

Conférence régionale des élus de l'Estrie

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

Scénarios de dessertes inter MRC

Rapport final

Date : 17 septembre 2013
N/Réf. :15-P-0001302-0-00-703-GT-0001-00

Conférence régionale des élus de l'Estrie

Scénarios de dessertes inter MRC

Rapport final | P-0001302

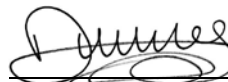
Préparé par :



Maxime Gagnon, urb.

Analyste en transport

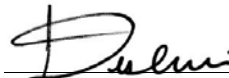
Vérifié par :



David Viannay

Directeur soutien aux opérations

Approuvé par :



Jacques Deslauriers, ing.

Directeur général adjoint aux opérations

TABLE DES MATIÈRES

REMERCIEMENTS	8
INTRODUCTION	11
1 MÉTHODOLOGIE	12
2 ÉLABORATION DES PISTES DE SOLUTION	14
2.1 Hypothèses de base	15
2.2 Les grands corridors de déplacements de l'Estrie	17
2.3 Scénarios de desserte proposés de la MRC du Val-Saint-François et de la MRC des sources.....	19
2.3.1 <i>Circuit 1 : Valcourt-Sherbrooke</i>	20
2.3.1.1 Le tracé précis de la desserte et les arrêts proposés	20
2.3.1.2 La clientèle cible et la fréquentation attendue du réseau.....	22
2.3.1.3 Le nombre de voyages par période de la journée, par jour de la semaine et par période de l'année	22
2.3.1.4 Les opportunités de stationnements incitatifs sur le parcours.....	24
2.3.1.5 Les lieux de destinations et d'origine à Sherbrooke et le potentiel d'intermodalité avec le réseau urbain de la Société de transport de Sherbrooke	24
2.3.1.6 Recommandation concernant l'information aux voyageurs.....	25
2.3.1.7 L'éligibilité de la desserte aux programmes de subvention disponibles.....	26
2.3.1.8 Les partenariats	28
2.3.1.9 Les revenus et coûts estimés	29
2.3.1.10 Les permis ou contrats nécessaires, lois et règlements à respecter.....	33
2.3.2 <i>Circuit 2 : Richmond/Asbestos-Sherbrooke</i>	34
2.3.2.1 Le tracé précis de la desserte et les arrêts proposés	34
2.3.2.2 La clientèle cible et la fréquentation attendue du réseau.....	36
2.3.2.3 Le nombre de voyages par période de la journée, par jour de la semaine et par période de l'année	37
2.3.2.4 Les opportunités de stationnements incitatifs sur le parcours.....	39
2.3.2.5 Les lieux de destinations et d'origine à Sherbrooke et le potentiel d'intermodalité avec le réseau urbain de la Société de transport de Sherbrooke	39
2.3.2.6 Recommandation concernant l'information aux voyageurs.....	40
2.3.2.7 L'éligibilité de la desserte aux programmes de subvention disponibles.....	41
2.3.2.8 Les partenariats	41
2.3.2.9 Les revenus et coûts estimés	42
2.3.2.10 Les permis ou contrats nécessaires, lois et règlements à respecter.....	47
2.3.3 <i>Circuit 3 : Saint-Camille — Sherbrooke</i>	48
2.3.3.1 Le tracé précis de la desserte et les arrêts proposés	48
2.3.3.2 La clientèle cible et la fréquentation attendue du réseau.....	51
2.3.3.3 Le nombre de voyages par période de la journée, par jour de la semaine et par période de l'année	51
2.3.3.4 Les opportunités de stationnements incitatifs sur le parcours.....	54

TABLE DES MATIÈRES

2.3.3.5	Les lieux de destinations et d'origine à Sherbrooke et le potentiel d'intermodalité avec le réseau urbain de la Société de transport de Sherbrooke	54
2.3.3.6	Recommandation concernant l'information aux voyageurs.....	54
2.3.3.7	L'éligibilité de la desserte aux programmes de subvention disponibles.....	55
2.3.3.8	Les partenariats	56
2.3.3.9	Les revenus et coûts estimés	56
2.3.3.10	Les permis ou contrats nécessaires, lois et règlements à respecter.....	61
2.4	Scénario de desserte de la MRC de Memphrémagog.....	62
2.4.1	<i>Le tracé précis de la desserte et les arrêts proposés</i>	<i>62</i>
2.4.2	<i>La clientèle cible et la fréquentation attendue du réseau</i>	<i>64</i>
2.4.3	<i>Le nombre de voyages par période de la journée, par jour de la semaine et par période de l'année.....</i>	<i>64</i>
2.4.4	<i>Les opportunités de stationnements incitatifs sur le parcours.....</i>	<i>68</i>
2.4.5	<i>Les lieux de destinations et d'origine à Sherbrooke et le potentiel d'intermodalité avec le réseau urbain de la Société de transport de Sherbrooke</i>	<i>68</i>
2.4.6	<i>Recommandation concernant l'information aux voyageurs.....</i>	<i>69</i>
2.4.7	<i>L'éligibilité de la desserte aux programmes de subvention disponibles</i>	<i>69</i>
2.4.8	<i>Les partenariats</i>	<i>70</i>
2.4.9	<i>Les revenus et coûts estimés</i>	<i>71</i>
2.4.10	<i>Les permis ou contrats nécessaires, lois et règlements à respecter.....</i>	<i>75</i>
2.5	Scénario de desserte dans la MRC de Coaticook	76
2.5.1	<i>Le tracé précis de la desserte et les arrêts proposés</i>	<i>76</i>
2.5.2	<i>La clientèle cible et la fréquentation attendue du réseau</i>	<i>80</i>
2.5.3	<i>Le nombre de voyages par période de la journée, par jour de la semaine et par période de l'année.....</i>	<i>80</i>
2.5.4	<i>Les opportunités de stationnements incitatifs sur le parcours.....</i>	<i>83</i>
2.5.5	<i>Les lieux de destinations et d'origine à Sherbrooke et le potentiel d'intermodalité avec le réseau urbain de la Société de transport de Sherbrooke</i>	<i>83</i>
2.5.6	<i>Recommandation concernant l'information aux voyageurs.....</i>	<i>84</i>
2.5.7	<i>L'éligibilité de la desserte aux programmes de subvention disponibles</i>	<i>84</i>
2.5.8	<i>Les partenariats</i>	<i>84</i>
2.5.9	<i>Les revenus et coûts estimés</i>	<i>85</i>
2.5.10	<i>Les permis ou contrats nécessaires, lois et règlements à respecter.....</i>	<i>90</i>
2.6	Scénario de desserte dans la MRC du Granit	91
2.7	Scénarios de desserte de la MRC du Haut-Saint-François.....	94
2.7.1	<i>Minibus HSF avec desserte de l'Université de Sherbrooke.....</i>	<i>96</i>
2.7.1.1	<i>Le tracé précis de la desserte et les arrêts proposés</i>	<i>96</i>
2.7.1.2	<i>Le nombre de voyages par période de la journée, par jour de la semaine et par période de l'année</i>	<i>98</i>
2.7.1.3	<i>Les opportunités de stationnements incitatifs sur le parcours.....</i>	<i>99</i>
2.7.1.4	<i>Les lieux de destinations et d'origine à Sherbrooke et le potentiel d'intermodalité avec le réseau urbain de la Société de transport de Sherbrooke</i>	<i>99</i>

TABLE DES MATIÈRES

2.7.1.5	Recommandation concernant l'information aux voyageurs.....	100
2.7.1.6	L'éligibilité de la desserte aux programmes de subvention disponibles.....	100
2.7.1.7	Les partenariats	101
2.7.1.8	Les revenus et coûts estimés	102
2.7.1.9	Les permis ou contrats nécessaires, lois et règlements à respecter.....	106
2.7.2	<i>Transport d'appoint : Weedon – Minibus HSF.....</i>	107
2.7.2.1	Le tracé précis de la desserte et les arrêts proposés	107
2.7.2.2	La clientèle cible et la fréquentation attendue du réseau.....	107
2.7.2.3	Le nombre de voyages par période de la journée, par jour de la semaine et par période de l'année	107
2.7.2.4	Les opportunités de stationnements incitatifs sur le parcours.....	109
2.7.2.5	Les lieux de destinations et d'origine à Sherbrooke et le potentiel d'intermodalité avec le réseau urbain de la Société de transport de Sherbrooke	109
2.7.2.6	Recommandation concernant l'information aux voyageurs.....	109
2.7.2.7	L'éligibilité de la desserte aux programmes de subvention disponibles.....	110
2.7.2.8	Les partenariats	110
2.7.2.9	Les revenus et coûts estimés	111
2.7.2.10	Les permis ou contrats nécessaires, lois et règlements à respecter.....	111
2.7.3	<i>Transport d'appoint : Scotstown – Minibus HSF.....</i>	112
2.7.3.1	Le tracé précis de la desserte et les arrêts proposés	112
2.7.3.2	La clientèle cible et la fréquentation attendue du réseau.....	112
2.7.3.3	Le nombre de voyages par période de la journée, par jour de la semaine et par période de l'année	112
2.7.3.4	Les opportunités de stationnements incitatifs sur le parcours.....	114
2.7.3.5	Les lieux de destinations et d'origine à Sherbrooke et le potentiel d'intermodalité avec le réseau urbain de la Société de transport de Sherbrooke	114
2.7.3.6	Recommandation concernant l'information aux voyageurs.....	114
2.7.3.7	L'éligibilité de la desserte aux programmes de subvention disponibles.....	115
2.7.3.8	Les partenariats	115
2.7.3.9	Les revenus et coûts estimés	116
2.7.3.10	Les permis ou contrats nécessaires, lois et règlements à respecter.....	116
3	LE CADRE LÉGISLATIF	117
3.1	Loi 56 assurant l'exercice des droits des personnes handicapées et d'autres dispositions législatives.....	126
3.2	Contraintes législatives et réglementaires pour l'octroi des contrats de service de transport	128
3.3	Étapes relatives à la mise en place de l'organisation	133
4	L'ORGANISATION DE TRANSPORT SUSCEPTIBLE DE MIEUX RÉPONDRE AUX BESOINS DE LA RÉGION	134
4.1	Enjeux et stratégies de mise en œuvre généraux	134

TABLE DES MATIÈRES

5 CONCLUSION	136
RÉFÉRENCES	139

TABLE DES MATIÈRES

Tableaux

Tableau 1 : Calcul du taux de captivité moyen selon les services de transport des MRC.....	16
Tableau 2 : Achalandage projeté : Valcourt, Racine et Saint-Denis-de-Brompton.....	22
Tableau 3 : Horaire du circuit Valcourt — Sherbrooke.....	23
Tableau 4 : Synthèse budgétaire à l'implantation : Valcourt — Sherbrooke	32
Tableau 5 : Budget d'opération du circuit Valcourt — Sherbrooke à l'an 5.....	33
Tableau 6 : Achalandage projeté : Richmond et Windsor.....	36
Tableau 7 : Achalandage projeté : Asbestos et Danville.....	36
Tableau 8 : Horaire du circuit Richmond/Asbestos — Sherbrooke.....	38
Tableau 9 : Synthèse budgétaire à l'implantation : Richmond/Asbestos — Sherbrooke.....	46
Tableau 10 : Budget d'opération du circuit Richmond/Asbestos — Sherbrooke, à l'an 5.....	47
Tableau 11 : Horaire actuel Stoke — Sherbrooke.....	49
Tableau 12 : Horaire actuel Sherbrooke — Stoke.....	49
Tableau 13 : Achalandage projeté : Stoke — Saint-Camille	51
Tableau 14 : Horaire aller du circuit Saint-Camille — Sherbrooke.....	53
Tableau 15 : Horaire retour du circuit Richmond — Sherbrooke.....	53
Tableau 16 : Synthèse budgétaire à l'implantation : Saint-Camille — Sherbrooke	60
Tableau 17 : Budget d'opération du circuit Saint-Camille — Sherbrooke, à l'an 5.....	61
Tableau 18 : Achalandage estimé : MRC de Memphrémagog.....	64
Tableau 19 : Horaire aller du circuit Eastman — Sherbrooke	66
Tableau 20 : Horaire retour du circuit Eastman — Sherbrooke.....	67
Tableau 21 : Synthèse budgétaire à l'implantation : Eastman — Sherbrooke	74
Tableau 22 : Budget d'opération du circuit Eastman — Sherbrooke, à l'an 5.....	75
Tableau 23 : Achalandage estimé : Compton et Coaticook	77
Tableau 24 : Horaire actuel Coaticook-Sherbrooke, MRC de Coaticook	79
Tableau 25 : Horaire actuel Sherbrooke-Coaticook, MRC de Coaticook	79
Tableau 26 : Accroissement de l'achalandage : Waterville.....	80
Tableau 27 : Horaire aller du circuit Coaticook — Sherbrooke	81
Tableau 28 : Horaire retour du circuit Coaticook — Sherbrooke.....	82
Tableau 29 : Synthèse budgétaire à l'implantation : Coaticook — Sherbrooke.....	87
Tableau 30 : Budget d'opération du circuit Coaticook — Sherbrooke, à l'an 5.....	89
Tableau 31 : Horaire actuel de Lac-Mégantic à Sherbrooke, Transport MB.....	92
Tableau 32 : Horaire actuel de Sherbrooke à Lac-Mégantic, Transport MB	92
Tableau 33 : Achalandage projeté à maturité du MinibusHSF.....	95
Tableau 34 : Horaire du transport collectif de la MRC du Haut-Saint-François.....	95
Tableau 35 : Horaire aller Cookshire-Eaton — Sherbrooke.....	98
Tableau 36 : Horaire retour Sherbrooke — Cookshire-Eaton	98
Tableau 37 : Synthèse budgétaire à l'implantation : Cookshire-Eaton — Sherbrooke.....	105
Tableau 38 : Budget d'opération du circuit Coaticook — Sherbrooke, à l'an 5.....	106
Tableau 39 : Achalandage projeté : Weedon et Dudswell.....	107

TABLE DES MATIÈRES

Tableau 40 : Tarification au taximètre, janvier 2012.....	111
Tableau 41 : Achalandage projeté : Bury et Scotstown.....	112
Tableau 42 : Tarification au taximètre, janvier 2012.....	116
Tableau 43 : Forces, faiblesses et législation liées aux divers modes de transport	118

Cartes

Carte 1 : Grands corridors de déplacements de la région de l'Estrie	18
Carte 2 : Tracé du circuit Valcourt — Sherbrooke.....	21
Carte 3 : Tracé du circuit Richmond/Asbestos — Sherbrooke	35
Carte 4 : Tracé du circuit Saint-Camille — Sherbrooke.....	50
Carte 5 : Tracé du circuit Eastman — Sherbrooke.....	63
Carte 6 : Tracé modifié du circuit Coaticook — Sherbrooke	78
Carte 7 : Tracé du circuit existant Lac-Mégantic — Sherbrooke, Transport MB	93
Carte 8 : Tracé modifié du Minibus HSF	97
Carte 9 : Tracé du circuit d'appoint Weedon — East-Angus	108
Carte 10 : Tracé du circuit d'appoint Scotstown — Sherbrooke	113

Annexe

Annexe 1	Décret 28-2013
Annexe 2	Région métropolitaine de recensement de Sherbrooke
Annexe 3	Horaire du MinibusHSF
Annexe 4	Décision MPTC12-00022

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	2013-03-18	Préliminaire pour commentaires
0B	2013-04-05	<p>Ajout de budgets indexés à l'an 5.</p> <p>Renumérotation des tableaux suite à l'ajout des budgets</p> <p>Page 11 : Modification de l'introduction</p> <p>Page 25 : Modification au niveau de l'éligibilité aux programmes de subvention PAGTCP et SOFIL.</p> <p>Page 52 : Ajout d'un paragraphe sur l'analyse de l'achalandage actuel du circuit Stoke — Sherbrooke.</p> <p>Pages 84 et 100: Modifications aux sections « Recommandation concernant l'information aux voyageurs »</p> <p>Pages 84 et 101: Modifications aux sections « Les partenariats »</p> <p>Page 92 : Remplacement du tableau 32</p>
00	2013-09-17	Rapport final

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	Représentant des usagers
Sylvain Martel	Ministère des Transports du Québec
Dominic Provost	MRC du Haut-Saint-François

Comité de pilotage

Jocelyne Gagnon	Acti-bus de la Région de Coaticook inc.
-----------------	---

Autres personnes consultées :

Sylvie Harvey	MRC de Coaticook
Dominick Faucher	MRC de Coaticook
Sylvie Masse	MRC de Coaticook
Sara Favreau-Perreault	MRC de Coaticook
Steve Proulx	Carrefour jeunesse emploi de Coaticook
Line Gendron	Maison des Jeunes de Coaticook
Caroline Champeau	École secondaire La Frontalière, Coaticook
Maryse Langlois	Centre local d'emploi de la MRC de Coaticook
Marjorie Tyroler	Centre local de développement, MRC de Coaticook
Sonia Côté	Association des Personnes Handicapées de la MRC de Coaticook
Daniel Ouellet	Association des Personnes Handicapées de la MRC de Coaticook
Nathalie Beaudry	Centre d'action bénévole de Coaticook
Marcel Dumais	Centre de santé et de services sociaux de Coaticook
Lyne Lacroix	Maison l'Éveil
Annie Charron	MRC du Granit
André Tanguay	Autobus Dostie
Guylaine Beaudoin	Centre local de développement du Granit
Claire Ouellet	Trans-Autonomie inc.
Janot Gosselin	Centre de santé et de services sociaux du Granit
Nathalie Bastarache	Introtravail Mégantic (Carrefour jeunesse-emploi)

Mélanie Lemieux	Points jeunesse du Granit
Christine Dubé	Centre d'action bénévole du Granit.
Nicole Lavoie	Les soupapes de la bonne humeur
Denis Marcotte	Commission scolaire de la Région-de-Sherbrooke
Nicole Phaneuf	Centre local d'emploi de Sherbrooke
Josiane Corbeil	Office des personnes handicapées du Québec
Alain Webster	Université de Sherbrooke
Nadine Douziech	Centre de santé et de services sociaux de Sherbrooke
Ana Abecia	Société de transport de Sherbrooke
Nathalie Laberge	MRC du Haut-Saint-François
Diane Groleau	Centre jeunesse emploi du Haut-Saint-François
Sylvain Lessard	Centre jeunesse emploi du Haut-Saint-François
Charlène Brulard	Centre de santé et de services sociaux du Haut-Saint-François
France Lebrun	Centre d'action bénévole du Haut-Saint-François
Manon Fortin	MRC du Val-Saint-François
Karine Bonneville	MRC du Val-Saint-François
Sarah Goudreault	Carrefour jeunesse emploi du comté de Johnson
Éric Bourgault	Centre local de développement du Val-Saint-François
Diego Scalzo	Corporation de développement communautaire du Val-Saint-François
Marie Lachance	Centre de santé et de services sociaux du Val-Saint-François
Denise Gagné	Trans-appel inc.
Guylaine Pelchat	Centre d'action bénévole de Windsor
Collette Fontaine	Centre d'action bénévole de Valcourt et région
Sylvie Bernier	Centre d'action bénévole de Richmond
Jacynthe Bourget	MRC des Sources
Frédéric Marcotte	MRC des Sources
Ginette Wood	Table de concertation des aînés de la MRC des Sources
Sylvie Bibeau	Carrefour Jeunesse-Emploi du comté de Richmond
Éric Dion	Québec en forme
Nathalie Durocher	Centre de santé et de services sociaux des Sources
Mylène Brouillet	Transbestos inc.
Alain Roy	MRC des Sources (Agenda 21 local)

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.

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	
Sylvain Martel	Ministère des Transports du Québec
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

INTRODUCTION

Le transport collectif en milieu rural et périurbain occupe de plus en plus l'actualité. Les diverses communautés cherchent à offrir un service qui saura répondre aux besoins de leur population tout en leur permettant l'accès aux divers établissements d'enseignement supérieur, aux services sociocommunautaires présents sur les divers territoires et l'accès aux emplois. Cette démarche s'imbrique dans l'occupation dynamique des territoires, mais avant tout dans un esprit de rétention des populations jeunes et âgées dans leur communauté et de maintien de la vitalité des communautés rurales. La transversalité des questions de transport en fait des services charnières pour l'ensemble de la communauté. En effet, le transport collectif permet de répondre à plusieurs objectifs de développement stratégique mis en évidence par les diverses communautés.

La Conférence régionale des élus de l'Estrie n'échappe pas à ces questionnements et s'est penchée sur la problématique du transport collectif interrégional.

À cet égard, la CRÉ confiait à Société Gestrans, en juillet 2012, le mandat de réaliser une étude des besoins et des solutions possibles pour le développement du transport inter MRC en Estrie. Cette étude de faisabilité cherche à identifier les dessertes les plus susceptibles de répondre aux besoins des communautés.

L'étude comprend les trois volets suivants :

- ▶ Faire état de la situation en transport collectif et adapté en Estrie;
- ▶ Définir la demande en transport collectif et adapté dans une perspective interrégionale;
- ▶ Élaborer des solutions possibles de desserte.

Un premier rapport mi-étape a été remis à la CRÉ le 10 décembre 2012 et comprenait les deux premiers volets de cette étude. Ce rapport intitulé *Études des besoins pour le développement du transport collectif inter MRC en Estrie* faisait état des constats et des besoins exprimés par les principaux acteurs de chacune des MRC. Il faisait également état de l'adéquation entre l'offre et la demande en transport régional pour chacune des six MRC de la région administrative. Ces informations furent recueillies lors de groupes de discussion qui ont eu lieu sur le territoire de chacune des MRC. Sous les recommandations de chacune des MRC, une liste d'invités fut dressée afin d'avoir des représentants de toutes les strates de la population. Les invités conviés à ces rencontres furent, de façon générale, la direction générale des MRC, des organismes de transport, des représentants des Centres locaux d'emploi, des Centres locaux de développement, des Centres

jeunesse emploi, des Centres d'action bénévole, Centre de santé et de services sociaux, des Maisons des jeunes, ainsi que d'autres regroupements de citoyens. Les groupes de discussion comportaient un nombre de participants variant de quatre (4) à douze (12). Cependant, la majorité de ces groupes comptaient six (6) participants.

Parallèlement, l'offre de transport disponible sur l'ensemble des territoires de MRC fut complétée afin de faire l'adéquation entre l'offre et la demande en transport collectif inter MRC. Lors de cette étape, nous avons répertorié les services de transports adaptés et collectif disponibles sur le territoire des MRC, les services interurbains par autocar transitant via les MRC, les services de transports bénévoles organisés par les Centres d'action bénévole, etc.

Finalement, des constats sur le transport inter MRC furent relevés afin de faciliter la lecture de l'adéquation entre l'offre et la demande. Bien que chacune des MRC possède des besoins différents, les principaux besoins concernent le transport des étudiants, des personnes âgées et des travailleurs.

Le présent rapport fera état des dessertes macro proposées pour la réalisation de liens interrégionaux.

Le rapport comprendra d'abord au chapitre un (1) la méthodologie utilisée. Ensuite, le chapitre deux (2) élaborera les pistes de solution pour la desserte interrégionale. Dans ce chapitre, les grands corridors de desserte dans l'Estrie seront décrits et cartographiés par MRC. Le chapitre trois (3) identifiera les contraintes légales inhérentes à la planification du transport collectif. Finalement, le chapitre (4) abordera brièvement l'organisation de transport collectif la plus susceptible de satisfaire aux besoins de la région.

1 MÉTHODOLOGIE

Cette section présente la méthodologie de travail de l'ensemble des activités produites dans l'étude.

Dans le cadre de ce mandat, Société Gestrans a colligé et analysé plusieurs informations provenant de différentes sources, telles que des entrevues téléphoniques, des rencontres et des groupes de discussion avec différents organismes (voir liste des personnes à la section remerciements).

De plus, nous nous basons sur les conclusions du premier rapport du 10 décembre 2012 qui identifiait des besoins régionaux en déplacements pour les étudiants, les travailleurs et les soins de santé. À partir de ces données, les principaux corridors de déplacements pour chaque MRC ont été identifiés et des circuits macro ont été

proposés afin de répondre le mieux possible aux besoins préalablement identifiés. Aussi, certaines données recueillies auprès des principaux employeurs furent également utiles à l'élaboration de ces dessertes. Plus particulièrement, nous avons utilisé les données suivantes :

- ▶ Les déplacements des travailleurs selon les données du recensement 2006;
- ▶ L'origine des travailleurs de certaines industries de même que la localisation des 50 grands employeurs et des centres de santé et de services sociaux;
- ▶ La provenance des étudiants de l'Université de Sherbrooke et du Cégep de Sherbrooke;
- ▶ Les besoins recensés lors de groupes de discussion.

