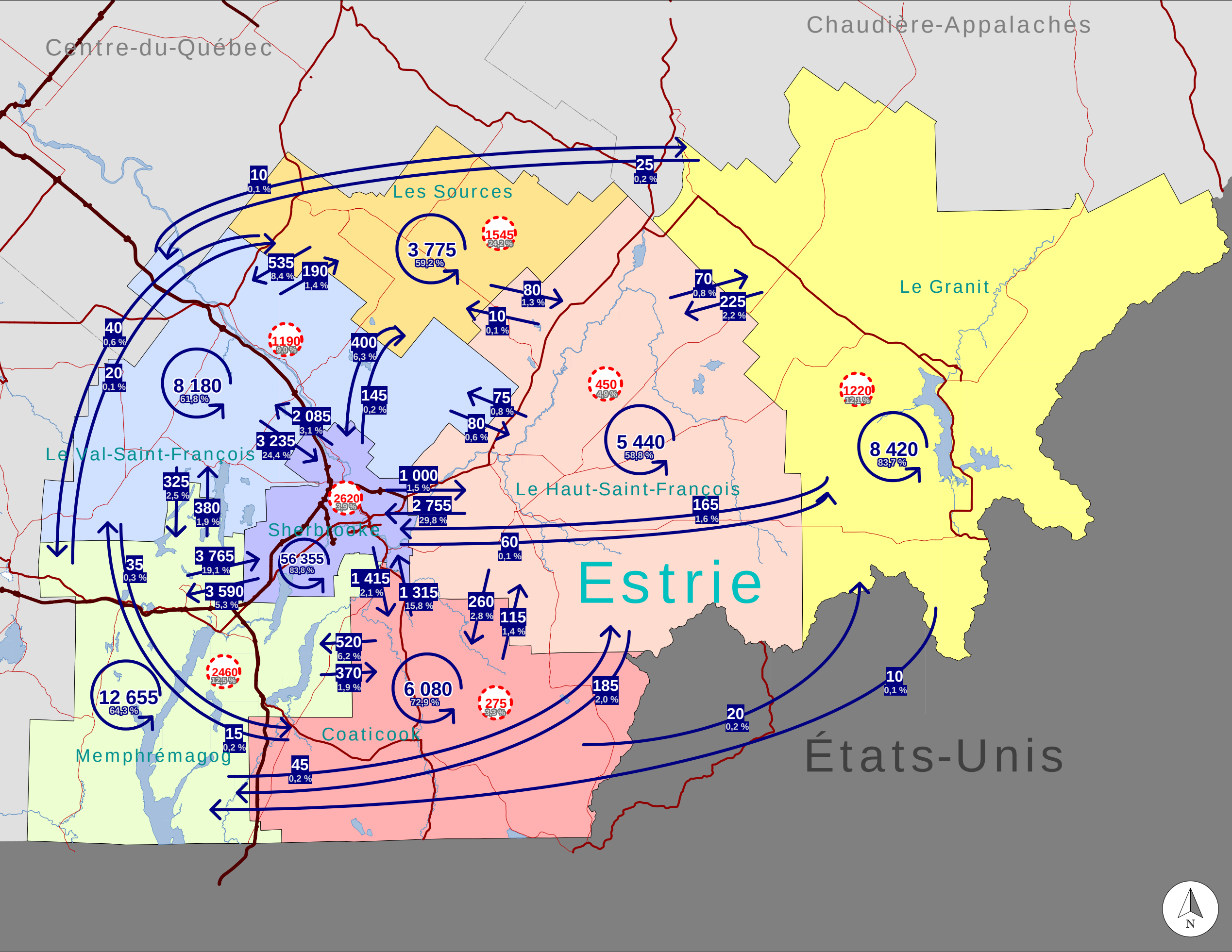
scolarisation du territoire à l'étude avec 42 % de la population sans diplôme. Outre la ville de Sherbrooke, la MRC possédant le plus haut taux de scolarité demeure la MRC de Memphrémagog avec 28 % de la population n'ayant aucun diplôme.

2.2.5 Lieu de travail et mode de transport au travail

- ▶ La Ville de Sherbrooke se situe au centre de la région administrative et se positionne comme le principal pôle d'emploi. Il est sans contredit le pôle économique vers lequel le plus de mouvements pendulaires sont effectués.
- ▶ Près de 30 % de la population active de la MRC de Memphrémagog (36,5 %), de la MRC de Coaticook (36,4 %) et de la MRC du Granit (30,9 %) occupe un poste dans leur municipalité de résidence. Cette proportion est moins élevée que le niveau observé au plan provincial (46,0 %) (voir carte 2, page 18).
- ▶ La MRC du Haut-Saint-François détient un taux de 22,0 % de population travaillant dans leur municipalité de résidence. Le taux de population travaillant dans une autre municipalité de la MRC est de 19 %. La proximité du bassin d'emploi dans la ville de Sherbrooke peut expliquer cette donnée (voir carte 2, page 18).
- ▶ Plus de 73 % de la population de la Ville de Sherbrooke y travaille également, ceci représente la plus grande part de population travaillant sur le même territoire que leur lieu de résidence (voir carte 2, page 18).
- ▶ La population sur le territoire à l'étude se déplace principalement en automobile. De surcroît, le taux d'utilisation du transport en commun ne dépasse pas 0,9 % en dehors de la Ville de Sherbrooke et cette donnée atteint 5,8 % sur le territoire de cette dernière. La MRC des Sources représente le plus faible taux d'utilisation du transport en commun (voir tableau 2, page 14).

2.2.5.1 Conclusion

La proximité de la ville de Sherbrooke influence également les déplacements. Les MRC limitrophes à Sherbrooke démontrent un plus grand nombre de déplacements vers la ville centre. La MRC de Coaticook diffère à ce niveau puisque plus de travailleurs migrent de Sherbrooke vers son territoire que de celui-ci vers Sherbrooke. Le nombre d'emplois manufacturiers disponibles à Waterville et Coaticook peut expliquer cette donnée. Pour les autres territoires de MRC, la ville de Sherbrooke représente un facteur attractif indéniable. Cependant, les travailleurs devant traverser le territoire d'une autre MRC, soit les MRC du Granit et des Sources, sont peu nombreux à se déplacer vers la ville centre.



Légende :

Déplacements des travailleurs

- ↻ Déplacements intra-MRC
- ➔ Déplacements inter-MRC
- ⦿ Déplacements vers l'extérieur du territoire à l'étude

Réseau routier principal

- Autoroute
- Route principale
- Route régionale

Sources :
Statistiques Canada, recensement 2006. Profil des communautés de 2006.
MAMROT, Répertoire des municipalités, 2012.
Institut de la statistique du Québec, 2012.



Conférence régionale
des élus de l'Estrie

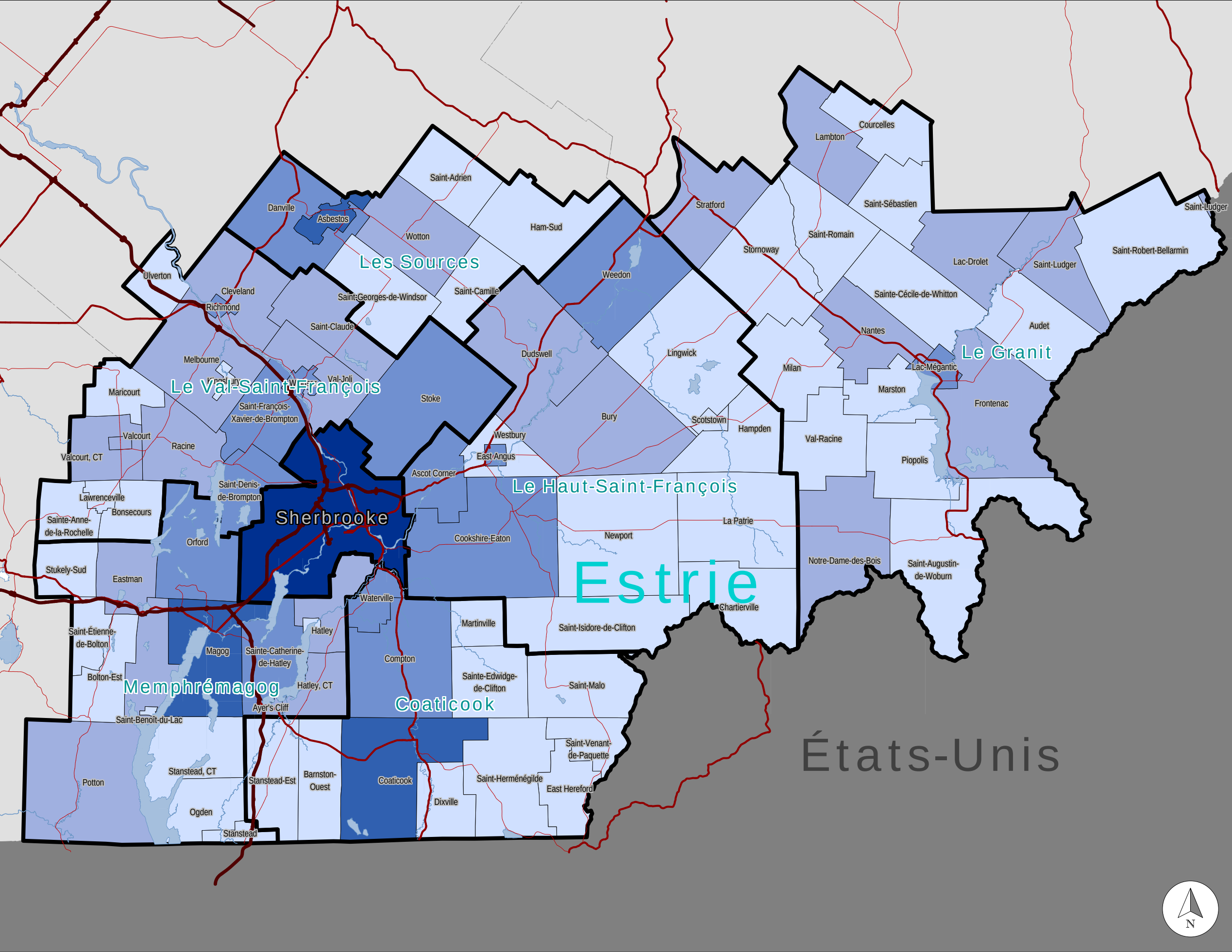
SOCIÉTÉ GESTRANS

Produit par : Ian D'Aragon, B. Urb.
Vérifié par : David Viannay, B.A.A.
Approuvé par : Jacques Deslauriers, ing.

Titre : CARTE 2
DÉPLACEMENTS DES TRAVAILLEURS

Projet : ÉTUDE DES BESOINS ET DES SOLUTIONS
POSSIBLES POUR LE DÉVELOPPEMENT DU
TRANSPORT COLLECTIF INTER-MRC EN ESTRIE

Échelle : 1 cm = 5 km	Date : Décembre 2012
015-P-0001302-0-00-701-GT-D-0002-00	Rév. 00



Légende :

Population de 2011, par municipalité

- Plus de 26 000 habitants
- 6 001 à 26 000 habitants
- 2 001 à 6 000 habitants
- 1 001 à 2 000 habitants
- 1 000 habitants et moins

Réseau routier principal

- Autoroute
- Route principale
- Route régionale

Sources :
MAMROT, Répertoire des municipalités, 2012.
Institut de la statistique du Québec, décret 1287-2011 du 14 décembre 2011,
modifié par le décret 495-2012 du 16 mai 2012.

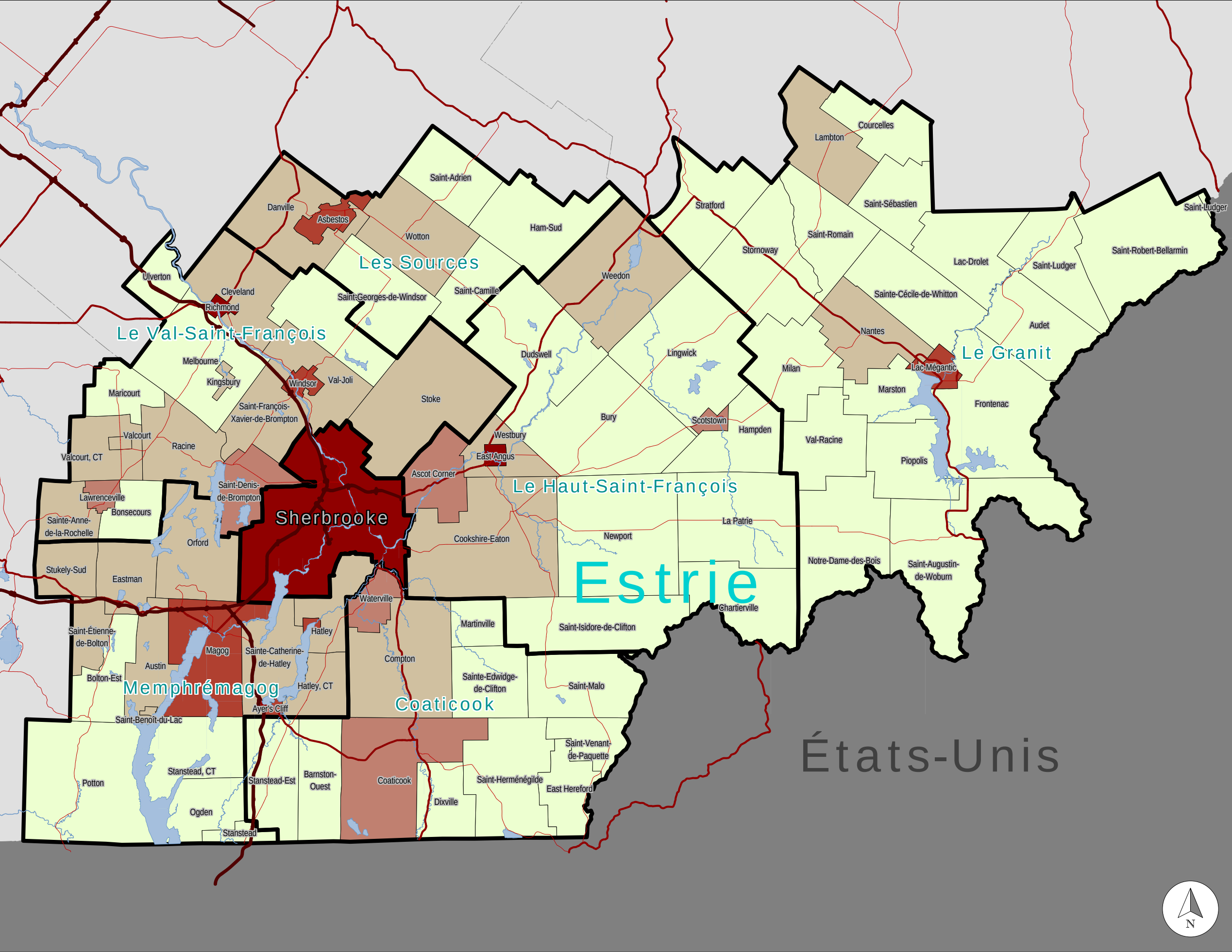


Produit par : Ian D'Aragon, B. Urb.
Vérifié par : David Viannay, B.A.A.
Approuvé par : Jacques Deslauriers, ing.

Titre :
CARTE 3
POPULATION SELON LES MUNICIPALITÉS

Projet :
ÉTUDE DES BESOINS ET DES SOLUTIONS
POSSIBLES POUR LE DÉVELOPPEMENT DU
TRANSPORT COLLECTIF INTER-MRC EN ESTRIE





Légende :

**Densité de population en 2011
(habitants / km²)**

- Plus de 400 habitants
- 151 à 400 habitants
- 31 à 150 habitants
- 11 à 30 habitants
- 10 habitants et moins

Limites des MRC

Réseau routier principal

- Autoroute
- Route principale
- Route régionale

Sources :
MAMROT, Répertoire des municipalités, 2012.
Institut de la statistique du Québec, décret 1287-2011 du 14 décembre 2011,
modifié par le décret 495-2012 du 16 mai 2012.



Conférence régionale
des élus de l'Estrie

**SOCIÉTÉ
GESTRANS**

Produit par : Ian D'Aragon, B. Urb.
Vérifié par : David Viannay, B.A.A.
Approuvé par : Jacques Deslauriers, ing.

Titre : CARTE 4
DENSITÉ DE POPULATION AU KILOMÈTRE
CARRÉ, SELON LES MUNICIPALITÉS

Projet : ÉTUDE DES BESOINS ET DES SOLUTIONS
POSSIBLES POUR LE DÉVELOPPEMENT DU
TRANSPORT COLLECTIF INTER-MRC EN ESTRIE

Échelle : 1 cm = 5 km

Date : Décembre 2012

015-P-0001302-0-00-701-GT-D-0004-00

Rév. 00



2.2.6 Dévitalisation et défavorisation municipale

2.2.6.1 Dévitalisation

La dernière colonne du tableau 1 à la page 13 présente les indices de développement des municipalités de la région et permet ainsi d'identifier celles qui sont dévitalisées. Notez que dans les résultats, la valeur de 0 représente la moyenne du Québec au plan socioéconomique et celles inférieures à -5 sont considérées comme des municipalités dévitalisées.

Parmi les MRC à l'étude, les cinq municipalités suivantes sont considérées « dévitalisées » selon les critères du MAMROT :

- MRC de Coaticook : Saint-Venant-de-Paquette;
- MRC du Granit : Notre-Dame-des-Bois;
- MRC du Haut-Saint-François : Lingwick, Newport et Scotstown.

Les sept variables socioéconomiques utilisées pour calculer le niveau de dévitalisation sont les suivantes : le taux d'évolution de la population de 2001 à 2006, le taux de chômage, le taux d'emploi de la population de 15 ans et plus, le pourcentage de revenu provenant de paiements de transfert gouvernemental, la proportion de la population des ménages à faible revenu, le revenu moyen des ménages et, finalement, le pourcentage de la population de 15 ans et plus n'ayant pas de diplôme d'études secondaires.

L'identification de la dévitalisation de certains secteurs est importante en termes d'analyse spatiale des besoins en transport collectif puisque, habituellement, dans ces municipalités peu de services sont accessibles, plusieurs ménages sont à faible revenu (adulte et enfants) et sont souvent isolés avec peu de soutien de leur milieu. Conséquemment, leurs moyens de transport sont grandement réduits pour accéder aux services essentiels (épicerie, soin de santé), mais également aux loisirs et activités sociales.

2.2.6.2 *Défavorisation*

Le ministère de l'Emploi et de la Solidarité sociale présente un indice de défavorisation permettant de qualifier la défavorisation matérielle et sociale¹². Cet indice permet d'établir les territoires les plus défavorisés et ainsi qualifier la pauvreté et l'exclusion. Selon l'annexe 2, on constate que la défavorisation matérielle semble plus fréquente que la défavorisation sociale.

2.2.6.3 *Conclusion*

Le transport occupe une place importante dans le budget des familles à faible revenu. L'ensemble des données sociodémographiques et économiques présentées dans les sections précédentes démontre que la capacité de payer d'une communauté peut représenter un enjeu majeur dans le cadre de cette étude. L'accessibilité à un service de transport permettant l'accès à divers services et établissements offrant diverses formations peut faciliter l'accès à de meilleurs emplois ou à des services essentiels.

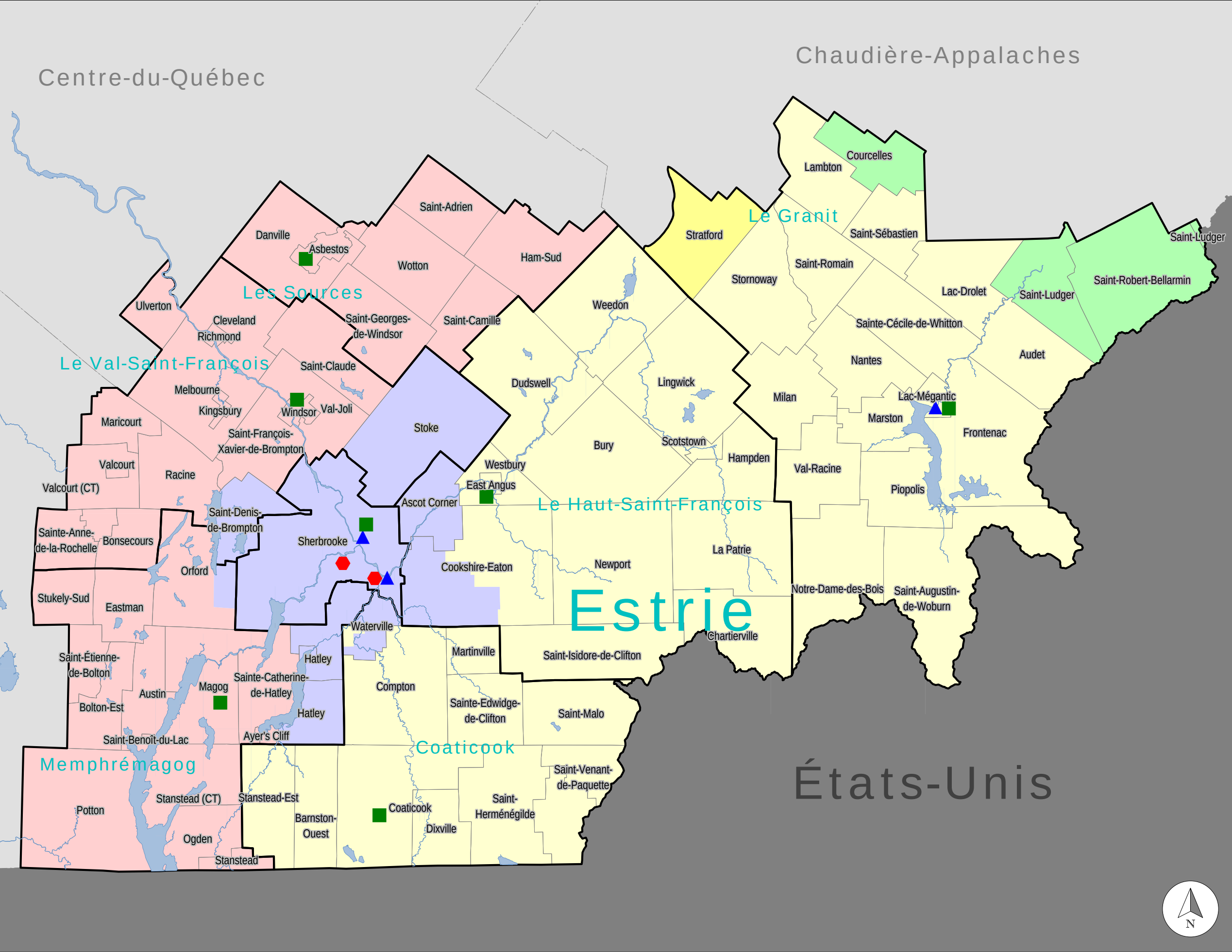
¹² Dimension matérielle : indicateur économique fondé sur la scolarité, le rapport emploi3population et le revenu moyen.

Dimension sociale : indicateur fondé sur l'éloignement par rapport à un réseau social en vertu d'une séparation, d'un divorce, d'un veuvage, de la monoparentalité ou du fait d'être une personne seule.

Tableau 4 : Caractéristiques sociodémographiques et économiques de l'Estrie

	MRC à l'étude												Estrie	Québec				
	Coaticook		Le Granit		Le Haut-Saint-François		Memphrémagog		Le Val-Saint-François		Des Sources				Sherbrooke			
Superficie (km²)	1 355		2 832		2 308		1 447		1 417		847		367		10 571	1 356 367		
Population 2012	18 665		22 724		22 035		48 047		29 519		14 558		157 260		312 808	7 979 663		
Population 2006	18 467		22 342		21 568		45 310		29 023		14 466		147 247		298 423	7 546 131		
Variation de la population (2012/2006)	1,07%		1,71%		2,17%		6,04%		1,71%		0,64%		6,80%		4,82%	5,75%		
Perspectives démographiques (2031)	20 196		22 785		24 331		56 358		32 066		15 685		163 971		335 000	8 838 257		
Densité (2012)	14		8		10		33		21		17		428		30			
Nombre de ménages	7 280		9 365		8 830		19 930		11 875		6 400		65 995		129 760	3 189 345		
Nombre de personnes par ménage	2,5		2,3		2,4		2,2		2,4		2,2		2,2		2,3	2,3		
Âge																		
0 à 19 ans	4955		5050		5395		9655		7080		2980		34270		69375	1 727 510		
20 à 25 ans	1065		1230		1100		2115		1515		685		12160		19875	472 170		
65 ans et plus	2720		3650		3040		7825		3985		2905		21225		45345	1 080 295		
Age médian	40,5		43,4		42,2		45,8		41,9		47,1		39,3		41,7	41		
Activités																		
Taux d'activité	65,3		63,9		63		61,8		64,1		58,4		64,5		63,60	64,9		
Taux d'emploi	62,2		59		58,4		57,1		61,2		54,2		60		59,30	60,4		
Taux de chômage	4,7		7,8		7,2		7,6		4,6		7,3		6,9		6,70	7		
Revenu (2010)																		
Revenu personnel disponible par habitant \$/hab (2010)	21 547		21 889		20 548		27 770		24 190		20 602		24 123		23 951	26 642		
Revenu d'emploi moyen des travailleurs 25-64 (2010)	33 577		33 379		33 270		41 154		39 589		32 817		38 500		n.d.	n.d.		
Taux de faible revenu des familles (2009)	7,7%		8,4%		10,7%		8,3%		7,2%		10,7%		9,7%		9,1%	13,8%		
Scolarisation																		
Population totale de 15 ans et plus	14 580		18 510		17 580		37 740		23 585		11 930		120 080		244 005	6 184 490		
Aucun certificat: diplôme ou grade	4 985	34%	7 695	42%	6 395	36%	10 475	28%	7 055	30%	3 790	32%	26 150	22%	66 545	27%	1 547 875	25%
Diplômes d'études secondaires ou l'équivalent	3 210	22%	3 440	19%	3 895	22%	8 540	23%	5 370	23%	2 430	20%	26 505	22%	53 385	22%	1 377 585	22%
Certificat ou diplôme d'apprenti ou d'une école de métiers	2 875	20%	3 310	18%	3 515	20%	6 305	17%	5 025	21%	2 835	24%	18 545	15%	42 410	17%	945 965	15%
Certificat ou diplôme d'un collège; d'un cégep ou d'un autre établissement d'enseignement non universitaire	1 850	13%	2 210	12%	1 890	11%	4 990	13%	3 320	14%	1 660	14%	21 205	18%	37 125	15%	992 365	16%
Certificat ou diplôme universitaire inférieur au baccalauréat	430	3%	520	3%	550	3%	1 725	5%	685	3%	420	4%	5 405	5%	9 730	4%	301 140	5%
Certificat, diplôme ou grade universitaire	1 235	8%	1 335	7%	1 330	8%	5 700	15%	2 130	9%	800	7%	22 265	19%	34 800	14%	1 019 550	16%
Mode de transport pour se rendre au travail	7 720		9 515		9 020		19 190		12 920		5 690		67 915		131 970	3 474 255		
Automobile, camion ou fourgonnette (conducteur)	6 185	80,1%	7 645	80,3%	7 340	81,4%	15 965	83,2%	10 740	83,1%	4 765	83,7%	53 860	79,3%	106 510	80,7%	2 525 440	72,7%
Automobile, camion ou fourgonnette (passager)	555	7,2%	675	7,1%	810	9,0%	1 125	5,9%	865	6,7%	365	6,4%	4 015	5,9%	8 410	6,4%	192 310	5,5%
Transport en commun	50	0,6%	50	0,5%	65	0,7%	180	0,9%	50	0,4%	15	0,3%	3 970	5,8%	4 385	3,3%	445 250	12,8%
à pied ou à bicyclette	875	11,3%	1 055	11,1%	755	8,4%	1 705	8,9%	1 170	9,1%	495	8,7%	5 570	8,2%	11 625	8,8%	278 975	8,0%
Autres moyens	50	0,6%	85	0,9%	50	0,6%	215	1,1%	90	0,7%	40	0,7%	500	0,7%	1 035	0,8%	32 275	0,9%
Lieu de travail de la population	9 070		10 915		10 270		21 560		14 435		6 465		72 095		144 805	3 735 505		
Municipalité de résidence	3 305	36,4%	3 370	30,9%	2 255	22,0%	7 875	36,5%	3 230	22,4%	1 920	29,7%	52 300	72,5%	74 250	51%	1 717 370	46%
Autre municipalité de la MRC	1 500	16,5%	3 725	34,1%	1 970	19,2%	2 570	11,9%	3 470	24,0%	1 080	16,7%	-	-	14 320	10%	469 675	13%
Autres MRC et autre province	2 165	23,9%	1 570	14,4%	3 700	36,0%	6 890	32,0%	5 030	34,8%	2 200	34,0%	10 790	15,0%	32 355	22%	986 765	26%
À domicile	1 275	14,1%	1 325	12,1%	1 215	11,8%	2 210	10,3%	1 480	10,3%	775	12,0%	4 055	5,6%	12 335	9%	249 750	7%
En dehors du Canada	80	0,9%	75	0,7%	30	0,3%	150	0,7%	35	0,2%	0	0,0%	125	0,2%	505	0%	11 500	0%
Sans adresse de travail fixe	745	8,2%	850	7,8%	1 095	10,7%	1 855	8,6%	1 180	8,2%	490	7,6%	4 825	6,7%	11 035	8%	300 445	8%

Sources: Statistiques Canada, recensement 2006. Profil des communautés de 2006
MAMROT, répertoire des municipalités
Institut de la statistique du Québec, http://www.stat.gouv.qc.ca/regions/profils/region_05/region_05_00.htm



Légende :

Commissions scolaires

Des Hauts-Cantons

De la Région-de-Sherbrooke

Des Sommets

Des Appalaches

Beauce-Etchemin

* La Commission scolaire anglophone Eastern Townships couvre tout le territoire de la CRÉ de l'Estrie.

Établissements d'enseignement universitaire, collégial et professionnel.

Université

Cégep / Collège

Centre de formation professionnelle (CFP)

Sources :
MELS, Direction de la recherche, des statistiques et de l'information, 2012.
MAMROT, Répertoire des municipalités, 2012.



Conférence régionale
des élus de l'Estrie

**SOCIÉTÉ
GESTRANS**

Produit par : Ian D'Aragon, B. Urb.

Vérifié par : David Viannay, B.A.A.

Approuvé par : Jacques Deslauriers, ing.

CARTE 5

Titre : COMMISSIONS SCOLAIRES ET ÉTABLISSEMENTS D'ENSEIGNEMENT UNIVERSITAIRE, COLLÉGIAL ET PROFESSIONNEL

Projet :

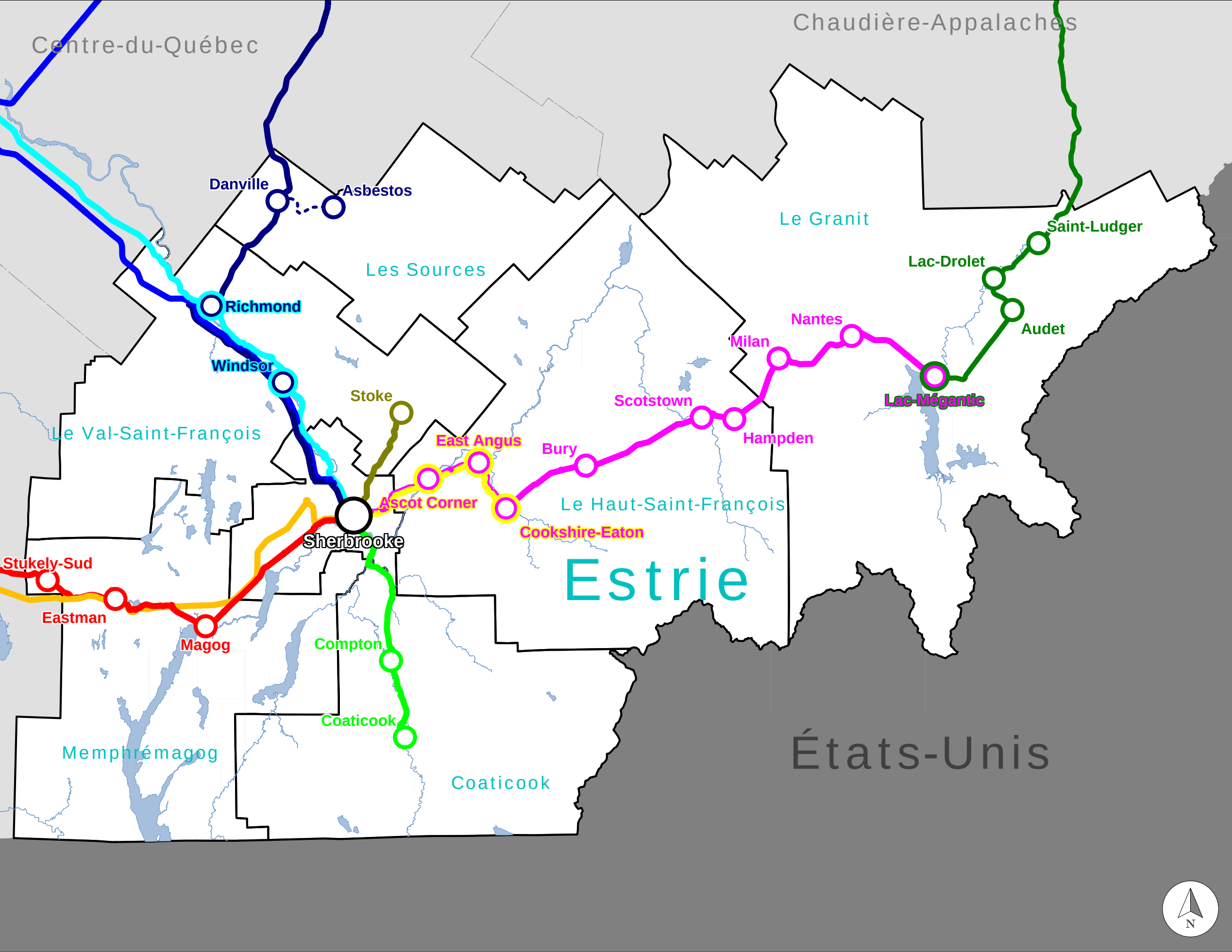
ÉTUDE DES BESOINS ET DES SOLUTIONS POSSIBLES POUR LE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF INTER-MRC EN ESTRIE

Échelle : 1 cm = 5 km

Date : Décembre 2012

015-P-0001302-0-00-701-GT-D-0005-00

Rév. 00



Légende :

Transport interurbain

La Québécoise

- Sherbrooke - Québec (Express)
- Sherbrooke - Québec (Régulier)
- Sherbrooke - Trois-Rivières

Transdev - Limocar

- Sherbrooke - Montréal (Express)
- Sherbrooke - Montréal (Local)

Autobus La Chaudière

- Lac-Mégantic - Québec

Transport régional

Actibus de la Région de Coaticook

- Sherbrooke - Coaticook

Transport MB

- Sherbrooke - Lac-Mégantic

Municipalité de Stoke

- Sherbrooke - Stoke

Mini HSF

- Sherbrooke - Cookshire-Eaton

Sources :
MTQ, Gouvernement du Québec, 2012.
Commission des transports du Québec, 2012.
MRC du Haut-Saint-François, 2012.
Municipalité de Stoke, 2012.



Conférence régionale
des élus de l'Estrie

**SOCIÉTÉ
GESTRANS**

Produit par : Ian D'Aragnon, B. Urb.

Vérifié par : David Viannay, B.A.A.

Approuvé par : Jacques Deslauriers, ing.

Titre : CARTE 6
TRANSPORT INTERURBAIN

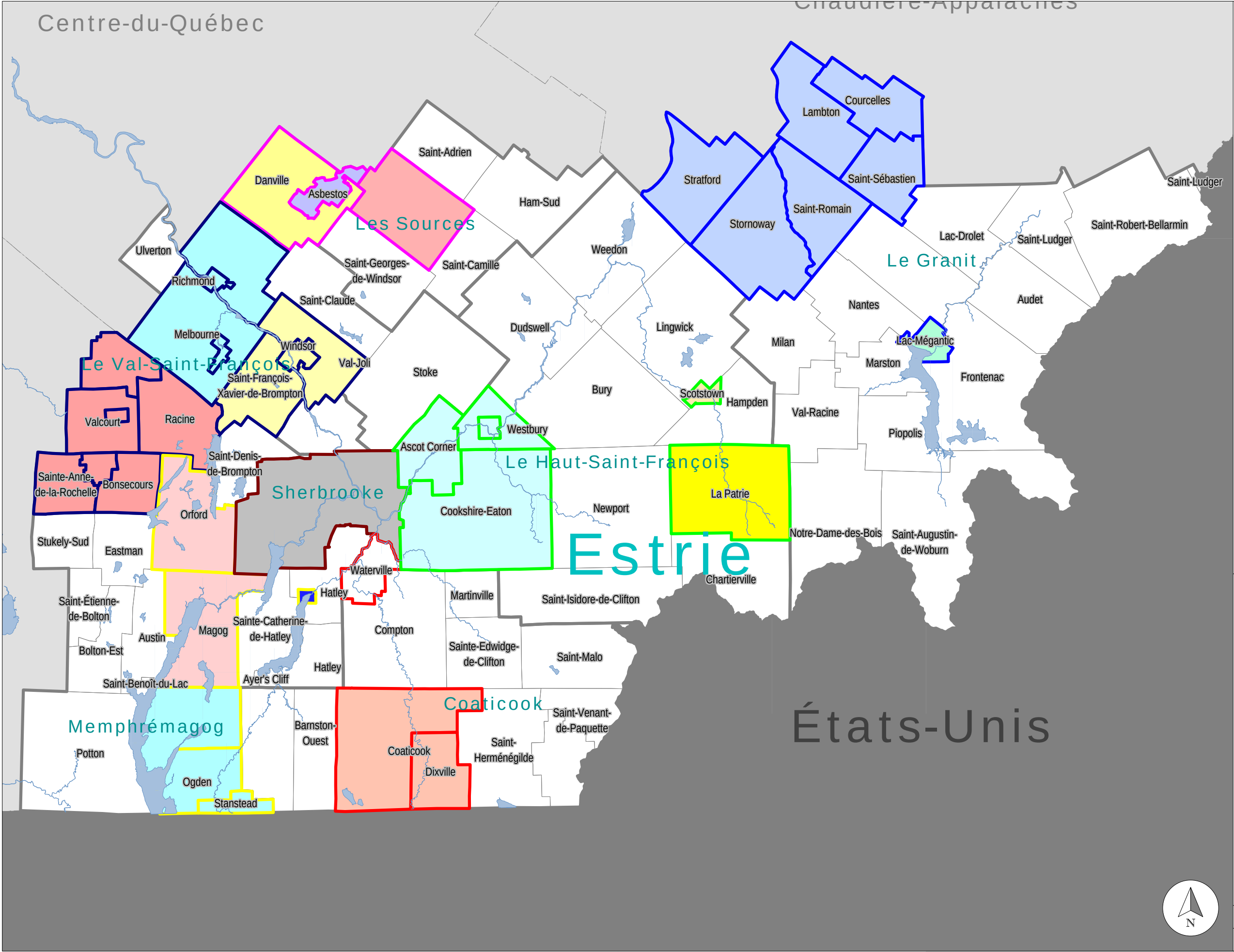
Projet : ÉTUDE DES BESOINS ET DES SOLUTIONS
POSSIBLES POUR LE DÉVELOPPEMENT DU
TRANSPORT COLLECTIF INTER-MRC EN ESTRIE

Échelle : 1 cm = 5 km

Date : Décembre 2012

015-P-0001302-0-00-701-GT-D-0006-00

Rév. 00



Légende :

Agglomérations de taxis (Permis/Quotas)

Ville de Sherbrooke

Sherbrooke (84/84)

MRC Coaticook

Coaticook (4/9)

Waterville (1/2)

MRC Le Granit

Lac-Mégantic (5/6)

Lambton (0/5)

MRC Le Haut-Saint-François

East Angus (3/12)

La Patrie (1/2)

Scotstown (1/2)

MRC Le Val-Saint-François

Richmond (2/6)

Valcourt (1/6)

Windsor (1/9)

MRC Les Sources

Asbestos (3/6)

Danville (1/4)

Wotton (1/6)

MRC Memphrémagog

Magog (16/16)

North Hatley (1/2)

Stanstead (2/5)

Sources :
Commission des transports du Québec, 2012.



Conférence régionale
des élus de l'Estrie

SOCIÉTÉ
GESTRANS

Produit par : Ian D'Aragon, B. Urb.

Vérifié par : David Viannay, B.A.A.

Approuvé par : Jacques Deslauriers, ing.

Titre :
**CARTE 7
AGGLOMÉRATIONS DE TAXIS**

Projet :
**ÉTUDE DES BESOINS ET DES SOLUTIONS
POSSIBLES POUR LE DÉVELOPPEMENT DU
TRANSPORT COLLECTIF INTER-MRC EN ESTRIE**

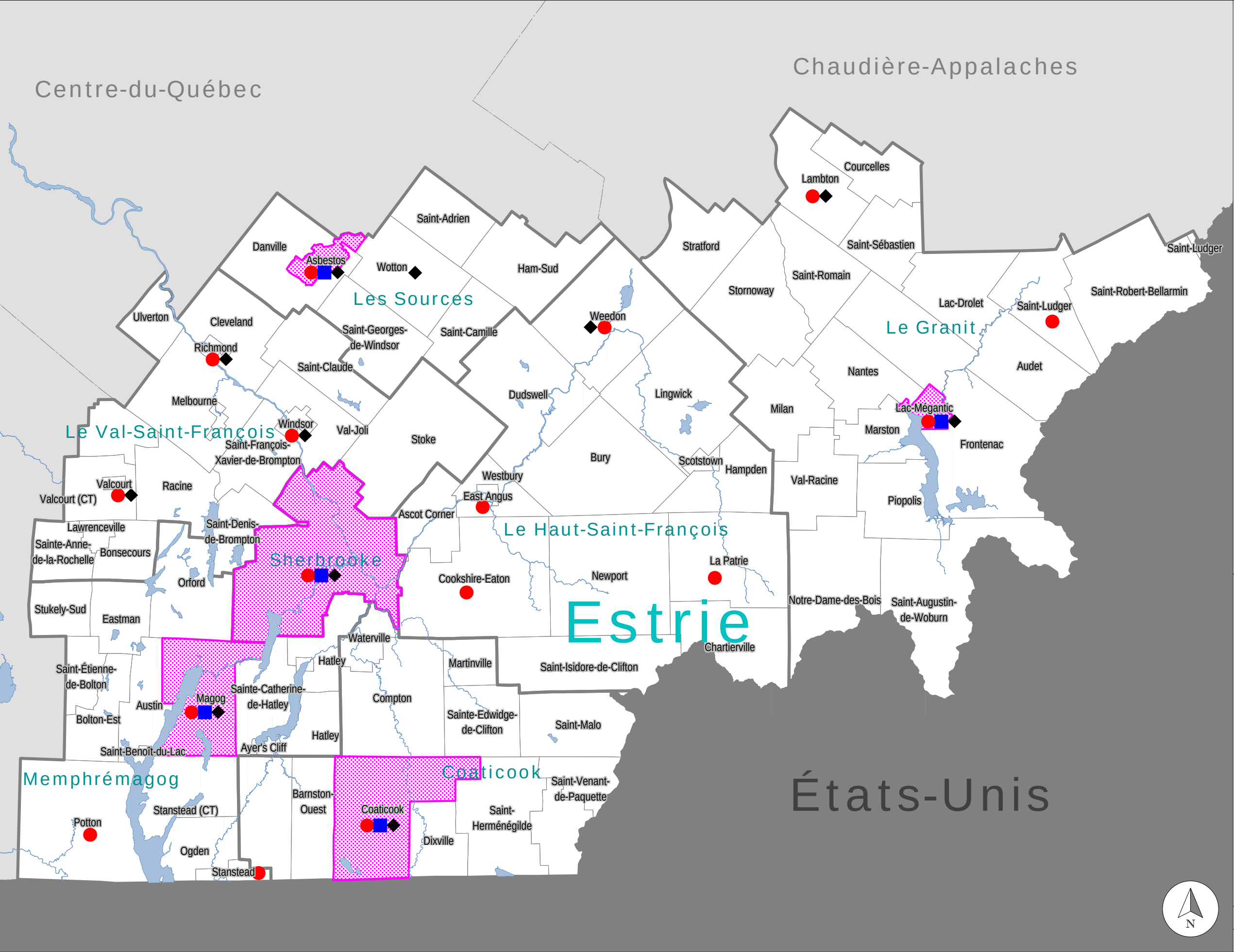
Échelle : 1 cm = 5 km

Date : Décembre 2012

015-P-0001302-0-00-701-GT-D-0007-00

Rév. 00





Légende :

Établissements de santé

- Centre local de services communautaires (CLSC)
- Hôpital
- ◆ Centre d'hébergement et de soins de longue durée (CHSLD)

Concentration des services de santé

- ▨ Pôle de services de santé

Sources :
Ministère de la santé et des services sociaux, 2012.
MAMROT, Répertoire des municipalités, 2012.



Conférence régionale
des élus de l'Estrie

SOCIÉTÉ GESTRANS

Produit par : Ian D'Aragon, B. Urb.

Vérifié par : David Viannay, B.A.A.

Approuvé par : Jacques Deslauriers, ing.

CARTE 8

Titre : SERVICES DE SANTÉ ET RÉPARTITION SPATIALE DES ÉTALISSEMENTS

Projet :

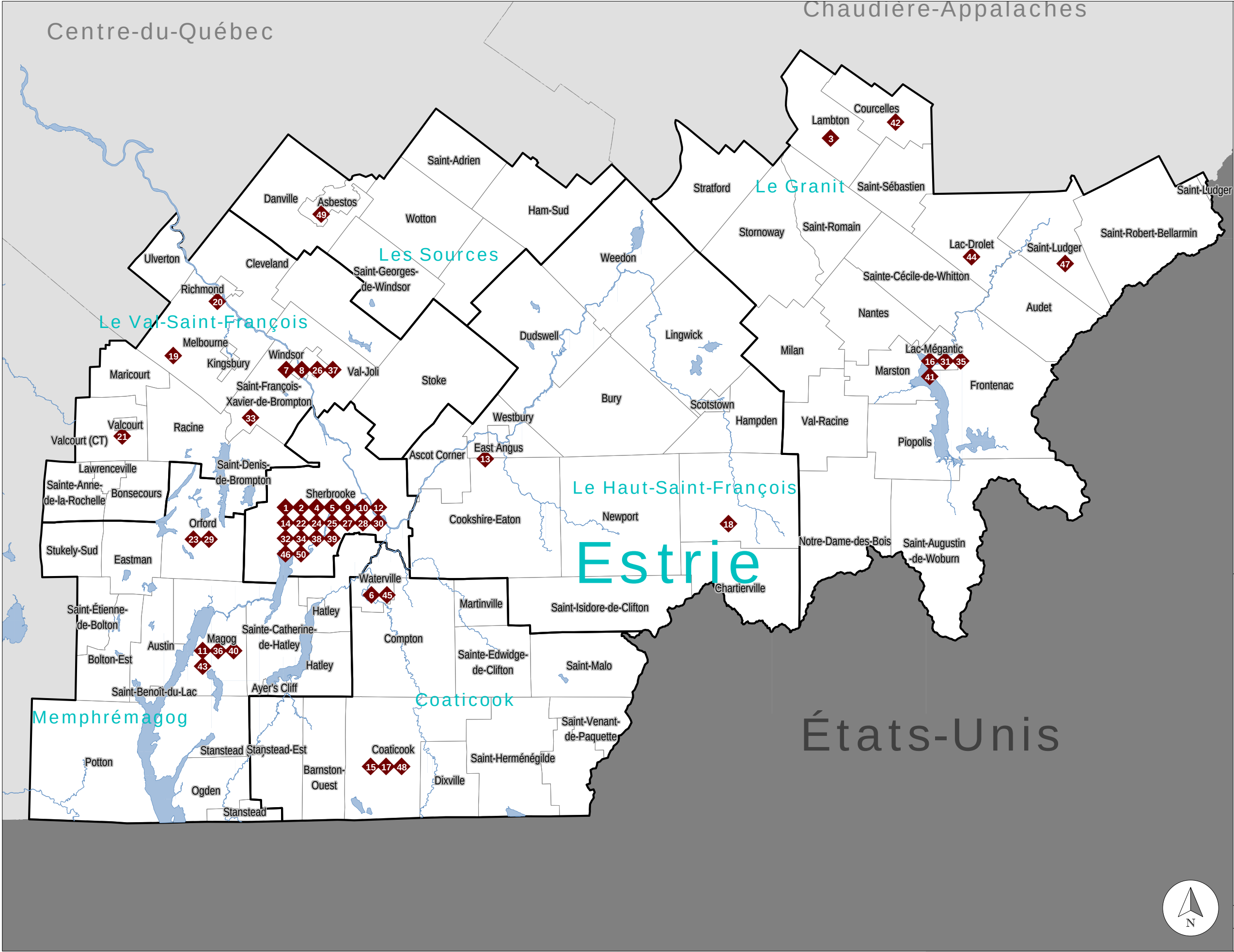
ÉTUDE DES BESOINS ET DES SOLUTIONS POSSIBLES POUR LE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF INTER-MRC EN ESTRIE

Échelle : 1 cm = 5 km

Date : Décembre 2012

015-P-0001302-0-00-701-GT-D-0008-00

Rév. 00



Légende :

Les 50 grands employeurs

◆ Entreprise / Employeur

1. C-MAC Microcircuits ULC
2. Cima +
3. Portes Lambton
4. Séminaire de Sherbrooke
5. Statistique Canada
6. Groupe PPD UHMW
7. MX Windsor inc.
8. Domtar
9. DNX Castonguay Inc.
10. FilSpec inc.
11. ArjoHuntleigh
12. Les Services exp.
13. Cascades East-Angus
14. Groupe S.M.
15. Couillard Construction Ltée
16. Fromagerie La Chaudière inc.
17. Laiterie de Coaticook
18. Guitabec inc.
19. Usinatech inc.
20. Innotech inc.
21. BRP
22. Soucy Techno inc.
23. Corporation ski et golf Mont Orford
24. Cégep de Sherbrooke
25. La Tribune
26. Groupe Yvan Frappier
27. Champlain Regional College
28. Chocolat Lamontagne inc.
29. Hôtels Villégia Hôtels Orford
30. Université Bishop's
31. Masonite
32. Les Résidences Soleil - Manoir Sherbrooke
33. Les Équipements de ferme Jamesway
34. Technologies Avancées de Fibres (AFT)
35. Bestar inc.
36. Groupe Épicia Inc.
37. Portes Lemieux inc.
38. Garda du Canada
39. Nordia Corporation
40. Groupe industriel inter-provincial inc.
41. Tafisa
42. La Chemise Perfection inc.
43. Gurti
44. LP Royer inc.
45. Waterville TG
46. Gestion Global Excel Inc.
47. Les Équipements Lapiere inc.
48. Groupe Cabico inc.
49. CSSS Asbestos
50. Kruger inc.

Source :
La Tribune, 2012.



Conférence régionale
des élus de l'Estrie

**SOCIÉTÉ
GESTRANS**

Produit par : Ian D'Aragon, B. Urb.

Vérifié par : David Viannay, B.A.A.

Approuvé par : Jacques Deslauriers, ing.

Titre :

**CARTE 9
LES 50 GRANDS EMPLOYEURS**

Projet :

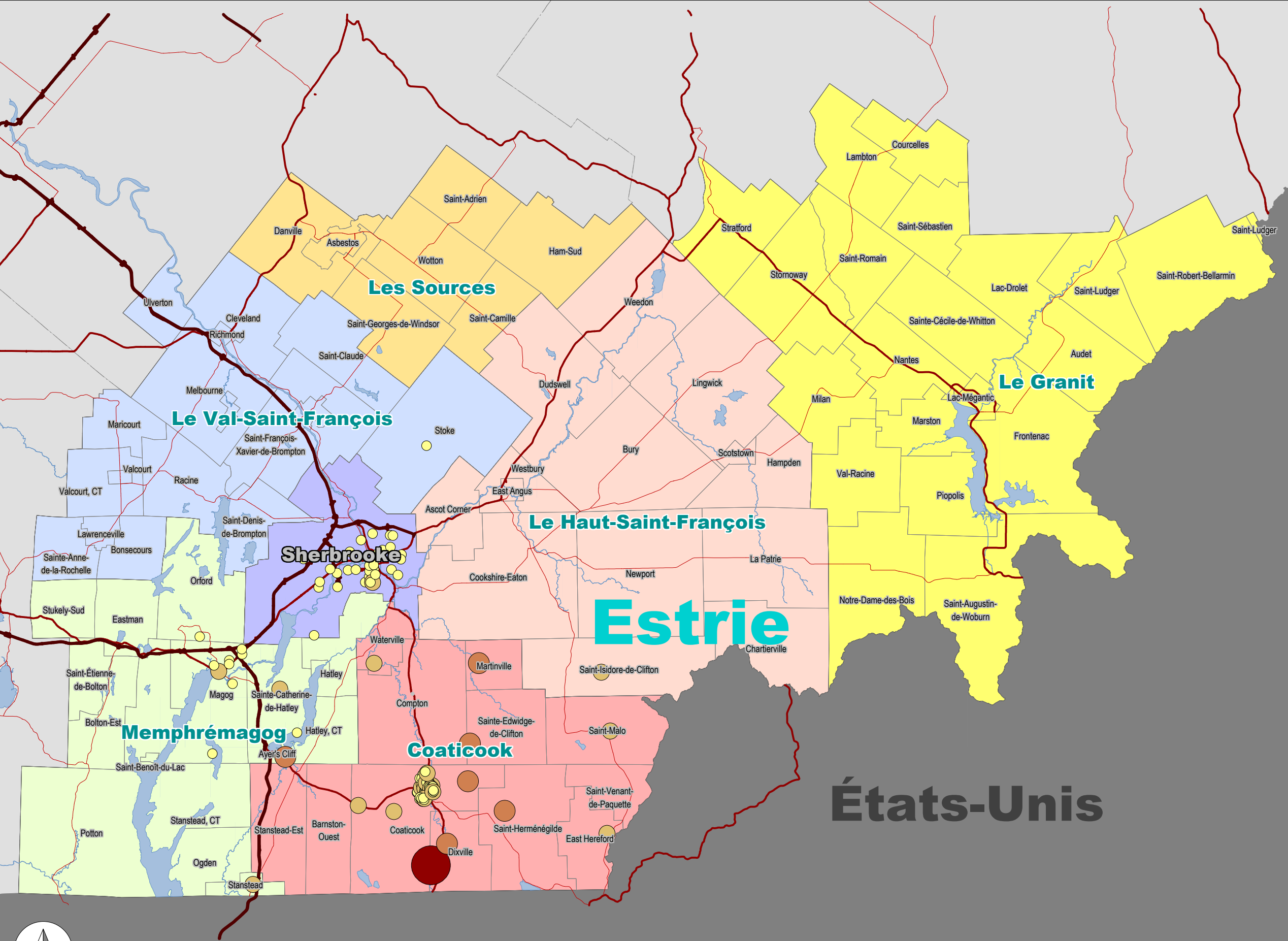
**ÉTUDE DES BESOINS ET DES SOLUTIONS
POSSIBLES POUR LE DÉVELOPPEMENT DU
TRANSPORT COLLECTIF INTER-MRC EN ESTRIE**

Échelle : 1 cm = 5 km

Date : Décembre 2012

015-P-0001302-0-00-701-GT-D-0009-00

Rév. 00



Légende :

Municipalités régionales de comtés (MRC)

- Coaticook
- Le Granit
- Le Haut-Saint-François
- Le Val-Saint-François
- Les Sources
- Memphrémagog
- Sherbrooke

Provenance des employés
Selon le code postal

- 10 à 16 employés
- 5 à 9 employés
- 2 à 4 employés
- 1 employé

Réseau routier principal

- Autoroute
- Route principale
- Route régionale

Sources :
MAMROT, Répertoire des municipalités, 2012.
Adresses Québec © Gouvernement du Québec, Code postalMO, 2012
Cabico, 2012.


**Conférence régionale
des élus de l'Estrie**

**SOCIÉTÉ
GESTRANS**

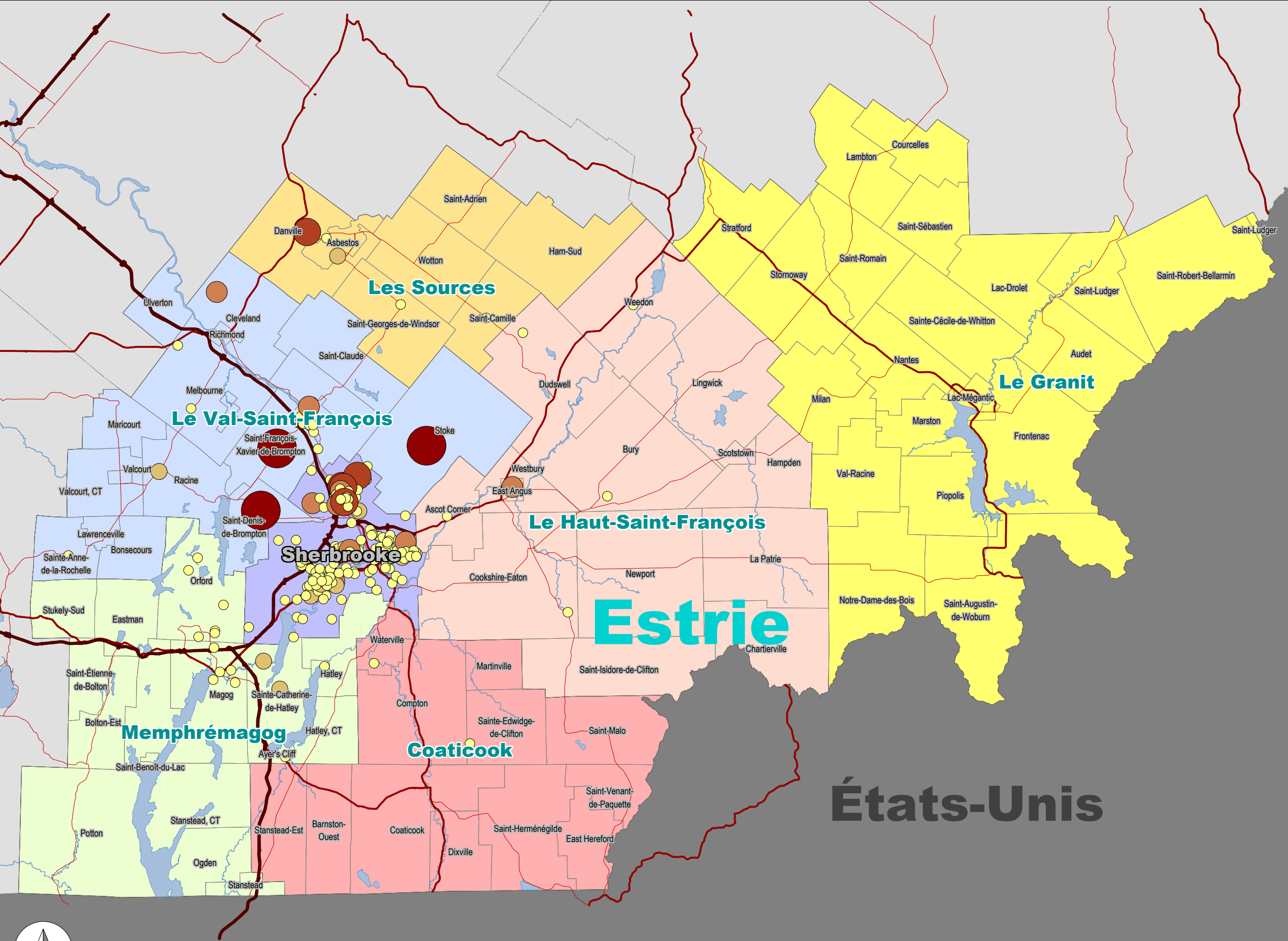
Produit par : Ian D'Aragon, B. Urb.
Vérifié par : David Viannay, B.A.A.
Approuvé par : Jacques Deslauriers, ing.

Titre : **CARTE 13
PROVENANCE DES EMPLOYÉS DE
L'ENTREPRISE CABICO (COATICOOK)**

Projet : **ÉTUDE DES BESOINS ET DES SOLUTIONS
POSSIBLES POUR LE DÉVELOPPEMENT DU
TRANSPORT COLLECTIF INTER-MRC EN ESTRIE**

Échelle : 1 cm = 5 km
Date : Décembre 2012

015-P-0001302-0-00-701-GT-D-0013-00
Rév. 00



Légende :

Municipalités régionales de comtés (MRC)

- Coaticook
- Le Granit
- Le Haut-Saint-François
- Le Val-Saint-François
- Les Sources
- Memphrémagog
- Sherbrooke

Provenance des employés
Selon le code postal

- 9 à 14 employés
- 5 à 8 employés
- 3 à 4 employés
- 2 employés
- 1 employé

Réseau routier principal

- Autoroute
- Route principale
- Route régionale

Sources :
MAMROT, Répertoire des municipalités, 2012.
Adresses Québec © Gouvernement du Québec, Code postalMO, 2012
Kruger, 2012.


**Conférence régionale
des élus de l'Estrie**

**SOCIÉTÉ
GESTRANS**

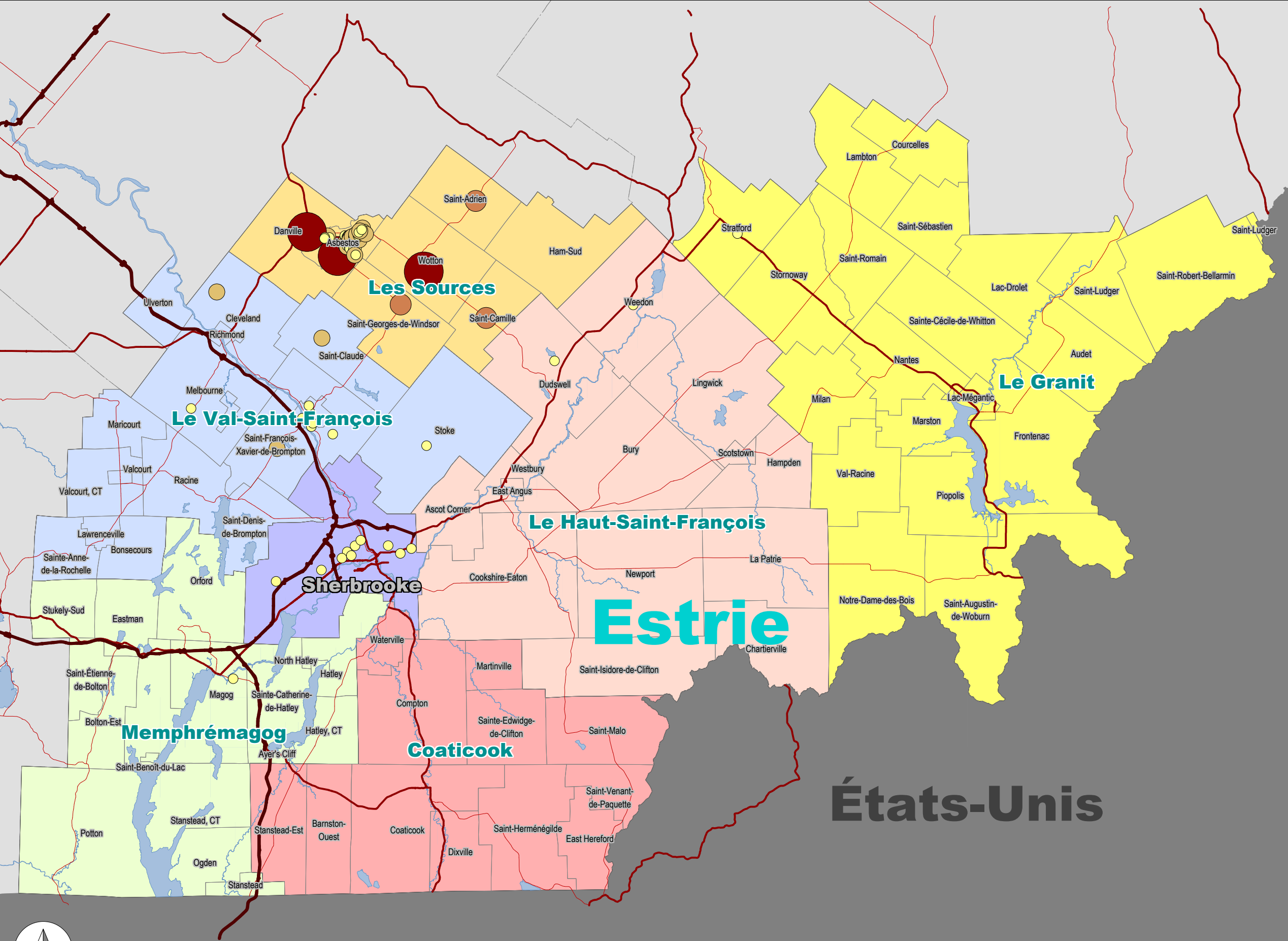
Produit par : Ian D'Aragon, B. Urb.
Vérifié par : David Viannay, B.A.A.
Approuvé par : Jacques Deslauriers, ing.

Titre : **CARTE 14
PROVENANCE DES EMPLOYÉS DE
L'ENTREPRISE KRUGER (SHERBROOKE)**

Projet : **ÉTUDE DES BESOINS ET DES SOLUTIONS
POSSIBLES POUR LE DÉVELOPPEMENT DU
TRANSPORT COLLECTIF INTER-MRC EN ESTRIE**

Échelle : 1 cm = 5 km
Date : Décembre 2012

015-P-0001302-0-00-701-GT-D-0014-00
Rév. 00



Légende :

Municipalités régionales de comtés (MRC)

- Coaticook
- Le Granit
- Le Haut-Saint-François
- Le Val-Saint-François
- Les Sources
- Memphrémagog
- Sherbrooke

Provenance des employés
Selon le code postal

- 23 à 39 employés
- 8 à 22 employés
- 2 à 7 employés
- 1 employé

Réseau routier principal

- Autoroute
- Route principale
- Route régionale

Sources :
MAMROT, Répertoire des municipalités, 2012.
Adresses Québec © Gouvernement du Québec, Code postalMO, 2012
CSSS Asbestos, 2012.


**Conférence régionale
des élus de l'Estrie**

**SOCIÉTÉ
GESTRANS**

Produit par : Ian D'Aragon, B. Urb.
Vérifié par : David Viannay, B.A.A.
Approuvé par : Jacques Deslauriers, ing.

Titre : **CARTE 15
PROVENANCE DES EMPLOYÉS DU CENTRE DE
SANTÉ ET SERVICES SOCIAUX D'ASBESTOS (CSSS)**

Projet : **ÉTUDE DES BESOINS ET DES SOLUTIONS
POSSIBLES POUR LE DÉVELOPPEMENT DU
TRANSPORT COLLECTIF INTER-MRC EN ESTRIE**

Échelle : 1 cm = 5 km
Date : Décembre 2012

015-P-0001302-0-00-701-GT-D-0015-00
Rév. 00

3 MRC DE COATICOOK

La MRC de Coaticook est située au sud du territoire à l'étude et partage une frontière avec les États-Unis d'Amérique (Vermont et New Hampshire). Elle constitue un lien de transit important vers le marché américain. Son territoire, d'une superficie de 1 333,26 km², est ondulé et irrigué par plusieurs rivières à méandres, affluents de la rivière Saint-François. On retrouve la MRC de Memphrémagog à l'ouest, la Ville de Sherbrooke au nord-ouest et la MRC du Haut-Saint-François au nord.

La MRC est composée de douze municipalités : Barnston-Ouest (M), Coaticook (V), Compton (M), Dixville (M), East Hereford (M), Martinville (M), Saint-Edwidge-de-Clifton (Ct), Saint-Herménégilde (M), Saint-Malo (M), Saint-Venant-de-Paquette (M), Stanstead-Est (M) et Waterville (M).

3.1 CONTEXTE RÉGIONAL EN TRANSPORT DE PERSONNES

L'organisation du transport collectif est un enjeu prioritaire pour les intervenants locaux, et ce, depuis 1981. Lors de la préparation du plan de développement stratégique du Centre local de développement de la MRC de Coaticook, les enjeux en transport collectif furent relevés et furent également identifiés comme l'un des éléments importants au dynamisme de territoire et à la réalisation du plan d'action

Le service de transport collectif et adapté culmine, au niveau intermunicipal, vers la ville centre de Coaticook, où se concentrent les services à la population. De plus, la ligne interurbaine vers Sherbrooke part également de la ville de Coaticook.

3.2 CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

Le concept d'organisation spatiale de la MRC de Coaticook s'articule autour de trois principales composantes; le pôle économique, les secteurs de développement liés à la ressource (agricole et forestière) et les principaux axes routiers.

Le pôle économique, la ville de Coaticook, regroupe les industries manufacturières, les centres de services communautaires et administratifs, ainsi que les commerces. De plus, plus de 50 % de la population de la MRC résident dans la seule ville de Coaticook. Elle s'impose donc comme pôle économique principal et destination ultime du transport intermunicipal.

Le secteur est de la MRC de Coaticook est à prédominance forestière. Une industrie adaptée à cette ressource s'est développée dans ce secteur. Inversement, le secteur ouest est à prédominance agricole.

Le réseau routier structure le concept d'aménagement. L'axe créé par la 147 permet un accès direct à la ville de Sherbrooke et à la frontière américaine en passant par les municipalités de Waterville, Compton et Coaticook. La route 141 permet de rejoindre l'autoroute 55 à partir de la ville de Coaticook. Ce lien est important au niveau économique puisqu'il permet un lien vers Montréal et les États-Unis. La route 143 à l'extrémité ouest du territoire permet également de rejoindre la ville de Sherbrooke.

Les initiatives encourageant la rétention de la population et l'attraction de nouvelles personnes sont importantes dans le contexte démographique de la MRC. Le maintien ou l'augmentation des effectifs démographiques permet de maintenir les services en place afin d'éviter l'exode des jeunes et des aînés.

3.3 DÉVITALISATION MUNICIPALE

Les perspectives démographiques de la MRC de Coaticook sont légèrement à la hausse. Toutefois, comme l'ensemble du Québec, l'accroissement démographique se fait sentir chez les personnes de 65 ans et plus (voir Annexe 1).

En lien avec cette situation, la quasi-totalité des municipalités de la MRC possède un indice de développement positif. Seule la municipalité de Saint-Venant-de-Paquette possède un indice négatif. Cette communauté est située à l'extrémité est de la MRC et est circonscrite entre les municipalités de Saint-Malo et East Hereford, et partage une frontière fluviale avec le New Hampshire. Saint-Venant-de-Paquette est la plus petite municipalité de la MRC. Sa superficie totalise 58 km² et sa population se chiffre à 132 habitants.

3.3.1 Migration de la main d'œuvre

Les déplacements des travailleurs de la MRC de Coaticook se font principalement dans la limite territoriale. Ainsi, 67 % de la population de la MRC y travaille ce qui est similaire à la moyenne québécoise, qui se situe à 66 % (voir tableau 4, page 23). Ce taux monte à 71,3 % lorsque nous y ajoutons les travailleurs sans adresse fixe de travail, mais dont les déplacements sont principalement à l'intérieur de la MRC. Les femmes de la MRC sont plus susceptibles de travailler sur le territoire de la MRC dans une proportion de 72 % versus 61 % pour les hommes¹³.

La migration la plus importante se fait vers la ville de Sherbrooke. Le solde migratoire vers la ville centre est positif. C'est-à-dire que plus de gens se déplacent de Sherbrooke vers

¹³ Statistique Canada. 2007. Profils des communautés de 2006. Recensement de 2006.

Coaticook (1 415), que de Coaticook vers Sherbrooke (1 315) (voir carte 2). La migration vers Sherbrooke représente 15,4 % de la population active. Pour sa part, la MRC du Haut-Saint-François attire 1,4 % des travailleurs. La MRC de Memphrémagog, elle, attire 6,1 % des travailleurs. Pour ce qui est de la MRC du Granit, sa part migratoire représente à peine 0,2 %. Finalement, 3,2 % des travailleurs se déplacent à l'extérieur du territoire à l'étude.

La migration des travailleurs nous apprend que les emplois disponibles sur le territoire de la MRC permettent à un grand nombre de ses citoyens d'y travailler. Les migrations externes, elles, nous apprennent que les liens d'emploi de la MRC de Coaticook sont beaucoup plus orientés vers ses MRC limitrophes que celles plus éloignées et plus étroitement encore avec la ville de Sherbrooke.

Le nombre important de déplacements vers la ville de Sherbrooke et de déplacements en provenance de celle-ci représente un avantage certain dans l'élaboration de desserte. Cela permet, dans un premier temps de faire fonctionner la ligne autant à l'aller qu'au retour et dans un deuxième temps d'offrir un service à une clientèle ayant une plus grande capacité de payer.

3.4 OFFRE DE TRANSPORT

La présente section présente le portrait des structures de transport existantes.

3.4.1 Motorisation en général

Selon les données de la SAAQ (2011), on dénombre 0,60 véhicule de promenade par personne dans la MRC. Ce ratio est similaire au ratio provincial de 0,55 véhicule par personne. Le ratio de la MRC de Coaticook est identique à celui du Granit, toutes deux représentent les ratios les plus faibles des MRC de l'Estrie.

Cette similitude à la moyenne provinciale soumet l'hypothèse que le pourcentage d'utilisation de transport en commun par la population active puisse, à terme, être égalé.

3.4.2 Taxi

Dans la MRC, on dénombre cinq (5) permis de taxi répartis sur deux (2) agglomérations de taxis couvrant trois de ses douze municipalités (voir carte 7, page 26). La moitié des permis disponibles est utilisée :

- L'agglomération de Coaticook regroupe quatre détenteurs de permis réguliers sur un quota de neuf et comprend les municipalités de Coaticook et Dixville.
- L'agglomération de Waterville regroupe un détenteur de permis régulier sur un quota de deux et comprend une partie du territoire de Waterville.

Il y a donc six permis de taxi disponibles sur le territoire de la MRC, ceux-ci devront être pris en considération lors de l'élaboration de solutions. La non-utilisation de l'ensemble des permis

nous laisse présager que le taxi n'est pas vraiment rentable, faute de quoi plus de permis des quotas seraient utilisés. Il pourrait y avoir intérêt à organiser le transport collectif avec la collaboration des compagnies présentes sur le territoire par la mise en place d'un transport d'appoint.

3.4.3 Transport adapté

L'office des personnes handicapées du Québec (OPHQ) a produit en 2009 le « Portrait statistique de la population avec incapacité – région de l'Estrie »¹⁴. À l'intérieur de ce document, des données portant sur le territoire de la MRC permettent de dresser le portrait de la population vivant avec des incapacités. Au total, en 2006, il était projeté que 1 930 personnes avaient une incapacité (voir tableau 5, page 39).

Parmi les 1 930 personnes recensées avec une incapacité, toutes ne requièrent pas les services de transport adapté.

Les tableaux de la page suivante présentent l'estimation du nombre de personnes vivant avec une incapacité.

¹⁴ Ces estimations incluent les membres des collectivités autochtones et les personnes vivant dans les résidences pour personnes âgées (logements collectifs non institutionnels). Elles sont présentées selon les limites et les noms en vigueur en décembre 2007.

Les calculs sont réalisés à partir des données du Recensement de la population de 2006 et les taux de prévalence de l'incapacité de l'Enquête sur la participation et les limitations d'activités 2006, tout en respectant la répartition populationnelle (âge, sexe) du territoire calculé. Les résultats ont été arrondis vers le haut, au multiple de 5 le plus près.

Tableau 5 : Estimation du nombre de personnes ayant une incapacité, MRC de Coaticook, 2006

	AVEC INCAPACITÉ	SANS INCAPACITÉ	TOTAL
Total	1 930	16 545	18 475
Moins de 15 ans	110	3 450	3 560
<i>Incapacité légère à modérée</i>	55		
<i>Incapacité grave à très grave</i>	55		
15 ans et plus	1 820	7 460	12 275
<i>Incapacité légère à modérée</i>	1 060		
<i>Incapacité grave à très grave</i>	760		

Source: OPHQ, 2010.

Tableau 6 : Personnes avec incapacité selon l'âge, MRC Coaticook, 2006

	INCAPACITÉ SELON LES ÂGES						Total
	15 ans et -	15-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et +	
Personnes avec incapacité	110	80	365	425	325	625	1930
Personnes sans incapacité	3450	2375	4140	4805	1105	670	16545
Total	3560	2455	4505	5230	1430	1295	18475

Source: OPHQ, 2010.

Tableau 7 : Type d'incapacité selon l'âge, MRC de Coaticook, 2006

	Total	moins de 15 ans	15 ans et +
<i>Population estimée en 2006 avec incapacité</i>	1930		
<i>Retard de développement</i>	10	10	
<i>Problème de santé chronique</i>	10	10	
<i>Audition</i>	525	10	515
<i>Vision</i>	360	10	350
<i>Parole</i>	245	45	200
<i>Mobilité</i>	1340	10	1330
<i>Agilité</i>	1295	15	1280
<i>Douleur</i>	1185		1185
<i>Apprentissage</i>	345	70	275
<i>Déficiência intellectuelle</i>	210	35	175
<i>Psychologique</i>	100	35	65
<i>Problème de santé chronique</i>	285	65	220
<i>Inconnu</i>	55	5	50

Source: OPHQ, 2010.

La Ville de Coaticook est la ville mandataire en transport adapté. Celui-ci est opéré par l'organisme Acti-bus de la Région de Coaticook inc. et est basé à Coaticook. Il offre un service de transport adapté sur l'ensemble du territoire de la MRC. Il y a également une part des déplacements qui est destinée au Centre de Jour du CSSS Coaticook. Le transport adapté de l'organisme est un service qui est dit porte à porte, c'est-à-dire que le chauffeur doit fournir une assistance aux usagers lors de l'embarquement et du débarquement, ainsi qu'au cours du trajet si nécessaire.

3.4.3.1 *Acti-bus de la Région de Coaticook inc.*

Acti-bus de la Région de Coaticook inc. assure le service de transport adapté à l'ensemble des citoyens de la MRC de Coaticook. Le service est opéré en régie, c'est-à-dire que l'organisme détient sa propre flotte de véhicules et engage ses chauffeurs.

Le service est offert 52 semaines par année à raison de 82 heures par semaine, soit du lundi au vendredi de 6h30 à 17 h 30. Pour utiliser le transport, les clients doivent réserver 24 heures à l'avance par téléphone.

Un projet spécial 24-7-25, qui se veut un service offert exclusivement aux personnes en fauteuil roulant qui ne peuvent se déplacer qu'en transport adapté, permet à cette clientèle d'effectuer un déplacement en tout temps, tous les jours de la semaine. L'organisme assumera 25 % de la facture. Ce service une réservation préalable de 48 heures.

3.4.3.2 *Tarification*

La tarification d'Acti-bus de la région de Coaticook est de 2,50 \$ par déplacement peu importe le lieu d'origine et de destination, pendant les heures régulières du lundi au vendredi.

3.4.3.3 *Budget*

Selon le rapport du MTQ¹⁵, l'état financier 2009 d'Acti-bus démontre des dépenses totalisant 391 641 \$ dont 69 159 \$ en frais administratifs et 322 482 \$ en exploitation. Quant aux revenus, ils totalisent 444 294 \$: 120 994 \$ (27,2 %) provenaient de la subvention du MTQ, 40 483 \$ (9,1 %) des usagers, 102 732 (23,1 %) des municipalités, 169 953 \$ (38,3 %) d'autres services¹⁶ et 10 132 \$ (2,3 %) en autres revenus. Les tableaux suivants précisent ces informations.

¹⁵ Ministère des Transports du Québec (2011), Répertoire statistique 2009

¹⁶ Cette donnée correspond au service de transport collectif effectué par Acti-bus.

Tableau 8 : Dépenses du transport adapté, Ville de Coaticook

	DÉPENSES	PART EN POURCENTAGE
Frais administratif	46 208 \$	11,8%
Frais d'exploitation	221 090 \$	56,5%
Autres services de transport	124 343 \$	31,7%
Total	391 641 \$	100,0%

Tableau 9 : Revenus du transport adapté, Ville de Coaticook

PROVENANCE	REVENUS	PART EN POURCENTAGE
Usagers	40 483 \$	9,1%
Municipalités	102 732 \$	23,1%
MTQ	120 994 \$	27,2%
Autres	- \$	0,0%
Non relié au transport	10 132 \$	2,3%
Collectif régional	169 953 \$	38,3%
Total	444 294 \$	100,0%

3.4.3.4 Achalandage

En 2009, on dénombre 15 391 déplacements pour 428 personnes admises.

Des 15 391 déplacements effectués par le service, 13 237 déplacements étaient ambulatoires, 1 967 en fauteuil roulant, et 187 avec accompagnateur. On notait également que 40 % des déplacements étaient réguliers. On dénombre ainsi 35,52 déplacements par personne admises.

Selon les représentants de l'organisme, des places demeurent disponibles dans les véhicules. De plus, le service de transport adapté se rend à Sherbrooke les mardis et jeudis.

3.4.3.5 Flotte

Le service est effectué par le biais de six minibus adaptés, en régie.

- ▶ Cinq véhicules peuvent transporter 16 passagers
- ▶ Le minibus opérant le lien Coaticook-Sherbrooke peut transporter 28 passagers
- ▶ Aucun taxi n'est utilisé pour effectuer le transport. Par contre, l'organisme fut détentrice d'un permis de taxi de 2005 à 2009 et songe à faire la demande de permis de taxi restreint.

3.4.3.6 Circuits réguliers

Le service d'Acti-bus est ajusté en fonction des demandes de transport et n'est pas structuré en fonction de circuits réguliers.

Les bénéficiaires du transport adapté sont déplacés en fonction d'un service porte-à-porte et la répartition crée les circuits en fonction de la demande.

3.4.4 Transport collectif régional

Le transport collectif régional demeure sous la responsabilité des municipalités locales. Toutefois, elles délèguent à la MRC, par résolution, la charge du transport collectif. Acti-bus de Coaticook inc. en est également l'organisme gestionnaire. Afin de subventionner son service, la MRC utilise le volet I du programme d'aide gouvernemental au transport collectif régional, soit le volet sur le transport collectif en milieu rural. La MRC n'utilise pas le volet III du même programme, soit le transport régional par autocar.

Un autobus, en surplus des cinq minibus utilisés pour le transport adapté, est utilisé pour effectuer le transport vers Sherbrooke. Ce service effectue trois départs par jours, du lundi au vendredi et emprunte la route 147 de Coaticook jusqu'à Sherbrooke.

Ce service est offert à toute personne qui réside sur le territoire de la MRC et qui souhaite se rendre à Sherbrooke. Inversement, il permet aux résidents de Sherbrooke de se rendre sur le territoire de la MRC (voir tableau 10).

Le coût d'un billet de Coaticook vers Sherbrooke est de 7,50 \$, vers Compton 4,00 \$, de Compton vers Sherbrooke 5,50 \$ et de Compton vers l'École des Arbrisseaux 2,50 \$. Des laissez-passer mensuels et des livrets de 15 passages sont également disponibles.

Un système de commandite financé par la Caisse populaire Desjardins des Verts-Sommets de l'Estrie et du club Lion de Coaticook diminue les coûts pour les étudiants habitant sur le territoire de la MRC (voir l'étude de la CRÉ 2012). Ce procédé est une bonne méthode d'offrir du financement supplémentaire lors de l'implantation d'un nouveau service.

Parallèlement, un service de transport collectif d'appoint existe sur le territoire. Ce service permet aux résidents de la MRC d'utiliser les places disponibles dans le transport adapté, pour un coût de 2,50 \$.

De plus, si des usagers souhaitent utiliser le service de transport en commun sans utiliser les places disponibles dans le transport adapté, ils doivent être au moins quatre usagers provenant du même lieu d'origine ou allant au même endroit. Ce procédé ne cadre toutefois pas à la Loi.

Le service de transport collectif intermunicipal ne permet pas de connexion avec le système de transport interurbain vers Sherbrooke.

3.4.4.1 *Achalandage*

Les données d'achalandage pour l'année 2011¹⁷ se chiffrent à 18 431 déplacements. De ces déplacements, 12 139 proviennent du transport collectif interrégional et 6 292 du transport collectif intermunicipal.

3.4.4.2 *Réservation*

Pour le transport régulier en direction de Sherbrooke, il n'est pas nécessaire de réserver. Pour le transport collectif intermunicipal, il est impératif de réserver 24 heures à l'avance.

¹⁷ CRÉ de l'Estrie (2012), op cit.

Tableau 10 : Horaire Coaticook-Sherbrooke, MRC de Coaticook

COATICOOK- COMPTON – SHERBROOKE					
POINTS DE SERVICE	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi
1. Terminus Coaticook	7 h 15 11 h 30 16 h 30	7 h 15 11 h 30 16 h 15	7 h 15 11 h 30 16 h 30	7 h 15 11 h 30 16 h 15	7 h 15 11 h 30 16 h 30
2. Compton	7 h 30 11 h 45 16 h 45	7 h 30 11 h 45 16 h 30	7 h 30 11 h 45 16 h 45	7 h 30 11 h 45 16 h 30	7 h 30 11 h 45 16 h 45
3. Terminus Sherbrooke	7 h 55 12 h 05 17 h 05	7 h 55 12 h 05 16 h 50	7 h 55 12 h 05 17 h 05	7 h 55 12 h 05 16 h 50	7 h 55 12 h 05 17 h 05
4. CÉGEP de Sherbrooke	8 h 00 12 h 20 17 h 20	8 h 00 12 h 10 16 h 55	8 h 00h 12 h 20 17 h 20	8 h 00 12 h 10 16 h 55	8 h 00 12 h 20 17 h 20
5. CHUS (Fleurimont) (mardi et jeudi)	----- ----- -----	----- 12 h 20 17 h 10	----- ----- -----	----- 12 h 20 17 h 10	----- ----- -----

Source : MRC de Coaticook, <http://www.mrcdecoaticook.qc.ca/fr/transport-collectif/menu2.shtml> consultée le 6 novembre 2012,

Tableau 11 : Horaire Sherbrooke-Coaticook, MRC de Coaticook

SHERBROOKE - COMPTON – COATICOOK					
POINTS DE SERVICE	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi
5. CHUS (Fleurimont) (mardi et jeudi)	----- ----- -----	----- 12 h 25 17 h 10	----- ----- -----	----- 12 h 25 17 h 10	----- ----- -----
4. CÉGEP de Sherbrooke	8 h 00 12 h 20 17 h 25	8 h 00 12 h 35 17 h 20	8 h 00 12 h 20 17 h 25	8 h 00 12 h 35 17 h 20	8 h 00 12 h 20 17 h 25
3. Terminus Sherbrooke	8 h 15 12 h 15 17 h 30	8 h 15 12 h 45 17 h 30	8 h 15 12 h 15 17 h 30	8 h 15 12 h 45 17 h 30	8 h 15 12 h 15 17 h 30
2. Compton	8 h 40 12 h 40 17 h 55	8 h 40 13 h 10 17 h 55	8 h 40 12 h 40 17 h 55	8 h 40 13 h 10 17 h 55	8 h 40 12 h 40 17 h 55
1. Terminus Coaticook	8 h 55 12 h 55 18h10	8 h 55 13h25 18h10	8 h 55 12 h 55 18h10	8 h 55 13h25 18h10	8 h 55 12 h 55 18h10

Source : MRC de Coaticook, <http://www.mrcdecoaticook.qc.ca/fr/transport-collectif/menu2.shtml> consultée le 6 novembre 2012,

3.4.5 Développement du transport collectif dans la MRC

La région de Coaticook, par l'entremise d'Acti-bus de la Région de Coaticook inc., cherche à offrir un service complet à sa population.

La MRC souhaiterait offrir un service de transport nolisé lors d'activités ponctuelles ayant lieu sur son territoire. Toutefois, la disponibilité de permis et les contraintes législatives empêchent, pour l'instant, la réalisation de ce genre de projet. En effet, un transport réalisé de façon ponctuelle ne peut être fait par le transport collectif. Il est normalement sous l'autorité d'un transporteur ayant un permis de nolisé. Pour effectuer le transport, l'organisation doit régulariser le service pour qu'il ne soit plus ponctuel et celui-ci doit être considéré comme du transport d'appoint, donc à contrat.

Pour faire elle-même du transport avec son propre véhicule, la MRC devrait changer son type d'organisation. Il semble à propos d'analyser le type d'organisation susceptible de répondre le mieux aux besoins de la MRC.

Enfin, une interconnectivité avec le service de transport adapté sur la ligne Coaticook-Sherbrooke pourrait permettre à un plus grand nombre d'utilisateurs de l'emprunter. En effet, la concordance des heures entre le service de transport adapté d'Acti-bus et du service de transport interrégional crée parfois des situations problématiques. Le dernier autobus de Sherbrooke arrive à Coaticook vers 18 h 20 et le service de transport adapté finit vers 17 h, empêchant ainsi aux usagers d'utiliser le service de façon optimale. Plus de détails sont toutefois nécessaires à cet égard.

3.4.6 Transport accompagnement bénévole

La Fédération des centres d'action bénévole du Québec définit un centre d'action bénévole (CAB) comme une corporation autonome à but non lucratif, regroupant des organismes et/ou des personnes bénévoles, œuvrant sur un territoire délimité. La mission d'un organisme bénévole vise l'équité et le mieux-être d'une collectivité. Les CAB, plus précisément, ont pour but de promouvoir l'action bénévole sur une multitude de dimensions de l'activité humaine et de fournir une réponse à des besoins exprimés par leur communauté. Pour eux, le bénévolat est un instrument de développement, tant au niveau de la dimension sociale que personnelle, et est une ressource précieuse pour la population ayant des besoins d'aide matérielle et humaine.

Les CAB fournissent un service d'accompagnement-transport dans le but de maintenir l'autonomie de la personne et lui permettre de demeurer dans son milieu de vie, et ce, le plus longtemps possible. Ce service est effectué par un conducteur bénévole, lequel effectue cette

activité dans le cadre d'un mandat d'un organisme communautaire reconnu. La clientèle visée par le service est composée de personnes adultes, nécessitant un soutien pour pallier certaines limitations et ne pouvant pas utiliser un service de transport public ou privé. Habituellement, la clientèle est âgée de 65 ans et plus, et présente des signes de perte d'autonomie. Elle doit répondre à certains critères spécifiques aux organismes mandataires ou encore habiter à la maison. Il est à préciser que les CAB n'offrent pas de service pour les personnes hospitalisées, vivant dans un CHSLD, ayant un accès au transport adapté, nécessitant une surveillance ou bien en situation de crise. Ce sont plutôt des déplacements à motifs médical, paramédical, psychosocial ou encore d'autres motifs répondants aux demandes des mandataires, qui sont offerts. On rappelle que le ministère insiste sur la notion d'accompagnement pour les transports effectués par les CAB. Sans cet accompagnement, les déplacements devraient être effectués par d'autres modes de transport. Dans le cas où il n'y a aucune agglomération de taxi présente sur une partie du territoire du CAB, le MTQ pratique une certaine tolérance quant au motif des déplacements effectués. Ces organismes sont financés par le Ministère de la Santé et des Services sociaux, jusqu'à un plafond de 132 000 \$ pour tous services confondus, dont le transport. La problématique principale des CAB est le manque de chauffeurs bénévoles. À terme, il y aura une croissance au niveau de la demande de transport bénévole, sans toutefois compter sur un plus grand bassin de chauffeur.

Le Centre d'action bénévole de Coaticook réalise le transport-accompagnement bénévole à sur l'ensemble du territoire de la MRC. En 2011, le CAB a effectué 807 accompagnements. Il compte sur la disponibilité de 125 bénévoles dont vingt font de l'accompagnement-bénévole. Comme à bien d'autres endroits au Québec, le recrutement de bénévoles devient de plus en plus complexe; les réalités sociales font en sorte qu'il devient plus difficile de trouver des bénévoles disponibles sur de longue période de temps.

Les principaux déplacements sont pour des rendez-vous médicaux au CHUS et à l'Hôtel-Dieu Fleurimont de Sherbrooke. Il arrive parfois que des déplacements soient faits vers Montréal ou Québec pour de l'accompagnement dans le cadre d'examens médicaux.

Les frais de déplacement sont remboursés à raison de 0,41 \$ du km et sont défrayés par les utilisateurs. Si des déplacements sont effectués dans le cadre d'un cas de CSST ou d'assurance emploi, le déplacement est remboursé par ces instances.

3.4.7 Transport scolaire

3.4.7.1 Commission scolaire des Hauts-Cantons

La commission scolaire des Hauts-Cantons possède un vaste territoire. Elle couvre la quasi-totalité de la MRC de Coaticook, à l'exception de la ville de Waterville une grande partie du territoire des MRC du Haut-Saint-François et du Granit.

En 2007-2008¹⁸, la commission scolaire avait 4 771 élèves inscrits, dont près de 76 % étaient transportés. Au total, 124 véhicules étaient à la disposition de la commission scolaire, tous étaient des autobus à contrat. Bien que plus des trois quarts de la totalité des élèves soient transportés, le nombre d'élèves par place utilisable frôle l'indice de 0,70, soit deux élèves pour trois places disponibles. En 2007-2008, aucun élève n'était transporté par d'autres commissions scolaires.

L'école secondaire La Frontalière située à Coaticook est la seule institution publique du territoire de la MRC. Ainsi, tous les élèves du secondaire de la MRC, à l'exception des élèves d'institutions privées ou dans des programmes à vocation particulière, fréquentent La Frontalière.

Toutes choses étant égales par ailleurs, nous constatons qu'un tiers des places demeurent disponibles dans les véhicules de la Commission scolaire des Hauts-Cantons.

3.4.7.2 *Commission scolaire Eastern Townships*

La commission scolaire anglophone du territoire, la Eastern Townships School Board, possède un territoire très vaste de desserte, allant de la MRC Le Haut Richelieu à l'ouest, jusqu'à la MRC Le Granit à l'est, de la MRC Arthabaska au nord jusqu'aux frontières nationales au sud. La MRC de Coaticook représente un dixième de la commission scolaire. Les chiffres doivent donc être interprétés avec encore plus de prudence, puisque la situation peut être différente d'une région à une autre.

En 2007-2008, la commission scolaire avait 5 890 élèves d'inscrits, dont près de 95 % étaient transportés¹⁹. Au total, 131 véhicules étaient à la disposition de la commission scolaire, dont 53 étaient des autobus à contrat. La commission possédait également 67 autobus, dont la majorité était des autobus de 10 ou 11 rangées (20 à 22 passagers). Bien que presque la totalité des élèves soit transportée, le nombre d'élèves par place utilisable frôle l'indice de 0,40, soit moins d'un élève pour deux places disponibles. Bien qu'il semble y avoir des places disponibles à bord des véhicules, des précisions sont à obtenir puisque l'on n'écarte pas la possibilité que les élèves soient combinés avec d'autres transports de commissions scolaires sur le même territoire.

¹⁸ Ministère de l'Éducation, du Loisir, et du Sport (2008), Indicateurs de gestion 2007-2008 : Transport scolaire.

¹⁹ Ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport (2008) op cit.

L'école secondaire régionale Alexander Galt, située dans l'arrondissement de Lennoxville à Sherbrooke, reçoit les élèves anglophones du sud-est de l'Estrie. Les heures d'enseignement sont de 9 h 05 à 15 h 35.

3.4.7.3 *Commission scolaire de la Région-de-Sherbrooke*

Bien qu'aucune école de la Commission scolaire de la Région-de-Sherbrooke ne se trouve sur le territoire, un transport est organisé pour le déplacement des élèves de six institutions privées présentes sur le territoire de la ville de Sherbrooke. En effet, la commission scolaire utilise dix véhicules pour desservir Coaticook, Valcourt, Windsor, Saint-François-Xavier-de-Brompton, Cookshire, East Angus, Magog (3 véhicules) et Katevale.

Malgré que les véhicules n'aient pas de places disponibles en ce moment, les représentants de la commission scolaire sont à l'écoute des demandes de MRC souhaitant utiliser ces véhicules. À moyen et long termes, le nombre d'élèves diminuera et il sera nécessaire de trouver une façon de remplir les véhicules.

L'utilisation de ces véhicules peut permettre la mise en place d'un transport collectif en utilisant les places disponibles 180 jours par année.

3.4.7.4 *Transport scolaire / parascolaire et législation encadrant l'offre de services*

Sur le territoire de la MRC de Coaticook, il n'y a plus de transport parascolaire.

Selon l'article 291 de la *Loi sur l'instruction publique* (L.R.Q., chapitre 1.13.3), la commission scolaire est responsable de l'organisation du transport des élèves du matin et du soir, ainsi que pour les activités parascolaires en mode exclusif. De même, le *Règlement sur le transport des élèves* encadre de façon stricte l'octroi des contrats de transport scolaire. Par ailleurs, selon la *Loi sur les transports* (L.R.Q. chapitre 1-12) une MRC ou une municipalité locale n'a pas le pouvoir d'organiser un transport exclusif d'élèves (matin, soir et activités parascolaires). Les municipalités ne peuvent organiser que le transport collectif et adapté.

De ce cadre législatif, il en ressort qu'une commission scolaire ne peut demander à un organisme responsable du transport collectif régional d'organiser un service de transport parascolaire à moins que le service soit offert à d'autres types de clientèles (intégration). Aussi, la mise en place d'un service d'appoint régulier sur le territoire pourrait permettre la réalisation du transport parascolaire.

3.4.8 **Covoiturage**

Aucune information sur des réseaux locaux de covoiturage n'a pu être recensée.

3.4.9 Transport interurbain

Aucun service de transport interurbain opéré par un autre exploitant qu'Acti-bus n'est recensé sur le territoire de la MRC de Coaticook.

Un transport de loisir est effectué en minibus par la municipalité tous les premiers lundis du mois de la ville de Waterville vers le Carrefour de l'Estrie. Le coût de ce transport est de 7 \$ pour un aller-retour. Le point d'embarquement se fait face à la Mairie, seulement. En moyenne, 12 passagers utilisent ce transport par mois et 27 personnes différentes utilisent ce transport.

Le transporteur, Autobus Pouliot, offre ce service à la municipalité pour 225 \$ plus taxes par transport aller-retour.

3.5 BESOINS EN TRANSPORT

Dans cette section, il sera question d'identifier les des besoins exprimés par les organismes présents sur le territoire de la MRC de Coaticook.

3.5.1 Jeunes

Dans la MRC, l'exode des jeunes est en partie attribuable à l'absence d'institution d'enseignement supérieur et pour le travail. La migration et l'exode des jeunes hommes se sont atténués au cours des dernières années, mais une augmentation majeure au niveau des jeunes femmes se fait sentir²⁰. Cet exode entraîne une diminution de main-d'œuvre spécialisée, une absence de relève et peut engendrer des difficultés de recrutement pour les entreprises locales. Afin de renverser la tendance²¹, des démarches ont été entreprises afin d'attirer les jeunes, notamment les jeunes familles grâce à la politique régionale de la famille.

Un transport parascolaire existait par le passé afin de raccompagner les élèves du secondaire. Toutefois, la longueur des parcours rendait l'option peu viable et fut abandonnée, et ce malgré l'obligation des commissions scolaires à offrir un transport parascolaire.

Quelques municipalités sur le territoire de la MRC offrent des camps de jour durant la saison estivale ou des activités nécessitant la location de véhiculent. Jusqu'à tout récemment, Acti-bus offrait un service de transport pour ces activités. Les contraintes légales en termes de permis de nolisement ont fait en sorte que cette offre de service fut abandonnée.

²⁰ Prévost et Roy, 2009 Plan stratégique de développement : Territoire de la MRC de Coaticook.

²¹ Une étude nationale sur la migration des jeunes a révélé que 69 % des migrants sortant seraient intéressés à un éventuel retour.

3.5.1.1 Conclusion

Le transport interrégional permet à cette clientèle de se déplacer vers Sherbrooke. Toutefois, les horaires étant faits en fonction de l'horaire du cégep. Le service répond peu au besoin des adolescents puisqu'ils ne peuvent pas nécessairement l'utiliser à ces heures.

Le transport intermunicipal de la MRC répond peu à cette clientèle puisqu'elle impose une contrainte de nombre minimal de quatre usagers pour effectuer un déplacement. Aussi puisque le service ne fonctionne pas avec un circuit fixe, il est difficile de planifier un déplacement avec ce genre de service.

3.5.2 Personnes en recherche d'emploi

Les demandes en transport pour cette clientèle semblent plus ponctuelles. Aucun besoin criant ne se fait ressentir. Pendant le processus de recherche d'emploi, le transport collectif actuel répond en majeure partie aux besoins. La disponibilité des emplois sur l'ensemble du territoire fait en sorte qu'il est relativement facile de se trouver un emploi sans transport.

Par ailleurs, lors d'un nouvel emploi, les problèmes de transport sont transitoires. Dès que les nouveaux employés entrent en poste, ils s'organisent rapidement pour trouver du covoiturage et s'achètent un véhicule dès qu'ils en ont les moyens.

Les représentants du Centre jeunesse emploi et du Centre local d'emploi de Coaticook nous mentionnent que la plupart des travailleurs travaillent sur le territoire de la MRC, puisque divers emplois manufacturiers y sont localisés. Également, les données statistiques sur la migration des travailleurs, de même que la représentation cartographique des employés de l'entreprise Cabico, située dans le parc industriel de la ville de Coaticook, viennent renforcer cette affirmation (voir carte 18, page 62).

Finalement, le Centre régional d'initiatives et de formation en agriculture (CRIFA) offre des formations professionnelles et certains cours de la formation générale du Cégep de Sherbrooke. L'éducation aux adultes y est également offerte.

3.5.2.1 Conclusion

Le transport interrégional vers Sherbrooke permet aux gens en recherche d'emploi de se déplacer vers la ville centre. La fréquence des départs fait en sorte que cette clientèle peut facilement s'y rendre en matinée, en après-midi ou en fin d'après-midi. L'accès à la ligne de transport interrégional est cependant plus difficile. Les gens en recherche d'emplois n'ayant pas d'accès à une voiture ne peuvent facilement se rendre à Coaticook ou Compton pour prendre l'autobus vers Sherbrooke.

3.5.3 Personnes âgées

Le Centre de jour de la MRC de Coaticook permet aux personnes âgées en perte d'autonomie qui souhaitent demeurer à domicile et aux adultes ayant des problèmes de santé liés au vieillissement de bénéficier d'une panoplie d'activités de groupes. Ces activités permettent le maintien des capacités et de l'équilibre, la stimulation de la mémoire et le maintien des capacités physiques. Ce Centre de jour est accessible aux personnes désirant s'y rendre, même si ceux-ci n'ont pas de moyen de transport personnel. Afin de permettre aux aînés de visiter le centre de jour, Acti-bus, en collaboration avec le CSSS, offre le service de transport à 115 personnes. Le Centre d'action bénévole de Coaticook, lui, complète le transport lorsqu'Acti-bus est dans l'impossibilité de desservir toute la clientèle.

Lors des consultations pour la démarche Municipalités amies des aînés, il fut mentionné qu'il y avait un manque de connaissance et d'information par rapport au service de transport en commun.

Bien que le territoire de la MRC soit desservi par un hôpital, celui-ci n'offre pas toute la gamme de soins de santé que peut offrir le CHUS. Ainsi, la population ayant des besoins en soins d'oncologie, d'hémodialyse ou tout autre soin spécialisé doit se rendre à Sherbrooke.

Au niveau régional, outre les besoins en soins de santé, les principales demandes exprimées concernent le Carrefour de l'Estrie.

3.5.3.1 Conclusion

Le transport interrégional permet à la population d'accéder aux soins du CHUS les mardis et jeudis, par contre seuls les départs de 11 h 30 et de 16 h 30 en permettent l'accès. Bien que le service soit réduit, il permet tout de même l'accès aux soins de santé.

3.5.4 Personnes handicapées physiques et/ou intellectuelles

Le transport adapté offert dans la MRC de Coaticook répond à plusieurs des besoins de la population. Cependant, aucun service n'est offert en soirée et les services de fins de semaine sont plus spécifiques aux personnes en fauteuil roulant.

Les personnes avec déficience intellectuelle légère et qui sont mobiles n'ont pas accès au transport adapté et certaines ne peuvent obtenir un permis de conduire. Ils bénéficient bien souvent de l'aide sociale et doivent payer leur transport au prix courant ce qui dépasse souvent leur capacité de payer.

Les responsables de l'Association des personnes handicapées de la MRC Coaticook, regroupement comptant 125 personnes à mobilité réduite et autres limitations fonctionnelles, ont fait mention du bon fonctionnement et de la bonne coopération avec Acti-bus. La taille du

territoire de la MRC de Coaticook est un problème pour la clientèle de l'APHC. Les délais d'attente pour certains usagers en fauteuil font en sorte qu'ils passent trop de temps dans une journée dans leur siège ce qui peut causer des problèmes de santé.

Les responsables de L'Éveil nous mentionnent que certaines de contraintes aux transports inter municipal de la MRC présentent un obstacle pour ses usagers non motorisés. Ainsi l'aspect irrégulier d'un transport collectif et la nécessité d'être quatre transportés créent des inquiétudes chez les usagers du centre de L'Éveil. Ils ont, entre autres, exprimé la crainte de ne pas pouvoir être en nombre suffisant pour obtenir un déplacement et le manque de régularité dans la disponibilité du transport comme des facteurs provoquant des insécurités à cette clientèle. Un partenariat avec le CSSS est mis en place afin de permettre à la clientèle de se déplacer vers Sherbrooke. Le CSSS achète des passages sur les services d'Acti-bus et les offres aux usagers de l'Éveil.

3.5.4.1 Conclusion

Le service de transport interrégional est peu adapté à cette clientèle qui nécessite un accès aux soins de santé et à des services de loisirs.

3.5.5 Étudiants de l'Université de Sherbrooke

La carte 10 à la page 29 nous apprend que, des 249 étudiants, le plus grand nombre d'étudiants de l'Université de Sherbrooke à l'automne 2012 se situe dans les municipalités les plus près de la ville de Sherbrooke. La carte 16 nous permet de préciser cette analyse sur le territoire de la MRC. Les étudiants sont concentrés sur l'axe de la 147. Ces étudiants peuvent utiliser la ligne Coaticook-Sherbrooke et prendre une correspondance au Dépôt de la STS. Puisque cet arrêt est desservi le plus tôt à 7 h 55, les étudiants peuvent utiliser le circuit 8 de la STS à 8 h 01 pour une arrivée à 8 h 21 au campus.

3.5.6 Étudiants du Cégep de Sherbrooke

La carte 11 à la page 30 nous apprend que, des 181 étudiants, le plus grand nombre d'étudiants de Cégep de Sherbrooke à l'automne 2012 se situe dans les municipalités les plus près de la ville de Sherbrooke. La carte 17 nous permet de préciser cette analyse sur le territoire de la MRC. Le service de transport interrégional de la MRC de Coaticook offre aux étudiants de la MRC un lien entre Coaticook et le Cégep de Sherbrooke. Les horaires sont construits en fonction des horaires des cégépiens et sont en fonction du lundi au vendredi. Il n'y a pas de réels problèmes de transports, puisque les étudiants se déplacent en voiture ou en transport en commun pour se rendre au Cégep.

Puisque le profil des utilisateurs de la ligne interurbaine de la MRC n'était pas disponible dans le rapport de la CRÉ, nous avons utilisé les données des profils d'utilisateurs d'une ligne

similaire, soit le Minibus HSF. Celles-ci nous apprennent que 75 % des usagers de la ligne sont des étudiants. En utilisant le nombre de jours ouvrables lors des sessions d'études, soit 167, nous calculons qu'une moyenne de 27 étudiants, cégep et université confondus, utilise le service.

3.6 CONSTATS

Tableau 12 : Constats sociodémographiques et économiques, MRC de Coaticook

GÉOGRAPHIE, SOCIODÉMOGRAPHIE ET ÉCONOMIQUE	
Principaux constats	La géographie du territoire articulé autour d'une ville centre fait en sorte que les villages périphériques se retrouvent à de longues distances de voyage. Un circuit fixe de type boucle est perçu comme étant trop long et peu adapté à cette réalité
	Bien que la population de la MRC soit en croissance, le nombre de personnes âgées de 65 ans et plus est prévu dépassé les 0-19 ans vers 2025.
	La ville de Coaticook concentre 49 % de la population de la MRC et représente le pôle démographique, de services, d'emplois, d'activités et de loisirs.
	Le taux de scolarisation est inférieur à la moyenne québécoise, et ce, en partie puisque la structure économique de la MRC demande moins d'emplois spécialisés.
	Le taux de faible revenu des familles dans la MRC était de 7,7 % en 2009.
	La municipalité de Saint-Venant-de-Paquette est considérée comme « dévitalisée » selon les critères du MAMROT.
	Dans la MRC, 36 % de la population active travaille dans sa municipalité de résidence.
	L'exode des jeunes pour accéder à l'université ou des programmes collégiaux plus diversifiés, de même que pour l'emploi.
	La MRC de Coaticook détient un solde migratoire positif. C'est-à-dire qu'elle attire plus d'employés provenant de la Ville de Sherbrooke, que dans le sens inverse.
	Le ratio de véhicule par personne est de 0,60.

Tableau 13 : Constats portant sur le transport adapté, MRC de Coaticook

TRANSPORT ADAPTÉ	
Principaux constats	La Ville de Coaticook est la ville mandataire en transport adapté.
	Le service de transport adapté couvre l'ensemble des municipalités de la MRC.
	Sur le territoire de la MRC en 2006, il y avait 1 930 personnes recensées avec une incapacité.
	Le service de transport adapté est opéré par Acti-bus de la Région de Coaticook, inc., en régie.
	La superficie du territoire fait en sorte que certains déplacements s'avèrent difficiles.
	Le service est offert 52 semaines par années en fonction de 82 heures par semaines.
	Un projet spécial 24-7-25 permet d'offrir un service particulier aux personnes en fauteuil roulant. Offert 24 heures par jour, 7 jours par semaine, Acti-bus rembourse 25 % de la facture.
	Une réservation préalable de 48 heures s'avère nécessaire pour profiter de ce service.
	Pour le transport adapté régulier, une réservation préalable de 24 heures suffit.
	Le coût d'un déplacement sur l'ensemble du territoire est de 2,50 \$.
	Des places sont toujours disponibles dans le service de transport adapté
	Le service de transport adapté se rend à Sherbrooke deux fois par semaine.
	Le service est effectué par 6 minibus, en régie.
	Il est impossible de garantir une arrivée vers Coaticook aux heures de pointe dû à la grande superficie du territoire.
	Aucun service de transport adapté en soirée et une offre limitée en fins de semaine
Subventions	La MRC n'a pas déclaré compétence en transport adapté, ceci peut limiter les possibilités de centralisation des sommes consenties par le gouvernement dans la MRC.
	Aucun service de taxi n'est utilisé pour faire du transport adapté.
Le transport adapté bénéficie du Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées.	

Tableau 14 : Constats sur le transport collectif, MRC de Coaticook

TRANSPORT INTERRÉGIONAL	
Principaux constats	La MRC n'a pas déclaré compétence en transport collectif ni en transport adapté.
	Le service est effectué à l'aide d'un véhicule adapté 22 places.
	La MRC utilise le Pacte rural pour le transport collectif.
	Une commandite financée par la Caisse populaire Desjardins des Verts-Sommets de l'Estrie et du club Lion de Coaticook.
Subvention	La MRC bénéficie du Programme d'aide gouvernemental au transport collectif, volet I (transport collectif en milieu rural).

Tableau 15 : Constats portant sur le transport intermunicipal, MRC de Coaticook

TRANSPORT INTERMUNICIPAL DE LA MRC DE COATICOOK	
Principaux constats	Le transport collectif utilise les places disponibles dans le transport adapté.
	Le service de transport en intermunicipal offert sur réservation lorsque quatre personnes résidant dans un même secteur et se rendant dans une même direction en font la demande.
	Le transporteur est Acti-bus et les places disponibles dans le transport adapté sont utilisées. Inversement, les places disponibles dans le transport intermunicipal sont également mises à la disposition du transport adapté.
	Acti-bus identifie les lieux d'embarquement et de débarquement.
	Tous les véhicules sont adaptés.
	Le transport intermunicipal de la MRC ne permet pas de connexion avec le service interrégional.
Subvention	La MRC bénéficie du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif volet I (transport collectif rural).
	La MRC ne bénéficie pas du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif volet III (transport interurbain par autocar).

Tableau 16 : Constats portant sur l'accompagnement-transport bénévole, MRC de Coaticook

ACCOMPAGNEMENT-TRANSPORT BÉNÉVOLE	
Principaux constats	Le Centre d'action bénévole couvre l'ensemble des municipalités. Les transports accompagnement-bénévole sont principalement pour des rendez-vous médicaux vers le CHUS et l'Hôtel-Dieu.
	Le CAB dispose de 115 bénévoles. Vingt bénévoles font du transport accompagné. L'âge moyen des bénévoles est de 67 ans. Le recrutement de bénévoles en transport est de plus en plus difficile.
	Le CAB est présentement en restructuration de son service de transport accompagnement bénévole suite aux conflits avec les transporteurs privés sur le territoire de la MRC.
	L'offre de transport accompagnement-bénévole est le seul service de transport offert par le CAB. Au besoin, il réoriente les usagers vers Acti-bus ou le taxi, si nécessaire, en fonction de leur besoin.
	Le transporté est responsable du paiement de la compensation au kilomètre de 0,41 \$ au bénévole.
	Les principaux déplacements médicaux de font vers Sherbrooke. Plus principalement, le CHUS et l'Hôtel-Dieu de Fleurimont constituent les principales destinations.
	Il arrive parfois que des déplacements soient effectués vers Montréal ou vers Québec pour des soins médicaux.

ACCOMPAGNEMENT-TRANSPORT BÉNÉVOLE	
	Des discussions ont lieu entre le MTQ et l'Association des transports collectifs ruraux du Québec pour préciser le transport réalisé par les bénévoles. Le MTQ a présenté un rappel quant à l'utilisation de ce mode de transport dans le transport collectif en mettant en lumière que le conducteur doit œuvrer pour un organisme humanitaire reconnu par le MSSS, que la rémunération totale ne constitue qu'une contribution aux frais d'accompagnement et qu'il y a maintien d'un registre des transports. De même, la notion « d'accompagnement » doit demeurer l'élément fondamental de ce type de transport.
Subvention	Le CAB reçoit du financement de l'Agence de la santé et des services sociaux et autres organismes ou dons.

Tableau 17 : Constats portant sur le transport scolaire, MRC de Coaticook

TRANSPORT SCOLAIRE	
Principaux constats	La MRC est incluse dans le territoire des commissions scolaires des Hauts-Cantons et Eastern Township
	Le défi du transport scolaire au cours des prochaines années sera de conjuguer avec la baisse de l'achalandage scolaire et l'étendue du territoire.
	Sur le territoire de la MRC de Coaticook, le transport parascolaire est problématique. L'étendue du territoire impose des contraintes budgétaires importantes.
	Le transport scolaire est effectué par Autobus Coaticook.
	Des places demeurent disponibles.
	Tous les élèves du secondaire fréquentant une institution publique fréquentent l'école La Frontalière à Coaticook.
	L'école secondaire régionale Alexander Galt, située à Lennoxville, accueille les élèves anglophones de la MRC.
Subventions	Le transport scolaire est financé par le ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport (MELS) et par les revenus autonomes.

Tableau 18 : Constats portant sur le taxi, MRC de Coaticook

Transport Taxi	
Principaux constats	Deux agglomérations taxis sont présentes sur le territoire : Coaticook et Waterville.
	Cinq permis de taxi sont présents utilisés sur le territoire : quatre à Coaticook et un à Waterville
	Six des onze permis sont toujours disponibles sur le territoire de la MRC de Coaticook.
	Neuf municipalités ne sont pas desservies par une agglomération de permis

3.7 RÉSUMÉ DES FAITS SAILLANTS

Au niveau sociodémographique, le vieillissement de la population d'ici 2025 créera une pression sur les services de transport adapté et le Centre d'action bénévole. Il apparaît nécessaire d'avoir un service du transport collectif structuré autour du service régulier, à la fois pour se déplacer au sein de la MRC, mais aussi à l'extérieur du territoire. Ceci en lien avec le transport collectif interrégional.

Par ailleurs, le taux de population active se déplaçant vers l'extérieur du territoire est relativement important, et ce, dans les deux directions. Il y a donc ici une possibilité de mettre en place un service pour les travailleurs en provenance et en direction de Sherbrooke.

Au niveau de l'offre, nous constatons au niveau du transport adapté qu'un lien vers l'extérieur du territoire est déjà en place deux fois semaines. Par contre, ce service est limité en soirée et en fin de semaine. Il n'y a pas non plus de service régulier permettant la réalisation de circuits réguliers en transport collectif. Finalement, les correspondances du service de transport adapté sont difficiles à coordonner avec le service de transport collectif régional.

L'offre de transport collectif permet déjà un lien quotidien vers Sherbrooke, permettant ainsi aux étudiants du cégep notamment de rejoindre la ville centre. Par contre, ce service ne vient pas chercher l'ensemble de la population de la MRC. Certaines municipalités ayant beaucoup d'étudiants, comme Waterville, ne sont pas desservies.

Une problématique légale liée à la réalisation de déplacements pour le transport collectif sur le concept d'utilisation des places disponibles, et ce, en régie nécessite de revoir le mode de fonctionnement du transport collectif. Il y a donc une nécessité d'avoir des circuits réguliers destinés à l'ensemble de la population sans la nécessité d'être quatre usagers pour effectuer un transport. De surcroît, le mode de fonctionnement actuel du transport collectif empêche la mise en place de correspondance entre ce service et le service de transport interrégional.

Le dynamisme du milieu a démontré une belle capacité de partenariat avec le privé pour diminuer la part des usagers et les contributions municipales.

Au niveau des besoins, le service de transport collectif interrégional ne répond pas aux besoins des jeunes qui se déplacent sur le territoire ou qui vont à l'extérieur de celui-ci, mais à des heures différentes. Ainsi le service de transport interrégional ne correspond pas aux besoins des jeunes qui ne sont pas nécessairement aux études. Il est nécessaire d'orchestrer les services entre eux. Cette synchronisation faciliterait le passage d'un service local à un service vers Sherbrooke.

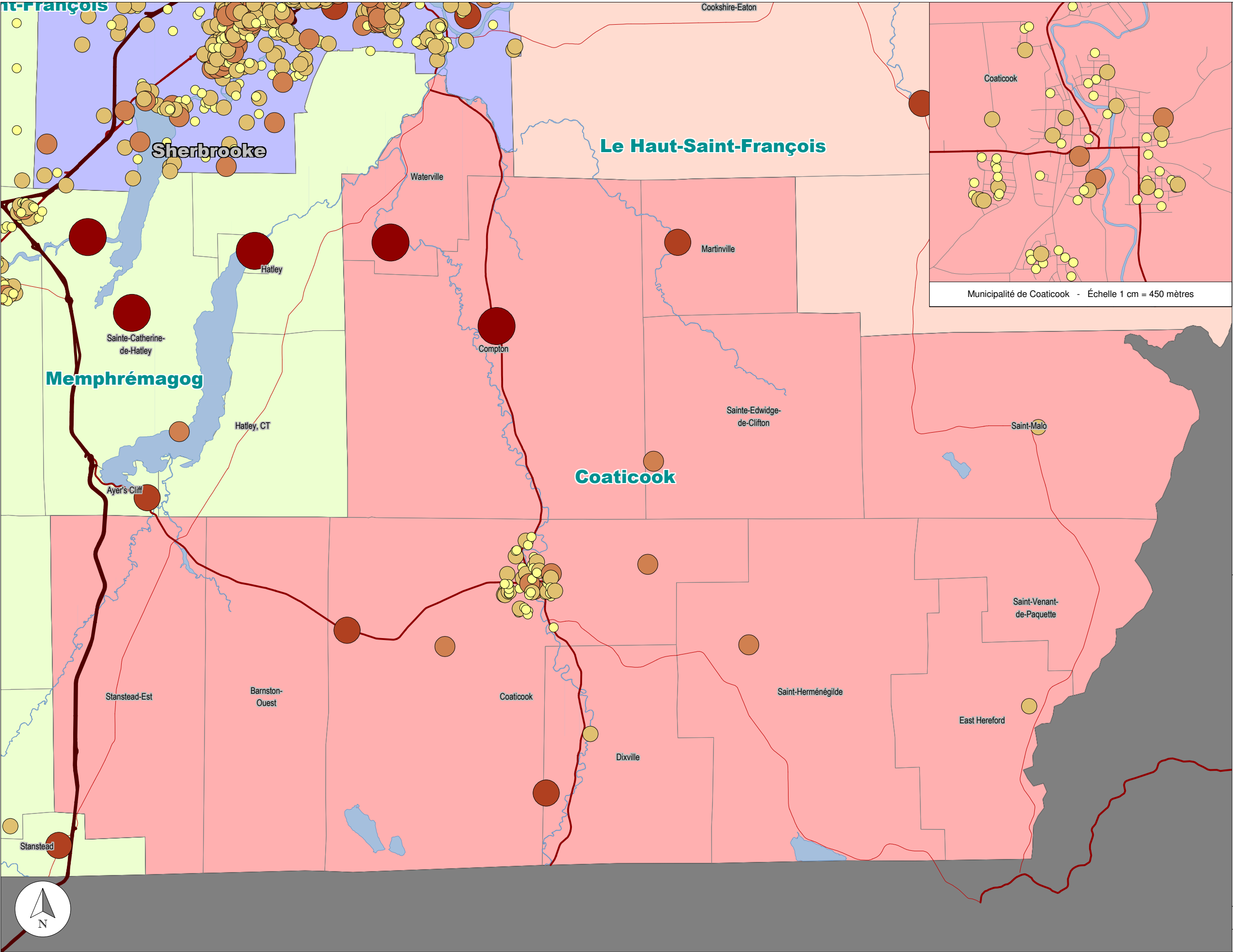
Pour les travailleurs, l'accès au service interrégional n'est pas disponible pour l'ensemble de la MRC, il y a donc un manque important de rabattement ou de lien entre les différentes

municipalités de la MRC. Étant fait en fonction des étudiants, le service de transport interrégional ne répond pas au besoin des gens ayant un horaire atypique. Pour cette même raison, le service ne permet pas un service dans les deux directions, soit en provenance de Sherbrooke.

Pour les aînés, un lien possible deux fois par semaine vers le CHUS avec le service de transport adapté. Cependant les connexions sont difficiles entre le service du transport adapté, transport intermunicipal et le transport collectif interrégional. Afin de pallier ce problème, il y a nécessité d'améliorer le service à l'intérieur de la MRC en parallèle du service interrégional.

Les personnes handicapées peuvent se rendre deux fois semaines à l'hôpital comme les aînés. Cependant le manque de correspondance avec le service du transport adapté et du collectif interrégional limite l'accès à ce service.

Enfin, les étudiants sur le territoire sont desservis correctement à condition de résider à Coaticook et Compton faute de quoi ils n'ont aucun service vers Sherbrooke. Il serait également approprié d'élargir le service à la ville de Waterville, et de mettre en place une desserte locale permettant à un plus grand nombre de résidents d'autres municipalités d'utiliser le service de transport interrégional.



Légende :

Municipalités régionales de comtés

Coaticook

Le Granit

Le Haut-Saint-François

Le Val-Saint-François

Les Sources

Memphrémagog

Sherbrooke

Provenance des étudiants
Selon le code postal

30 à 70 étudiants

10 à 29 étudiants

4 à 9 étudiants

2 à 3 étudiants

1 étudiant

Réseau routier principal

Autoroute

Route principale

Route régionale

Sources :
MAMROT, Répertoire des municipalités, 2012.
Adresses Québec © Gouvernement du Québec, Code postalMO, 2012
Université de Sherbrooke, 2012.



Conférence régionale
des élus de l'Estrée

SOCIÉTÉ
GESTRANS

Produit par : Ian D'Aragon, B. Urb.

Vérifié par : David Viannay, B.A.A.

Approuvé par : Jacques Deslauriers, ing.

Titre :
CARTE 16
PROVENANCE DES ÉTUDIANTS DE L'UNIVERSITÉ DE
SHERBROOKE, À L'AUTOMNE 2012 (MRC COATICOOK).

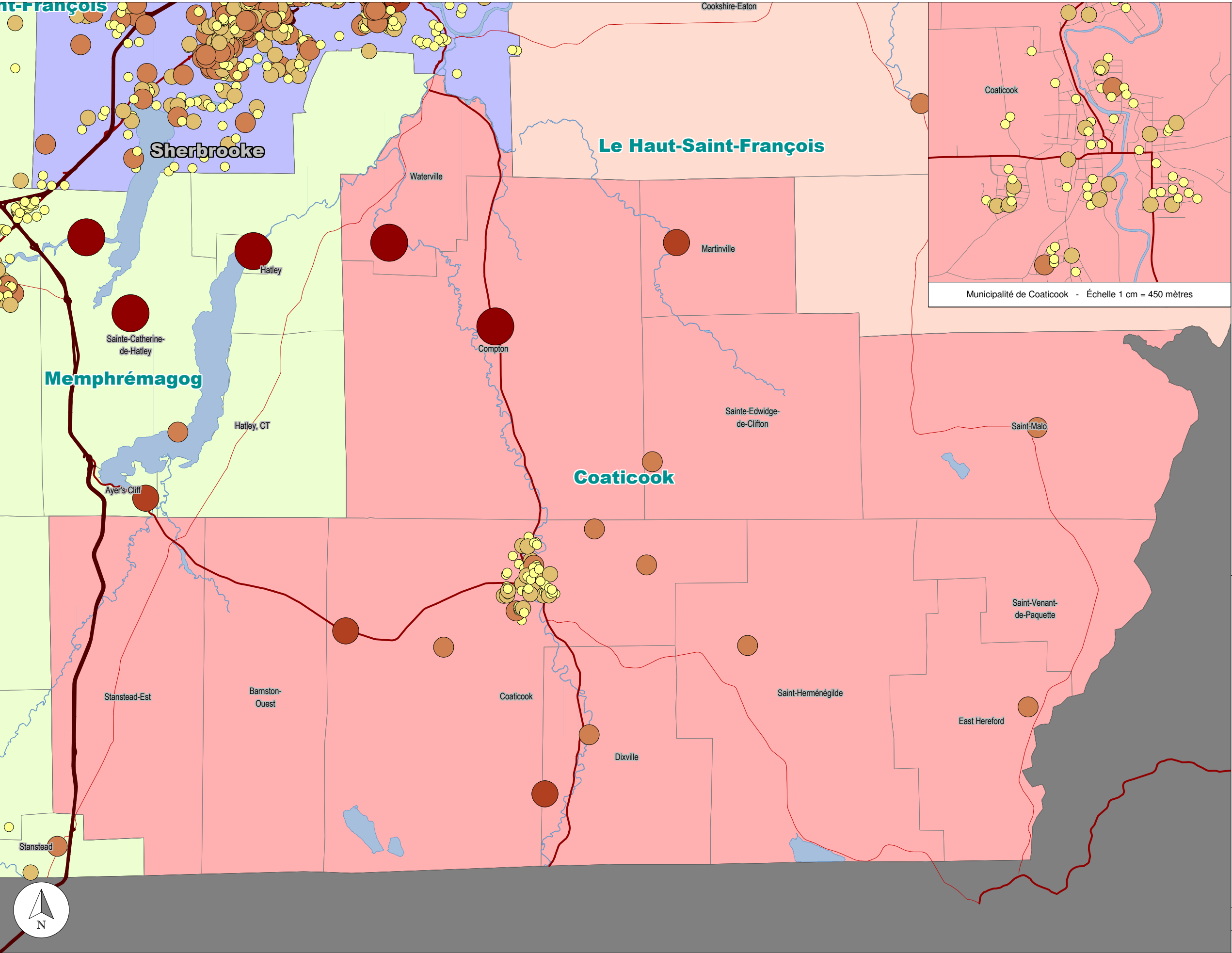
Projet :
ÉTUDE DES BESOINS ET DES SOLUTIONS
POSSIBLES POUR LE DÉVELOPPEMENT DU
TRANSPORT COLLECTIF INTER-MRC EN ESTRIE

Échelle : 1 cm = 1,75 km

Date : Décembre 2012

015-P-0001302-0-00-701-GT-D-0016-00

Rév. 00



Légende :

Municipalités régionales de comtés

- Coaticook
- Le Granit
- Le Haut-Saint-François
- Le Val-Saint-François
- Les Sources
- Memphrémagog
- Sherbrooke

Provenance des étudiants
Selon le code postal

- 20 à 66 étudiants
- 11 à 19 étudiants
- 3 à 10 étudiants
- 2 étudiants
- 1 étudiant

Réseau routier principal

- Autoroute
- Route principale
- Route régionale

Sources :
MAMROT, Répertoire des municipalités, 2012.
Adresses Québec © Gouvernement du Québec, Code postalMO, 2012
Cégep de Sherbrooke, 2012.



Conférence régionale
des élus de l'Estrie

**SOCIÉTÉ
GESTRANS**

Produit par : Ian D'Aragon, B. Urb.

Vérifié par : David Viannay, B.A.A.

Approuvé par : Jacques Deslauriers, ing.

Titre : CARTE 17
PROVENANCE DES ÉTUDIANTS DU CÉGEP DE
SHERBROOKE, À L'AUTOMNE 2012 (MRC COATICOOK).

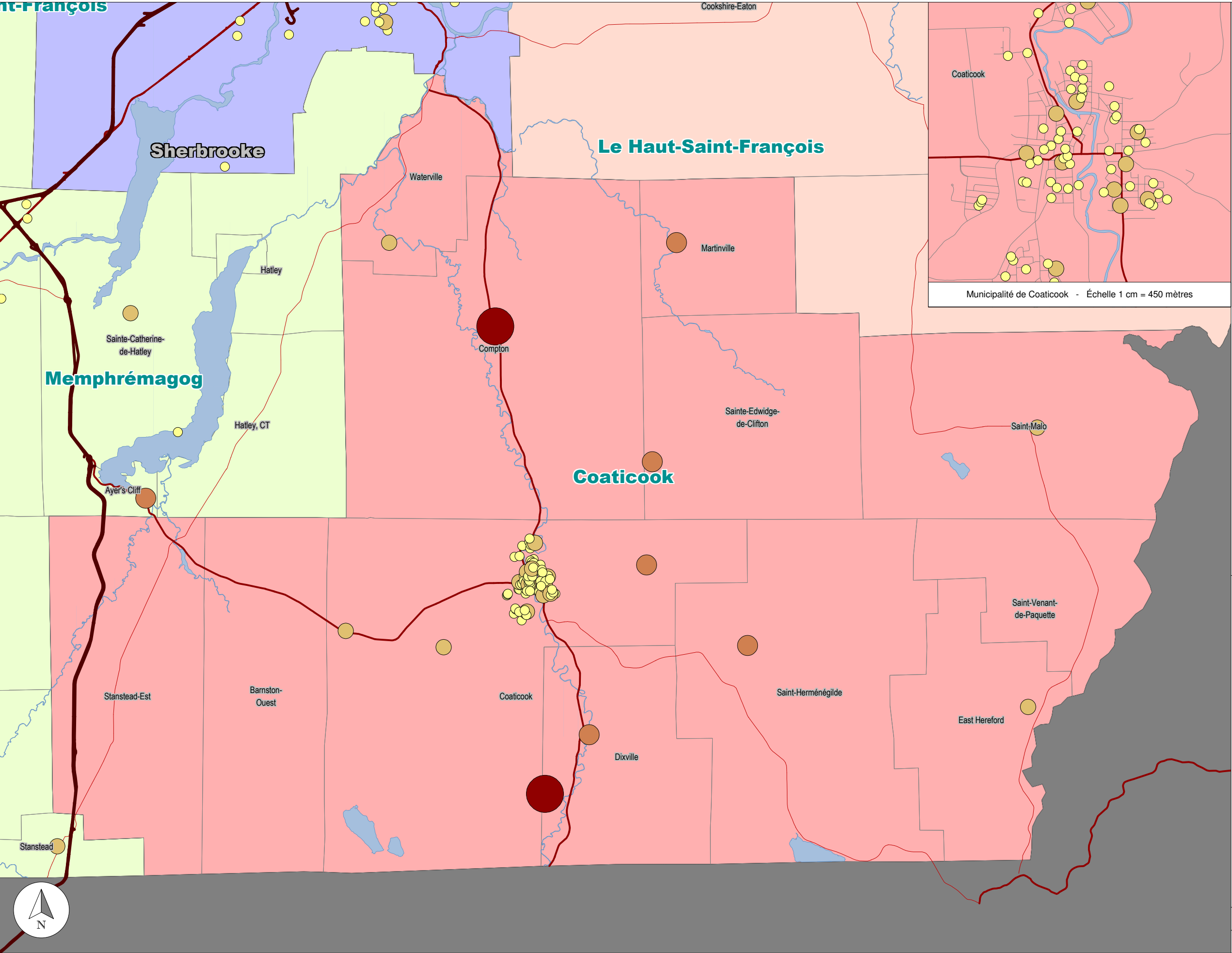
Projet :
ÉTUDE DES BESOINS ET DES SOLUTIONS
POSSIBLES POUR LE DÉVELOPPEMENT DU
TRANSPORT COLLECTIF INTER-MRC EN ESTRIE

Échelle : 1 cm = 1,75 km

Date : Décembre 2012

015-P-0001302-0-00-701-GT-D-0017-00

Rév. 00



Légende :

Municipalités régionales de comtés

Coaticook

Le Granit

Le Haut-Saint-François

Le Val-Saint-François

Les Sources

Memphrémagog

Sherbrooke

Provenance des employés
Selon le code postal

10 à 21 employés

5 à 10 employés

2 à 5 employés

1 employé

Réseau routier principal

Autoroute

Route principale

Route régionale

Sources :
MAMROT, Répertoire des municipalités, 2012.
Adresses Québec © Gouvernement du Québec, Code postalMO, 2012
Cabico, 2012.