Les propositions de dessertes macro ont fait l'objet de discussions préliminaires avec le MTQ afin de prévalider leur admissibilité au volet III. Toutefois, ceci ne représente pas une acceptation du MTQ à financer ces propositions et un dépôt de projet officiel devra être fait pour chacune des routes proposées.

2 ÉLABORATION DES PISTES DE SOLUTION

Le présent volet de l'étude identifiera les grands corridors de déplacements en Estrie. Il s'agit des routes principales qui assurent des liens intraMRC et interMRC¹. Lorsque jugés pertinents, des scénarios de dessertes furent combinés afin d'offrir un service partagé entre deux MRC. Ceci permet d'offrir un meilleur service à l'ensemble de la population.

Les solutions ont été élaborées en tenant compte des règles d'utilisation du volet III du programme d'aide gouvernementale et des nouvelles modalités d'application émises par le MTQ dans le décret 28-2013 concernant l'approbation du *Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional* (voir annexe 1). Comme il fut préalablement mentionné, les circuits élaborés en vue de desservir ces principaux corridors ont fait l'objet de discussions préliminaires avec le ministère des Transports du Québec afin de recevoir une prévalidation de leur admissibilité².

Pour le calcul de l'achalandage projeté et pour la localisation du garage, des hypothèses sont présentées afin d'informer le lecteur sur le procédé utilisé. Ensuite, les corridors de déplacements retenus pour les six MRC de l'Estrie de même que les scénarios de dessertes macro proposés seront présentés.

¹ Définitions :

- intraMRC : déplacements locaux réalisés à l'intérieur d'une MRC
- interMRC ou régional : déplacements entre deux MRC ou entre une MRC et la ville de Sherbrooke ou un autre endroit en dehors de la MRC concernée.
- Interrégional et interprovincial : entre deux régions, par exemple entre l'Estrie et la région de Montréal.

² Cette prévalidation n'engage en rien le MTQ. Chacun des projets doit faire l'objet d'une étude par le MTQ quant à son admissibilité.

2.1 HYPOTHÈSES DE BASE

Calcul de la clientèle

La présente section illustre l'hypothèse de base utilisée pour calculer l'achalandage projeté pour chacun des circuits. Cette hypothèse se base sur les données de deux services de transport collectif déjà présents sur le territoire estrien. En effet, les services déjà bien implantés sur le territoire, soit le service du MinibusHSF et le service interrégional d'Acti-bus de la MRC de Coaticook, nous en apprennent beaucoup sur les taux d'utilisation de leurs clientèles étudiantes et travailleurs.

- ▶ L'analyse de l'expérience de la MRC du Haut-Saint-François nous apprend que 75 % de la clientèle du service représentent des étudiants. Le ratio d'utilisateurs fut identifié à partir du profil des utilisateurs du MinibusHSF.
- ▶ Le nombre d'inscriptions aux établissements d'enseignement supérieur de Sherbrooke provenant des municipalités directement desservies par le transport collectif nous permet d'induire le nombre d'usagers potentiels. Lorsque les données étaient assez précises, seuls les étudiants des régions postales directement touchés par le tracé ont été comptabilisés. Ainsi, les taux de captivité³ des étudiants dans les MRC de Coaticook et du Haut-Saint-François sont respectivement de 12,5 % et 6,07 %. Le taux de captivité moyen utilisé pour l'analyse est donc de 9,29 %.

Pour calculer le taux de captivité, le nombre de déplacements liés aux études est divisé par le nombre moyen de jours de classe (167 au Cégep et à l'université). Le nombre ainsi obtenu représente le nombre d'aller-retour annuel vers les institutions d'enseignement. Il est par la suite divisé par deux (2) afin d'identifier le nombre de personnes utilisant le service. Le résultat est ensuite divisé par la clientèle étudiante estimée afin d'obtenir un ratio en pourcentage.

³ Taux de captivité : Taux exprimé en pourcentage représentant la clientèle n'ayant pas accès à une voiture personnelle pour effectuer un déplacement.

Tableau 1 : Calcul du taux de captivité moyen selon les services de transport des MRC

ORGANISMES	DÉPLACEMENTS ANNUELS	DÉPLACEMENTS LIÉS AUX ÉTUDES	CLIENTÈLE ÉTUDIANTE ESTIMÉE	TAUX DE CAPTIVITÉ
Mini HSF	8 353	6 265	309	6,07 %
Transport MRC Coaticook	12 139	9 105	218	12,50 %
Moyenne		75,00 %		9,29 %

Source : MRC Coaticook et Haut-Saint-François, 2012.

Le taux de captivité moyen de 9,29 % représente un service rendu à maturité, soit après cinq (5) ans d'existence. Afin d'évaluer l'achalandage théorique au lancement du service, nous recommandons de diviser ce taux par deux (2). Nous utiliserons donc un taux de captivité théorique de 4,65 % pour estimer le nombre d'utilisateurs étudiants. Par la suite, nous utiliserons un ratio d'un (1) usager travailleur pour trois (3) usagers étudiants afin de calculer le nombre théorique de travailleurs.

Il faut toutefois préciser qu'au niveau d'une étude de faisabilité, une marge d'erreur de 25 % est commune dans les résultats finaux comme l'établissement du budget.

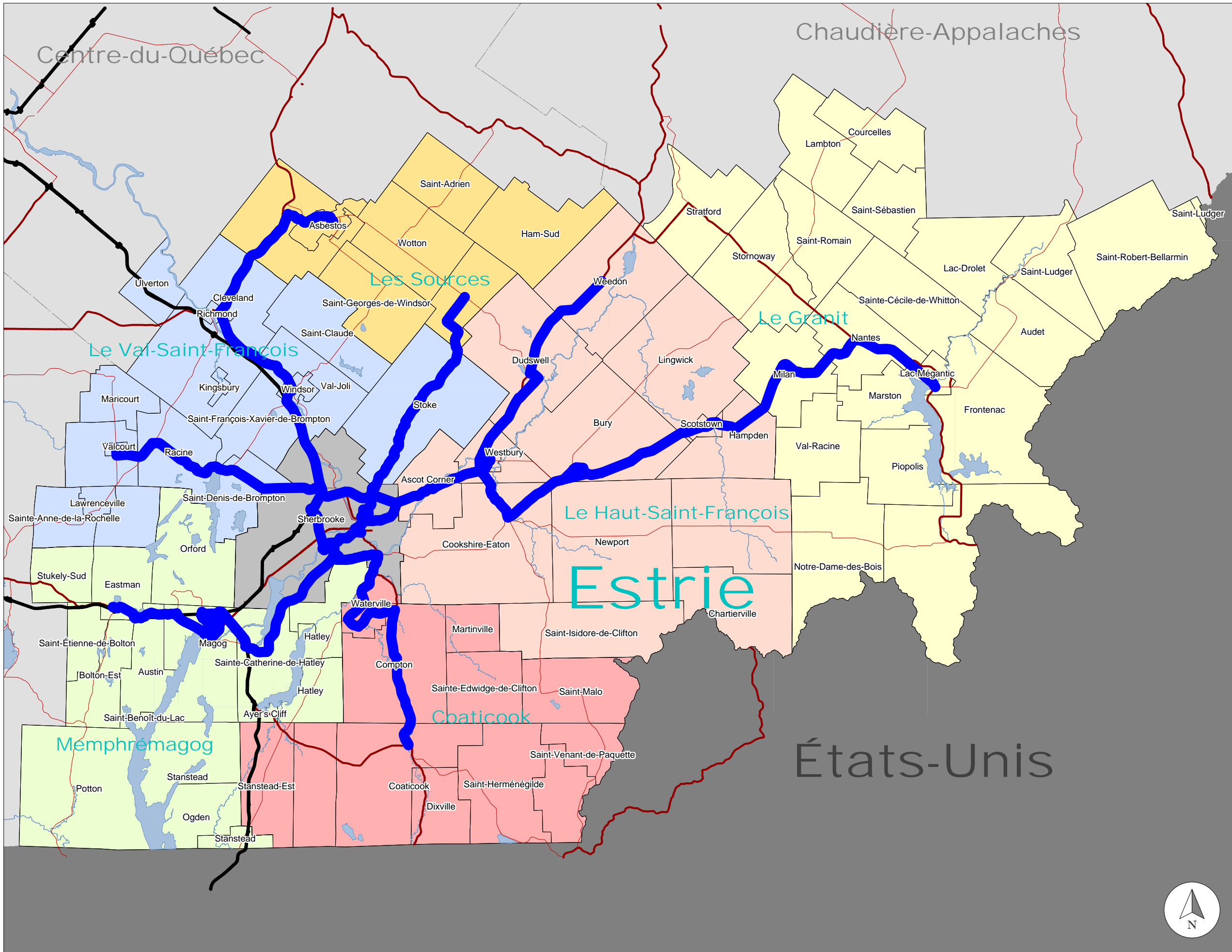
Localisation du garage

L'hypothèse de travail prétend également que le point de départ des véhicules offrant le service dans les différentes MRC est centralisé à Sherbrooke. Un garage situé sur le territoire même des MRC pourrait modifier les prévisions budgétaires.

2.2 LES GRANDS CORRIDORS DE DÉPLACEMENTS DE L'ESTRIE

La configuration des principaux axes de transport du territoire de l'Estrie ressemble à une toile d'araignée avec la Ville de Sherbrooke en son centre. Des axes de transports majeurs irradiant de la ville centre et rejoignent les MRC.

Les cours d'eau de la région (les rivières Coaticook, Magog, Massawippi et Saint-François) ainsi que le parc du mont Mégantic sont des éléments importants qui ont influencé le développement des infrastructures, notamment l'orientation des routes. Ainsi, les grands corridors de déplacements se situent à l'intérieur de chaque MRC et sont, de façon générale, orientés vers la ville de Sherbrooke. La section suivante se concentrera d'abord sur la description des grands corridors de déplacements par MRC et précisera les scénarios de dessertes proposés. La carte 1, à la page 18, cartographie les grands corridors de déplacements pour la région de l'Estrie.



Légende :

Municipalités régionales de comtés

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

- Autoroute
- Route nationale
- Route régionale
- Corridors de déplacements

Sources :
MTQ, Gouvernement du Québec, 2012.
Adresses Québec © Gouvernement du Québec, 2012.



Conférence régionale
des élus de l'Estrie

**SOCIÉTÉ
GESTRANS**

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

Titre :
CARTE 1
GRANDS CORRIDORS DE DÉPLACEMENTS
DE LA RÉGION DE L'ESTRIE

Projet :
ÉTUDE DES BESOINS ET DES SOLUTIONS
POSSIBLES POUR LE DÉVELOPPEMENT DU
TRANSPORT COLLECTIF INTERMRC EN ESTRIE
SCÉNARIOS DE DESSERTES INTERMRC

Échelle : 1 cm = 1 km

Date : Mars 2013

015-P-0001302-0-00-703-GT-D-0001-01

Rév. 01



2.3 SCÉNARIOS DE DESSERTE PROPOSÉS DE LA MRC DU VAL-SAINT-FRANÇOIS ET DE LA MRC DES SOURCES

MRC du Val-Saint-François

Le territoire de la MRC du Val-Saint-François comprend trois axes majeurs de transport. Il s'agit des routes 143, 216 et 222.

La route 143, qui constitue pour l'instant le principal corridor de transport, traverse en son centre la MRC du Val-Saint-François du nord au sud et longe la rivière Saint-François. Elle est perpendiculaire à l'autoroute 55 permettant un lien rapide entre les villes de Drummondville et de Sherbrooke. Il est donc possible de maximiser cet axe en utilisant l'autoroute 55 si celle-ci se montre un lien plus direct et optimal.

À la hauteur de la ville de Windsor, la route 143 est coupée par la route 249 qui permet le lien entre Saint-George-de-Windsor et Saint-Denis-de-Brompton. Ce lien permet également l'accès à l'autoroute 55 qui relie Drummondville à Sherbrooke.

La route 216 est une route secondaire qui relie sur le territoire à l'étude les municipalités de Saint-Adrien à la ville de Sainte-Catherine-de-Hatley. Sur le territoire de la MRC du Val-Saint-François, elle transite vers la ville de Sherbrooke en plein centre de la municipalité de Stoke en provenance de Saint-Camille. Un service de transport collectif est déjà présent sur le territoire de cette municipalité et permet un accès direct au CHUS-Fleurimont et au Cégep de Sherbrooke.

Le troisième corridor de déplacements se situe le long de la route 222. Celle-ci relie la ville de Valcourt à la ville de Sherbrooke via les municipalités de Racine et Saint-Denis-de-Brompton. Ce secteur est caractérisé par un nombre relativement élevé de travailleurs se dirigeant vers Sherbrooke, mais également en provenance de Sherbrooke vers la municipalité de Valcourt. Les routes secondaires 243 et 249 entrecoupent la route 222 et permettent l'accès aux villes de Richmond et Windsor, respectivement.

Ces trois axes principaux couvrent assez bien l'ensemble des municipalités de la MRC du Val-Saint-François. Deux d'entre eux, la route 216 et l'autoroute 55 via la route 116, permettent également l'accès au territoire de la MRC des Sources et offrent une belle possibilité de complémentarité entre les milieux.

MRC des Sources

Les routes 116 et 216 sont les principaux corridors de déplacements présents sur le territoire de la MRC des Sources. La route nationale 116 est une route d'envergure permettant de relier les villes de Montréal et Québec. Sur le territoire de la MRC, elle permet de relier Danville à Richmond. Ceci donne accès au corridor de la route 143/Autoroute 55.

La route régionale 255 traverse la MRC en son centre et permet de rejoindre la MRC du Haut-Saint-François via Dudswell. Les municipalités les plus peuplées de la MRC sont localisées le long de cet axe. La route régionale 216, elle, permet de relier Saint-Adrien à Sherbrooke. Au niveau de Wotton, la route 216 emprunte le même tracé que la route 255 jusqu'à Saint-Camille. Elle bifurque alors vers la municipalité de Stoke et se poursuit jusqu'à Sherbrooke.

2.3.1 Circuit 1 : Valcourt-Sherbrooke

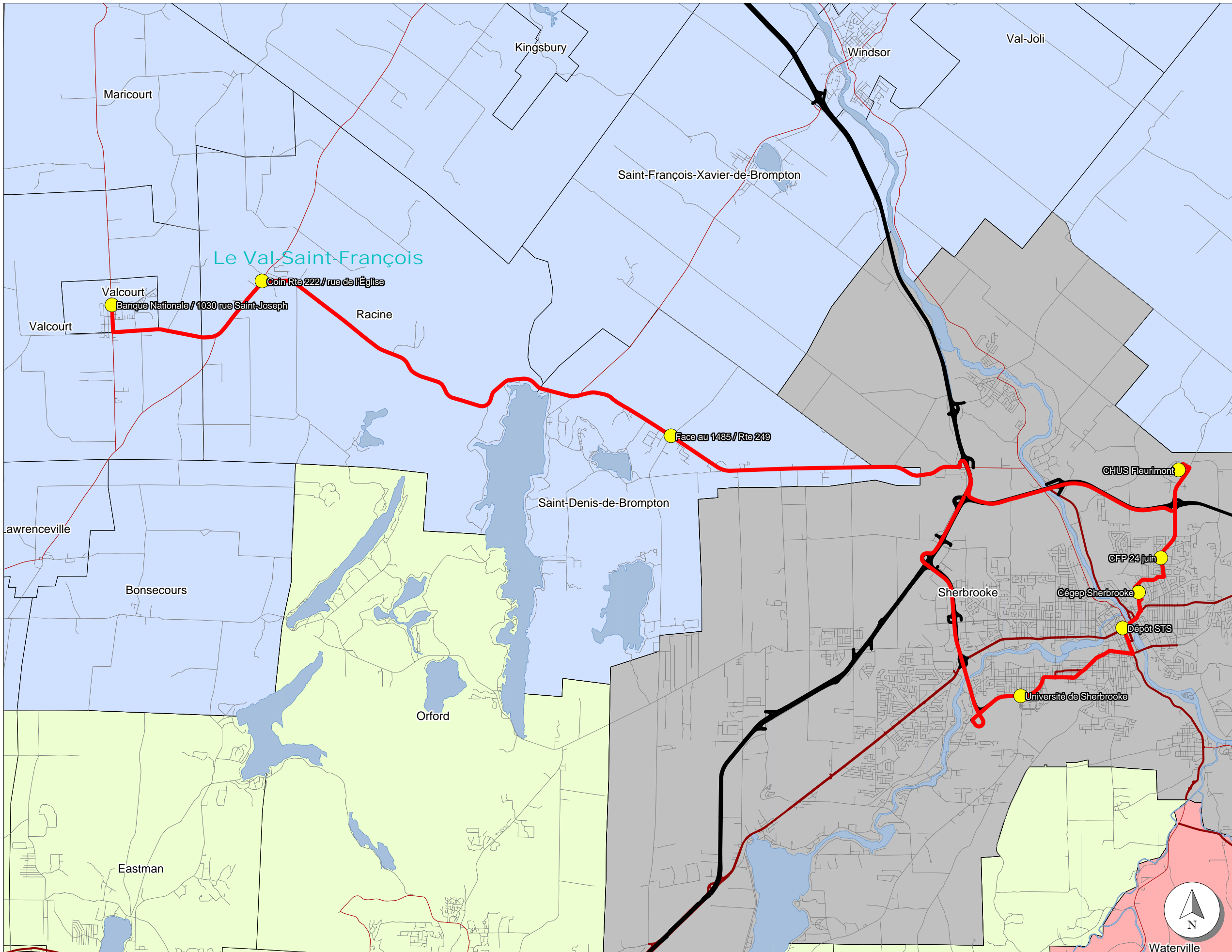
2.3.1.1 *Le tracé précis de la desserte et les arrêts proposés*

Ce circuit commence à l'intersection des rues Notre-Dame-des-Champs et Saint-Joseph dans la ville de Valcourt. Il emprunte la rue Saint-Joseph en direction de la rue de la Montagne, poursuit sa route sur cette rue en empruntant la Route 222 et gagne la municipalité de Racine. Il poursuit toujours sa route sur la Route 222 et se dirige vers la municipalité de Saint-Denis-de-Brompton et continue pour ensuite emprunter l'autoroute 55 et ensuite l'autoroute 410 pour desservir l'Université de Sherbrooke, par la suite le tracé rejoint la Station du Dépôt, puis la Station du Cégep et se poursuit sur la 12^e Avenue pour desservir le CHUS-Fleurimont. Le circuit fait ici une boucle et rebrousse chemin vers Saint-Denis-de-Brompton, Racine et Valcourt. La distance de ce trajet est de 56 km et prend un temps de parcours approximatif d'une heure dix minutes.

Puisqu'un nombre important d'étudiants fréquentent l'Université de Sherbrooke, la desserte de l'établissement en transport collectif représente un choix sensé. En le desservant directement, ses étudiants s'éviteront les transferts avec le réseau de la STS. De surcroît, cela permettra d'augmenter l'achalandage du circuit.

Le carrefour de l'Estrie a été volontairement omis afin d'éviter les fuites commerciales hors du territoire de la MRC.

La carte 2 à la page 21 illustre ce circuit.



Légende :

Municipalités régionales de comtés

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

Routes

- Autoroute
- Route nationale
- Route régionale
- Route locale

Arrêts

- Arrêt
- Parcours

Sources :
MTQ, Gouvernement du Québec, 2012.
Adresses Québec © Gouvernement du Québec, 2012.



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

Titre : CARTE 2
TRACÉ DU CIRCUIT VALCOURT - SHERBROOKE

Projet : ÉTUDE DES BESOINS ET DES SOLUTIONS POSSIBLES POUR LE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF INTERMRC EN ESTRIE SCÉNARIOS DE DESSERTES INTERMRC

Échelle : 1 cm = 1 200 m Date : Mars 2013
 015-P-0001302-0-00-703-GT-D-0002-01 Rév. 01



2.3.1.2 La clientèle cible et la fréquentation attendue du réseau

Ce circuit cible principalement une clientèle étudiante, une clientèle de travailleurs est également anticipée, mais dans une moindre mesure. L'achalandage projeté pour ce circuit fut calculé à l'aide des hypothèses de bases présentées à la section 2.1 à la page 15. Le tableau suivant illustre ces résultats :

Tableau 2 : Achalandage projeté : Valcourt, Racine et Saint-Denis-de-Brompton

Municipalités desservies	# d'inscriptions UdeS	# d'inscriptions Cégep de Sherbrooke	Total	# d'étudiants (4,65 % des étudiants)	# de travailleurs (1 travailleur pour 3 étudiants)	Total d'utilisateurs	Total d'utilisateurs à termes
Valcourt (V)	55	43	98	5	1	6	12
Racine	34	18	52	2	1	3	6
Saint-Denis-de-Brompton	70	61	131	6	2	8	16
Total	159	122	281	13	4	17	34

Nous anticipons donc un achalandage total de 17 passagers pour l'an un. À maturité, soit cinq (5 ans) après l'implantation, le nombre d'usagers estimés s'élève à 35. Dans nos prévisions, seuls les usagers en direction de Sherbrooke sont considérés. Aucune clientèle effectuant des déplacements locaux ou en provenance de Sherbrooke n'est considérée puisque leurs besoins sont plus difficilement identifiables.

2.3.1.3 Le nombre de voyages par période de la journée, par jour de la semaine et par période de l'année

Puisque le tracé proposé se destine à une clientèle d'étudiants et/ou de travailleurs, il est donc en fonction du lundi au vendredi. Les tableaux suivants présentent l'horaire du scénario de desserte.

L'analyse des besoins avait indiqué des besoins pour la santé, pour les étudiants du Cégep de Sherbrooke ainsi que de l'Université de Sherbrooke et pour les aînés, notamment, en direction du CHUS-Fleurimont. Finalement, un grand flot migratoire en provenance et en direction de Sherbrooke fut également identifié.

Le scénario de desserte proposé offre quatre (4) départs vers Sherbrooke et quatre (4) retours vers Valcourt. Il permet à un plus grand nombre d'utilisateurs de se rendre vers Sherbrooke, notamment pour la desserte du CHUS.

Tableau 3 : Horaire du circuit Valcourt — Sherbrooke

Direction Sherbrooke	Lundi au vendredi					
	01-02	01-04	01-06	01-08	01-10	01-12
ALLER						
Valcourt						
Banque Nationale 1030 / rue St-Joseph	-	6:55	11:00	13:00	16:00	18:00
Racine						
Coin route 222 / rue de l'Église, Face à la mairie	-	7:02	11:07	13:07	16:07	18:07
Saint-Denis-de-Brompton						
Face au 1485 route 249	-	7:15	11:20	13:20	16:20	18:20
Sherbrooke						
Université de Sherbrooke	5:45	7:37	11:42	13:42	16:42	18:42
Dépôt de la STS	5:56	7:48	11:53	13:53	16:53	18:53
Cégep de Sherbrooke	6:01	7:53	11:58	13:58	16:58	-
CFP 24 Juin	6:08	8:00	12:05	14:05	17:05	-
CHUS-Fleurimont	6:14	8:06	12:11	14:11	17:11	-
Saint-Denis-de-Brompton						
Face au 1485 route 249	6:34	8:26	12:31	14:31	17:31	-
Racine						
Coin route 222 / rue de l'Église, Face à la mairie	6:47	8:39	12:44	14:44	17:44	-
Valcourt						
Banque Nationale 1030 / rue St-Joseph	6:54	8:46	12:51	14:51	17:51	-

Le type de véhicule utilisé

Afin d'effectuer ces heures de service, un seul véhicule sera nécessaire. D'après l'achalandage estimé dans la section 2.3.1.2 à la page 22, un peu plus de dix-sept (17) passagers sont estimés pour le service initial. Il est donc suggéré d'utiliser un autobus de type intermédiaire. Ce type de véhicule (Girardin TX3 ou Thomas HDX) peut accueillir quarante-deux (42) passagers assis ou trente-six (36) passagers assis et deux (2) fauteuils roulants. Il est avantageux d'investir tôt dans des véhicules accessibles puisqu'une offre de transport universellement accessible permet de jumeler et d'accroître l'offre en transport adapté. Cela permet également de diminuer les pressions budgétaires pesant sur le transport adapté. Nous proposons ce type de véhicule étant donné que nous estimons que l'achalandage à maturité dépassera la capacité d'un minibus et qu'il soit souvent plus facile de négocier sur une plus longue période lorsqu'on évite au transporteur de réinvestir, à mi-contrat, dans un nouveau véhicule.