Conférence régionale
des élus de l'Estrie

SOCIÉTÉ
GESTRANS

Produit par : Ian D'Aragon, B. Urb.

Vérifié par : David Viannay, B.A.A.

Approuvé par : Jacques Deslauriers, ing.

Titre :
CARTE 18
PROVENANCE DES EMPLOYÉS DE
L'ENTREPRISE CABICO (MRC COATICOOK).

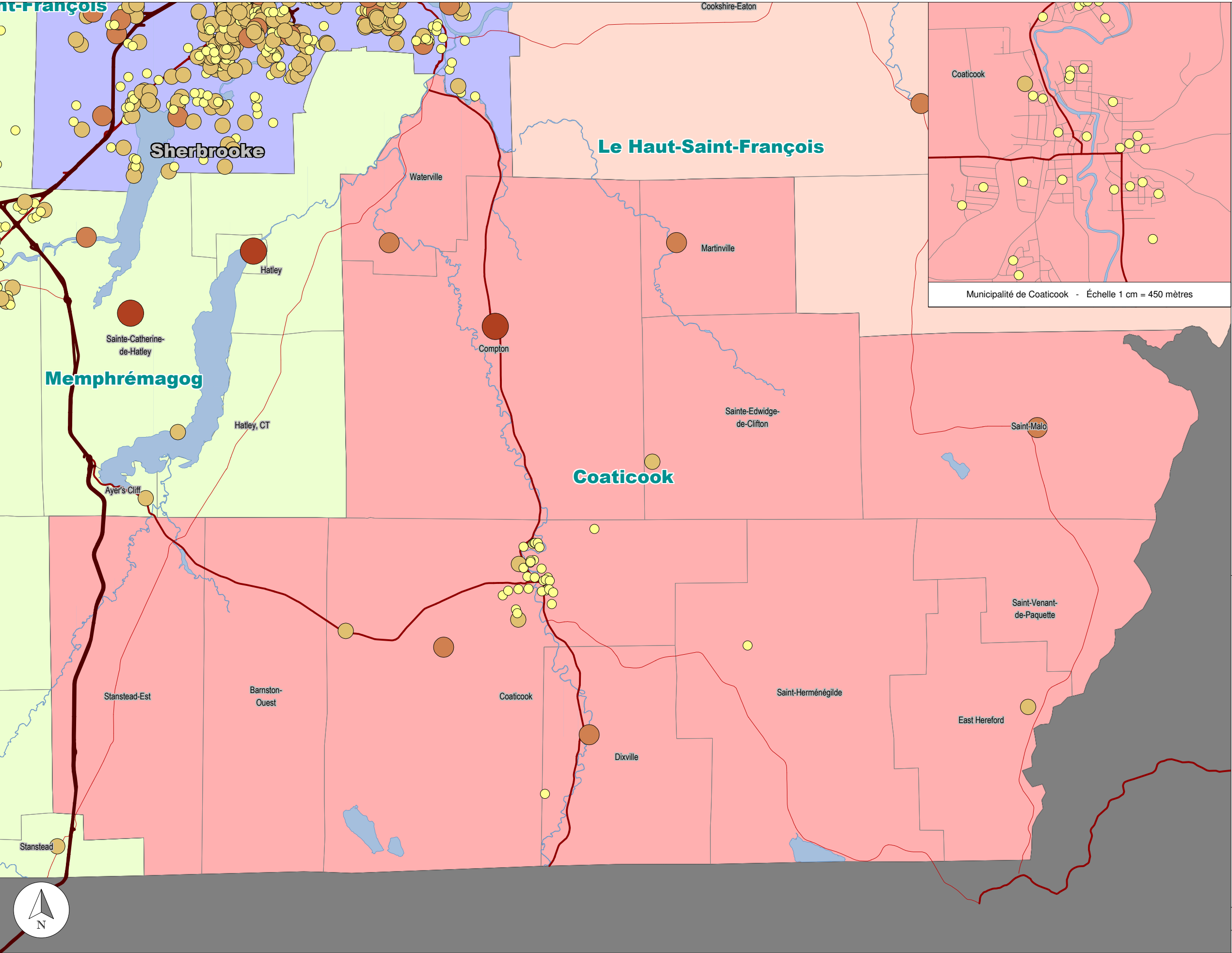
Projet :
ÉTUDE DES BESOINS ET DES SOLUTIONS
POSSIBLES POUR LE DÉVELOPPEMENT DU
TRANSPORT COLLECTIF INTER-MRC EN ESTRIE

Échelle : 1 cm = 5 km

Date : Décembre 2012

015-P-0001302-0-00-701-GT-D-0018-00

Rév. 00



Légende :

Municipalités régionales de comtés

- Coaticook
- Le Granit
- Le Haut-Saint-François
- Le Val-Saint-François
- Les Sources
- Memphrémagog
- Sherbrooke

Provenance des employés

Selon le code postal

- 50 à 170 employés
- 25 à 49 employés
- 5 à 24 employés
- 2 à 4 employés
- 1 employé

Réseau routier principal

- Autoroute
- Route principale
- Route régionale

Sources :
MAMROT, Répertoire des municipalités, 2012.
Adresses Québec © Gouvernement du Québec, Code postalMO, 2012
Centre hospitalier universitaire de Sherbrooke (CHUS), 2012.



Conférence régionale
des élus de l'Estrie

**SOCIÉTÉ
GESTRANS**

Produit par : Ian D'Aragon, B. Urb.
Vérifié par : David Viannay, B.A.A.
Approuvé par : Jacques Deslauriers, ing.

Titre : **CARTE 19**
**PROVENANCE DES EMPLOYÉS DU CENTRE HOSPITALIER
UNIVERSITAIRE DE SHERBROOKE (MRC COATICOOK).**

Projet :
**ÉTUDE DES BESOINS ET DES SOLUTIONS
POSSIBLES POUR LE DÉVELOPPEMENT DU
TRANSPORT COLLECTIF INTER-MRC EN ESTRIE**

Échelle : 1 cm = 1,75 km

Date : Décembre 2012

015-P-0001302-0-00-701-GT-D-0019-00

Rév. 00

4 MRC DU GRANIT

La MRC du Granit se trouve à l'extrême est de la région administrative de l'Estrie. La MRC du Granit est contiguë à l'ouest à la MRC du Haut-Saint-François, au nord par la MRC des Appalaches et la MRC Beauce-Sartigan, au sud et à l'est la MRC est limitrophe à l'État du Maine.

La MRC du Granit est composée de vingt municipalités : Audet (M), Courcelles (M), Frontenac (M), Lac-Drolet (M), Lac-Mégantic (V), Lambton (M), Marston (CT), Milan (M), Nantes (M), Notre-Dame-des-Bois (M), Piopolis (M), Saint-Augustin-de-Woburn (P), Sainte-Cécile-de-Whitton (M), Saint-Ludger (M), Saint-Robert-Bellarmin (M), Saint-Romain (M), Saint-Sébastien (M), Stornoway (M), Stratford (CT), Val-Racine (P).

4.1 CONTEXTE RÉGIONAL EN TRANSPORT DE PERSONNES

La mobilité des personnes constitue un enjeu important pour le maintien et le développement des communautés rurales. La SADC de la MRC du Granit a déjà tablé sur la question et a fait produire une étude portant sur « l'harmonisation et le développement des services de transport collectif dans la MRC du Granit. » Cette étude avait comme principal mandat l'évaluation des besoins en transport et des possibilités de coordination de l'offre de transport. Plus précisément, cette étude visait à permettre l'utilisation des places disponibles dans les modes de transport déjà disponibles.

4.2 CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

Le concept d'organisation spatiale d'un territoire constitue l'une des composantes importantes de la mobilité de sa population. Conséquemment, la demande en transport, qu'il soit collectif ou non, en est grandement influencée. La MRC du Granit s'articule autour du pôle urbain de la ville de Lac-Mégantic. Cette dernière regroupe plusieurs institutions, activités commerciales, industrielles, commerciales et de service. L'attractivité de la ville de Lac-Mégantic la positionne à titre de pôle développement économique principal de la MRC.

Les activités agricoles, forestières et manufacturières hors du territoire de Lac-Mégantic demeurent également un élément de développement structurant sur le territoire le MRC. Ainsi, les municipalités de Stratford, Lambton, Courcelles, Saint-Sébastien, Lac-Drolet, Saint-Ludger et Saint-Augustin-de-Woburn participent grandement au développement économique régional. La dynamique territoriale fait en sorte que les autres municipalités de la MRC contribuent également au développement de la MRC.

La fonction agricole de la MRC se concentre principalement dans sa partie nord et le long de la rivière Chaudière. Le reste du territoire, en dehors des périmètres d'urbanisation et de la zone

agricole permanente, se caractérise par une affectation « milieu rural » où se concentre l'exploitation de la matière ligneuse.

4.2.1 Réseau routier

Le réseau routier de la MRC répond bien aux besoins de la population. L'axe de la route nationale 161 permet la traverse du territoire du nord-ouest au sud-est de Victoriaville vers les États-Unis. Cette route relie les municipalités de Stratford, Stornoway, Nantes, Lac-Mégantic, Frontenac et Saint-Augustin-de-Woburn qui représentent plus de 50 % de la population.

La route régionale 108 est également un axe structurant majeur pour la MRC. Cette route rejoint d'est en ouest la Beauce vers Sherbrooke en un lien direct et permet d'accéder à diverses municipalités sur le territoire. La route régionale 204 permet de rejoindre la Beauce et Québec à partir de Lac-Mégantic. Les routes régionales secondaires 212 et 214 permettent également de rejoindre la ville de Sherbrooke.

4.3 DÉVITALISATION MUNICIPALE

Les perspectives démographiques de la MRC du Granit sont légèrement à la hausse. Toutefois, comme l'ensemble du Québec, l'accroissement démographique se fait sentir chez les personnes de 65 ans et plus (voir Annexe 1).

Une seule municipalité était jugée défavorisée en 2006. La municipalité de Notre-Dame-des-Bois démontre un indice de développement de -8,23. Malgré cet indice négatif, la population de cette communauté s'est accrue de 7,1 % entre 2006 et 2012, passant ainsi de 964 habitants à 1 032 sur une superficie de 192 km².

4.4 MIGRATION DE LA MAIN D'ŒUVRE

Les déplacements des travailleurs de la MRC du Granit se font principalement dans sa limite territoriale. Ainsi, 77 % de la population de la MRC y travaille, ce qui est supérieur à la moyenne québécoise qui est de 66 % (voir tableau 4, page 23). Ce taux monte à 83,8 % lorsque nous y ajoutons les travailleurs sans adresse fixe de travail, mais dont les déplacements sont principalement à l'intérieur de la MRC. Les femmes de la MRC sont plus susceptibles de travailler sur le territoire de la MRC dans une proportion de 83 % versus 73 % pour les hommes.

La migration la plus importante se fait vers la MRC du Haut-Saint-François, 225 personnes s'y déplacent pour le travail. La migration vers Sherbrooke représente à peine 1,6 % de la population active. Pour sa part, la MRC du Haut-Saint-François attire 2,2 % des travailleurs. La MRC de Memphrémagog, elle, attire 0,1 % des travailleurs. Pour ce qui est des MRC de Coaticook et des Sources, aucun déplacement n'y fut recensé. Finalement 12,1 % des travailleurs se déplacent à l'extérieur du territoire à l'étude (voir carte 2).

La migration des travailleurs nous apprend que les emplois disponibles sur le territoire de la MRC permettent à un grand nombre de ses citoyens d'y travailler. Les migrations externes, elles, nous apprennent que les liens d'emploi de la MRC de Granit sont beaucoup plus orientés vers l'extérieur du territoire à l'étude.

Il appert que les déplacements vers Sherbrooke pour le travail ne représentent pas le besoin principal pour cette MRC. La carte 20 de la page 90, représentant les employés du CHUS corrobore cette hypothèse. Le faible taux de déplacement vers la ville centre peut difficilement justifier la mise en place d'un transport favorisant les travailleurs. Comme nous l'avons brièvement exposé précédemment, les MRC séparées de Sherbrooke par le territoire d'une autre MRC présentent une dynamique de migration pendulaire différente des MRC limitrophes. Cette différence est encore plus notable pour les municipalités contigües à la ville de Sherbrooke.

4.5 OFFRE DE TRANSPORT

La présente section présente le portrait des structures de transport existantes.

4.5.1 Motorisation en général

Selon les données de la SAAQ (2011), on dénombre 0,60 véhicule de promenade par personne dans la MRC. Ce ratio est supérieur au ratio provincial de 0,55 véhicule par personne. Le ratio de la MRC du Granit est identique à celui de Coaticook, toutes deux représentant les ratios les plus faibles des MRC de l'Estrie. La MRC du Val-Saint-François possède un ratio de 0,65 véhicule par personne et la MRC des Sources, 0,62 véhicule par personne.

La MRC du Granit, malgré son aspect rural, démontre l'un des plus faibles ratios de véhicule par personne de la région administrative de l'Estrie.

4.5.2 Taxi

Dans la MRC, on dénombre cinq (5) permis de taxi répartis sur deux (2) agglomérations de taxis couvrant sept municipalités sur vingt (voir carte 7, page 26).

- ▶ **L'agglomération de Lac-Mégantic** regroupe cinq détenteurs de permis réguliers sur un quota de six et se limite au territoire de la ville de Lac-Mégantic.
- ▶ **L'agglomération de Lambton** ne regroupe aucun détenteur de permis régulier sur un quota de cinq et comprend les municipalités de Stratford, Stornoway, Saint-Germain, Lambton, Courcelles et Saint-Sébastien.

La disponibilité de six des onze permis de taxis doit être prise en considération. La non-utilisation de l'ensemble des permis nous laisse présager que le taxi n'est pas des plus rentables, faute de quoi plus de permis des quotas seraient utilisés. Il pourrait y avoir intérêt à organiser le transport collectif avec la collaboration des compagnies présentes sur le territoire par la mise en place d'un transport d'appoint.

4.5.3 Transport adapté

L'office des personnes handicapées du Québec (OPHQ) a produit en 2009 le « Portrait statistique de la population avec incapacité – région de l'Estrie »²². À l'intérieur de ce document, des données portant sur le territoire de la MRC permettent de dresser le portrait de la population vivant avec des incapacités. Au total, en 2006, il était projeté que 2 390 personnes avaient une incapacité (voir tableau 19, page 68).

Parmi les 2 390 personnes recensées avec une incapacité, toutes ne requièrent pas les services de transport adapté.

La MRC du Granit a déclaré compétence en transport adapté. Celui-ci est opéré par l'organisme Trans-Autonomie inc. et est basé à Lac-Mégantic. Il offre un service de transport adapté sur l'ensemble du territoire de la MRC. Il y a également une part des déplacements qui est destinée au Centre de Jour du CSSS du Granit. Le transport adapté de l'organisme est un service qui est dit porte à porte, c'est-à-dire que le chauffeur doit fournir une assistance aux usagers lors de l'embarquement et du débarquement, ainsi qu'au cours du trajet si nécessaire.

²² Ces estimations incluent les membres des collectivités autochtones et les personnes vivant dans les résidences pour personnes âgées (logements collectifs non institutionnels). Elles sont présentées selon les limites et les noms en vigueur en décembre 2007.

Les calculs sont réalisés à partir des données du Recensement de la population de 2006 et les taux de prévalence de l'incapacité de l'Enquête sur la participation et les limitations d'activités 2006, tout en respectant la répartition populationnelle (âge, sexe) du territoire calculé. Les résultats ont été arrondis vers le haut, au multiple de 5 le plus près.

Tableau 19 : Estimation du nombre de personnes ayant une incapacité, MRC du Granit, 2006

	AVEC INCAPACITÉ	SANS INCAPACITÉ	TOTAL
Total	2 390	19 955	22 345
Moins de 15 ans	105	3 495	3 600
<i>Incapacité légère à modérée</i>	55		
<i>Incapacité grave à très grave</i>	50		
15 ans et plus	2 285	16 460	18 745
<i>Incapacité légère à modérée</i>	1 320		
<i>Incapacité grave à très grave</i>	695		

Source: OPHQ, 2010.

Tableau 20 : Personnes avec incapacité selon l'âge, MRC du Granit, 2006

	INCAPACITÉ SELON LES ÂGES						Total
	15 ans et -	15-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et +	
Personnes avec incapacité	105	85	435	550	435	780	2 390
Personnes sans incapacité	3495	2595	5060	6380	1525	900	19 955
Total	3 600	2 680	5 495	6 930	1 960	1 680	22 345

Source: OPHQ, 2010.

Tableau 21 : Type d'incapacité selon l'âge, MRC du Granit, 2006

	Total	moins de 15 ans	15 ans et +
<i>Population estimée en 2006 avec incapacité</i>	2 390		
<i>Retard de développement</i>	10	10	
<i>Problème de santé chronique</i>	70	70	
<i>Audition</i>	655	10	645
<i>Vision</i>	450	10	440
<i>Parole</i>	290	40	250
<i>Mobilité</i>	1685	10	1675
<i>Agilité</i>	1625	15	1610
<i>Douleur</i>	1485		1485
<i>Apprentissage</i>	410	65	345
<i>Mémoire</i>	215		215
<i>Déficiência intellectuelle</i>	120	35	85
<i>Psychologique</i>	310	35	275
<i>Inconnu</i>	65	5	60

Source: OPHQ, 2010.

4.5.3.1 *Trans-Autonomie inc.*

Trans-Autonomie inc. assure le service de transport adapté aux citoyens de la MRC du Granit.

Le transport adapté est opéré en régie, c'est-à-dire que l'organisme en fait l'administration et la répartition. Deux minibus sont à contrat et un service de taxi vient compléter l'offre de service. Le transport est effectué par Autocar Dostie.

Le service est offert 52 semaines par année à raison de 105 heures par semaine, soit du lundi au dimanche de 7h00 à 23 h.

Pour utiliser le transport, les clients doivent réserver 24 heures à l'avance par téléphone.

Le service de transport adapté n'effectue pas de déplacements hors territoire.

4.5.3.2 *Tarification*

La tarification de Trans-Autonomie est de 2,75 \$ par déplacement, peu importe le lieu d'origine et de destination. Une carte prépayée de 12 déplacements se vend 30 \$.

4.5.3.3 *Budget*

En 2009, les dépenses totalisaient 234 283 \$, dont 60 167 \$ en frais administratifs et 173 666 \$ en exploitation. Quant aux revenus, ils totalisent 233 185 \$: 164 025 \$ (70,3 %) provenaient de la subvention du MTQ, 17 235 \$ (7,4 %) des usagers, 45 639 (23,1 %) des municipalités, 2 528 \$ (1,1 %) d'autres services et 3 758 \$ (1,6 %) en autres revenus. Les tableaux suivants précisent ces informations.

Tableau 22 : Dépenses du transport adapté, MRC du Granit

	DÉPENSES	PART EN POURCENTAGE
Frais administratif	60 617 \$	25,9%
Frais d'exploitation	173 666 \$	74,1%
Autres services de transport	- \$	0,0%
Total	234 283 \$	100,0%

Tableau 23 : Revenus du transport adapté, MRC du Granit

PROVENANCE	REVENUS	PART EN POURCENTAGE
Usagers	17 235 \$	7,4%
Municipalités	45 639 \$	19,6%
MTQ	164 025 \$	70,3%
Autres	2 528 \$	1,1%
Non relié au transport	3 758 \$	1,6%
Collectif régional	- \$	0,0%
Total	233 185 \$	100,0%

4.5.3.4 Achalandage

En 2009, on dénombre 12 878 déplacements pour 250 personnes admises.

Des 12 878 déplacements effectués par le service, 10 312 déplacements étaient ambulatoires, 2 058 en fauteuil roulant, et 508 avec accompagnateur. On notait également que 65 % des déplacements étaient réguliers. On dénombre ainsi 49,48 déplacements par personne admise. Des places demeurent disponibles dans le transport adapté.

4.5.3.5 Flotte

Le service utilise deux minibus : l'un de 10 places assises et 2 fauteuils roulants et l'autre de 14 places assises et 3 fauteuils roulants, ou possibilité de 12 places assises et 4 fauteuils roulants.

Une minifourgonnette de 6 places et une adaptée pour le transport des personnes à mobilité réduite. De plus, 3 taxis réguliers sont également disponibles.

4.5.4 Transport collectif régional

Le transport collectif régional est opéré par Trans-Autonomie inc. Ce service utilise les places disponibles dans le transport adapté. Tout comme le transport adapté, la compétence se situe au niveau de la MRC.

L'embarquement se fait à des lieux d'embarquement préétablis dans chacune des municipalités.

Le service est offert du lundi au dimanche pour les municipalités de Lac-Mégantic et de Frontenac et deux jours semaines pour les autres municipalités. Cette desserte est offerte

selon un circuit et un horaire pouvant varier en fonction des réservations. Foncièrement, le départ s'effectue vers 9 h et le retour aux environs de 15 h 30. Afin de bénéficier de ce service, toute personne doit, préalablement, s'inscrire au service. Suite à cette inscription gratuite, tout déplacement doit être réservé 24 h à l'avance.

Le tableau 24 de la page 72, provenant du *Portrait de l'offre de Transport collectif rural pour la région de l'Estrie* préparé par la CRÉ de l'Estrie, identifie la desserte de chacune des municipalités où le service est offert. La figure 1 de la page 73, elle, présente le tracé du parcours emprunté.

Le transport collectif de la MRC ne fait aucun déplacement hors territoire et utilise seulement le volet I du *Programme d'aide gouvernemental au transport rural collectif*.

4.5.4.1 *Achalandage*

Le service de transport collectif est principalement utilisé par des retraités pour accéder aux services et commerces de la ville de Lac-Mégantic. Aucune donnée d'achalandage n'est disponible pour l'instant. Néanmoins, un total de 406 personnes se sont inscrites aux services.

4.5.4.2 *Tarification*

Le tarif est de 2,75 \$ par déplacement et une carte prépayée de 12 déplacements se vend 30 \$. Les enfants de moins de 6 ans accompagnés d'un adulte voyagent gratuitement.

Tableau 24 : Jours de desserte pour le transport collectif dans la MRC de Granit.

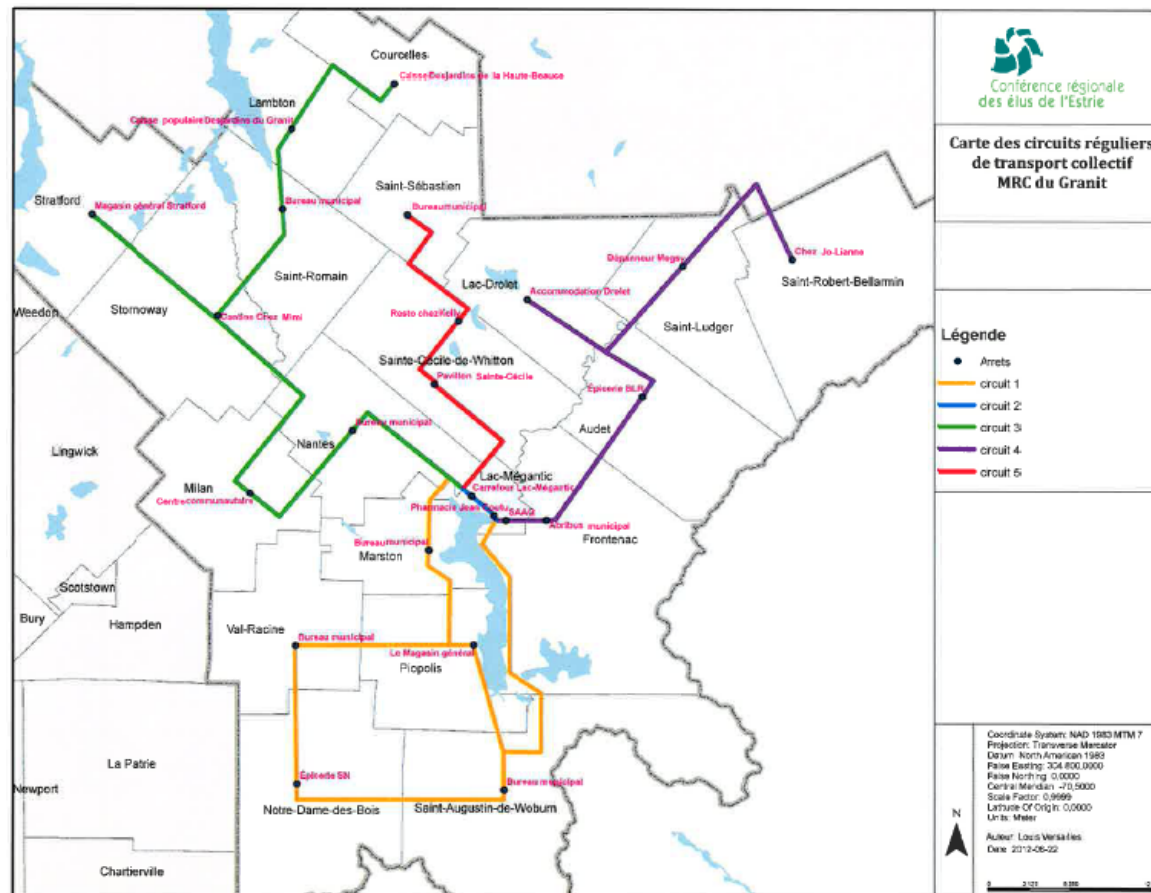
Frontenac (village)	Lundi, mardi, mercredi, jeudi, vendredi, samedi, dimanche	Abribus municipal
Lac-Drolet	Lundi, jeudi	Accommodation Drolet : 725, rue Principale
Lac-Mégantic	Lundi, mardi, mercredi, jeudi, vendredi, samedi, dimanche	Carrefour Lac-Mégantic, Dépanneur Fatima, Pharmacie Jean Coutu
Lampton	Mercredi, vendredi	Caisse populaire Desjardins du Granit : 201, rue Principale
Marston	Mardi, vendredi	Bureau municipal : 175, route 263 Sud
Milan	Mercredi, vendredi	Centre communautaire : 403, rang Sainte-Marie
Nantes	Mercredi, vendredi	Bureau municipal : 1244, rue Principale
Nantes (Laval Nord)	Lundi, mardi, mercredi, jeudi, vendredi, samedi, dimanche	Selon le répartiteur
Notre-Dame-des-Bois	Mardi, vendredi	Épicerie SN : 26, rue Principale Ouest
Piopolis	Mardi, vendredi	Magasin général : 454, rue Principale
Sainte-Cécile-de-Whitton	Mardi, jeudi	Pavillon Sainte-Cécile : 4581, rue Principale Resto chez Kelly : 1116, route 263
Saint-Augustin-de-Woburn	Mardi, vendredi	Bureau municipal : 590, rue Saint-Augustin
Saint-Ludger	Lundi, jeudi	Dépanneur Megsy : 172, rue Principale
Saint-Robert-Bellarmin	Lundi, jeudi	Les Alimentations Mi-Ro : 15, rue Lachance
Saint-Romain	Mercredi, vendredi	Bureau municipal : 355, rue Principale
Saint-Sébastien	Mardi, jeudi	Bureau municipal : 582, rue Principale
Stornoway	Mercredi, vendredi	Cantine chez Mimi : 560, route 108
Municipalité	Jours de desserte	Lieu d'embarquement/débarquement
Audet	Lundi, jeudi	Épicerie BLR : 253, rue Principale
Courcelles	Mercredi, vendredi	Caisse Desjardins de la Haute-Beauce : 108, rue de l'Église
Frontenac	Lundi, jeudi	Selon le répartiteur

Légende 1

Circuit 1	
Circuit 2	
Circuit 3	
Circuit 4	
Circuit 5	
Autre	

Source : CRÉ de l'Estrie (2012)

Figure 1 : Circuit de transport collectif dans la MRC du Granit



Source : CRÉ de l'Estrie (2012)

P-0001302

ÉTUDE DES BESOINS ET DES SOLUTIONS POSSIBLES POUR LE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF INTER MRC EN ESTRIE

4.5.5 Développement du transport collectif dans la MRC

Le développement du transport collectif est une préoccupation pour les élus de la MRC. Une première étude fut réalisée en 2004 par Société Gestrans, anciennement Transidev, afin d'harmoniser et de développer le service de transport collectif.

4.5.6 Transport accompagnement bénévole

La Fédération des centres d'action bénévole du Québec définit un centre d'action bénévole (CAB) comme une corporation autonome à but non lucratif, regroupant des organismes et/ou des personnes bénévoles, œuvrant sur un territoire délimité. La mission d'un organisme bénévole vise l'équité et le mieux-être d'une collectivité. Les CAB, plus précisément, ont pour but de promouvoir l'action bénévole sur une multitude de dimensions de l'activité humaine et de fournir une réponse à des besoins exprimés par leur communauté. Pour eux, le bénévolat est un instrument de développement, tant au niveau de la dimension sociale que personnelle, et est une ressource précieuse pour la population ayant des besoins d'aide matérielle et humaine.

Les CAB fournissent un service d'accompagnement-transport dans le but de maintenir l'autonomie de la personne et lui permettre de demeurer dans son milieu de vie, et ce, le plus longtemps possible. Ce service est effectué par un conducteur bénévole, lequel effectue cette activité dans le cadre d'un mandat d'un organisme communautaire reconnu. La clientèle visée par le service est composée de personnes adultes, nécessitant un soutien pour pallier certaines limitations et ne pouvant pas utiliser un service de transport public ou privé. Habituellement, la clientèle est âgée de 65 ans et plus, et présente des signes de perte d'autonomie. Elle doit répondre à certains critères spécifiques aux organismes mandataires ou encore habiter à la maison. Il est à préciser que les CAB n'offrent pas de service pour les personnes hospitalisées, vivant dans un CHSLD, ayant un accès au transport adapté, nécessitant une surveillance ou bien en situation de crise. Ce sont plutôt des déplacements à motifs médical, paramédical, psychosocial ou encore d'autres motifs répondants aux demandes des mandataires, qui sont offerts. On rappelle que le ministère insiste sur la notion d'accompagnement pour les transports effectués par les CAB. Sans cet accompagnement, les déplacements devraient être effectués par d'autres modes de transport. Dans le cas où il n'y a aucune agglomération de taxi présente sur une partie du territoire du CAB, le MTQ pratique une certaine tolérance quant au motif des déplacements effectués. Ces organismes sont financés par le Ministère de la Santé et des Services sociaux, jusqu'à un plafond de 132 000 \$ pour tous services confondus, dont le transport. La problématique principale des CAB est le manque de chauffeurs bénévoles. À terme, il y aura une croissance au niveau de la demande de transport bénévole, sans toutefois compter sur un plus grand bassin de chauffeur.

Le Centre d'action bénévole du Granit réalise le transport-accompagnement bénévole sur l'ensemble du territoire de la MRC. Le CAB offre l'accompagnement bénévole aux personnes ayant besoin d'accompagnement et qui ne peuvent utiliser les autres moyens de transport. Ce sont des personnes isolées et/ou à mobilité réduite dont la famille et/ou les proches ne sont pas ou peu disponibles.

Le CAB offre également le transport médical sans accompagnement vers les services hospitaliers de Lac-Mégantic, de Saint-George-de-Beauce et de Sherbrooke. Le CAB dispose de 35 bénévoles pouvant effectuer le transport accompagné. Sans avoir de statistique détaillée pour l'instant, nous savons que l'organisme effectue des transports accompagnés chaque jour.

Selon les représentants du CAB, ce service ne crée pas de conflits avec les compagnies de taxis puisqu'il est seulement offert pour le transport médical. Cette offre sert notamment pour répondre aux besoins des prestataires de la sécurité du revenu lors de rendez-vous vers Sherbrooke, Saint-George-de-Beauce, Thetford Mines, Montréal ou Québec.

Les frais de déplacement sont remboursés à raison de 0,41 \$ du km, par le bénéficiaire. Si des déplacements sont effectués dans le cadre d'un cas de CSST ou d'assurance emploi, le déplacement est remboursé par ces instances.

Comme plusieurs autres organismes similaires, le CAB du Granit éprouve de la difficulté à recruter de nouveaux bénévoles pour offrir le service de transport accompagné.

4.5.7 Transport scolaire

4.5.7.1 Commission scolaire des Hauts-Cantons

La commission scolaire des Hauts-Cantons possède un vaste territoire. Elle couvre la quasi-totalité de la MRC de Coaticook, à l'exception de la ville de Waterville une grande partie du territoire des MRC du Haut-Saint-François et du Granit. Les municipalités de Saint-Ludger, Saint-Robert-Bellarmin et Courcelles font partie de la Commission scolaire de la Beauce-Etchemin. La municipalité de Stratford, elle, est desservie par la commission scolaire des Appalaches.

En 2007-2008²³, la commission scolaire avait 4 771 élèves inscrits, dont près de 76 % étaient transportés. Au total, 124 véhicules étaient à la disposition de la commission scolaire, tous étaient des autobus à contrat. Bien que plus des trois quarts de la totalité des élèves soient transportés, le nombre d'élèves par place utilisable frôle l'indice de 0,70, soit deux élèves pour

²³ Ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport (2009), op cit.

trois places disponibles. En 2007-2008, aucun élève n'était transporté par d'autres commissions scolaires.

Un peu plus du tiers des places dans les véhicules de transport scolaire sont donc disponibles.

4.5.7.2 *Commission scolaire Eastern Townships*

La commission scolaire anglophone du territoire, la Eastern Townships School Board, possède un territoire très vaste de desserte, allant de la MRC Le Haut Richelieu à l'ouest, jusqu'à la MRC Le Granit à l'est, de la MRC Arthabaska au nord jusqu'aux frontières nationales au sud. La MRC du Granit représente près d'un cinquième, mais aucune école n'y est située. Les établissements scolaires anglophones se situent à Sawyerville, Cookshire-Eaton et Bury, dans la MRC du Haut-Saint-François. Les chiffres doivent donc être interprétés avec encore plus de prudence, puisque la situation peut être différente d'une région à une autre.

En 2007-2008, la commission scolaire avait 5 890 élèves d'inscrits, dont près de 95 % étaient transportés. Au total, 131 véhicules étaient à la disposition de la commission scolaire, dont 53 étaient des autobus à contrat. La commission possédait également 67 autobus, dont la majorité était des autobus de 10 ou 11 rangées (20 à 22 passagers). Bien que presque la totalité des élèves soit transportée, le nombre d'élèves par place utilisable frôle l'indice de 0,40, soit moins d'un élève pour deux places disponibles. Bien qu'il semble y avoir des places disponibles à bord des véhicules, des précisions sont à obtenir puisque l'on n'écarte pas la possibilité que les élèves soient combinés avec d'autres transports de commissions scolaires sur le même territoire.

Bien qu'aucune école anglophone ne soit présente sur le territoire de la MRC de Granit, celle-ci est comprise dans le territoire desservi par la commission scolaire Eastern Townships.

L'école secondaire régionale Alexander Galt, située dans l'arrondissement de Lennoxville à Sherbrooke, reçoit les élèves anglophones du sud-est de l'Estrie. Les heures d'enseignement sont de 9 h 05 à 15 h 35.

4.5.7.3 *Commissions scolaires des Appalaches et Etchemin*

Bien que présentes sur le territoire de la MRC du Granit, ces deux commissions scolaires n'ont pas fait l'objet de la présente étude puisqu'elles desservent principalement un territoire extérieur au territoire à l'étude.

4.5.7.4 *Transport scolaire / parascolaire et législation encadrant l'offre de services*

Selon l'article 291 de la *Loi sur l'instruction publique* (L.R.Q., chapitre 1.13.3), la commission scolaire est responsable de l'organisation du transport des élèves du matin et du soir, ainsi que pour les activités parascolaires en mode exclusif. De même, le *Règlement sur le transport des*

élèves encadre de façon stricte l'octroi des contrats de transport scolaire. Par ailleurs, selon la *Loi sur les transports* (L.R.Q. chapitre 1-12) une MRC ou une municipalité locale n'a pas le pouvoir d'organiser un transport exclusif d'élèves (matin, soir et activités parascolaires). Les municipalités ne peuvent organiser que le transport collectif et adapté.

De ce cadre législatif, il en ressort qu'une commission scolaire ne peut demander à un organisme responsable du transport collectif régional d'organiser un service de transport parascolaire à moins que le service soit offert à d'autres types de clientèles (intégration). Aussi, la mise en place d'un service d'appoint régulier sur le territoire pourrait permettre la réalisation du transport parascolaire.

4.5.8 Covoiturage

Aucune information sur des réseaux locaux formels de covoiturage n'a pu être recensée. Toutefois, les étudiants utilisent les réseaux sociaux afin de trouver du covoiturage vers les institutions d'enseignement situées à l'extérieur du territoire.

4.5.9 Transport interurbain

Un transport interurbain, effectué par Autobus Chaudières permet de relier Québec à Lac-Mégantic le vendredi soir et le retour le dimanche soir en période scolaire seulement. Le départ s'effectue de Québec à 16 h 20 et arrive à Lac-Mégantic à 20 h 40. Le retour s'effectue le dimanche soir de Lac-Mégantic à 18 h 40, pour une arrivée à Québec à 21 h 45. Cet horaire ne permet pas d'utiliser ce service comme un moyen de déplacement quotidien. L'horaire complet est présenté au tableau 25.

Le tarif pour un déplacement sur le territoire de la MRC du Granit varie en fonction de la municipalité de destination. Ainsi, un déplacement vers la municipalité d'Audet se chiffre à 8,43 \$; vers la municipalité de Lac-Drolet, il se chiffre à 9,76 \$; et vers la municipalité de Saint-Ludger, il se chiffre à 10,63 \$. Ce service est vraisemblablement fait dans une optique de transport interurbain.

Finalement, un lien Lac-Mégantic-Sherbrooke existe. Celui-ci est en service du jeudi au dimanche et est effectué par un Transport MB²⁴ qui utilise un autobus d'une quinzaine de places. Le coût d'un passage Lac-Mégantic-Sherbrooke est de 15,64 \$. Un déplacement de Nantes vers Lac-Mégantic, lui, coûte 7,50 \$. L'horaire détaillé est présenté au tableau 26.

²⁴: Décision QPVC05-00045, Commission des transports du Québec, 2008

Selon l'exploitant, ce service a connu une baisse d'achalandage de près de 75 % en 2012. L'ouverture d'un cégep à Lac-Mégantic constitue la principale hypothèse pour cette variation.

Tableau 25 : Horaire Québec à Lac-Mégantic, Autobus Chaudières.

ALLER QUÉBEC-LAC-MÉGANTIC	VENDREDI SEULEMENT	RETOUR LAC-MÉGANTIC - QUÉBEC	DIMANCHE SEULEMENT
Québec (Gare du Palais) dép.	16 h 20	Lac-Mégantic dép.	18 h
CHUL- Place Laurier (abribus)	--	Audet	18h10
Sainte-Foy dép.	16 h 50	Lac-Drolet	sur demande
Lévis	17 h 10	Saint-Ludger	18 h 25
Pintendre	17 h 20	Saint-Gédéon	18 h 40
Saint-Henri	17 h 30	Saint-Martin	18 h 50
Saint-Isidore	17 h 40	Saint-Georges dép.	19 h 35
Scott-Jonction	17 h 50	Notre-Dame-des-Pins	sur demande
Sainte-Marie	18 h	Beauceville	19 h 50
Vallée-Jonction	18h10	Saint-Joseph	20 h 5
Saint-Joseph	18 h 20	Vallée-Jonction	20 h 15
Beauceville	18 h 30	Sainte-Marie	20 h 25
Notre-Dame-des-Pins	sur demande	Scott-Jonction	20 h 35
Saint-Georges arr.	19 h	Saint-Isidore	20 h 40
Saint-Georges	19 h 45	Saint-Henri	20 h 50
Saint-Martin	20 h 5	Pintendre	21 h
Saint-Gédéon	20 h 20	Lévis	21 h 5
Saint-Ludger	20 h 30	Sainte-Foy	21 h 25
Lac-Drolet	sur demande	CHUL- Place Laurier (abribus)	sur demande
Audet	sur demande	Coin de la Couronne-boul. Charest	21 h 40
Lac-Mégantic	20 h 40	Québec (Gare du Palais) arr.	21h45

Source : Autobus Chaudière, <http://www.autocarslachaudiere.com/horairesint-fr.php>

Tableau 26 : Horaire de Lac-Mégantic à Sherbrooke, Transport MB.

DÉPART	JEUDI-VENDREDI-SAMEDI	DIMANCHE
Lac-Mégantic	07:45	17:45
Nantes	08:05	18:05
Milan	08:15	18:15
Hampden : Canton & chemin St-Léon	sur demande	sur demande
Scotstown	08:30	18:30
Bury	08:50	18:55
Bury : Rte 215	sur demande	sur demande
Cookshire-Eaton	09:00	19:05
East Angus	09:10	19:15
East Angus rte 244	sur demande	sur demande
Ascot Corner	09:20	19:25
Sherbrooke	09:35	19:40

Source : Décision QPVC05-00045, Commission des transports du Québec, 2008

Tableau 27 : Horaire de Sherbrooke à Lac-Mégantic, Transport MB

DÉPART	JEUDI - VENDREDI	SAMEDI	DIMANCHE
Sherbrooke	17:30	11:30	20:00
Ascot Corner	17:45	11:45	20:15
East Angus rte 243	sur demande	sur demande	sur demande
East Angus	17:55	11:55	20:25
Cookshire-Eaton	18:05	12:05	20:35
Bury : Rte 214	sur demande	sur demande	sur demande
Bury	18:15	12:15	20:45
Scotstown	18:35	12:35	21:05
Hampden : Canton & chemin St-Léon	sur demande	sur demande	sur demande
Milan	18:50	12:50	21:20
Nantes	19:00	13:00	21:30
Lac-Mégantic	19:20	13:20	21:50

Source : Décision QPVC05-00045, Commission des transports du Québec, 2008

4.6 BESOINS EN TRANSPORT

Dans cette section, il sera question d'établir les besoins exprimés par les organismes présents sur le territoire de la MRC du Granit.

4.6.1 Jeunes

La MRC du Granit n'échappe pas à l'exode des jeunes attribuable en partie à l'absence d'intuition d'enseignement supérieur, par curiosité et pour le travail. L'ouverture d'un cégep à Lac-Mégantic permet de contrer cet exode, toutefois peu de programmes sont offerts. En effet, quatre programmes d'éducation préuniversitaire sont offerts soit : accueil et intégration, sciences de la nature, sciences humaines et arts et lettres : option Langues et civilisations. En outre, quatre programmes techniques sont également offerts : soins infirmiers, techniques d'éducation à l'enfance, techniques d'éducation spécialisée et techniques de comptabilité et de gestion.

Les déplacements des étudiants ne fréquentant pas le cégep de Lac-Mégantic se déplacent vers Sherbrooke ou Saint-Georges-de-Beauce.

Les représentants rencontrés affirment que les 12-17 ans dépendent de leurs parents pour se déplacer. Les jeunes des villages utilisent peu les services de la maison des jeunes puisqu'elle est localisée à Lac-Mégantic. Afin de pallier cette situation, la Maison des Jeunes pense se déplacer dans les villages pour rejoindre une plus grande population. Par ailleurs, le désir d'exploration fait en sorte que lorsque les jeunes arrivent à l'âge de 16-17 ans, ceux-ci commencent à sortir vers Sherbrooke ou Saint-Georges-de-Beauce. Les longues distances, l'état des routes et le peu d'expérience des conducteurs font en sorte que, parfois, ces jeunes se mettent dans des situations dangereuses.

La MRC fait partie du mouvement Place aux jeunes et offre des voyages exploratoires aux jeunes diplômés de 18 à 35 ans. Selon les statistiques, sept participants sur dix des ces voyages exploratoires se sont installés dans la région depuis 1998²⁵.

4.6.1.1 Conclusion

Les besoins des jeunes en termes de transport interurbain relèvent plus d'un déplacement pour les études et pour le loisir. Il importe de déterminer la fréquence à laquelle un tel

²⁵<http://www.placeauxjeunes.qc.ca/mrc-300-services>, accédé le 6 novembre 2012

déplacement serait effectué. Le type de déplacement effectué par Transport MB répond bien à un déplacement hebdomadaire pour les études. Une plus grande publicité de ce transport de même que des incitatifs financiers peuvent être d'autant de solutions pour pallier la perte de clientèle vécue depuis l'ouverture du cégep de Lac-Mégantic.

4.6.2 Personnes en recherche d'emploi

L'organisme Intro-travail-Centre jeunesse emploi de la MRC du Granit identifie principalement des besoins à l'intérieur de la MRC. Le faible revenu des jeunes en recherche d'emploi fait en sorte qu'il leur est difficile de profiter d'un transport puisqu'ils ne peuvent défrayer les coûts associés. Lors d'un retour aux études et à la formation, les usagers du CJE se déplacent plus souvent vers Saint-Georges-de-Beauce, que vers la ville de Sherbrooke. Il y a toutefois un intérêt pour un transport interrégional afin de permettre, à coût abordable, l'accès à des premières formations ou des formations complémentaires.

Le Centre de local d'emploi essaie d'introduire une main-d'œuvre qualifiée sur le territoire de la MRC. Lors d'une pénurie de main-d'œuvre, le milieu a déjà mis sur place un système de transport interne, sans grand succès. Les travailleurs sont généralement autonomes lorsqu'il est question de transport. Parallèlement, certains jeunes délaissent l'école pour pouvoir s'acheter un véhicule automobile, limitant ainsi leur développement professionnel.

Les locaux du CLD sont également équipés d'un système de visioconférence ce qui permet la diffusion de formations diverses. La MRC semble donc bien équipée pour offrir des formations aux personnes en recherche d'emploi.

La firme Porte Lambton, située à Lambton, nous informe que le manque de transport en commun sur le territoire de la MRC représente un obstacle et que certains travailleurs ont recours au covoiturage afin de diminuer leurs coûts de transport.

L'analyse des déplacements des travailleurs nous apprend que ceux-ci se déplacent plus à l'intérieur du territoire ou vers l'extérieur du territoire à l'étude.

4.6.2.1 Conclusion

L'offre de transport actuel ne permet pas aux résidents de la MRC de l'utiliser pour le travail. La clientèle de travailleurs est possiblement celle qui sera la plus difficile à satisfaire puisqu'elle demande un plus grand nombre de départ afin d'accommoder une clientèle qui est habituée à une grande mobilité. Dans une optique de transport interrégional, il ne semble pas primordial de répondre aux besoins de ces travailleurs puisque le pouvoir attractif de la Ville de Sherbrooke ne se fait pas sentir dans le Granit. L'accès aux formations données hors du territoire ne peut s'effectuer qu'à l'aide d'un transport personnel. L'offre de transport actuelle ne permet que des déplacements hebdomadaires,

4.6.3 Personnes âgées

Les principales demandes répertoriées par l'organisme Trans-Autonomie au niveau de la population âgée s'articulent autour de deux activités. Dans un premier temps, l'accès à un transport pour faire des emplettes à Sherbrooke constitue la principale demande. Dans un deuxième temps, l'accès aux services de santé de la ville de Sherbrooke demeure une demande fréquente. En effet, même si un hôpital est présent sur le territoire de la MRC, celui-ci n'offre pas tous les soins de santé spécialisés comme l'hémodialyse, l'oncologie et l'hospitalisation de longue durée.

Les personnes âgées de la MRC du Granit bénéficiant du soutien à domicile, vivant à domicile ou en résidence privée, et présentant des incapacités reliées à leur perte d'autonomie liée au vieillissement, ou les personnes de moins de 65 ans avec profil gériatrique ont accès au centre de jour du CSSS du Granit. Les personnes n'ayant pas accès à un service de transport personnel se voient offrir le transport vers le centre de jour par le transport adapté.

Finalement, les personnes âgées qui ne sont pas admissibles au transport adapté et qui souhaitent obtenir un transport pour des rendez-vous médicaux peuvent utiliser les services du Centre d'action bénévole qui offre un transport médical sans accompagnement.

L'accès à du loisir, des soins de santé et des commerces constituent les principaux besoins de la population aînée de la MRC du Granit.

4.6.3.1 Conclusion

L'offre de transport en place dans la MRC facilite l'accès aux établissements de santé de la MRC de même qu'aux divers commerces. Leurs besoins en déplacements interrégionaux s'orientent plus vers des déplacements reliés aux soins de santé et aux loisirs. Or, la fuite commerciale vers Sherbrooke demeure un enjeu pour l'ensemble des MRC.

4.6.4 Personnes handicapées physiques et/ou intellectuelles

Les Soupapes de la Bonne Humeur est un organisme de soutien aux personnes vivant avec une situation de handicap et leurs proches. Il permet à ses bénéficiaires de vivre des activités familiales et sociales régulières. Selon ses représentants, les principaux besoins en transport de cette clientèle sont plus locaux. Notamment, un transport disponible cinq jours par semaine à l'intérieur du territoire de la MRC serait apprécié.

Les besoins en transport régional vers Sherbrooke exprimés par cet organisme sont principalement de nature médicale. Aussi, les besoins en équipements médicaux, soit pour un achat ou une réparation, font également l'objet de besoins en transport vers la ville centre. Finalement, les demandes en loisirs sont également évoquées.

La situation actuelle fait en sorte que chaque personne ou famille organise son propre transport vers Sherbrooke puisque peu d'options sont disponibles. La perte de salaire vécue par les parents devant se rendre à Sherbrooke pour des soins destinés à leurs enfants, fait en sorte que le transport se doit d'être rapide et régulier.

Bien qu'un transport vers Sherbrooke soit très intéressant, il ne conviendrait pas nécessairement à l'ensemble de la clientèle.

4.6.4.1 Conclusion

Les besoins de cette clientèle étant très spécifiques, il est difficile d'y répondre avec le service actuel. Très peu de départ vers Sherbrooke dans la semaine pour lui permettre de profiter des établissements de santé et de loisirs de la ville de Sherbrooke. Il est pratiquement impossible pour un parent souhaitant effectuer un déplacement aller-retour durant la semaine afin de prendre part à divers soins de santé pour leurs enfants. Il en est encore plus difficile pour une personne ayant besoin de se procurer ou de faire réparer une prothèse.

4.6.5 Étudiants de l'Université de Sherbrooke

Les 275 étudiants de l'Université de Sherbrooke doivent prévoir leur propre transport. L'utilisation des réseaux sociaux permet aux étudiants de trouver du covoiturage vers Sherbrooke. Certains jeunes choisissent même de déménager à Sherbrooke pour suivre leurs cours. La carte 10 identifie les étudiants de l'Université de Sherbrooke résidant sur le territoire de la MRC. Malgré l'éloignement de la MRC vis-à-vis la ville centre, un nombre important d'étudiants y habitent. Il semble y avoir une corrélation entre le nombre d'étudiants habitant un territoire et la situation géographique de la MRC par rapport à la ville de Sherbrooke. La MRC du Granit étant la MRC la plus éloignée de Sherbrooke, moins d'étudiants de l'université y habitent pendant leurs études. Inversement, les MRC limitrophes à la ville de Sherbrooke possèdent un plus grand nombre d'étudiants fréquentant l'établissement.

4.6.6 Étudiants du Cégep de Sherbrooke

Les 68 étudiants du Cégep de Sherbrooke doivent prévoir leur propre transport. L'utilisation des réseaux sociaux permet aux étudiants de trouver du covoiturage vers Sherbrooke. Certains jeunes choisissent de déménager à Sherbrooke pour suivre leurs cours. La carte 11 identifie les étudiants de l'Université de Sherbrooke résidant sur le territoire de la MRC. Le nombre d'étudiants fréquentant le cégep semble inférieur au nombre d'étudiants fréquentant l'université. La présence d'un centre de service du cégep de la Beauce à Lac-Mégantic peut, en partie, expliquer cette donnée. Il semble y avoir une corrélation entre le nombre d'étudiants habitant un territoire et la situation géographique de la MRC par rapport à la ville de Sherbrooke. Le même constat se dessine pour les étudiants du Cégep. La MRC du Granit accueille moins d'étudiants que les MRC limitrophes à la ville de Sherbrooke.

4.7 CONSTATS

Tableau 28 : Constats sociodémographiques et économiques, MRC du Granit

	GÉOGRAPHIE, SOCIODÉMOGRAPHIE ET ÉCONOMIQUE
Principaux constats	La géographie du territoire articulée autour d'une ville centre fait en sorte que les villages périphériques se retrouvent à de longues distances de voyage. Un circuit fixe de type boucle est perçu comme étant trop long et peu adapté à cette réalité
	Bien que la population de la MRC soit en croissance, le nombre de personnes âgées de 65 ans et plus est prévu dépassé les 0-19 ans vers 2015.
	La ville de Lac-Mégantic concentre 26 % de la population de la MRC et représente le pôle démographique, de services, d'emplois, d'activités et de loisirs.
	En 2006, l'âge médian (43,4 ans) était légèrement supérieur à l'âge médian québécois (41 ans)
	Le nombre de personnes par ménage Granit est similaire à l'ensemble du Québec (2,3 personnes)
	Le taux de scolarisation est inférieur à la moyenne québécoise, et ce, en partie puisque la structure économique de la MRC demande moins d'emplois spécialisés. De plus, le Granit accuse la plus grande proportion de personnes sans diplôme.
	Le taux de faible revenu des familles dans la MRC était de 8,4 % en 2009. Également, la MRC accuse le revenu personnel disponible le plus bas de l'Estrie.
	La municipalité de Notre-Dame-des-Bois est considérée comme « dévitalisée » selon les critères du MAMROT. Cependant, sa population a augmenté de 7,1 % entre 2006 et 2012.
	Dans la MRC, 31 % de la population active travaille dans sa municipalité de résidence.
	50 % de la population habitent le long de l'axe de la route 161.
	La migration des travailleurs se fait principalement vers l'extérieur du territoire à l'étude.
	Le ratio de véhicule par personne est de 0,60. Ceci fait de la MRC du Granit la MRC avec le plus faible ratio.
	L'exode des jeunes pour accéder à l'université et à des programmes collégiaux plus diversifiés, de même que pour l'emploi est présent sur le territoire.
	La MRC du Granit fait partie de l'initiative Place aux jeunes. Dans le cadre de ce projet, des voyages exploratoires sont offerts aux jeunes diplômés et 7 participants sur 10 s'installent dans la région.

Tableau 29 : Constats portant sur le transport adapté, MRC du Granit

	TRANSPORT ADAPTÉ
Principaux constats	La MRC a déclaré compétence en transport adapté. Ceci peut permettre la centralisation des sommes consenties par le gouvernement dans la MRC.
	En 2006, 2 390 personnes avec incapacité furent recensées.
	Le service de transport adapté couvre l'ensemble des municipalités de la MRC.
	La superficie du territoire fait en sorte que certains déplacements s'avèrent difficiles.
	Le transport adapté se limite au territoire de la MRC du Granit.
	Le transport adapté est effectué en régie par Trans-Autonomie.
	Le transport est donné à contrat et est effectué par deux minibus adaptés et un service de taxi, comprenant un taxi adapté, complète le service.
	Le service est offert 52 semaines par année, à raison de 105 heures par semaine.
	Pour se prévaloir du transport, un usager doit réserver 24 heures à l'avance.
	Un déplacement sur le territoire coûte 2,75 \$. Un titre de 12 déplacements est également offert au tarif de 30 \$.
	Les besoins en transport médical sont principalement vers l'hôpital de Lac-Mégantic. Pour des soins à l'extérieur du territoire, les usagers doivent avoir recours aux services du Centre d'action bénévole.
	Le service est porte-à-porte.
Subventions	Des places demeurent disponibles et sont utilisées pour offrir le service de transport collectif.
	Le transport adapté bénéficie du Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées.

Tableau 30 : Constats portant sur le transport intermunicipal, MRC du Granit

	TRANSPORT INTERMUNICIPAL
Principaux constats	La MRC a déclaré compétence en transport collectif. Ceci peut permettre la centralisation des sommes consenties par le gouvernement dans la MRC.
	Le service de transport en commun intermunicipal est offert sur inscription et sur réservation préalable de 24 heures.
	Le transporteur est Trans-autonomie. Les places disponibles du transport adapté sont utilisées pour offrir le service de transport collectif.
	Le service est offert de 7h à 23 h du lundi au dimanche pour les municipalités de Frontenac, Lac-Mégantic et du secteur de Laval Nord. Les autres municipalités sont desservies selon un horaire prédéterminé.
	L'embarquement se fait à des lieux préalablement identifiés dans chacune des municipalités.
	Tous les véhicules sont adaptés
	Le transport collectif n'effectue aucun transport vers l'extérieur du territoire.

	TRANSPORT INTERMUNICIPAL
	Un déplacement sur le territoire coûte 2,75 \$. Un titre de 12 déplacements est également offert au tarif de 30 \$.
Subvention	La MRC bénéficie du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif volet I (transport collectif rural).

Tableau 31 : Constats portant sur l'accompagnement-transport bénévole, MRC du Granit

	ACCOMPAGNEMENT-TRANSPORT BÉNÉVOLE
Principaux constats	Le centre d'action bénévole couvre l'ensemble des municipalités. Les transports accompagnement-bénévole sont principalement pour des rendez-vous médicaux vers le CHUS.
	L'offre de transport accompagnement-bénévole n'est pas le seul service de transport offert par le CAB. Au besoin, il effectue des transports médicaux pour la population. Cette démarche ne crée pas d'insatisfaction au niveau des transporteurs taxis.
	Les bénéficiaires remboursent les bénévoles au taux de 0,41 \$ le kilomètre.
	Des discussions ont lieu entre le MTQ et l'Association des transports collectifs ruraux du Québec pour préciser le transport réalisé par les bénévoles. Le MTQ a présenté un rappel quant à l'utilisation de ce mode de transport dans le transport collectif en mettant en lumière que le conducteur doit œuvrer pour un organisme humanitaire reconnu par le MSSS, que la rémunération totale ne constitue qu'une contribution aux frais d'accompagnement et qu'il y a maintien d'un registre des transports. De même, la notion « d'accompagnement » doit demeurer l'élément fondamental de ce type de transport.
Subvention	Le CAB reçoit du financement de l'Agence de la santé et des services sociaux et autres organismes ou dons.

Tableau 32 : Constats portant sur le transport scolaire, MRC du Granit

	TRANSPORT SCOLAIRE
Principaux constats	La MRC est incluse dans le territoire des commissions scolaires des Hauts-Cantons, des Appalaches, Etchemin, et Eastern Township. Toutefois, aucune école de cette dernière commission scolaire n'est localisée sur le territoire de la MRC.
	Des places demeurent disponibles dans les véhicules scolaires.
	Aucun transport parascolaire n'est offert sur le territoire.
	Les élèves anglophones provenant du Granit doivent parcourir de grandes distances pour se rendre à l'école.
	Le défi du transport scolaire au cours des prochaines années sera de conjuguer avec la baisse de l'achalandage scolaire et l'étendue du territoire.
Subventions	Le transport scolaire est financé par le ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport (MELS) et par les revenus autonomes.

Tableau 33 : Constats sur le transport collectif, MRC du Granit

TRANSPORT INTERURBAIN	
Principaux constats	La MRC a déclaré compétence en transport collectif. Elle a également déclaré compétence en transport adapté, ceci permet de centraliser les sommes consenties par le gouvernement dans la MRC (certains programmes d'aides financières en transport collectif nécessitent la déclaration de compétence.)
	Les services de transport interrégional présents sur le territoire ne permettent pas à la population du Granit de l'utiliser dans une optique de déplacements pendulaires.
	Un service de transport interurbain est disponible du jeudi au dimanche.
	Celui-ci n'est pas adapté aux besoins de la population pour l'utiliser de façon optimale.
	L'achalandage de ce service a grandement diminué suite à l'ouverture du Cégep à Lac-Mégantic

Tableau 34 : Constats portant sur le taxi, MRC du Granit

TRANSPORT TAXI	
Principaux constats	Deux agglomérations taxis sont présentes sur le territoire.
	Dans l'agglomération de Lac-Mégantic, cinq des six permis sont utilisés.
	Aucun permis de l'agglomération de Lambton n'est utilisé.

Tableau 35 : Liens de transport à développement ou améliorer, MRC du Granit

LIENS DE TRANSPORT À DÉVELOPPEMENT OU AMÉLIORER	
Principaux constats	Les acteurs rencontrés mentionnent qu'il serait plus approprié de développer le transport à l'intérieur de la MRC avant de penser à un lien interrégional.
	Un réseau local devrait être complémentaire à un possible réseau interrégional.
	Un réseau interrégional devrait être élaboré en collaboration avec la MRC de Haut-Saint-François, si cela s'avère pertinent.

4.8 RÉSUMÉ DES FAITS SAILLANTS

Au niveau sociodémographique, la position géographique de la MRC fait en sorte que la population se destine à plusieurs destinations à l'extérieur de son territoire. Ainsi, il est plus difficile de construire des circuits interrégionaux vu les multiples destinations possibles, autant Québec, Saint-Georges-de-Beauce, que Sherbrooke.

La forte proportion de personnes travaillant au sein de leur municipalité de résidence ou sur le territoire de la MRC limite le développement d'une offre vers l'extérieur du territoire. À l'inverse, les MRC possédant une frontière importante avec la ville de Sherbrooke ont un fort potentiel de développement de lignes de circuits régulier pour les travailleurs.

Au niveau de l'offre de transport, le service est bien structuré à part l'utilisation de places disponibles à jour fixe sur l'ensemble de la MRC. Cependant, les intervenants du milieu sont d'accord qu'il faudrait accroître l'offre de service pour ultimement permettre plus de fréquence et plus de jours de service.

Des liens existent le vendredi soir et le dimanche soir à la fois vers Sherbrooke et Québec. Le service vers Sherbrooke est peu fréquenté surtout depuis l'ouverture d'un cégep à Lac-Mégantic. Nous pouvons ici voir une corrélation entre le niveau d'études universitaires complétées et l'accès au transport.

Au niveau des besoins, les jeunes devant se déplacer vers les grands centres peuvent y accéder de façon hebdomadaire, mais il est plus difficile d'effectuer des déplacements plus ponctuels. Cependant, il apparaît primordial de maintenir un lien vers Sherbrooke pour les institutions scolaires quand même bien que les travailleurs ne semblent pas s'exporter de la MRC. Il n'est pas de même pour les étudiants, principalement du niveau universitaire, que l'on retrouve sur le territoire.

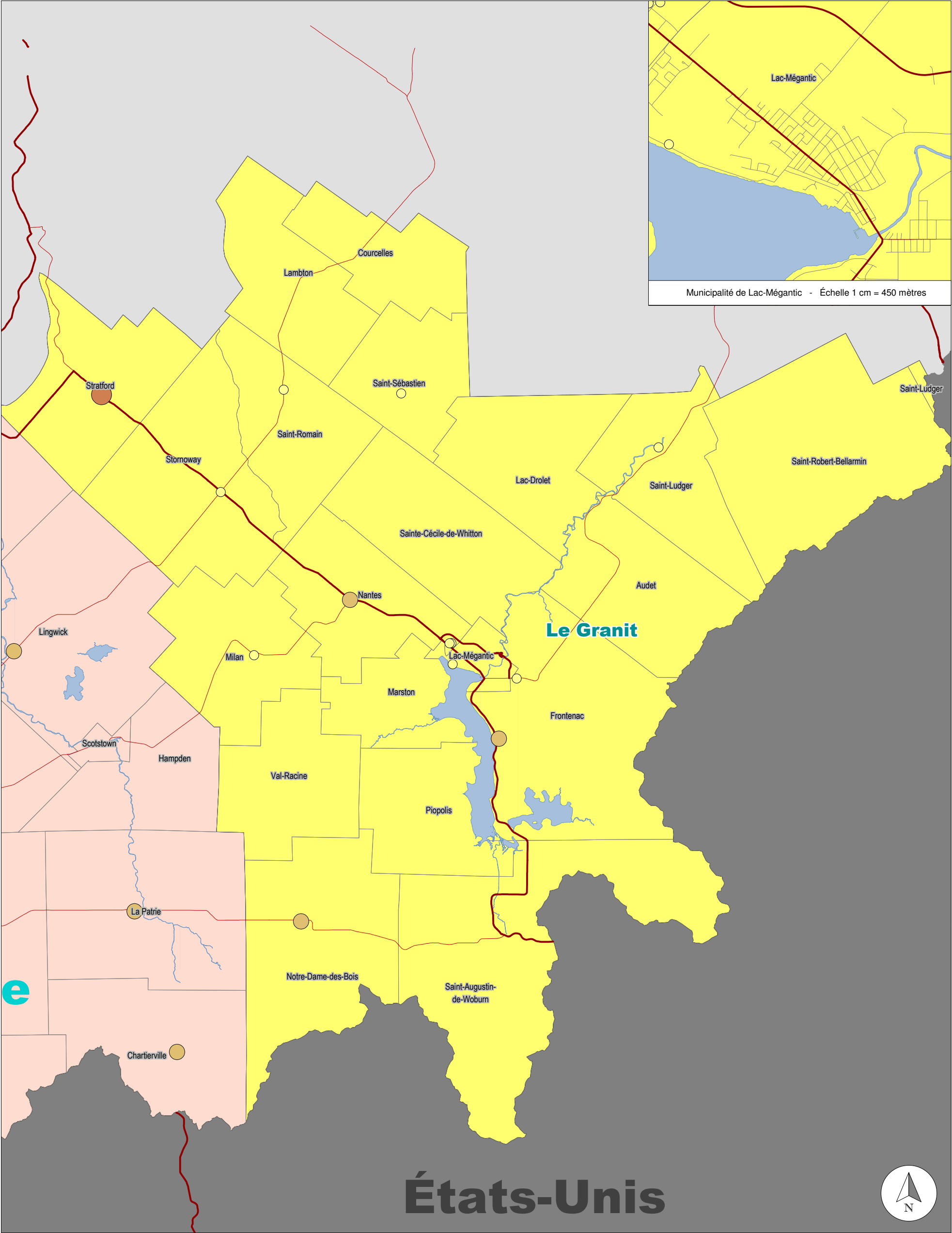
Cependant, ce type de service demanderait une bonne connexion avec le service de transport collectif de la MRC pour qu'un tel lien desserve l'ensemble des municipalités.

Les aînés de leur côté ont un service performant pour les déplacements locaux. Cependant il est peut-être déficient pour des déplacements hors territoire. Puisqu'il n'y a aucun lien régulier vers Sherbrooke, seuls les besoins en santé sont comblés, et ce, par l'utilisation de bénévoles qui sont de plus en plus rares.

Il en est de même pour les personnes cherchant à réparer une prothèse ou encore les parents d'un enfant handicapés devant se rendre à Sherbrooke pour les soins de son enfant.

Il y a donc peu de besoins vers l'extérieur sauf pour des besoins spécifiques. Un lien plus régulier pour permettre aux étudiants d'accéder facilement à la ville de Sherbrooke semble nécessaire. La lutte à l'exode des jeunes passe par une amélioration de la mobilité de ces derniers.

Finalement, il est primordial de planifier la desserte du territoire du Granit en complémentarité avec le Haut-Saint-François, possiblement vers Weedon.



Légende :

Municipalités régionales de comtés

- Coaticook
- Le Granit
- Le Haut-Saint-François
- Le Val-Saint-François
- Les Sources
- Memphrémagog
- Sherbrooke

Réseau routier principal

- Autoroute
- Route régionale
- Route principale

Provenance des employés

Selon le code postal

- 50 à 170 employés
- 25 à 49 employés
- 5 à 24 employés
- 2 à 4 employés
- 1 employé

Note :

Sources :
MAMROT, Répertoire des municipalités, 2012.
Adresses Québec © Gouvernement du Québec, Code postalMO, 2012
Centre hospitalier universitaire de Sherbrooke (CHUS), 2012.

SOCIÉTÉ
GESTRANS

Produit par : Ian D'Aragon, B. Urb.

Vérifié par : David Viannay, B.A.A.

Approuvé par : Jacques Deslauriers, Ing.



Conférence régionale
des élus de l'Estrie

Titre : CARTE 20
PROVENANCE DES EMPLOYÉS DU CENTRE
HOSPITALIER UNIVERSITAIRE DE SHERBROOKE (CHUS)
(MRC LE GRANIT)

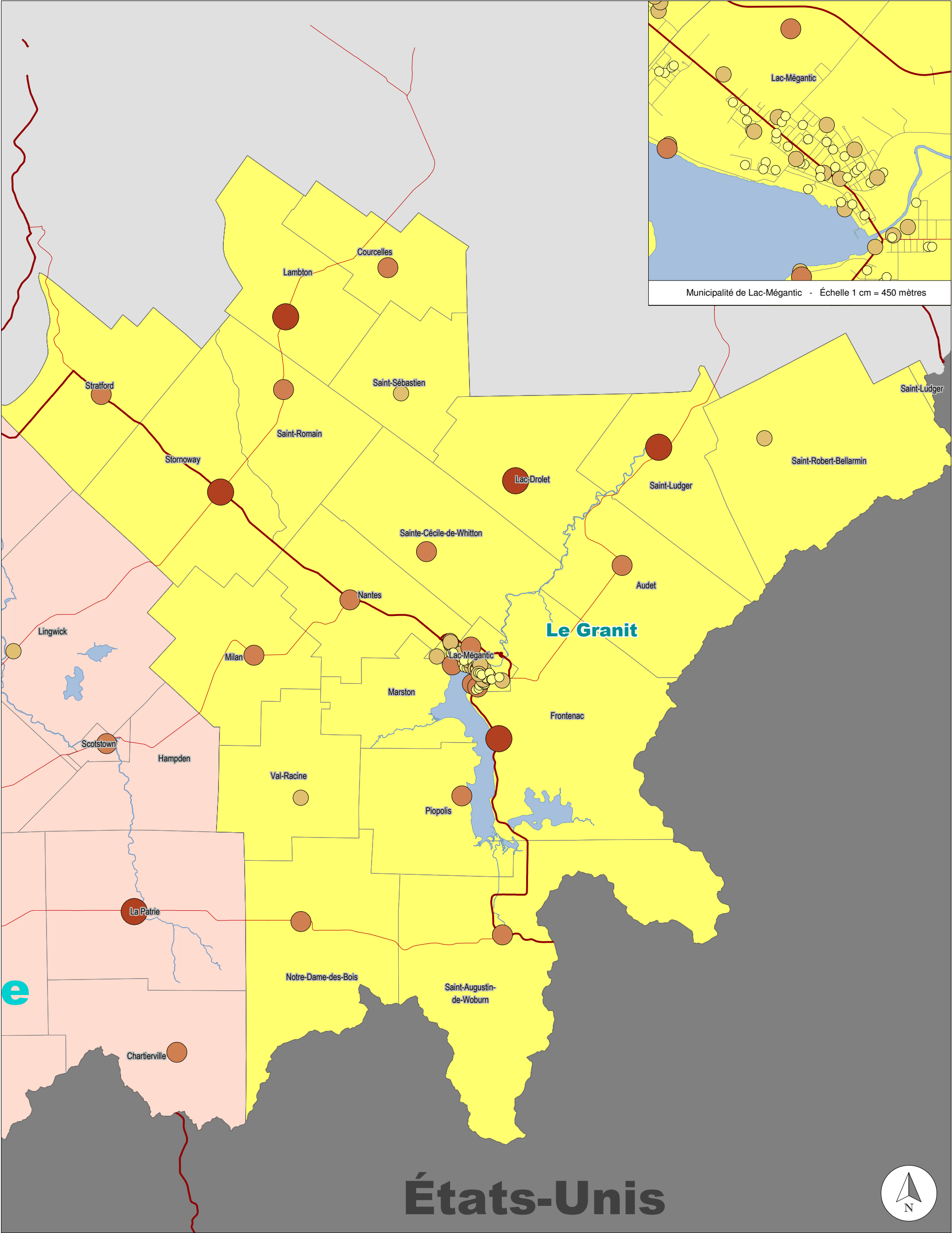
Projet :
ÉTUDE DES BESOINS ET DES SOLUTIONS
POSSIBLES POUR LE DÉVELOPPEMENT DU
TRANSPORT COLLECTIF INTER-MRC EN ESTRIE

Échelle : 1 cm = 3 km

Date : Décembre 2012

015-P-0001302-0-00-701-GT-D-0020-00

Rév. 00



Légende :

Municipalités régionales de comtés

- Coaticook
- Le Granit
- Le Haut-Saint-François
- Le Val-Saint-François
- Les Sources
- Memphrémagog
- Sherbrooke

Réseau routier principal

- Autoroute
- Route régionale
- Route principale

Provenance des étudiants

Selon le code postal

- 30 à 70 étudiants
- 10 à 29 étudiants
- 4 à 9 étudiants
- 2 à 3 étudiants
- 1 étudiant

Note :

Sources :
MAMROT, Répertoire des municipalités, 2012.
Adresses Québec © Gouvernement du Québec, Code postalMO, 2012
Université de Sherbrooke, 2012.

SOCIÉTÉ
GESTRANS

Produit par : Ian D'Aragon, B. Urb.

Vérifié par : David Viannay, B.A.A.

Approuvé par : Jacques Deslauriers, ing.



Conférence régionale
des élus de l'Estrie

Titre : CARTE 21
PROVENANCE DES ÉTUDIANTS DE L'UNIVERSITÉ DE
SHERBROOKE, À L'AUTOMNE 2012 (MRC LE GRANIT).

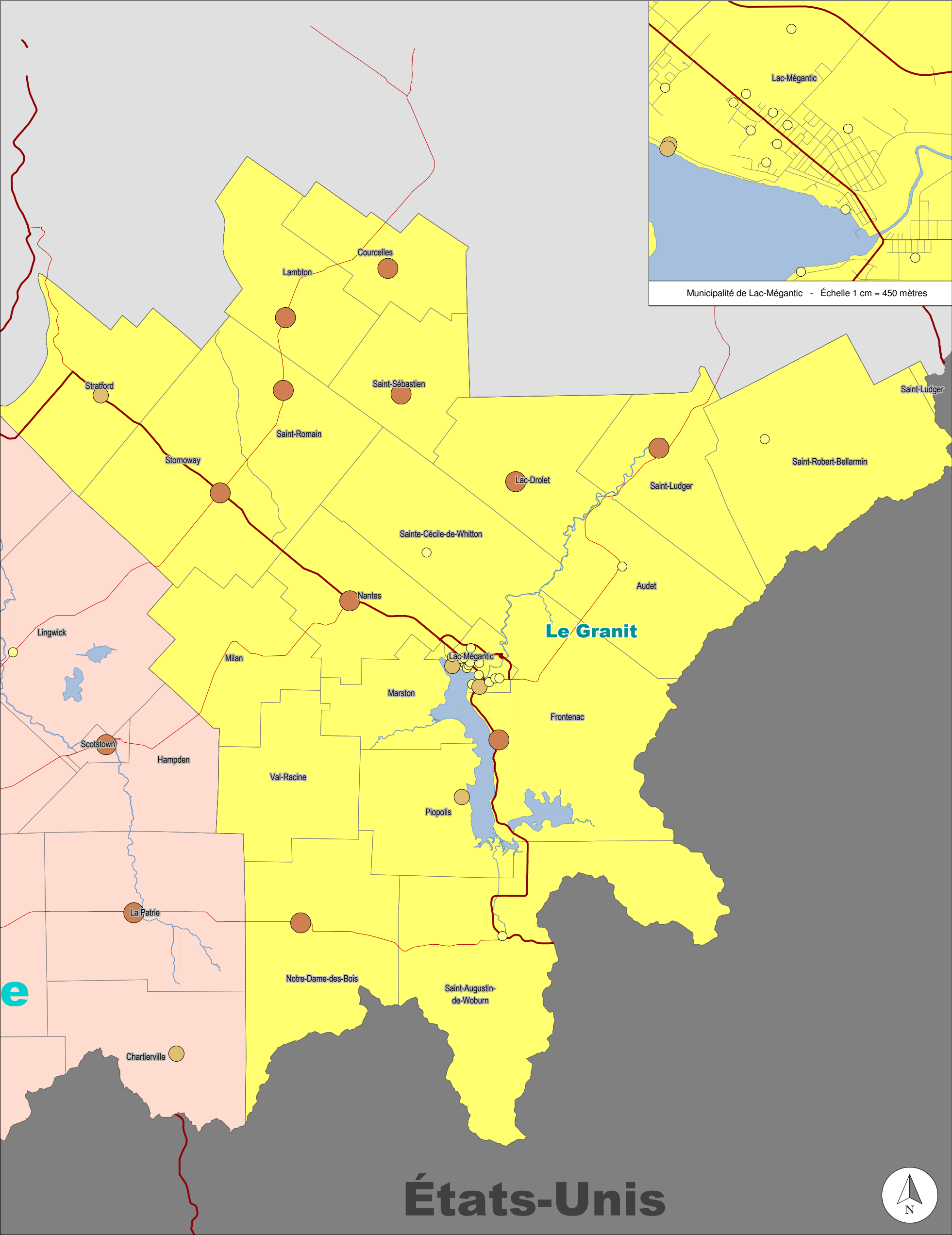
Projet :
ÉTUDE DES BESOINS ET DES SOLUTIONS
POSSIBLES POUR LE DÉVELOPPEMENT DU
TRANSPORT COLLECTIF INTER-MRC EN ESTRIE

Échelle : 1 cm = 3 km

Date : Décembre 2012

015-P-0001302-0-00-701-GT-D-0021-00

Rév. 00



Légende :

Municipalités régionales de comtés

- Coaticook
- Le Granit
- Le Haut-Saint-François
- Le Val-Saint-François
- Les Sources
- Memphrémagog
- Sherbrooke

Réseau routier principal

- Autoroute
- Route régionale
- Route principale

Provenance des étudiants

Selon le code postal

- 20 à 66 étudiants
- 11 à 19 étudiants
- 3 à 10 étudiants
- 2 étudiants
- 1 étudiant

Note :

Sources :
MAMROT, Répertoire des municipalités, 2012.
Adresses Québec © Gouvernement du Québec, Code postalMO, 2012
Cégep de Sherbrooke, 2012.

SOCIÉTÉ
GESTRANS

Produit par : Ian D'Aragon, B. Urb.

Véritié par : David Viannay, B.A.A.

Approuvé par : Jacques Deslauriers, ing.



Conférence régionale
des élus de l'Estrie

Titre : CARTE 22
PROVENANCE DES ÉTUDIANTS DU CÉGEP DE
SHERBROOKE, À L'AUTOMNE 2012 (MRC LE GRANIT).

Projet :
ÉTUDE DES BESOINS ET DES SOLUTIONS
POSSIBLES POUR LE DÉVELOPPEMENT DU
TRANSPORT COLLECTIF INTER-MRC EN ESTRIE

Échelle : 1 cm = 3 km

Date : Décembre 2012

015-P-0001302-0-00-701-GT-D-0022-00

Rév. 00

5 MRC DU HAUT-SAINT-FRANÇOIS

La MRC du Haut-Saint-François se trouve au cœur de la région administrative de l'Estrie. Son territoire est contigu à l'ouest par la Ville de Sherbrooke, au sud par la MRC de Coaticook et de l'État du Vermont, à l'est par la MRC du Granit et au nord-ouest par la MRC des Sources.

La MRC du Haut-Saint-François est composée de quatorze municipalités : Ascot Corner (M), Bury (M), Chartierville (M), Cookshire-Eaton (V), Dudswell (M), East Angus (V), Hampden (Ct), La Patrie (M), Lingwick (Ct), Newport (M), Saint-Isidore-de-Clifton (M), Scotstown (V), Weedon (M), Westbury (Ct).

5.1 CONTEXTE RÉGIONAL EN TRANSPORT DE PERSONNES

Le transport collectif est un enjeu important pour les principaux acteurs de la MRC. La proximité du Haut-Saint-François à la ville de Sherbrooke est un atout certain pour son développement. Toutefois, elle peut aussi créer, de façon bien involontaire, un certain ombrage à la MRC. Pour pallier cette situation, notamment au niveau du transport collectif, la communauté travaille d'arrache-pied pour offrir un service de transport performant. Puisque la ville de Sherbrooke offre un système performant de transport en commun, la MRC s'assure d'offrir un bon service afin de répondre aux attentes de nouveaux arrivants.

La mise sur pied prochaine d'un service de transport d'appoint sur réservation démontre l'importance accordée à cette question.

5.2 CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

Le concept d'organisation spatiale de la MRC du Haut Saint-François s'articule autour d'un centre régional de services composé des villes d'East Angus et de Cookshire-Eaton. Ce secteur renferme la majorité des industries, centres administratifs, commerces, services éducatifs, de santé et gouvernementaux. Plus du tiers de la population de la MRC se situe dans ce secteur.

Ensuite, les régions de Weedon et La Patrie occupent le rôle de centre intermédiaire. Elles offrent, aux municipalités avoisinantes, l'accès à divers services de base tels l'éducation, la consommation, service de santé et communautaire, ententes de loisir, etc.

La présence du Mont Mégantic en fait également un pôle touristique important pour la région. La partie nord-ouest du territoire est irriguée par la rivière Saint-François et ponctuée de nombreux lacs ce qui en fait un centre de villégiature important.

La partie sud du territoire, elle, est le principal lieu d'exploitation et de transformation de la ressource ligneuse.

5.3 DÉVITALISATION MUNICIPALE

Les perspectives démographiques de la MRC du Haut-Saint-François sont légèrement à la hausse. Toutefois, comme l'ensemble du Québec, l'accroissement démographique se fait sentir chez les personnes de 65 ans et plus (voir Annexe 1).

Le MAMROT recense trois municipalités dévitalisées sur le territoire de la MRC. La municipalité de Lingwick présentait, en 2006, un indice de développement de -5. La municipalité de Scotstown, elle, présentait un indice de développement de -5,95. Pour sa part, la municipalité de Newport accusait un indice de -9. Finalement, ces municipalités ont vu leur population variée de 7 %, 2,4 % et – 6,5 %, respectivement.

5.4 MIGRATION DE LA MAIN D'ŒUVRE

Les déplacements des travailleurs de la MRC du Haut-Saint-François se font principalement dans sa limite territoriale (voir carte 2, page 18). Ainsi, 58,7 % de la population de la MRC y travaille, ce qui est inférieur à la moyenne québécoise qui est de 66 % (tableau 4, page 23). Les femmes de la MRC sont plus susceptibles de travailler sur le territoire de la MRC dans une proportion de 46 % versus 37 % pour les hommes²⁶.

La migration la plus importante se fait vers la ville de Sherbrooke, 2 755 personnes (30 %) s'y déplacent pour le travail. La migration des travailleurs se fait principalement à l'intérieur de ses limites, soit une représentation de 58,7 %. Pour sa part, la MRC de Coaticook attire 2,8 % des travailleurs. La MRC de Memphrémagog, elle, attire 2 % des travailleurs, tandis que la MRC du Val-Saint-François attire 0,8 %. Pour ce qui est des MRC des Sources et du Granit, elles attirent à peine 0,1 % et 0,8 % des travailleurs. Finalement 4,9 % des travailleurs se déplacent à l'extérieur du territoire à l'étude (voir carte 2).

La migration des travailleurs nous apprend que les emplois disponibles sur le territoire de la MRC permettent à un grand nombre de ses citoyens d'y travailler. Cependant, la migration vers la ville de Sherbrooke représente près du tiers des déplacements des travailleurs. Les emplois disponibles sur le territoire attirent également beaucoup de Sherbrookoïses. Les villes périphériques de Cookshire-Eaton, East Angus et Ascot Corner, possèdent beaucoup d'emplois qui peuvent attirer des travailleurs de la ville de Sherbrooke, nous verrons plus loin que ces villes sont bien desservies en matière de transport collectif.

²⁶ Statistiques Canada 2006, op cit.

5.5 OFFRE DE TRANSPORT

La présente section présente le portrait des structures de transport existantes.

5.5.1 Motorisation en général

Selon les données de la SAAQ (2011), on dénombre 0,64 véhicule de promenade par personne dans la MRC. Ce ratio est supérieur au ratio provincial de 0,55 véhicule par personne. Le ratio de la MRC du Haut-Saint-François est similaire au ratio de motorisation de la MRC du Val-Saint-François.

5.5.2 Taxi

Dans la MRC, on dénombre 18 permis de taxi répartis sur trois (3) agglomérations de taxi couvrant six (6) municipalités sur les 14 de la MRC (voir carte 7, page 9). Il est à noter que les compagnies de taxi présentes dans les municipalités peuvent desservir les municipalités ne faisant pas partie d'un territoire désigné :

- ▶ L'**agglomération de La Patrie** comprend un (1) seul détenteur de permis réguliers sur un quota de deux et comprend le territoire municipal de La Patrie.
- ▶ L'**agglomération de Scotstown** comprend un seul (1) détenteur de permis réguliers sur un quota de deux et comprend le territoire municipal de Scotstown.
- ▶ L'**agglomération d'East Angus** regroupe deux (2) détenteurs de permis régulier sur un quota de douze (12) et comprend les municipalités d'Ascot Corner, East Angus, Westbury et Cookshire-Eaton.

Des dix-huit (18) permis disponibles dans la MRC, douze (12) sont disponibles. Le peu d'utilisation des permis de taxi laisse présager d'une probable faible rentabilité. Les besoins en transport d'appoint pourraient être en partie comblés par l'attribution d'un contrat de transport d'appoint à des compagnies de taxis.

5.5.3 Transport adapté

L'office des personnes handicapées du Québec (OPHQ) a produit en 2009 le « Portrait statistique de la population avec incapacité – région de l'Estrie »²⁷. À l'intérieur de ce document, des données portant sur le territoire de la MRC permettent de dresser le portrait de la population vivant avec des incapacités. Au total, en 2006, il était projeté que 2 295 personnes avaient une incapacité (voir tableau 38, page 97).

Parmi les 2 295 personnes recensées avec une incapacité, toutes ne requièrent pas les services de transport adapté.

La ville d'East Angus est la ville mandataire en transport adapté. Celui-ci est opéré par l'organisme Transport du Bonheur inc. et est basé à East Angus. Il offre un service de transport adapté sur la quasi-totalité du territoire de la MRC, à l'exception des municipalités de Chartierville et Hampden. Le transport adapté de l'organisme est un service qui est dit porte à porte, c'est-à-dire que le chauffeur doit fournir une assistance aux usagers lors de l'embarquement et du débarquement, ainsi qu'au cours du trajet si nécessaire.

²⁷ Ces estimations incluent les membres des collectivités autochtones et les personnes vivant dans les résidences pour personnes âgées (logements collectifs non institutionnels). Elles sont présentées selon les limites et les noms en vigueur en décembre 2007.

Les calculs sont réalisés à partir des données du Recensement de la population de 2006 et les taux de prévalence de l'incapacité de l'Enquête sur la participation et les limitations d'activités 2006, tout en respectant la répartition populationnelle (âge, sexe) du territoire calculé. Les résultats ont été arrondis vers le haut, au multiple de 5 le plus près.

Tableau 36 : Estimation du nombre de personnes ayant une incapacité, MRC du Haut-Saint-François, 2006

	AVEC INCAPACITÉ	SANS INCAPACITÉ	TOTAL
Total	2 295	19 410	21 705
Moins de 15 ans	115	3 710	3 825
<i>Incapacité légère à modérée</i>	60		
<i>Incapacité grave à très grave</i>	55		
15 ans et plus	2 180	15 700	17 880
<i>Incapacité légère à modérée</i>	1 270		
<i>Incapacité grave à très grave</i>	910		

Source: OPHQ, 2010.

Tableau 37 : Personnes avec incapacité selon l'âge, MRC du Haut-Saint-François, 2006

	INCAPACITÉ SELON LES ÂGES						Total
	15 ans et -	15-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et +	
Personnes avec incapacité	115	90	475	575	395	645	2 295
Personnes sans incapacité	3 710	2 575	5 070	6 140	1 275	640	19 410
Total	3 825	2 665	5 545	6 715	1 670	1 285	21 705

Source: OPHQ, 2010.

Tableau 38 : Type d'incapacité selon l'âge, MRC du Haut-Saint-François, 2006

	Total	moins de 15 ans	15 ans et +
<i>Population estimée en 2006 avec incapacité</i>			
<i>Retard de développement</i>	15	15	
<i>Problème de santé chronique</i>	110	110	
<i>Audition</i>	820	15	805
<i>Vision</i>	565	15	550
<i>Parole</i>	385	60	325
<i>Mobilité</i>	2130	15	2115
<i>Agilité</i>	2055	25	2030
<i>Douleur</i>	1900		1900
<i>Apprentissage</i>	550	100	450
<i>Déficience intellectuelle</i>	425	55	370
<i>Psychologique</i>	420	50	370
<i>Mémoire</i>	275		275
<i>Inconnu</i>	85	5	80

Source: OPHQ, 2010.

5.5.3.1 Transport du Bonheur inc.

L'organisme Transport du Bonheur inc. est basé à East Angus et assure le service de transport adapté aux citoyens de la MRC du Haut-Saint-François. L'administration et la répartition sont présentement effectués en régie. L'opération du minibus, elle, se fait à frais partagés.

Le service est offert 52 semaines par années à raison de 168 heures par semaine, sept jours sur sept.

Pour utiliser le transport, les clients doivent réserver 24 heures à l'avance par téléphone.

Aucun circuit régulier n'a pu être recensé, pour l'instant.²⁸

Un service de circuits adaptés sur demande vers Sherbrooke est également disponible.

Les places disponibles dans le transport adapté ne sont pas utilisées pour offrir du transport collectif.

5.5.3.2 Tarification

En 2009, la tarification variait de 2,25 \$ à 9,50 \$ par déplacement.

5.5.3.3 Budget

En 2009, les dépenses totalisaient 292 833 \$ dont 59 206 \$ en frais administratifs et 233 627 \$ en exploitation. Quant aux revenus, ils totalisaient 337 613 \$: 206 712 \$ (61,2 %) provenaient de la subvention du MTQ, 34 107 \$ (10,1 %) des usagers, 70 715 \$ (21 %) des municipalités, 22 198 \$ (6,6 %) d'autres services et 3 881 \$ (1,2 %) en autres revenus. Les tableaux suivants détaillent ces informations.

Tableau 39 : Dépenses du transport adapté, East Angus

	DÉPENSES	PART EN POURCENTAGE
Frais administratif	60 617 \$	25,9%
Frais d'exploitation	173 666 \$	74,1%
Autres services de transport	- \$	0,0%
Total	234 283 \$	100,0%

²⁸ La responsable de l'organisme n'a pu être rejointe pour compléter le portrait.

Tableau 40 : Revenus du transport adapté, East Angus

PROVENANCE	REVENUS	PART EN POURCENTAGE
Usagers	34 107 \$	10,1%
Municipalités	70 715 \$	20,9%
MTQ	206 712 \$	61,2%
Autres	22 198 \$	6,6%
Non relié au transport	3 881 \$	1,1%
Collectif régional	- \$	0,0%
Total	337 613 \$	100,0%

5.5.3.4 Achalandage

En 2009, on dénombre 15 083 déplacements pour 311 personnes admises.

Des 15 083 déplacements effectués par le service, 13 996 déplacements étaient ambulatoires, 695 en fauteuil roulant, et 392 accompagnateurs. On notait également que 78,3 % des déplacements étaient réguliers. On dénombre ainsi, 47,24 déplacements par personne admise.

De plus, 1 657 déplacements ont été effectués hors territoires, c'est-à-dire vers la ville de Sherbrooke.

5.5.3.5 Flotte

Le service utilisait, en 2009, un minibus d'une capacité.

5.5.4 Transport collectif régional

Le service offert actuellement dans la MRC est un service à circuit et horaire fixe entre certains centres de la MRC et la ville de Sherbrooke.²⁹ Un service de transport collectif d'appoint verra bientôt le jour. Il fonctionnera sur réservation lorsque quatre demandeurs se déplaceront vers le même lieu. La répartition informera la clientèle des points d'embarquement et de débarquement.

²⁹ CRÉ de l'Estrie, op. cit, page 18

Le transport collectif de la MRC dessert les municipalités d'Ascot Corner, East Angus et Cookshire-Eaton.

Le circuit fixe fut développé en fonction de la desserte étudiante du Cégep de Sherbrooke.

Présentement, seul le volet I du programme d'aide gouvernemental au transport collectif régional, soit le volet sur le transport collectif en milieu rural est utilisé. La MRC n'utilise pas le volet III du même programme, soit le transport régional par autocar. Toutefois, lors du déploiement du nouveau réseau d'appoint, celui-ci sera subventionné par le volet I et le volet III subventionnera le circuit actuel.

5.5.4.1 Circuit et horaire

Le tableau 41 de la page suivante présente l'horaire du minibus.

Tableau 41 : Horaire du transport collectif de la MRC du Haut-Saint-François

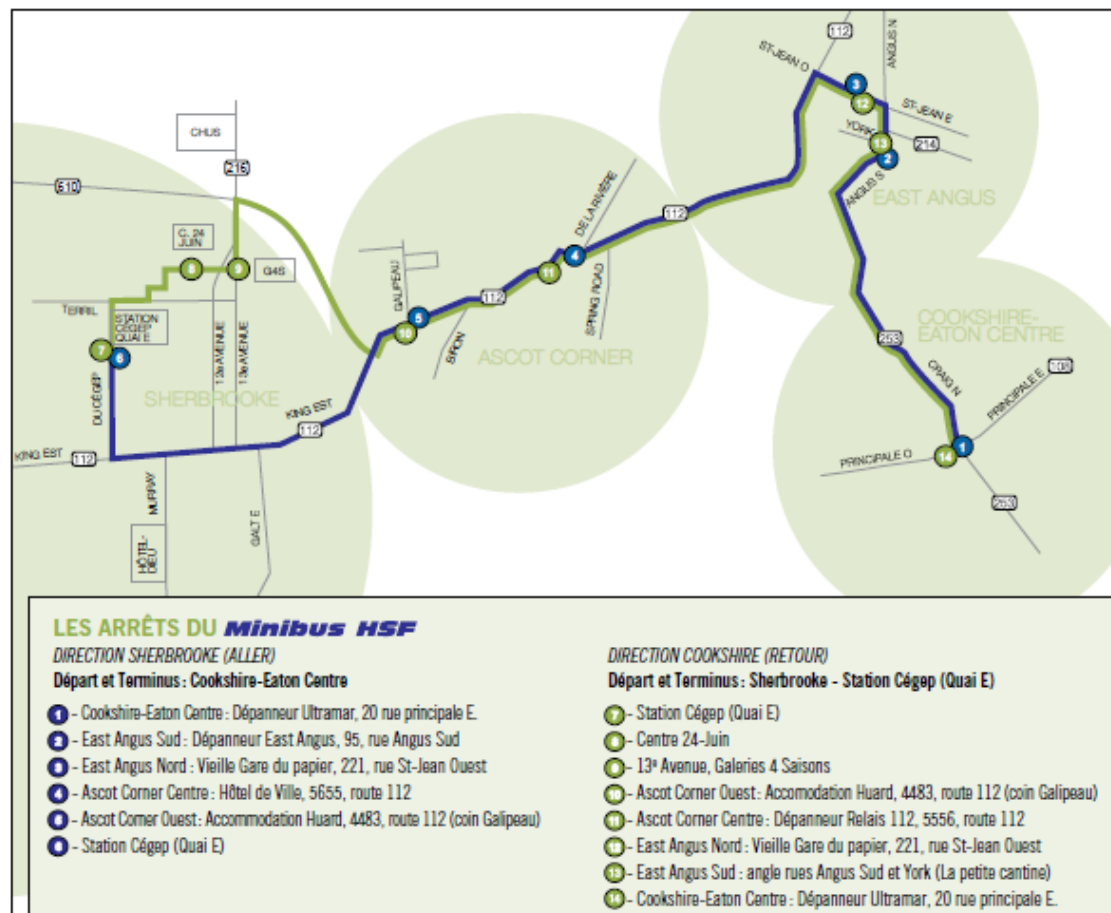
Lundi au vendredi					
Vers Sherbrooke	Cookshire-Eaton Centre	07:15	11:35		17:28
	East Angus Sud	07:24	11:44		17:37
	East Angus Nord	07:27	11:47		17:40
	Ascot Corner Centre	07:40	12:00		17:53
	Ascot Corner Ouest	07:45	12:05		17:58
	Cégep	08:00	12:20		18:15
Vers Cookshire-Eaton Centre	Cégep	08:01	12:45	16:45	18:16
	24-Juin	08:05	12:49	16:49	18:20
	Galleries 4 Saisons	08:06	12:50	16:50	18:21
	Ascot Corner Ouest	08:14	12:58	16:58	18:29
	Ascot Corner Centre	08:19	13:03	17:03	18:34
	East Angus Nord	08:32	13:16	17:16	18:47
	East Angus Sud	08:34	13:18	17:18	18:49
	Cookshire-Eaton Centre	08:43	13:27	17:27	18:58

Source : MRC du Haut-Saint-François,

http://www.mrchsf.com/grands_projets/transport/Depliant_MinibusHSF_2012_2013.PDF Consulté le 9 novembre.

Le circuit du minibus transite par les municipalités où il y a le plus d'habitants et par le fait même le plus d'étudiants. La figure 2 illustre le circuit emprunté par minibus HSF.

Figure 2 : Circuit du minibus HSF.



5.5.4.2 Tarifs

Le coût d'un titre de transport est de 3,00 \$ et le coût du laissez-passer mensuel est de 50 \$. Les enfants âgés de 5 ans et moins accompagnés d'un adulte voyagent gratuitement. Le paiement en espèce est toléré, surtout pour les gens provenant de Sherbrooke, puisque les points de vente du titre se retrouvent seulement sur le territoire de la MRC.

5.5.4.3 Achalandage

En 2011, 8 897 déplacements ont été effectués. De ces déplacements, 75 % représentaient la clientèle étudiante; 20 % représentaient les travailleurs, 3 % étaient pour le transport médical et 2 % pour les loisirs.

5.5.4.4 Flotte

Ce service est opéré avec un véhicule adapté de 24 places.

5.5.5 Transport accompagnement bénévole

La Fédération des centres d'action bénévole du Québec définit un centre d'action bénévole (CAB) comme une corporation autonome à but non lucratif, regroupant des organismes et/ou des personnes bénévoles, œuvrant sur un territoire délimité. La mission d'un organisme bénévole vise l'équité et le mieux-être d'une collectivité. Les CAB, plus précisément, ont pour but de promouvoir l'action bénévole sur une multitude de dimensions de l'activité humaine et de fournir une réponse à des besoins exprimés par leur communauté. Pour eux, le bénévolat est un instrument de développement, tant au niveau de la dimension sociale que personnelle, et est une ressource précieuse pour la population ayant des besoins d'aide matérielle et humaine.

Les CAB fournissent un service d'accompagnement-transport dans le but de maintenir l'autonomie de la personne et lui permettre de demeurer dans son milieu de vie, et ce, le plus longtemps possible. Ce service est effectué par un conducteur bénévole, lequel effectue cette activité dans le cadre d'un mandat d'un organisme communautaire reconnu. La clientèle visée par le service est composée de personnes adultes, nécessitant un soutien pour pallier à certaines limitations et ne pouvant pas utiliser un service de transport public ou privé. Habituellement, la clientèle est âgée de 65 ans et plus, et présente des signes de perte d'autonomie. Elle doit répondre à certains critères spécifiques aux organismes mandataires ou encore habiter à la maison. Il est à préciser que les CAB n'offrent pas de service pour les personnes hospitalisées, vivant dans un CHSLD, ayant un accès au transport adapté, nécessitant une surveillance ou bien en situation de crise. Ce sont plutôt des déplacements à motifs médical, paramédical, psychosocial ou encore d'autres motifs répondants aux demandes des mandataires, qui sont offerts. On rappelle que le ministère insiste sur la notion d'accompagnement pour les transports effectués par les CAB. Sans cet accompagnement, les déplacements devraient être effectués par d'autres modes de transport. Dans le cas où il n'y a aucune agglomération de taxi présente sur une partie du territoire du CAB, le MTQ pratique une certaine tolérance quant au motif des déplacements effectués. Ces organismes sont financés par le Ministère de la Santé et des Services sociaux, jusqu'à un plafond de 132 000 \$ pour tous services confondus, dont le transport. La problématique principale des CAB est le manque de chauffeurs bénévoles. À terme, il y aura une croissance au niveau de la demande de transport bénévole, sans toutefois compter sur un plus grand bassin de chauffeur.

Il n'y a qu'un seul centre d'action bénévole sur le territoire de la MRC du Haut-Saint-François. Celui-ci est situé à Weedon. Il offre le transport accompagné et le transport pour les personnes âgées du maintien à domicile. Le CAB offre également le transport pour le CSSS afin de

permettre à une clientèle aînée de participer à certaines activités. Il offre également le transport pour les prestataires de la sécurité du revenu afin de leur permettre l'accès à des services médicaux. Le nombre de bénévoles pouvant faire de l'accompagnement en transport n'est pas suffisant pour répondre à la demande. Les transports pour des services médicaux sont plus orientés vers le CHUS, à Sherbrooke. En moyenne, le CAB effectue 800 accompagnements par année.

Actuellement, le tarif du CAB est de 0,42 \$ du kilomètre, remboursé par le bénéficiaire. Dans le cas d'accompagnement pour les prestataires de la sécurité du revenu, de la SAAQ ou de la CSST, ces instances remboursent les bénévoles.

5.5.6 Transport scolaire

5.5.6.1 Commission scolaire des Hauts-Cantons

La commission scolaire des Hauts-Cantons possède un vaste territoire. Elle couvre la quasi-totalité de la MRC de Coaticook, à l'exception de la ville de Waterville, la MRC du Haut-Saint-François et une grande partie du territoire de la MRC du Granit.

En 2007-2008, la commission scolaire avait 4 771 élèves inscrits, dont près de 76 % étaient transportés. Au total, 124 véhicules étaient à la disposition de la commission scolaire, tous étaient des autobus à contrat. Bien que plus des trois quarts de la totalité des élèves soient transportés, le nombre d'élèves par place utilisable frôle l'indice de 0,70, soit deux élèves pour trois places disponibles. En 2007-2008, aucun élève n'était transporté par d'autres commissions scolaires.

Toutes choses étant égales par ailleurs, nous constatons qu'un tiers des places demeurent disponibles dans les véhicules de la Commission scolaire des Hauts-Cantons.

5.5.6.2 Commission scolaire Eastern Townships

La commission scolaire anglophone du territoire, la Eastern Townships School Board, possède un territoire très vaste de desserte, allant de la MRC Le Haut Richelieu à l'ouest, jusqu'à la MRC Le Granit à l'est, de la MRC Arthabaska au nord jusqu'aux frontières nationales au sud. La MRC du Haut-Saint-François représente plus du tiers de la commission scolaire. Les chiffres doivent donc être interprétés avec encore plus de prudence, puisque la situation peut être différente d'une région à une autre.

En 2007-2008, la commission scolaire avait 5 890 élèves d'inscrits, dont près de 95 % étaient transportés. Au total, 131 véhicules étaient à la disposition de la commission scolaire, dont 53 étaient des autobus à contrat. La commission possédait également 67 autobus, dont la majorité était des autobus de 10 ou 11 rangées (20 à 22 passagers). Bien que presque la totalité des élèves soit transportée, le nombre d'élèves par place utilisable frôle l'indice de

0,40, soit moins d'un élève pour deux places disponibles. Bien qu'il semble y avoir des places disponibles à bord des véhicules, des précisions sont à obtenir puisque l'on n'écarte pas la possibilité que les élèves soient combinés avec d'autres transports de commissions scolaires sur le même territoire.

L'école secondaire régionale Alexander Galt, située dans l'arrondissement de Lennoxville à Sherbrooke, reçoit les élèves anglophones du sud-est de l'Estrie. Les heures d'enseignement sont de 9 h 05 à 15 h 35.

5.5.6.3 *Commission scolaire de la Région-de-Sherbrooke*

Bien qu'aucune école de la Commission scolaire de la Région-de-Sherbrooke ne se trouve sur le territoire, un transport est organisé pour le déplacement des élèves de six institutions privées présentes sur le territoire de la ville de Sherbrooke. En effet la commission scolaire utilise dix véhicules pour desservir Coaticook, Valcourt, Windsor, Saint-François-Xavier-de-Brompton, Cookshire, East Angus, Magog (3 véhicules) et Katevale.

Malgré que les véhicules n'aient pas de places disponibles en ce moment, les représentants de la commission scolaire sont à l'écoute des demandes de MRC souhaitant utiliser ces véhicules. À moyen et long termes, le nombre d'élèves diminuera et il sera nécessaire de trouver une façon de remplir les véhicules.

L'utilisation de ces véhicules peut permettre la mise en place d'un transport collectif en utilisant les places disponibles 180 jours par année.

Des rapprochements ont d'ailleurs eu lieu entre la MRC et la CSRS.

5.5.6.4 *Transport scolaire / parascolaire et législation encadrant l'offre de services*

Selon l'article 291 de la *Loi sur l'instruction publique* (L.R.Q., chapitre 1.13.3), la commission scolaire est responsable de l'organisation du transport des élèves du matin et du soir, ainsi que pour les activités parascolaires en mode exclusif. De même, le *Règlement sur le transport des élèves* encadre de façon stricte l'octroi des contrats de transport scolaire. Par ailleurs, selon la *Loi sur les transports* (L.R.Q. chapitre 1-12) une MRC ou une municipalité locale n'a pas le pouvoir d'organiser un transport exclusif d'élèves (matin, soir et activités parascolaires). Les municipalités ne peuvent organiser que le transport collectif et adapté.

De ce cadre législatif, il en ressort qu'une commission scolaire ne peut demander à un organisme responsable du transport collectif régional d'organiser un service de transport parascolaire à moins que le service soit offert à d'autres types de clientèles (intégration).

5.5.7 **Covoiturage**

Aucune information sur des réseaux locaux de covoiturage n'a pu être recensée.

5.5.8 Transport interurbain

Un lien interurbain entre Lac-Mégantic et la ville de Sherbrooke existe. Celui-ci est effectué par un transporteur privé, Transport MB. Ce circuit se fait de Sherbrooke vers Lac-Mégantic le vendredi soir et un retour le dimanche soir vers Sherbrooke.

Tableau 42 : Horaire du service de transport interurbain de Sherbrooke vers Lac-Mégantic, Transport MB 2009

DÉPART	JEUDI - VENDREDI	SAMEDI	DIMANCHE
Sherbrooke	17:30	11:30	20:00
Ascot Corner	17:45	11:45	20:15
East Angus rte 243	sur demande	sur demande	sur demande
East Angus	17:55	11:55	20:25
Cookshire-Eaton	18:05	12:05	20:35
Bury : Rte 214	sur demande	sur demande	sur demande
Bury	18:15	12:15	20:45
Scotstown	18:35	12:35	21:05
Hampden : Canton & chemin St-Léon	sur demande	sur demande	sur demande
Milan	18:50	12:50	21:20
Nantes	19:00	13:00	21:30
Lac-Mégantic	19:20	13:20	21:50

Source : Commission des Transports du Québec, décision QPVC-05-00045

Tableau 43 : Horaire du service de transport interurbain de Lac-Mégantic vers Sherbrooke, Transport MB 2009

DÉPART	JEUDI-VENDREDI-SAMEDI	DIMANCHE
Lac-Mégantic	07:45	17:45
Nantes	08:05	18:05
Milan	08:15	18:15
Hampden : Canton & chemin St-Léon	sur demande	sur demande
Scotstown	08:30	18:30
Bury	08:50	18:55
Bury : Rte 215	sur demande	sur demande
Cookshire-Eaton	09:00	19:05
East Angus	09:10	19:15
East Angus rte 244	sur demande	sur demande
Ascot Corner	09:20	19:25
Sherbrooke	09:35	19:40

Source : Commission des Transports du Québec, décision QPVC-05-00045

Ce service interurbain n'est pas approprié pour un déplacement pendulaire. Il est plus optimisé pour le déplacement des jeunes ayant un logement étudiant à Sherbrooke. Selon l'exploitant, qui fait ce circuit avec un véhicule de 15 passagers, le service est de moins en moins utilisé.

5.6 BESOINS EN TRANSPORT

Dans cette section, il sera question d'énumérer les besoins exprimés par les organismes présents sur le territoire de la MRC du Haut-Saint-François.

5.6.1 Jeunes

La clientèle « jeune » fut identifiée très tôt comme clientèle cible du Minibus HSF. Ainsi, les jeunes cégépiens habitants aux abords de ce circuit sont bien desservis en termes de transport en commun. L'horaire du minibus est adapté en fonction de l'horaire du cégep. Cependant, le service de transport collectif n'est pas aussi facilement accessible pour les étudiantes provenant de l'est de la MRC.

Le service actuel de transport en commun est également utilisé par les jeunes participants aux plateaux de travail du centre jeunesse emploi.

Le centre de formation professionnelle de la MRC offre un programme d'ébénisterie unique sur le territoire de la région administrative. Par contre, le CFP Haut-Saint-François n'est pas un arrêt au retour. Il pourrait être intéressant d'offrir cet arrêt afin de permettre à des gens en provenance de Sherbrooke de s'y rendre.

5.6.1.1 Conclusion

L'offre en transport actuel présente une dichotomie territoriale entre l'ouest et l'est de la MRC. Le service en place répond très bien aux besoins des jeunes provenant de la partie ouest de la MRC et fréquentant les établissements d'enseignement supérieur de Sherbrooke. Cependant, la même chose ne peut être dite de l'extrémité est de la MRC. Bien sûr ceux-ci ont accès au service, mais ils doivent effectuer un déplacement de leur municipalité vers l'une des trois villes contigües à Sherbrooke. S'ils ont à prendre un véhicule pour accéder au service de transport en commun, il est probable qu'ils iront directement au Cégep avec leur voiture.

5.6.2 Personnes à faible revenu et travailleurs

La clientèle des travailleurs n'est pas perçue comme la clientèle cible du transport collectif, puisque ceux-ci possèdent, pour la plupart un véhicule personnel. Nonobstant cette réalité, il ne faut pas qu'elle soit un frein au développement du transport collectif.

Le plus grand bassin d'emploi de la MRC se situe dans le parc industriel de la ville d'East Angus. Ceci est notamment dû à la présence des industries Cascades, l'un des plus grands employeurs de la MRC. La MRC travaille présentement à la mise en place d'un parc industriel environnemental situé dans la municipalité de Bury. Ce type d'infrastructure requiert autant des employés spécialisés que des employés non spécialisés. Ainsi, un grand bassin d'emploi peut être disponible d'ici quelque temps.

Les divers centres de formation de la MRC et de la ville de Sherbrooke sont facilement accessibles grâce au minibus HSF. La problématique semble plus se situer au niveau de l'accessibilité à cette infrastructure de transport communautaire.

Nos tentatives auprès de la compagnie Cascades visant à obtenir les codes postaux des employés afin d'effectuer une étude origine-destination sont restées sans réponses.

5.6.2.1 Conclusion

Le service actuel répond bien aux besoins des gens en recherche d'emploi ou à faible revenu vivant à proximité de Sherbrooke. Le transport collectif leur permet un accès à la ville et aux différentes ressources qu'elle offre. Cependant les municipalités de la partie est de la MRC ont un accès limité à ce service. Un service d'appoint permettant une interconnectivité avec le service actuel pourrait pallier cette lacune à moyen terme.

5.6.3 Personnes âgées

Les représentants du milieu nous indiquent qu'une grande partie des demandes provenant de la population plus âgée concerne une desserte vers le Carrefour de l'Estrie pour faire des emplettes.

À l'instar des autres MRC, les personnes âgées désirent également avoir accès à des soins médicaux vers Sherbrooke, puisque des trois CLSC du territoire, seul un comporte une urgence mineure. Ainsi, tous les services de deuxième ligne sont seulement disponibles au CHUS. Les soins en oncologie, hémodialyse, radiothérapie, chimiothérapie et autres suivis spécialisés nécessitent un déplacement vers la ville centre.

La représentante du CSSS mentionne qu'il y a des besoins importants en transport pour l'ensemble de la population qu'il dessert, notamment en soins de santé particuliers.

5.6.3.1 Conclusion

Le service de transport actuel ne répond pas entièrement aux besoins des aînés. Cependant, les horaires du Minibus HSF suggèrent des connexions avec les réseaux de la STS pour se diriger vers les différents établissements de santé de la ville de Sherbrooke. Un mode de transport avec des connexions avec un autre service de transport en commun peut être stressant pour cette clientèle. Finalement, le service est également déficient dans la partie est de la MRC.

5.6.4 Transport pour les soins de santé

D'entrée de jeu, les intervenants rencontrés nous indiquent que l'horaire du Minibus HSF n'est pas adapté aux besoins de santé, notamment pour des déplacements vers le CHUS. Un service d'appoint vers le CHUS serait perçu comme une excellente idée. Ainsi, un transport pour une clientèle mobile, mais qui n'est pas éligible au transport adapté serait aussi apprécié.

Les usagers des différents CLSC présents sur le territoire mentionnent qu'il est parfois difficile d'y accéder faute de moyens de transport. La MRC souhaite pallier ce problème avec l'utilisation de son nouveau service de transport collectif d'appoint.

Seul le CLSC d'East Angus offre le service de prise de sang. Les personnes captives ne peuvent pas nécessairement se rendre à temps pour se prévaloir de ce service. Un service privé de prise sanguine est également disponible à Cookshire, mais celui-ci requiert des frais de 17 \$.

Selon les représentants de la MRC, les citoyens de la MRC se rendent à Sherbrooke pour des soins hospitaliers (près de 80 %) tandis que 20 % des citoyens se rendent à Asbestos.

Les services dits de deuxième ligne sont seulement disponibles à Sherbrooke, au CHUS. Ainsi, les services d'oncologie, d'hémodialyse, radiothérapie, chimiothérapie et autres suivis spécialisés nécessitent un déplacement vers Sherbrooke.

5.6.4.1 Conclusion

Le service de transport actuel ne répond pas entièrement aux besoins des aînés. Cependant, les horaires du Minibus HSF suggèrent des connexions avec les réseaux de la STS pour se diriger vers les différents établissements de santé de la ville de Sherbrooke. Un mode de transport avec des connexions avec un autre service de transport en commun peut être stressant pour cette clientèle. Finalement, le service est également déficient dans la partie est de la MRC.

5.6.5 Étudiants de l'Université de Sherbrooke

Le secteur ouest de la MRC est relativement bien desservi en transport collectif. La clientèle cible de ce service est principalement les étudiants du Cégep de Sherbrooke. Cependant, la station du cégep permet d'effectuer un déplacement vers l'Université de Sherbrooke avec le circuit 9/14 qui permet de rejoindre l'université en moins de 30 minutes. On dénombre 226 étudiants de l'université de Sherbrooke.

Le secteur est de la MRC est moins bien desservi en transport collectif et moins d'étudiants y résident. Toutefois, la municipalité de Weedon détient le plus grand nombre d'étudiants de ce secteur (voir carte 24, page 115).

5.6.6 Étudiants du Cégep de Sherbrooke

Le secteur ouest de la MRC est relativement bien desservi en transport collectif. La clientèle cible de ce service est principalement les étudiants du Cégep de Sherbrooke, donc le service leur convient très bien. Les données d'achalandage transmises par le CJE le confirment également. On dénombre 255 étudiants du Cégep sur le territoire et les feuilles d'achalandage nous apprennent que huit étudiants du cégep empruntent le service du transport collectif, soit 3 % de la population cégépienne.

Le secteur est de la MRC est moins bien desservi en transport collectif et moins d'étudiants y résident. La municipalité de Weedon détient le plus grand nombre d'étudiants de ce secteur (voir carte 25, page 116)

5.7 CONSTATS

Tableau 44 : Constats sociodémographiques et économiques, MRC du Haut-Saint-François

GÉOGRAPHIE, SOCIODÉMOGRAPHIE ET ÉCONOMIQUE	
Principaux constats	La géographie du territoire s'articule autour des pôles économiques de l'ouest du territoire: East Angus et Cookshire-Eaton.
	Bien que la population de la MRC soit en croissance, le nombre de personnes âgées de 65 ans devrait dépasser les 0-19 ans entre 2021 et 2026.
	La ville de Cookshire-Eaton concentre 24,1 % de la population de la MRC et la ville d'East Angus concentre 15,7 %. À elles deux, elles représentent le pôle démographique, de services, d'emplois, d'activités et de loisirs le plus peuplé.
	En 2006, l'âge médian (42,2 ans) était supérieur à l'âge médian québécois (41 ans)
	Le nombre de personnes par ménage dans la MRC du Haut-Saint-François (2,4 personnes) est similaire à l'ensemble du Québec (2,3 personnes)
	Le taux de scolarisation (28 % sans aucun diplôme) est inférieur à la moyenne québécoise (25 % sans aucun diplôme), et ce, en partie puisque la structure économique de la MRC demande moins d'emplois spécialisés.
	Le taux de faible revenu des familles dans la MRC était de 8,3 % en 2009.
	Le MAMROT répertorie trois municipalités dévitalisées sur le territoire de la MRC, soit Lingwick, Newport et Scotstown.
	Dans la MRC, 22 % de la population active travaille dans sa municipalité de résidence.
	La migration des travailleurs la plus forte (30 %) se fait vers la ville de Sherbrooke.
	4,9 % des travailleurs travaillent à l'extérieur du territoire à l'étude.
	La MRC du Haut-Saint-François possède le troisième plus haut ratio de véhicule par personne, soit 0,64.
	L'exode des jeunes pour accéder à l'université et à des programmes collégiaux plus diversifiés, de même que pour l'emploi est présent sur le territoire.
	L'exode des personnes âgées se fait également ressentir. Ceux-ci quittent la région pour se rendre vers Sherbrooke afin d'obtenir plus de services spécialisés, notamment au niveau des soins de santé.

Tableau 45 : Constats portant sur le transport adapté, MRC du Haut-Saint-François

TRANSPORT ADAPTÉ	
Principaux constats	La Ville d'East Angus est la ville mandataire en transport adapté.
	Le transport est administré par Transport du Bonheur et est basé à East Angus.
	En 2006, on recensait 2 295 personnes vivant avec une incapacité.
	Le service de transport collectif est disponible à la grandeur du territoire, à l'exception des territoires de Chartierville et Hampden.
	Le service est porte-à-porte et les circuits sont modulés en fonction des demandes.
	Le transport adapté offre un service hors territoire vers le CHUS.

TRANSPORT ADAPTÉ	
	Le service est offert 52 semaines par année à raison de 168 heures par semaines.
	L'administration et la répartition sont présentement faites en régie.
Subventions	Le transport adapté bénéficie du Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées.

Tableau 46 : Constats portant sur le transport intermunicipal, MRC du Haut-Saint-François

TRANSPORT COLLECTIF	
Principaux constats	La MRC a décalé compétence en transport collectif. La MRC s'occupe des finances et l'administration quotidienne est faite par le CJE.
	Le transport collectif dessert principalement le pôle économique de l'ouest de la MRC
	Le Minibus HSF est pensé pour les étudiants du Cégep de Sherbrooke et est effectué en circuit fixe. Il dessert le Cégep et le Centre 24 Juin.
	La MRC travaille au déploiement d'un système de transport collectif d'appoint sur réservation.
	La partie est de la MRC est moins bien desservie.
Subvention	La MRC bénéficie du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif volet I (transport collectif rural).
	Après le déploiement du nouveau système d'appoint, le volet I y sera consacré et le volet III financera le Minibus HSF.

Tableau 47 : Constats portant sur le transport scolaire, MRC du Haut-Saint-François

TRANSPORT SCOLAIRE	
Principaux constats	La MRC est incluse dans le territoire des commissions scolaires des Hauts-Cantons et Eastern Township
	Le défi du transport scolaire au cours des prochaines années sera de conjuguer avec la baisse de l'achalandage scolaire et l'étendue du territoire.
	Sur le territoire de la MRC du Haut-Saint-François, le transport parascolaire est problématique. L'étendue du territoire impose des contraintes budgétaires importantes.
	Des places demeurent disponibles.
	L'école secondaire régionale Alexander Galt, située à Lennoxville, accueille les élèves anglophones de la MRC.
	La commission scolaire n'offre plus de transport parascolaire.
Subventions	Le transport scolaire est financé par le ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport (MELS) et par les revenus autonomes.

Tableau 48 : Constats portant sur l'accompagnement-transport bénévole, MRC du Haut-Saint-François

ACCOMPAGNEMENT-TRANSPORT BÉNÉVOLE	
Principaux constats	Le centre d'action bénévole est situé à Weedon et couvre l'ensemble des municipalités. Les transports accompagnement-bénévole sont principalement pour des rendez-vous médicaux vers le CHUS
	Le service est également offert aux prestataires de la sécurité du revenu, de la SAAQ ou de la CSST.
	Le bénéficiaire doit défrayer 0,42 \$ du kilomètre au bénévole.
	Le transport doit être réservé 24 heures à l'avance.
	Le recrutement de bénévoles devrait devenir de plus en plus compliqué puisque la demande pour le transport accompagné est grandissante. Le nombre de bénévoles actuels ne permet pas de répondre à la demande
	Des discussions ont lieu entre le MTQ et l'Association des transports collectifs ruraux du Québec pour préciser le transport réalisé par les bénévoles. Le MTQ a présenté un rappel quant à l'utilisation de ce mode de transport dans le transport collectif en mettant en lumière que le conducteur doit œuvrer pour un organisme humanitaire reconnu par le MSSS, que la rémunération totale ne constitue qu'une contribution aux frais d'accompagnement et qu'il y a maintien d'un registre des transports. De même, la notion « d'accompagnement » doit demeurer l'élément fondamental de ce type de transport.
Subventions	Le CAB reçoit du financement de l'Agence de la santé et des services sociaux et autres organismes ou dons.

Tableau 49 : Constats portant sur le taxi, MRC du Haut-Saint-François

TRANSPORT TAXI	
Principaux constats	On dénombre 18 permis de taxi dans la MRC répartis sur trois agglomérations de taxi.
	Des 18 permis, 12 sont toujours disponibles

Tableau 50 : Constat sur le transport collectif, MRC du Haut-Saint-François

TRANSPORT INTERURBAIN	
Principaux constats	Un service de transport interurbain est disponible du jeudi au dimanche.
	Celui-ci n'est pas adapté aux besoins de la population pour l'utiliser de façon optimale
	L'achalandage de ce service a grandement diminué suite à l'ouverture du Cégep à Lac-Mégantic

Tableau 51 : Liens de transport à développement ou améliorer, MRC du Haut-Saint-François

LIENS DE TRANSPORT À DÉVELOPPEMENT OU AMÉLIORER	
Principaux constats	Utiliser le bon volet de subvention au bon circuit.
	Offrir une meilleure desserte de l'est de la MRC, plus particulièrement le secteur de Weedon
	Étudier la possibilité d'offrir une complémentarité avec la MRC du Granit.

5.8 RÉSUMÉ DES FAITS SAILLANTS

Au niveau sociodémographique, le vieillissement de la population entrainera des pressions sur le service de transport adapté et le Centre d'Action Bénévole d'où la nécessité de mettre en place un service de transport collectif. La MRC prépare déjà la mise sur place d'un transport collectif utilisant les places disponibles du transport adapté sur réservation.

Il y a une forte partie de la population qui a une destination hors du territoire pour le travail, alors que le service de transport interrégional est majoritairement utilisé par des étudiants. Il peut être nécessaire d'orienter le service dans les deux sens avec des horaires et des connexions destinées aussi aux travailleurs.

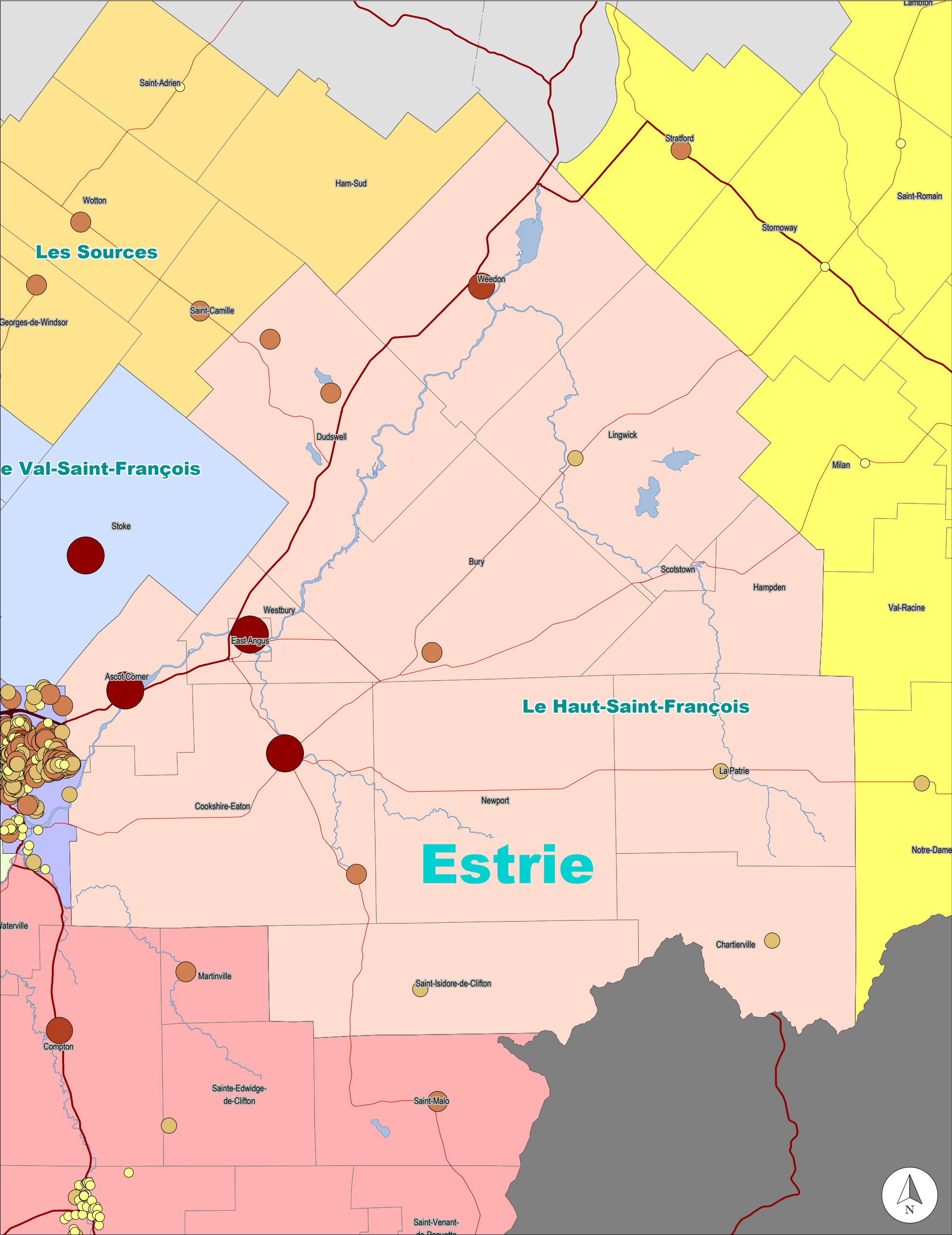
Au niveau de l'offre, l'existence d'un lien avec Sherbrooke pour les trois municipalités limitrophes de Cookshire-Eaton, East Angus et Ascot Corner démontre la faisabilité d'un lien pour les étudiants. Cependant, l'ensemble du territoire n'est pas couvert. Il y a donc un manque de desserte notamment le long de la 112 vers la municipalité de Weedon. On note également une inégalité de la couverture du territoire, l'est est moins bien desservi que l'ouest et il faudrait favoriser l'équité entre les citoyens du territoire.

Le transport adapté couvre l'ensemble du territoire. Il existe déjà un lien de transport adapté, avec l'utilisation de places disponibles ceci permettrait à l'ensemble de la population d'en profiter.

Au niveau des besoins, on dénote principalement des besoins pour les jeunes provenant de l'est du territoire de la MRC. En effet, seules les trois municipalités contigües à Sherbrooke ont un bon service. Il semble opportun de développer un service de transport collectif en collaboration avec le Granit si ceux-ci souhaitent développer un service régulier vers Sherbrooke. Ainsi, le service actuel de la MRC pourrait être modifié pour couvrir Weedon et les autres municipalités avec son service collectif.

Les aînés ont des besoins pour des soins de santé. Il faudrait voir si l'utilisation du transport adapté suffit ou s'il y a nécessité d'avoir un service d'appoint. Un service plus direct vers le CHUS limitant les transferts comme le suggère le service du Minibus HSF.

Le grand nombre de déplacements en provenance de Sherbrooke pour le travail laisse sous-entendre la possibilité d'offrir un service dans les deux sens avec un service plus près des horaires de travailleurs. Il faudrait ainsi voir la possibilité de faire correspondre via le service de transport collectif de la MRC pour le reste du territoire.



Légende :

Municipalités régionales de comtés

- Coaticook
- Le Granit
- Le Haut-Saint-François
- Le Val-Saint-François
- Les Sources
- Memphrémagog
- Sherbrooke

Réseau routier principal

- Autoroute
- Route régionale
- Route principale

Provenance des employés

Selon le code postal

- 50 à 170 employés
- 25 à 49 employés
- 5 à 24 employés
- 2 à 4 employés
- 1 employé

Note :

Sources :
MAMROT, Répertoire des municipalités, 2012.
Adresses Québec © Gouvernement du Québec, Code postalMO, 2012
Centre hospitalier universitaire de Sherbrooke (CHUS), 2012.

SOCIÉTÉ
GESTRANS

Produit par : Ian D'Aragon, B. Urb.

Vérifié par : David Viannay, B.A.A.

Approuvé par : Jacques Deslauriers, ing.