Dans la cadre de l'établissement d'un contrat de service avec un transporteur, le total des heures annuelles devient un indice important. Deux façons sont principalement utilisées pour représenter le volume de service qu'un véhicule effectue : les **heures commerciales** (ou productives) qui comprennent les heures à l'horaire et les temps d'attente entre départs, et les **heures totales** (ou garage-garage) qui englobent entièrement les heures qu'effectue le véhicule, de sa sortie du garage du transporteur à son retour.

Pour le **scénario recommandé**, le total des heures de service s'élève à 2 433 heures totales.

Bien que le service ne soit pas effectué pendant toute l'année, à cause du congé estival des étudiants, le total des heures annuelles est calculé en fonction du nombre de jours ouvrables total dans un an, soit une moyenne de 250 jours.

2.3.1.4 *Les opportunités de stationnements incitatifs sur le parcours*

Des opportunités de stationnements incitatifs se retrouvent sur le territoire de la Ville de Valcourt. Un premier se situe à l'aréna et un deuxième au supermarché IGA. Si l'option de l'aréna est privilégiée, il faudra modifier légèrement le parcours afin que celui-ci ait son origine à cet endroit. L'avantage d'utiliser un stationnement déjà existant réside en l'économie réalisée au niveau de l'implantation de nouvelles infrastructures. Généralement, le stationnement d'un service public, tel un aréna, demeure passablement inutilisé durant les jours de semaines. Bien évidemment, une entente devra être conclue avec les propriétaires du stationnement.

Lors de l'implantation d'un stationnement distinct, les autorités organisatrices de transport pourraient utiliser la Société de financement des infrastructures locales (SOFIL) à condition d'être éligibles à une subvention à l'exploitation en vertu du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (PAGTCP) et d'avoir un plan triennal ou quinquennal d'immobilisation et de faire accepter sa réalisation.

2.3.1.5 *Les lieux de destinations et d'origine à Sherbrooke et le potentiel d'intermodalité avec le réseau urbain de la Société de transport de Sherbrooke*

Le circuit proposé comporte cinq arrêts dans la ville de Sherbrooke. Les destinations choisies représentent des secteurs clés de la ville et permettent l'accès et à des institutions d'enseignement supérieur et au réseau de la STS.

L'université de Sherbrooke représente le premier arrêt.

Le Dépôt de la STS est le second arrêt permet un accès à pratiquement l'ensemble du système de service en commun de la STS. En plus d'être l'un des grands employeurs à Sherbrooke, des navettes permettent l'accès direct à l'Université de Sherbrooke à partir du CHUS-Fleurimont.

Le troisième arrêt se situe à la station du Cégep. Il s'agit du deuxième plus grand point de correspondance du réseau de la STS et permet un lien vers les autres destinations d'intérêt, dont l'Université de Sherbrooke.

Le centre de formation professionnelle 24 Juin est l'un des plus grands établissements de formation professionnelle de la région Sherbrookoise et se retrouve sur le tracé pour rejoindre le CHUS-Fleurimont.

Le CHUS-Fleurimont, le plus grand centre de santé de la région, est le point de chute du service.

2.3.1.6 *Recommandation concernant l'information aux voyageurs*

La promotion et la communication du transport collectif en milieu rural sont primordiales pour assurer sa pérennité. Le *Guide d'intervention en transport collectif en milieu rural*⁴ a d'ailleurs consacré plusieurs pages sur le plan de communication et le plan promotionnel (thème 5).

Parmi les stratégies de promotion et d'informations possibles, la publicité devra cibler des clientèles spécifiques et l'ensemble des citoyens de la MRC. Diverses activités de sensibilisation pourront être effectuées par les moyens suivants :

- ▶ Conférence de presse, publicité dans les journaux et bulletins municipaux et les radios locales;
- ▶ L'affichage des services disponibles (liaisons possibles, modes, horaires et autres modalités d'utilisations) à des points de services municipaux tels que les organismes communautaires, de santé, d'aide à l'emploi, de formation, mais aussi chez les employeurs importants sur le territoire;

⁴ Fédération québécoise des municipalités, l'Association des transports collectifs ruraux du Québec et l'Association des propriétaires d'autobus du Québec (2009) *Guide d'intervention en transport collectif en milieu rural*, 124 pages.

- ▶ La diffusion des informations sur le site de la STS, car le transport collectif d'appoint apportera de la nouvelle clientèle à la STS et vice versa, des utilisateurs de la STS seront informés des possibilités de transport en région;
- ▶ La vente de titres dans plusieurs points de vente sur le territoire;
- ▶ Un programme de rencontre d'information avec les regroupements d'organismes communautaires sur chaque territoire.

Les corporations des transports collectifs auront aussi avantage à faire de la publicité pour ses circuits réguliers. Un horaire affiché informera les résidents des trajets existants selon l'horaire, la destination et le jour.

2.3.1.7 L'éligibilité de la desserte aux programmes de subvention disponibles

Le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional offre un volet dans lequel un service de transport régional ou interrégional peut être subventionné. Particulièrement, le volet III de ce programme « vise à soutenir les efforts des gouvernements locaux dans le maintien et l'amélioration des liaisons interrégionales par autocar, principalement les petits centres urbains et les agglomérations plus importantes. » Par ce volet, le Ministère des Transports (MTQ) propose de doubler toute contribution d'un organisme municipal jusqu'à concurrence de 100 000 \$ pour l'exploitation d'un service de transport interrégional. Or, certaines conditions s'appliquent pour déterminer l'accessibilité d'un projet à cette subvention. Voici quelques grandes lignes du programme de subvention, citées dans le décret 28-2013 du Gouvernement du Québec.

[...]

13. Une subvention est accordée, jusqu'à concurrence des montants autorisés, pour combler une partie des coûts d'exploitation de l'organisme admissible afin d'augmenter l'offre de service sur un parcours existant lorsque le service est en deçà des besoins, pour l'établissement ou le rétablissement d'un service de transport interurbain par autocar. L'aide ne peut excéder 100 000 \$ par année, par projet et correspond au double de la contribution financière du milieu municipal. [...]

25. Aux fins des articles 13 et 14, on entend par service de transport par autocar interurbain, un parcours, dont l'objectif est de transporter une clientèle d'une région métropolitaine ou agglomération de recensement vers une autre région métropolitaine ou agglomération de recensement.

Est également considéré comme un service de transport par autocar interurbain un parcours qui relie à une région métropolitaine ou agglomération de recensement une ou plusieurs municipalités situées à l'extérieur de celle-ci.

Pour les parcours dont l'objet est de transporter une clientèle, reliant deux ou plusieurs municipalités qui ne sont pas comprises à l'intérieur des limites d'une région métropolitaine ou agglomération de recensement, la distance parcourue doit être d'au moins 50 km.

26. Les organismes doivent transmettre au MTQ les données opérationnelles et financières nécessaires au processus d'évaluation de programme; -les modalités d'application, les formulaires, les procédures administratives ainsi que les modalités de calcul, de financement et de versement relatives au présent programme sont déterminés par le ministre des Transports. [...]

Décret 28-2013, Gouvernement du Québec, *Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional*, 16 janvier 2013, 8 pages.

Pour le présent projet, il était donc important de respecter l'un des critères du programme cités plus haut. Il fallait s'assurer que le point de départ du service était à l'extérieur de la région métropolitaine de recensement (RMR) de Sherbrooke, laquelle englobe la municipalité de Saint-Denis-de-Brompton. Le point de départ a donc été établi à partir de Valcourt.

Bien que le parcours proposé s'étende sur 56 km, le critère des 50 km ne s'applique pas.

Pour ce qui est du type de véhicule utilisé, bien que le décret mentionne à l'article 25, au deuxième paragraphe, que le service est offert avec un autocar, le type de véhicule demeure à titre indicatif seulement et le MTQ est prêt à évaluer au cas par cas les demandes de financement qui sont faites dans le cadre du programme. L'utilisation de véhicule de type intermédiaire, ou autre qu'un autocar sera évaluée dans l'ensemble du projet soumis au MTQ.

2.3.1.8 *Les partenariats*

Bien qu'ils ne soient pas considérés dans l'élaboration du plan budgétaire, une part des revenus du service proposé peut provenir de partenaires financiers, particulièrement des partenaires qui trouvent un intérêt dans le service offert.

La clientèle étudiante représente la clientèle cible de ce circuit. Les établissements d'enseignement peuvent donc représenter des partenaires potentiels. Le cégep de Sherbrooke est l'un des partenaires financiers qui permettent à ses étudiants un remboursement d'une partie du prix d'un titre mensuel de la ligne Stoke — Sherbrooke, si l'étudiant a utilisé le service pour l'ensemble d'un trimestre.

Aussi, les institutions financières de la région ont souvent une implication dans le milieu communautaire, incluant la dimension du transport collectif. Par exemple, les MRC de Coaticook et du Haut-Saint-François ont obtenu un partenariat avec les Caisses Desjardins, faisant bénéficier les usagers directement en baissant la tarification. Les revenus peuvent également passer par la publicité faite sur et dans les autobus, sur le livret horaire, etc.

Des organismes locaux comme les CLD sont aussi pressentis comme des partenaires potentiels et un représentant régional comme la Conférence régionale des élus de l'Estrie peut aussi apporter un soutien dans sa promotion du service lors du démarrage. En effet, par définition la CRÉ peut donner un soutien dans des projets reconnus comme structurants pour sa région, entre autres le transport collectif.

Enfin, certains organismes ou employeurs auront un intérêt à disposer d'un lien de transport reliant la MRC du Val-Saint-François à Sherbrooke, notamment par le Programme-employeur.

La Société de transport de Sherbrooke demeure un partenaire clé de cette entreprise. Puisque le circuit proposé utilise la station du Cégep de Sherbrooke, une entente devra être conclue afin d'utiliser le quai.

2.3.1.9 Les revenus et coûts estimés

2.3.1.9.1 Les revenus estimés

La mise en place et le maintien d'un service proposent généralement un mode de financement utilisateur-payeur et le transport collectif n'y échappe pas. Pour les besoins de l'exercice, l'hypothèse pour la tarification s'est basée sur le tarif en vigueur chez l'organisme *Trans-Appel* pour un transport vers Sherbrooke, fixé à 7,00 \$ du déplacement ou 14,00 \$ pour l'aller-retour⁵. Pour déterminer la valeur du titre mensuel pour un usager régulier, l'Agence métropolitaine de transport propose dans ces titres une méthode établissant un titre mensuel à vingt fois celui d'un déplacement. Au 21^e déplacement, l'usager a avantage à se procurer un titre mensuel plutôt que de payer à chaque fois. Enfin, l'introduction d'un titre à tarif réduit est fort intéressante pour la clientèle étudiante. Encore une fois, l'AMT suggère une méthode estimant la valeur d'un titre mensuel réduit à 60 % du montant du titre régulier. Voici donc l'estimation du prix des titres pour le service proposé :

- ▶ Titre mensuel régulier = 7,00 \$ x 20, soit **140,00 \$**;
- ▶ Titre mensuel réduit = 140,00 \$ x 60 %, soit **84,00 \$**.

Ainsi, en ayant à disposition les montants pour des titres mensuels, il est possible d'établir un revenu annuel par rapport à la quantité d'usagers. Pour estimer les revenus du service proposé, l'hypothèse prétend qu'un étudiant voyagera pendant huit (8) mois de l'année et qu'un travailleur utilisera le service pendant onze (11) mois. Avec une clientèle composée à 75 % d'étudiant, les revenus estimés sont les suivants :

- ▶ 13 étudiants x 84,00 \$ pendant 8 mois, soit **8 736,00 \$**;
- ▶ 4 autres usagers x 140,00 \$ pendant 11 mois, soit **6 160,00 \$**.

À travers la tarification à l'usager, il faudra déterminer des points de vente pour les titres du service concerné. Afin que cela soit avantageux pour les commerçants, il faudra mettre au point des ententes avec les points de vente pour définir la commission sur la vente de titres. Généralement, la commission est de l'ordre de 5 %.

⁵ Selon le site Internet de la MRC du Val-Saint-François, consulté le 21 février 2013, www.val-saint-francois.qc.ca

Il est également possible d'obtenir des revenus par l'entremise de publicités soit sur les véhicules ou sur les abribus. Des publicités peuvent également être installées à bord des véhicules.

2.3.1.9.2 *Les coûts estimés*

Le coût estimé variera grandement en fonction du scénario de desserte qui sera retenu et du type de véhicule utilisé. Cependant, certaines dépenses demeurent similaires. Les coûts d'exploitation ont été calculés à partir d'une référenciation⁶ de la région montréalaise. Bien que nous ayons contacté trois différents transporteurs oeuvrant sur le territoire de l'Estrie, aucun ne fut en mesure de répondre à nos questions.

Les dépenses d'exploitation

Les frais sont principalement composés des coûts du fonctionnement des autobus, basés sur des tarifs horaires, et de frais entourant la communication et les tâches administratives relatives au service. Pour les besoins de l'exercice, les frais d'administration sont évalués à 10 % pour l'exploitation du service. Le coût horaire pour le service du scénario proposé est basé sur 3066 heures totales. À titre indicatif, le coût annuel du scénario de desserte se situerait à **248 750 \$**.

Entente nécessaire

Pour l'accès au quai de la Société de transport de Sherbrooke, notamment les différents terminus, une entente avec cette dernière sera nécessaire et des frais devront être déboursés. Le montant de ces frais peut varier annuellement entre 500 \$ et 1 500 \$, selon les divers coûts d'entretien, les variations au niveau de l'achalandage ou encore du service offert⁷.

Les dépenses d'immobilisations

Tout ce qui concerne les installations en infrastructure sur le réseau entre dans cette catégorie de dépenses. Les panneaux d'arrêts et leur quincaillerie en sont des éléments concernés. Pour les besoins de l'exercice, le nombre de panneaux d'arrêts a été estimé selon le nombre d'arrêts effectués.

⁶ Benchmark

⁷ D'après madame Josée Dubuc, directrice planification et développement à la Société de transport de Sherbrooke (STS), courriel reçu en date du 10 janvier 2013.

Plan budgétaire synthèse

Avant de présenter les différents éléments du plan budgétaire synthèse, il importe de préciser quelques points. L'hypothèse de base ne prend pas en considération la clientèle de travailleurs qui voudraient se rendre sur le territoire de la MRC du Val-Saint-François. Des entreprises partenaires pourraient être sollicitées par le biais du Programme-employeur. Le calcul des revenus est donc comptabilisé en fonction du nombre théorique d'étudiants et de travailleurs quittant le territoire de la MRC et se dirigeant vers Sherbrooke.

Différents éléments composent la synthèse budgétaire présentée ci-dessous. Celle-ci représente les coûts d'implantation à l'an 1. Afin de mieux comprendre sa composition et le calcul des coûts, voici une brève description des éléments :

- ▶ Les **opérations** représentent les coûts de fonctionnement des autobus, habituellement correspondant à la facture du transporteur. Elles représentent le coût sur douze (12) mois, ne prenant pas compte des périodes de congés scolaires;
- ▶ L'**administration** représente 10 % des coûts d'exploitation;
- ▶ La **commission sur les ventes** de 5 % représente les retours aux points de vente, en proportion au volume de ventes effectuées. La commission se base sur l'élément de **tarification à l'utilisateur**, calculée en fonction de la tarification suggérée;
- ▶ Au niveau de la **communication**, le montant de base à l'année 1 est de 10 000 \$. Cet élément n'est pas récurrent;
- ▶ Les **frais d'utilisation pour les équipements de la STS** tiennent compte des modalités exprimées;
- ▶ Des **frais de négociation** avec un transporteur ont été inclus au budget, puisqu'il sera tout à fait possible d'entrer dans une période de négociation dès la première année du service, dans la perspective où le contrat sera à signer durant l'année 1. Cet élément n'est pas récurrent;
- ▶ Aucun **abribus** n'est budgété pour l'instant;
- ▶ Pour ce qui est de la **signalisation**, les montants ont été insérés dès la première année, car il importe d'avoir une signalisation pour la clientèle. Aucun revenu en subvention n'a été inscrit. Cet élément n'est pas récurrent;
- ▶ Enfin, les **contributions municipales supplémentaires** représentent le manque à combler, après application de la **subvention du gouvernement du Québec (volet III)** et la **contribution de la MRC** (prérequis pour la subvention au volet III).

Tableau 4 : Synthèse budgétaire à l'implantation : Valcourt — Sherbrooke

	Année 1
Dépenses	
Opérations	248 750 \$
Administration (10% des opérations)	24 875 \$
Commission sur les ventes (5%)	750 \$
Frais - d'entretien équipements STS	1 500 \$
TOTAL des dépenses	275 875 \$
Frais non récurrents	
Frais - négociation transporteur	15 000 \$
Communication	10 000 \$
Abribus	- \$
Signalisation	240 \$
TOTAL des frais non récurrents	25 240 \$
Revenus	
Tarifification à l'utilisateur	14 900 \$
Subvention (volet 3)	100 000 \$
TOTAL des revenus	114 900 \$
Contributions du milieu	
Contributions du milieu	186 215 \$

Il est important de préciser que chacun des circuits présentés comporte des frais de communications et de publicité aux citoyens et des frais de négociations avec un transporteur. Il est possible de réaliser des économies en procédant à la rédaction d'un plan de communications ou de négociation au niveau régional.

Le tableau 5 présente, à titre indicatif, le budget d'opération du circuit à l'an cinq. Les coûts présentés ont été indexés de deux pour cent par année.

Tableau 5 : Budget d'opération du circuit Valcourt — Sherbrooke à l'an 5

	Année 5
Dépenses	
Opérations	269 255 \$
Administration (10% des opérations)	26 925 \$
Commission sur les ventes (5%)	1 620 \$
Frais - d'entretien équipements STS	1 500 \$
Communication	2 000 \$
TOTAL des dépenses	301 300 \$
Revenus	
Tarifification à l'utilisateur	32 256 \$
Subvention (volet 3)	100 000 \$
TOTAL des revenus	132 256 \$
Contributions du milieu	
Contributions du milieu	169 044 \$

2.3.1.10 Les permis ou contrats nécessaires, lois et règlements à respecter

Autobus La Québécoise est détenteur d'un permis de transport pour la ligne Québec-Sherbrooke en transitant par Richmond et Windsor⁸.

⁸ Source : Commission des transports du Québec, 2013

2.3.2 **Circuit 2 : Richmond/Asbestos-Sherbrooke**

2.3.2.1 *Le tracé précis de la desserte et les arrêts proposés*

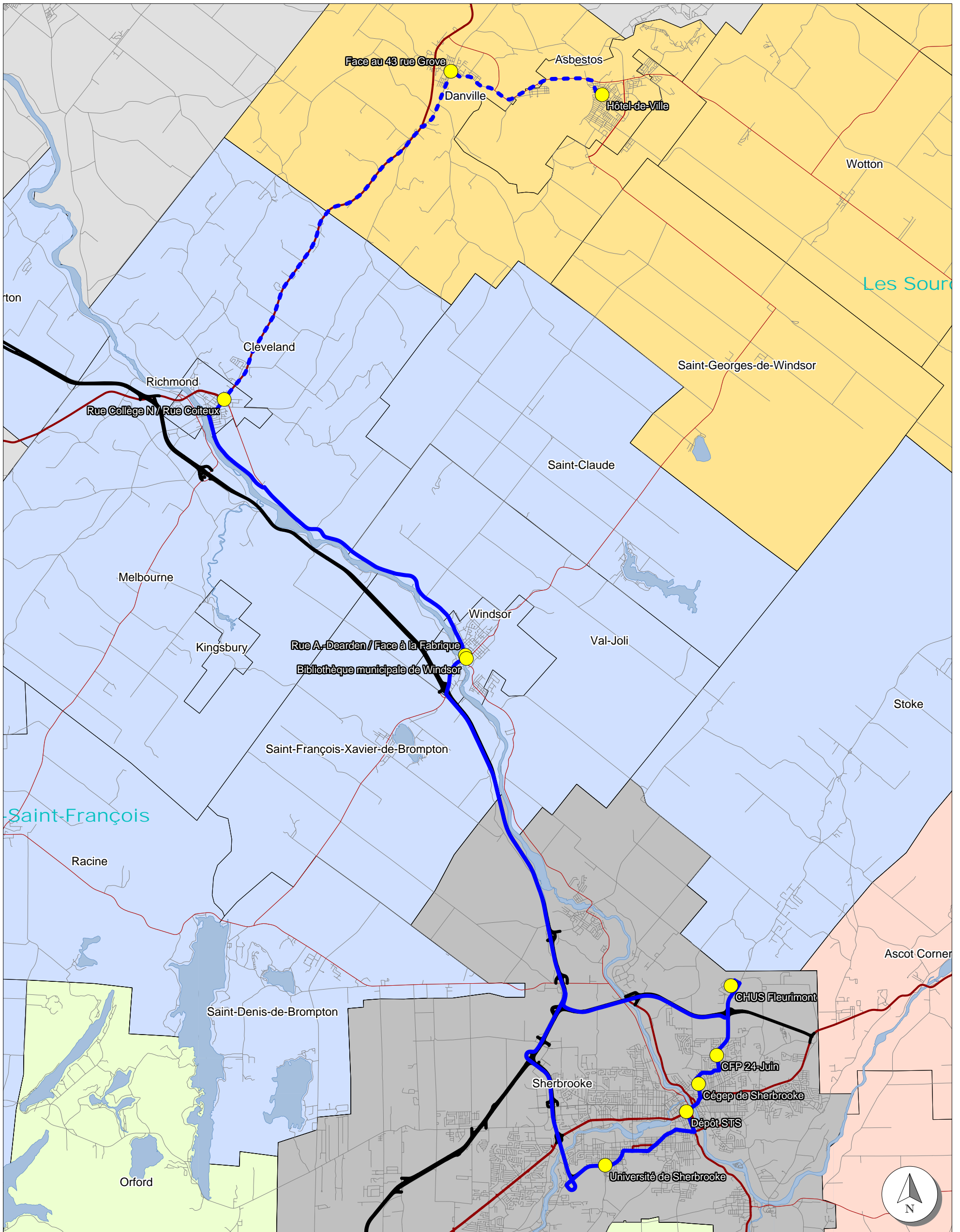
Ce circuit débute à l'intersection des rues du Collège Nord et Coiteux dans la ville de Richmond. Il se dirige vers la rue Craig et l'emprunte pour rejoindre la rue Principale Sud. De là, le tracé rejoint la route 143 et se dirige vers Windsor. Rendue à Windsor, la rue emprunte la rue Principale Nord puis tourne sur la rue Ambroise Dearden et dessert le Pavillon St-Louis CLSC. Le tracé continu vers la 2e Avenue, tourne à droite et l'emprunte jusqu'à la rue Saint-Georges et l'emprunte en tournant à droite. Sur la rue Saint-Georges, le circuit effectue un arrêt face à la bibliothèque municipale de Windsor. Le Centre d'éducation populaire de l'Estrie constitue un point d'intérêt, puisqu'il offre des cours de francisation et d'alphabétisation. Il poursuit ensuite sa route pour rejoindre l'autoroute 55 et ensuite l'autoroute 410 pour desservir l'Université de Sherbrooke, par la suite le tracé rejoint la Station du Dépôt, puis la Station du Cégep et se poursuit sur la 12^e Avenue pour desservir le CHUS-Fleurimont. La distance de ce trajet est de 56 km et prend un temps de parcours approximatif de 53 minutes.

Ce circuit est modulé pour permettre un départ par jour et un retour vers Asbestos via Danville. Ceci faciliterait le transport interMRC et permettrait une option de déplacement pour les habitants de la MRC des Sources vers Sherbrooke. La distance de ce trajet est de 80 km et prend un temps de parcours approximatif de 1h40 d'Asbestos jusqu'au CHUS-Fleurimont.

Puisqu'un nombre important d'étudiants fréquentent l'Université de Sherbrooke, la desserte de l'établissement en transport collectif représente un choix sensé. En le desservant directement, ses étudiants s'éviteront les transferts avec le réseau de la STS. De surcroit, cela permettra d'augmenter l'achalandage du circuit.

Le carrefour de l'Estrie a été volontairement omis afin d'éviter les fuites commerciales hors du territoire de la MRC.

La carte 3 à la page 35 illustre ce circuit.



Légende :

Municipalités régionales de comtés

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

- Autoroute
- Route nationale
- Route régionale
- Route locale

- Arrêts
- Parcours
- Parcours alternatif

Note :

Sources :
 MTQ, Gouvernement du Québec, 2012.
 Adresses Québec © Gouvernement du Québec, 2012.

**SOCIÉTÉ
 GESTRANS**

Produit par : Ian D'Arçon, B. Urb.