Conférence régionale
des élus de l'Estrie

Titre : CARTE 23
PROVENANCE DES EMPLOYÉS DU CENTRE
HOSPITALIER UNIVERSITAIRE DE SHERBROOKE (CHUS)
(MRC LE HAUT-SAINT-FRANÇOIS)

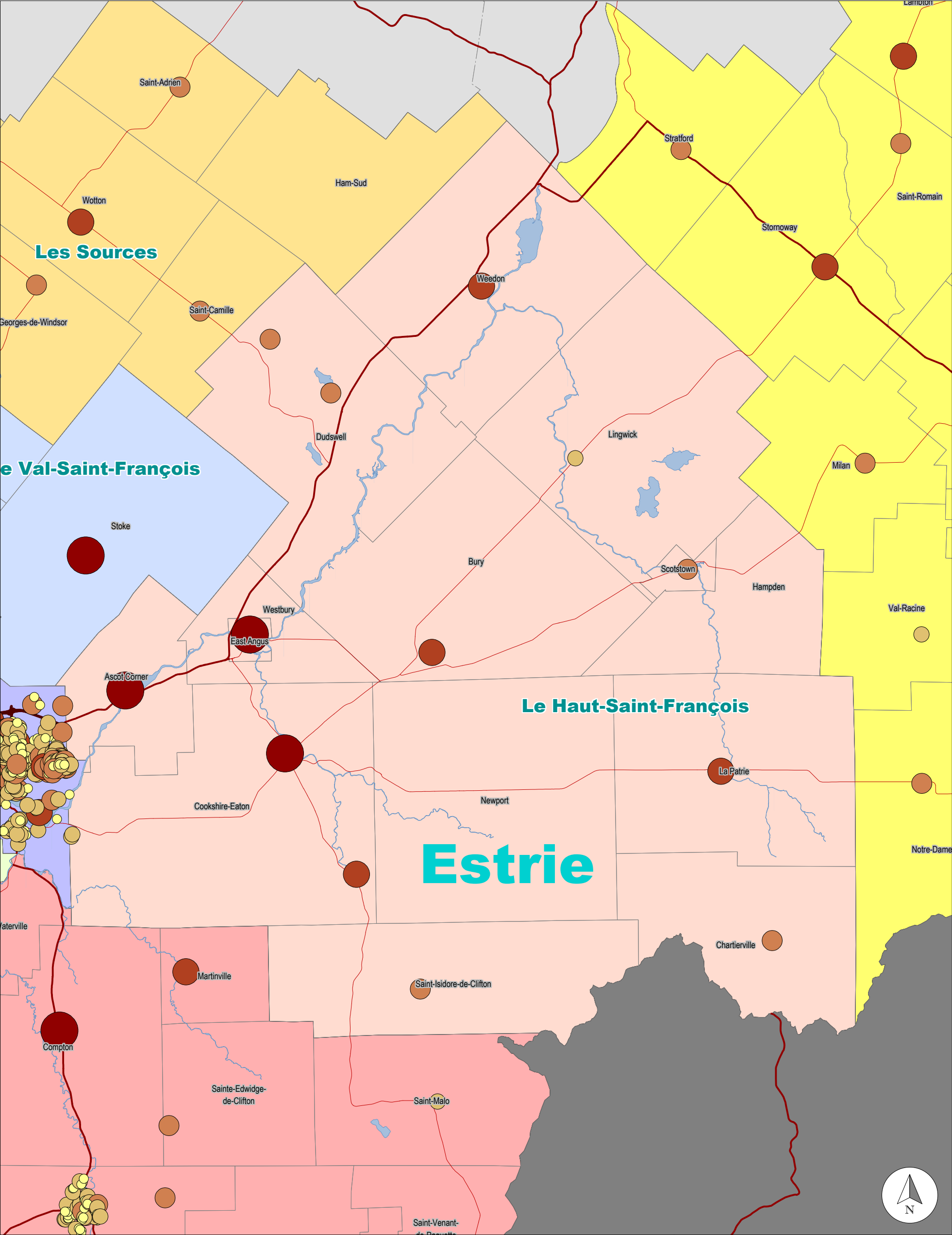
Projet :
ÉTUDE DES BESOINS ET DES SOLUTIONS
POSSIBLES POUR LE DÉVELOPPEMENT DU
TRANSPORT COLLECTIF INTER-MRC EN ESTRIE

Échelle : 1 cm = 2,5 km

Date : Décembre 2012

015-P-0001302-0-00-701-GT-D-0023-00

Rév. 00



Légende :

Municipalités régionales de comtés

- Coaticook
- Le Granit
- Le Haut-Saint-François
- Le Val-Saint-François
- Les Sources
- Memphrémagog
- Sherbrooke

Réseau routier principal

- Autoroute
- Route régionale
- Route principale

Provenance des étudiants

Selon le code postal

- 30 à 70 étudiants
- 10 à 29 étudiants
- 4 à 9 étudiants
- 2 à 3 étudiants
- 1 étudiant

Note :

Sources :
MAMROT, Répertoire des municipalités, 2012.
Adresses Québec © Gouvernement du Québec, Code postalMO, 2012
Université de Sherbrooke, 2012.

SOCIÉTÉ
GESTRANS

Produit par : Ian D'Aragon, B. Urb.
Vérifié par : David Viannay, B.A.A.
Approuvé par : Jacques Deslauriers, ing.



Conférence régionale
des élus de l'Estrie

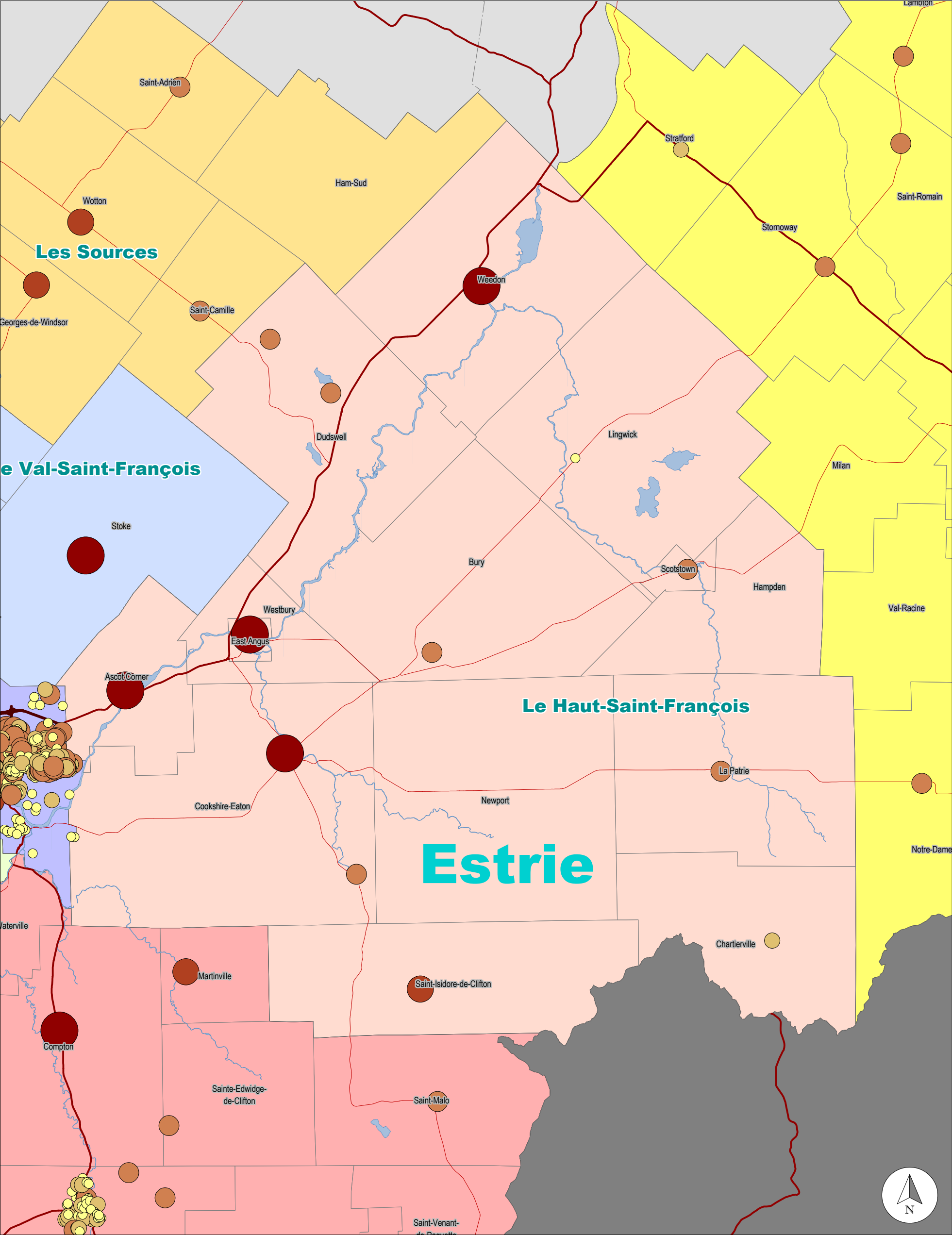
Titre : CARTE 24
PROVENANCE DES ÉTUDIANTS DE L'UNIVERSITÉ
DE SHERBROOKE, À L'AUTOMNE 2012
(MRC LE HAUT-SAINT-FRANÇOIS).

Projet :
ÉTUDE DES BESOINS ET DES SOLUTIONS
POSSIBLES POUR LE DÉVELOPPEMENT DU
TRANSPORT COLLECTIF INTER-MRC EN ESTRIE

Échelle : 1 cm = 2,5 km Date : Décembre 2012

015-P-0001302-0-00-701-GT-D-0024-00

Rév. 00



Légende :

Municipalités régionales de comtés

- Coaticook
- Le Granit
- Le Haut-Saint-François
- Le Val-Saint-François
- Les Sources
- Memphrémagog
- Sherbrooke

Réseau routier principal

- Autoroute
- Route régionale
- Route principale

Provenance des étudiants

Selon le code postal

- 20 à 66 étudiants
- 11 à 19 étudiants
- 3 à 10 étudiants
- 2 étudiants
- 1 étudiant

Note :

Sources :
MAMROT, Répertoire des municipalités, 2012.
Adresses Québec © Gouvernement du Québec, Code postalMO, 2012
Cégep de Sherbrooke, 2012.

SOCIÉTÉ
GESTRANS

Produit par : Ian D'Aragon, B. Urb.

Vérifié par : David Viannay, B.A.A.

Approuvé par : Jacques Deslauriers, ing.



Conférence régionale
des élus de l'Estrie

Titre : CARTE 25
PROVENANCE DES ÉTUDIANTS DU CÉGEP DE
SHERBROOKE, À L'AUTOMNE 2012
(MRC LE HAUT-SAINT-FRANÇOIS).

Projet :
ÉTUDE DES BESOINS ET DES SOLUTIONS
POSSIBLES POUR LE DÉVELOPPEMENT DU
TRANSPORT COLLECTIF INTER-MRC EN ESTRIE

Échelle : 1 cm = 2,5 km

Date : Décembre 2012

015-P-0001302-0-00-701-GT-D-0025-00

Rév. 00

6 MRC DU VAL-SAINT-FRANÇOIS

La MRC du Val-Saint-François se trouve à l'ouest de la région administrative de l'Estrie. Son territoire est contigu à l'ouest par les MRC de La Haute-Yamaska et Acton, au sud par la MRC de Memphrémagog et la Ville de Sherbrooke, à l'est par la MRC du Haut-Saint-François, au nord-est par la MRC des Sources et au nord-ouest par la MRC de Drummond.

La MRC du Val-Saint-François est composée de dix-huit municipalités : Bonsecours (M), Cleveland (Ct), Kingsbury (VI), Lawrenceville (VI), Maricourt (M), Melbourne (Ct), Racine (M), Richmond (V), Saint-Claude (M), Saint-Denis-de-Brompton (P), Sainte-Anne-de-la-Rochelle (M), Saint-François-Xavier-de-Brompton (P), Stoke (M), Ulverton (M), Valcourt (V), Valcourt, (Ct), Val-Joli (M), Windsor (V).

6.1 CONTEXTE RÉGIONAL EN TRANSPORT DE PERSONNES

La mobilité des personnes constitue un enjeu important pour le maintien et le développement des communautés rurales. L'ensemble de la MRC travaille de concert, par l'entremise de divers programmes, au maintien de son dynamisme. Un service de transport en commun répondant aux besoins de la population pourrait aider le milieu à conserver son dynamisme. Il facilite la rétention des aînées et des jeunes, permet un accès des services offerts par les institutions de la MRC à l'ensemble de la population et peut faciliter l'accès aux emplois. Il ne peut cependant garantir le succès de toutes ces entreprises.

6.2 CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

Le concept d'organisation spatiale d'un territoire constitue l'une des composantes importantes de la mobilité de sa population. Conséquemment, la demande en transport, qu'il soit collectif ou non, en est grandement influencée. La MRC du Val-Saint-François s'articule autour de trois pôles urbains, soit les villes de Richmond, Windsor et Valcourt. Les villes de Richmond et de Windsor suivent l'axe de l'Autoroute 55, tandis que les villes de Richmond et de Valcourt se situent sur l'axe de la route 243. Ainsi la ville de Richmond se situe au carrefour de ces deux axes. Les principales zones industrielles, représentant par le fait même les centres économiques de la MRC, sont situées dans ces pôles urbains.

Les activités agricoles se concentrent au cœur de la MRC dans les municipalités de Saint-Claude, Saint-François-Xavier-de-Brompton et Val-Joli. Le reste de territoire est à vocation agroforestière et combine les activités agricoles, l'élevage de bétails, l'exploitation forestière et l'extraction. L'activité forestière est principalement située dans la municipalité de Stoke et l'activité acéricole se concentre dans la sous-région de Valcourt.

Les municipalités de Saint-Denis-de-Brompton et de Stoke représentent, en quelque sorte, la « banlieue » dite de première couronne de la Ville de Sherbrooke, elles sont dites banlieue rurale et banlieue de villégiature, respectivement. C'est-à-dire que celles-ci présentent un milieu de vie pittoresque tout en demeurant à une très courte distance de la ville centre. Par ailleurs, la municipalité de Saint-Denis-de-Brompton a grandement profité du gel des permis de construire dans Saint-Élie-d'Orford dans l'arrondissement de Rock-Forest–Saint-Élie–Deauville.

6.2.1 Réseau routier

Le réseau routier de la MRC répond bien aux besoins de la population. Ses diverses ramifications couvrent efficacement l'ensemble du territoire. L'axe de l'autoroute 55 permet l'accès à deux des pôles urbains de la MRC, Richmond et Windsor, tout en conservant la circulation de transit vers la ville de Sherbrooke. Les routes 116 et 243 permettent l'accès aux territoires contigus, respectivement vers les MRC d'Acton et des Sources, et vers la MRC de La Haute-Yamaska. Les résidants de la sous-région de Valcourt, étant principalement sur l'axe de la 243, se rendent parfois dans la MRC de La Haute-Yamaska pour les emplettes ou certains services.

6.3 DÉVITALISATION MUNICIPALE

Les perspectives démographiques de la MRC du Val-Saint-François sont légèrement à la hausse. Toutefois, comme l'ensemble du Québec, l'accroissement démographique se fait sentir chez les personnes de 65 ans et plus (voir Annexe 1).

Aucune municipalité n'est considérée dévitalisée sur le territoire de la MRC du Val-Saint-François. Cependant, les municipalités de Cleveland, Kingsbury et Richmond présentaient un indice de développement négatif en 2006 (voir tableau 1, page 13).

6.4 MIGRATION DE LA MAIN D'ŒUVRE

Les déplacements des travailleurs de la MRC du Granit se font principalement dans sa limite territoriale. Ainsi, 56,7 % de la population de la MRC y travaille, ce qui est légèrement inférieur à la moyenne québécoise qui est de 66 %. Ce taux monte à 61 % lorsque nous y ajoutons les travailleurs sans adresse fixe de travail, mais dont les déplacements se font principalement à l'intérieur de la MRC. Les femmes sont plus susceptibles de travailler sur le territoire de celle-ci dans une proportion de 49 % versus 45 % pour les hommes³⁰.

³⁰ Statistique Canada 2007

La migration la plus importante se fait vers la ville de Sherbrooke, 3 235 personnes s'y déplacent pour le travail, soit 24 %. La migration vers la MRC des Sources représente à peine 1,4 % de la population active. Pour sa part, la MRC de Memphrémagog attire 2,4 % des travailleurs. Les MRC de Coaticook, du Haut-Saint-François et du Granit, elles, attirent respectivement 0,3 %, 0,6 % et à peine 0,1 % des travailleurs. Finalement, 8,9 % des travailleurs se déplacent à l'extérieur du territoire à l'étude (voir carte 2).

La migration des travailleurs nous apprend que les emplois disponibles sur le territoire de la MRC permettent à un grand nombre de ses citoyens d'y travailler. Les migrations externes, elles, nous apprennent que les liens d'emploi de la MRC du Val-Saint-François sont beaucoup plus orientés vers la ville de Sherbrooke. Les cartes 26 à 29 corroborent ces données.

Le grand nombre de déplacements vers Sherbrooke pourrait permettre l'utilisation d'un véhicule autant à aller qu'au retour.

6.5 OFFRE DE TRANSPORT

La présente section présente le portrait des structures de transport existantes.

6.5.1 Motorisation en général

Selon les données de la SAAQ (2011), on dénombre 0,65 véhicule de promenade par personne dans la MRC. Ce ratio est supérieur au ratio provincial de 0,55 véhicule par personne.

6.5.2 Taxi

Dans la MRC, on dénombre quatre (4) permis de taxi répartis sur trois (3) agglomérations de taxis couvrant quatorze municipalités (voir carte 7, page 26).

- ▶ **L'agglomération de Windsor** regroupe un détenteur de permis réguliers sur un quota de neuf et regroupe les territoires des municipalités de Windsor, Val-Joli et Saint-François-Xavier-de-Brompton.
- ▶ **L'agglomération de Richmond** regroupe deux détenteurs de permis régulier sur un quota de six et comprend les municipalités de Richmond, Melbourne, Cleveland et Kingsbury.
- ▶ **L'agglomération de Valcourt** regroupe un détenteur de permis régulier sur un quota de six et comprend les municipalités de Valcourt, canton de Valcourt, Lawrenceville, Saint-Anne-de-la-Rochelle, Bonsecours, Maricourt et Racine

La disponibilité de dix-sept des vingt-et-un permis de taxis laisse présager que l'exploitation d'un service de taxi n'est pas nécessairement rentable. Il pourrait y avoir intérêt à organiser le transport collectif avec la collaboration des compagnies présentes sur le territoire par la mise en place d'un transport d'appoint.

6.5.3 Transport adapté

L'office des personnes handicapées du Québec (OPHQ) a produit en 2009 le « Portrait statistique de la population avec incapacité – région de l'Estrie »³¹. À l'intérieur de ce document, des données portant sur le territoire de la MRC permettent de dresser le portrait de la population vivant avec des incapacités. Au total, en 2006, il était projeté que 3 065 personnes avaient une incapacité (voir tableau 52, page 121).

Parmi les 3 065 personnes recensées avec une incapacité, toutes ne requièrent pas les services de transport adapté.

La ville de Windsor est la ville mandataire en transport adapté. Celui-ci est opéré par l'organisme Trans-Appel Inc. et est basé à Windsor. Il offre un service de transport adapté sur l'ensemble du territoire de la MRC, à l'exception du territoire d'Ulverton. Le transport adapté de l'organisme est un service qui est dit porte à porte, c'est-à-dire que le chauffeur doit fournir une assistance aux usagers lors de l'embarquement et du débarquement, ainsi qu'au cours du trajet si nécessaire.

³¹ Ces estimations incluent les membres des collectivités autochtones et les personnes vivant dans les résidences pour personnes âgées (logements collectifs non institutionnels). Elles sont présentées selon les limites et les noms en vigueur en décembre 2007.

Les calculs sont réalisés à partir des données du Recensement de la population de 2006 et les taux de prévalence de l'incapacité de l'Enquête sur la participation et les limitations d'activités 2006, tout en respectant la répartition populationnelle (âge, sexe) du territoire calculé. Les résultats ont été arrondis vers le haut, au multiple de 5 le plus près.

Tableau 52 : Estimation du nombre de personnes ayant une incapacité, MRC du Val-Saint-François, 2006

	AVEC INCAPACITÉ	SANS INCAPACITÉ	TOTAL
Total	3 065	25 970	29 035
Moins de 15 ans	155	5 030	5 185
<i>Incapacité légère à modérée</i>	80		
<i>Incapacité grave à très grave</i>	75		
15 ans et plus	2 910	20 940	23 850
<i>Incapacité légère à modérée</i>	1 695		
<i>Incapacité grave à très grave</i>	1 215		

Source: OPHQ, 2010.

Tableau 53 : Personnes avec incapacités selon l'âge, MRC du Val-Saint-François, 2006

	INCAPACITÉ SELON LES ÂGES						Total
	15 ans et -	15-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et +	
Personnes avec incapacité	155	115	625	760	515	895	3 065
Personnes sans incapacité	5 030	3 290	6 815	8 245	1 685	905	25 970
Total	5 185	3 405	7 440	9 005	2 200	1 800	29 035

Source: OPHQ, 2010.

Tableau 54 : Type d'incapacité selon l'âge, MRC du Val-Saint-François

	Total	moins de 15 ans	15 ans et +
<i>Population estimée en 2006 avec incapacité</i>	3065		
<i>Retard de développement</i>	15	15	
<i>Problème de santé chronique</i>	110	110	
<i>Audition</i>	820	15	805
<i>Vision</i>	565	15	550
<i>Parole</i>	385	60	325
<i>Mobilité</i>	2130	15	2115
<i>Agilité</i>	2055	25	2030
<i>Douleur</i>	1900		1900
<i>Apprentissage</i>	550	100	450
<i>Déficiência intellectuelle</i>	425	55	370
<i>Psychologique</i>	420	50	370
<i>Mémoire</i>	275		275
<i>Inconnu</i>	85	5	80

Source: OPHQ, 2010.

6.5.3.1 *Trans-Appel inc.*

L'organisme Trans-Appel inc. est basé à Windsor et assure le service de transport adapté aux citoyens de la MRC du Val-Saint-François. Le service est présentement effectué à contrat et la répartition est effectuée en régie.

Le service est offert 52 semaines par années à raison de 60 heures par semaine, soit du lundi au vendredi de 6h30 à 18 h 30.

Pour utiliser le transport, les clients doivent réserver 24 heures à l'avance par téléphone.

Cinq circuits réguliers sont disponibles en transport adapté :

- ▶ Circuit Stoke – Windsor
- ▶ Circuit Saint-Claude – Windsor
- ▶ Circuit Richmond – Windsor
- ▶ Circuit Valcourt – Windsor
- ▶ Circuit Saint-Denis-de-Brompton/Saint-François-Xavier-de-Brompton – Windsor

Un transport régulier est offert les lundis, mercredis et vendredis entre Windsor et le CHUS pour les traitements d'hémodialyse. Le départ s'effectue à 6 h 15 et le retour à 12 h.

Un service de circuits adaptés sur demande vers Sherbrooke est également disponible. Les destinations peuvent varier selon la demande, mais les destinations favorites sont le CHUS et le centre-ville de Sherbrooke.

6.5.3.2 *Tarification*

La tarification de Trans-Appel inc. est de 2,75 \$ par déplacement peu importe le lieu d'origine et de destination à l'intérieur des limites de la MRC, pendant les heures régulières du lundi au vendredi.

Un déplacement vers Sherbrooke est de 6,50 \$.

6.5.3.3 *Budget*

En 2009, les dépenses totalisaient 464 493 \$ dont 79 668 \$ en frais administratifs et 384 825 \$ en exploitation. Quant aux revenus, ils totalisent 569 203 \$: 271 032 \$ (48 %) provenaient de la subvention du MTQ, 67 681 \$ (12 %) des usagers, 90 272 (16 %) des municipalités, 139

791 \$ (25 %) d'autres services³² et 427 \$ (0,08 %) en autres revenus. Les tableaux suivants détaillent ces informations.

Tableau 55 : Dépenses du transport adapté, Ville de Windsor

	DÉPENSES	PART EN POURCENTAGE
Frais administratif	60 713 \$	13,1%
Frais d'exploitation	333 832 \$	71,9%
Autres services de transport	69 948 \$	15,1%
Total	464 493 \$	100,0%

Tableau 56 : Revenus du transport adapté, Ville de Windsor

PROVENANCE	REVENUS	PART EN POURCENTAGE
Usagers	67 681 \$	11,9%
Municipalités	90 272 \$	15,9%
MTQ	271 032 \$	47,6%
Autres	29 382 \$	5,2%
Non relié au transport	427 \$	0,1%
Collectif régional	110 409 \$	19,4%
Total	569 203 \$	100,0%

6.5.3.4 Achalandage

En 2009, on dénombre 21 356 déplacements pour 578 personnes admises.

Des 21 356 déplacements effectués par le service, 18 751 déplacements étaient ambulatoires, 2 397 en fauteuil roulant et 208 avec accompagnateur. On notait également que 88 % des

³² Comprend le transport collectif

déplacements étaient réguliers. On dénombre ainsi, 36,59 déplacements par personne admise.

De plus, 2 820 déplacements ont été effectués hors territoires, c'est-à-dire vers la ville de Sherbrooke.

6.5.3.5 *Flotte*

Le service utilise sept minibus d'une capacité de huit personnes et deux fauteuils roulants.

6.5.4 **Transport collectif régional**

La MRC du Val-Saint-François a déclaré compétence en transport collectif. Celui-ci est également opéré par l'organisme Trans-Appel inc. depuis 2009 et est basé à Windsor. Il offre un service de transport collectif sur l'ensemble du territoire de la MRC avec circuit fixe.

Les circuits permettent de relier les municipalités de Valcourt, Saint-Denis-de-Brompton, Richmond et Windsor. Des places résiduelles dans le transport adapté peuvent également être utilisées. Le répartiteur établit les points d'embarquement en fonction des réservations.

Avant de pouvoir se prévaloir du transport collectif, un nouvel usager doit s'inscrire gratuitement au service. Par la suite, tout déplacement doit être réservé 24 heures à l'avance.

Seul le volet I du programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional est utilisé.

6.5.4.1 *Achalandage*

En 2011, 1 275 déplacements ont été effectués en transport collectif. De ces déplacements, 760 (60 %) étaient locaux et 515 (40 %) étaient hors territoire.

6.5.4.2 *Tarification*

La tarification est identique à la tarification du transport adapté (voir 6.5.3.2).

6.5.4.3 *Service de transport en commun Stoke – Sherbrooke*

Depuis le 1^{er} août 2012, un autobus parcourt la route 216 en direction de Sherbrooke. Le départ se fait au centre communautaire de Stoke au 387 rue Principale à 7 h 30. Le second arrêt est situé au Dépanneur au Coin du quatre à 7 h 40 pour arriver au CHUS à 7 h 50. Le circuit 53 de la STS permet aux étudiants et travailleurs de l'Université de Sherbrooke de se rendre au campus principal. Le centre de formation professionnelle 24 juin et le Cégep de Sherbrooke sont les deux derniers arrêts à 8 h 10.

Le retour effectue son départ à 16 h 30 au Cégep pour une arrivée à 17 h 10 au Centre communautaire.

Le tarif régulier est de 3 \$ par déplacement ou bien 65 \$ pour un titre mensuel. Les étudiants de 21 ans et moins, de même que les personnes âgées de 65 ans et plus peuvent se procurer un titre mensuel au coût de 50 \$. Le Cégep remettra à la fin de chaque session un remboursement de 15 \$ par mois aux étudiants ayant utilisé le service de transport en commun.

Ce projet bénéficie du volet III du programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional.

Le transport est effectué par le Transporteur La Québécoise.

6.5.5 Transport accompagnement bénévole

La Fédération des centres d'action bénévole du Québec définit un centre d'action bénévole (CAB) comme une corporation autonome à but non lucratif, regroupant des organismes et/ou des personnes bénévoles, œuvrant sur un territoire délimité. La mission d'un organisme bénévole vise l'équité et le mieux-être d'une collectivité. Les CAB, plus précisément, ont pour but de promouvoir l'action bénévole sur une multitude de dimensions de l'activité humaine et de fournir une réponse à des besoins exprimés par leur communauté. Pour eux, le bénévolat est un instrument de développement, tant au niveau de la dimension sociale que personnelle, et est une ressource précieuse pour la population ayant des besoins d'aide matérielle et humaine.

Les CAB fournissent un service d'accompagnement-transport dans le but de maintenir l'autonomie de la personne et lui permettre de demeurer dans son milieu de vie, et ce, le plus longtemps possible. Ce service est effectué par un conducteur bénévole, lequel effectue cette activité dans le cadre d'un mandat d'un organisme communautaire reconnu. La clientèle visée par le service est composée de personnes adultes, nécessitant un soutien pour pallier certaines limitations et ne pouvant pas utiliser un service de transport public ou privé. Habituellement, la clientèle est âgée de 65 ans et plus, et présente des signes de perte d'autonomie. Elle doit répondre à certains critères spécifiques aux organismes mandataires ou encore habiter à la maison. Il est à préciser que les CAB n'offrent pas de service pour les personnes hospitalisées, vivant dans un CHSLD, ayant un accès au transport adapté, nécessitant une surveillance ou bien en situation de crise. Ce sont plutôt des déplacements à motifs médical, paramédical, psychosocial ou encore d'autres motifs répondants aux demandes des mandataires, qui sont offerts. On rappelle que le ministère insiste sur la notion d'accompagnement pour les transports effectués par les CAB. Sans cet accompagnement, les déplacements devraient être effectués par d'autres modes de transport. Dans le cas où il n'y a aucune agglomération de taxi présente sur une partie du territoire du CAB, le MTQ pratique une certaine tolérance quant au motif des déplacements effectués. Ces organismes sont financés par le Ministère de la Santé et des Services sociaux, jusqu'à un plafond de 132 000 \$

pour tous services confondus, dont le transport. La problématique principale des CAB est le manque de chauffeurs bénévoles. À terme, il y aura une croissance au niveau de la demande de transport bénévole, sans toutefois compter sur un plus grand bassin de chauffeur.

Trois Centres d'action bénévole sont présents sur le territoire. Cette structure représente la réalité du territoire et chaque pôle urbain majeur possède son propre CAB. Tous sont concernés par l'issue du transport collectif et souhaitent la meilleure des collaborations avec les intervenants de la MRC, à l'intérieur des limites légales de leur mandat. Dans cette section, on verra chacun de ces centres en détail, notamment au niveau du territoire de desserte, ainsi qu'au niveau du service de transport offert.

6.5.5.1 *CAB de Richmond*

Basé à Richmond, le centre d'action bénévole couvre le territoire des municipalités de Richmond, Melbourne, Cleaveland et Ulverton. Il effectue environ 1450 accompagnements par année. En termes de ressources humaines, une personne est attitrée à temps partiel, à raison de 26 heures par semaine. Le CAB compte sur une équipe d'environ une quinzaine de bénévoles, tous plus disponibles les uns que les autres, pour faire les déplacements. Le CAB offre le service d'accompagnement médical et de l'aide aux commissions. La procédure de réservation est fixée à 48 heures d'avance, sans toutefois exclure les demandes tardives. Actuellement, le tarif du CAB est de 0,41 \$ du kilomètre. Dans le cas d'accompagnement pour les prestataires de la sécurité du revenu, de la SAAQ ou de la CSST, ces instances remboursent les bénévoles.

6.5.5.2 *CAB de Valcourt*

Basé à Valcourt, le centre d'action bénévole couvre le territoire des municipalités de Valcourt, Sainte-Anne-de-la-Rochelle, Bonsecours, Lawrenceville, canton de Valcourt, Racine et Maricourt. Il effectue environ 501 accompagnements par année. En termes de ressources humaines, une personne est attitrée, à raison de 35 heures par semaine, au poste de coordonnatrice en transport bénévole. Le CAB compte sur une équipe d'environ une vingtaine de bénévoles, tous plus disponibles les uns que les autres, pour faire les déplacements. Comme pour les autres centres, la procédure de réservation est fixée à 72 heures d'avance, si possible une semaine à l'avance. Actuellement, le tarif du CAB est de 0,41 \$ du kilomètre. Dans le cas d'accompagnement pour les prestataires de la sécurité du revenu, de la SAAQ ou de la CSST, ces instances remboursent les bénévoles. Finalement, le CAB bénéficie d'une subvention du fonds J-A Bombardier et permet le remboursement du tiers du déplacement payé par les bénéficiaires.

6.5.5.3 CAB de Windsor

Basé à Windsor, le centre d'action bénévole couvre le territoire des municipalités de Windsor, Saint-Claude, Saint-François-Xavier-de-Brompton, Saint-Denis-de-Brompton, Stoke et Valjoli. Il effectue environ 272 accompagnements par année. En termes de ressources humaines, une personne est attitrée à temps partiel. Le CAB compte sur une équipe d'environ une douzaine de bénévoles, tous plus disponibles les uns que les autres, pour faire les déplacements. Cependant, les nouvelles réalités font en sorte que les baby-boomers font déjà du bénévolat auprès de leurs parents malades et de leurs enfants et petits-enfants. Ils sont donc beaucoup moins disponibles. Comme pour d'autres centres, la procédure de réservation est fixée à 24 heures d'avance. Actuellement, le tarif du CAB est de 0,41 \$ du kilomètre. Cependant, le CAB a instauré une grille tarifaire variable en fonction de la moyenne hebdomadaire du prix de l'essence.

6.5.6 Transport scolaire

Deux commissions scolaires se retrouvent sur le territoire. La commission scolaire des Sommets est la principale commission francophone, desservant l'ensemble de la MRC. Au niveau de la sphère anglophone, la commission scolaire Eastern Township assure le service sur le territoire de la MRC en entier.

6.5.6.1 Commission scolaire des Sommets

La commission scolaire comptait au total, lors de l'année scolaire 2007-2008, près de 8 215 élèves, soit environ 68,3 % qui étaient transportés par le service d'autobus. Au total, la commission scolaire avait à sa disposition 113 véhicules, dont 95 étaient des autobus à contrat. Les 18 autres véhicules étaient des berlines. La commission scolaire fait affaire avec une douzaine de transporteurs.

Le service de transport est offert aux élèves des niveaux préscolaire, primaire et secondaire. Il est également possible d'offrir le service aux établissements d'enseignement professionnel ou pour adultes. Le service est offert au courant de l'année scolaire, soit à raison de 180 jours par année. Certaines normes sont mises en place pour désigner si un élève peut utiliser le service ou pas, notamment avec la distance à parcourir jusqu'à l'école. Ces normes peuvent être dérogées dans le cas où l'élève habite à proximité ou dans une zone à risque, par exemple sur une route où la vitesse maximum est fixée à 70 km/h. De plus, afin de déterminer à quelle école un élève sera admis, la commission scolaire a mis à la disposition du public un outil de

localisation et de calcul, à partir de leur site Internet. Géobus³³ permet d'identifier l'école que fréquentera l'élève, selon son lieu de résidence.

Le transport se fait à une seule fréquence le matin et en fin d'après-midi, soit deux fois au total. La commission scolaire tente par plusieurs moyens d'établir un niveau d'efficience élevé au niveau des places utilisées dans les autobus. Un système de transfert d'autobus a d'ailleurs déjà été mis en fonction, afin de pallier au faible taux d'occupation des véhicules. En 2007-2008, le nombre d'élèves transportés par places disponibles était de 0,88, soit inférieur à une personne. La Commission scolaire admet effectivement qu'il y a quelques places disponibles à bord des véhicules. On dénote une légère tendance vers la baisse, signifiant effectivement qu'il y aurait des places disponibles à bord des véhicules pour pouvoir transporter des usagers du transport collectif.

Il y a eu projet-pilote effectué en 2011 par la MRC des Sources pour desservir les municipalités de Saint-Adrien et d'Ham-Sud. Cependant, ce projet n'a pas eu le succès escompté puisqu'aucun déplacement n'a été effectué. Il n'a pas été reconduit pour l'année scolaire 2012-2013.

6.5.6.2 *Commission scolaire de la Région-de-Sherbrooke*

La commission scolaire de la Région-de-Sherbrooke ne dessert qu'une partie du territoire, alors l'interprétation des chiffres mentionnés dans cette section doit donc être mitigée. En 2007-2008, la commission scolaire enregistrait un peu plus de 17 000 élèves. D'entre eux, près de 64 % étaient transportés. Le parc de véhicule de la commission scolaire était de 177 véhicules, dont 143 autobus à contrat. Contrairement à la commission scolaire des Sommets, le nombre d'élèves transportés par place utilisable dépasse la capacité de base, soit à environ 1,21 élève par place. Ce taux d'utilisation peut être différent d'une région à une autre de la commission scolaire. Par exemple, des autobus urbains peuvent être utilisés dans le centre urbain de Sherbrooke, augmentant la possibilité d'avoir des élèves debout à bord des véhicules. Quelques précisions devront être obtenues de la commission scolaire si une entente pour le transport collectif en découle.

La commission scolaire de la Région-de-Sherbrooke fait également le transport d'élève de diverses institutions privées sur le territoire de la ville de Sherbrooke. Les véhicules scolaires en provenance de Windsor et Valcourt, et desservant ces institutions privées ont des places

³³ Commission scolaire des Sommets, Site Internet, 2012, consulté le 10 novembre 2012, http://mizar.csdessommets.qc.ca/transport_scolaire/Pages/Anonyme/parents/page.fr.aspx

disponibles. Celles-ci pourraient être utilisées comme transport d'appoint vers Sherbrooke à raison de 180 jours par années.

6.5.6.3 *Commission scolaire Eastern Townships*

La commission scolaire anglophone du territoire, la Eastern Townships School Board, possède un territoire très vaste de desserte, allant de la MRC Le Haut Richelieu à l'ouest, jusqu'à la MRC Le Granit à l'est, de la MRC Arthabaska au nord jusqu'aux frontières nationales au sud. La MRC Memphrémagog ne représente qu'environ un douzième du territoire. Les chiffres doivent donc être interprétés avec encore plus de prudence, puisque la situation peut être différente d'une région à une autre.

En 2007-2008, la commission scolaire avait 5 890 élèves d'inscrits, dont près de 95 % étaient transportés. Au total, 131 véhicules étaient à la disposition de la commission scolaire, dont 53 étaient des autobus à contrat. La commission possédait également 67 autobus, dont la majorité était des autobus de 10 ou 11 rangées (20 à 22 passagers). Bien que presque la totalité des élèves soit transportée, le nombre d'élèves par place utilisable frôle l'indice de 0,40, soit moins d'un élève pour deux places disponibles. Bien qu'il semble y avoir des places disponibles à bord des véhicules, des précisions sont à obtenir puisque l'on n'écarte pas la possibilité que les élèves soient combinés avec d'autres transports de commissions scolaires sur le même territoire.

6.5.7 **Covoiturage**

Aucune information sur des réseaux locaux de covoiturage n'a pu être recensée.

6.5.8 **Transport interurbain**

Le transporteur La Québécoise opère un lien quotidien Québec – Sherbrooke, via Victoriaville et un lien Trois-Rivières – Sherbrooke, via Drummondville.

Le premier lien transite par la MRC des Sources (voir tableau 72 et tableau 73, page 157) et permet une certaine mobilité entre les deux MRC.

Les heures de départ du lien quotidien de Québec vers Sherbrooke sont plus propices au transport interurbain qu'au transport collectif quotidien. Le premier départ en partance de Québec s'effectue à 8 h 40 et arrive à Richmond à 11 h 40 et se dirige ensuite vers Windsor pour 11 h 50. Ce voyage arrive à Sherbrooke à 12 h 20. Il est donc peu utile dans une optique de déplacement quotidien. Le retour s'effectue à 18 h 30, arrive à Windsor à 18 h 55 et arrive finalement à 19 h 10 à Richmond.

Le coût de ce service est cependant assez dispendieux pour un usage quotidien, puisqu'il est offert dans une optique de transport interurbain.

Le lien de Trois-Rivières vers Sherbrooke, lui, quitte son point d'origine le lundi et samedi à 13 h et arrive à Richmond à 14 h 55, puis à Windsor à 15 h 10 pour finalement arriver à destination à Sherbrooke pour 15 h 30. Un retour n'est possible en soirée puisque ce voyage se fait de Sherbrooke vers Trois-Rivières en matinée. Ce transport interurbain offre peu de possibilités pour les citoyens de la MRC du Val-Saint-François.

Tableau 57 : Horaire Sherbrooke – Trois-Rivières, La Québécoise

Départ	Lundi et samedi	Vendredi	Ven. et dim.
Sherbrooke (Gare)	10:00	14:00	17:30
Windsor	10:20	14:20	17:50
Richmond	10:35	14:35	18:05
Drummondville	11:15	15:15	18:45
Saint-Léonard d'Aston	11:55	15:55	19:25
Trois-Rivières	12:30	16:30	20:00

Tableau 58 : Horaire Trois-Rivières – Sherbrooke, La Québécoise

Départ	Lundi et samedi	Vendredi	Ven. et dim.
Trois-Rivières	13:00	17:30	20:40
Saint-Léonard d'Aston	13:35	18:05	21:15
Drummondville	14:15	18:45	21:55
Richmond	14:55	19:25	22:35
Windsor	15:10	19:40	22:50
U. de Sherbrooke	-	-	sur demande
Sherbrooke (Gare)	15:30	20:00	23:10
U. Bishop (Lennoxville) *Dimanche seulement	-	-	sur demande

Source : www.autobus.qc.ca

6.5.9 Développement du transport collectif dans la MRC

Le transport collectif est un élément important pour la MRC. Celle-ci souhaite revoir sa façon de faire afin d'augmenter le service au niveau régional. Les acteurs rencontrés affirment qu'il est primordial de revoir la structure du service de transport collectif avant même de mettre sur place un service interMRC. Également, ces transports doivent être complémentaires.

6.6 BESOINS EN TRANSPORT

Dans cette section, il sera question d'identifier les besoins exprimés par les organismes présents sur le territoire de la MRC du Val-Saint-François.

6.6.1 Jeunes

À l'instar des autres MRC du territoire à l'étude, les jeunes vivant à l'extérieur des pôles urbains et n'ayant pas accès à une voiture sont parfois isolés. Certaines activités leur sont inaccessibles. Les acteurs rencontrés lors des groupes de discussion nous informaient qu'il était ardu pour ces jeunes de visiter la Maison des Jeunes et de participer à certaines activités sportives. La première est située à Windsor et possède un second point de service dans la ville de Richmond, une autre est également localisée à Valcourt. La problématique d'isolement s'articule surtout autour de l'interaction entre les jeunes. En effet, sans avoir accès à son propre transport, les jeunes désirant fréquenter une autre maison des jeunes pour prendre part à ses activités sont vraisemblablement dans l'impossibilité de s'y rendre.

L'accessibilité à diverses formations données à Sherbrooke est également une problématique recensée sur le territoire. Le centre de formation professionnelle 24 Juin de Sherbrooke, est facilement accessible depuis la MRC et offre plusieurs disciplines qui ne sont pas disponibles sur le territoire de celle-ci. Par ailleurs, un seul CFP est en opération sur le territoire de la MRC, soit le CFP de Windsor, établissement spécialisé en formation industrielle.

La MRC du Val-Saint-François participe à l'initiative Place aux Jeunes et organise des séjours exploratoires. Lorsqu'un jeune décide de s'implanter dans la région, les coordonnateurs de cette initiative aident les conjoints à décrocher un emploi. Bien souvent, s'il s'agit d'un emploi spécialisé, celui-ci est situé dans la ville de Sherbrooke. Un système de transport en commun peut être bienvenu lorsque ces nouveaux arrivants sont habitués à avoir accès à ce type de transport.

La Maison de la Famille Les Arbrisseaux, située Windsor, mentionne également qu'il est parfois difficile pour des jeunes familles de se déplacer. Celles-ci n'ont parfois qu'un seul véhicule puisqu'elles ne possèdent pas les ressources financières pour s'en procurer une seconde. Les jeunes mères sont bien souvent les membres de la famille les plus enclins à souffrir d'isolement. Elles sont fréquemment seules à la maison et ne peuvent se rendre à des activités qui leur sont destinées, puisqu'elles n'ont pas toujours accès à un véhicule.

6.6.1.1 Conclusion

Le service actuel répond très peu au besoin des jeunes. Les municipalités n'étant pas desservies quotidiennement, il est difficile d'utiliser ce service dans le cadre d'une formation ou d'un loisir. Le déplacement et l'horaire de l'activité doivent être soigneusement planifiés pour permettre un transport. La réalité territoriale d'une MRC avec trois pôles rend difficile la desserte vers la ville centre de Sherbrooke.

6.6.2 Personnes à faible revenu et travailleurs

Les représentants du Centre Jeunesse Emploi ont fait part d'un nouveau problème en matière d'accès à l'emploi. Les problèmes d'alphabétisation sont en hausse et avant même de pouvoir aider un jeune à développer son employabilité, les CJE doivent les aider à régler cette lacune. Or, aucun service d'aide spécialisé n'est disponible sur le territoire de la MRC. Les chercheurs d'emploi désirant parfaire leurs compétences en lecture et en écriture doivent se déplacer vers le Centre Saint-Michel à Sherbrooke.

De plus, le CJE offre des plateaux de travail dans les divers pôles urbains afin de développer l'employabilité des jeunes. Par contre, des jeunes éprouvent des difficultés pour se rendre à ces ateliers. Faute de transport, certains jeunes marchent même plusieurs kilomètres pour se rendre aux circuits locaux de transport collectif.

Trans-Appel a déjà approché la compagnie Domtar située à Windsor pour y faire la promotion de son service de transport collectif. Par contre, puisque le travail est organisé par quart de travail et que les employés doivent rester en poste jusqu'à l'arrivée de la relève, cette tentative de rapprochement n'a pas eu le succès escompté.

Une seconde opportunité se dessine auprès de la compagnie BPR située à Valcourt. Les acteurs rencontrés nous mentionnent que beaucoup de travailleurs proviennent de Sherbrooke. Ainsi, une collaboration avec cette industrie pourrait permettre l'instauration d'un axe de transport en commun Valcourt-Sherbrooke. Toutefois, nos démarches auprès de celle-ci, visant l'obtention des codes postaux des employés afin de faire une analyse origine-destination, sont restées sans réponses.

Une opportunité existe également avec la compagnie Kruger située à Bromptonville (voir carte 27, page 140). Un système de navette offert par la STS en partance du centre-ville dessert cette entreprise aux quarts de travail. Des démarches auprès de la STS pour connaître la disponibilité des places au retour de ces navettes pourraient permettre une interconnexion entre les deux services.

6.6.2.1 Conclusion

Le service actuel répond très peu aux besoins des travailleurs. Il est principalement effectué pour les déplacements médicaux et n'est pas offert de façon régulière. Il ne peut donc servir à cette population.

6.6.3 Personnes âgées

Les représentants du milieu nous indiquent qu'une grande partie des demandes provenant de la population plus âgée concernent une desserte vers le Carrefour de l'Estrie pour faire des emplettes.

À l'instar des autres MRC, les personnes âgées désirent également avoir accès à des soins médicaux vers Sherbrooke, puisque des trois CLSC du territoire, seul un comporte une urgence mineure. Ainsi, tous les services de deuxième ligne sont seulement disponibles au CHUS. Les soins en oncologie, hémodialyse, radiothérapie, chimiothérapie et autres suivis spécialisés nécessitent un déplacement vers la ville centre.

La représentante du CSSS mentionne qu'il y a des besoins importants en transport pour l'ensemble de la population qu'il dessert, notamment en soins de santé particuliers.

6.6.3.1 Conclusion

Le transport actuel vers Sherbrooke est adéquat pour les personnes âgées. Il permet un transport vers Sherbrooke afin d'accéder à certains lieux dont le CHUS. Cependant, il ne s'y rend pas tous les jours et les usagers doivent se rendre au point d'embarquement identifié par la répartition. Ceci peut créer certains problèmes pour des personnes âgées qui ne sont pas éligibles au transport adapté.

6.6.4 Services de soins de santé et services sociaux

Les besoins en transport concernent également les services de soins de santé et de services sociaux, outre ceux associés aux personnes âgées.

Comme il fut mentionné ci-haut, le territoire de la MRC comporte trois CLSC et un seul d'entre eux offre le service d'urgence mineure. En plus des services de deuxième ligne offerts par le CHUS, on nous mentionne que le Centre de réadaptation de l'Estrie, situé à deux pas du Cégep de Sherbrooke, représente une destination jugée pertinente sur le territoire de la ville de Sherbrooke. Par contre, des cliniques externes en physiothérapie sont également disponibles dans chacun des pôles de services, mais un citoyen souhaitant visiter ces cliniques doit être en mesure de payer son traitement puisqu'elles sont de nature privée.

Les soins de santé ne sont pas les seuls services de la ville de Sherbrooke nécessitant un déplacement. Les services juridiques, les visites supervisées, certains services d'assurance-emploi et l'accès à une aide supplémentaires nécessitent tous un déplacement vers Sherbrooke. Ces services sont pour la plupart concentrés au centre-ville de Sherbrooke et sont accessibles facilement à partir des noyaux du transport en commun de la STS.

6.6.4.1 Conclusion

Le service actuel n'est pas adéquat puisqu'il ne permet pas l'accès aux services de soins de santé et de services sociaux plus spécialisés disponibles à Sherbrooke.

6.6.5 Étudiants de l'Université de Sherbrooke

La carte 29 à la page 143 nous permet de préciser les municipalités de provenance des 458 étudiants de l'université de Sherbrooke. Il s'agit de la deuxième MRC ayant le plus d'étudiants. Seuls les étudiants provenant de Stoke ont un accès quotidien à un service de transport vers le CHUS permettant un transfert au campus principal de l'Université de Sherbrooke.

6.6.5.1 Conclusion

Le transport collectif actuel ne répond pas aux besoins de cette clientèle. Les étudiants représentent toutefois une clientèle très intéressante. Si nous appliquons le même ratio que dans le Haut-Saint-François, nous pouvons estimer un potentiel de 14 passagers. Il y a ici une réelle opportunité.

6.6.6 Étudiants du Cégep de Sherbrooke

La Carte 30 à la page 144 nous apprend que le plus grand nombre d'étudiants du Cégep de Sherbrooke à l'automne 2012 se situe dans les municipalités les plus près de la ville de Sherbrooke. On dénombre 307 étudiants du cégep sur le territoire de la MRC. Ceux-ci jumelés aux étudiants de l'Université de Sherbrooke représentent une réelle opportunité pour un déplacement régulier en direction des établissements d'enseignement. En appliquant le ratio de 3 % du Haut-Saint-François, on note un potentiel de 9 usagers.

6.6.6.1 Conclusion

Le transport collectif actuel ne répond pas aux besoins de cette clientèle. Les étudiants représentent toutefois une clientèle très intéressante. Si nous appliquons le même ratio que dans le Haut-Saint-François, nous pouvons estimer un potentiel de 9 passagers. Il y a ici une réelle opportunité. À l'heure actuelle, seuls les étudiants provenant de Stoke ont un accès quotidien à un service de transport vers le Cégep de Sherbrooke.

6.7 CONSTATS

Tableau 59 : Constats sociodémographiques et économiques, MRC du Val-Saint-François

	GÉOGRAPHIE, SOCIODÉMOGRAPHIE ET ÉCONOMIQUE
Principaux constats	La géographie du territoire articulée autour de trois pôles économiques : Richmond, Windsor et Valcourt.
	Bien que la population de la MRC soit en croissance, le nombre de personnes âgées de 65 ans devra dépasser les 0-19 ans entre 2021 et 2026.
	La ville de Windsor concentre 17,9 % de la population de la MRC et représente le pôle démographique, de services, d'emplois, d'activités et de loisirs le plus peuplé. Les centres économiques de Richmond et Valcourt concentrent, respectivement, 11,2 % et 7,9 % de la population
	En 2006, l'âge médian (41,9 ans) était légèrement supérieur à l'âge médian québécois (41 ans)
	Le nombre de personnes par ménage dans la MRC du Val-Saint-François (2,4 personnes) est légèrement supérieur à l'ensemble du Québec (2,3 personnes)
	Le taux de scolarisation (30 %) est inférieur à la moyenne québécoise (25 %), et ce, en partie puisque la structure économique de la MRC demande moins d'emplois spécialisés.
	Le taux de faible revenu des familles dans la MRC était de 7,2 % en 2009. Après la MRC de Memphrémagog, la MRC possède le revenu personnel disponible le plus élevé du territoire à l'étude.
	Le MAMROT ne répertorie aucune municipalité dévitalisée sur le territoire de la MRC.
	Dans la MRC, 36,5 % de la population active travaille dans sa municipalité de résidence.
	La migration des travailleurs la plus forte (24 %) se fait vers la ville de Sherbrooke.
	8,9 % des travailleurs travaillent à l'extérieur du territoire à l'étude.
	Outre la MRC de Memphrémagog, la MRC du Val-Saint-François possède le deuxième plus haut ratio de véhicule par personne, soit 0,65.
	L'exode des jeunes pour accéder à l'université ou des programmes collégiaux plus diversifiés, de même que pour l'emploi est présente sur le territoire.
	L'exode des personnes âgées se fait également ressentir. Ceux-ci quittent la région pour se rendre vers Sherbrooke afin d'obtenir plus de services spécialisés, notamment au niveau des soins de santé.

Tableau 60 : Constats portant sur le transport adapté, MRC du Val-Saint-François

TRANSPORT ADAPTÉ	
Principaux constats	La Ville de Windsor est la ville mandataire en transport adapté.
	L'ensemble du territoire est desservi en transport adapté, à l'exception d'Ulverton.
	Le transport adapté est opéré par Tans-Appel inc. et est basé à Windsor.
	Le transport adapté est de type porte-à-porte.
	On recense 3 065 personnes vivant avec des incapacités sur le territoire en 2006.
	Le service est offert à contrat et la répartition est effectuée en régie.
	Le service est offert 52 semaines par année à raison de 60 heures par semaine.
	Les usagers doivent réserver leur transport 24 heures à l'avance
	Cinq circuits réguliers sont disponibles en transport adapté. Ceux-ci varient un peu selon la répartition
	Un transport régulier est offert les lundis mercredi vendredi de Windsor vers le CHUS.
	Un circuit adapté sur demande vers Sherbrooke est également disponible.
	Un déplacement interne coûte 2,75 \$ et un déplacement vers Sherbrooke, 6,50 \$.
	Le service utilise sept minibus adaptés.
	Il y a des places disponibles dans le transport adapté
Subventions	Le transport adapté bénéficie du Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées.

Tableau 61 : Constats portant sur le transport intermunicipal, MRC du Val-Saint-François

TRANSPORT COLLECTIF	
Principaux constats	La MRC du Val-Saint-François a déclaré compétence en transport collectif.
	Les places disponibles du transport adapté sont utilisées pour faire le transport collectif.
	Suite à une inscription gratuite, il importe de réserver sa place 24 heures à l'avance.
	Le transport hors territoire se fait vers Sherbrooke.
	La tarification est identique à celle du transport adapté.
	Les circuits sont faits en fonction de la demande et le répartiteur donne aux clients les points d'embarquement.
	Un nouveau lien Stoke-Sherbrooke est en opération depuis août 2012.
Subvention	La MRC bénéficie du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif volet I (transport collectif rural).
	La MRC bénéficie du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif volet III (transport interrégional par autocar) pour le lien de Stoke-Sherbrooke.

Tableau 62 : Constats portant sur le transport scolaire, MRC du Val-Saint-François

TRANSPORT SCOLAIRE	
Principaux constats	La MRC est incluse dans le territoire des commissions scolaires des Sommets et Eastern Township
	Le défi du transport scolaire au cours des prochaines années sera de conjuguer avec la baisse de l'achalandage scolaire et l'étendue du territoire.
	La commission scolaire de la Région-de-Sherbrooke transporte des élèves des institutions privées sur le territoire. Il reste des places disponibles dans ces véhicules de Valcourt et Windsor.
	La commission scolaire des Sommets est ouverte pour discuter de l'utilisation des places disponibles.
	Des places demeurent disponibles dans les véhicules.
	Il y a peu d'écoles anglophones sur le territoire
	L'école secondaire régionale Richmond, située dans la ville du même nom, accueille les élèves anglophones de la MRC.
	La commission scolaire n'offre plus de transport parascolaire.
Subventions	Le transport scolaire est financé par le ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport (MELS) et par les revenus autonomes.

Tableau 63 : Constats portant sur l'accompagnement-transport bénévole, MRC du Val-Saint-François

ACCOMPAGNEMENT-TRANSPORT BÉNÉVOLE	
Principaux constats	Trois CAB sont actifs sur le territoire de la MRC, soit le CAB de Windsor, le CAB de Richmond et le CAB de Valcourt région.
	Chaque CAB dispose d'environ une quinzaine de bénévoles pour effectuer le transport accompagné
	Il manque de bénévoles de façon générale et avec une demande grandissante en transport, les bénévoles seront de plus en plus sollicités.
	Si le bénéficiaire n'est pas recommandé par un organisme gouvernemental, il paie le bénévole à un tarif avoisinant les 0,42 \$ du kilomètre. Le CAB de Windsor a développé une grille tarifaire qui fait varier le taux de dédommagement en fonction du prix moyen de l'essence. Le CAB de Valcourt région bénéficie d'une subvention du fonds J-A Bombardier qui permet rembourser un tiers du déplacement.
	Le délai de réservation varie en fonction du CAB. Il est de 72 heures pour le CAB de Valcourt, 48 heures pour le CAB de Richmond et de 24 heures pour le CAB de Windsor.
	Des discussions ont lieu entre le MTQ et l'Association des transports collectifs ruraux du Québec pour préciser le transport réalisé par les bénévoles. Le MTQ a présenté un rappel quant à l'utilisation de ce mode de transport dans le transport collectif en mettant en lumière que le conducteur doit œuvrer pour un organisme humanitaire reconnu par le MSSS, que la rémunération totale ne constitue qu'une contribution aux frais d'accompagnement et qu'il y a maintien d'un registre des transports. De même, la notion « d'accompagnement » doit demeurer l'élément fondamental de ce type de transport.
Subvention	Le CAB reçoit du financement de l'Agence de la santé et des services sociaux et autres organismes ou dons.

Tableau 64 : Constats portant sur le taxi, MRC du Val-Saint-François

TRANSPORT TAXI	
Principaux constats	On dénombre 4 permis de taxi sur 3 agglomérations de taxi
	Le quota de permis de taxi totalise 21 permis et 17 sont toujours disponibles

Tableau 65 : Constat sur le transport collectif, MRC du Val-Saint-François

TRANSPORT INTERURBAIN	
Principaux constats	Deux lignes interurbaines transitent sur le territoire à l'étude. Sherbrooke-Trois-Rivières et Québec-Sherbrooke.
	L'horaire de ces lignes ne permet pas de permettre des déplacements pendulaires, puisqu'ils sont faits dans une optique de transport interurbain longue distance.
	Le cout du service est trop dispendieux pour permettre l'utilisation quotidienne.

Tableau 66 : Liens de transport à développement ou améliorer, MRC du Val-Saint-François

LIENS DE TRANSPORT À DÉVELOPPER OU AMÉLIORER	
Principaux constats	Faciliter l'interconnexion entre les circuits pour notamment faciliter les déplacements vers Sherbrooke au niveau du transport adapté.

6.8 RÉSUMÉ DES FAITS SAILLANTS

Au niveau sociodémographique, le vieillissement de la population entrainera des pressions sur le service de transport adapté et le Centre d'Action Bénévole d'où la nécessité de mettre en place un service de transport collectif. Par ailleurs, le taux de population active se déplaçant vers l'extérieur du territoire est relativement important, et ce, dans les deux directions. Il y a donc ici une possibilité de mettre en place un service pour les travailleurs en provenance et en direction de Sherbrooke.

Nous constatons également la présence de deux axes importants. Le premier sur l'axe des municipalités de Richmond et Windsor, le deuxième de Valcourt vers Sherbrooke.

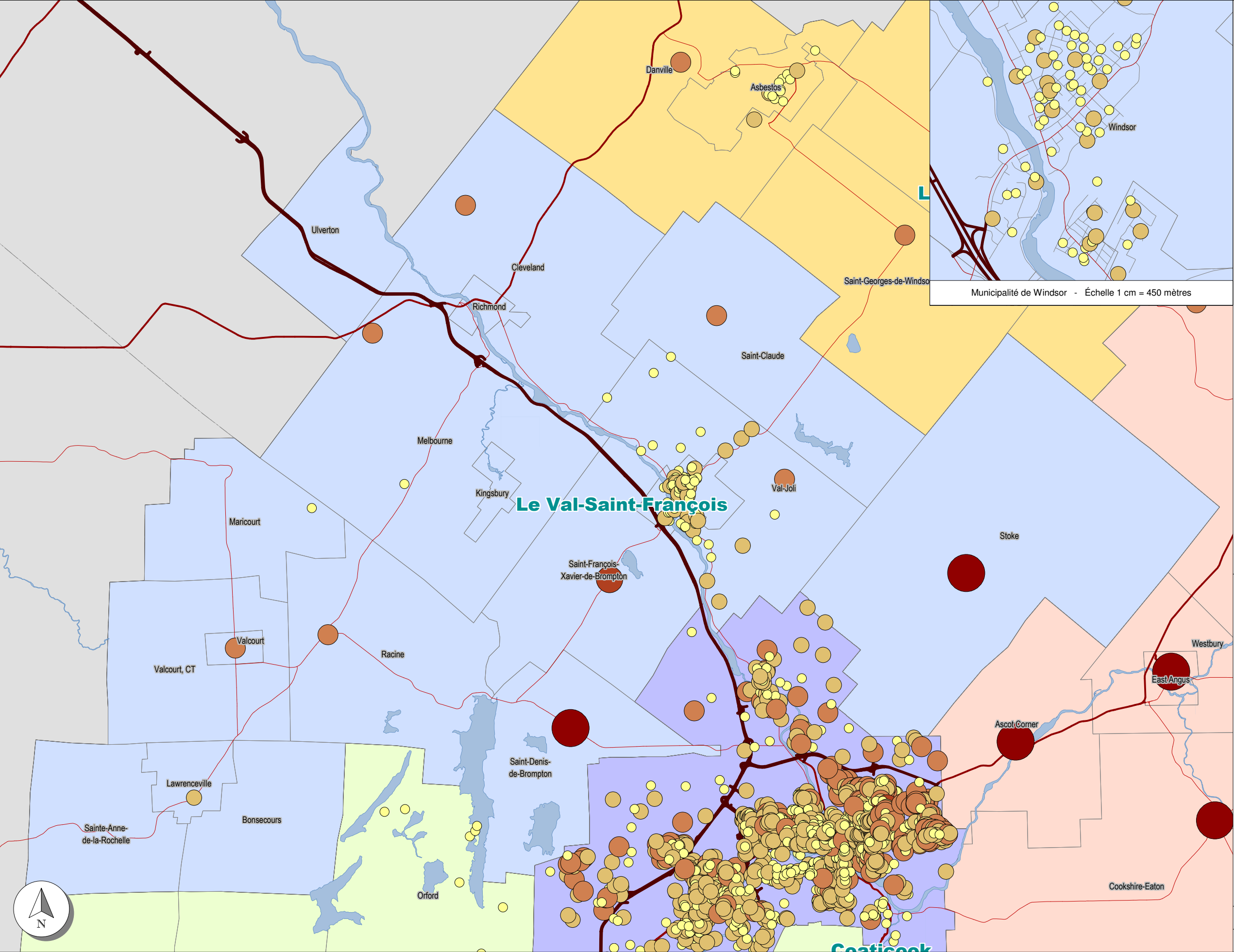
Accessoirement, la municipalité de Stoke agit comme banlieue de villégiature de la ville de Sherbrooke et représente elle également un axe important. La position des municipalités de Stoke et de Saint-Denis-de-Brompton qui correspondent à des villes de banlieue indique des mouvements importants de personnes vers Sherbrooke à des horaires réguliers.

Au niveau de l'offre, un nouveau lien quotidien vers Sherbrooke en provenance de Stoke est en opération depuis le mois d'août 2012. Ce service est principalement offert aux étudiants et employés du CHUS. Le transport collectif structuré autour de circuits réguliers facilite les liens avec un service régional. Par ailleurs, les circuits interurbains qui traversent le territoire sont inadaptés aux besoins des résidents de la MRC vu les horaires atypiques. Finalement, des places demeurent disponibles à l'intérieur de véhicules scolaires, notamment ceux en provenance de Valcourt et Windsor.

Au niveau des besoins, il est nécessaire d'améliorer le service régulier en transport collectif, car il peut être ardu pour un aîné ou une personne handicapée d'avoir accès à des soins de santé puisqu'il n'y a pas d'hôpital sur le territoire. Au niveau des jeunes, on dénombre un nombre important d'étudiants. Il y a ici une belle opportunité de desserte quotidienne vers les établissements d'enseignement.

Au niveau des personnes aînées, le principal besoin se situe au niveau des soins de santé. Comme il fut mentionné ci-haut, il importe d'améliorer le service et créer des correspondances entre un service local et un service interrégional afin de permettre l'accès au CHUS.

Finalement au niveau des travailleurs, il importe de mettre en place un service adapté aux horaires des travailleurs et permettant un transport dans les deux sens, notamment sur l'axe Valcourt-Sherbrooke en collaboration avec la Société de transport de Sherbrooke. L'axe Richmond-Sherbrooke présente également une opportunité à exploiter.



Légende :

Municipalités régionales de comtés

- Coaticook
- Le Granit
- Le Haut-Saint-François
- Le Val-Saint-François
- Les Sources
- Memphrémagog
- Sherbrooke

Provenance des employés
Selon le code postal

- 50 à 170 employés
- 25 à 49 employés
- 5 à 24 employés
- 2 à 4 employés
- 1 employé

Réseau routier principal

- Autoroute
- Route principale
- Route régionale

Sources :
MAMROT, Répertoire des municipalités, 2012.
Adresses Québec © Gouvernement du Québec, Code postalMO, 2012
Centre hospitalier universitaire de Sherbrooke (CHUS), 2012.


**Conférence régionale
des élus de l'Estrie**

**SOCIÉTÉ
GESTRANS**

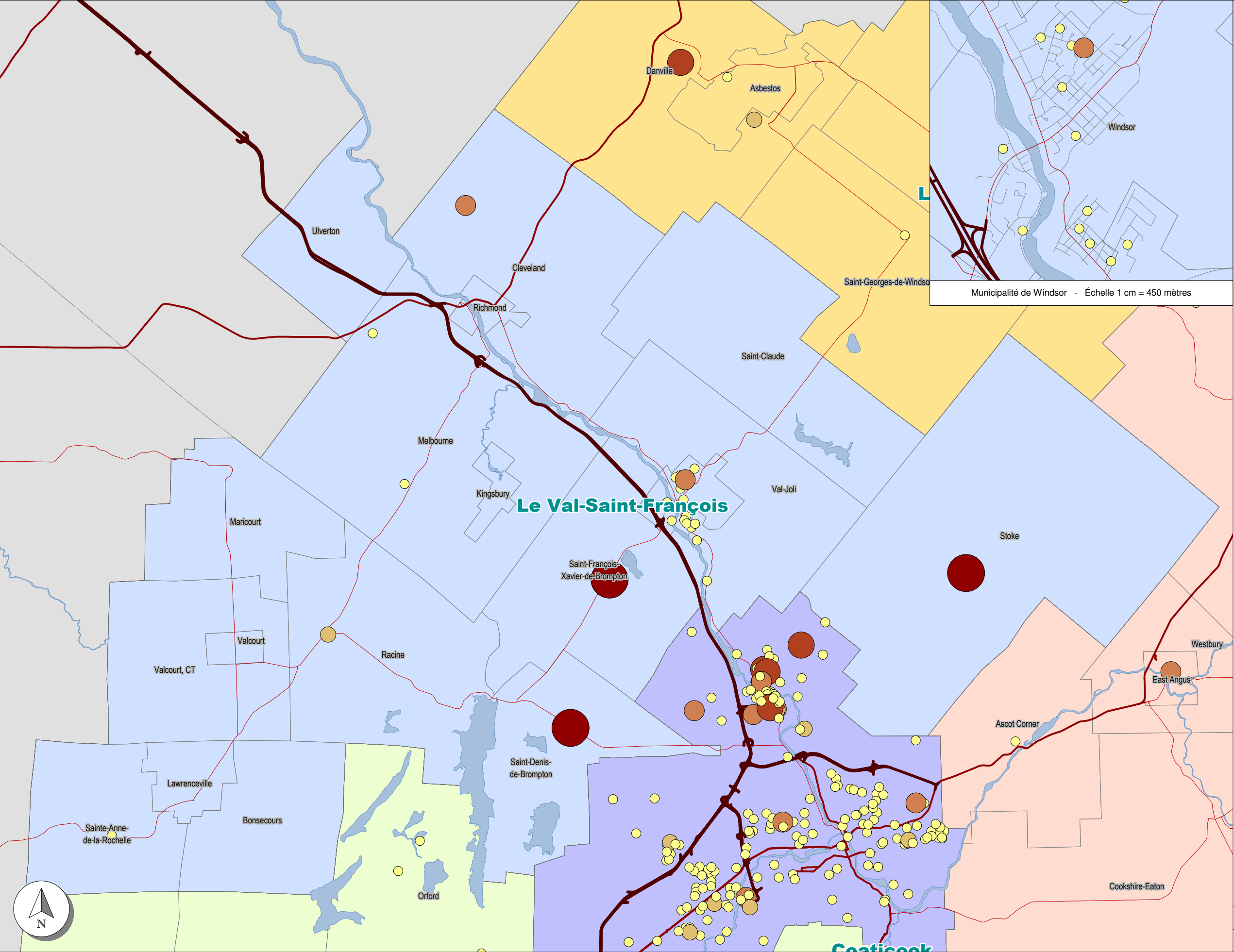
Produit par : Ian D'Aragon, B. Urb.
Vérifié par : David Viannay, B.A.A.
Approuvé par : Jacques Deslauriers, ing.