Vérifié par : David Viannay, B.A.A.

Approuvé par : Jacques Deslauriers, ing.



Conférence régionale
 des élus de l'Estrie

Titre : **CARTE 3
 TRACÉ DU CIRCUIT RICHMOND / ASBESTOS -
 SHERBROOKE**

Projet : **ÉTUDE DES BESOINS ET DES SOLUTIONS
 POSSIBLES POUR LE DÉVELOPPEMENT DU
 TRANSPORT COLLECTIF INTERMRC EN ESTRIE
 SCÉNARIOS DE DESERTES INTERMRC**

Échelle : 1 cm = 1 500 m

Date : Mars 2013

015-P-0001302-0-00-703-GT-D-0003-01

Rév. 01

2.3.2.2 La clientèle cible et la fréquentation attendue du réseau

Ce circuit cible principalement une clientèle étudiante, une clientèle de travailleurs est également anticipée, mais dans une moindre mesure. L'achalandage projeté pour ce circuit fut calculé à l'aide des hypothèses de base présentées à la section 2.1 à la page 15.

Le tableau suivant illustre ces prévisions :

Tableau 6 : Achalandage projeté : Richmond et Windsor

MUNICIPALITÉS DESSERVIES	# D'INSCRIPTIONS UDES	# D'INSCRIPTIONS CÉGEP DE SHERBROOKE	TOTAL	# D'ÉTUDIANTS (4,65 % DES ÉTUDIANTS)	# DE TRAVAILLEURS (1 TRAVAILLEUR POUR 3 ÉTUDIANTS)	TOTAL D'UTILISATEURS	TOTAL D'UTILISATEURS À TERME
Richmond	41	29	70	3	1	4	8
Windsor	74	84	158	7	2	9	18
Total	115	113	228	10	3	13	26

Tableau 7 : Achalandage projeté : Asbestos et Danville

MUNICIPALITÉS DESSERVIES	# D'INSCRIPTIONS UDES	# D'INSCRIPTIONS CÉGEP DE SHERBROOKE	TOTAL	# D'ÉTUDIANTS (4,65 % DES ÉTUDIANTS)	# DE TRAVAILLEURS (1 TRAVAILLEUR POUR 3 ÉTUDIANTS)	TOTAL D'UTILISATEURS	TOTAL D'UTILISATEURS À TERME
Asbestos	41	36	77	4	1	5	10
Danville	50	22	72	3	1	4	8
Total	91	58	149	7	2	9	18

Nous anticipons donc un achalandage total de 13 passagers pour l'an un. À maturité, soit cinq (5 ans) après l'implantation, le nombre d'usagers estimés s'élève à 26. Dans nos prévisions, seuls les usagers en direction de Sherbrooke sont considérés.

Aucune clientèle se déplaçant localement ou en provenance de Sherbrooke n'est considérée puisque leurs besoins sont plus difficilement identifiables.

En offrant un départ d'Asbestos via Danville, on permet d'ajouter neuf (9) usagers. À moyen terme, le nombre maximal d'usagers pourrait totaliser quarante-quatre (44) passagers.

2.3.2.3 Le nombre de voyages par période de la journée, par jour de la semaine et par période de l'année

Puisque le tracé proposé se destine à une clientèle d'étudiants et/ou de travailleurs, il est donc en fonction du lundi au vendredi. Les tableaux suivants présentent l'horaire de desserte proposé.

L'analyse de l'étape précédente avait indiqué des besoins pour la santé, pour les étudiants du Cégep de Sherbrooke ainsi que de l'Université de Sherbrooke et pour les aînés, notamment, en direction du CHUS-Fleurimont. Finalement, un grand flot migratoire de travailleurs en direction de Sherbrooke fut également identifié. Ce scénario répond à l'ensemble de ces besoins.

Il offre en plus un départ le matin d'Asbestos vers Sherbrooke, via Danville et un retour vers Asbestos en fin de journée. Ce service permet d'offrir un service répondant à certains des besoins de la MRC des Sources, notamment pour les étudiants. Il est plus complexe de répondre aux besoins en soins de santé avec un système de transport collectif avec horaires fixes. Le service pourrait cependant évoluer pour l'offrir à moyen ou long terme.

Tableau 8 : Horaire du circuit Richmond/Asbestos — Sherbrooke

Direction Sherbrooke

	02-02	02-04	02-06	02-08	02-10	02-12	02-14
Asbestos							
Hôtel de ville	-	6:30	-	-		-	18:00
Danville							
Face au 43 Grove	-	6:42	-	-		-	18:12
Richmond							
rue Collège N./Rue Coiteux	-	7:00	-	10:55	13:19	-	18:30
Windsor							
Rue Dearden, face à la Fabrique	-	7:17	-	11:12	13:02	-	18:47
Bibliothèque municipale de Windsor	-	7:18	-	11:13	13:01	-	18:48
Sherbrooke							
Université de Sherbrooke	4:45	7:42	9:45	11:37	12:39	16:15	19:12
Dépôt de la STS	4:56	7:53	9:56	11:48	12:28	16:26	19:23
Cégep de Sherbrooke	5:01	7:58	10:01	11:53	12:23	16:31	19:28
CFP 24 Juin	5:08	8:05	10:08	12:00	12:16	16:38	19:35
CHUS-Fleurimont	5:14	8:11	10:14	12:06	12:10	16:44	19:41
Windsor							
Bibliothèque municipale de Windsor	5:36	-	10:36	-	-	17:06	-
rue Ambroise Dearden, face à la Fabrique	5:37	-	10:37	-	-	17:07	-
Richmond							
rue Collège N./Coiteux	5:54	-	10:54	-	-	17:24	-
Danville							
Face au 43 Grove	6:12	-	-	-		17:42	-
Asbestos							
Hôtel de ville	6:24	-	-	-		17:54	-

Le type de véhicule utilisé

Afin d'effectuer ces heures de service, un seul véhicule sera nécessaire. D'après l'achalandage estimé dans la section 2.3.2.2 à la page 36, un peu plus de vingt-deux 22 passagers sont estimés pour le service initial. Il est donc suggéré d'utiliser un autobus de type intermédiaire. Ce type de véhicule peut accueillir quarante-deux (42) passagers assis ou trente-six (36) passagers assis et deux (2) fauteuils roulants. Il est avantageux d'investir tôt dans des véhicules accessibles puisqu'une offre de transport universellement accessible permet de jumeler et d'accroître l'offre en

transport adapté. Cela permet également de diminuer les pressions budgétaires pesant sur le transport adapté. Ce type de véhicule permettrait d'offrir des variations de services, soit en desservant Danville et Asbestos.

Dans la cadre de l'établissement d'un contrat de service avec un transporteur, le total des heures annuelles devient un indice important. Deux façons sont principalement utilisées pour représenter le volume de service qu'un véhicule effectue : les **heures commerciales** (ou productives) qui comprennent les heures à l'horaire et les temps d'attente entre départs, et les **heures totales** (ou garage-garage) qui englobent entièrement les heures qu'effectue le véhicule, de sa sortie du garage du transporteur à son retour.

Pour le **scénario proposé**, le total des heures de service s'élève à 3 000 heures totales.

Bien que le service ne soit pas effectué pendant toute l'année, à cause du congé estival des étudiants, le total des heures annuelles est calculé en fonction du nombre de jours ouvrables total dans un an, soit une moyenne de 250 jours. Lorsqu'il est question de rencontrer un transporteur, le temps improductif peut entrer dans l'équation afin de déterminer des tarifs horaires. Aussi, les kilométrages productifs et improductifs peuvent également influencer le processus.

2.3.2.4 *Les opportunités de stationnements incitatifs sur le parcours*

Les opportunités de stationnements incitatifs sont plus limitées sur ce parcours. Une première se situe au niveau de la Fabrique Saint-Philippe et une deuxième au Métro Brunelle, toutes deux à Windsor. Ces opportunités sont toutefois plus difficiles à implanter puisqu'elles sont situées sur des terrains privés qui offrent des services à la population sept jours sur sept et sur une plage horaire relativement longue. En effet, les épiceries sont habituellement ouvertes de 8 h jusqu'à 22 h. Bien évidemment, des négociations sont à envisager avec ces propriétaires.

2.3.2.5 *Les lieux de destinations et d'origine à Sherbrooke et le potentiel d'intermodalité avec le réseau urbain de la Société de transport de Sherbrooke*

Le circuit proposé comporte cinq arrêts dans la ville de Sherbrooke. Les destinations choisies représentent des secteurs clés de la ville et permettent l'accès à des institutions d'enseignement supérieur et au réseau de la STS.

L'université de Sherbrooke représente le premier arrêt.

Le Dépôt de la STS est le second arrêt. Il permet un accès à pratiquement l'ensemble du système de service en commun de la STS. En plus d'être l'un des

grands employeurs à Sherbrooke, des navettes permettent l'accès direct à l'Université de Sherbrooke à partir du CHUS-Fleurimont.

Le troisième arrêt se situe à la station du Cégep. Il s'agit du deuxième plus grand point de correspondance du réseau de la STS et permet un lien vers les autres destinations d'intérêt, dont l'Université de Sherbrooke.

Le centre de formation professionnelle 24 Juin est l'un des plus grands établissements de formation professionnelle de la région Sherbrookoise et se retrouve sur le tracé pour rejoindre le CHUS-Fleurimont.

Le CHUS-Fleurimont est le point de chute et est le plus grand centre de santé de la région.

2.3.2.6 *Recommandation concernant l'information aux voyageurs*

La promotion et la communication du transport collectif en milieu rural sont primordiales pour assurer sa pérennité. Le *Guide d'intervention en transport collectif en milieu rural*⁹ a d'ailleurs consacré plusieurs pages sur le plan de communication et le plan promotionnel (thème 5).

Parmi les stratégies de promotion et d'informations possibles, la publicité devra cibler des clientèles spécifiques et l'ensemble des citoyens de la MRC. Diverses activités de sensibilisation pourront être effectuées par les moyens suivants :

- ▶ Conférence de presse, publicité dans les journaux, les bulletins municipaux et les radios locales;
- ▶ L'affichage des services disponibles (liaisons possibles, modes, horaires et autres modalités d'utilisations) à des points de services municipaux tels que les organismes communautaires, de santé, d'aide à l'emploi, de formation, mais aussi chez les employeurs importants sur le territoire;
- ▶ La diffusion des informations sur le site de la STS, car le transport collectif d'appoint apportera de la nouvelle clientèle à la STS et vice versa, des utilisateurs de la STS seront informés des possibilités de transport en région;
- ▶ La vente de titres dans plusieurs points de vente sur le territoire;

⁹ Fédération québécoise des municipalités, l'Association des transports collectifs ruraux du Québec et l'Association des propriétaires d'autobus du Québec (2009) *Guide d'intervention en transport collectif en milieu rural*, 124 pages.

- Un programme de rencontre d'information avec les regroupements d'organismes communautaires sur chaque territoire.

Les corporations des transports collectifs auront aussi avantage à faire de la publicité pour ses circuits réguliers. Un horaire affiché informera les résidents des trajets existants selon l'horaire, la destination et le jour.

2.3.2.7 *L'éligibilité de la desserte aux programmes de subvention disponibles*

Pour le présent projet, il était donc important de respecter l'un des critères du programme cités à la section 2.3.1.7 à la page 26. Il fallait s'assurer que le point de départ du service était à l'extérieur de la région métropolitaine de recensement (RMR) de Sherbrooke, laquelle englobe la municipalité de Val-Joli, mais non les villes de Richmond et Windsor. Le point de départ a donc été établi à partir de Richmond.

Bien que le parcours proposé s'étende sur 56 et 80 km, respectivement pour Richmond et Asbestos, le critère des 50 km ne s'applique pas.

Pour ce qui est du type de véhicule utilisé, bien que le décret mentionne à l'article 25, au deuxième paragraphe, que le service est offert avec un autocar, le type de véhicule demeure à titre indicatif seulement et le MTQ est prêt à évaluer au cas par cas les demandes de financement qui sont faites dans le cadre du programme. L'utilisation de véhicule de type minibus, ou autre qu'un autocar demeure donc une possibilité aux yeux du MTQ.

2.3.2.8 *Les partenariats*

Bien qu'ils ne soient pas considérés dans l'élaboration du plan budgétaire, une part des revenus du service proposé peut provenir de partenaires financiers, particulièrement des partenaires qui trouvent un intérêt dans le service offert.

La clientèle étudiante représente la clientèle cible de ce circuit. Les établissements d'enseignement peuvent donc représenter des partenaires potentiels. Le cégep de Sherbrooke est l'un des partenaires financiers qui permet à ses étudiants un remboursement d'une partie du prix d'un titre mensuel de la ligne Stoke-Sherbrooke, si l'étudiant a utilisé le service pour l'ensemble d'un trimestre.

Aussi, les institutions financières de la région ont souvent une implication dans le milieu communautaire, incluant la dimension du transport collectif. Par exemple, les MRC de Coaticook et du Haut-Saint-François ont obtenu un partenariat avec les Caisses Desjardins, faisant bénéficier les usagers directement en baissant la tarification. Les revenus peuvent également passer par la publicité faite sur et dans les autobus, sur le livret horaire, etc.

Des organismes locaux comme les CLD sont aussi pressentis comme des partenaires potentiels et un représentant régional comme la Conférence régionale des élus de l'Estrie peut aussi apporter un soutien dans sa promotion du service lors du démarrage. En effet, par définition la CRÉ peut donner un soutien dans des projets reconnus comme structurants pour sa région, entre autres le transport collectif.

Enfin, certains organismes ou employeurs auront un intérêt à disposer d'un lien de transport reliant la MRC du Val-Saint-François à Sherbrooke, notamment par le Programme-employeur.

La Société de transport de Sherbrooke demeure un partenaire clé de cette entreprise. Puisque le circuit proposé utilise la station du Cégep de Sherbrooke, une entente devra être conclue afin d'utiliser le quai.

2.3.2.9 *Les revenus et coûts estimés*

2.3.2.9.1 *Les revenus estimés*

La mise en place et le maintien d'un service proposent généralement un mode de financement utilisateur-payeur et le transport collectif n'y échappe pas. Pour les besoins de l'exercice, l'hypothèse pour la tarification s'est basée sur le tarif en vigueur chez l'organisme *Trans-Appel* pour un transport vers Sherbrooke, fixé à 7,00 \$ du déplacement ou 14,00 \$ pour l'aller-retour¹⁰. Pour déterminer la valeur du titre mensuel pour un usager régulier, l'Agence métropolitaine de transport propose dans ces titres une méthode établissant un titre mensuel à vingt fois celui d'un déplacement. Au 21^e déplacement, l'usager a avantage à se procurer un titre mensuel plutôt que de payer à chaque fois. Enfin, l'introduction d'un titre à tarif réduit est fort intéressante pour la clientèle étudiante. Encore une fois, l'AMT suggère une méthode estimant la valeur d'un titre mensuel réduit à 60 % du montant du titre régulier. Voici donc l'estimation du prix des titres pour le service proposé :

- ▶ Titre mensuel régulier = 7,00 \$ x 20, soit **140,00 \$**;
- ▶ Titre mensuel réduit = 140,00 \$ x 60 %, soit **84,00 \$**.

Ainsi, en ayant à disposition les montants pour des titres mensuels, il est possible d'établir un revenu annuel par rapport à la quantité d'usagers. Pour estimer les

¹⁰ Selon le site Internet de la MRC du Val-Saint-François, consulté le 21 février 2013, www.val-saint-francois.qc.ca

revenus du service proposé, l'hypothèse entend qu'un étudiant voyagera pendant huit (8) mois de l'année et qu'un travailleur utilisera le service pendant onze (11) mois. Avec une clientèle composée à 75 % d'étudiant, les revenus estimés sont les suivants :

Richmond/Asbestos – Sherbrooke

- ▶ 17 étudiants x 84,00 \$ pendant 8 mois, soit **11 424,00 \$**;
- ▶ 5 autres usagers x 140,00 \$ pendant 11 mois, soit **7 700,00 \$**.

À travers la tarification à l'usager, il faudra déterminer des points de vente pour les titres du service concerné. Afin que cela soit avantageux pour les commerçants, il faudra mettre au point des ententes avec les points de vente déterminés pour déterminer la commission sur la vente de titres. Généralement, la commission est de l'ordre de 5 %.

Il est également possible d'obtenir des revenus par l'entremise de publicités soit sur les véhicules ou sur les abribus. Des publicités peuvent également être à bord des véhicules.

2.3.2.9.2 Les coûts estimés

Le coût estimé variera grandement en fonction du scénario de desserte qui sera retenu et du type de véhicule utilisé. Cependant, certaines dépenses demeurent similaires. Les coûts d'exploitation ont été calculés à partir d'une référenciation de la région montréalaise. Bien que nous ayons contacté trois différents transporteurs oeuvrant sur le territoire de l'Estrie, aucun ne fut en mesure de répondre à nos questions.

Les dépenses d'exploitation

Les frais sont principalement composés des coûts du fonctionnement des autobus, basés sur des tarifs horaires, et de frais entourant la communication et les tâches administratives relatives au service. Pour les besoins de l'exercice, les frais d'administration sont évalués à 10 % pour l'exploitation du service. Le coût annuel pour le service proposé est de **240 800 \$**.

Entente nécessaire

Pour l'accès au quai de la Société de transport de Sherbrooke, notamment les différents terminus, une entente avec cette dernière sera nécessaire et des frais

devront être déboursés. Le montant de ces frais peut varier annuellement entre 500 \$ et 1 500 \$, selon les divers coûts d'entretien, les variations au niveau de l'achalandage ou encore du service offert¹¹.

Les dépenses d'immobilisations

Tout ce qui concerne les installations en infrastructure sur le réseau entre dans cette catégorie de dépenses. Les différents abribus installés ou encore les panneaux d'arrêts et leur quincaillerie sont des éléments concernés par ces dépenses. Pour les besoins de l'exercice, le nombre de panneaux d'arrêts a été estimé selon le nombre d'arrêts effectués.

Plan budgétaire synthèse

Avant de présenter les différents éléments du plan budgétaire synthèse, il importe de préciser quelques points. L'hypothèse de base ne prend pas en considération la clientèle de travailleurs qui voudraient se rendre sur le territoire de la MRC du Val-Saint-François. Des entreprises partenaires pourraient être sollicitées par le biais du Programme-employeur. Le calcul des revenus est donc comptabilisé en fonction du nombre théorique d'étudiants et de travailleurs quittant le territoire de la MRC et se dirigeant vers Sherbrooke.

Différents éléments composent la synthèse budgétaire présentée ci-dessous. Celle-ci représente les coûts d'implantation à l'an 1. Afin de mieux comprendre sa composition et le calcul des coûts, voici une brève description des éléments :

- ▶ Les **opérations** représentent les coûts de fonctionnement des autobus, habituellement correspondant à la facture du transporteur. Elles représentent le coût sur douze (12) mois, ne prenant pas compte des périodes de congés scolaires;
- ▶ L'**administration** représente 10 % des coûts d'exploitation;
- ▶ La **commission sur les ventes** de 5 % représente les retours aux points de vente, en proportion au volume de ventes effectuées. La commission se base sur l'élément de **tarification à l'usager**, calculée en fonction de la tarification suggérée;

¹¹ D'après madame Josée Dubuc, directrice planification et développement à la Société de transport de Sherbrooke (STS), courriel reçu en date du 10 janvier 2013.

- ▶ Au niveau de la **communication**, le montant de base à l'année 1 est de 10 000 \$. Cet élément n'est pas récurrent;
- ▶ Les **frais d'utilisation pour les équipements de la STS** tiennent compte des modalités exprimées;
- ▶ Des **frais de négociation** avec un transporteur ont été inclus au budget, puisqu'il sera tout à fait possible d'entrer dans une période de négociation dès la première année du service, dans la perspective où le contrat sera à signer durant l'année 1. Cet élément n'est pas récurrent;
- ▶ Aucun **abribus** n'est budgété pour l'instant ;
- ▶ Pour ce qui est de la **signalisation**, les montants ont été insérés dès la première année, car il importe d'avoir une signalisation pour la clientèle. Aucun revenu en subvention n'a été inscrit. Cet élément n'est pas récurrent;
- ▶ Enfin, les **contributions municipales supplémentaires** représentent le manque à combler, après application de la **subvention du gouvernement du Québec (volet III)** et la **contribution de la MRC** (prérequis pour la subvention au volet III).

Tableau 9 : Synthèse budgétaire à l'implantation : Richmond/Asbestos — Sherbrooke

	Année 1
Dépenses	
Opérations	240 800 \$
Administration (10% des opérations)	24 080 \$
Commission sur les ventes (5%)	960 \$
Frais - d'entretien équipements STS	1 500 \$
TOTAL des dépenses	267 340 \$
Frais non récurrents	
Frais - négociation transporteur	15 000 \$
Communication	10 000 \$
Abribus	- \$
Signalisation	400 \$
TOTAL des frais non récurrents	25 400 \$
Revenus	
Tarification à l'utilisateur	19 125 \$
Subvention (volet 3)	100 000 \$
TOTAL des revenus	119 125 \$
Contributions du milieu	
Contributions du milieu	173 615 \$

Le tableau 10 présente, à titre indicatif, le budget d'opération du circuit à l'an cinq. Les coûts présentés ont été indexés de deux pour cent par année.

Tableau 10 : Budget d'opération du circuit Richmond/Asbestos — Sherbrooke, à l'an 5

	Année 5
Dépenses	
Opérations	260 650 \$
Administration (10% des opérations)	24 080 \$
Commission sur les ventes (5%)	2 080 \$
Frais - d'entretien équipements STS	1 500 \$
Communication	2 000 \$
TOTAL des dépenses	290 310 \$
Revenus	
Tarifcation à l'usager	41 403 \$
Subvention (volet 3)	100 000 \$
TOTAL des revenus	141 403 \$
Contributions du milieu	
Contributions du milieu	148 907 \$

2.3.2.10 Les permis ou contrats nécessaires, lois et règlements à respecter

Autobus La Québécoise est détenteur d'un permis de transport pour la ligne Québec-Sherbrooke en transitant par Richmond, Windsor, Danville et Asbestos¹².

¹² Source, Commission des transports du Québec, 2013

2.3.3 **Circuit 3 : Saint-Camille — Sherbrooke**

2.3.3.1 *Le tracé précis de la desserte et les arrêts proposés*

Ce circuit est en fait une modification au service déjà offert par la municipalité de Stoke.

Il importe de faire une mise au point. Le service existant Stoke – Sherbrooke étant relativement récent, nous n'avons pas pu évaluer son plein potentiel. Lors de la cueillette d'information afin de faire le portrait de l'offre régionale en transport, le succès de ce circuit était mitigé. Ceci étant dit, sa mise en place au mois d'août peu avant la rentrée scolaire fait en sorte qu'il est difficile d'en faire la publicité auprès des jeunes sortant du secondaire. De plus, ce trajet ne serait plus éligible au volet III selon les nouvelles règles d'application, puisqu'il a son origine à l'intérieur de la Région métropolitaine de recensement de Sherbrooke.

Toutefois, il serait intéressant d'offrir, dans une perspective régionale, un service vers Saint-Camille. De cette façon, il profiterait du plan de communication régional et serait conforme aux règles d'application du volet III. D'ailleurs, la municipalité de Saint-Camille fait déjà la promotion de ce service. Finalement, dans une optique de service interrégional, ce service permettrait aux citoyens de l'est de la MRC des Sources d'avoir accès à un lien de transport collectif. Le présent scénario démontre quels seraient les coûts supplémentaires pour mettre en place un tel service.

Le tracé modifié a son origine face au Bureau municipal de Saint-Camille au 65, rue Desrivières et emprunte la route 216 pour se rendre vers Stoke. Par la suite, le circuit conserve la desserte actuelle du circuit Stoke – Sherbrooke, mais gagne l'université de Sherbrooke.

Puisqu'un nombre important d'étudiants fréquentent l'Université de Sherbrooke, la desserte de l'établissement en transport collectif représente un choix sensé. En le desservant directement, ses étudiants s'éviteront les transferts avec le réseau de la STS. De surcroît, cela permettra d'augmenter l'achalandage du circuit.

Le trajet actuel est d'une durée de 40 minutes, pour une distance de 17 kilomètres.
Celui-ci offre un départ à 7h30 et un retour à 16h30.