Titre :
CARTE 26
PROVENANCE DES EMPLOYÉS DU CENTRE
HOSPITALIER UNIVERSITAIRE DE SHERBROOKE
(MRC LE VAL-SAINT-FRANÇOIS).

Projet :
ÉTUDE DES BESOINS ET DES SOLUTIONS
POSSIBLES POUR LE DÉVELOPPEMENT DU
TRANSPORT COLLECTIF INTER-MRC EN ESTRIE

Échelle : 1 cm = 2 km
Date : Décembre 2012

015-P-0001302-0-00-701-GT-D-0026-00
Rév. 00



Légende :

Municipalités régionales de comtés

- Coaticook
- Le Granit
- Le Haut-Saint-François
- Le Val-Saint-François
- Les Sources
- Memphrémagog
- Sherbrooke

Provenance des employés
Selon le code postal

- 9 à 14 employés
- 5 à 9 employés
- 3 à 4 employés
- 2 employés
- 1 employé

Réseau routier principal

- Autoroute
- Route principale
- Route régionale

Sources :
MAMROT, Répertoire des municipalités, 2012.
Adresses Québec © Gouvernement du Québec, Code postalMO, 2012
Kruger, 2012.


**Conférence régionale
des élus de l'Estrie**

**SOCIÉTÉ
GESTRANS**

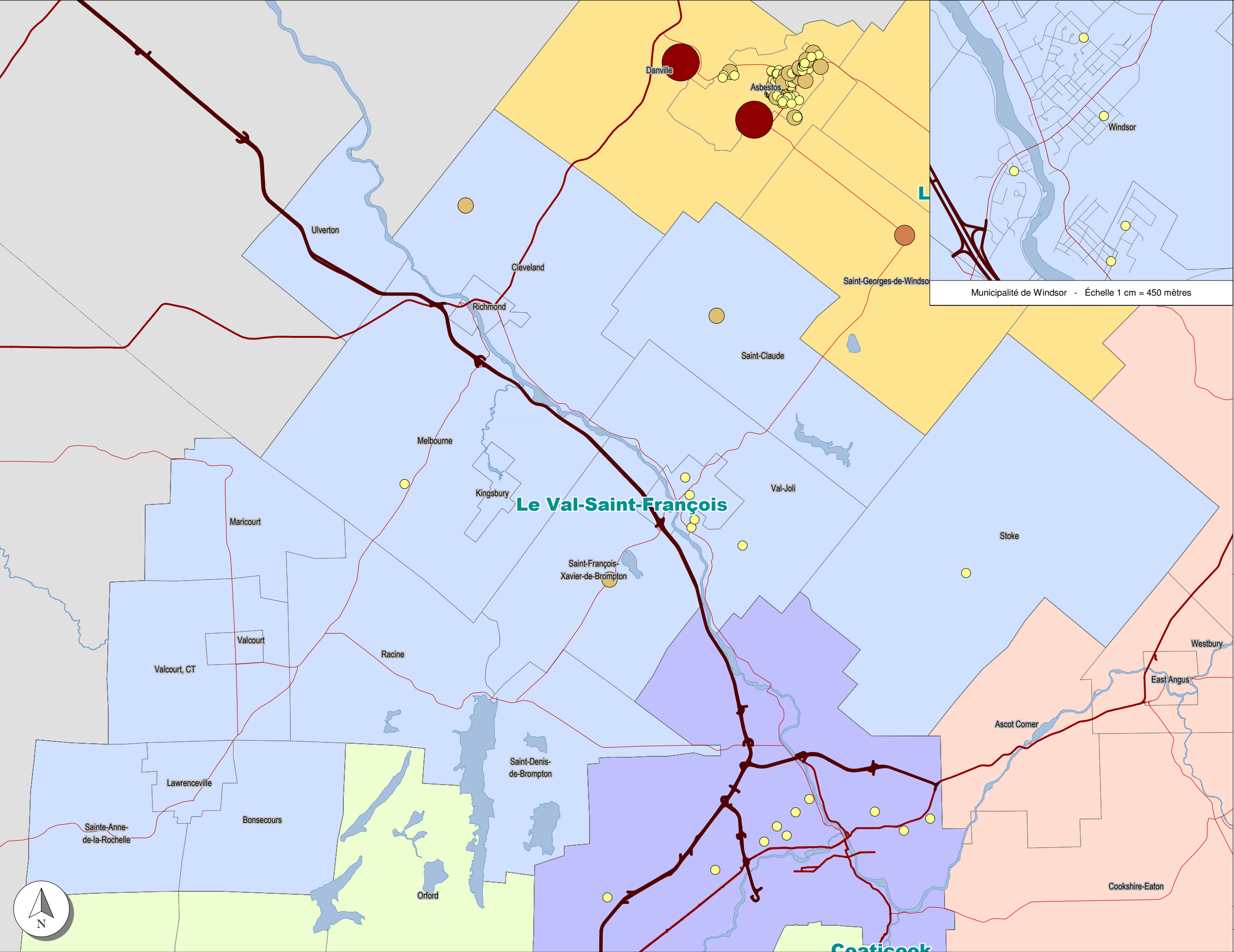
Produit par : Ian D'Aragon, B. Urb.
Vérifié par : David Viannay, B.A.A.
Approuvé par : Jacques Deslauriers, ing.

Titre : **CARTE 27
PROVENANCE DES EMPLOYÉS DE
L'ENTREPRISE KRUGER À SHERBROOKE
(MRC LE VAL-SAINT-FRANÇOIS)**

Projet : **ÉTUDE DES BESOINS ET DES SOLUTIONS
POSSIBLES POUR LE DÉVELOPPEMENT DU
TRANSPORT COLLECTIF INTER-MRC EN ESTRIE**

Échelle : 1 cm = 2 km
Date : Décembre 2012

015-P-0001302-0-00-701-GT-D-0027-00
Rév. 00



Légende :

Municipalités régionales de comtés

- Coaticook
- Le Granit
- Le Haut-Saint-François
- Le Val-Saint-François
- Les Sources
- Memphrémagog
- Sherbrooke

Provenance des employés
Selon le code postal

- 23 à 39 employés
- 8 à 22 employés
- 2 à 7 employés
- 1 employé

Réseau routier principal

- Autoroute
- Route principale
- Route régionale

Sources :
MAMROT, Répertoire des municipalités, 2012.
Adresses Québec © Gouvernement du Québec, Code postalMO, 2012
CSSS Asbestos, 2012.



Conférence régionale
des élus de l'Energie

**SOCIÉTÉ
GESTRANS**

Produit par : Ian D'Aragon, B. Urb.
Vérifié par : David Viannay, B.A.A.
Approuvé par : Jacques Deslauriers, ing.

Titre : CARTE 28
PROVENANCE DES EMPLOYÉS DU CENTRE
DE SANTÉ ET SERVICES SOCIAUX D'ASBESTOS
(MRC LE VAL-SAINT-FRANÇOIS)

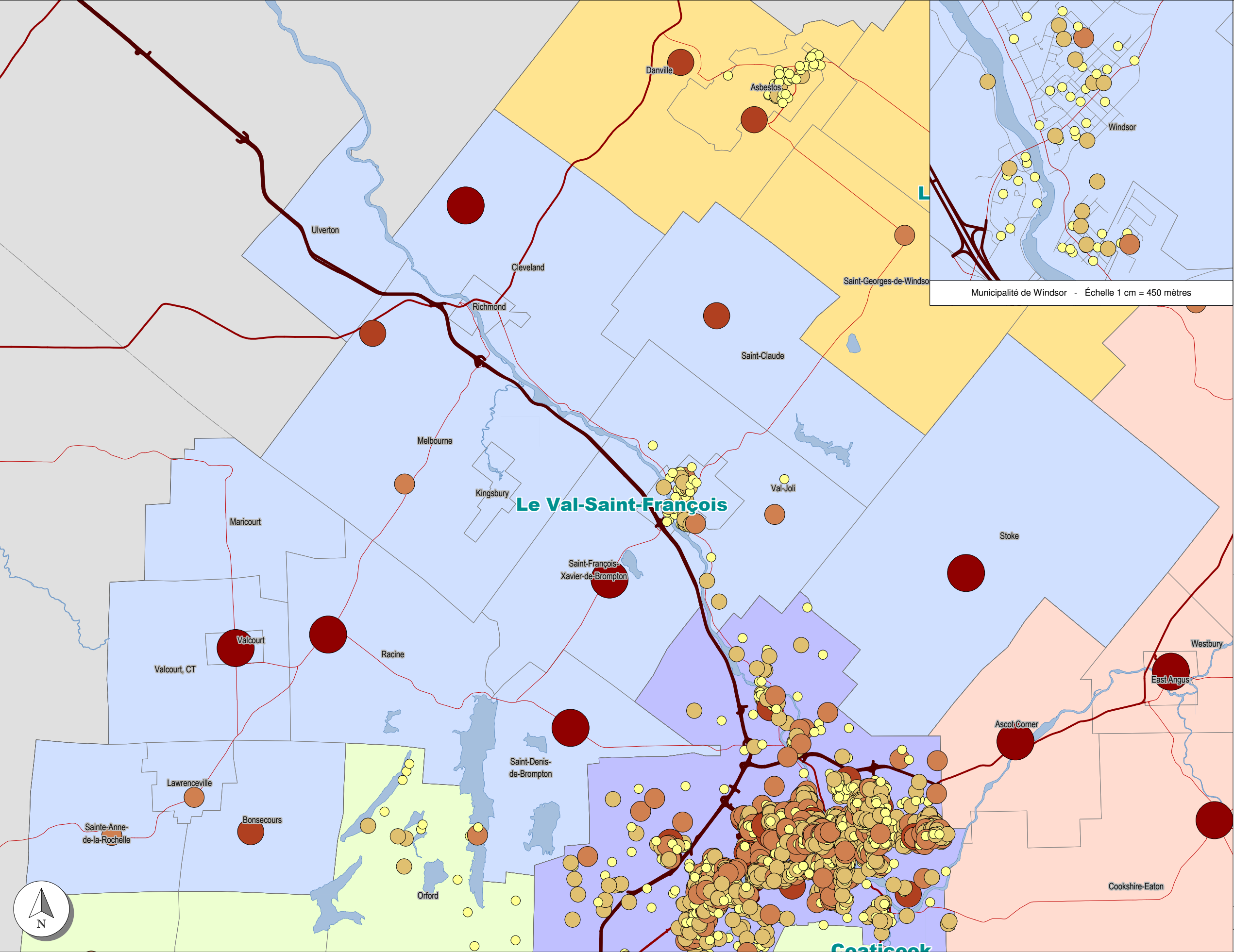
Projet : ÉTUDE DES BESOINS ET DES SOLUTIONS
POSSIBLES POUR LE DÉVELOPPEMENT DU
TRANSPORT COLLECTIF INTER-MRC EN ESTRIE

Échelle : 1 cm = 2 km

Date : Décembre 2012

015-P-0001302-0-00-701-GT-D-0028-00

Rév. 00



Légende :

Municipalités régionales de comtés

- Coaticook
- Le Granit
- Le Haut-Saint-François
- Le Val-Saint-François
- Les Sources
- Memphrémagog
- Sherbrooke

Provenance des étudiants
Selon le code postal

- 30 à 70 étudiants
- 10 à 29 étudiants
- 4 à 9 étudiants
- 2 à 3 étudiants
- 1 étudiant

Réseau routier principal

- Autoroute
- Route principale
- Route régionale

Sources :
MAMROT, Répertoire des municipalités, 2012.
Adresses Québec © Gouvernement du Québec, Code postalMO, 2012
Université de Sherbrooke, 2012.


**Conférence régionale
des élus de l'Estrée**

**SOCIÉTÉ
GESTRANS**

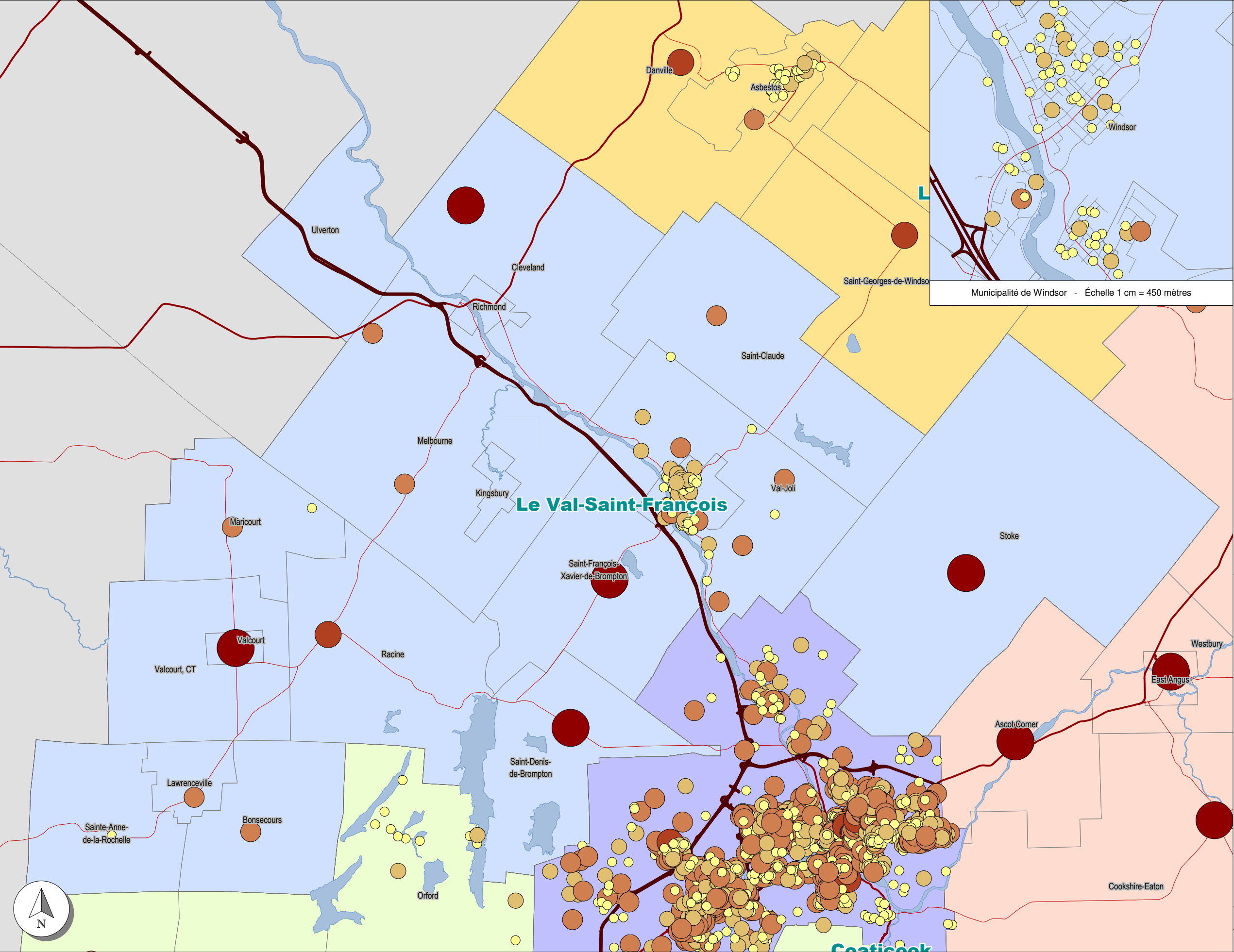
Produit par : Ian D'Aragon, B. Urb.
Vérifié par : David Viannay, B.A.A.
Approuvé par : Jacques Deslauriers, ing.

Titre : **CARTE 29
PROVENANCE DES ÉTUDIANTS DE L'UNIVERSITÉ
DE SHERBROOKE, À L'AUTOMNE 2012
(MRC LE VAL-SAINT-FRANÇOIS).**

Projet : **ÉTUDE DES BESOINS ET DES SOLUTIONS
POSSIBLES POUR LE DÉVELOPPEMENT DU
TRANSPORT COLLECTIF INTER-MRC EN ESTRIE**

Échelle : 1 cm = 2 km
Date : Décembre 2012

015-P-0001302-0-00-701-GT-D-0029-00
Rév. 00



Légende :

Municipalités régionales de comtés

- Coaticook
- Le Granit
- Le Haut-Saint-François
- Le Val-Saint-François
- Les Sources
- Memphrémagog
- Sherbrooke

Provenance des étudiants
Selon le code postal

- 20 à 66 étudiants
- 11 à 19 étudiants
- 3 à 10 étudiants
- 2 étudiants
- 1 étudiant

Réseau routier principal

- Autoroute
- Route principale
- Route régionale

Sources :
MAMROT, Répertoire des municipalités, 2012.
Adresses Québec © Gouvernement du Québec, Code postalMO, 2012
Cégeg de Sherbrooke, 2012.



Conférence régionale
des élus de l'Etrie

**SOCIÉTÉ
GESTRANS**

Produit par : Ian D'Aragon, B. Urb.
Vérifié par : David Viannay, B.A.A.
Approuvé par : Jacques Deslauriers, ing.

Titre : CARTE 30
PROVENANCE DES ÉTUDIANTS DU CÉGEP DE
SHERBROOKE, À L'AUTOMNE 2012
(MRC LE VAL-SAINT-FRANÇOIS).

Projet : ÉTUDE DES BESOINS ET DES SOLUTIONS
POSSIBLES POUR LE DÉVELOPPEMENT DU
TRANSPORT COLLECTIF INTER-MRC EN ESTRIE

Échelle : 1 cm = 2 km

Date : Décembre 2012

015-P-0001302-0-00-701-GT-D-0030-00

Rév. 00

7 MRC DES SOURCES

La MRC des Sources est située au nord de la région administrative de l'Estrie et à la limite de la région administrative du Centre-du-Québec. La MRC est localisée à proximité de trois villes importantes, soit Victoriaville, Drummondville et Sherbrooke. Toutes trois sont accessibles en moins de 45 minutes de voiture. Victoriaville et Sherbrooke sont, sans contredit, des pôles importants pour l'offre de biens et services pour les résidents de la MRC.

Elle est composée de sept municipalités, Abestos (V), Danville (V), Ham-Sud (M), Saint-Adrien (M), Saint-Camille (Ct), Saint-Georges-de-Windsor (M) et Wotton (M).

Elle possède 14 466 habitants sur une superficie de 732,90 km². Ceci se traduit en une densité de 18,4 habitants par kilomètre carré, ce qui en fait la troisième plus dense MRC de l'Estrie, après les MRC de Memphrémagog et du Val-Saint-François.

7.1 CONTEXTE RÉGIONAL EN TRANSPORT DE PERSONNES

Le contexte régional fait en sorte que le transport terrestre est grandement développé en fonction de l'automobile. La route 116 permet d'accéder à la ville de Victoriaville en provenance de Danville. Elle est, par ailleurs, la seule route nationale sur le territoire de la MRC. Elle est donc caractérisée par une circulation de transit importante permettant le lien entre les villes de Victoriaville et Sherbrooke.

La route régionale 255 permet la desserte vers la région de Drummondville et représente l'axe de transport fort pour les déplacements intra-MRC. Cette route traverse tout le territoire de la MRC en son centre et permet l'accès à toutes les municipalités via les municipalités de Danville, Asbestos, Wotton et Saint-Camille.

La route régionale 249, elle, permet, avec la route de l'Église, l'accès à la Région-de-Sherbrooke. Cet axe est principalement utilisé par les résidents de la MRC pour accéder à l'autoroute 55. Cette route est donc moins utilisée que la route 116 par les automobilistes en transit.

Bien qu'elle ne soit pas sur le territoire de la MRC, l'autoroute 55 permet également l'accès à Sherbrooke et Drummondville et ce via, les routes 116 et 249.

7.2 CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

De façon générale, le territoire de la MRC est divisé en quatre secteurs distincts. Le premier secteur est caractérisé par le noyau urbain, composé des villes d'Asbestos et de Danville. En plus d'être le cœur des services offerts à la population, les installations d'extraction de

l'amiante y sont concentrées et font partie du paysage urbain. Il ne va sans dire que la majorité des habitants de la MRC (75 %) résident dans son secteur le plus urbain³⁴.

Le second secteur comprend les meilleures terres agricoles du territoire de la MRC. Il s'agit d'un milieu agricole relativement homogène et contient la plus grande concentration des établissements agricoles enregistrés. Ce secteur regroupe les municipalités du canton de Saint-Camille, de Saint-Georges-de-Windsor et de Wotton. Une petite partie de la municipalité de Danville y est également incluse. Il est également important de préciser que le secteur de la municipalité de Saint-Camille a connu un important développement grâce à la coopérative La Clé des champs.

Le troisième secteur correspond à la partie nord de la ville de Danville et est caractérisé par une topographie plus montagneuse et par une agriculture un peu moins dynamique.

Le quatrième, et dernier, secteur est caractérisé par l'exploitation forestière située principalement dans les municipalités de Ham-Sud et Saint-Adrien. Ce secteur est également caractérisé par l'arrivée importante d'un grand nombre de citadins en raison de la tranquillité et de l'aspect paysager très intéressant de ce secteur.

7.3 DÉVITALISATION MUNICIPALE

Les perspectives démographiques de la MRC des Sources sont légèrement à la hausse. Toutefois, comme l'ensemble du Québec, l'accroissement démographique se fait sentir chez les personnes de 65 ans et plus (voir Annexe 1).

Le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire ne recense aucune municipalité dévitalisée dans la MRC des Sources.

7.4 MIGRATION DES TRAVAILLEURS

Les déplacements des travailleurs de la MRC des Sources se font principalement dans sa limite territoriale. Ainsi, 59,2 % de la population de la MRC y travaille, ce qui est inférieur à la moyenne québécoise qui est de 66 % (voir tableau 4, page 23). Les femmes de la MRC sont plus susceptibles de travailler sur le territoire de la MRC dans une proportion de 57 % versus 49,5 % pour les hommes³⁵.

³⁴ MRC des Sources (1998), Schéma d'aménagement révisé

³⁵ Statistiques Canada (2007)

La migration la plus importante se fait vers l'extérieur du territoire à l'étude, 1 545 personnes quittent la région administrative de l'Estrie pour le travail, soit 24,2 %. Pour ce qui est de la MRC du Val-Saint-François, sa part de migration est de 8,4 % et attire plus de travailleurs que la ville de Sherbrooke, soit 6,3 %.. Pour leur part, les MRC de Memphrémagog et du Granit ont des parts de migration qui ne sont pas statistiquement représentatives (voir carte 2).

Nous pouvons donc assumer que la clientèle principale d'un service de transport interrégional ne sera pas la clientèle des travailleurs puisque ceux-ci ne se déplacent pas en nombre suffisant vers Sherbrooke.

7.5 OFFRE DE TRANSPORT

La présente section présente le portrait des structures de transport existantes.

7.5.1 Motorisation en général

Selon les données de la SAAQ (2011), on dénombre 0,61 véhicule de promenade par personne dans la MRC. Ce ratio est similaire au ratio provincial de 0,55 véhicule par personne.

7.5.2 Taxi

Dans la MRC, on dénombre quatre permis répartis sur trois agglomérations de taxi couvrant trois des sept municipalités (voir carte 7, page 26). Il est à noter que les compagnies de taxi présentes dans les municipalités peuvent desservir les municipalités ne faisant pas partie d'un territoire désigné :

- ▶ L'**agglomération d'Asbestos** regroupe 3 détenteurs de permis réguliers sur un quota de 6 et comprend la ville d'Asbestos.
- ▶ L'**agglomération de Danville** regroupe 1 détenteur de permis réguliers sur un quota de 4 et comprend la ville de Danville.
- ▶ L'**agglomération de Wotton** ne regroupe aucun détenteur de permis régulier sur un quota de 2 et comprend la municipalité de Wotton.

Des douze permis disponibles, seulement quatre sont utilisés. La non-utilisation de l'ensemble des permis nous laisse présager que le taxi n'est pas de plus rentable, faute de quoi plus de permis des quotas seraient utilisés. Il pourrait y avoir intérêt à organiser le transport collectif avec la collaboration des compagnies présentes sur le territoire par la mise en place d'un transport d'appoint.

7.5.3 Transport adapté

L'office des personnes handicapées du Québec (OPHQ) a produit en 2009 le « Portrait statistique de la population avec incapacité – région de l'Estrie »³⁶. À l'intérieur de ce document, des données portant sur le territoire de la MRC permettent de dresser le portrait de la population vivant avec des incapacités. Au total, en 2006, il était projeté que 1 570 personnes avaient une incapacité (voir Tableau 67, page 149).

Parmi les 1 570 personnes recensées avec une incapacité, toutes ne requièrent pas les services de transport adapté.

La ville d'Asbestos est la ville mandataire en transport adapté. Celui-ci est opéré par l'organisme Transbestos Inc. et est basé à Asbestos. Il offre un service de transport adapté dans cinq (5) municipalités sur le territoire de la MRC, soit Asbestos, Danville, Saint-Camille, Saint-Georges-de-Windsor et Wotton. Il y a également une part des déplacements qui est destinée à l'Atelier du Centre de réadaptation en déficience intellectuelle (CRDI) et au Centre de Jour du CSSS des Sources. Le transport adapté de l'organisme est un service qui est dit porte à porte, c'est-à-dire que le chauffeur doit fournir une assistance aux usagers lors de l'embarquement et du débarquement, ainsi qu'au cours du trajet si nécessaire.

³⁶ Ces estimations incluent les membres des collectivités autochtones et les personnes vivant dans les résidences pour personnes âgées (logements collectifs non institutionnels). Elles sont présentées selon les limites et les noms en vigueur en décembre 2007.

Les calculs sont réalisés à partir des données du Recensement de la population de 2006 et les taux de prévalence de l'incapacité de l'Enquête sur la participation et les limitations d'activités 2006, tout en respectant la répartition populationnelle (âge, sexe) du territoire calculé. Les résultats ont été arrondis vers le haut, au multiple de 5 le plus près.

Tableau 67 : Estimation du nombre de personnes ayant une incapacité, MRC des Sources, 2006

	AVEC INCAPACITÉ	SANS INCAPACITÉ	TOTAL
Total	1 570	12 930	14 500
Moins de 15 ans	70	2 130	2 200
<i>Incapacité légère à modérée</i>	35		
<i>Incapacité grave à très grave</i>	35		
15 ans et plus	1 500	10 780	12 280
<i>Incapacité légère à modérée</i>	865		
<i>Incapacité grave à très grave</i>	635		

Source: OPHQ, 2010.

Tableau 68 : Personnes avec incapacités selon l'âge, MRC des Sources, 2006

	INCAPACITÉ SELON LES ÂGES						Total
	15 ans et -	15-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et +	
Personnes avec incapacité	70	40	220	340	280	620	1 570
Personnes sans incapacité	2 130	1 415	2 905	4 455	1 140	865	12 930
Total	2 200	1 455	3 125	4 795	1 420	1 485	14 500

Source: OPHQ, 2010.

Tableau 69 : Type d'incapacité selon l'âge, MRC des Sources, 2006

	Total	moins de 15 ans	15 ans et +
<i>Population estimée en 2006 avec incapacité</i>	1 570		
<i>Retard de développement</i>	10	10	
<i>Problème de santé chronique</i>	45	45	
<i>Audition</i>	450	5	445
<i>Vision</i>	300	5	295
<i>Parole</i>	185	25	160
<i>Mobilité</i>	1120	5	1115
<i>Agilité</i>	1075	5	1070
<i>Douleur</i>	970		970
<i>Apprentissage</i>	260	45	215
<i>Mémoire</i>	140		140
<i>Déficiência intellectuelle</i>	80	25	55
<i>Psychologique</i>	190	20	170
<i>Inconnu</i>	80	40	40

Source: OPHQ, 2010.

7.5.3.1 Transbestos inc.

L'organisme Transbestos est basé à Asbestos. Le service et la répartition sont présentement effectués à contrat. Transbestos envisage rapatrier la répartition dans ses locaux, soit à

l'interne ou à contrat. La répartition est présentement effectuée par le transporteur, Transport Gilles Boldus. Cet arrangement cause certains problèmes à l'organisme mandataire puisqu'il n'est pas en mesure d'obtenir rapidement l'information pertinente à l'exploitation du service. Par exemple, il n'y a aucun moyen de savoir le nombre de déplacement effectué dans le mois. L'organisme est en réorganisation suite au départ de ses administrateurs. Le fonctionnement du service de transport adapté et du transport collectif sera réévalué afin d'offrir une meilleure desserte. Les horaires de transport sont présentement effectués afin de répondre au besoin de l'Atelier du CRDI et du Centre de Jour. Cette planification peut créer certaines complications pour la clientèle qui souhaite obtenir un service pour une autre destination.

Le service est offert 52 semaines par années à raison de 75 heures par semaine, soit du lundi au jeudi de 9h00 à 17 h 30 et le vendredi de 9h à 15h30.

Pour utiliser le transport, les clients doivent réserver 24 heures à l'avance par téléphone.

7.5.3.2 Tarification

La tarification de Transbestos inc. est de 3,00 \$ par déplacement peu importe le lieu d'origine et de destination, pendant les heures régulières du lundi au vendredi.

7.5.3.3 Budget

En 2009, les dépenses totalisaient 274 584 \$ dont 18 604 \$ en frais administratifs et 255 980 \$ en exploitation. Quant aux revenus, ils totalisent 281 814 \$: 133 144 \$ (47 %) provenaient de la subvention du MTQ, 43 901 \$ (15 %) des usagers, 55 044 (19,5 %) des municipalités, 46 590 \$ (16,5 %) d'autres services³⁷ et 3 135 \$ (1,1 %) en autres revenus. En 2011, les dépenses totalisaient 238 947 \$ pour des revenus de 230 987 \$. Le manque à gagner est présentement compensé par les revenus du transport collectif. Les tableaux suivants détaillent ces informations.

Tableau 70 : Dépenses du transport adapté, Ville d'Asbestos

	DÉPENSES	PART EN POURCENTAGE
Frais administratif	18 604 \$	6,8%

³⁷ Comprend le transport collectif

	DÉPENSES	PART EN POURCENTAGE
Frais d'exploitation	224 256 \$	81,7%
Autres services de transport	31 724 \$	11,6%
Total	274 584 \$	100,0%

Tableau 71 : Revenus du transport adapté, Ville d'Asbestos

PROVENANCE	REVENUS	PART EN POURCENTAGE
Usagers	43 901 \$	15,6%
Municipalités	55 044 \$	19,5%
MTQ	133 144 \$	47,2%
Autres	- \$	0,0%
Non relié au transport	3 135 \$	1,1%
Collectif régional	46 590 \$	16,5%
Total	281 814 \$	100,0%

7.5.3.4 Achalandage

En 2009, on dénombre 14 376 déplacements pour 154 personnes admises.

Des 14 376 déplacements effectués par le service, 11 601 déplacements étaient ambulatoires, 2 567 en fauteuil roulant, et 208 avec accompagnateur. On notait également que 69 % des déplacements étaient réguliers. On dénombre ainsi, 92 déplacements par personne admise.

Le nombre de déplacements en 2011 est passé à 12 909 déplacements pour 157 inscriptions.

7.5.3.5 Flotte

Le service utilise deux minibus :

- un minibus de dix-huit places
- un minibus adapté de dix places assises et de deux places pour fauteuils roulants.

7.5.4 Transport collectif régional

La MRC des Sources a déclaré compétence en matière de transport collectif. Ce service est également offert par l'organisme Transbestos et utilise les places disponibles du transport adapté. Le service est également de type porte-à-porte, ce qui cause des frictions avec les compagnies de taxis locales. Transbestos souhaite revoir le fonctionnement de ce service afin d'offrir une desserte plus optimale. L'organisme aimerait implanter une desserte par circuit avec des points d'arrêt identifiés et délaissier le service de porte-à-porte. Par ailleurs, un appel d'offres est en préparation afin de renouveler le contrat du transporteur. Le transporteur actuel ne semble pas intéressé à poursuivre le service si celui-ci doit se soumettre au processus d'appel d'offres.

Par ailleurs, les heures supplémentaires accordées au transporteur actuel pour effectuer le transport collectif ne semblent pas être utilisées de façon à augmenter le service. En effet, s'il y a un passager transporté en vertu du service de transport collectif lors d'un transport en adapté, les minutes utilisées pour aller le chercher sont facturées au transport collectif et adapté. Ce procédé empêche d'augmenter le service en transport collectif régional.

7.5.4.1 Tarification

La tarification de Transbestos inc. est de 3,00 \$ par déplacement peu importe le lieu d'origine et de destination, pendant les heures régulières du lundi au vendredi.

7.5.4.2 Achalandage

En 2011, on dénombre 1 350 déplacements en transport collectif pour un total de 96 utilisateurs inscrit.

7.5.4.3 Réservation

Pour utiliser le transport, les clients doivent réserver 24 heures à l'avance par téléphone.

7.5.5 Développement du transport collectif dans la MRC

Le transport collectif est un élément important pour la MRC. Celle-ci souhaite revoir sa façon de faire afin d'augmenter le service au niveau régional. Les acteurs rencontrés affirment qu'il est primordial de revoir la structure du service de transport collectif avant même de mettre sur place un service inter MRC. Également, ces transports doivent être complémentaires.

7.5.6 Transport accompagnement bénévole

La Fédération des centres d'action bénévole du Québec définit un centre d'action bénévole (CAB) comme une corporation autonome à but non lucratif, regroupant des organismes et/ou des personnes bénévoles, œuvrant sur un territoire délimité. La mission d'un organisme

bénévole vise l'équité et le mieux-être d'une collectivité. Les CAB, plus précisément, ont pour but de promouvoir l'action bénévole sur une multitude de dimensions de l'activité humaine et de fournir une réponse à des besoins exprimés par leur communauté. Pour eux, le bénévolat est un instrument de développement, tant au niveau de la dimension sociale que personnelle, et est une ressource précieuse pour la population ayant des besoins d'aide matérielle et humaine.

Les CAB fournissent un service d'accompagnement-transport dans le but de maintenir l'autonomie de la personne et lui permettre de demeurer dans son milieu de vie, et ce, le plus longtemps possible. Ce service est effectué par un conducteur bénévole, lequel effectue cette activité dans le cadre d'un mandat d'un organisme communautaire reconnu. La clientèle visée par le service est composée de personnes adultes, nécessitant un soutien pour pallier à certaines limitations et ne pouvant pas utiliser un service de transport public ou privé. Habituellement, la clientèle est âgée de 65 ans et plus, et présente des signes de perte d'autonomie. Elle doit répondre à certains critères spécifiques aux organismes mandataires ou encore habiter à la maison. Il est à préciser que les CAB n'offrent pas de service pour les personnes hospitalisées, vivant dans un CHSLD, ayant un accès au transport adapté, nécessitant une surveillance ou bien en situation de crise. Ce sont plutôt des déplacements à motifs médical, paramédical, psychosocial ou encore d'autres motifs répondants aux demandes des mandataires, qui sont offerts. On rappelle que le ministère insiste sur la notion d'accompagnement pour les transports effectués par les CAB. Sans cet accompagnement, les déplacements devraient être effectués par d'autres modes de transport. Dans le cas où il n'y a aucune agglomération de taxi présente sur une partie du territoire du CAB, le MTQ pratique une certaine tolérance quant au motif des déplacements effectués. Ces organismes sont financés par le Ministère de la Santé et des Services sociaux, jusqu'à un plafond de 132 000 \$ pour tous services confondus, dont le transport. La problématique principale des CAB est le manque de chauffeurs bénévoles. À terme, il y aura une croissance au niveau de la demande de transport bénévole, sans toutefois compter sur un plus grand bassin de chauffeur.

Un seul CAB est répertorié sur le territoire de la MRC : le Centre d'action bénévole des Sources, anciennement la Maison de l'action bénévole de l'Or-Blanc.

Basé à Asbestos, le Centre d'action bénévole des Sources, anciennement la Maison de l'action bénévole de l'Or blanc (MABOB) offre principalement ses services à des personnes âgées ou aux prestataires de la sécurité du revenu nécessitant un transport en accompagnement-bénévole. Ce service est offert à toute personne à mobilité réduite ayant besoin d'accompagnement, qu'elle soit aînée, malade, convalescente, en perte d'autonomie ou handicapée. Le service est également offert au prestataire de la sécurité du revenu (PSR), de la SAAQ ou de la CSST. Ces transports sont effectués principalement pour un transport médical ou bien pour accompagner le bénéficiaire à des services essentiels, telles l'épicerie et

la pharmacie. Le transport doit être réservé 48 heures d'avance du lundi au vendredi entre 9 h et 12 h.

Actuellement, le tarif du CAB est de 0,40 \$ du kilomètre et est déboursé par le bénéficiaire. S'il y a lieu, les frais de repas et de stationnement sont également à la charge du bénéficiaire. Dans le cadre d'accompagnement de PSR, de la SAAQ ou de la CSST, les coûts sont remboursés par le ministère concerné.

7.5.7 Transport scolaire

Deux commissions scolaires se retrouvent sur le territoire. La commission scolaire des Sommets est la principale commission francophone, desservant l'ensemble de la MRC. Au niveau de la sphère anglophone, la commission scolaire Eastern Township assure le service sur le territoire de la MRC en entier.

7.5.7.1 Commission scolaire des Sommets

La commission scolaire comptait au total, lors de l'année scolaire 2007-2008, près de 8 215 élèves, soit environ 68,3 % qui étaient transportés par le service d'autobus. Au total, la commission scolaire avait à sa disposition 113 véhicules, dont 95 étaient des autobus à contrat. Les 18 autres véhicules étaient des berlines. La commission scolaire fait affaire avec une douzaine de transporteurs.

Le service de transport est offert aux élèves des niveaux préscolaire, primaire et secondaire. Il est également possible d'offrir le service aux établissements d'enseignement professionnel ou pour adultes. Le service est offert au courant de l'année scolaire, soit à raison de 180 jours par année. Certaines normes sont mises en place pour désigner si un élève peut utiliser le service ou pas, notamment avec la distance à parcourir jusqu'à l'école. Ces normes peuvent être dérogées dans le cas où l'élève habite à proximité ou dans une zone à risque, par exemple sur une route où la vitesse maximum est fixée à 70 km/h. De plus, afin de déterminer à quelle école un élève sera admis, la commission scolaire a mis à la disposition du public un outil de localisation et de calcul, à partir de leur site Internet. Géobus³⁸ permet d'identifier l'école que fréquentera l'élève, selon son lieu de résidence.

Le transport se fait à une seule fréquence le matin et en fin d'après-midi, soit deux fois au total. La commission scolaire tente par plusieurs moyens d'établir un niveau d'efficacité élevé au

³⁸ Commission scolaire des Sommets, Site Internet, 2011, consulté le 10 janvier 2011, http://mizar.csdesommets.qc.ca/transport_scolaire/Pages/Anonyme/parents/page.fr.aspx

niveau des places utilisées dans les autobus. Un système de transfert d'autobus a d'ailleurs déjà été mis en fonction, afin de pallier au faible taux d'occupation des véhicules. En 2007-2008, le nombre d'élèves transportés par places disponibles était de 0,88, soit inférieur à une personne. La Commission scolaire admet effectivement qu'il y a quelques places disponibles à bord des véhicules. On dénote une légère tendance vers la baisse, signifiant effectivement qu'il y aurait des places disponibles à bord des véhicules pour pouvoir transporter des usagers du transport collectif.

Il y a eu projet-pilote effectuée en 2011 par la MRC des Sources pour desservir les municipalités de Saint-Adrien et d'Ham-Sud. Cependant, ce projet n'a pas eu le succès escompté puisqu'aucun déplacement n'a été effectué. Il n'a pas été reconduit pour l'année scolaire 2012-2013.

7.5.7.2 *Commission scolaire Eastern Townships*

La commission scolaire anglophone du territoire, la Eastern Townships School Board, possède un territoire très vaste de desserte, allant de la MRC Le Haut Richelieu à l'ouest, jusqu'à la MRC Le Granit à l'est, de la MRC Arthabaska au nord jusqu'aux frontières nationales au sud. La MRC Memphrémagog ne représente qu'environ un douzième du territoire. Les chiffres doivent donc être interprétés avec encore plus de prudence, puisque la situation peut être différente d'une région à une autre.

En 2007-2008, la commission scolaire avait 5 890 élèves d'inscrits, dont près de 95 % étaient transportés. Au total, 131 véhicules étaient à la disposition de la commission scolaire, dont 53 étaient des autobus à contrat. La commission possédait également 67 autobus, dont la majorité était des autobus de 10 ou 11 rangées (20 à 22 passagers). Bien que presque la totalité des élèves soit transportée, le nombre d'élèves par place utilisable frôle l'indice de 0,40, soit moins d'un élève pour deux places disponibles. Bien qu'il semble y avoir des places disponibles à bord des véhicules, des précisions sont à obtenir puisque l'on n'écarte pas la possibilité que les élèves soient combinés avec d'autres transports de commissions scolaires sur le même territoire.

7.5.8 **Covoiturage**

Seul un service de covoiturage formel est en place à la ville de Saint-Camille.

7.5.9 **Transport interurbain**

Le transporteur La Québécoise opère un lien quotidien Québec – Sherbrooke, via Victoriaville.

Les heures de départ du lien quotidien de Québec vers Sherbrooke sont plus propices au transport interurbain qu'au transport collectif quotidien. Le premier départ en partance de Québec s'effectue à 8 h 40 et arrive à Danville à 11 h 25. Ce voyage arrive à Sherbrooke

à 12 h 20. Il est donc peu utile dans une optique de déplacement quotidien. Le retour s'effectue à 18 h 30 et arrive à Danville à 19 h 25.

Ce lien représente toutefois une alternative intéressante pour les personnes pouvant se déplacer à l'arrêt situé à la jonction des routes 255 et 116.

Le coût d'un passage de Danville vers Sherbrooke est de 17,71 \$

Tableau 72 : Horaire des départs Québec-Sherbrooke, La Québécoise

DÉPART	TOUS LES JOUR	SAMEDI	VEN. ET DIM.	LUNDI AU JEUDI	VEN. ET DIM.
Québec (Gare)	08:40	18:00	13:40	18:00	18:00
Sainte-Foy	09:10	18:30	14:10	18:30	18:30
St-Apollinaire (470, Rte 273)	09:30	18:50	-	18:50	18:50
N-D-de-Lourde	10:00	19:20	-	19:20	19:20
Plessisville	10:15	19:35	-	19:35	19:35
Princeville	10:25	19:45	-	19:45	19:45
Victoriaville	10:40	20:00	-	20:00	20:00
Drummondville	-	-	15:45	-	-
Warwick (70, Hôtel de Ville)	11:05	20:25	-	20:25	20:25
Kingsey Falls	11:15	20:35		20:35	20:35
Asbestos	-	-	-	-	20:55
Danville (Jct 255/116)	11:25	20:45	-	20:45	21:05
Richmond	11:40	21:00	-	21:00	21:20
Windsor	11:55	21:15	-	21:15	21:35
U. de Sherbrooke	-	-	sur demande	-	sur demande
Sherbrooke (Gare)	12:20	21:40	17:05	21:40	22:00
U. Bishop (Lennoxville)	-	-	-	-	sur demande

Source : www.autobus.gc.ca

Tableau 73 : Horaire des départs Sherbrooke-Québec, La Québécoise

DÉPART	TOUS LES JOURS	SAMEDI	VEN. ET DIM.	LUNDI AU JEUDI	VEN. ET DIM.
Sherbrooke (Gare)	09:10	14:10	13:45	18:30	18:30
Windsor	09:35	14:35	-	18:55	18:55
Richmond	09:50	14:50	-	19:10	19:10
Danville (Jct 255/116)	10:05	15:05	-	19:25	19:25
Asbestos	-	-	-	-	19:35
Kingsey Falls	10:15	15:15	-	19:35	19:55
Warwick (70, Hôtel de Ville)	10:25	15:25	-	19:45	20:05
Drummondville	-	-	14:40	-	-
Victoriaville	10:40	15:40	-	20:00	20:20
Princeville	11:00	16:00	-	20:20	20:40
Plessisville	11:10	16:10	-	20:30	20:50
N-D-de-Lourde	11:25	16:25	-	20:45	21:05

DÉPART	TOUS LES JOURS	SAMEDI	VEN. ET DIM.	LUNDI AU JEUDI	VEN. ET DIM.
Laurier Station (Galleries)	sur demande	sur demande	-	sur demande	sur demande
St-Apollinaire (470, Rte 273)	sur demande	sur demande	-	sur demande	sur demande
Sainte-Foy	12:15	17:15	16:35	21:35	21:55
Université Laval (Pyramide)	sur demande	sur demande	sur demande	sur demande	sur demande
Québec (Gare)	12:45	17:45	17:05	22:05	22:00

Source : www.autobus.qc.ca

Bien que le transport récemment mis en place par la MRC du Val-Saint-François relie la municipalité de Stoke à la ville de Sherbrooke, la municipalité de Saint-Camille en fait la promotion et invite ses citoyens à l'utiliser (voir page 124).

7.6 BESOINS EN TRANSPORT

Dans cette section, il sera question d'identifier les besoins exprimés par les organismes présents sur le territoire de la MRC des Sources.

7.6.1 Jeunes

Les services de formation professionnelle de Victoriaville notamment en ébénisterie et en agroalimentaire représentent un attrait certain pour les jeunes recherchant une formation. Afin de contrer l'exode des jeunes, les acteurs du milieu souhaitent que les établissements offrent les formations qui intéressent les jeunes soient le plus accessibles possible.

Le manque de transport parascolaire représente également un frein pour les jeunes et empêchent même certains de s'y inscrire. La problématique est encore plus criante dans le cadre d'activités interrégionales. Les représentants de la Maison des Jeunes corroborent ces constats. Les activités pour les jeunes qui ont lieu hors des heures scolaires sont difficilement accessibles pour ceux qui ne possèdent pas de leur propre moyen de transport. Ceci se traduit également par un certain isolement. Un service de transport serait apprécié pour permettre aux jeunes des œuvres de terrain de jeux (OTJ) de se côtoyer et de briser cet isolement.

L'accès à la formation et à l'employabilité sont des services importants pour les jeunes. Le Centre jeunesse emploi d'Asbestos offre des ateliers de développement de l'employabilité. Malheureusement, ceux provenant des municipalités rurales de la MRC n'y participent pas, faute de transport.

Les acteurs rencontrés mentionnaient que le besoin en transport collectif chez les jeunes est temporaire. Le désir de posséder une voiture fait partie des mœurs des communautés rurales.

Le transport collectif est utile aux études ou en début de carrière. Or, il n'y a plus de cours de conduite théorique sur le territoire de la MRC. Pour pouvoir suivre ces cours, les aspirants conducteurs doivent se rendre à Windsor, ce qui est parfois complexe s'ils n'ont pas accès à un transport. Les cours pratiques sont toutefois toujours disponibles sur le territoire de la MRC.

Malgré l'attractivité de la ville de Victoriaville, Sherbrooke conserve son pouvoir attractif. Les services publics et gouvernementaux qui y sont présents desservent également la MRC des Sources. Ainsi, il arrive, lors de situations extrêmes, que les intervenants du CJE accompagnent certains de leurs clients au palais de justice.

Le Centre 24 Juin de Sherbrooke offre des formations professionnelles qui ne sont pas accessibles sur le territoire de la MRC. Un service de transport quotidien du lundi au vendredi permettrait de réduire le phénomène d'exode des jeunes.

Finalement, le manque de CPE représente une contrainte pour les jeunes familles. La relocalisation du CPE d'Asbestos à Saint-Barnabé, ancienne paroisse d'Asbestos près de la rue Manville et du boulevard Saint-Luc et adjacente à la mine Jeffrey, crée des difficultés aux familles n'ayant pas accès à un véhicule. Le service de transport collectif tel qu'il existe en ce moment ne facilite pas son accessibilité.

7.6.1.1 Conclusion

Les besoins des jeunes sont épars. D'un côté il ya une demande vers Sherbrooke, de l'autre vers Victoriaville. Le transport collectif de la MRC est également déficient et ne permet pas de répondre à cette clientèle.

7.6.2 Personnes à faible revenu

Les représentants du milieu nous informent qu'il est difficile pour les travailleurs sans voitures de conserver leur emploi. Ils doivent donc avoir accès à un véhicule rapidement. Contrairement aux MRC limitrophes de Sherbrooke, le pouvoir attractif de la ville centre semble moins fort dans la MRC des Sources. Les intervenants nous apprennent que la majorité des demandes de travailleurs logées au service de transport collectif concernent un transport vers la ville de Victoriaville et non vers Sherbrooke. La proximité de cette première peut expliquer cette situation.

Parallèlement aux besoins des jeunes, les besoins des personnes à faible revenu souhaitant parfaire leur formation afin d'obtenir un meilleur emploi sont tout aussi articulés vers Sherbrooke que vers Victoriaville.

7.6.2.1 Conclusion

Le transport actuel ne répond pas à cette clientèle. Dans un premier temps, il n'existe aucun service vers Sherbrooke ou vers Victoriaville permettant à cette clientèle d'obtenir une meilleure subvention pour accéder à des nouveaux emplois. Le service de transport collectif actuel ne répond pas plus aux besoins de cette clientèle. Les horaires étant construits en fonction d'organismes offrant des soins de santé et de services sociaux.

7.6.3 Personnes âgées et services de santé

Les principaux besoins exprimés par les intervenants rencontrés concernant les personnes âgées s'articulent principalement vers l'accès aux soins de santé. L'hôpital d'Asbestos n'offre pas tous les services médicaux. Les services dits de deuxième ligne sont seulement disponibles au CHUS. Ainsi, les services d'oncologie, d'hémodialyse, radiothérapie, chimiothérapie et autres suivis spécialisés nécessitent un déplacement vers la ville centre. Un grand besoin a été exprimé par les résidents du Manoir Jeffrey concernant l'accessibilité à l'hémodialyse. Puisqu'il s'agit d'une résidence privée, les bénéficiaires doivent payer eux-mêmes leur transport.

L'hôpital d'Asbestos n'offre pas le service d'hospitalisation, les patients nécessitant une hospitalisation de longue durée sont transférés au CHUS. Il arrive donc fréquemment que les membres de la famille de ces patients s'interrogent sur la disponibilité d'un transport collectif leur permettant d'aller visiter leur proche.

Certains aînés utilisent le service du CAB pour de l'accompagnement médical, mais puisque ceux-ci doivent payer leur course de leur propre poche, ils doivent déboursier plus de 50 \$ par transport.

7.6.3.1 Conclusion

Le service actuel répond à la demande pour ce qui est des besoins accessibles sur le territoire même de la MRC. Le centre de jour et l'Atelier du CRDI sont sensiblement bien desservis puisque le transport adapté est fait en fonction de ces services. Par contre aucun service interrégional n'est disponible vers Sherbrooke.

7.6.4 Étudiants de l'Université de Sherbrooke

Les étudiants de l'Université de Sherbrooke doivent prévoir leur propre transport. L'utilisation des réseaux sociaux permet aux étudiants de trouver du covoiturage vers Sherbrooke. Certains jeunes, à défaut d'avoir un transport régulier, doivent déménager à Sherbrooke pour suivre leurs cours. L'inexistence d'un lien en transport en commun de la MRC des Sources vers Sherbrooke peut expliquer que le nombre d'étudiants habitants la MRC et fréquentant l'institution semblent moins significatif que les MRC périphériques à la ville de Sherbrooke. En

effet, on dénombre 125 étudiants sur le territoire de la MRC. La Carte 33 de la page 168 nous indique leur point d'origine sur le territoire de la MRC. La grande distance de l'institution en rapport à la MRC des Sources peut laisser sous-entendre un exode vers Sherbrooke pour les études.

7.6.5 Étudiants du Cégep de Sherbrooke

Les étudiants du Cégep de Sherbrooke doivent prévoir leur propre transport. L'utilisation des réseaux sociaux permet aux étudiants de trouver du covoiturage vers Sherbrooke. Certains jeunes doivent déménager à Sherbrooke pour suivre leurs cours. L'inexistence d'un lien en transport en commun de la MRC des Sources vers Sherbrooke peut expliquer que le nombre d'étudiants habitants la MRC et fréquentant l'institution semblent moins significatif que les MRC périphériques à la ville de Sherbrooke. On compte 62 étudiants vivant sur le territoire de la MRC. La carte 34 de la page 169 nous indique le lieu d'origine de ces étudiants.

7.6.5.1 Conclusion

Le service actuel ne répond pas aux besoins des étudiants. Si l'on identifie cette clientèle comme étant la clientèle cible du service, il faudra user de patience et de sensibilisation à la disponibilité d'un service.

7.7 CONSTATS

Tableau 74 : Constats sociodémographiques et économiques, MRC des Sources

	GÉOGRAPHIE, SOCIODÉMOGRAPHIE ET ÉCONOMIQUE
Principaux constats	La géographie du territoire articulée autour d'une ville centre fait en sorte que les villages périphériques se retrouvent à de longues distances de voyageant.
	Bien que la population de la MRC soit en croissance, le nombre de personnes âgées de 65 ans et plus dépasse les 0-19 ans vers 2025.
	La ville d'Asbestos concentre 47,9 % de la population de la MRC et représente le pôle démographique, de services, d'emplois, d'activités et de loisirs.
	En 2006, l'âge médian (47,1 ans) était supérieur à l'âge médian québécois (41 ans)
	Le nombre de personnes par ménage est légèrement plus faible aux Sources que dans l'ensemble du Québec (2,2 contre 2,3 personnes)
	Le taux de scolarisation est inférieur à la moyenne québécoise, et ce, en partie puisque la structure économique de la MRC demande moins d'emplois spécialisés.
	Le taux de faible revenu des familles dans la MRC était de 10,7 % en 2009.
	Aucune municipalité n'est considérée comme « dévitalisée » selon les critères du MAMROT.
	Dans la MRC, 29,7 % de la population active travaille dans sa municipalité de résidence.

	GÉOGRAPHIE, SOCIODÉMOGRAPHIE ET ÉCONOMIQUE
	L'exode des jeunes pour accéder à l'université ou des programmes collégiaux plus diversifiés, de même que pour l'emploi.
	Les principaux déplacements pour le travail se font vers l'extérieur du territoire à l'étude.
	Le ratio de véhicule par personne est de 0,61.

Tableau 75 : Constats portant sur le transport adapté, MRC des Sources

	TRANSPORT ADAPTÉ
Principaux constats	La Ville d'Asbestos est la ville mandataire en transport adapté.
	Le service de transports est offert par Transbestos et couvre 5 des 7 municipalités de la MRC.
	Le transport adapté est de type porte-à-porte et les horaires sont faits en fonction de l'Atelier du CRDI et du Centre de Jour du CSSS.
	En 2006, on recensait 1 570 personnes vivant avec une incapacité.
	Le service est offert 52 semaines par an à raison de 75 heures par semaine.
	Les usagers doivent réserver 24 heures à l'avance.
	Le coût d'un déplacement est de 3,00 \$.
	Le service utilise deux minibus, un seul est adapté.
	Des places sont toujours disponibles dans le transport adapté.
	Le service de transport adapté n'effectue pas de service hors territoire.
Subventions	Le transport adapté bénéficie du Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées.

Tableau 76 : Constats portant sur le transport intermunicipal, MRC des Sources

	TRANSPORT COLLECTIF
Principaux constats	La MRC des Sources a déclaré compétence en transport collectif.
	Le transport est administré par Transbestos et utilise les places disponibles dans le transport adapté.
	Le service est de type porte-à-porte.
	L'organisme souhaite revoir le fonctionnement de son service afin d'offrir un service optimal.
	L'organisme souhaiterait implanter un service par circuit.
	Les usagers doivent réserver 24 heures à l'avance.
	Le coût d'un déplacement est de 3,00 \$.
	Le service utilise deux minibus, un seul est adapté.
	Le service de transport adapté n'effectue pas de service hors territoire.
Subvention	La MRC bénéficie du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif volet I (transport collectif rural).

Tableau 77 : Constats portant sur le transport scolaire, MRC des Sources

	TRANSPORT SCOLAIRE
Principaux constats	La MRC est incluse dans le territoire des commissions scolaires des Sommets et Eastern Township.
	Le défi du transport scolaire au cours des prochaines années sera de conjuguer avec la baisse de l'achalandage scolaire et l'étendue du territoire.
	Sur le territoire de la MRC des Sources, un projet-pilote avec la commission scolaire des Sommets a déjà été fait pour l'utilisation des places disponibles. Cependant, aucune demande n'a été logée.
	La commission scolaire des Sommets est ouverte pour discuter de l'utilisation des places disponibles.
	Des places demeurent disponibles dans les véhicules.
	Il y a peu d'écoles anglophones sur le territoire.
	L'école secondaire régionale Richmond, située dans la ville du même nom, accueille les élèves anglophones de la MRC.
	La commission scolaire n'offre plus de transport parascolaire.
Subventions	Le transport scolaire est financé par le ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport (MELS) et par les revenus autonomes.

Tableau 78 : Constats portant sur l'accompagnement-transport bénévole, MRC des Sources

	ACCOMPAGNEMENT-TRANSPORT BÉNÉVOLE
Principaux constats	Le centre d'action bénévole couvre l'ensemble des municipalités. Les transports accompagnement-bénévole sont principalement pour des rendez-vous médicaux vers le CHUS
	Le service est également offert aux prestataires de la sécurité du revenu, de la SAAQ ou de la CSST.
	Le bénéficiaire doit défrayer 0,40 \$ du kilomètre au bénévole.
	Le transport doit être réservé 48 heures à l'avance.
	Le recrutement de bénévoles devrait devenir de plus en plus compliqué puisque la demande pour le transport accompagné est grandissante.
	Des discussions ont lieu entre le MTQ et l'Association des transports collectifs ruraux du Québec pour préciser le transport réalisé par les bénévoles. Le MTQ a présenté un rappel quant à l'utilisation de ce mode de transport dans le transport collectif en mettant en lumière que le conducteur doit œuvrer pour un organisme humanitaire reconnu par le MSSS, que la rémunération totale ne constitue qu'une contribution aux frais d'accompagnement et qu'il y a maintien d'un registre des transports. De même, la notion « d'accompagnement » doit demeurer l'élément fondamental de ce type de transport.
Subvention	Le CAB reçoit du financement de l'Agence de la santé et des services sociaux et autres organismes ou dons.

Tableau 79 : Constats portant sur le taxi, MRC des Sources

TRANSPORT TAXI	
Principaux constats	On dénombre 4 permis de taxi sur le territoire de la MRC répartis sur trois agglomérations de transport.
	Seulement 4 permis du quota de 12 sont présentement utilisés.

Tableau 80 : Constat sur le transport collectif, MRC des Sources

TRANSPORT INTERURBAIN	
Principaux constats	Les transports interurbains présents sur le territoire de la MRC sont faits dans une optique d'un déplacement interurbain de longue distance et convient très peu à la population de la MRC.
	Malgré qu'il soit déficient pour un transport pendulaire, il permet de rejoindre le territoire de la MRC du Val-Saint-François et la Ville de Sherbrooke à partir de Danville.
	La ville d'Asbestos n'est desservie que les vendredis et les dimanches.
	Le cout d'un déplacement de Danville vers Sherbrooke est de plus de 17 \$ pour un aller simple.

Tableau 81 : Liens de transport à développement ou améliorer, MRC des Sources

LIENS DE TRANSPORT À DÉVELOPPEMENT OU AMÉLIORER	
Principaux constats	Valider la pertinence de modifier le système de transport collectif interne.
	Valider la pertinence d'offrir un service hors territoire.
	Valider la pertinence de développer une offre de transport adapté et collectif dans les municipalités de Saint-Adrien et Ham-Sud.

7.8 RÉSUMÉ DES FAITS SAILLANTS

Au niveau sociodémographique, la position géographique de la MRC fait en sorte que la population se destine à plusieurs destinations à l'extérieur de son territoire. Ainsi, il est plus difficile de construire des circuits interrégionaux vu les multiples destinations possibles, autant Québec, Drummondville et Victoriaville.

La forte proportion de personnes travaillant au sein de leur municipalité de résidence ou sur le territoire de la MRC limite le développement d'une offre vers l'extérieur du territoire. À l'inverse, les MRC possédant une frontière importante avec la ville de Sherbrooke ont un fort potentiel de développement de lignes de circuits régulier pour les travailleurs.

Au niveau de l'offre de transport, les intervenants du milieu jugent que le service n'est pas bien structuré pour la desserte interne et ils s'accordent à dire qu'il faudrait accroître l'offre de service pour ultimement permettre plus de fréquence et plus de service.

Le milieu souhaite changer son service de transport collectif afin qu'il réponde mieux au service de sa population avant même de se pencher sur un service interrégional. Aussi un service interurbain reliant Québec à Sherbrooke via Victoriaville transit par la MRC. Cependant ce service n'est pas adapté aux besoins des résidents de la MRC.

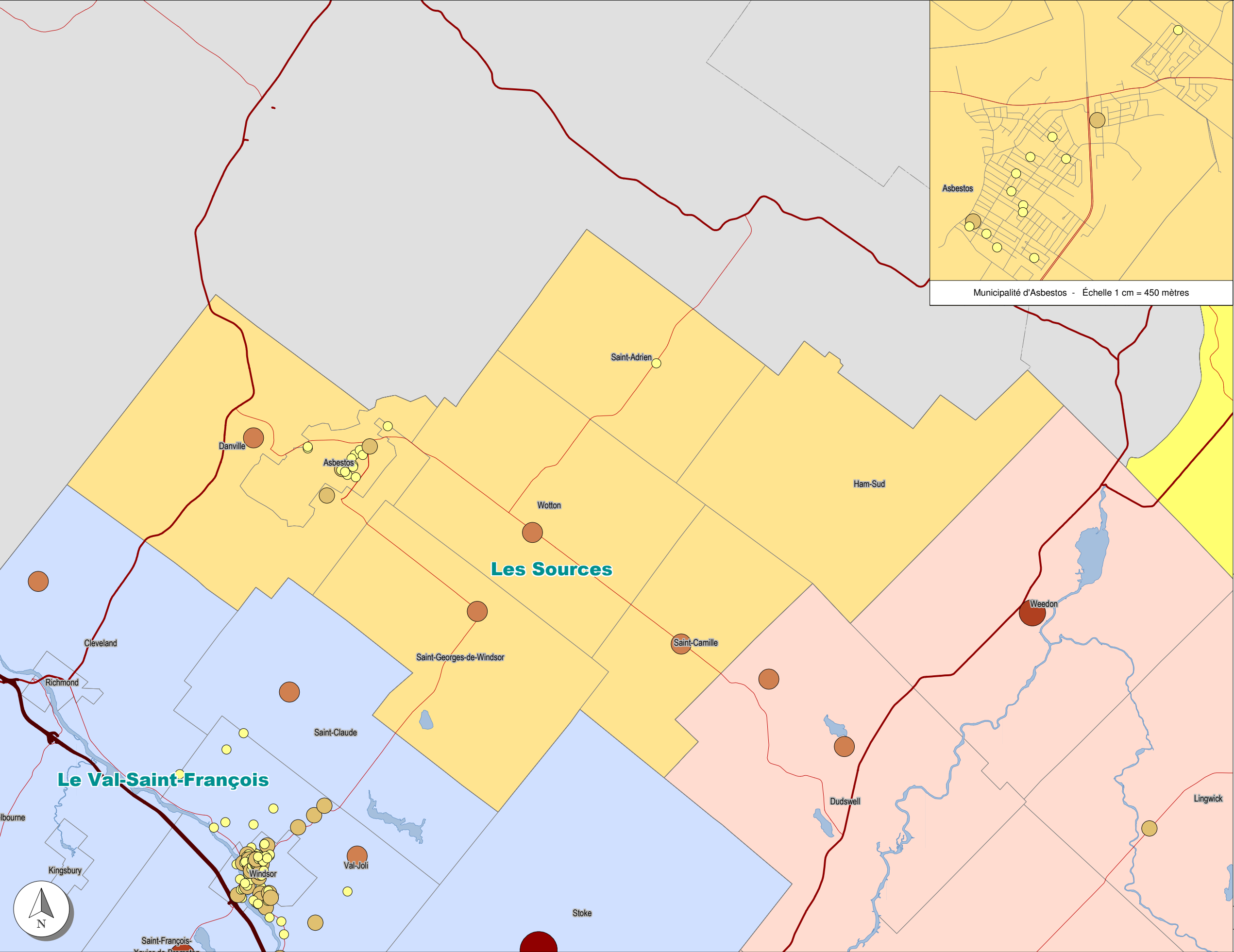
Les principaux besoins recensés concernent principalement les études. Cependant, la position géographique de la MRC fait en sorte que les destinations favorites des étudiants sont autant Victoriaville que Sherbrooke.

Les aînés de leur côté ont un service performant pour les déplacements locaux, mais ce service n'est pas accessible à l'ensemble du territoire. Cependant il est peut-être déficient pour des déplacements hors territoire. Puisqu'il n'y a aucun lien régulier vers Sherbrooke, seuls les besoins en santé sont comblés, et ce, par l'utilisation de bénévoles qui sont de plus en plus rares.