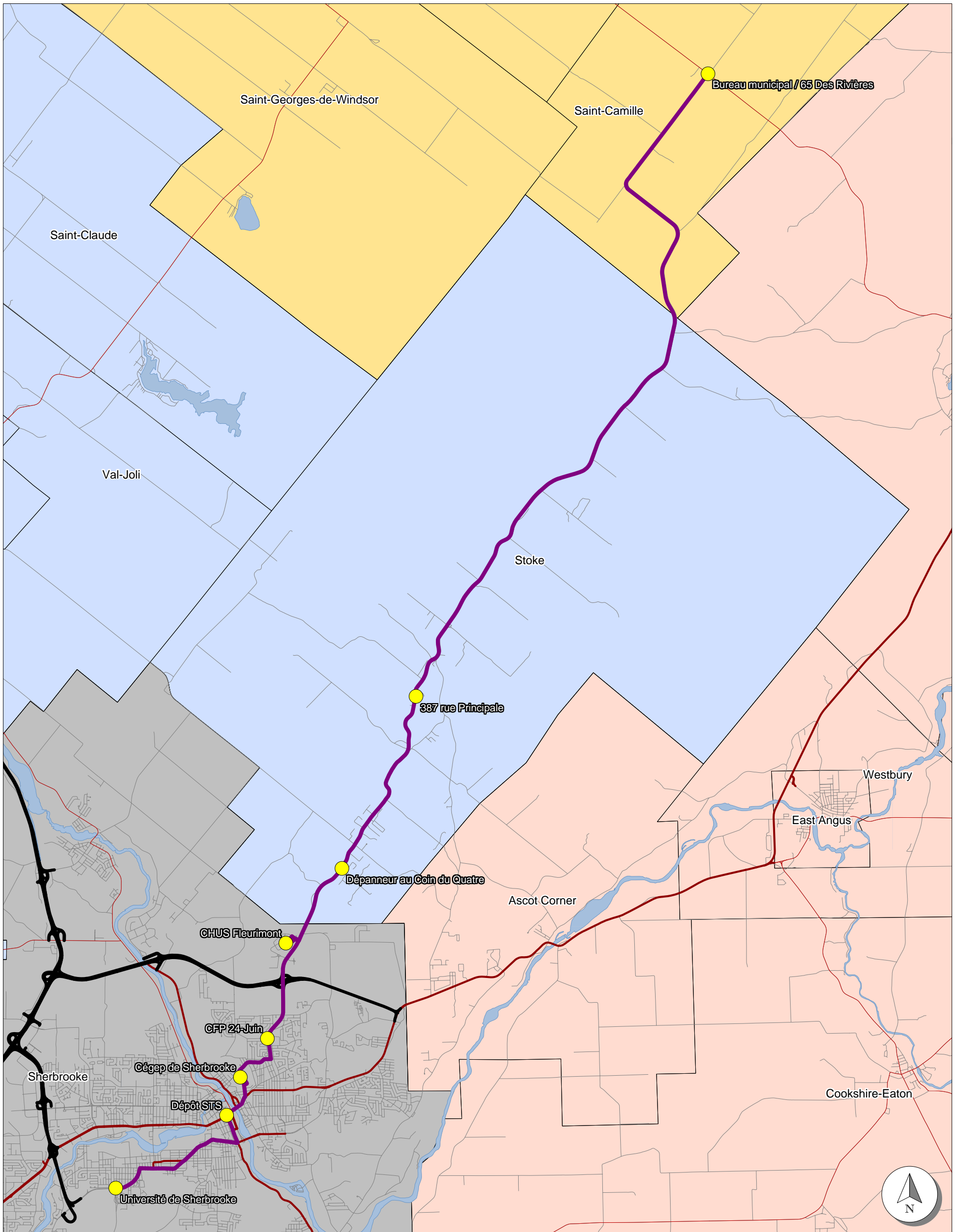
La carte 4 à la page 50 illustre ce circuit.

Tableau 11 : Horaire actuel Stoke — Sherbrooke

Stoke		03-01
387, rue Principale		7:30
Dépanneur au Coin du quatre		7:40
Sherbrooke		
CHUS		7:50
Centre 24-Juin		8:00
Cégep de Sherbrooke		8:10

Tableau 12 : Horaire actuel Sherbrooke — Stoke

Sherbrooke		03-03
Cégep de Sherbrooke		16:30
Centre 24-Juin		16:40
CHUS		16:50
Stoke		
Dépanneur au Coin du quatre		17:00
387, rue Principale		17:10



Légende :

Municipalités régionales de comtés

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

- Autoroute
- Route nationale
- Route régionale
- Route locale

- Arrêts
- Parcours

Note :

Sources :
 MTQ, Gouvernement du Québec, 2012.
 Adresses Québec © Gouvernement du Québec, 2012.

**SOCIÉTÉ
 GESTRANS**

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



Conférence régionale
 des élus de l'Estrie

Titre : **CARTE 4
 TRACÉ DU CIRCUIT SAINT-CAMILLE -
 SHERBROOKE**

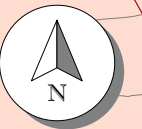
Projet : **ÉTUDE DES BESOINS ET DES SOLUTIONS
 POSSIBLES POUR LE DÉVELOPPEMENT DU
 TRANSPORT COLLECTIF INTERMRC EN ESTRIE
 SCÉNARIOS DE DESERTES INTERMRC**

Échelle : 1 cm = 1 100 m

Date : Mars 2013

015-P-0001302-0-00-703-GT-D-0004-01

Rév. 01



2.3.3.2 La clientèle cible et la fréquentation attendue du réseau

Ce circuit cible principalement une clientèle étudiante, une clientèle de travailleurs est également anticipée, mais dans une moindre mesure. L'achalandage projeté pour ce circuit fut calculé à l'aide des hypothèses de base présentées à la section 2.1 à la page 15.

Le tableau suivant illustre ces résultats :

Tableau 13 : Achalandage projeté : Stoke — Saint-Camille

MUNICIPALITÉS DESSERVIES	# D'INSCRIPTIONS UDES	# D'INSCRIPTIONS CÉGEP DE SHERBROOKE	TOTAL	# D'ÉTUDIANTS (4,65 % DES ÉTUDIANTS)	# DE TRAVAILLEURS (1 TRAVAILLEUR POUR 3 ÉTUDIANTS)	TOTAL D'UTILISATEURS	TOTAL D'UTILISATEURS À TERME
Stoke	50	62	112	5	2	7	14
Saint-Camille	6	6	12	1 (maximum)	0	1	2
Total	56	68	124	6	2	8	16

Nous anticipons donc un achalandage total de 8 passagers pour l'an un. À maturité, soit cinq (5 ans) après l'implantation, le nombre d'usagers estimés s'élève à 16. Dans nos prévisions, seuls les usagers en direction de Sherbrooke sont considérés. Aucune clientèle effectuant des déplacements locaux ou en provenance de Sherbrooke n'est considérée puisque leurs besoins sont plus difficilement identifiables.

Selon les données d'achalandage fournies par la MRC, le tracé actuel est fréquenté en moyenne par 2 usagers chaque jour. Cependant, l'analyse de ces données nous indique que le départ du matin est plus achalandé que le voyage du retour. Ainsi, un aller-retour en après-midi peut être approprié afin d'accroître l'achalandage¹³.

2.3.3.3 Le nombre de voyages par période de la journée, par jour de la semaine et par période de l'année

Puisque le tracé proposé se destine à une clientèle d'étudiants et/ou de travailleurs, il est donc en fonction du lundi au vendredi. Les tableaux suivants présentent l'horaire de desserte proposé.

¹³ Données fournies par la MRC du Val-Saint-François, le 5 avril 2013.

L'analyse des besoins avait indiqué des besoins pour la santé, pour les étudiants du Cégep de Sherbrooke ainsi que de l'Université de Sherbrooke et pour les aînés, notamment, en direction du CHUS-Fleurimont. Finalement, un grand flot migratoire en provenance et en direction de Sherbrooke fut également identifié, surtout chez les employés du CHUS-Fleurimont. Ce scénario répond avant tout aux besoins des étudiants, mais il peut être bénéfique à une plus grande partie de la population.

Tableau 14 : Horaire aller du circuit Saint-Camille — Sherbrooke

St-Camille	03-02	03-04
Bureau municipal, 65 Desrivières	7:05	11:00
Stoke		
387, rue Principale	7:27	11:22
Dépanneur au Coin du quatre	7:32	11:27
Sherbrooke		
CHUS	7:39	11:34
Centre 24-Juin	7:43	11:38
Cégep de Sherbrooke	7:50	11:45
Dépôt de la STS	7:55	11:50
Université de Sherbrooke	8:06	12:01

Tableau 15 : Horaire retour du circuit Richmond — Sherbrooke

Sherbrooke	03-01	03-03
Université de Sherbrooke	12:05	16:30
Dépôt de la STS	12:16	16:41
Cégep de Sherbrooke	12:21	16:46
Centre 24-Juin	12:28	16:53
CHUS	12:35	17:00
Stoke		
Dépanneur au Coin du quatre	12:40	17:05
387, rue Principale	12:45	17:10
St-Camille		
Bureau municipal, 65 Desrivières	13:07	17:32

Le type de véhicule utilisé

Afin d'effectuer ces heures de service, un seul véhicule sera nécessaire. D'après l'achalandage estimé dans la section 2.3.3.2 à la page 51 un peu plus de huit (8) passagers sont estimés pour le service initial. Il est donc suggéré d'utiliser un autobus de type minibus. Ce type de véhicule peut accueillir vingt-deux (22) passagers assis ou dix-huit (18) passagers assis et deux (2) fauteuils roulants. Il est avantageux d'investir tôt dans des véhicules accessibles puisqu'une offre de transport universellement accessible permet de jumeler et d'accroître l'offre en transport adapté. Cela permet également de diminuer les pressions budgétaires pesant sur le transport adapté.

Pour le **scénario proposé**, le total des heures de service s'élève à 1441 heures. Bien que le service ne soit pas effectué pendant toute l'année, à cause du congé estival des étudiants, le total des heures annuelles est calculé en fonction du nombre de jours ouvrables total dans un an, soit une moyenne de 250 jours. Lorsqu'il est question de rencontrer un transporteur, le temps improductif peut entrer dans l'équation afin de déterminer des tarifs horaires. Aussi, les kilométrages productifs et improductifs peuvent également influencer le processus.

2.3.3.4 *Les opportunités de stationnements incitatifs sur le parcours*

Une opportunité de stationnement incitatif se présente au Centre communautaire de la municipalité de Stoke.

Dans la municipalité de Saint-Camille, une opportunité existe également au niveau du bureau municipal.

2.3.3.5 *Les lieux de destinations et d'origine à Sherbrooke et le potentiel d'intermodalité avec le réseau urbain de la Société de transport de Sherbrooke*

Le circuit proposé comporte trois arrêts dans la ville de Sherbrooke. Les destinations choisies représentent des secteurs clés de la ville et permettent l'accès et à des institutions d'enseignement supérieur et au réseau de la STS.

En plus d'être l'un des grands employeurs à Sherbrooke, des navettes permettent l'accès direct à l'Université de Sherbrooke à partir du CHUS-Fleurimont.

Le centre de formation professionnelle 24 Juin est l'un des plus grands établissements de formation professionnelle de la région Sherbrookoise et se retrouve sur le tracé pour rejoindre la station du Cégep.

Le prochain arrêt se situe à la station du Cégep. Il s'agit du deuxième plus grand point de correspondance du réseau de la STS et permet un lien vers les autres destinations d'intérêt, dont l'Université de Sherbrooke.

Le Dépôt de la STS est le quatrième arrêt et permet l'accès à pratiquement l'ensemble du réseau.

Finalement, l'université de Sherbrooke est le point de chute de ce circuit.

2.3.3.6 *Recommandation concernant l'information aux voyageurs*

La promotion et la communication du transport collectif en milieu rural sont primordiales pour assurer sa pérennité. Le *Guide d'intervention en transport collectif*

*en milieu rural*¹⁴ a d'ailleurs consacré plusieurs pages sur le plan de communication et le plan promotionnel (thème 5).

Parmi les stratégies de promotion et d'informations possibles, la publicité devra cibler des clientèles spécifiques et l'ensemble des citoyens de la MRC. Diverses activités de sensibilisation pourront être effectuées par les moyens suivants :

- ▶ Conférence de presse, publicité dans les journaux et bulletins municipaux et les radios locales ;
- ▶ L'affichage des services disponibles (liaisons possibles, modes, horaires et autres modalités d'utilisations) à des points de services municipaux tels que les organismes communautaires, de santé, d'aide à l'emploi, de formation, mais aussi chez les employeurs importants sur le territoire ;
- ▶ La diffusion des informations sur le site de la STS, car le transport collectif d'appoint apportera de la nouvelle clientèle à la STS et vice versa, des utilisateurs de la STS seront informés des possibilités de transport en région ;
- ▶ La vente de titres dans plusieurs points de vente sur le territoire ;
- ▶ Un programme de rencontre d'information avec les regroupements d'organismes communautaires sur chaque territoire.

Les corporations des transports collectifs auront aussi avantage à faire de la publicité pour ses circuits réguliers. Un horaire affiché informera les résidents des trajets existants selon l'horaire, la destination et le jour.

2.3.3.7 *L'éligibilité de la desserte aux programmes de subvention disponibles*

Pour le présent projet, il était donc important de respecter l'un des critères du programme cités à la section 2.3.1.7 à la page 26. Il fallait s'assurer que le point de départ du service était à l'extérieur de la région métropolitaine de recensement (RMR) de Sherbrooke, laquelle englobe la municipalité de Stoke. La municipalité de Saint-Camille, elle, se situe à l'extérieur de la RMR.

Bien que le parcours proposé s'étende sur 45 km, le critère des 50 km ne s'applique pas.

¹⁴ Fédération québécoise des municipalités, l'Association des transports collectifs ruraux du Québec et l'Association des propriétaires d'autobus du Québec (2009) *Guide d'intervention en transport collectif en milieu rural*, 124 pages.

Pour ce qui est du type de véhicule utilisé, bien que le décret mentionne à l'article 25, au deuxième paragraphe, que le service est offert avec un autocar, le type de véhicule demeure à titre indicatif seulement et le MTQ est prêt à évaluer au cas par cas les demandes de financement qui sont faites dans le cadre du programme. L'utilisation de véhicule de type minibus, ou autre qu'un autocar demeure donc une possibilité aux yeux du MTQ.

2.3.3.8 *Les partenariats*

Bien qu'ils ne soient pas considérés dans l'élaboration du plan budgétaire, une part des revenus du service proposé peut provenir de partenaires financiers, particulièrement des partenaires qui trouvent un intérêt dans le service offert.

La clientèle étudiante représente la clientèle cible de ce circuit. Les établissements d'enseignement peuvent donc représenter des partenaires potentiels. Le cégep de Sherbrooke est l'un des partenaires financiers qui permet à ses étudiants un remboursement de 15 \$ sur un titre mensuel de la ligne Stoke-Sherbrooke, si l'étudiant a utilisé le service pour l'ensemble d'un trimestre.

Aussi, les institutions financières de la région ont souvent une implication dans le milieu communautaire, incluant la dimension du transport collectif. Par exemple, les MRC de Coaticook et du Haut-Saint-François ont obtenu un partenariat avec les Caisses Desjardins, faisant bénéficier les usagers directement en baissant la tarification. Les revenus peuvent également passer par la publicité faite sur et dans les autobus, sur le livret horaire, etc.

Des organismes locaux comme les CLD sont aussi pressentis comme des partenaires potentiels et un représentant régional comme la Conférence régionale des élus de l'Estrie peut aussi apporter un soutien dans sa promotion du service lors du démarrage. En effet, par définition la CRÉ peut donner un soutien dans des projets reconnus comme structurants pour sa région, entre autres le transport collectif.

La Société de transport de Sherbrooke demeure un partenaire clé de cette entreprise. Puisque le circuit proposé utilise la station du Cégep de Sherbrooke, une entente devra être conclue afin d'utiliser le quai.

2.3.3.9 *Les revenus et coûts estimés*

2.3.3.9.1 *Les revenus estimés*

La mise en place et le maintien d'un service proposent généralement un mode de financement utilisateur-payeur et le transport collectif n'y échappe pas. Pour les

besoins de l'exercice, l'hypothèse pour la tarification s'est basée sur le tarif en vigueur sur ce circuit.

Ainsi, en ayant à disposition les montants pour des titres mensuels, il est possible d'établir un revenu annuel par rapport à la quantité d'usagers. Pour estimer les revenus du service proposé, l'hypothèse entend qu'un étudiant voyagera pendant huit (8) mois de l'année et qu'un travailleur utilisera le service pendant onze (11) mois. Avec une clientèle composée à 75 % d'étudiant, les revenus estimés sont les suivants :

- ▶ 6 étudiants x 50,00 \$ pendant 8 mois, soit **2 400,00 \$** ;
- ▶ 2 autres usagers x 65,00 \$ pendant 11 mois, soit **1 430,00 \$**.

À travers la tarification à l'usager, il faudra déterminer des points de vente pour les titres du service concerné. Afin que cela soit avantageux pour les commerçants, il faudra mettre au point des ententes avec les points de vente déterminés pour déterminer la commission sur la vente de titres. Généralement, la commission est de l'ordre de 5 %.

Il est également possible d'obtenir des revenus par l'entremise de publicités soit sur les véhicules ou sur les abribus. Des publicités peuvent également être à bord des véhicules.

2.3.3.9.2 *Les coûts estimés*

Le coût estimé variera grandement en fonction du scénario de desserte qui sera retenu et du type de véhicule utilisé. Cependant, certaines dépenses demeurent similaires. Les coûts d'exploitation ont été calculés à partir d'une référencement de la région montréalaise. Bien que nous ayons contacté trois différents transporteurs oeuvrant sur le territoire de l'Estrie, aucun ne fut en mesure de répondre à nos questions.

Les dépenses d'exploitation

Les frais sont principalement composés des coûts du fonctionnement des autobus, basés sur des tarifs horaires, et de frais entourant la communication et les tâches administratives relatives au service. Pour les besoins de l'exercice, les frais d'administration sont évalués à 10 % pour l'exploitation du service. Le coût annuel pour un service est de l'ordre de 108 800 \$.

Notez que le taux horaire comprend différents coûts variables, tels le carburant, le salaire du chauffeur ainsi que des frais de maintenance du véhicule estimés à 8 %.

Entente nécessaire

Pour l'accès au quai de la Société de transport de Sherbrooke, notamment les différents terminus, une entente avec cette dernière sera nécessaire et des frais devront être déboursés. Le montant de ces frais peut varier annuellement entre 500 \$ et 1 500 \$, selon les divers coûts d'entretien, les variations au niveau de l'achalandage ou encore du service offert¹⁵.

Les dépenses d'immobilisations

Tout ce qui concerne les installations en infrastructure sur le réseau entre dans cette catégorie de dépenses. Les différents abribus installés ou encore les panneaux d'arrêts et leur quincaillerie sont des éléments concernés par ces dépenses. Pour les besoins de l'exercice, le nombre de panneaux d'arrêts a été estimé selon le nombre d'arrêts effectués.

Plan budgétaire synthèse

Avant de présenter les différents éléments du plan budgétaire synthèse, il importe de préciser quelques points. Le calcul des revenus est donc comptabilisé en fonction du nombre théorique d'étudiants et de travailleurs quittant le territoire de la MRC et se dirigeant vers Sherbrooke.

Différents éléments composent la synthèse budgétaire présentée ci-dessous. Celle-ci représente les coûts d'implantation à l'an 1. Afin de mieux comprendre sa composition et le calcul des coûts, voici une brève description des éléments :

- ▶ Les **opérations** représentent les coûts de fonctionnement des autobus, habituellement correspondant à la facture du transporteur. Elles représentent le coût sur douze (12) mois, ne prenant pas compte des périodes de congés scolaires;
- ▶ L'**administration** représente 10 % des coûts d'exploitation;
- ▶ La **commission sur les ventes** de 5 % représente les retours aux points de vente, en proportion au volume de ventes effectuées. La commission se base sur l'élément de **tarification à l'utilisateur**, calculée en fonction de la tarification suggérée;

¹⁵ D'après madame Josée Dubuc, directrice planification et développement à la Société de transport de Sherbrooke (STS), courriel reçu en date du 10 janvier 2013.

- ▶ Au niveau de la **communication**, le montant de base à l'année 1 est de 10 000 \$. Cet élément n'est pas récurrent;
- ▶ Les **frais d'utilisation pour les équipements de la STS** tiennent compte des modalités exprimées;
- ▶ Des **frais de négociation** avec un transporteur ont été inclus au budget, puisqu'il sera tout à fait possible d'entrer dans une période de négociation dès la première année du service, dans la perspective où le contrat sera à signer durant l'année 1. Cet élément n'est pas récurrent;
- ▶ Aucun **abribus** n'est budgété pour l'instant;
- ▶ Pour ce qui est de la **signalisation**, les montants ont été insérés dès la première année, car il importe d'avoir une signalisation pour la clientèle. Aucun revenu en subvention n'a été inscrit. Cet élément n'est pas récurrent;
- ▶ Enfin, les **contributions municipales supplémentaires** représentent le manque à combler, après application de la **subvention du gouvernement du Québec (volet III)** et la **contribution de la MRC** (prérequis pour la subvention au volet III).

Tableau 16 : Synthèse budgétaire à l'implantation : Saint-Camille — Sherbrooke

	Année 1
Dépenses	
Opérations	108 800 \$
Administration (10% des opérations)	10 880 \$
Commission sur les ventes (5%)	200 \$
Frais - d'entretien équipements STS	1 500 \$
TOTAL des dépenses	121 380 \$
Frais non récurrents	
Frais - négociation transporteur	15 000 \$
Communication	10 000 \$
Atribus	- \$
Signalisation	240 \$
TOTAL des frais non récurrents	25 240 \$
Revenus	
Tarification à l'utilisateur	3 830 \$
Subvention (volet 3)	95 124 \$
TOTAL des revenus	98 954 \$
Contributions du milieu	
Contributions du milieu	47 666 \$

Le tableau 17 présente, à titre indicatif, le budget d'opération du circuit à l'an cinq. Les coûts présentés ont été indexés de deux pour cent par année.

Tableau 17 : Budget d'opération du circuit Saint-Camille — Sherbrooke, à l'an 5.

	Année 5
Dépenses	
Opérations	117 769 \$
Administration (10% des opérations)	10 880 \$
Commission sur les ventes (5%)	420 \$
Frais - d'entretien équipements STS	1 500 \$
Communication	2 000 \$
TOTAL des dépenses	130 569 \$
Revenus	
Tarifcation à l'utilisateur	8 291 \$
Subvention (volet 3)	75 813 \$
TOTAL des revenus	84 104 \$
Contributions du milieu	
Contributions du milieu	46 464 \$

2.3.3.10 *Les permis ou contrats nécessaires, lois et règlements à respecter*

Autobus La Québécoise effectue déjà le service Stoke - Sherbrooke.

2.4 SCÉNARIO DE DESSERTE DE LA MRC DE MEMPHRÉMAGOG

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'autoroutes 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. Cette autoroute permet de joindre les municipalités situées plus au sud de la MRC, soit Stanstead et Ogden. De plus, elle permet l'accès à la MRC de Coaticook sans transiter par Sherbrooke.

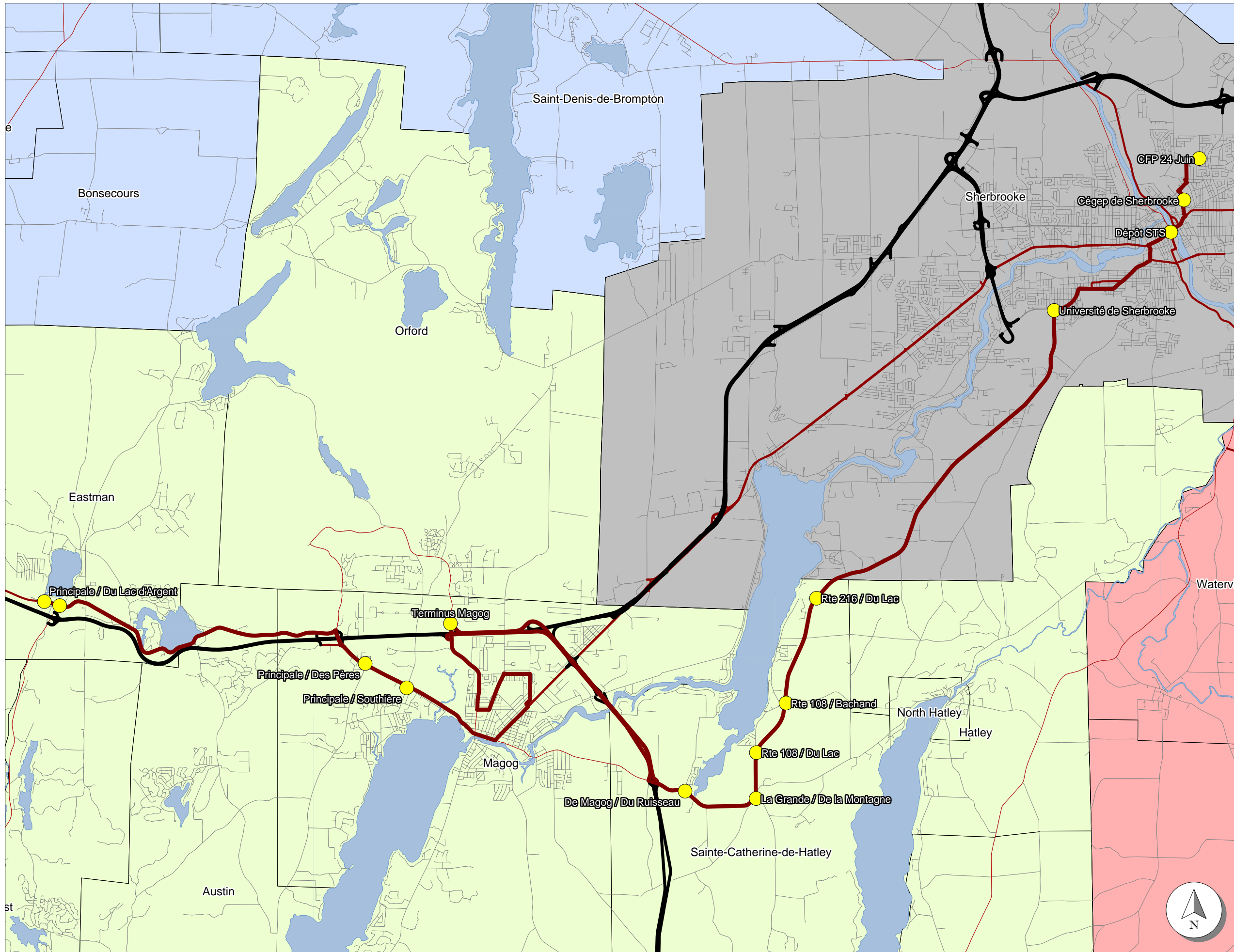
La route 112 constitue également un axe secondaire de transit est-ouest. Celle-ci est plus particulièrement utilisée dans une perspective de déplacement local, puisqu'elle est perpendiculaire à l'autoroute 10 qui offre un transit plus rapide vers Sherbrooke ou Montréal.

2.4.1 Le tracé précis de la desserte et les arrêts proposés

Afin d'offrir une desserte adéquate sur le territoire de la MRC, un parcours est proposé pour permettre aux étudiants de se rendre à Sherbrooke. Ce parcours a été déterminé à partir des commentaires recueillis lors de la rencontre de travail avec la MRC Memphrémagog, en décembre 2012.

Le circuit reliera la ville d'Eastman vers Sherbrooke, en passant par Magog, en direction de la station du Cégep, deuxième terminus en importance dans la ville de Sherbrooke. En direction de Sherbrooke, le parcours déviera sur l'autoroute 55, en direction sud, pour se rendre jusqu'à Sainte-Catherine-de-Hatley. Pour la dernière portion de son parcours, il empruntera la route 216 en direction de Sherbrooke.

Puisqu'un nombre important d'étudiants fréquentent l'Université de Sherbrooke, la desserte de l'établissement en transport collectif représente un choix sensé. En le desservant directement, ses étudiants s'éviteront les transferts avec le réseau de la STS. De surcroît, cela permettra d'augmenter l'achalandage du circuit.



Légende :

Municipalités régionales de comtés

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

- Autoroute
- Route nationale
- Route régionale
- Route locale

- Arrêts principaux
- Parcours

Sources :
MTQ, Gouvernement du Québec, 2012.
Adresses Québec © Gouvernement 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 5
TRACÉ DU CIRCUIT EASTMAN - SHERBROOKE**

Projet : **ÉTUDE DES BESOINS ET DES SOLUTIONS
POSSIBLES POUR LE DÉVELOPPEMENT DU
TRANSPORT COLLECTIF INTERMRC EN ESTRIE
SCÉNARIOS DE DESSERTES INTERMRC**

Échelle : 1 cm = 1 100 m Date : Mars 2013

015-P-0001302-0-00-703-GT-D-0005-01

Rév. 01



2.4.2 La clientèle cible et la fréquentation attendue du réseau

Ce circuit cible principalement une clientèle étudiante, une clientèle de travailleurs est également anticipée, mais dans une moindre mesure. L'achalandage projeté pour ce circuit fut calculé à l'aide de l'hypothèse de base présentée à la section 2.1 à la page 15.

Le tableau suivant illustre ces résultats :

Tableau 18 : Achalandage estimé : MRC de Memphrémagog

MUNICIPALITÉS DESSERVIES	# D'INSCRIPTIONS UDES	# D'INSCRIPTIONS CÉGEP DE SHERBROOKE	TOTAL	# D'ÉTUDIANTS (4,65 % DES ÉTUDIANTS)	# DE TRAVAILLEURS (1 TRAVAILLEUR POUR 3 ÉTUDIANTS)	TOTAL D'UTILISATEURS	TOTAL D'UTILISATEURS À TERME
Eastman	35	12	47	2	1	3	6
Magog	370	249	619	36*	8	44	88
Sainte-Catherine- de-Hatley	66	23	89	5	1	6	12
Austin	31	8	39	1	0	1	2
Ayer's Cliff	27	13	40	1	1	2	4
North Hatley	60	37	97	2	1	2	4
Orford	72	43	115	4	1	5	10
Total	661	385	1046	51	13	64	128

*Plusieurs étudiants de centres professionnels sont répertoriés à Magog et viennent gonfler le nombre d'étudiants recensés.

Le nombre d'étudiants susceptibles d'utiliser le service en utilisant une correspondance a été présenté lorsqu'ils habitent des municipalités limitrophes au tracé. Toutefois, leur nombre a été diminué de 50 pour cent (50 %).

2.4.3 Le nombre de voyages par période de la journée, par jour de la semaine et par période de l'année

Le nombre de voyages prévu pour ce service cherche à répondre principalement aux besoins des étudiants. En effet, les données d'achalandage projetées nous informent qu'ils sont surreprésentés. Ainsi, il nous apparaît primordial de répondre à leurs besoins en premier. En effet, des soixante-quatre (64) utilisateurs estimés, plus de cinquante-et-un (51) sont des étudiants. Un choix s'impose au niveau du véhicule utilisé et des fréquences souhaitées. Nous proposons donc un circuit qui répond en premier aux étudiants et en second lieu aux travailleurs. Ce scénario capitalise sur le

nombre maximal de passagers. Le nombre de municipalités desservies pourrait également être diminué. Cependant, puisque la majorité d'entre elles se trouvent dans la Région métropolitaine de recensement de Sherbrooke, une attention particulière doit être portée à cette donnée pour respecter les critères d'attribution des subventions.

Les tableaux suivants illustrent les horaires proposés :

Tableau 19 : Horaire aller du circuit Eastman — Sherbrooke

Direction Sherbrooke	Lundi au vendredi		
	01	03	05
EASTMAN			
Rue Principale / Ch. Du Lac d'Argent	6:30	7:30	10:40
Rue Principale / Rue Lapointe (Rte 245)	6:31	7:31	10:41
MAGOG			
Rue Principale (Rte 112) / Ch. Des Pères	6:41	7:41	10:51
Rue Principale (Rte 112) / Ch. Southière	6:42	7:42	10:52
Rue Principale (Rte 112) / Rue du Moulin	6:43	7:43	10:53
Principale O / Rue Merry N	6:43	7:43	10:53
Principale O / Laurier	6:44	7:44	10:54
Principale O / Sherbrooke	6:45	7:45	10:55
Sherbrooke / Brassard	6:46	7:46	10:56
Sherbrooke / Jean-Paul II	6:46	7:46	10:56
Sherbrooke / Calixa-Lavallée	6:47	7:47	10:57
Du Ruisseau-Rouge / Champlain	6:48	7:48	10:58
Du Ruisseau-Rouge / Frontenac	6:48	7:48	10:58
Du Ruisseau-Rouge / Beaudoin	6:49	7:49	10:59
Beaudoin / Des Alvéoles	6:50	7:50	11:00
Beaudoin / Des Pins	6:51	7:51	11:01
Des Pins / Rivard	6:52	7:52	11:02
Des Pins / Corriveau	6:53	7:53	11:03
Des Pins / Bowen	6:55	7:55	11:05
Bowen / Merry N	6:56	7:56	11:06
Merry N / Du Général Vanier	6:57	7:57	11:07
Merry N / Du Cardinal Léger	6:57	7:57	11:07
Merry N / Lacasse	6:58	7:58	11:08
Merry N / Valiquette	6:58	7:58	11:08
Terminus Magog	7:02	8:02	11:12
SAINTE-CATHERINE-DE-HATLEY			
Chemin de Magog / Ch. Du Ruisseau	7:12	8:12	11:22
Rue La Grande / Ch. De la Montagne	7:14	8:14	11:24
Route 108 / Chemin du Lac	7:15	8:15	11:25
Route 108-216 / Chemin Bachand	7:16	8:16	11:26
Route 216 / Chemin du Lac	7:17	8:17	11:27
SHERBROOKE			
Route 216 / Université de Sherbrooke	7:32	8:32	11:42
Rue King O / Dépôt STS	7:41	8:41	11:51
Station du CÉGEP	7:45	8:45	11:55
Rue du 24 juin / CFP du 24-Juin	7:49	8:49	11:59

Tableau 20 : Horaire retour du circuit Eastman — Sherbrooke

Direction Eastman	Lundi au vendredi			
	02	04	06	08
SHERBROOKE				
Rue du 24 juin / CFP du 24-Juin	9:15	12:03	16:30	18:40
Station du CÉGEP	9:19	12:07	16:34	18:44
Rue King O / Dépôt STS	9:23	12:11	16:38	18:48
Rue Galt O / Université de Sherbrooke	9:32	12:20	16:47	18:57
SAINTE-CATHERINE-DE-HATLEY				
Route 216 / Chemin du Lac	9:47	12:35	17:02	19:12
Route 108-216 / Chemin Bachand	9:48	12:36	17:03	19:13
Route 108 / Chemin du Lac	9:49	12:37	17:04	19:14
Rue La Grande / Ch. De la Montagne	9:50	12:38	17:05	19:15
Chemin de Magog / Ch. Du Ruisseau	9:52	12:40	17:07	19:17
MAGOG				
Terminus Magog	10:02	12:50	17:17	19:27
Merry N / Valiquette	10:06	12:54	17:21	19:31
Merry N / Lacasse	10:06	12:54	17:21	19:31
Merry N / Du Cardinal Léger	10:07	12:55	17:22	19:32
Merry N / Du Général Vanier	10:07	12:55	17:22	19:32
Merry N / Bowen	10:08	12:56	17:23	19:33
Bowen / Des Pins	10:09	12:57	17:24	19:34
Des Pins / Corriveau	10:11	12:59	17:26	19:36
Des Pins / Rivard	10:12	13:00	17:27	19:37
Des Pins / Beaudoin	10:13	13:01	17:28	19:38
Beaudoin / Des Alvéoles	10:14	13:02	17:29	19:39
Beaudoin / Du Ruisseau-Rouge	10:15	13:03	17:30	19:40
Du Ruisseau-Rouge / Frontenac	10:16	13:04	17:31	19:41
Du Ruisseau-Rouge / Champlain	10:16	13:04	17:31	19:41
Calixa-Lavallée / Sherbrooke	10:17	13:05	17:32	19:42
Sherbrooke / Jean-Paul II	10:18	13:06	17:33	19:43
Sherbrooke / Brassard	10:18	13:06	17:33	19:43
Sherbrooke / Principale O	10:19	13:07	17:34	19:44
Principale O / Laurier	10:20	13:08	17:35	19:45
Principale O / Rue Merry N	10:21	13:09	17:36	19:46
Rue Principale (Rte 112) / Rue du Moulin	10:21	13:09	17:36	19:46
Rue Principale (Rte 112) / Ch. Southière	10:22	13:10	17:37	19:47
Rue Principale (Rte 112) / Ch. Des Pères	10:23	13:11	17:38	19:48
EASTMAN				
Rue Principale / Rue Lapointe (Rte 245)	10:33	13:21	17:48	19:58
Rue Principale / Ch. Du Lac d'Argent	10:34	13:22	17:49	19:59

Le type de véhicule utilisé

Afin d'effectuer ces heures de service, deux véhicules seront nécessaires. D'après l'achalandage estimé à l'an 1 dans la section 2.4.2 à la page 64, un peu plus de soixante-quatre (64) passagers sont estimés pour le service initial. Il est donc suggéré d'utiliser deux autobus de type intermédiaires. Ce type de véhicule peut accueillir quarante-deux (42) passagers assis ou trente-six (36) passagers assis et deux (2) fauteuils roulants. Il est avantageux d'investir tôt dans des véhicules accessibles puisqu'une offre de transport universellement accessible permet de jumeler et d'accroître l'offre en transport adapté. Cela permet également de diminuer les pressions budgétaires pesant sur le transport adapté.

Pour le **scénario proposé**, le total des heures de service s'élève à 3 416 heures totales.

Bien que le service ne soit pas effectué pendant toute l'année, à cause du congé estival des étudiants, le total des heures annuelles est calculé en fonction du nombre de jours ouvrables total dans un an, soit une moyenne de 250 jours. Lorsqu'il est question de rencontrer un transporteur, le temps improductif peut entrer dans l'équation afin de déterminer des tarifs horaires.

2.4.4 Les opportunités de stationnements incitatifs sur le parcours

Une possibilité de stationnement incitative existe au niveau du Terminus Magog. Une telle opportunité permettrait à un plus grand nombre d'usagers en provenance des municipalités avoisinantes de se prévaloir de ce service.

2.4.5 Les lieux de destinations et d'origine à Sherbrooke et le potentiel d'intermodalité avec le réseau urbain de la Société de transport de Sherbrooke

Le circuit proposé comporte quatre arrêts dans la ville de Sherbrooke. Les destinations choisies représentent des secteurs clés de la ville et permettent l'accès et à des institutions d'enseignement supérieur et au réseau de la STS.

L'Université de Sherbrooke est la première destination sherbrookoise desservie.

Ensuite, la station du Dépôt de la STS est desservie en deuxième. Cette station permet d'accéder à pratiquement l'ensemble du système de transport en commun de la STS.

La troisième destination est la station du Cégep. Il s'agit du deuxième plus grand point de correspondance du réseau de la STS et permet un lien vers les autres destinations d'intérêt, dont l'Université de Sherbrooke.

Finalement, le centre de formation professionnelle 24 Juin est l'un des plus grands établissements de formation professionnelle de la région Sherbrookoise et constitue le point de chute du circuit.

2.4.6 **Recommandation concernant l'information aux voyageurs**

La promotion et la communication du transport collectif en milieu rural sont primordiales pour assurer sa pérennité. Le *Guide d'intervention en transport collectif en milieu rural*¹⁶ a d'ailleurs consacré plusieurs pages sur le plan de communication et le plan promotionnel (thème 5).

Parmi les stratégies de promotion et d'informations possibles, la publicité devra cibler des clientèles spécifiques et l'ensemble des citoyens de la MRC. Diverses activités de sensibilisation pourront être effectuées par les moyens suivants :

- ▶ Conférence de presse, publicité dans les journaux, les bulletins municipaux et les radios locales;
- ▶ L'affichage des services disponibles (liaisons possibles, modes, horaires et autres modalités d'utilisations) à des points de services municipaux tels que les organismes communautaires, de santé, d'aide à l'emploi, de formation, mais aussi chez les employeurs importants sur le territoire;
- ▶ La diffusion des informations sur le site de la STS, car le transport collectif d'appoint apportera de la nouvelle clientèle à la STS et vice versa, des utilisateurs de la STS seront informés des possibilités de transport en région;
- ▶ La vente de titres dans plusieurs points de vente sur le territoire;
- ▶ Un programme de rencontre d'information avec les regroupements d'organismes communautaires sur chaque territoire.

Les corporations des transports collectifs auront aussi avantage à faire de la publicité pour leurs circuits réguliers. Un horaire affiché informera les résidents des trajets existants selon l'horaire, la destination et le jour.

2.4.7 **L'éligibilité de la desserte aux programmes de subvention disponibles**

Pour le présent projet, il était donc important de respecter l'un des critères du programme cités à la section 2.3.1.7 à la page 26. Il fallait s'assurer que le point de

¹⁶ Fédération québécoise des municipalités, l'Association des transports collectifs ruraux du Québec et l'Association des propriétaires d'autobus du Québec (2009) *Guide d'intervention en transport collectif en milieu rural*, 124 pages.

départ du service était à l'extérieur de la région métropolitaine de recensement (RMR) de Sherbrooke, laquelle englobe la municipalité de Magog. Ce pourquoi, il a son point d'origine à Eastman.

Bien que le parcours proposé s'étende sur 63 km, le critère des 50 km ne s'applique pas.

Pour ce qui est du type de véhicule utilisé, bien que le décret mentionne à l'article 25, au deuxième paragraphe, que le service est offert avec un autocar, le type de véhicule demeure à titre indicatif seulement et le MTQ est prêt à évaluer au cas par cas les demandes de financement qui sont faites dans le cadre du programme. L'utilisation de véhicule de type minibus, ou autre qu'un autocar demeure donc une possibilité aux yeux du MTQ.

2.4.8 **Les partenariats**

Bien qu'ils ne soient pas considérés dans l'élaboration du plan budgétaire, une part des revenus du service proposé peut provenir de partenaires financiers, particulièrement des partenaires qui trouvent un intérêt dans le service offert.

La clientèle étudiante représente la clientèle cible de ce circuit. Les établissements d'enseignement peuvent donc représenter des partenaires potentiels. Le cégep de Sherbrooke est l'un des partenaires financiers qui permet à ses étudiants un remboursement d'une partie du prix d'un titre mensuel de la ligne Stoke-Sherbrooke, si l'étudiant a utilisé le service pour l'ensemble d'un trimestre.

Aussi, les institutions financières de la région ont souvent une implication dans le milieu communautaire, incluant la dimension du transport collectif. Par exemple, les MRC de Coaticook et du Haut-Saint-François ont obtenu un partenariat avec les Caisses Desjardins, faisant bénéficier les usagers directement en baissant la tarification. Les revenus peuvent également passer par la publicité faite sur et dans les autobus, sur le livret horaire, etc.

Des organismes locaux comme les CLD sont aussi pressentis comme des partenaires potentiels et un représentant régional comme la Conférence régionale des élus de l'Estrie peut aussi apporter un soutien dans sa promotion du service lors du démarrage. En effet, par définition la CRÉ peut donner un soutien dans des projets reconnus comme structurants pour sa région, entre autres le transport collectif.

Enfin, certains organismes ou employeurs auront un intérêt à disposer d'un lien de transport reliant la MRC de Memphrémagog à Sherbrooke, notamment par le Programme-employeur.

La Société de transport de Sherbrooke demeure un partenaire clé de cette entreprise. Puisque le circuit proposé utilise la station du Cégep de Sherbrooke, une entente devra être conclue afin d'utiliser le quai.

2.4.9 Les revenus et coûts estimés

2.4.9.1.1 Les revenus estimés

La mise en place et le maintien d'un service proposent généralement un mode de financement utilisateur-payeur et le transport collectif n'y échappe pas. Pour les besoins de l'exercice, l'hypothèse pour la tarification s'est basée sur le tarif en vigueur chez l'organisme *Transport des alentours*, pour le lien Magog – Sherbrooke, fixé à 7,75 \$ du déplacement, ou 15,50 \$ pour l'aller-retour¹⁷. Pour déterminer la valeur du titre mensuel pour un usager régulier, l'Agence métropolitaine de transport propose dans ces titres une méthode établissant un titre mensuel à vingt fois celui d'un déplacement. Au 21^e déplacement, l'utilisateur a avantage à se procurer un titre mensuel plutôt que de payer chaque fois. Enfin, l'introduction d'un titre à tarif réduit est fort intéressante pour la clientèle étudiante. Encore une fois, l'AMT suggère une méthode estimant la valeur d'un titre mensuel réduit à 60 % du montant du titre régulier. Voici donc l'estimation des titres pour le service proposé :

- ▶ Titre mensuel régulier = 7,75 \$ x 20, soit **155,00 \$** ;
- ▶ Titre mensuel réduit = 155,00 \$ x 60 %, soit **93,00 \$**.

Ainsi, en ayant à disposition les montants pour des titres mensuels, il est possible d'établir un revenu annuel par rapport à la quantité d'utilisateurs. Pour estimer les revenus du service proposé, l'hypothèse entend qu'un étudiant voyagera pendant huit (8) mois de l'année et qu'un travailleur utilisera le service pendant onze (11) mois. Avec une clientèle composée à 75 % d'étudiant, les revenus estimés sont les suivants :

- ▶ 51 étudiants x 93,00 \$ pendant 8 mois, soit **37 944,00 \$**;
- ▶ 13 autres usagers x 155,00 \$ pendant 11 mois, soit **21 738,75 \$**.

À travers la tarification à l'utilisateur, il faudra déterminer des points de vente pour les titres du service concerné. Afin que ce soit avantageux pour les commerçants, il

¹⁷ Selon le site Internet de l'organisme Transport des alentours Inc, consulté le 30 janvier 2013, <http://transportdesalentours.com>.

faudra mettre au point des ententes avec les points de vente déterminés pour déterminer la commission sur les ventes de titre. Généralement, la commission est de l'ordre de 5 %.

2.4.9.1.2 *Les coûts estimés*

Le coût estimé variera grandement en fonction du scénario de desserte qui sera retenu et du type de véhicule utilisé. Cependant, certaines dépenses demeurent similaires. Les coûts d'exploitation ont été calculés à partir d'une référenciation de la région montréalaise. Bien que nous ayons contacté trois différents transporteurs oeuvrant sur le territoire de l'Estrie, aucun ne fut en mesure de répondre à nos questions.

Les dépenses d'exploitation

Les frais sont principalement composés des coûts du fonctionnement des autobus, basés sur des tarifs horaires, et de frais entourant la communication et les tâches administratives relatives au service. Pour les besoins de l'exercice, les frais d'administration sont évalués à 10 % pour l'exploitation du service. Le coût annuel de ce scénario serait de **273 900 \$**.

Plan budgétaire synthèse

Avant de présenter les différents éléments du plan budgétaire synthèse, il importe de préciser quelques points. L'hypothèse de base ne prend pas en considération la clientèle de travailleurs qui voudraient se rendre sur le territoire de la MRC de Memphrémagog. Des entreprises partenaires pourraient être sollicitées par le biais du Programme-employeur. Le calcul des revenus est donc comptabilisé en fonction du nombre théorique d'étudiants et de travailleurs quittant le territoire de la MRC et se dirigeant vers Sherbrooke.

Différents éléments composent la synthèse budgétaire présentée ci-dessous. Celle-ci représente les coûts d'implantation à l'an 1. Afin de mieux comprendre sa composition et le calcul des coûts, voici une brève description des éléments :

- ▶ Les **opérations** représentent les coûts de fonctionnement des autobus, habituellement correspondant à la facture du transporteur. Elles représentent le coût sur douze (12) mois, ne prenant pas compte des périodes de congés scolaires;
- ▶ L'**administration** représente 10 % des coûts d'exploitation;
- ▶ La **commission sur les ventes** de 5 % représente les retours aux points de vente, en proportion au volume de ventes effectuées. La commission se base sur

l'élément de **tarification à l'utilisateur**, calculée en fonction de la tarification suggérée;

- ▶ Au niveau de la **communication**, le montant de base à l'année 1 est de 10 000 \$. Cet élément n'est pas récurrent;
- ▶ Les **frais d'utilisation pour les équipements de la STS** tiennent compte des modalités exprimées;
- ▶ Des **frais de négociation** avec un transporteur ont été inclus au budget, puisqu'il sera tout à fait possible d'entrer dans une période de négociation dès la première année du service, dans la perspective où le contrat sera à signer durant l'année 1. Cet élément n'est pas récurrent;
- ▶ Aucun **abribus** n'est budgété pour l'instant;
- ▶ Pour ce qui est de la **signalisation**, les montants ont été insérés dès la première année, car il importe d'avoir une signalisation pour la clientèle. Aucun revenu en subvention n'a été inscrit. Cet élément n'est pas récurrent;
- ▶ Enfin, les **contributions municipales supplémentaires** représentent le manque à combler, après application de la **subvention du gouvernement du Québec (volet III)** et la **contribution de la MRC** (prérequis pour la subvention au volet III).