Il en est de même pour les personnes cherchant à accéder à des services sociaux disponibles à la ville de Sherbrooke.

Il y a donc peu de besoins vers l'extérieur sauf pour des besoins spécifiques. Un lien plus régulier pour permettre aux étudiants d'accéder facilement à la ville de Sherbrooke semble nécessaire. La lutte à l'exode des jeunes passe par une amélioration de la mobilité de ces derniers

Les besoins en transport de cette MRC doivent être évalués en complémentarité avec les besoins de la MRC du Val-Saint-François. Il serait ainsi possible d'exploiter à plein escient le lien de Stoke vers Sherbrooke et un lien de Richmond vers Sherbrooke.



Légende :

Municipalités régionales de comtés

Coaticook

Le Granit

Le Haut-Saint-François

Le Val-Saint-François

Les Sources

Memphrémagog

Sherbrooke

Provenance des employés
Selon le code postal

50 à 170 employés

25 à 49 employés

5 à 24 employés

2 à 4 employés

1 employé

Réseau routier principal

Autoroute

Route principale

Route régionale

Sources :
MAMROT, Répertoire des municipalités, 2012.
Adresses Québec © Gouvernement du Québec, Code postalMO, 2012
Centre hospitalier universitaire de Sherbrooke (CHUS), 2012.



Conférence régionale
des élus de l'Estrie

SOCIÉTÉ
GESTRANS

Produit par : Ian D'Aragon, B. Urb.
Vérifié par : David Viannay, B.A.A.
Approuvé par : Jacques Deslauriers, ing.

Titre :

CARTE 31
PROVENANCE DES EMPLOYÉS DU CENTRE
HOSPITALIER UNIVERSITAIRE DE SHERBROOKE
(MRC LES SOURCES)

Projet :

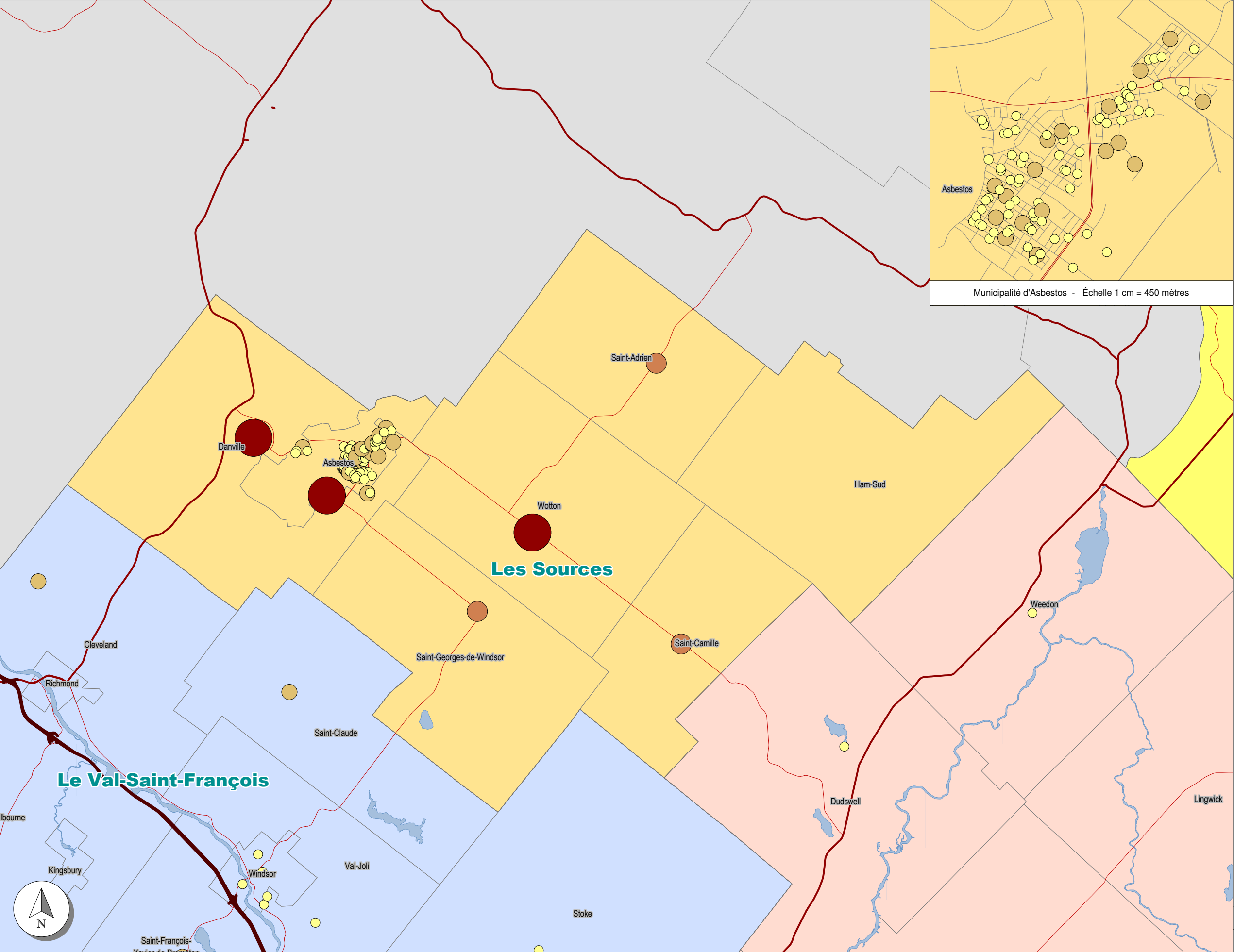
ÉTUDE DES BESOINS ET DES SOLUTIONS
POSSIBLES POUR LE DÉVELOPPEMENT DU
TRANSPORT COLLECTIF INTER-MRC EN ESTRIE

Échelle : 1 cm = 2 km

Date : Décembre 2012

015-P-0001302-0-00-701-GT-D-0031-00

Rév. 00



Légende :

Municipalités régionales de comtés

- Coaticook
- Le Granit
- Le Haut-Saint-François
- Le Val-Saint-François
- Les Sources
- Memphrémagog
- Sherbrooke

Provenance des employés
Selon le code postal

- 23 à 39 employés
- 8 à 22 employés
- 2 à 7 employés
- 1 employé

Réseau routier principal

- Autoroute
- Route principale
- Route régionale

Sources :
MAMROT, Répertoire des municipalités, 2012.
Adresses Québec © Gouvernement du Québec, Code postalMO, 2012
CSSS Asbestos, 2012.


Conférence régionale
des élus de l'Estrée

SOCIÉTÉ GESTRANS

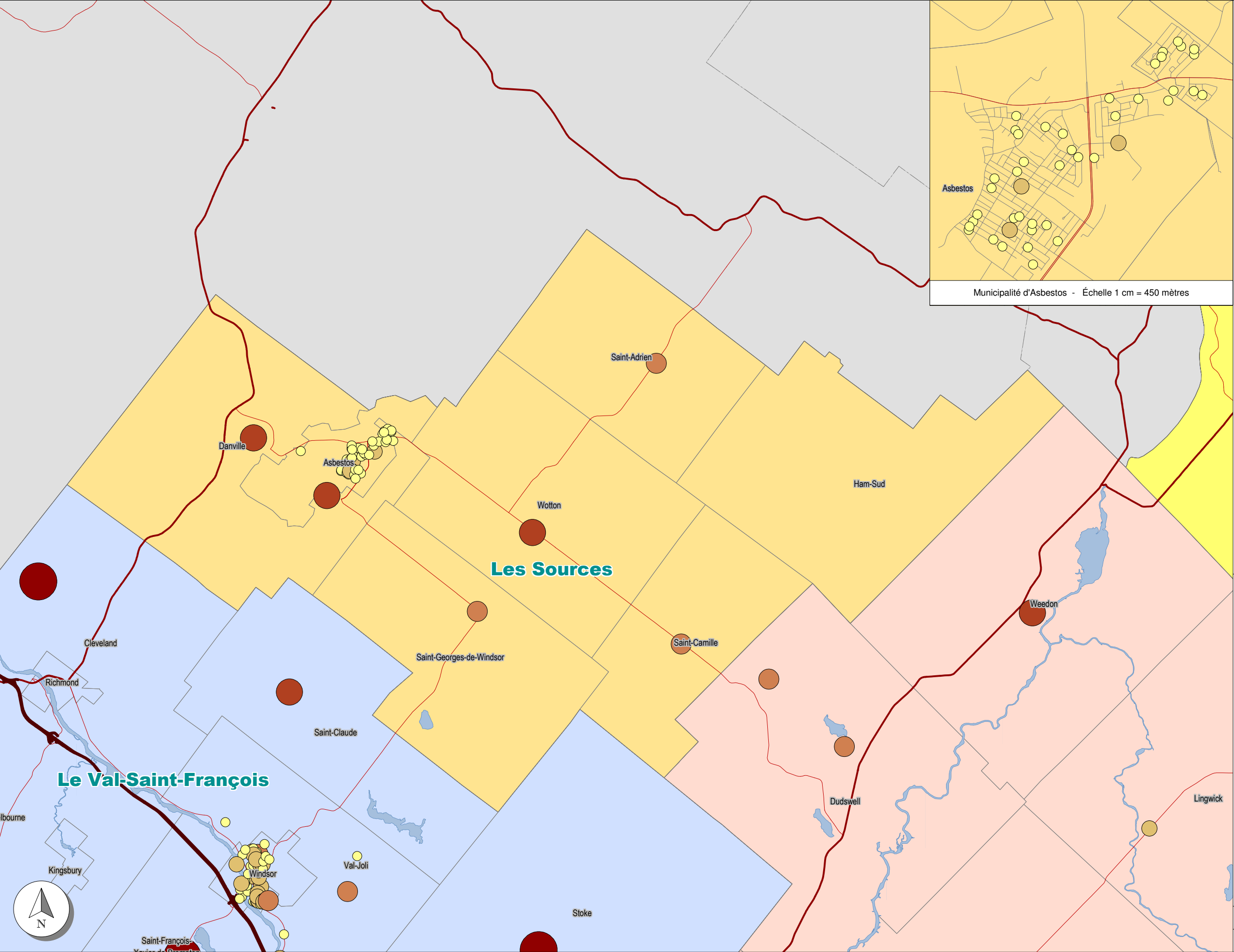
Produit par : Ian D'Aragon, B. Urb.
Vérifié par : David Viannay, B.A.A.
Approuvé par : Jacques Deslauriers, ing.

Titre :
CARTE 32
PROVENANCE DES EMPLOYÉS DU CENTRE
DE SANTÉ ET SERVICES SOCIAUX D'ASBESTOS
(MRC LES SOURCES)

Projet :
ÉTUDE DES BESOINS ET DES SOLUTIONS
POSSIBLES POUR LE DÉVELOPPEMENT DU
TRANSPORT COLLECTIF INTER-MRC EN ESTRIE

Échelle : 1 cm = 2 km
Date : Décembre 2012

015-P-0001302-0-00-701-GT-D-0032-00
Rév. 00



Légende :

Municipalités régionales de comtés

- Coaticook
- Le Granit
- Le Haut-Saint-François
- Le Val-Saint-François
- Les Sources
- Memphrémagog
- Sherbrooke

Provenance des étudiants
Selon le code postal

- 30 à 70 étudiants
- 10 à 29 étudiants
- 4 à 9 étudiants
- 2 à 3 étudiants
- 1 étudiant

Réseau routier principal

- Autoroute
- Route principale
- Route régionale

Sources :
MAMROT, Répertoire des municipalités, 2012.
Adresses Québec © Gouvernement du Québec, Code postalMO, 2012
Université de Sherbrooke, 2012.


**Conférence régionale
des élus de l'Estrée**

**SOCIÉTÉ
GESTRANS**

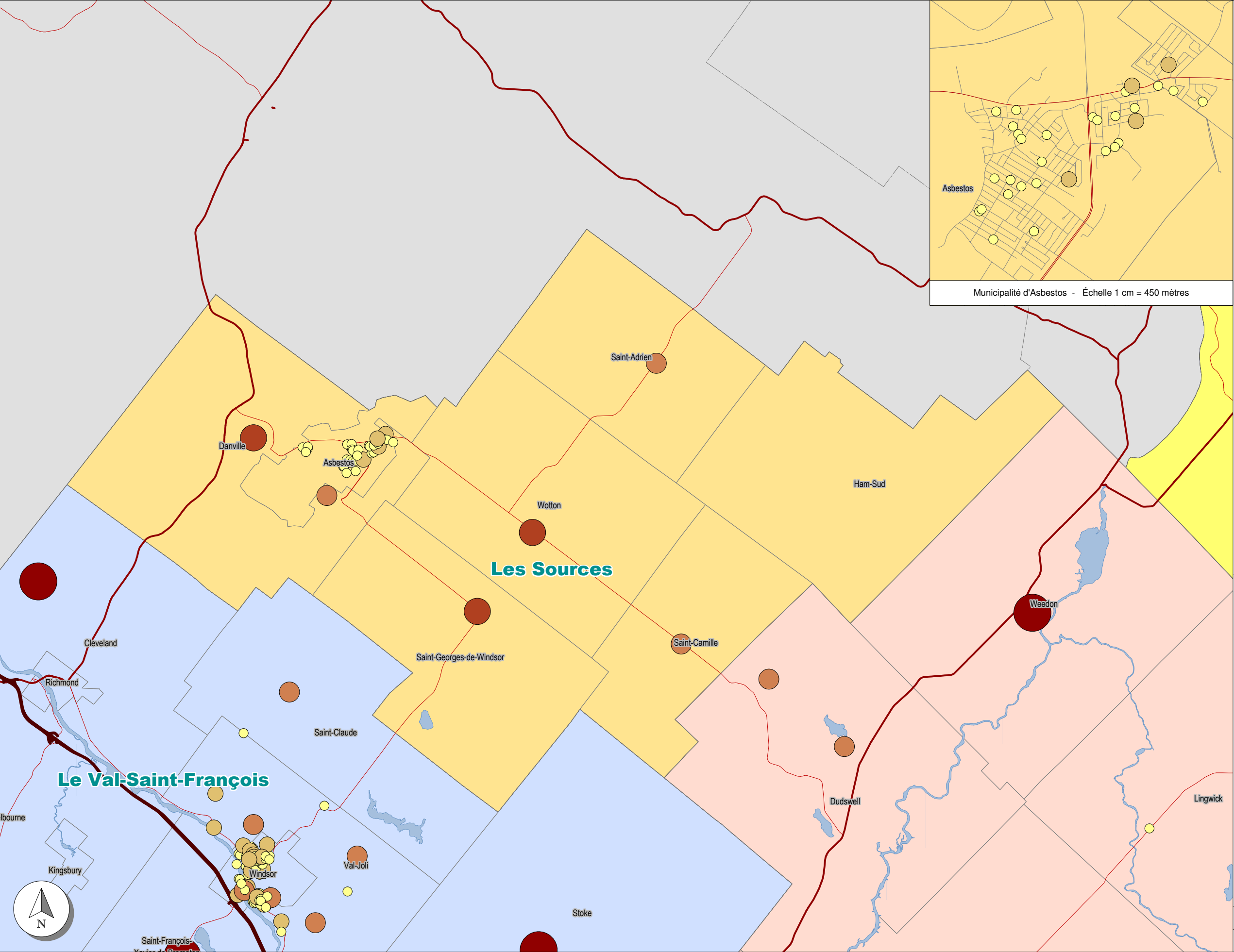
Produit par : Ian D'Aragon, B. Urb.
Vérifié par : David Viannay, B.A.A.
Approuvé par : Jacques Deslauriers, ing.

Titre :
CARTE 33
PROVENANCE DES ÉTUDIANTS DE L'UNIVERSITÉ
DE SHERBROOKE, À L'AUTOMNE 2012
(MRC LES SOURCES)

Projet :
ÉTUDE DES BESOINS ET DES SOLUTIONS
POSSIBLES POUR LE DÉVELOPPEMENT DU
TRANSPORT COLLECTIF INTER-MRC EN ESTRIE

Échelle : 1 cm = 2 km
Date : Décembre 2012

015-P-0001302-0-00-701-GT-D-0033-00
Rév. 00



Légende :

Municipalités régionales de comtés

Coaticook

Le Granit

Le Haut-Saint-François

Le Val-Saint-François

Les Sources

Memphrémagog

Sherbrooke

Provenance des étudiants
Selon le code postal

20 à 66 étudiants

11 à 19 étudiants

3 à 10 étudiants

2 étudiants

1 étudiant

Réseau routier principal

Autoroute

Route principale

Route régionale

Sources :
MAMROT, Répertoire des municipalités, 2012.
Adresses Québec © Gouvernement du Québec, Code postalMO, 2012
Cégep de Sherbrooke, 2012.



Conférence régionale
des élus de l'Estrie

SOCIÉTÉ
GESTRANS

Produit par : Ian D'Aragon, B. Urb.

Vérifié par : David Viannay, B.A.A.

Approuvé par : Jacques Deslauriers, ing.

Titre :
CARTE 34
PROVENANCE DES ÉTUDIANTS DU CÉGEP DE
SHERBROOKE, À L'AUTOMNE 2012
(MRC LES SOURCES)

Projet :
ÉTUDE DES BESOINS ET DES SOLUTIONS
POSSIBLES POUR LE DÉVELOPPEMENT DU
TRANSPORT COLLECTIF INTER-MRC EN ESTRIE

Échelle : 1 cm = 2 km

Date : Décembre 2012

015-P-0001302-0-00-701-GT-D-0034-00

Rév. 00

8 MRC DE MEMPHRÉMAGOG

Située à l'extrémité sud-ouest de la région administrative de l'Estrie, la MRC Memphrémagog est contiguë à l'ouest à la MRC Brome-Missisquoi (Montérégie), à l'est à la MRC Coaticook au nord à la MRC Val Saint-François, au sud à la frontière canado-américaine et au nord-est à la Ville de Sherbrooke. De par la présence du lac Memphrémagog, le territoire est géographiquement scindé en deux. La Ville de Magog est le principal centre de services de la MRC.

La MRC comporte 17 municipalités et totalise une superficie de 1 323 km². Ses municipalités constituantes sont Austin (M), Ayer's Cliff (VI), Bolton-Est (M), Eastman (M), Hatley (M), Hatley (CT), Magog (V), North Hatley (VI), Ogden (M), Orford (CT), Potton (CT), Saint-Benoît-du-Lac (M), Sainte-Catherine-de-Hatley (M), Saint-Étienne-de-Bolton (M), Stanstead (V), Stansted (CT), Stukely-Sud (VI).

Sa population totalise 47 162 habitants³⁹ répartis sur 1 323 kilomètres carrés⁴⁰, soit une densité de 35 habitants par km². North Hatley, Magog et Stanstead (V) présentent, dans l'ordre, les plus fortes densités de population avec 233,4, 172,5 et 132,3 habitants au km².

8.1 CONTEXTE RÉGIONAL EN TRANSPORT DE PERSONNES

Le réseau routier de la MRC est bien développé. Il assure la liaison entre les municipalités locales de la MRC, la région administrative de la Montérégie et avec les États-Unis. On retrouve notamment deux carrefours autoroutiers, assurant des liens efficaces avec les villes de Sherbrooke, Montréal et Québec, ainsi qu'avec l'état du Vermont au sud. Le réseau d'autoroute s'appuie sur un bon nombre de routes collectrices bien réparties sur le territoire, permettant de rejoindre les secteurs en développement de la MRC.

Dans l'axe est-ouest, on retrouve l'autoroute 10 qui traverse le territoire dans la partie nord de la MRC, soit à la hauteur de Magog à l'extrémité canadienne (nord) du lac Memphrémagog. Aucun autre axe de transport majeur ne traverse la MRC d'un bout à l'autre, puisqu'aucun pont ne traverse le lac. Du nord au sud, longeant la limite est de la MRC, tout juste à l'extérieur de son territoire, on y trouve l'autoroute 55, de l'autoroute 10 aux frontières canado-américaines.

³⁹ Population : Décret de population 2011 (n° 1287-2011) publié dans la Gazette officielle le 4 janvier 2012.

⁴⁰ Superficie : MAMROT, Répertoire des municipalités du Québec, consulté le 6 octobre 2012.

Cette autoroute permet de joindre les municipalités australes de la MRC, soit Stanstead et Ogden.

8.2 CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

La MRC Memphrémagog compte plusieurs pôles d'importances, essentiellement reconnus pour leurs activités économique et commerciale. Ils influencent la mobilité de la population par leur pouvoir attractif, relié à la présence de services. Les principaux pôles sont ceux de Magog et de Stanstead. D'autres centres d'activités sont répartis sur le territoire et présentent des concentrations secondaires d'activités, comme North Hatley, Orford, Eastman, Ayer's Cliff et Potton. On retrouvera en ces centres secondaires une concentration d'activités commerciales et une desserte en services publics répondant aux besoins locaux. Enfin, d'autres petits noyaux ont un rayonnement plutôt local, répondant aux besoins de première nécessité, comme Austin, Bolton-Est, Sainte-Catherine-de-Hatley, Canton de Stanstead, Saint-Étienne-de-Bolton, Hatley et Stukely-Sud.

La ville de Magog représente le centre principal pour les infrastructures gouvernementales et communautaires de la MRC, alors que l'on retrouve quelques-unes des infrastructures gouvernementales dans les sous-centres, soit les services de santé, les services sociaux ou d'éducation.

8.3 DÉVITALISATION MUNICIPALE

Les perspectives démographiques de la MRC de Memphrémagog sont légèrement à la hausse. Toutefois, comme l'ensemble du Québec, l'accroissement démographique se fait sentir chez les personnes de 65 ans et plus (voir Annexe 1).

Aucune municipalité dévitalisée n'a été recensée sur le territoire de la MRC de Memphrémagog.

8.4 MIGRATION DE LA MAIN D'ŒUVRE

Les déplacements des travailleurs de la MRC de Memphrémagog se font principalement dans sa limite territoriale. Ainsi, 66 % de la population de la MRC y travaille, ce qui est représentatif de la moyenne québécoise qui est également de 66 % (voir tableau 4). Ce taux monte à 68 % lorsque nous y ajoutons les travailleurs sans adresse fixe de travail, mais dont les déplacements sont principalement à l'intérieur de la MRC. Les femmes de la MRC sont plus

susceptibles de travailler sur le territoire de la MRC dans une proportion de 55 % versus 43 % pour les hommes⁴¹.

La migration la plus importante se fait vers la Ville de Sherbrooke, 3 765 personnes s'y déplacent pour le travail, soit 19 %. La migration des travailleurs se fait principalement à l'intérieur de ses limites, soit une représentation de 66 %. Pour leur part, les MRC de Coaticook et du Val-Saint-François attirent 1,9 % des travailleurs. Pour ce qui est des MRC du Haut-Saint-François et des Sources, leur part de migration n'est pas statistiquement significative. Finalement 12,5 % des travailleurs se déplacent à l'extérieur du territoire à l'étude (voir carte 2).

Le nombre élevé de déplacement vers Sherbrooke pour le travail nous permet d'identifier une clientèle cible de travailleurs. Le nombre de travailleurs provenant de la MRC de Memphrémagog représente la plus grande migration pendulaire vers la ville centre.

8.5 OFFRE DE TRANSPORT

La présente section présente le portrait des structures de transport existantes.

8.5.1 Motorisation en général

Selon les données de la SAAQ (2011), on dénombre 0,68 véhicule de promenade par personne dans la MRC. Ce ratio est quelque peu supérieur au ratio provincial de 0,55 véhicule par personne.

8.5.2 Taxi

Dans la MRC, on dénombre 19 permis de taxi répartis sur trois (3) agglomérations de taxi couvrant six (6) municipalités sur les 17 de la MRC (voir carte 7 , page 26). L'agglomération de taxi de Sherbrooke dessert une partie du territoire du canton d'Orford. Il est à noter que les compagnies de taxi présentes dans les municipalités peuvent desservir les municipalités ne faisant pas partie d'un territoire désigné :

- ▶ L'**agglomération de Magog** regroupe 16 détenteurs de permis réguliers sur un quota de 16 et comprend les municipalités de Magog et du canton d'Orford.
- ▶ L'**agglomération de Stanstead** regroupe 2 détenteurs de permis réguliers sur un quota de 5 et comprend les municipalités d'Ogden, la ville de Stanstead et le canton de Stanstead.

⁴¹ Statistiques Canada 2007

- L'**agglomération de North Hatley** regroupe 1 détenteur de permis régulier sur un quota de 2 et comprend le village de North Hatley.
- L'**agglomération de Sherbrooke** regroupe 84 détenteurs de permis sur un quota de 84 et comprend les municipalités de Sherbrooke et une partie du territoire du canton d'Orford.

Des vingt-trois (23) permis disponibles dans la MRC, seulement quatre (4) sont disponibles. L'entreprise du taxi semble être significativement lucrative puisque presque la totalité des permis est utilisée. Il pourrait être judicieux de contacter certains détenteurs de permis pour offrir un service complémentaire en taxi.

8.5.3 Transport adapté

L'office des personnes handicapées du Québec (OPHQ) a produit en 2009 le « Portrait statistique de la population avec incapacité – région de l'Estrie »⁴². À l'intérieur de ce document, des données portant sur le territoire de la MRC permettent de dresser le portrait de la population vivant avec des incapacités. Au total, en 2006, il était projeté que 4 485 personnes avaient une incapacité (voir tableau 83, page 174).

Parmi les 4 485 personnes recensées avec une incapacité, toutes ne requièrent pas les services de transport adapté.

⁴² Ces estimations incluent les membres des collectivités autochtones et les personnes vivant dans les résidences pour personnes âgées (logements collectifs non institutionnels). Elles sont présentées selon les limites et les noms en vigueur en décembre 2007.

Les calculs sont réalisés à partir des données du Recensement de la population de 2006 et les taux de prévalence de l'incapacité de l'Enquête sur la participation et les limitations d'activités 2006, tout en respectant la répartition populationnelle (âge, sexe) du territoire calculé. Les résultats ont été arrondis vers le haut, au multiple de 5 le plus près.

Tableau 82 : Estimation du nombre de personnes ayant une incapacité, MRC de Memphrémagog, 2006

	AVEC INCAPACITÉ	SANS INCAPACITÉ	TOTAL
Total	4 885	40 410	45 295
Moins de 15 ans	210	6 780	6 990
<i>Incapacité légère à modérée</i>	105		
<i>Incapacité grave à très grave</i>	105		
15 ans et plus	4 675	33 630	38 305
<i>Incapacité légère à modérée</i>	2 710		
<i>Incapacité grave à très grave</i>	1 965		

Source: OPHQ, 2010.

Tableau 83 : Personnes avec incapacités selon l'âge, MRC de Memphrémagog, 2006

	INCAPACITÉ SELON LES ÂGES						Total
	15 ans et -	15-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et +	
Personnes avec incapacité	210	150	815	1 215	1 020	1 475	4 885
Personnes sans incapacité	6 780	4 625	9 500	14 175	3 625	1 705	40 410
Total	6 990	4 775	10 315	15 390	4 645	3 180	45 295

Source: OPHQ, 2010.

Tableau 84 : Type d'incapacités selon l'âge, MRC de Memphrémagog, 2006

	Total	moins de 15 ans	15 ans et +
<i>Population estimée en 2006 avec incapacité</i>	4 885		
<i>Retard de développement</i>	15	15	
<i>Problème de santé chronique</i>	140	140	
<i>Audition</i>	1350	20	1330
<i>Vision</i>	925	20	905
<i>Parole</i>	595	85	510
<i>Mobilité</i>	3445	20	3425
<i>Agilité</i>	3320	30	3290
<i>Douleur</i>	3180	140	3040
<i>Apprentissage</i>	700		700
<i>Déficiência intellectuelle</i>	505	70	435
<i>Psychologique</i>	245	70	175
<i>Mémoire</i>	555		555
<i>Inconnu</i>	140	15	125

Source: OPHQ, 2010.

8.5.3.1 Transport des Alentours

La MRC de Memphrémagog a déclaré compétence en transport adapté. Celui-ci est opéré par l'organisme Transport des Alentours et est basé à Magog. Il offre un service de transport adapté dans dix (10) municipalités sur le territoire de la MRC, soit Austin, Ayer's Cliff, Bolton Est, Canton de Hatley, Canton d'Orford, Canton de Potton, Magog, North Hatley, Sainte-Catherine-de-Hatley et Stanstead. Il y a également une part des déplacements qui est destinée au Centre de Jour du CSSS Memphrémagog. Le transport adapté de l'organisme est un service qui est dit porte à porte.

Le service est offert 52 semaines par année à raison de 74 heures par semaine soit du lundi au vendredi de 6h50 à 17 h et le samedi de 10 h à 23 h.

8.5.3.1.1 Tarification

Le tarif est de 3,25 \$ pour un déplacement sur le territoire. Pour des déplacements vers ou en provenance de Sherbrooke, le coût est de 9,00 \$. La gratuité est offerte aux enfants âgés de moins de 5 ans, obligatoirement accompagnés d'un parent.

8.5.3.1.2 Budget

En 2009, les dépenses totalisaient 584 483 \$ dont 70 532 \$ en frais administratifs et 513 951 \$ en exploitations. Quant aux revenus, ils totalisaient 634 924 \$: 325 501 \$ (51 %) provenaient de la subvention du MTQ, 88 628 \$ (14 %) provenaient des usagers, 75 143 \$ (12 %) provenaient des municipalités, 133 354 \$ (21 %) d'autres services et 12 308 \$ (2 %) provenaient d'autres sources de revenus. Les tableaux suivants détaillent ces informations.

Tableau 85 : Dépenses du transport adapté, Ville de Magog

	DÉPENSES	PART EN POURCENTAGE
Frais administratif	61 388 \$	10,5%
Frais d'exploitation	464 929 \$	79,5%
Autres services de transport	58 166 \$	10,0%
Total	584 483 \$	100,0%

Tableau 86 : Revenus du transport adapté, Ville de Magog

PROVENANCE	REVENUS	PART EN POURCENTAGE
Usagers	88 628 \$	14,0%
Municipalités	75 143 \$	11,8%
MTQ	325 501 \$	51,3%
Autres	62 528 \$	9,8%
Non relié au transport	2 456 \$	0,4%
Collectif régional	80 668 \$	12,7%
Total	634 924 \$	100,0%

8.5.3.1.3 Achalandage

En 2009, on dénombre 37 203 déplacements pour 655 personnes admises.

Des 37 203 déplacements effectués par le service 32 363 étaient ambulatoires, 4 434 étaient en fauteuil roulant, et 402 étaient avec accompagnateur. On dénombre ainsi 56,18 déplacements par personne admise. Des places restent disponibles dans le transport adapté.

8.5.3.1.4 Flotte

Le service est effectué à l'aide de cinq minibus de 12 à 14 places. Un service de taxis et taxis adapté complète le service de minibus.

8.5.3.2 Transport adapté pour nous

Le deuxième fournisseur de transport adapté est basé dans la MRC voisine, La Haute-Yamaska. Transport adapté pour nous inc. est un organisme dont certaines villes participantes sont sur le territoire de la MRC Memphrémagog. C'est le cas pour Saint-Étienne-de-Bolton et Stukely-Sud. Or, l'organisme offre également des transports vers la ville de Magog⁴³. Sa ville mandataire est Waterloo, à un peu plus de 10 km de Stukely-Sud, soit la municipalité au nord-ouest sur territoire de la MRC. L'organisme dessert neuf (9) municipalités, réparties dans trois MRC soit Memphrémagog, La Haute-Yamaska et Brome-Missisquoi. Cela fait maintenant 22 ans qu'il offre le service de transport adapté.

⁴³ Ministère des Transports du Québec, *Transport adapté aux personnes handicapées 2008*, 324 pages.

Le service offert ne propose que des déplacements de type adapté et la clientèle est majoritairement (54 %) âgée de plus de 65 ans.

En 2009, un peu plus de 400 déplacements ont été faits au niveau de la municipalité de Saint-Étienne-de-Bolton, alors que Stukely-Sud a généré davantage de déplacements, avec près de 4 600 au total pour l'organisme. De ce nombre, 91 % des déplacements (4 567) avaient pour motif le travail. L'organisme ne fait que desservir ces deux municipalités. En 2009, il n'y a eu que quatorze (14) déplacements vers Magog, considérée en dehors du territoire de l'organisme. Or, depuis le début de l'année 2010, aucun déplacement n'a été demandé.

Au niveau des transporteurs, le contrat de minibus n'a pas été renouvelé depuis 2003, l'organisme faisant appel de plus en plus au transport par taxi, toujours avec contrat.⁴⁴ Le nombre de véhicules utilisés n'a pas été spécifié, mais cependant l'organisme affirme qu'il y a rarement des places disponibles à bord des véhicules.

8.5.4 Transport collectif régional

Le service de transport collectif offert sur le territoire a été mis en place à compter du 1^{er} mai 2009, soit environ un mois après la prise de compétence de la MRC en transport collectif et adapté. Ce service se limite actuellement par le territoire de desserte de l'organisme de transport adapté Transport des Alentours inc.

Les destinations proposées par le service correspondent grandement à celles du transport adapté : Galeries Orford, CSSS Memphrémagog, Tim Horton's de Magog et les tarifs demandés sont les mêmes pour tous les utilisateurs.

C'est avec un délai de 24 heures qu'il faut planifier notre déplacement.

Le service de transport collectif utilise les places disponibles du transport collectif. Par ailleurs, un groupe de trois personnes peut créer un nouveau circuit. Pour l'année 2011, le budget de l'organisme pour le transport collectif est d'environ 77 000 \$.

Au 30 septembre 2010, le transport collectif avait généré 195 déplacements. L'organisme avait prévu, pour l'année en cours, un total de 900 déplacements, soit largement au-dessus des résultats actuels. Les motifs de déplacements sont très variés, mais sont destinés majoritairement aux services. Ensuite suivent les motifs tels que le travail, la santé et les loisirs.

⁴⁴ Idem.

Tableau 87 : Horaire des départs en avant-midi du service de transport collectif de la MRC de Memphrémagog

Origine (point d'embarquement)							Destination (point de chute)
	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	
Austin (Église)	9 h 15	9 h	8 h 30	9 h 15	8 h 45		Magog (Galerie Orford Hôpital Magog)
Ayer's Cliff (Caserne des pompiers)	9 h 15		9 h 15	9 h 15	9 h 15		Magog (Galerie Orford Hôpital Magog)
Bolton Est (Hôtel de Ville)	9 h 30	9 h 15	8 h 45	9 h 30	8 h 30		Magog (Galerie Orford Hôpital Magog)
Potton (Hôtel de Ville)	10 h 45		8 h 45	9 h 15			Magog (Galerie Orford Hôpital Magog)
Eastman (Église)		8 h 45	8 h 10		8 h 20		Magog (Galerie Orford Hôpital Magog)
Eastman (École)						8 h 20	Sherbrooke
North Hatley (Dépôt)	9 h 15						Magog (Galerie Orford Hôpital Magog)
Canton d'Orford (Hôtel de Ville)		9 h 30					Magog (Galerie Orford Hôpital Magog)
Sainte- Catherine- de-Hatley (Centre communautaire)	8 h 30	8 h 30	8 h 30	8 h 30	8 h 30		Magog (Galerie Orford Hôpital Magog)
Stanstead (Hôtel de Ville)	8 h 30	8 h 30	8 h 30	8 h 30	8 h 30		Magog (Galerie Orford)

Tableau 88 : Horaire des départs en après-midi du service de transport collectif de la MRC de Memphrémagog

Origine (point d'embarquement)							Destination (point de chute)
	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	
Magog (Calder, Orford, Hôpital Magog)	13 h 30	13 h 30	13 h 30	13 h 30	13 h 30		Austin (Église)
Magog (Calder, Orford, Hôpital Magog)	13 h 45		13 h 45	13 h 45	13 h 45		Ayer's Cliff (Caserne des pompiers)
Magog (Calder, Orford, Hôpital Magog)	13 h 30	13 h 30	13 h 30	13 h 30	13 h 30		Bolton Est (Hôtel de Ville)
Magog (Calder, Orford, Hôpital Magog)	12 h 30		13 h 45	13 h 45			Potton (Hôtel de Ville)
Magog (Calder, Orford, Hôpital Magog)		13 h 30	13 h 30		13 h 30		Eastman (Église)
Sherbrooke						8 h 20	Eastman (Église)
Magog (Calder, Orford, Hôpital Magog)	13 h 45						North Hatley (Dépanneur)
Magog (Calder, Orford, Hôpital Magog)		13 h 45					Canton d'Orford (Hôtel de Ville)
Magog (Calder, Orford, Hôpital Magog)	15 h 15	15 h 15	15 h 15	15 h 15	15 h 15		Sainte-
Magog (Calder, Orford, Hôpital Magog)							Catherine- de-Hatley (Centre communautaire)
Magog (Calder, Orford, Hôpital Magog)	15 h	15 h	15 h	15 h	15 h		Stanstead (Hôtel de Ville)

8.5.5 Développement du transport collectif dans la MRC

Pour la MRC, le transport collectif est un élément essentiel au développement des communautés et s'ajoute aux divers éléments permettant une vitalité du milieu rural. Il permet l'amélioration des services de proximité, donne une meilleure accessibilité à l'emploi et aux établissements scolaires.

8.5.6 Transport accompagnement bénévole

La Fédération des centres d'action bénévole du Québec définit un centre d'action bénévole (CAB) comme une corporation autonome à but non lucratif, regroupant des organismes et/ou

des personnes bénévoles, œuvrant sur un territoire délimité. La mission d'un organisme bénévole vise l'équité et le mieux-être d'une collectivité. Les CAB, plus précisément, ont pour but de promouvoir l'action bénévole sur une multitude de dimensions de l'activité humaine et de fournir une réponse à des besoins exprimés par leur communauté. Pour eux, le bénévolat est un instrument de développement, tant au niveau de la dimension sociale que personnelle, et est une ressource précieuse pour la population ayant des besoins d'aide matérielle et humaine.

Les CAB fournissent un service d'accompagnement-transport dans le but de maintenir l'autonomie de la personne et lui permettre de demeurer dans son milieu de vie, et ce, le plus longtemps possible. Ce service est effectué par un conducteur bénévole, lequel effectue cette activité dans le cadre d'un mandat d'un organisme communautaire reconnu. La clientèle visée par le service est composée de personnes adultes, nécessitant un soutien pour pallier certaines limitations et ne pouvant pas utiliser un service de transport public ou privé. Habituellement, la clientèle est âgée de 65 ans et plus, et présente des signes de perte d'autonomie. Elle doit répondre à certains critères spécifiques aux organismes mandataires ou encore habiter à la maison. Il est à préciser que les CAB n'offrent pas de service pour les personnes hospitalisées, vivant dans un CHSLD, ayant un accès au transport adapté, nécessitant une surveillance ou bien en situation de crise. Ce sont plutôt des déplacements à motifs médical, paramédical, psychosocial ou encore d'autres motifs répondants aux demandes des mandataires, qui sont offerts. On rappelle que le ministère insiste sur la notion d'accompagnement pour les transports effectués par les CAB. Sans cet accompagnement, les déplacements devraient être effectués par d'autres modes de transport. Dans le cas où il n'y a aucune agglomération de taxi présente sur une partie du territoire du CAB, le MTQ pratique une certaine tolérance quant au motif des déplacements effectués. Ces organismes sont financés par le Ministère de la Santé et des Services sociaux, jusqu'à un plafond de 132 000 \$ pour tous services confondus, dont le transport. La problématique principale des CAB est le manque de chauffeurs bénévoles. À terme, il y aura une croissance au niveau de la demande de transport bénévole, sans toutefois compter sur un plus grand bassin de chauffeur.

Trois CAB sont présents sur le territoire de la MRC Memphrémagog. Tous sont concernés par l'issue du transport collectif et souhaitent la meilleure des collaborations avec les intervenants de la MRC, à l'intérieur des limites légales de leur mandat. Dans cette section, on verra chacun de ces centres en détail, notamment au niveau du territoire de desserte, ainsi qu'au niveau du service de transport offert.

8.5.6.1 *Le Carrefour du partage*

Basé à Magog, le Carrefour du partage effectue environ 3 000 accompagnements par année. En termes de ressources humaines, une personne est attitrée, à raison de 35 heures par semaine, au poste de coordonnatrice en transport bénévole. Le Carrefour compte sur une

équipe d'environ une quinzaine de bénévoles, tous plus disponibles les uns que les autres, pour faire les déplacements. Les secteurs couverts par le CAB de Magog sont les municipalités de Magog, le Canton d'Orford, Austin, Ste-Catherine-de-Hatley et le secteur de Georgeville (Canton de Stanstead). Comme pour les autres centres, la procédure de réservation est fixée à 24 heures d'avance, sans toutefois exclure les demandes tardives. Actuellement, le tarif du CAB est en dessous du seuil des 0,40 \$ du kilomètre, mais il fait actuellement l'objet de négociations.

8.5.6.2 *CAB de la Missisquoi-Nord*

Le CAB de la Missisquoi-Nord est basé à Mansonville, secteur urbain de la municipalité de Potton. Au centre, une personne est responsable de la coordination des transports avec les bénévoles, mais cela ne représente pas une charge de travail à temps plein. Une équipe d'environ une douzaine de bénévoles effectue les déplacements. Le territoire de desserte du CAB Missisquoi-Nord est composé des municipalités de Potton, Bolton-Est, Saint-Étienne-de-Bolton, Eastman et Stukely-Sud.

Au même titre que le Carrefour du partage, le CAB payera le conducteur bénévole directement et effectuera une demande de remboursement au gouvernement par la suite. Le bénévole, quant à lui, reçoit une compensation de 0,41 \$ du kilomètre. Si toutefois le bénéficiaire n'est pas un client d'un organisme gouvernemental, c'est lui-même qui doit déboursier pour son transport.

8.5.6.3 *CAB R. H. Rediker*

Ce centre est basé à Stanstead, complètement au sud du territoire de la MRC. Son territoire de desserte s'étend parmi les municipalités de Stanstead, Ogden, du Canton de Stanstead, Ayer's Cliff, Hatley, du Canton de Hatley et au secteur de Fitch Bay, dans le Canton de Stanstead. Le CAB compte sur une équipe d'une vingtaine de bénévoles pour compléter les déplacements. Chacun reçoit une compensation de 0,40 \$ du kilomètre, au même titre que le CAB de Mansonville. Si le client n'est pas référé par un organisme gouvernemental, un tarif de 0,32 \$ du kilomètre lui est chargé. Le 0,08 \$ restant est compensé par le CAB. Au même titre que dans les autres CAB, une problématique subsiste à Stanstead au niveau du vieillissement de la population, surtout au niveau des bénévoles qui sont la plupart des personnes retraitées. Il manque de bénévoles de façon générale et avec une demande grandissante au niveau des déplacements, les bénévoles seront de plus en plus en demande.

8.5.7 **Transport scolaire**

Trois commissions scolaires se retrouvent sur le territoire. La commission scolaire des Sommets est la principale commission francophone, desservant quatorze (14) municipalités sur dix-sept (17) dans la MRC Memphrémagog. Seuls le Canton de Hatley et les municipalités

de North Hatley et Hatley sont desservis par une autre commission scolaire francophone, soit celle de la Région-de-Sherbrooke. Au niveau de la sphère anglophone, la commission scolaire Eastern Township assure le service sur le territoire de la MRC en entier.

8.5.7.1 Commission scolaire des Sommets

La commission scolaire comptait au total, lors de l'année scolaire 2007-2008, près de 8 215 élèves, soit environ 68,3 % qui étaient transportés par le service d'autobus. Au total, la commission scolaire avait à sa disposition 113 véhicules, dont 95 étaient des autobus à contrat. Les 18 autres véhicules étaient des berlines. La commission scolaire fait affaire avec une douzaine de transporteurs.

Le service de transport est offert aux élèves des niveaux préscolaire, primaire et secondaire. Il est également possible d'offrir le service aux établissements d'enseignement professionnel ou pour adultes. Le service est offert au courant de l'année scolaire, soit à raison de 180 jours par année. Certaines normes sont mises en place pour désigner si un élève peut utiliser le service ou pas, notamment avec la distance à parcourir jusqu'à l'école. Ces normes peuvent être dérogées dans le cas où l'élève habite à proximité ou dans une zone à risque, par exemple sur une route où la vitesse maximum est fixée à 70 km/h. De plus, afin de déterminer à quelle école un élève sera admis, la commission scolaire a mis à la disposition du public un outil de localisation et de calcul, à partir de leur site Internet. Géobus⁴⁵ permet d'identifier l'école que fréquentera l'élève, selon son lieu de résidence.

Le transport se fait à une seule fréquence le matin et en fin d'après-midi, soit deux fois au total. La commission scolaire tente par plusieurs moyens d'établir un niveau d'efficacité élevé au niveau des places utilisées dans les autobus. Un système de transfert d'autobus a d'ailleurs déjà été mis en fonction, afin de pallier au faible taux d'occupation des véhicules. En 2007-2008, le nombre d'élèves transportés par places disponibles était de 0,88, soit inférieur à une personne. La Commission scolaire admet effectivement qu'il y a quelques places disponibles à bord des véhicules. On dénote une légère tendance vers la baisse, signifiant effectivement qu'il y aurait des places disponibles à bord des véhicules pour pouvoir transporter des usagers du transport collectif.

La Commission scolaire des Sommets serait encline à discuter avec la MRC et l'organisme délégué en transport collectif, afin de parvenir à une entente. Il y a quelques années, la réponse n'aurait cependant pas été la même. L'élément déclencheur provient de la demande

⁴⁵ Commission scolaire des Sommets, Site Internet, 2011, consulté le 10 janvier 2011, http://mizar.csdessommets.qc.ca/transport_scolaire/Pages/Anonyme/parents/page.fr.aspx

pour un projet-pilote effectuée en 2010 par la MRC des Sources, qui est desservie également par le transport de la Commission scolaire des Sommets. Ce projet-pilote a été effectué en 2011 par la MRC des Sources pour desservir les municipalités de Saint-Adrien et d'Ham-Sud. Cependant, ce projet n'a pas eu le succès escompté puisqu'aucun déplacement n'a été effectué. Il n'a pas été reconduit pour l'année scolaire 2012-2013. Depuis ce projet, le commissaire partage une ouverture vers le transport collectif, concluant que d'autres MRC risqueraient d'en faire la demande et que de nouvelles mesures de contrôle de la clientèle, notamment au niveau juridique, sont maintenant disponibles pour assurer la sécurité des élèves.

8.5.7.2 *Commission scolaire de la Région-de-Sherbrooke*

La commission scolaire de la Région-de-Sherbrooke ne dessert qu'une partie du territoire, alors l'interprétation des chiffres mentionnés dans cette section doit donc être mitigée. En 2007-2008, la commission scolaire enregistrait un peu plus de 17 000 élèves. D'entre eux, près de 64 % étaient transportés. Le parc de véhicule de la commission scolaire était de 177 véhicules, dont 143 autobus à contrat. Contrairement à la commission scolaire des Sommets, le nombre d'élèves transportés par place utilisable dépasse la capacité de base, soit à environ 1,21 élève par place. Ce taux d'utilisation peut être différent d'une région à une autre de la commission scolaire. Par exemple, des autobus urbains peuvent être utilisés dans le centre urbain de Sherbrooke, augmentant la possibilité d'avoir des élèves debout à bord des véhicules. Quelques précisions devront être obtenues de la commission scolaire si une entente pour le transport collectif en découle.

La commission scolaire ne dessert que la partie Est de la MRC, vers des écoles qui sont hors territoire. Le transport de cette commission scolaire peut donc être envisagé si l'on veut développer un lien vers Sherbrooke, pour la partie Est de la MRC Memphrémagog.

8.5.7.3 *Commission scolaire Eastern Townships*

La commission scolaire anglophone du territoire, la Eastern Townships School Board, possède un territoire très vaste de desserte, allant de la MRC Le Haut Richelieu à l'ouest, jusqu'à la MRC Le Granit à l'est, de la MRC Arthabaska au nord jusqu'aux frontières nationales au sud. La MRC Memphrémagog ne représente qu'environ un douzième du territoire. Les chiffres doivent donc être interprétés avec encore plus de prudence, puisque la situation peut être différente d'une région à une autre.

En 2007-2008, la commission scolaire avait 5 890 élèves d'inscrits, dont près de 95 % étaient transportés. Au total, 131 véhicules étaient à la disposition de la commission scolaire, dont 53 étaient des autobus à contrat. La commission possédait également 67 autobus, dont la majorité était des autobus de 10 ou 11 rangées (20 à 22 passagers). Bien que presque la totalité des élèves soit transportée, le nombre d'élèves par place utilisable frôle l'indice de

0,40, soit moins d'un élève pour deux places disponibles. Bien qu'il semble y avoir des places disponibles à bord des véhicules, des précisions sont à obtenir puisque l'on n'écarte pas la possibilité que les élèves soient combinés avec d'autres transports de commissions scolaires sur le même territoire.

Or, lors des différents entretiens avec les organismes communautaires de la MRC Memphrémagog, il semblerait que la commission scolaire soit contre cette idée. Une vérification auprès de la commission scolaire sera nécessaire à savoir si le besoin des places disponibles à bord de ses autobus est présent. D'autant plus que les écoles anglophones ne sont pas très nombreuses sur le territoire. On les retrouve dans les municipalités d'Ayers' Cliff, de Magog, de Mansonville (Canton de Potton), de North Hatley et de Stanstead.

8.5.8 Covoiturage

Aucune association locale de covoiturage n'a été recensée sur le territoire de la MRC. On suppose donc que le mode de transport s'effectue informellement, sans nécessité d'avoir une unité de gestion centrale.

8.5.9 Transport interurbain

Au niveau des connexions interurbaines de transport, une ligne reliant Sherbrooke à Montréal est offerte par le transporteur privé Transdev Limocar. À raison d'environ une douzaine de passages par jour, Magog est la municipalité de la MRC la mieux desservie par ce service. Trois autres secteurs sont desservis par ce dernier à raison de deux passages par jour, soit les municipalités de Stukely Sud et d'Eastman et le secteur d'Omerville, ancienne municipalité annexée à Magog depuis 2002.

Ces différences au niveau de la fréquence s'expliquent par la diversification des circuits d'autobus offert par Transdev, soit express ou local. Ces deux types de circuits ont des parcours différents, le premier étant un lien interurbain d'une durée d'environ deux heures. Le deuxième est de nature locale et desservira davantage de municipalités sur son chemin. Le temps de parcours total de ce service est d'environ quatre heures. Voici la liste des municipalités desservies par le service local :

Tableau 89 : Parcours du service de transport collectif interurbain, passant sur le territoire de la MRC.

MUNICIPALITÉS DESSERVIES PAR LE SERVICE LOCAL
Montréal
Longueuil
Saint-Hubert
Chambly
Richelieu
Marieville
Rougemont
Saint-Césaire
Abbotsford
Granby
Autoparc 74 (Sortie 74, Bromont)
Bromont
Waterloo
Stukely Sud
Eastman
Magog
Omerville
Deauville
Rock Forest (via Bourque)
Université de Sherbrooke
Sherbrooke

Source : Transdev, 2012.

Ce service relie différentes municipalités entre Sherbrooke et Montréal : Longueuil, Chambly, Granby, Bromont, Waterloo et passe également par le campus de l'Université de Sherbrooke. Pour les résidents de la MRC Memphrémagog, il en coûte jusqu'à 31,50 \$ pour se déplacer avec ce service. Pour se diriger vers Sherbrooke, les résidents doivent déboursier, en 2010, jusqu'à 12,11 \$.

Or, bien qu'il y ait un service interurbain offert sur le territoire de la MRC, le service répond à une demande spécifique entre Sherbrooke et Montréal. Les heures de passages sont planifiées de façon à ce que les travailleurs puissent se déplacer en heure de pointe, et ce, vers Montréal. Il y a des passages vers Sherbrooke, mais les heures d'arrivée à Sherbrooke ne sont avantageuses que pour les travailleurs et étudiants qui débutent leurs journées vers 9h00 du matin. De plus, même si le circuit interurbain passe par le campus de l'Université de Sherbrooke, il ne va pas jusqu'au cégep. L'utilisateur qui désire s'y rendre a besoin d'un

deuxième titre de transport pour utiliser les autobus de la Société de transport de Sherbrooke (STS).

8.6 BESOINS EN TRANSPORT

Dans cette section, il sera question d'établir un portrait de la demande en transport collectif et adapté. Dans un premier temps, il s'agira d'effectuer un petit bilan de la clientèle actuelle, pour ensuite délibérer sur des besoins exprimés par les organismes présents sur le territoire de la MRC Memphrémagog.

8.6.1 Jeunes

L'organisme Corporation jeunesse œuvre depuis 1985 sur l'ensemble du territoire de la MRC de Memphrémagog. Elle offre également la seule maison des jeunes subventionnées. La municipalité de Magog est le point principal d'interventions. Le peu d'alternatives en transport limite ces interventions. Selon les représentants de l'organisme, le territoire est grand et difficile à parcourir. Le transport en lui-même devient un irritant pour rejoindre les jeunes en région, même à 30 minutes de Magog. Par exemple, le décrochage scolaire est de plus en plus important et il est difficile, pour les jeunes en périphérie, d'avoir accès aux projets de la corporation. Même les parents n'ont pas nécessairement la possibilité d'assumer les déplacements de leurs enfants, qu'ils soient locaux ou régionaux.

Toujours selon les représentants de la Corporation, le service est complexe à utiliser. Avec le système de réservation actuel, qui demande de réserver son transport 48 heures d'avance, il est limitatif pour un jeune, ayant des habitudes plus spontanées et imprévues, de pouvoir se déplacer. Si l'on manque le transport, on ne peut que l'utiliser à nouveau le lendemain ou le surlendemain. Un système simplifié serait plus accrocheur, plus encourageant, en ayant une plage horaire moins restreinte et à l'image de la réalité du territoire.

Le Carrefour jeunesse emploi témoigne également de certains besoins en termes de transport, particulièrement les étudiants pour lesquels c'est un besoin régulier. La clientèle du CJE pourrait très bien profiter d'un service de transport collectif pour se déplacer sur le territoire de la MRC et vers des destinations hors territoire plus stratégiques. En effet, en absence d'un service de transport collectif vers les lieux d'enseignements, les jeunes sont poussés à déménager à proximité des établissements d'enseignement de Sherbrooke, quittant ainsi la région. De plus, la majorité des étudiants qui quittent ne reviennent pas nécessairement à la fin de leurs études.

8.6.1.1 Conclusion

Le service actuel ne répond pas aux besoins de la population. Le service déjà en place est méconnu et ne permet pas l'accès aux principaux établissements d'enseignement. Il pourrait être pertinent de développer une desserte pour les étudiants.

8.6.2 Personnes à faible revenu

Le Centre local d'emploi de Memphrémagog estime qu'en termes de déplacement, l'offre semble limitée. Sa clientèle devra généralement se retourner vers les organismes locaux pour des raisons de recherche d'emploi, de rendez-vous médical, de consultations ou de suivi, de l'aide psychologique ou encore financière. Des organismes comme L'Élan, la Banque alimentaire Sherbrooke ou Zone libre, peuvent être des lieux de destination visités par des personnes à faible revenu. Lors d'un cas de réintégration à l'emploi, les déplacements sont majoritairement vers des lieux d'enseignement, des centres de formation et les parcs industriels.

Actuellement, le CLE offre des prestations spéciales aux gens qui doivent se déplacer pour des rendez-vous médicaux, des traitements ou encore des activités d'employabilité. Ces déplacements se font à partir des régions rurales, mais également à l'intérieur de Magog. La politique du gouvernement au niveau des remboursements sur les déplacements, prévoit une compensation de l'ordre de 0,14 \$ au kilomètre, pour une personne qui se déplace avec sa voiture personnelle. S'il s'agit d'un transport bénévole, le tarif passe à 0,29 \$ du kilomètre. Advenant qu'un transport collectif soit implanté, ce dernier serait privilégié par le CLE, d'autant plus que la politique de remboursement du déplacement s'applique au moindre coût.

Enfin, il a été remarqué qu'à Sherbrooke, depuis le déménagement du CLE dans le bâtiment adjacent au terminus d'autobus, il y a eu une augmentation de la fréquentation du centre. Le CLE de Memphrémagog se fie sur cette expérience et affirme donc que le transport en commun joue un rôle important pour sa clientèle, particulièrement au niveau du maintien de l'emploi, du retour à l'école ou encore au niveau de l'accessibilité des ressources au plan communautaire.

8.6.2.1 Conclusion

L'offre actuelle ne permet pas aux chercheurs d'emploi n'ayant pas accès à une voiture de se déplacer de façon efficace vers Sherbrooke pour suivre des formations spécifiques ou bien pour dénicher un nouvel emploi.

8.6.3 Personnes âgées

Une problématique au niveau des personnes âgées est présente sur le territoire. Il fut remarqué que, malgré qu'elles soient très nombreuses sur le territoire, elles ont tendance

à s'exiler vers Sherbrooke, où les services sont plus accessibles. Ce manque d'accessibilité est tributaire des alternatives de transport qui sont proposées actuellement.

En termes de déplacements, les besoins des membres de la Table de concertation des aînés de la MRC de Memphrémagog se traduisent principalement par des déplacements pour des rendez-vous médicaux. Les Centres Action Bénévoles (CAB) contribuent aux déplacements, mais sur une base régulière, les frais de transport sont très élevés. Pour ce qui est des déplacements pour des motifs autres que médicaux, les CAB ne peuvent pas effectuer les déplacements, tel que prévu par la Loi. Ils ne peuvent qu'offrir un service d'accompagnement. Les alternatives en déplacements sont donc restreintes. Lorsque vient le temps d'utiliser le service actuel, il est souvent mentionné que le système de réservation est contraignant et ne répond pas aux besoins des aînés. Enfin, la plupart des aînés croient qu'il n'y a pas de service durant le weekend. En fait, le service est existant, mais restreint seulement à la journée du samedi, de 10 h à 23 h, ce qui limite les plages horaires pour les déplacements.

Cela pose problème, d'autant plus que le vieillissement de la population est de plus en plus important sur le territoire de la MRC. Ce phénomène est accentué par les personnes en fin de carrière professionnelle, prenant leur retraite en banlieue éloignée de Sherbrooke, soit en zone de villégiature, précisément dans la région du lac Memphrémagog. Il devient donc difficile de rejoindre toute cette population. De plus, cette problématique est plus importante lors de l'hiver, où certaines personnes perdent leur permis de conduire.

8.6.3.1 Conclusion

La problématique du transport collectif en région rurale affecte directement les personnes plus âgées. Non seulement pour leurs déplacements à motif médical, mais les personnes âgées sont contraintes également lorsqu'il est question de faire leurs emplettes et du magasinage.

8.6.4 Transport pour les soins de santé

La planification des déplacements pour les personnes nécessitant un transport pour les soins de santé s'en remet aux politiques d'utilisation du service offert par Transport des Alentours : réservation, territoire desservi, admissibilité, tarification, etc. Au niveau du transport adapté, le CSSS est d'opinion que le service fonctionne bien. Les demandes sont en grande majorité traitées et la qualité du service est excellente. C'est plutôt au niveau du transport collectif qu'il faut voir à des améliorations.

Plus concrètement, le CSSS génère un volume considérable de déplacements. Les gens y viennent pour des suivis après des hospitalisations, voir des spécialistes ou encore pour des soins, tels que l'hémodialyse, qui nécessite une visite environ trois fois par semaine. Les dossiers de réintégration sociale, des consultations psychosociales et des soins de physiothérapie, sont d'autres exemples de motifs de déplacements vers le CSSS. La clientèle

du CSSS ne se résume pas seulement à des personnes âgées, mais également des gens provenant de milieu familial défavorisé, des jeunes ou encore des gens nécessitant des soins de façon régulière.

Depuis maintenant une dizaine d'années que le CSSS de Memphrémagog utilise les services de transport adapté offert par l'organisme Transports des Alentours. Auparavant, le Centre de jour avait un autobus en sa possession, mais certaines contraintes ont fait en sorte que le transport de sa clientèle est maintenant planifié avec des partenaires à contrat.

8.6.4.1 Conclusion

Le service actuel ne répond pas aux besoins des citoyens de la MRC. Les principaux services de santé et de services sociaux disponibles à la ville de Sherbrooke sont difficilement accessibles pour les gens n'ayant pas de moyen de transport personnel.

8.6.5 Étudiants de l'Université de Sherbrooke

Les étudiants de l'Université de Sherbrooke doivent prévoir leur propre transport. L'utilisation des réseaux sociaux permet aux étudiants de trouver du covoiturage vers Sherbrooke. Certains jeunes, à défaut d'avoir un transport régulier, doivent déménager à Sherbrooke pour suivre leurs cours. Malgré l'existence d'un lien en transport en commun de Magog vers Sherbrooke, celui-ci demeure dispendieux pour un usage quotidien. La Carte 36 de la page 196 nous apprend que le plus grand nombre d'étudiants visitant l'Université de Sherbrooke se situent à Magog. Sur l'ensemble du territoire de la MRC de Memphrémagog, on dénombre un total de 893 étudiants. Ceci représente le plus grand bassin d'étudiants vivant hors des limites de la ville de Sherbrooke.

8.6.5.1 Conclusion

Le service actuel ne répond pas aux besoins des étudiants de l'Université de Sherbrooke. Cependant, ceux-ci représentent une opportunité réelle pour un service de transport collectif régional vers Sherbrooke.

8.6.6 Étudiants du Cégep de Sherbrooke

Les étudiants du Cégep de Sherbrooke doivent prévoir leur propre transport. L'utilisation des réseaux sociaux permet aux étudiants de trouver du covoiturage vers Sherbrooke. Certains jeunes, à défaut d'avoir un transport régulier, doivent déménager à Sherbrooke pour suivre leurs cours. Malgré l'existence d'un lien en transport en commun de Magog vers Sherbrooke, celui-ci demeure dispendieux pour un usage quotidien et il ne se rend pas jusqu'au cégep. La Carte 37 de la page 197 nous apprend que le plus grand nombre d'étudiants visitant le cégep de Sherbrooke se situent à Magog. Sur l'ensemble du territoire de la MRC de Memphrémagog,

on dénombre un total de 343 étudiants. Ceci représente le plus grand bassin d'étudiants vivant hors des limites de la ville de Sherbrooke.

8.6.6.1 Conclusion

Le service actuel ne répond pas aux besoins des étudiants du Cégep de Sherbrooke. Cependant, ceux-ci représentent une opportunité réelle pour un service de transport collectif régional vers Sherbrooke.

8.7 CONSTATS

Tableau 90 : Constats sociodémographiques et économiques, MRC Memphrémagog

GÉOGRAPHIE, SOCIODÉMOGRAPHIE ET ÉCONOMIQUE	
Principaux constats	La géographie du territoire articulé autour d'une ville centre fait en sorte que les villages périphériques se retrouvent à de longues distances de voyageant.
	La présence du lac Memphrémagog scinde le territoire en deux.
	Bien que la population de la MRC soit en croissance, le nombre de personnes âgées de 65 ans et dépasse déjà les 0-19 ans.
	La ville de Magog concentre 26,4 % de la population de la MRC et représente le pôle démographique, de services, d'emplois, d'activités et de loisirs.
	En 2006, l'âge médian (45,8 ans) était supérieur à l'âge médian québécois (41 ans)
	Le nombre de personnes par ménage dans la MRC de Memphrémagog (2,2 personnes) est légèrement inférieur à l'ensemble du Québec (2,3 personnes)
	Le taux de scolarisation (28 %) est légèrement inférieur à la moyenne québécoise (25 %), et ce, en partie puisque la structure économique de la MRC demande moins d'emplois spécialisés. Outre la ville de Sherbrooke, la MRC du Memphrémagog possède le plus haut taux de scolarisation de l'Estrie.
	Le taux de faible revenu des familles dans la MRC était de 8,3 % en 2009. Inversement, la MRC possède le revenu personnel disponible le plus élevé du territoire à l'étude.
	Le MAMROT ne répertorie aucune municipalité dévitalisée sur le territoire de la MRC.
	Dans la MRC, 36,5 % de la population active travaille dans sa municipalité de résidence.
	La migration des travailleurs la plus forte (19 %) se fait vers la ville de Sherbrooke.
	12,5 % des travailleurs travaillent à l'extérieur du territoire à l'étude.
	La MRC de Memphrémagog possède le plus haut ratio de véhicule par personne, soit 0,68.
	L'exode des jeunes pour accéder à l'université ou des programmes collégiaux plus diversifiés, de même que pour l'emploi est présente sur le territoire.
	L'exode des personnes âgées se fait également ressentir. Ceux-ci quittent la région pour se rendre vers Sherbrooke afin d'obtenir plus de services spécialisés, notamment au niveau des soins de santé.

Tableau 91 : Constats portant sur le transport adapté, MRC Memphrémagog

TRANSPORT ADAPTÉ	
Principaux constats	La MRC a déclaré compétence en transport adapté. Ceci peut permettre la centralisation des sommes consenties par le gouvernement dans la MRC.
	En 2006, 4 885 personnes vivant avec une incapacité ont été recensées.
	Le service de transport adapté couvre 10 municipalités de la MRC sur 17.
	La superficie du territoire fait en sorte que certains déplacements s'avèrent difficiles. La présence du Lac Memphrémagog crée également un clivage sur la desserte en transport en commun du territoire de la MRC.
	Le transport est effectué par Transport des Alentours et une partie du service est offert par le Transport adapté pour nous, situé à Waterloo dans la MRC de La Haute-Yamaska.
	Le service est offert du lundi au samedi. Les jours de service peuvent varier en fonction du lieu de résidence.
	Le coût d'un déplacement est de 3,25 \$
	Tout déplacement doit être réservé 24 heures à l'avance
	Des places demeurent disponibles.
Subventions	Le transport adapté bénéficie du Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées.

Tableau 92 : Constats portant sur le transport collectif, MRC Memphrémagog

TRANSPORT COLLECTIF	
Principaux constats	La MRC a déclaré compétence en transport collectif en avril 2009.
	Le service de transport collectif a été mis en place le 1 ^{er} mai 2009.
	Le service est administré par Transport des Alentours inc.
	Le territoire de desserte du transport collectif se limite au territoire du transport adapté effectué par Transport des Alentours inc.
	Le transport collectif utilise les places disponibles dans le transport adapté.
	Le coût d'un déplacement est de 3,25 \$
	Le service est peu publicisé.
Subvention	La MRC bénéficie du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif volet I (transport collectif rural).