Tableau 21 : Synthèse budgétaire à l'implantation : Eastman — Sherbrooke

	Année 1
Dépenses	
Opérations	273 000 \$
Administration (10% des opérations)	27 300 \$
Commission sur les ventes (5%)	2 990 \$
Frais - d'entretien équipements STS	1 500 \$
TOTAL des dépenses	304 790 \$
Frais non récurrents	
Frais - négociation transporteur	15 000 \$
Communication	10 000 \$
Atribus	- \$
Signalisation	4 800 \$
TOTAL des frais non récurrents	29 800 \$
Revenus	
Tarification à l'usager	59 700 \$
Subvention (volet 3)	100 000 \$
TOTAL des revenus	159 700 \$
Contributions du milieu	
Contributions du milieu	174 890 \$

Le Tableau 22 présente, à titre indicatif, le budget d'opération du circuit à l'an cinq. Les coûts présentés ont été indexés de deux pour cent par année.

Tableau 22 : Budget d'opération du circuit Eastman — Sherbrooke, à l'an 5.

	Année 5
Dépenses	
Opérations	295 504 \$
Administration (10% des opérations)	29 550 \$
Commission sur les ventes (5%)	6 462 \$
Frais - d'entretien équipements STS	1 500 \$
Communication	2 000 \$
TOTAL des dépenses	335 016 \$
Revenus	
Tarification à l'utilisateur	129 242 \$
Subvention (volet 3)	100 000 \$
TOTAL des revenus	229 242 \$
Contributions du milieu	
Contributions du milieu	105 774 \$

2.4.10 Les permis ou contrats nécessaires, lois et règlements à respecter

Le transporteur Transdev-Limocar détient les permis de transport interurbain pour ce territoire.¹⁸

¹⁸ Source : Commission des transports du Québec, 2013

2.5 SCÉNARIO DE DESSERTE DANS LA MRC DE COATICOOK

La route 147, traversant l'ensemble de la MRC en son centre et longe la rivière Coaticook, constitue le principal corridor entre Coaticook et Sherbrooke.

À la hauteur de Waterville, la route 147 joint la route 108 et permettra l'accès à l'Autoroute 410. Cette autoroute périphérique ceinture le côté ouest de la ville de Sherbrooke et permet de rejoindre la route 108 en contournant l'arrondissement de Lennoxville, grandement impacté par le transit de véhicules lourds. Par ailleurs, ce lien périurbain permet de relier les deux pôles universitaires de la ville de Sherbrooke et facilite l'accès aux autoroutes 10 et 55 pour la partie sud de la région sherbrookoise. L'ouverture de ce tronçon d'autoroute diminuera grandement le temps de transit pour les étudiants de l'Université de Sherbrooke en provenance de la MRC de Coaticook.

La route 141, bien qu'un lien structurant pour la MRC et permettant l'accès à l'autoroute 55 et à la route 143, ne constitue pas un axe de transport collectif important. Dans une optique de complémentarité avec les territoires, un citoyen de la partie ouest de la MRC de Coaticook pourrait utiliser un départ d'Ayer's Cliff vers Sherbrooke, si une telle option existait.

La ville de Coaticook constitue l'un des principaux pôles de déplacements de la MRC, puisque les principaux services y sont concentrés. Les résidents de la MRC s'y rendent pour accéder à des services médicaux, y faire l'épicerie et pour faire le plein d'essence.

En général, la position géographique de la MRC de Coaticook favorise le corridor formé par la 147. Par ailleurs, en fonction des besoins identifiés, nous remarquons ce corridor important de déplacements vers la ville de Sherbrooke.

2.5.1 Le tracé précis de la desserte et les arrêts proposés

Le tracé actuel du service interrégional d'Acti-bus de la Région de Coaticook a comme origine le Café du coin situé au 94, rue Child, à Coaticook. Le second arrêt se situe à Compton sur la Route Louis S. St-Laurent entre les 6750 et 6760. Un autre arrêt était également situé à Compton à l'École primaire Des Arbrisseaux. L'école primaire fut fermée à l'été 2012 puisqu'un nombre insuffisant d'élèves y furent inscrit et l'arrêt, abandonné.

Le circuit comporte deux arrêts à Sherbrooke : le premier au terminus de la Vieille-Gare et le deuxième au Cégep de Sherbrooke. Ces deux arrêts permettent l'accès à l'ensemble du réseau de la STS.

Une modification au tracé du circuit afin de desservir la Ville de Waterville et l'Université de Sherbrooke entraînerait un temps de déplacement additionnel approximatif de trente (30) minutes. Puisqu'un nombre important d'étudiants fréquentent l'Université de Sherbrooke, la desserte de l'établissement en transport collectif représente un choix sensé. En le desservant directement, ses étudiants s'éviteront les transferts avec le réseau de la STS. De surcroît, cela permettra d'augmenter l'achalandage du circuit.

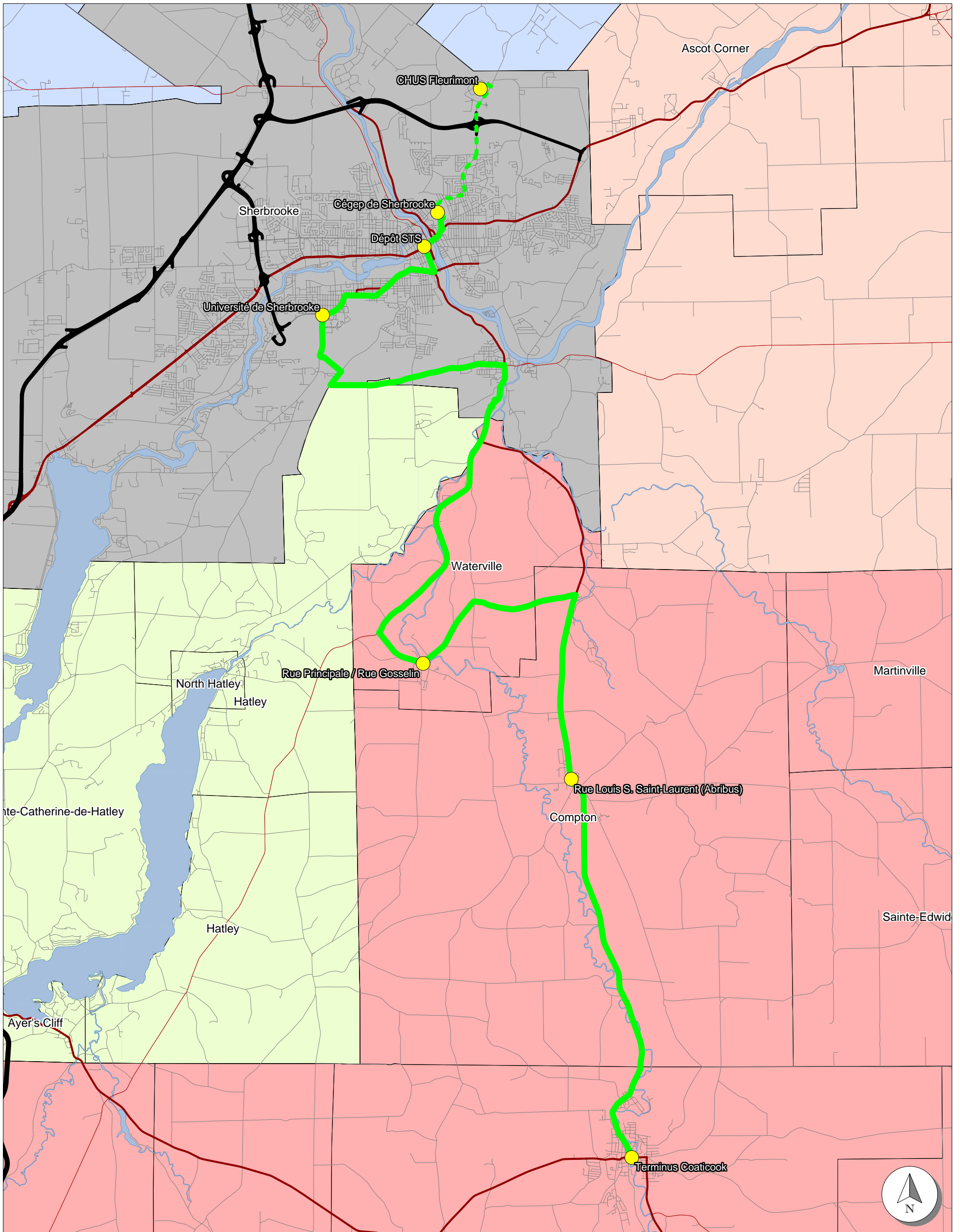
L'achalandage actuel est de 41 étudiants pour l'ensemble des étudiants de la MRC, selon les données disponibles par Le Club Lion de Coaticook. Le tableau suivant montre une projection de l'achalandage pour les municipalités de Coaticook et Compton qui sont directement touchées par le circuit.

Tableau 23 : Achalandage estimé : Compton et Coaticook

MUNICIPALITÉS DESSERVIES	# D'INSCRIPTIONS UDES	# D'INSCRIPTIONS CÉGEP DE SHERBROOKE	TOTAL	# D'ÉTUDIANTS (12,5 % DES ÉTUDIANTS)	# DE TRAVAILLEURS (1 TRAVAILLEUR POUR 3 ÉTUDIANTS)	TOTAL
Compton	43	57	100	13	4	17
Coaticook	114	45	159	19	7	26
Total	157	102	259	32	11	43

Le tracé actuel est d'une longueur approximative de 36 km, pour une durée approximative de 45 minutes et est fait par un véhicule intermédiaire.

La carte 6 à la page 78 illustre ce circuit.



Légende :

Municipalités régionales de comtés

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

- Autoroute
- Route nationale
- Route régionale
- Route locale

- Arrêts
- Parcours
- Parcours alternatif

Note :

Sources :
 MTQ, Gouvernement du Québec, 2012.
 Adresses Québec © Gouvernement du Québec, 2012.



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

Véritifié par : David Viannay, B.A.A.

Approuvé par : Jacques Deslauriers, ing.



Conférence régionale
des élus de l'Estrie

Titre : **CARTE 6**
TRACÉ DU CIRCUIT COATICOOK - SHERBROOKE

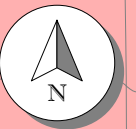
Projet : **ÉTUDE DES BESOINS ET DES SOLUTIONS POSSIBLES POUR LE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF INTERMRC EN ESTRIE**
SCÉNARIOS DE DESERTES INTERMRC

Échelle : 1 cm = 1 200 m

Date : Mars 2013

015-P-0001302-0-00-703-GT-D-0006-01

Rév. 01



Les tableaux suivants illustrent le tracé et l'horaire du service actuel :

Tableau 24 : Horaire actuel 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 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 25 : Horaire actuel 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,

2.5.2 La clientèle cible et la fréquentation attendue du réseau

La clientèle étudiante représente la clientèle cible de ce circuit. En nous basant sur l'hypothèse de base, les données d'achalandage de 2011 nous permettent d'estimer le nombre d'étudiants utilisant le service à 32 (voir tableau 23). Toutefois, les montants accordés en commandites par le Club Lions de Coaticook pour l'an 2012 laissent sous-entendre une croissance de l'achalandage, puisque nous estimons à 41 le nombre d'usagers étudiants réguliers. Pour arriver à cette estimation, nous avons effectué l'équation suivante : tout d'abord, nous avons divisé le montant de 7 222 \$ par 22 \$, soit la subvention mensuelle pour l'achat d'un tarif étudiant ce qui nous donne 328 laissez-passer mensuels vendus en 2012. Si nous divisons le nombre de 328 permis par 8 mois, ce qui correspond au nombre de mois durant lesquels les cégeps sont actifs, nous obtenons ainsi 41 étudiants utilisateurs réguliers utilisant un laissez-passer mensuel. Ces données démontrent bien que ce tracé correspond à un service mature destiné en premier aux étudiants du Cégep.

Les personnes nécessitant des soins de santé sont également bien desservies par ce service à raison de deux jours semaines, soit les mardis et jeudis.

Une modification du tracé pour desservir la ville de Waterville permettrait un accroissement d'achalandage de quatre (4) personnes (voir tableau 26). À long terme, cet accroissement totaliserait huit (8) utilisateurs supplémentaires.

Tableau 26 : Accroissement de l'achalandage : Waterville.

MUNICIPALITÉ	# D'INSCRIPTIONS UDES	# D'INSCRIPTIONS CÉGEP DE SHERBROOKE	TOTAL	# D'ÉTUDIANTS (4,65 % DES ÉTUDIANTS)	# DE TRAVAILLEURS (1 TRAVAILLEUR POUR 3 ÉTUDIANTS)	TOTAL	TOTAL D'UTILISATEURS À TERME
Waterville	36	29	65	3	1	4	8

Puisque le véhicule présentement utilisé par le service de transport interrégional de la MRC est presque à pleine capacité, une opportunité s'offre ici d'offrir un deuxième départ en matinée afin de partager la clientèle sur deux voyages tout en offrant un service supplémentaire. À ce nouveau départ s'ajoute un autre retour, ce qui permettrait d'arriver plus tôt sur le territoire de la MRC de Coaticook.

2.5.3 Le nombre de voyages par période de la journée, par jour de la semaine et par période de l'année

Le service offert par Acti-bus est modifié afin d'offrir un départ supplémentaire, desservir Waterville et l'Université de Sherbrooke.

Tableau 27 : Horaire aller du circuit Coaticook — Sherbrooke

POINTS DE SERVICE	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi
1. Terminus Coaticook	6:00	6:00	6:00	6:00	6:00
	7:00	7:00	7:00	7:00	7:00
	11:15	11:15	11:15	11:15	11:15
	16:15	16:15	16:15	16:15	16:15
2. Compton	6:15	6:15	6:15	6:15	6:15
	7:15	7:15	7:15	7:15	7:15
	11:30	11:30	11:30	11:30	11:30
	16:30	16:30	16:30	16:30	16:30
3. Waterville	6:30	6:30	6:30	6:30	6:30
	7:30	7:30	7:30	7:30	7:30
	11:45	11:45	11:45	11:45	11:45
	16:45	16:45	16:45	16:45	16:45
4. Université de Sherbrooke	7:00	7:00	7:00	7:00	7:00
	8:00	8:00	8:00	8:00	8:00
	12:15	12:15	12:15	12:15	12:15
	17:15	17:15	17:15	17:15	17:15
5. Terminus Sherbrooke	7:11	7:11	7:11	7:11	7:11
	8:11	8:11	8:11	8:11	8:11
	12:26	12:26	12:26	12:26	12:26
	17:26	17:26	17:26	17:26	17:26
6. CÉGEP de Sherbrooke	7:16	7:16	7:16	7:16	7:16
	8:16	8:16	8:16	8:16	8:16
	12:31	12:31	12:31	12:31	12:31
	17:31	17:31	17:31	17:31	17:31
7. CHUS (Fleurimont) (Mardi et jeudi)	-----	-----	-----	-----	-----
	-----	12:45	-----	12:45	-----
	-----	17:45	-----	17:45	-----

Tableau 28 : Horaire retour du circuit Coaticook — Sherbrooke

POINTS DE SERVICE	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi
7. CHUS (Fleurimont) (Mardi et	-----	-----	-----	-----	-----
	-----	12:31	-----	12:31	-----
	-----	17:45	-----	17:45	-----
6, CÉGEP de Sherbrooke	07:16	07:16	07:16	07:16	07:16
	08:16	08:16	08:16	08:16	08:16
	12:31	12:41	12:31	12:41	12:31
	17:31	17:55	17:31	17:55	17:31
5. Terminus Sherbrooke	7:21	7:21	7:21	7:21	7:21
	8:21	8:21	8:21	8:21	8:21
	12:36	12:46	12:36	12:46	12:36
	17:36	18:00	17:36	18:00	17:36
4. Université de Sherbrooke	7:32	7:32	7:32	7:32	7:32
	8:32	8:32	8:32	8:32	8:32
	12:47	12:57	12:47	12:57	12:47
	17:47	18:11	17:47	18:11	17:47
3. Waterville	8:02	8:02	8:02	8:02	8:02
	9:02	9:02	9:02	9:02	9:02
	13:17	13:27	13:17	13:27	13:17
	18:17	18:41	18:17	18:41	18:17
2. Compton	8:17	8:17	8:17	8:17	8:17
	9:17	9:17	9:17	9:17	9:17
	13:32	13:42	13:32	13:42	13:32
	18:32	18:56	18:32	18:56	18:32
1. Terminus Coaticook	8:32	8:32	8:32	8:32	8:32
	9:32	9:32	9:32	9:32	9:32
	13:47	13:57	13:47	13:57	13:47
	18:47	19:11	18:47	19:11	18:47

Le type de véhicule utilisé

Afin d'effectuer ces heures de services, deux véhicules seront nécessaires, soit un minibus et un intermédiaire. D'après l'achalandage estimé dans la section 2.5.2 à la page 80, un peu plus de quarante-sept (47) passagers sont estimés à maturité. Un minibus contient en moyenne vingt-deux (22) places assises ou bien dix-huit (18) places assises et deux (2) fauteuils roulants. Un véhicule intermédiaire peut accueillir

quarante-deux (42) passagers assis ou de trente-six (36) passagers assis et deux (2) fauteuils roulants. Il est avantageux d'investir tôt dans des véhicules accessibles puisqu'une offre de transport universellement accessible permet de jumeler et d'accroître l'offre en transport adapté. Cela permet également de diminuer les pressions budgétaires pesant sur le transport adapté.

Dans la cadre de la négociation d'un contrat de service avec un transporteur privé, le total des heures annuelles devient un indice important. Deux façons sont principalement utilisées pour représenter le volume de service qu'un véhicule effectue : les **heures commerciales** (ou productives) qui comprennent les heures à l'horaire et les temps d'attente entre départs, et les **heures totales** (ou garage-garage) qui englobent entièrement les heures qu'effectue le véhicule, de sa sortie du garage du transporteur à son retour.

Pour le **scénario proposé**, le total des heures de service s'élève à 3 591 heures totales.

Bien que le service ne soit pas effectué pendant toute l'année, à cause du congé estival des étudiants, le total des heures annuelles est calculé en fonction du nombre de jours ouvrables total dans un an, soit une moyenne de 250 jours. Lorsqu'il est question de rencontrer un transporteur, le temps improductif peut entrer dans l'équation afin de déterminer des tarifs horaires. Aussi, les kilométrages productifs et improductifs peuvent également influencer le processus.

2.5.4 **Les opportunités de stationnements incitatifs sur le parcours**

Les opportunités de stationnements incitatifs sont limitées. Il serait possible d'utiliser le stationnement disponible au centre-ville de la ville de Coaticook, circonscrit par les rues Adam, Court, Main et une voie sans nom.

Dans la municipalité de Compton, les possibilités des stationnements sont également limitées. Il serait possible d'établir un partenariat avec la mairie pour utiliser certaines cases de stationnements ou bien avec la fabrique et le supermarché Boni-Choix.

2.5.5 **Les lieux de destinations et d'origine à Sherbrooke et le potentiel d'intermodalité avec le réseau urbain de la Société de transport de Sherbrooke**

Le service déjà en place permet un lien performant avec le service de la STS au Dépôt (le terminus du service d'Acti-bus étant au terminus de la Vieille Gare à proximité) et au Cégep. Nous proposons d'ajouter une desserte vers l'Université de Sherbrooke afin d'offrir un service à ses étudiants.

2.5.6 **Recommandation concernant l'information aux voyageurs**

La promotion et la communication du transport collectif en milieu rural sont primordiales pour assurer sa pérennité. Le site Internet de la MRC de Coaticook fait la publicité du service d'Acti-bus. On y retrouve les tarifs, les points d'embarquement et de débarquement de même que les points de vente des titres. Ceci ne se limite pas au transport interurbain; le transport intermunicipal et le transport adapté font également l'objet de cette campagne. Le terminus de la Vieille Gare, situé à proximité du Dépôt de la STS, fait également la promotion du service de transport interurbain de la MRC. De plus, les plans des stations de la STS illustrent également ce service.

Le succès du service déjà offert démontre l'importance de partager l'information à l'ensemble de la population. Les méthodes utilisées par le service de transport collectif font partie des stratégies mises de l'avant par le *Guide d'intervention en transport collectif en milieu rural*¹⁹. Le guide consacre plusieurs pages sur le plan de communication et le plan promotionnel. D'autres pourraient également être utilisées de façon périodique afin de retransmettre une information à jour, à la bonne clientèle et au bon moment.

2.5.7 **L'éligibilité de la desserte aux programmes de subvention disponibles**

Le service actuel n'est pas, à proprement parler, admissible aux subventions disponibles du MTQ, puisqu'il n'est pas effectué par un transporteur privé. Après une entente avec un transporteur, la desserte serait admissible au volet III puisque le tracé permet de rejoindre une région hors Région métropolitaine de recensement (RMR) à une RMR. En effet, la municipalité de Compton est incluse dans la RMR de Sherbrooke, mais pas la ville de Coaticook.

2.5.8 **Les partenariats**

Des partenariats avec des organismes communautaires présents sur le territoire de la MRC sont déjà en place. Grâce aux contributions du Club Lions et de la Caisse populaire des Verts-Sommets de l'Estrie, le tarif du laissez-passer étudiant passe de 122 \$ à 78 \$. En 2012, le Club Lions de Coaticook a fourni 7 722 \$ en commandites pour le transport de Coaticook.²⁰ Le Cégep de Sherbrooke est également un partenaire

¹⁹ Fédération québécoise des municipalités, l'Association des transports collectifs ruraux du Québec et l'Association des propriétaires d'autobus du Québec (2009) *Guide d'intervention en transport collectif en milieu rural*, 124 pages.

²⁰ http://www.clublionscoaticook.org/fr/oeuvres/projets_majeurs.shtml

financier dans cette entreprise. Les étudiants utilisant le transport collectif peuvent, sur demande, obtenir un remboursement de 25 \$ sur un laissez-passer mensuel. Les étudiants utilisant des carnets de 15 billets reçoivent un remboursement de 15 \$.

Les organisateurs du transport collectif pourraient approcher différentes entreprises sur le territoire de la MRC afin de voir leur réceptivité à établir un partenariat pour une offre de services adaptés aux travailleurs. L'entreprise Waterville TG de Waterville pourrait être un partenaire dans ce projet. Selon les intervenants rencontrés, celle-ci aurait exprimé un besoin en transport collectif pour ses nouveaux employés, provenant majoritairement de la ville de Sherbrooke. Ces entreprises pourraient être sensibilisées à se prévaloir du Programme-Employeur.

2.5.9 Les revenus et coûts estimés

2.5.9.1.1 Les revenus estimés

Une tarification est déjà bien en place sur le territoire de la MRC de Coaticook. Celle-ci sera utilisée afin de comptabiliser les revenus estimés.

- ▶ Titre mensuel régulier = **152,00 \$**;
- ▶ Titre mensuel réduit = **110,00 \$**.

Ainsi, en ayant à disposition les montants pour des titres mensuels, il est possible d'établir un revenu annuel par rapport à la quantité d'usagers. Pour estimer les revenus du service proposé, l'hypothèse entend qu'un étudiant voyagera pendant huit (8) mois de l'année et qu'un travailleur utilisera le service pendant onze (11) mois. Avec une clientèle composée à 75 % d'étudiant, les revenus estimés sont les suivants :

- ▶ 45 étudiants x 110,00 \$ pendant 8 mois, soit **39 600,00 \$**;
- ▶ 15 autres usagers x 152,00 \$ pendant 11 mois, soit **25 080,00 \$**.

À travers la tarification à l'utilisateur, il faudra déterminer des points de vente pour les titres du service concerné. Afin que cela soit avantageux pour les commerçants, il faudra mettre au point des ententes avec les points de vente déterminés pour déterminer la commission sur la vente de titres. Généralement, la commission est de l'ordre de 5 %.

Il est également possible d'obtenir des revenus par l'entremise de publicités soit sur les véhicules ou sur les abribus. Des publicités peuvent également être à bord des véhicules.

2.5.9.1.2 Les coûts estimés

Les coûts d'exploitation ont été calculés à partir d'une référenciation de la région montréalaise. Bien que nous ayons contacté trois différents transporteurs œuvrant sur le territoire de l'Estrie, aucun ne fut en mesure de répondre à nos questions.

Les dépenses d'exploitation

Les frais sont principalement composés des coûts du fonctionnement des autobus, basés sur des tarifs horaires, et de frais entourant la communication et les tâches administratives relatives au service. Pour les besoins de l'exercice, les frais d'administration sont évalués à 10 % pour l'exploitation du service. Le coût annuel pour un service comprenant 3591 heures totales se chiffre à **270 000 \$** pour deux véhicules, un minibus et un intermédiaire.