Tableau 93 : Constats portant sur l'accompagnement-transport bénévole, MRC Memphrémagog

ACCOMPAGNEMENT-TRANSPORT BÉNÉVOLE	
Principaux constats	Trois CAB sont actifs sur le territoire de la MRC, soit le Carrefour du Partage, le CAB de la Missisquoi-Nord et le CAB R.H. Rediker.
	Chaque CAB dispose d'environ une quinzaine de bénévoles pour effectuer le transport accompagné
	Il manque de bénévoles de façon générale et avec une demande grandissante en transport, les bénévoles seront de plus en plus sollicités.
	Si le bénéficiaire n'est pas recommandé par un organisme gouvernemental, il paie le bénévole à un tarif avoisinant les 0,40 \$ du kilomètre. Le CAB R.H. Rediker fait payer les bénéficiaires qui ne sont pas recommandés par un organisme gouvernemental 0,32 \$ et il paie la différence.
	Des discussions ont lieu entre le MTQ et l'Association des transports collectifs ruraux du Québec pour préciser le transport réalisé par les bénévoles. Le MTQ a présenté un rappel quant à l'utilisation de ce mode de transport dans le transport collectif en mettant en lumière que le conducteur doit œuvrer pour un organisme humanitaire reconnu par le MSSS, que la rémunération totale ne constitue qu'une contribution aux frais d'accompagnement et qu'il y a maintien d'un registre des transports. De même, la notion « d'accompagnement » doit demeurer l'élément fondamental de ce type de transport.
Subvention	Le CAB reçoit du financement de l'Agence de la santé et des services sociaux et autres organismes ou dons.

Tableau 94 : Constats portant sur le transport scolaire, MRC Memphrémagog

TRANSPORT SCOLAIRE	
Principaux constats	La MRC est incluse dans le territoire des commissions scolaires des Sommets, de la Région-de-Sherbrooke et Eastern Township
	Le défi du transport scolaire au cours des prochaines années sera de conjuguer avec la baisse de l'achalandage scolaire et l'étendue du territoire.
	Sur le territoire de la MRC de Memphrémagog, le transport parascolaire est problématique. L'étendue du territoire impose des contraintes budgétaires importantes. La présence du Lac Memphrémagog agit comme une barrière géographique.
	La commission scolaire des Sommets et de la Région-de-Sherbrooke sont ouvertes pour discuter de l'utilisation des places disponibles.
	Des places demeurent disponibles dans les véhicules.
	Il y a peu d'écoles anglophones sur le territoire
	L'école secondaire régionale Alexander Galt, située à Lennoxville, accueille les élèves anglophones de la MRC.
	La commission scolaire n'offre plus de transport parascolaire.
Subventions	Le transport scolaire est financé par le ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport (MELS) et par les revenus autonomes.

Tableau 95 : Constats portant sur le taxi, MRC Memphrémagog

TRANSPORT TAXI	
Principaux constats	On dénombre 19 permis de taxi dans trois agglomérations couvrant 6 des 17 municipalités.
	Seulement 4 permis sont toujours disponibles sur un quota de 23.

Tableau 96 : Constat sur le transport collectif, MRC Memphrémagog

TRANSPORT INTERURBAIN	
Principaux constats	Un lien Sherbrooke-Montréal transite sur le territoire de la MRC.
	Des places demeurent disponibles dans ce lien.
	Les tarifs de ce lien sont plus appropriés à un transport interurbain qu'à une utilisation quotidienne.
	Le service répond plus à une demande pour un déplacement entre Sherbrooke et Montréal.

Tableau 97 : Liens de transport à développement ou améliorer MRC Memphrémagog

LIENS DE TRANSPORT À DÉVELOPPEMENT OU AMÉLIORER	
Principaux constats	Un lien vers le Cégep serait approprié.
	L'utilisation du réseau de la STS nécessite l'achat d'un deuxième titre.
	L'accès au lien express Sherbrooke-Montréal est problématique pour les citoyens de la MRC. Ceux-ci doivent se déplacer en bordure de l'autoroute 10.

8.8 RÉSUMÉ DES FAITS SAILLANTS

Au niveau sociodémographique, le vieillissement de la population d'ici 2031 créera une pression sur les services de transport adapté et le Centre d'action bénévole. Il apparaît nécessaire d'avoir un service du transport collectif structuré autour du service régulier, à la fois pour se déplacer au sein de la MRC, mais aussi à l'extérieur du territoire. Ceci en lien avec le transport collectif interrégional.

Par ailleurs, le taux de population active se déplaçant vers l'extérieur du territoire est relativement important, et ce, dans les deux directions. Il y a donc ici une possibilité de mettre en place un service pour les travailleurs en provenance et en direction de Sherbrooke.

Au niveau du transport actuel, la population n'utilise pas le service de transport collectif, car il ne répond pas à un horaire précis ou à une destination voulue. De plus, seul un service est offert le samedi lors des fins de semaine, limitant les plages horaires de déplacements. La méconnaissance du service fait en sorte qu'il soit peu utilisé.

Le service de transport adapté, lui, répond bien aux besoins de cette clientèle et permet même un lien vers l'extérieur du territoire vers Sherbrooke.

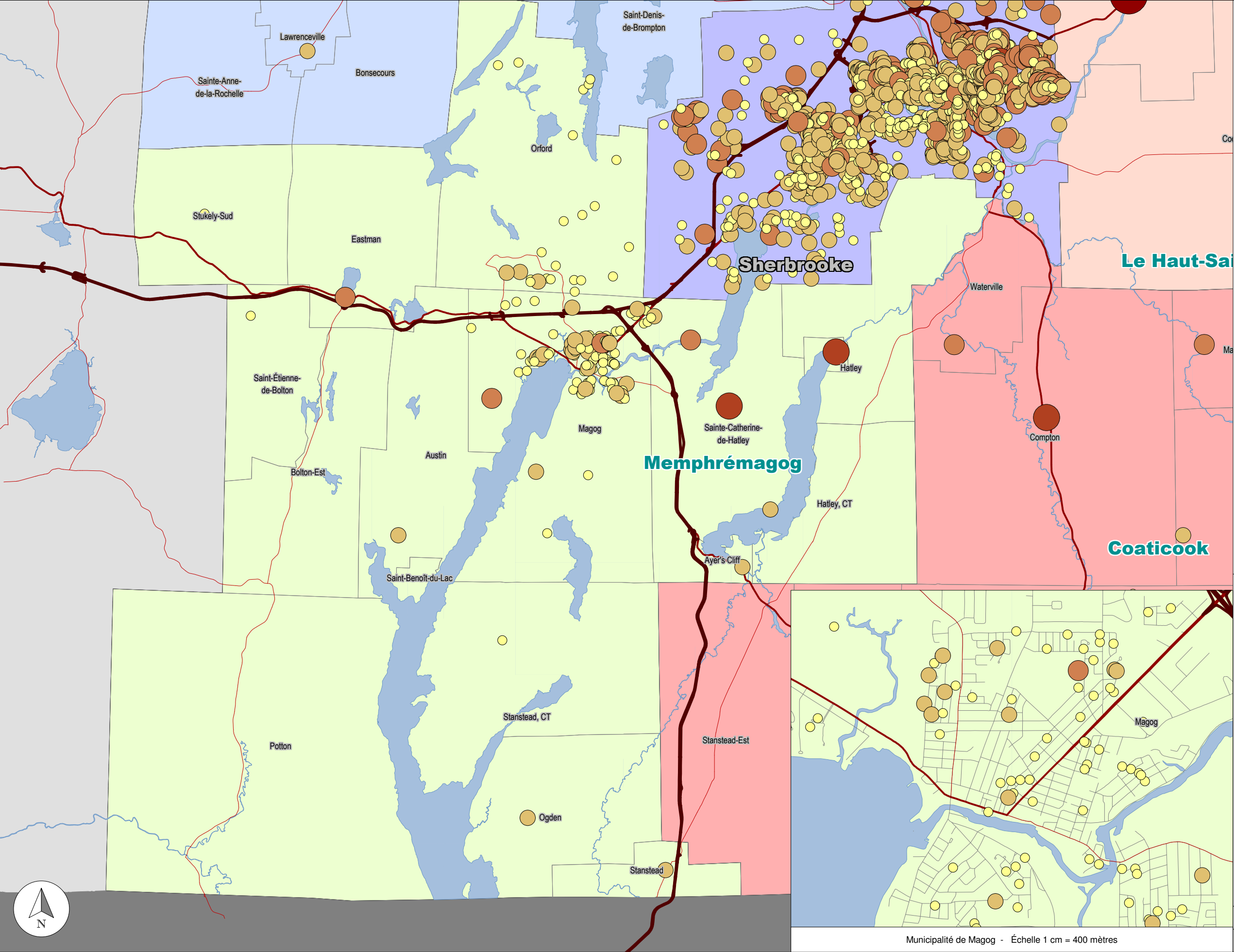
Un transport interurbain est également présent sur le territoire. Celui-ci dispose toujours de places disponibles. Cependant, le service étant pensé pour un service interurbain, le service express ne pénètre plus sur le territoire de la municipalité. Il est donc mal adapté aux besoins des résidents de la MRC. Il y a possibilité d'établir un lien de correspondance entre le service interurbain vers Sherbrooke et Montréal et le transport collectif. Cependant, les heures de passages ne sont pas convenables pour des déplacements en heure de pointe vers Sherbrooke;

Finalement, trois véhicules scolaires desservent la ville de Magog pour les transporter vers Sherbrooke. Bien que ces véhicules soient à pleine capacité, les représentants de la commission scolaire sont à l'écoute des MRC afin de pallier la diminution d'élèves.

Au niveau des besoins, le principal besoin provient des étudiants du Cégep et de l'Université de Sherbrooke. La MRC de Memphrémagog possède le plus grand nombre d'étudiants de ces établissements hors du territoire de Sherbrooke. Il s'agit donc là d'une opportunité prioritaire.

Au niveau des travailleurs, il y a une masse importante de déplacements pendulaire en provenance et vers Sherbrooke qui peut justifier l'implantation d'un service dans les deux sens.

Les aînés ont des besoins pour des soins de santé. Il faudrait voir si l'utilisation du transport adapté suffit ou s'il y a nécessité d'avoir un service d'appoint. Un service plus direct vers le CHUS, limitant les transferts, est plus approprié pour ce genre de clientèle.



Légende :

Municipalités régionales de comtés

- Coaticook
- Le Granit
- Le Haut-Saint-François
- Le Val-Saint-François
- Les Sources
- Memphrémagog
- Sherbrooke

Provenance des employés
Selon le code postal

- 50 à 170 employés
- 25 à 49 employés
- 5 à 24 employés
- 2 à 4 employés
- 1 employé

Réseau routier principal

- Autoroute
- Route principale
- Route régionale

Sources :
MAMROT, Répertoire des municipalités, 2012.
Adresses Québec © Gouvernement du Québec, Code postalMO, 2012
Centre hospitalier universitaire de Sherbrooke (CHUS), 2012.


**Conférence régionale
des élus de l'Estrée**

**SOCIÉTÉ
GESTRANS**

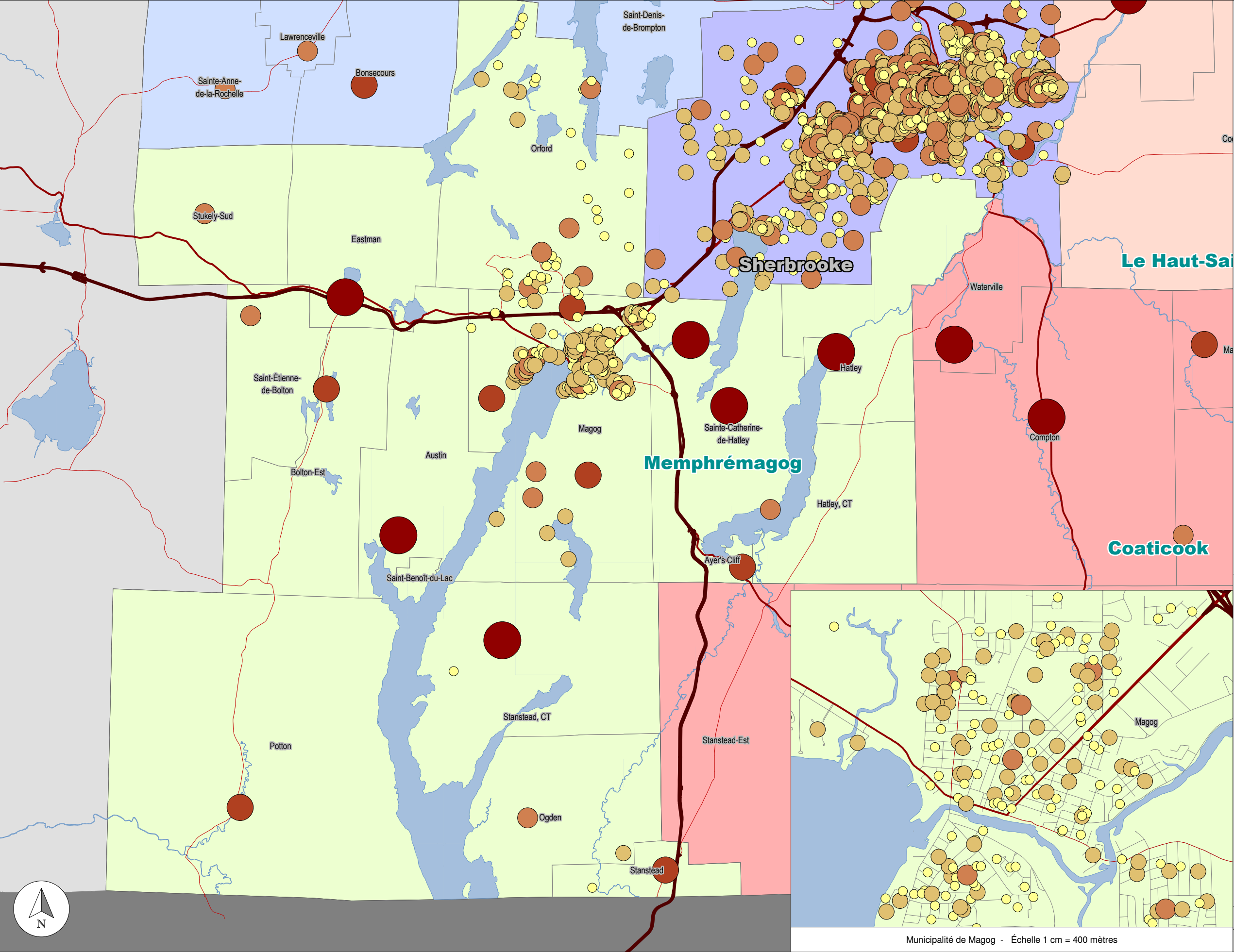
Produit par : Ian D'Aragon, B. Urb.
Vérifié par : David Viannay, B.A.A.
Approuvé par : Jacques Deslauriers, ing.

Titre : CARTE 35
PROVENANCE DES EMPLOYÉS DU CENTRE
HOSPITALIER UNIVERSITAIRE DE SHERBROOKE (CHUS)
(MRC MEMPHRÉMAGOG)

Projet : ÉTUDE DES BESOINS ET DES SOLUTIONS
POSSIBLES POUR LE DÉVELOPPEMENT DU
TRANSPORT COLLECTIF INTER-MRC EN ESTRIE

Échelle : 1 cm = 2 km
Date : Décembre 2012

015-P-0001302-0-00-701-GT-D-0035-00
Rév. 00



Légende :

Municipalités régionales de comtés

- Coaticook
- Le Granit
- Le Haut-Saint-François
- Le Val-Saint-François
- Les Sources
- Memphrémagog
- Sherbrooke

Provenance des étudiants
Selon le code postal

- 30 à 70 étudiants
- 10 à 29 étudiants
- 4 à 9 étudiants
- 2 à 3 étudiants
- 1 étudiant

Réseau routier principal

- Autoroute
- Route principale
- Route régionale

Sources :
MAMROT, Répertoire des municipalités, 2012.
Adresses Québec © Gouvernement du Québec, Code postalMO, 2012
Université de Sherbrooke, 2012.


**Conférence régionale
des élus de l'Estrée**

Produit par : Ian D'Aragon, B. Urb.
Vérifié par : David Viannay, B.A.A.
Approuvé par : Jacques Deslauriers, ing.

**SOCIÉTÉ
GESTRANS**

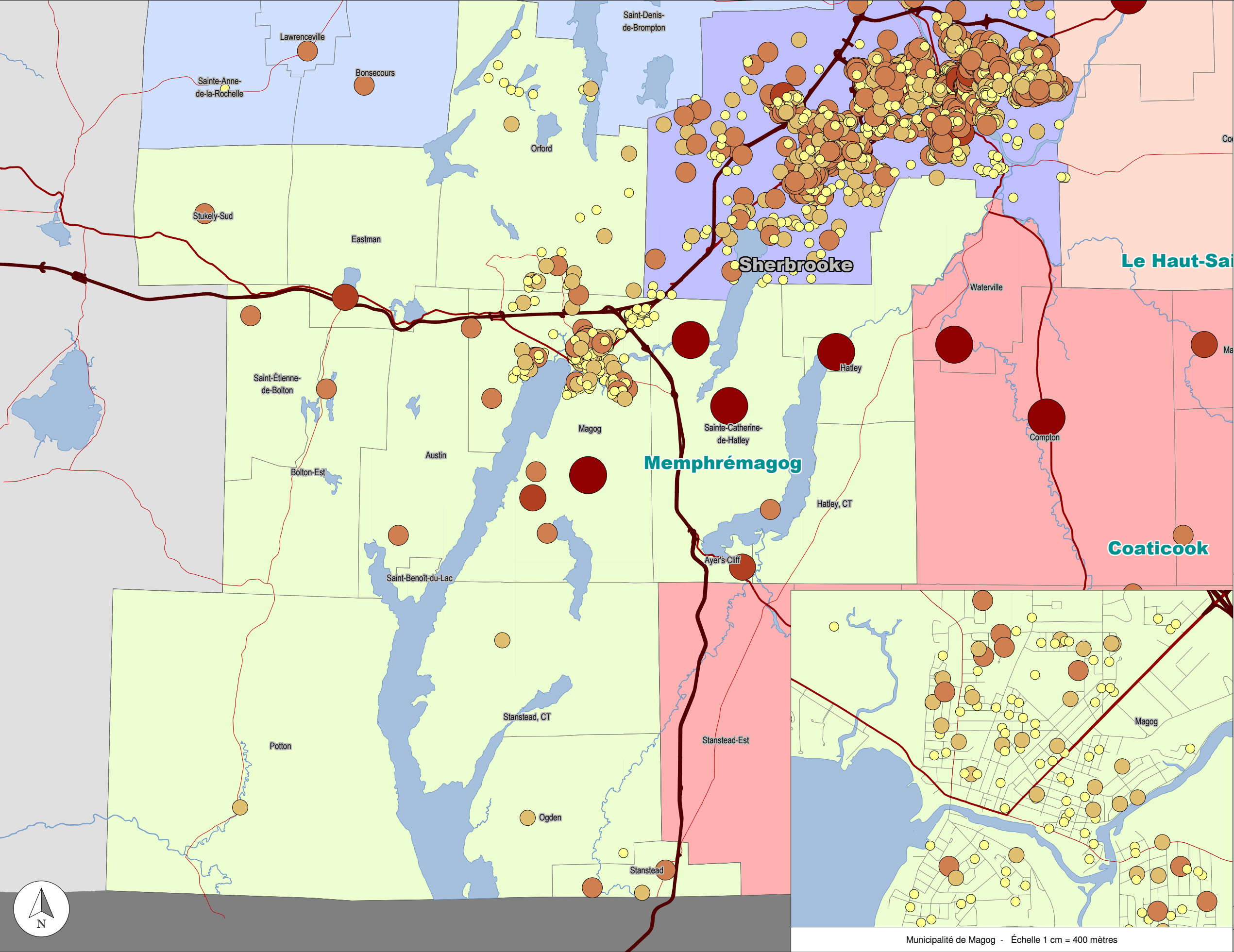
Titre : **CARTE 36
PROVENANCE DES ÉTUDIANTS DE L'UNIVERSITÉ
DE SHERBROOKE, À L'AUTOMNE 2012
(MRC MEMPHRÉMAGOG)**

Projet : **ÉTUDE DES BESOINS ET DES SOLUTIONS
POSSIBLES POUR LE DÉVELOPPEMENT DU
TRANSPORT COLLECTIF INTER-MRC EN ESTRIE**

Échelle : 1 cm = 2 km
Date : Décembre 2012

015-P-0001302-0-00-701-GT-D-0036-00
Rév. 00

Municipalité de Magog - Échelle 1 cm = 400 mètres



Légende :

Municipalités régionales de comtés

- Coaticook
- Le Granit
- Le Haut-Saint-François
- Le Val-Saint-François
- Les Sources
- Memphrémagog
- Sherbrooke

Provenance des étudiants
Selon le code postal

- 20 à 66 étudiants
- 11 à 19 étudiants
- 3 à 10 étudiants
- 2 étudiants
- 1 étudiant

Réseau routier principal

- Autoroute
- Route principale
- Route régionale

Sources :
MAMROT, Répertoire des municipalités, 2012.
Adresses Québec © Gouvernement du Québec, Code postalMO, 2012
Cégep de Sherbrooke, 2012.


**Conférence régionale
des élus de l'Estrée**

**SOCIÉTÉ
GESTRANS**

Produit par : Ian D'Aragon, B. Urb.
Vérifié par : David Viannay, B.A.A.
Approuvé par : Jacques Deslauriers, ing.

Titre :
CARTE 37
PROVENANCE DES ÉTUDIANTS DU CÉGEP
DE SHERBROOKE, À L'AUTOMNE 2012
(MRC MEMPHRÉMAGOG)

Projet :
ÉTUDE DES BESOINS ET DES SOLUTIONS
POSSIBLES POUR LE DÉVELOPPEMENT DU
TRANSPORT COLLECTIF INTER-MRC EN ESTRIE

Échelle : 1 cm = 2 km
Date : Décembre 2012

015-P-0001302-0-00-701-GT-D-0037-00
Rév. 00

9 RÉFÉRENCES

- Agence de la santé et des services sociaux du Québec (2009), L'indice de défavorisation matérielle et sociale combiné dans les 66 communautés de l'Estrie. en ligne : http://www.oedc.qc.ca/fichiers/oedc/tdb/Etat_de_la_defavorisation_materielle_et_sociale.pdf consulté le 13 novembre 2012.
- Conférence des élus de l'Estrie, (sans date) Plan de développement de l'Estrie. 26 pages.
- Conférence des élus de l'Estrie, (2011) Résumé des enjeux prioritaires de développement 2011-2012, version du 3 juin 2011.
- Conférence des élus de l'Estrie, (2012) Portrait de l'offre de transport collectif rural pour la région de l'Estrie, 33 pages.
- Commission des transports du Québec, (2008) Décision numéro QPVC05-00045.
- Économie sociale Québec, Portrait de la région de l'Estrie, disponible en ligne : <http://economiesocialequebec.ca/?module=document&division=6&uid=96> consulté le 31 août 2012.
- Institut de la Statistique du Québec, Perspectives démographiques du Québec et des Régions, édition 2009. 133 pages.
- Institut de la statistique du Québec, Perspectives démographiques des MRC, 2006-2031.
- Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, (2011) décret 495-2012, modifié le 16 mai 2012.
- Ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport, (2008) Indicateurs de gestion 2007-2008, Transport scolaire. 540 pages.
- Ministère de l'Emploi et de la Solidarité sociale : Le Québec mobilisé contre la pauvreté, profil statistique régional : La région de l'Estrie. Avril 2011, disponible en ligne http://www.mess.gouv.qc.ca/publications/pdf/ADMIN_Profil_Estrie.pdf, consulté le 4 septembre 2012.
- Ministère des Transports du Québec (2011) Répertoire statistique 2009. en ligne : http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/transport_collectif/adapte/repertoire_statistique_2009.pdf, 328 pages.
- Municipalité de Stoke (2012), Bulletin municipal 08-2012, disponible en ligne : <http://www.stoke.ca/BULLETIN/Bulletin-08-2012.pdf> consulter le 13 novembre 2012.
- Municipalité régionale de comté de Coaticook, (2000) Schéma d'aménagement révisé. 194 pages.
- Municipalité régionale de comté du Granit, (sans date) Schéma d'aménagement révisé.
- Municipalité régionale de comté du Haut-Saint-François (1998), Schéma d'aménagement révisé, 249 pages.
- Municipalité régionale de comté du Haut-Saint-François (2012), Dépliant Minibus HSF. En ligne : http://www.mrchsf.com/grands_projets/transport/Depliant_MinibusHSF_2012_2013.PDF consulté le 13 novembre 2012.
- Municipalité régionale de comté du Val-Saint-François (2002), Schéma d'aménagement révisé.

Municipalité régionale de comté des Sources (1998), Schéma d'aménagement révisé.

Municipalité régionale de comté de Memphrémagog, (2009) Schéma d'aménagement et de développement, Premier projet, 274 pages.

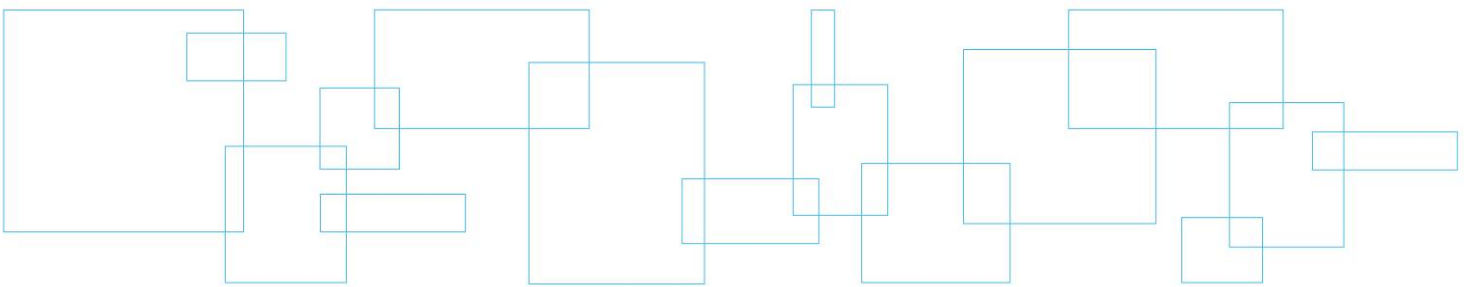
Prévost, Paul, Bibiane Roy, (2009) Plan stratégique de développement : Territoire de la MRC de Coaticook, 2009-2014. 131 pages.

Office des Personnes Handicapées du Québec, (2010) Portrait statistique de la population avec incapacité – région de l'Estrie.

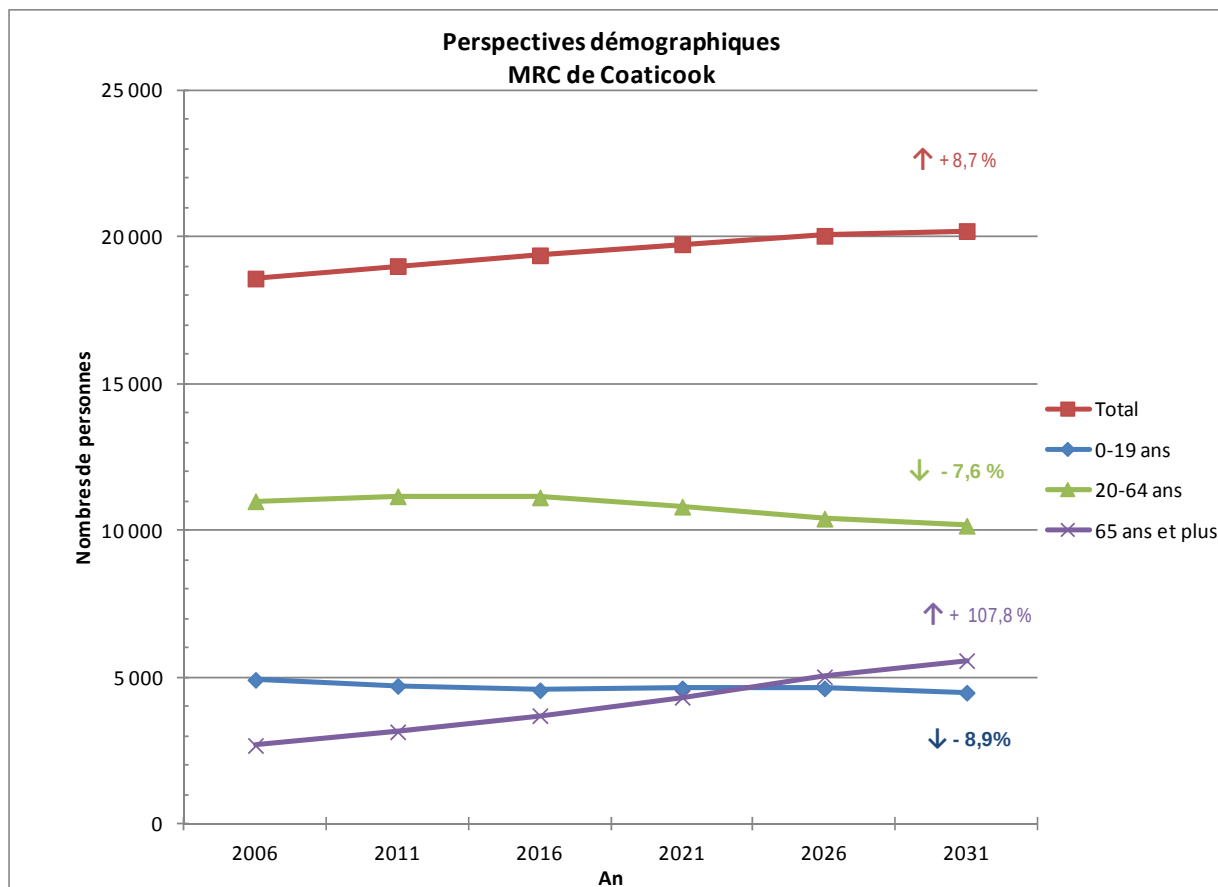
Société de l'Assurance Automobile du Québec, (2011) Bilan 2010 : accidents, parc automobile et permis de conduire, 216 pages.

Statistique Canada. 2007. Profils des communautés de 2006. Recensement de 2006. Produit no 92-591-XWF au catalogue de Statistique Canada. Ottawa. Diffusé le 13 mars 2007.
<http://www12.statcan.ca/census-recensement/2006/dp-pd/prof/92-591/index.cfm?Lang=F>

Annexe 1 Perspectives démographiques



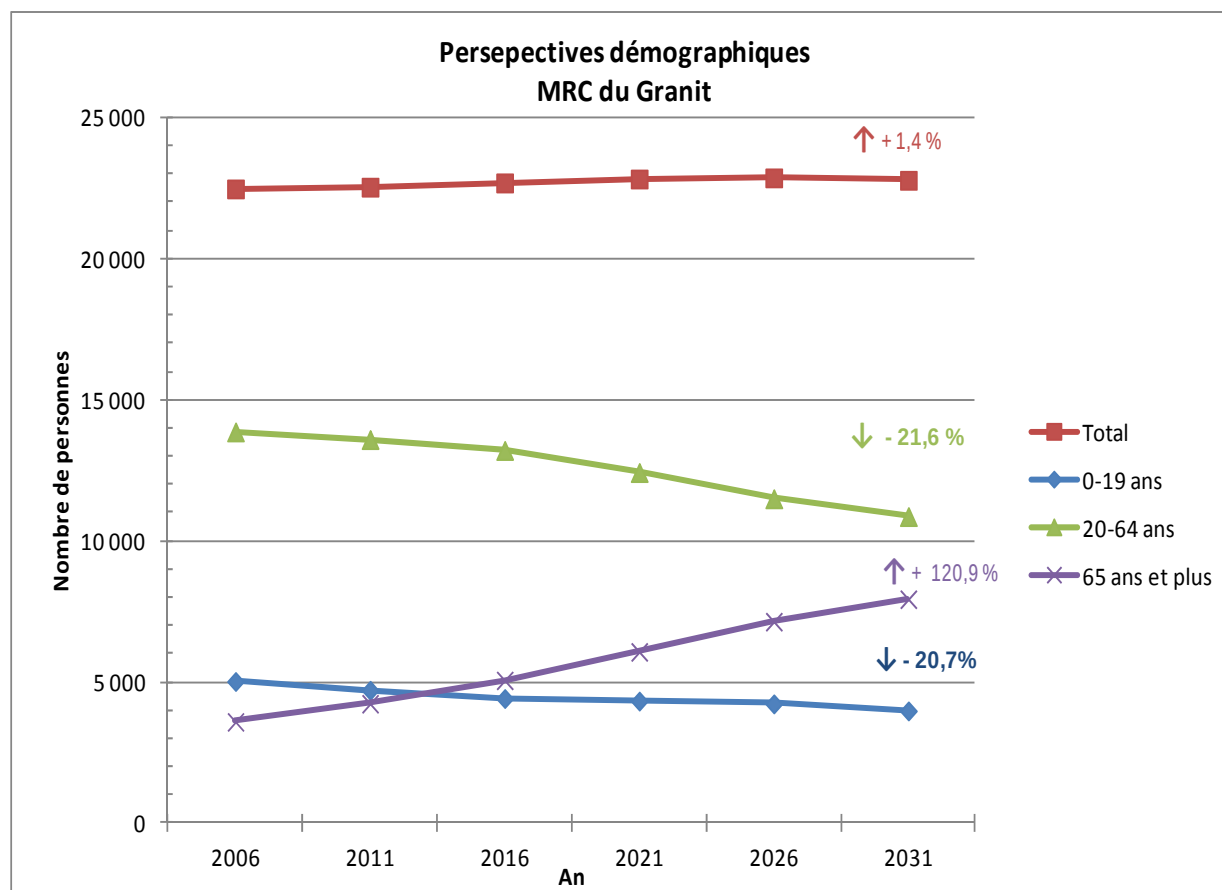
Perspective démographique 2006-2031– MRC de Coaticook



		2006	2011	2016	2021	2026	2031	Variation 2031/2006	Variation 2031/2011	Variation 2031/2016	Variation 2031/2021	Variation 2031/2026
Coaticook	Total	18 579	19 004	19 372	19 744	20 035	20 196	8,7 %	6,3 %	4,3 %	2,3 %	0,8 %
	0-19 ans	4 911	4 703	4 557	4 620	4 620	4 474	-8,9 %	-4,9 %	-1,8 %	-3,2 %	-3,2 %
	20-64 ans	10 991	11 162	11 126	10 808	10 399	10 158	-7,6 %	-9,0 %	-8,7 %	-6,0 %	-2,3 %
	65 ans et plus	2 677	3 139	3 689	4 316	5 016	5 564	107,8 %	77,3 %	50,8 %	28,9 %	10,9 %

Source : Institut de la statistique du Québec, *Perspectives démographiques des MRC*, 2006-2031

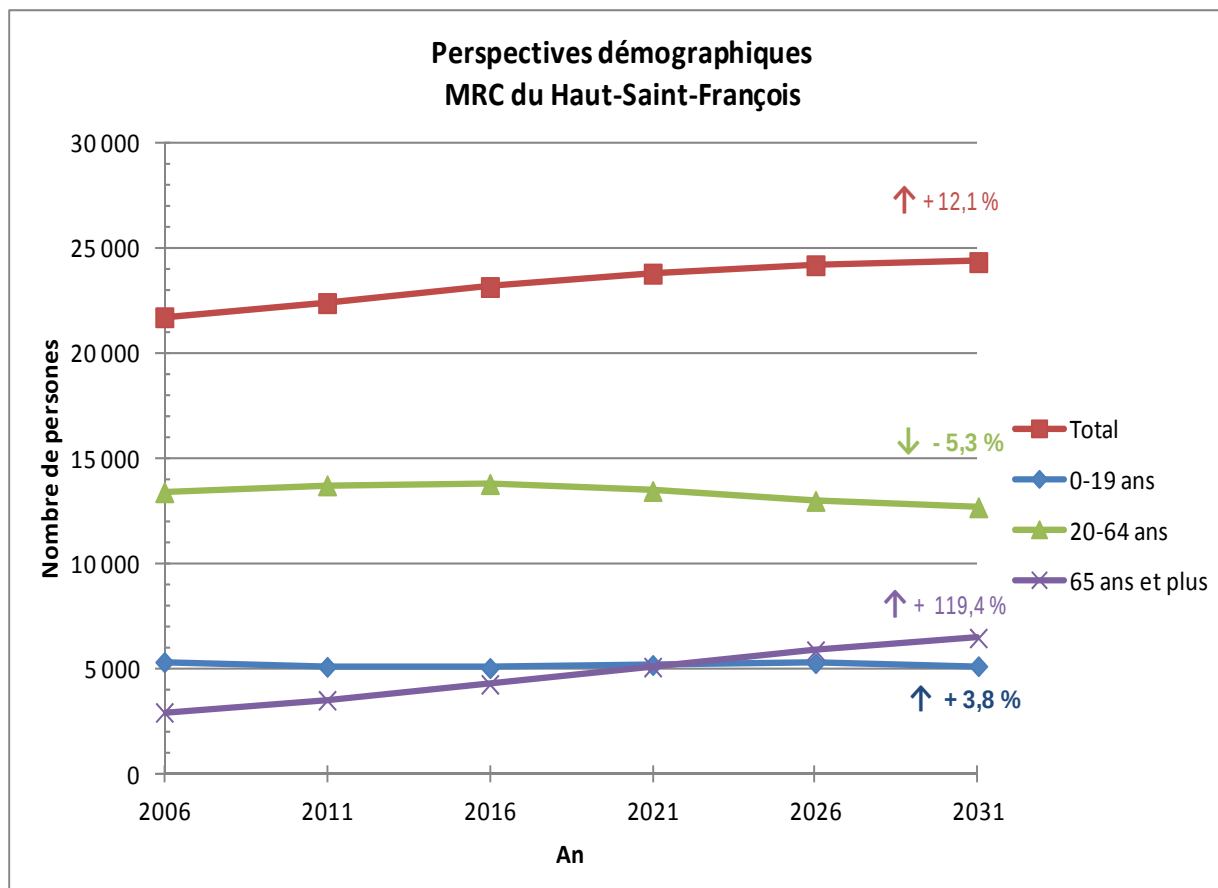
Perspectives démographiques 2006-2031 – MRC du Granit



		2006	2011	2016	2021	2026	2031	Variation 2031/2006	Variation 2031/2011	Variation 2031/2016	Variation 2031/2021	Variation 2031/2026
Le Granit	Total	22 480	22 543	22 692	22 830	22 871	22 785	1,4 %	1,1 %	0,4 %	-0,2 %	-0,4 %
	0-19 ans	5 023	4 710	4 419	4 329	4 229	3 981	-20,7 %	-15,5 %	-9,9 %	-8,0 %	-5,9 %
	20-64 ans	13 865	13 597	13 212	12 428	11 499	10 868	-21,6 %	-20,1 %	-17,7 %	-12,6 %	-5,5 %
	65 ans et plus	3 592	4 236	5 061	6 073	7 143	7 936	120,9 %	87,3 %	56,8 %	30,7 %	11,1 %

Source : Institut de la statistique du Québec, *Perspectives démographiques des MRC*, 2006-2031

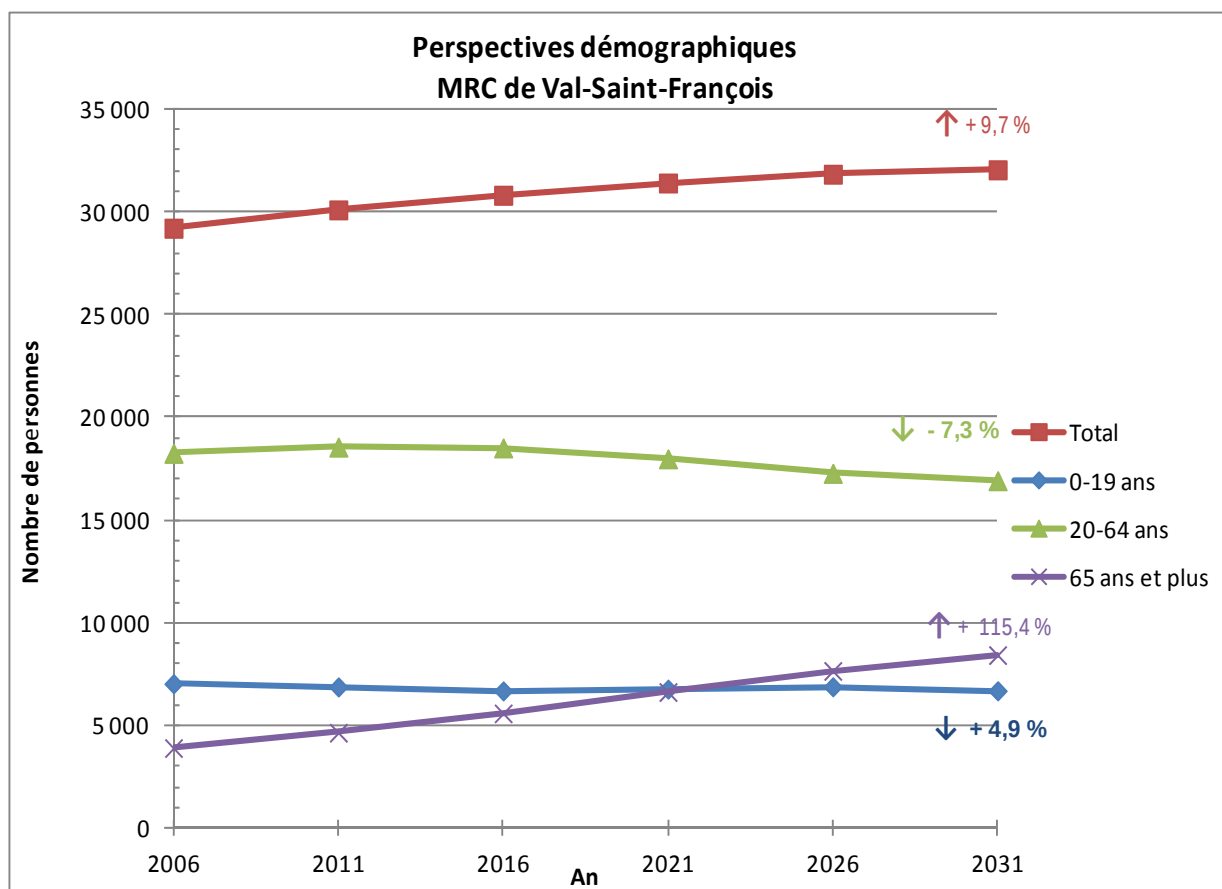
Perspectives démographiques – MRC du Haut-Saint-François



		2006	2011	2016	2021	2026	2031	Variation 2031/2006	Variation 2031/2011	Variation 2031/2016	Variation 2031/2021	Variation 2031/2026
Le Haut- Saint- François	Total	21 713	22 388	23 149	23 783	24 183	24 331	12,1 %	8,7 %	5,1 %	2,3 %	0,6 %
	0-19 ans	5 345	5 119	5 062	5 205	5 299	5 149	3,8 %	0,6 %	1,7 %	-1,1 %	-2,8 %
	20-64 ans	13 410	13 735	13 798	13 468	12 994	12 693	-5,3 %	-7,6 %	-8,0 %	-5,8 %	-2,3 %
	65 ans et plus	2 958	3 534	4 289	5 110	5 890	6 489	119,4 %	83,6 %	51,3 %	27,0 %	10,2 %

Source : Institut de la statistique du Québec, *Perspectives démographiques des MRC*, 2006-2031

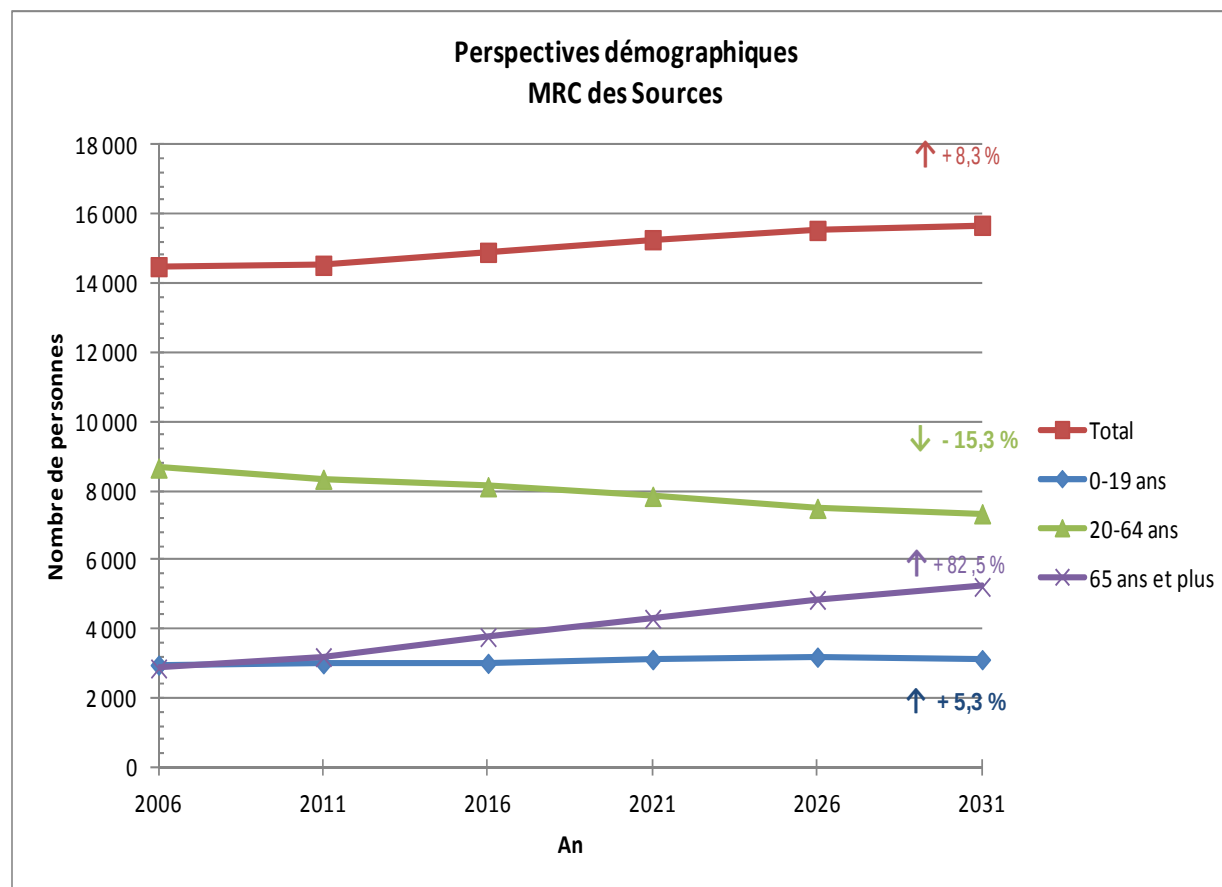
Perspectives démographiques – MRC du Val-Saint-François



		2006	2011	2016	2021	2026	2031	Variation 2031/2006	Variation 2031/2011	Variation 2031/2016	Variation 2031/2021	Variation 2031/2026
Le Val-Saint-François	Total	29 223	30 115	30 825	31 422	31 852	32 066	9,7 %	6,5 %	4,0 %	2,0 %	0,7 %
	0-19 ans	7 044	6 891	6 698	6 785	6 897	6 702	-4,9 %	-2,7 %	0,1 %	-1,2 %	-2,8 %
	20-64 ans	18 261	18 563	18 525	17 994	17 285	16 926	-7,3 %	-8,8 %	-8,6 %	-5,9 %	-2,1 %
	65 ans et plus	3 918	4 661	5 602	6 643	7 670	8 438	115,4 %	81,0 %	50,6 %	27,0 %	10,0 %

Source : Institut de la statistique du Québec, *Perspectives démographiques des MRC*, 2006-2031

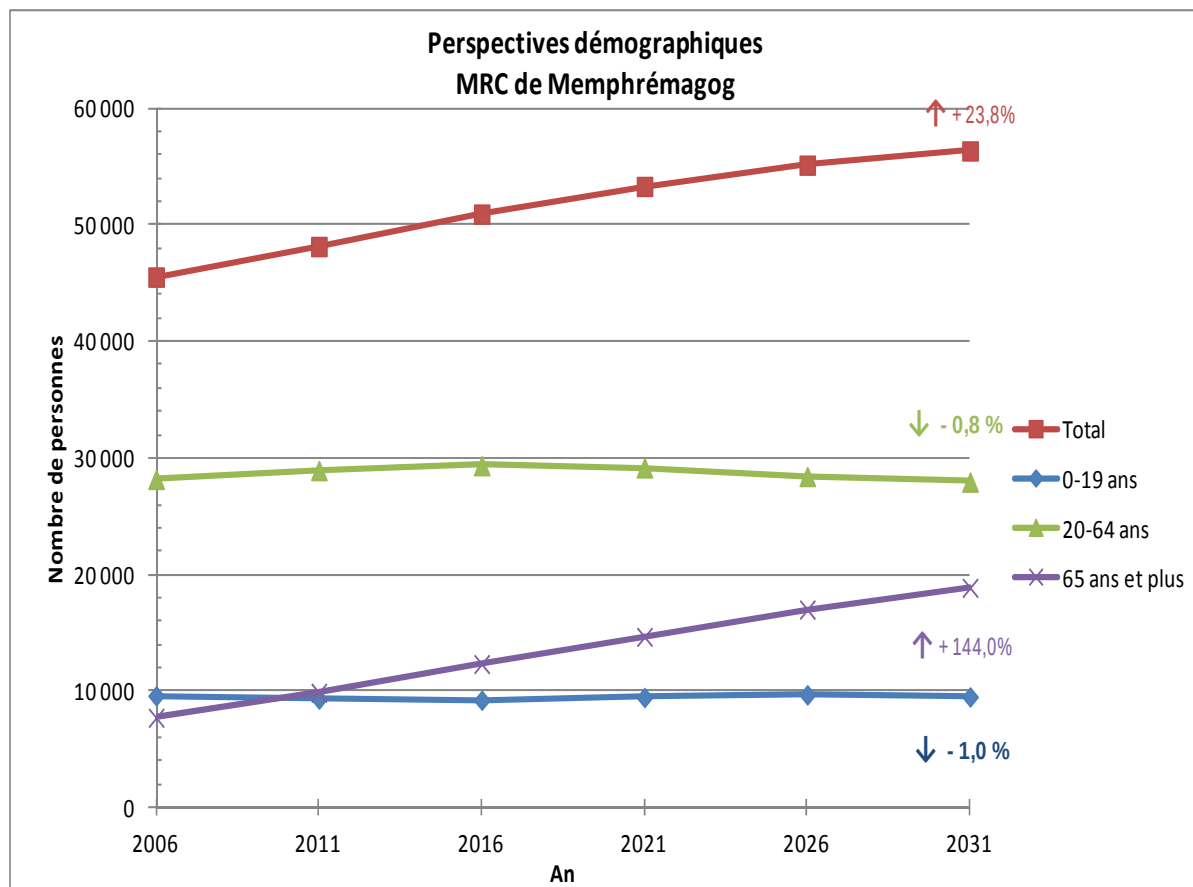
Perspectives démographiques – MRC des Sources



		2006	2011	2016	2021	2026	2031	Variation 2031/2006	Variation 2031/2011	Variation 2031/2016	Variation 2031/2021	Variation 2031/2026
Les Sources	Total	14 488	14 529	14 903	15 267	15 535	15 685	8,3 %	8,0 %	5,2 %	2,7 %	1,0 %
	0-19 ans	2 962	3 001	3 010	3 121	3 192	3 119	5,3 %	3,9 %	3,6 %	-0,1 %	-2,3 %
	20-64 ans	8 662	8 337	8 122	7 843	7 495	7 340	-15,3 %	-12,0 %	-9,6 %	-6,4 %	-2,1 %
	65 ans et plus	2 864	3 191	3 771	4 303	4 848	5 226	82,5 %	63,8 %	38,6 %	21,5 %	7,8 %

Source : Institut de la statistique du Québec, *Perspectives démographiques des MRC*, 2006-2031

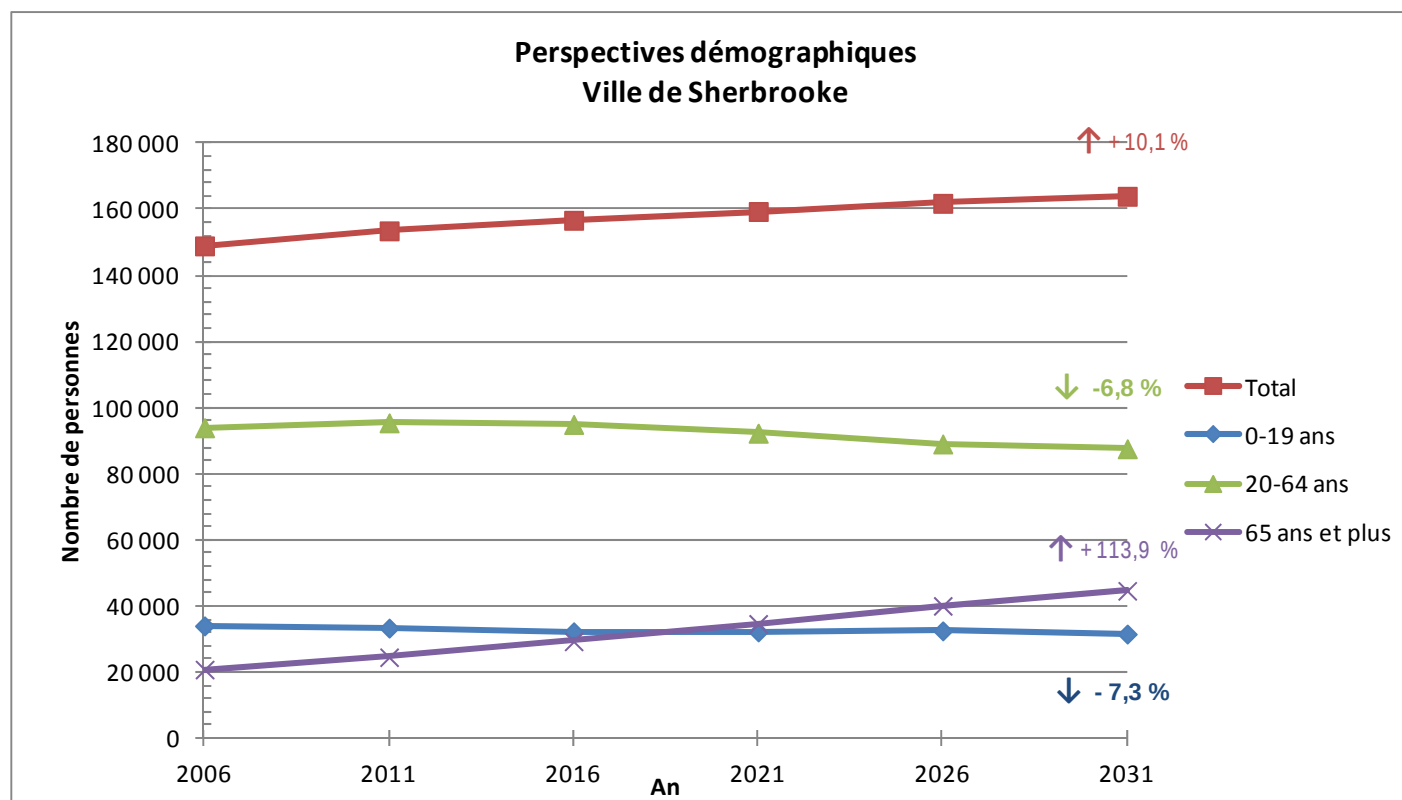
Perspectives démographiques – MRC de Memphrémagog



		2006	2011	2016	2021	2026	2031	Variation 2031/2006	Variation 2031/2011	Variation 2031/2016	Variation 2031/2021	Variation 2031/2026
Memphrémagog	Total	45 538	48 159	50 940	53 315	55 140	56 358	23,8 %	17,0 %	10,6 %	5,7 %	2,2 %
	0-19 ans	9 611	9 346	9 238	9 473	9 698	9 518	-1,0 %	1,8 %	3,0 %	0,5 %	-1,9 %
	20-64 ans	28 188	28 933	29 361	29 168	28 425	27 957	-0,8 %	-3,4 %	-4,8 %	-4,2 %	-1,6 %
	65 ans et plus	7 739	9 880	12 341	14 674	17 017	18 883	144,0 %	91,1 %	53,0 %	28,7 %	11,0 %

Source : Institut de la statistique du Québec, *Perspectives démographiques des MRC*, 2006-2031

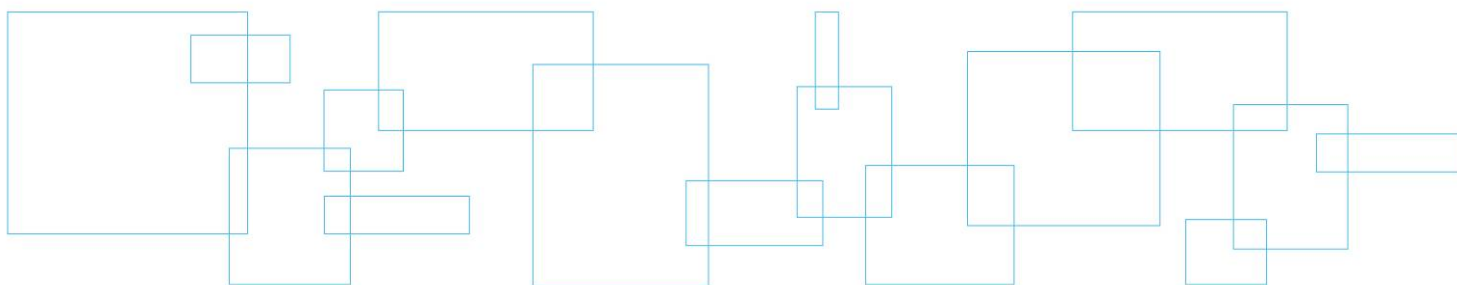
Perspectives démographiques – Ville de Sherbrooke



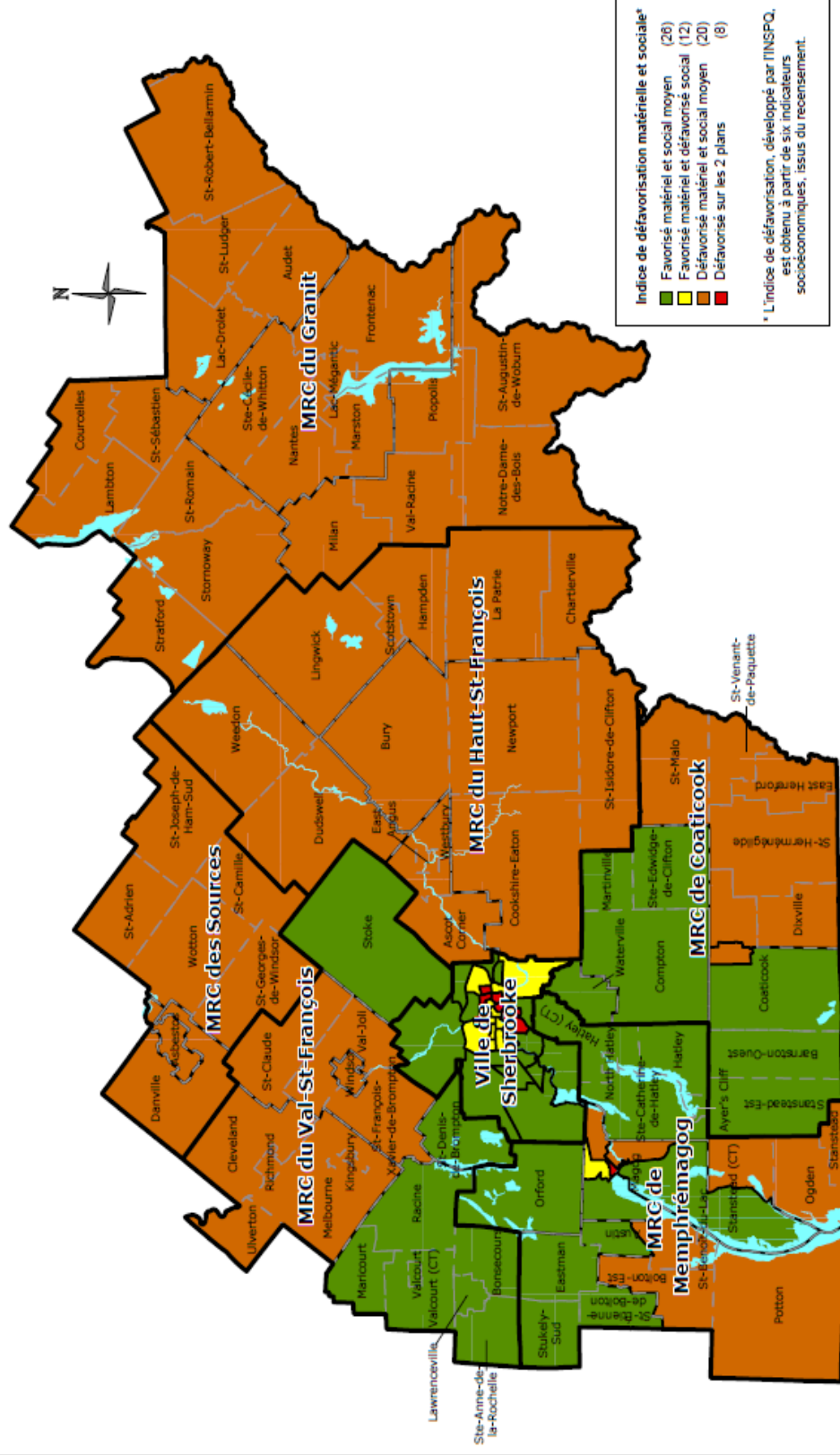
		2006	2011	2016	2021	2026	2031	Variation 2031/2006	Variation 2031/2011	Variation 2031/2016	Variation 2031/2021	Variation 2031/2026
Sherbrooke	Total	148 992	153 525	156 717	159 362	161 839	163 971	10,1 %	6,8 %	4,6 %	2,9 %	1,3 %
	0-19 ans	34 097	33 439	32 327	32 295	32 596	31 624	-7,3 %	-5,4 %	-2,2 %	-2,1 %	-3,0 %
	20-64 ans	93 990	95 468	94 994	92 354	89 089	87 637	-6,8 %	-8,2 %	-7,7 %	-5,1 %	-1,6 %
	65 ans et plus	20 905	24 618	29 396	34 713	40 154	44 710	113,9 %	81,6 %	52,1 %	28,8 %	11,3 %

Source : Institut de la statistique du Québec, *Perspectives démographiques des MRC*, 2006-2031

Annexe 2 Défavorisation sociale et matérielle

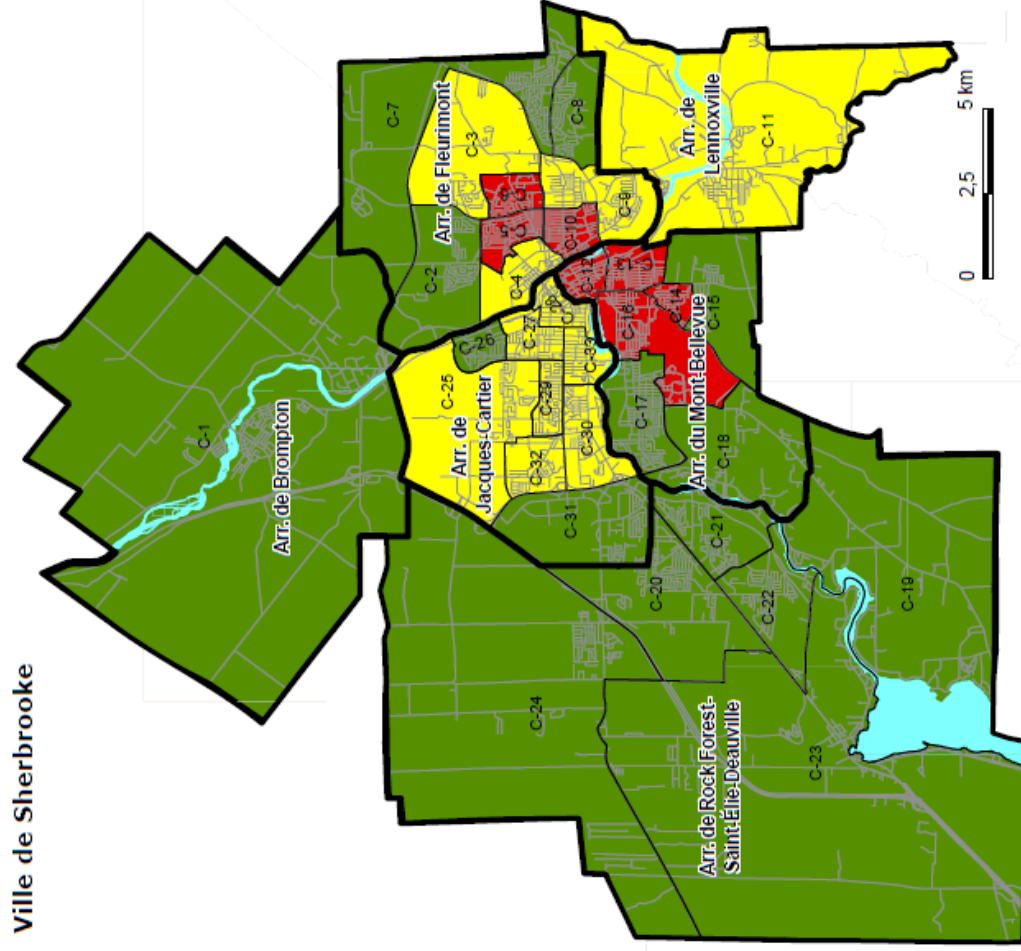


L'indice de défavorisation matérielle et sociale combinées dans les 66 communautés de l'Estrie



Villes de Sherbrooke et Magog présentées à la page suivante

Ville de Sherbrooke



L'indice de défavorisation matérielle et sociale combinées (suite de la page précédente)

Indice de défavorisation matérielle et sociale*

Favorisé matériel et social moyen	(26)
Favorisé matériel et défavorisé social	(12)
Défavorisé matériel et social moyen	(20)
Défavorisé sur les 2 plans	(8)

Ville de Magog