Entente nécessaire

Pour l'accès au quai de la Société de transport de Sherbrooke, notamment les différents terminus, une entente avec cette dernière sera nécessaire et des frais devront être déboursés. Le montant de ces frais peut varier annuellement entre 500 \$ et 1 500 \$, selon les divers coûts d'entretien, les variations au niveau de l'achalandage ou encore du service offert²¹.

Les dépenses d'immobilisations

Tout ce qui concerne les installations en infrastructure sur le réseau entre dans cette catégorie de dépenses. Les panneaux d'arrêts et leur quincaillerie sont des éléments concernés par ces dépenses. Pour les besoins de l'exercice, le nombre de panneaux d'arrêts a été estimé selon le nombre d'arrêts effectués.

Plan budgétaire synthèse

Avant de présenter les différents éléments du plan budgétaire synthèse, il importe de préciser quelques points. L'hypothèse de base ne prend pas en considération la clientèle de travailleurs qui voudraient se rendre sur le territoire de la MRC de Coaticook. Des entreprises partenaires pourraient être sollicitées par le biais du Programme-employeur. Le calcul des revenus est donc comptabilisé en fonction du

²¹ D'après madame Josée Dubuc, directrice planification et développement à la Société de transport de Sherbrooke (STS), courriel reçu en date du 10 janvier 2013.

nombre théorique d'étudiants et de travailleurs quittant le territoire de la MRC et se dirigeant vers Sherbrooke.

Différents éléments composent la synthèse budgétaire présentée ci-dessous. Celle-ci représente les coûts d'implantation à l'an 1. Afin de mieux comprendre sa composition et le calcul des coûts, voici une brève description des éléments :

- ▶ Les **opérations** représentent les coûts de fonctionnement des autobus, habituellement correspondant à la facture du transporteur. Elles représentent le coût sur douze (12) mois, ne prenant pas compte des périodes de congés scolaires;
- ▶ L'**administration** représente 10 % des coûts d'exploitation;
- ▶ La **commission sur les ventes** de 5 % représente les retours aux points de vente, en proportion au volume de ventes effectuées. La commission se base sur l'élément de **tarification à l'usager**, calculée en fonction de la tarification suggérée;
- ▶ Au niveau de la **communication**, le montant de base à l'année 1 est de 10 000 \$. Cet élément n'est pas récurrent;
- ▶ Les **frais d'utilisation pour les équipements de la STS** tiennent compte des modalités exprimées;
- ▶ Des **frais de négociation** avec un transporteur ont été inclus au budget, puisqu'il sera tout à fait possible d'entrer dans une période de négociation dès la première année du service, dans la perspective où le contrat sera à signer durant l'année 1. Cet élément n'est pas récurrent;
- ▶ Aucun **abribus** n'est budgété pour l'instant;
- ▶ Pour ce qui est de la **signalisation**, les montants ont été insérés dès la première année, car il importe d'avoir une signalisation pour la clientèle. Aucun revenu en subvention n'a été inscrit. Cet élément n'est pas récurrent;
- ▶ Enfin, les **contributions municipales supplémentaires** représentent le manque à combler, après application de la **subvention du gouvernement du Québec (volet III)** et la **contribution de la MRC** (prérequis pour la subvention au volet III).

Tableau 29 : Synthèse budgétaire à l'implantation : Coaticook — Sherbrooke

	Année 5
Dépenses	
Opérations	270 000 \$
Administration (10% des opérations)	27 000 \$
Commission sur les ventes (5%)	3 234 \$
Communication	10 000 \$
Frais - utilisation équipements STS	1 500 \$
Frais - négociation transporteur	15 000 \$
Signalisation	240 \$
TOTAL des dépenses	326 974 \$
Revenus	
Tarification à l'utilisateur	64 680 \$
Subvention (volet 3)	100 000 \$
TOTAL des revenus	164 680 \$
Contributions municipales	
Contributions MRC	50 000 \$
Contributions supplémentaires	112 294 \$

Le Tableau 22 présente, à titre indicatif, le budget d'opération du circuit à l'an cinq. Les coûts présentés ont été indexés de deux pour cent par année.

Tableau 30 : Budget d'opération du circuit Coaticook — Sherbrooke, à l'an 5.

	Année 5
Dépenses	
Opérations	292 257 \$
Administration (10% des opérations)	29 226 \$
Commission sur les ventes (5%)	3 596 \$
Frais - d'entretien équipements STS	1 500 \$
Communication	2 000 \$
TOTAL des dépenses	328 578 \$
Revenus	
Tarification à l'utilisateur	71 917 \$
Subvention (volet 3)	100 000 \$
TOTAL des revenus	171 917 \$
Contributions du milieu	
Contributions du milieu	156 661 \$

2.5.10 Les permis ou contrats nécessaires, lois et règlements à respecter

Il n'y a pas de détenteurs de permis de transport par autobus interurbain sur le territoire de la MRC de Coaticook.

Cependant, le système en place offrant un service de transport collectif est délinquant puisque le service n'est pas offert par un transporteur privé. En effet, le décret 154-2007; concernant le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional, mentionne à l'article 16 que les organismes admissibles aux subventions doivent faire appel à un transporteur privé :

« 16. Les organismes admissibles aux subventions prévues aux articles 10, 11 et 12 devront faire appel aux transporteurs disponibles pour l'exploitation d'un système de transport par autobus, minibus ou par taxi et ne pourront posséder leurs propres véhicules. »

« 17. Un organisme admissible aux subventions prévues aux articles 10, 11 et 12 peut mandater une commission scolaire, un organisme de transport adapté ou un établissement de santé et des services sociaux pour l'organisation d'un service de transport collectif sur son territoire. Pour effectuer les opérations de transport, l'organisme mandaté pourra utiliser les véhicules déjà en opération pour son organisme en comblant les places disponibles à bord des véhicules. Il devra procéder par contrat de service avec les transporteurs disponibles pour effectuer toute autre forme de service de transport en dehors de ses heures de services réguliers. »

Ces restrictions ne s'appliquent pas à l'utilisation de places disponibles à l'intérieur du service actuel de transport adapté.

2.6 SCÉNARIO DE DESSERTE DANS LA MRC DU GRANIT

La route 161 est la colonne vertébrale de la MRC du Granit traversant du sud au nord-ouest en traversant les municipalités les plus peuplées de la MRC. Accessoirement, les routes 108, 212, 214 et 204 possèdent toutes le statut d'axe structurant puisqu'elles permettent l'accès au reste du territoire de la MRC et aux MRC avoisinantes. Les routes 108, 212, 214 de même que la route 161, via la route 112, permettent toutes de rejoindre la ville de Sherbrooke. La hiérarchisation des routes fait en sorte que le corridor à privilégier s'articule autour des routes 112 et 108. Le système routier de cette MRC est déployé de telle façon à permettre un accès facile à Sherbrooke, Saint-Georges-de-Beauce et voire même Québec.

La grande distance vers la ville de Sherbrooke fait en sorte que peu de gens y effectuent des déplacements pendulaires pour le travail. La structure économique de la MRC permet à un fort pourcentage de sa population d'y travailler.

Cependant, les besoins réels identifiés lors du rapport précédent nous informent qu'il y a peu de demandes pour un service quotidien vers Sherbrooke. Le principal besoin identifié réside au niveau des étudiants pour un lien plus hebdomadaire que quotidien. Un lien hebdomadaire existe déjà et il pourrait être intéressant de financer ce service afin d'en assurer la pérennité. Le volet III permettrait de subventionner le déficit d'exploitation du transporteur et assurer la continuité à court terme.

Le scénario de desserte retenue sera celui présentement effectué par Transport MB puisqu'il répond déjà aux besoins exprimés par les gens rencontrés lors des groupes de discussion.

Ce scénario permet plus précisément de joindre les municipalités de Lac-Mégantic, Nantes, Stornoway, Lingwick, Bury et Cookshire-Eaton, East Angus, Ascot Corner et Sherbrooke.

Ce lien est en service du jeudi au dimanche et est effectué par Transport MB²² 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 coûte 7,50 \$. L'horaire détaillé est présenté au tableau 31.

²²: Décision QPVC05-00045, Commission des transports du Québec, 2008

Tableau 31 : Horaire actuel de Lac-Mégantic à Sherbrooke, Transport MB.

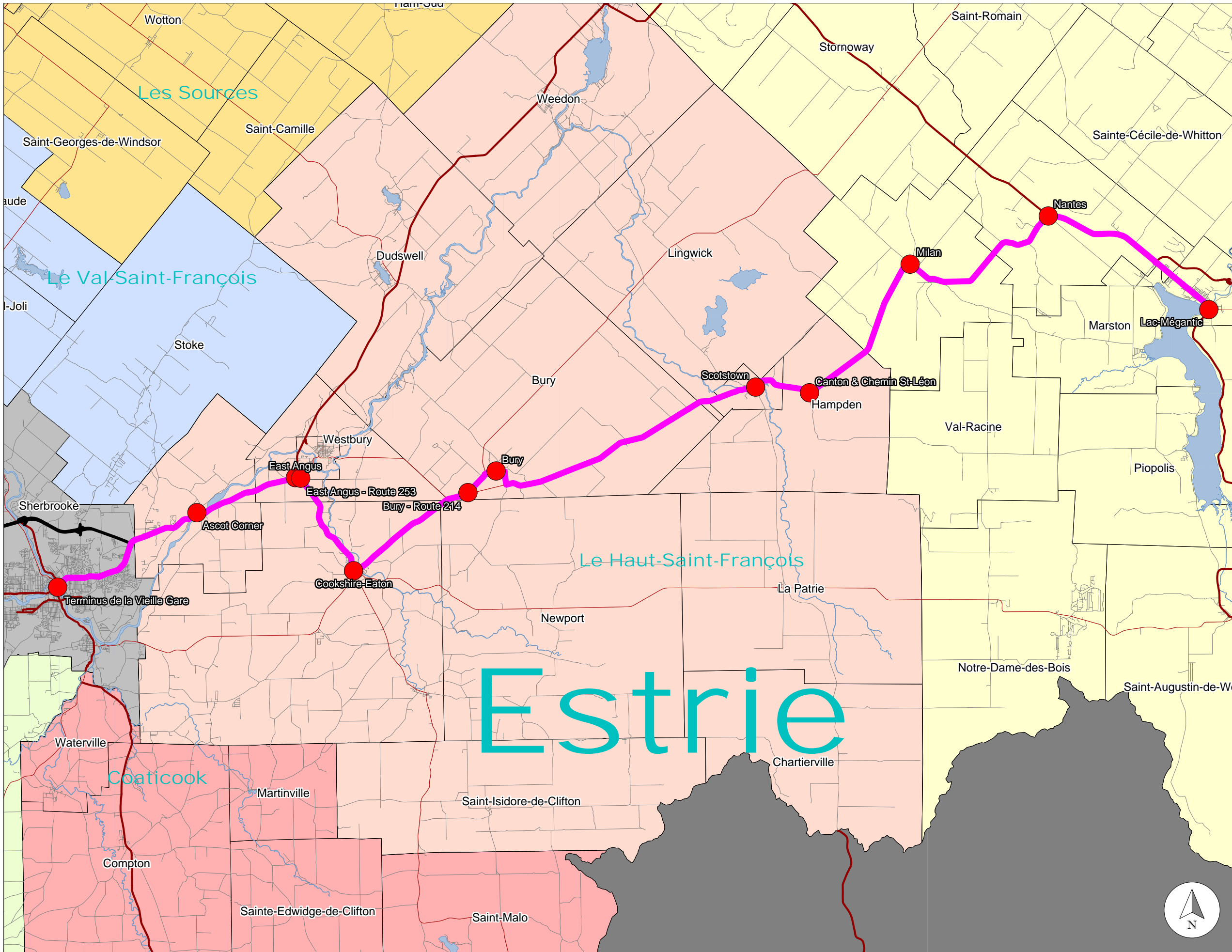
DÉPART	JEUDI- VENDREDI- SAMEDI	DIMANCHE
Lac-Mégantic	07:45	17:45
Nantes	08:05	18:05
Milan	08:15	18:15
Hampden : Canton & chemin St-Léon	sur demande	sur demande
Scotstown	08:30	18:30
Bury	08:50	18:55
Bury : Rte 214	sur demande	sur demande
Cookshire-Eaton	09:00	19:05
East Angus	09:10	19:15
East Angus rte 253	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 32 : Horaire actuel 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 253	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



Légende :

Municipalités régionales de comtés

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

Routes

- Autoroute
- Route nationale
- Route régionale
- Route locale

Autres

- Arrêts
- Parcours actuel

Sources :
MTQ, Gouvernement du Québec, 2012.
Adresses Québec © Gouvernement du Québec, 2012.



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

Titre : CARTE 7
TRACÉ DU CIRCUIT EXISTANT LAC-MÉGANTIC - SHERBROOKE, TRANSPORT MB

Projet : ÉTUDE DES BESOINS ET DES SOLUTIONS POSSIBLES POUR LE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF INTERMRC EN ESTRIE SCÉNARIOS DE DESSERTES INTERMRC



2.7 SCÉNARIOS DE DESSERTE DE LA MRC DU HAUT-SAINT-FRANÇOIS

Plusieurs axes routiers traversent le territoire de la MRC du Haut-Saint-François et culminent vers la ville de Sherbrooke. Les routes régionales 112 et 108 sont les principaux axes structurants de cette MRC. Les routes collectrices 212 et 214 permettent également de relier la MRC du Granit.

Les principaux axes de desserte pressentis sont les routes 108 et 112. La route régionale 214 est également un axe de desserte possible advenant la volonté des acteurs du milieu.

La route 112 est la principale artère de la MRC et une artère interrégionale importante entre Thetford Mines et Sherbrooke. Elle se caractérise donc par un fort volume de circulation de transit. Elle permet également le lien entre les principaux secteurs de villégiatures de la MRC vers la ville de Sherbrooke.

Cet axe principal permettrait de relier les municipalités de Weedon, Dudswell, Westbury, East Angus, Ascot Corner et rejoint la ville de Sherbrooke via l'autoroute 610. Étant une route nationale, elle traverse le Québec tout en reliant les principales agglomérations le long de son parcours.

La route 108 relie la ville de Sherbrooke (arrondissement de Lennoxville) à Beauceville tout en traversant les territoires des MRC du Haut-Saint-François et du Granit. Cette route dessert les municipalités de Lingwick, Bury et Cookshire-Eaton. Cette route agit comme lien principal entre Sherbrooke et la MRC du Granit, notamment pour les villes de Stornoway, Nantes et Lac-Mégantic.

La route 214, bien qu'une route régionale secondaire, représente un lien majeur pour le développement de la région du Mont-Mégantic et permet l'accès à l'entrée principale du Parc national du Mont-Mégantic, secteur de Franceville. La route 214 croise la route 108 à la hauteur de Bury et relie cette municipalité au centre de service d'East Angus et rejoint la route 112. Bien que la route 212 ne représente pas un axe principal en termes de transport collectif, elle permet néanmoins l'accès au Parc national du Mont-Mégantic, secteur de l'ASTROlab.

En moyenne, on dénombre 20 passagers réguliers dans un véhicule de type minibus comprenant 24 places

Le tableau suivant identifie les projections à 9,29 % de taux de captivité, soit l'hypothèse à maturité. Actuellement, le taux de captivité est de 6,07 %.

Tableau 33 : Achalandage projeté à maturité du MinibusHSF

MUNICIPALITÉS DESSERVIES	# D'INSCRIPTIONS UDES	# D'INSCRIPTIONS CÉGEP DE SHERBROOKE	TOTAL	# D'ÉTUDIANTS (9,29 % DES ÉTUDIANTS)	# DE TRAVAILLEURS (1 POUR 3 ÉTUDIANTS)	TOTAL
East Angus et Westbury*	58	66	124	12	4	15
Ascot Corner	34	48	82	8	3	10
Cookshire- Eaton	64	59	123	11	4	15
Total	156	173	329	31	10	41

Le nombre anticipé de voyageurs dépasse la capacité d'un minibus et un véhicule intermédiaire pourrait être utile à long terme. Ce type de véhicule peut accueillir quarante-deux (42) passagers assis ou trente-six (36) passagers assis et deux (2) fauteuils roulants. Des services d'appoint alimenteront également ce tracé et augmenteraient l'achalandage de trois (3) passagers.

Le transport collectif de la MRC dessert actuellement les municipalités d'Ascot Corner, East Angus et Cookshire-Eaton et parcourt une distance approximative de 28 kilomètres pour une durée approximative de 45 minutes. Lors de la réalisation de cette étude, le financement de ce circuit devait passer du volet I au volet III.

Tableau 34 : 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
	Galeries 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

2.7.1 **Minibus HSF avec desserte de l'Université de Sherbrooke**

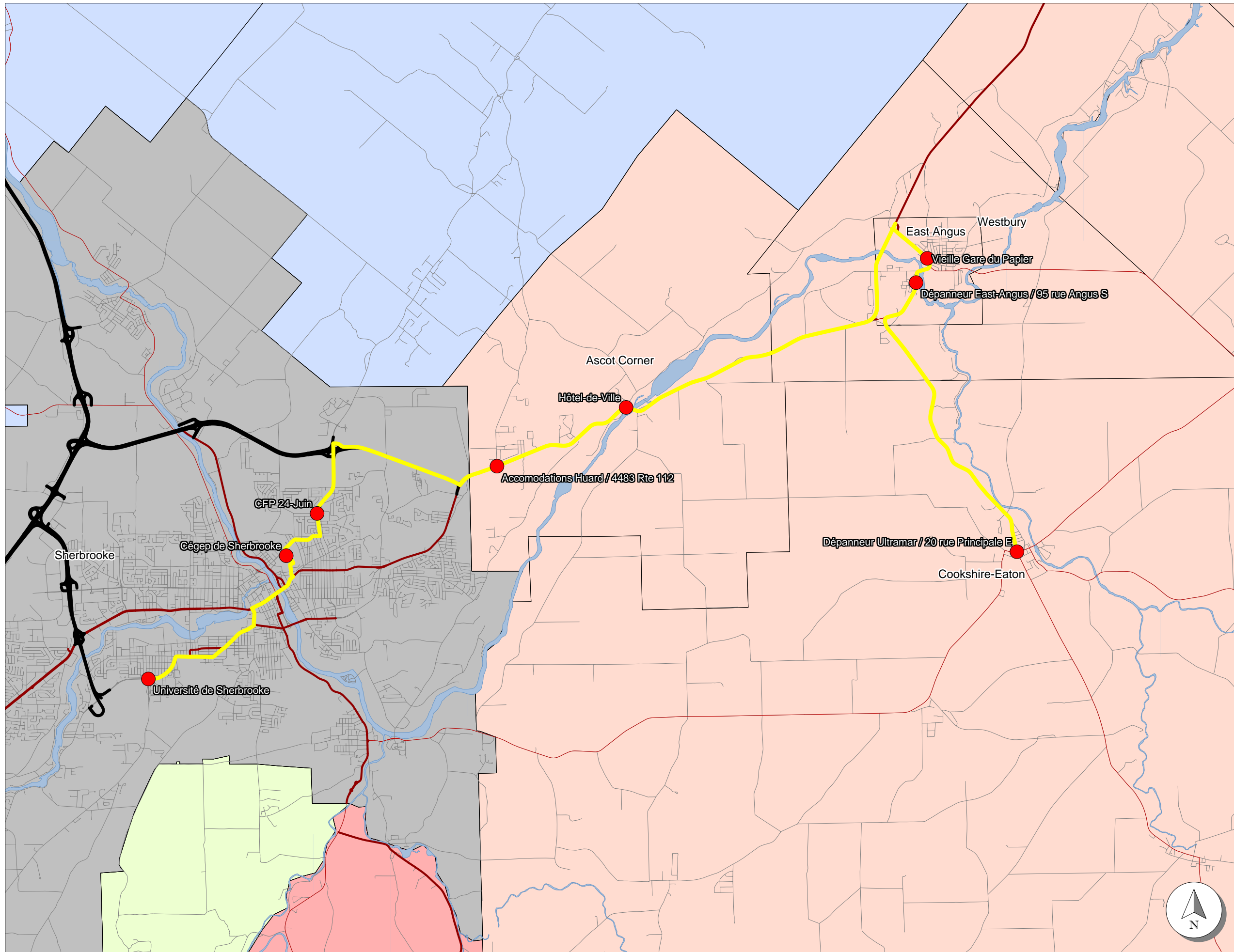
2.7.1.1 *Le tracé précis de la desserte et les arrêts proposés*

Ce circuit débute au cœur de la municipalité de Cookshire et reprend le tracé actuel du Minibus HSF jusqu'à Ascot Corner. De là, il emprunte la route 112 puis la 610 pour desservir le centre 24 Juin et le Cégep de Sherbrooke via la 12 avenue, en empruntant la rue du 24 juin puis se rend à la Station du Cégep. Par la suite, le tracé emprunte la rue King, puis la rue Belvédère Sud pour rejoindre le boulevard Galt Ouest pour aller desservir l'université.

Puisqu'un nombre important d'étudiants fréquentent l'Université de Sherbrooke, la desserte de l'établissement en transport collectif représente un choix sensé. En le desservant directement, ses étudiants s'éviteront les transferts avec le réseau de la STS. De surcroît, cela permettra d'augmenter l'achalandage du circuit.

Ce trajet parcourt une distance de 40 km et dure une heure.

La carte 8 à la page 97 illustre ce circuit.



Légende :

Municipalités régionales de comtés

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

- Autoroute
- Route nationale
- Route régionale
- Route locale

- Arrêts
- Parcours modifié

Sources :
MTQ, Gouvernement du Québec, 2012.
Adresses Québec © Gouvernement 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 8
TRACÉ MODIFIÉ DU MINIBUS HSF**

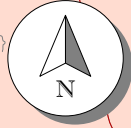
Projet : **ÉTUDE DES BESOINS ET DES SOLUTIONS
POSSIBLES POUR LE DÉVELOPPEMENT DU
TRANSPORT COLLECTIF INTERMRC EN ESTRIE
SCÉNARIOS DE DESSERTES INTERMRC**

Échelle : 1 cm = 1 km

Date : Mars 2013

015-P-0001302-0-00-703-GT-D-0008-01

Rév. 01



2.7.1.2 *Le nombre de voyages par période de la journée, par jour de la semaine et par période de l'année*

Le tracé étant toujours destiné à une clientèle étudiante, les trois départs et retours se font du lundi au vendredi en fonction des horaires suivants :

Tableau 35 : Horaire aller Cookshire-Eaton — Sherbrooke

	Lundi au vendredi		
Cookshire-Eaton	01-02	01-04	01-06
Cookshire-Eaton	07:15	11:35	17:15
East-Angus			
East-Angus sud	7:24	11:44	17:24
East-Angus nord	7:27	11:47	17:27
Ascot Corner			
Ascot Corner Centre	7:40	12:00	17:40
Ascot Corner Ouest	7:45	12:05	17:45
Sherbrooke			
24-juin	7:55	12:15	17:56
Cégep	8:00	12:20	18:01
Université	8:15	12:35	18:16

Tableau 36 : Horaire retour Sherbrooke — Cookshire-Eaton

	Lundi au vendredi			
Sherbrooke	01-01	01-03	01-05	01-07
Université	08:20	12:40	16:10	18:20
Cégep	8:35	12:55	16:25	18:35
24-Juin	8:40	13:00	16:30	18:40
Ascot Corner				
Ascot Corner Ouest	8:50	13:10	16:40	18:50
Ascot Corner Centre	8:55	13:15	16:45	18:55
East-Angus				
East-Angus nord	9:08	13:28	16:58	19:08
East-Angus sud	9:11	13:31	17:01	19:11
Cookshire-Eaton				
Cookshire-Eaton	9:20	13:40	17:10	19:20

Le type de véhicule utilisé

Afin d'effectuer ces heures de service, un seul véhicule sera nécessaire. D'après l'achalandage estimé au tableau 33 à la page 95, un peu plus de quarante-et-un (41) usagers, auxquels s'ajouteront trois (3) passagers provenant du transport d'appoint, sont prévus pour le service à maturité. Il est donc suggéré d'utiliser un autobus de type intermédiaire. Ce type de véhicule peut accueillir quarante-deux (42) passagers assis ou trente-six (36) passagers assis et deux (2) fauteuils roulants. Il est avantageux d'investir tôt dans des véhicules accessibles puisqu'une offre de transport universellement accessible permet de jumeler et d'accroître l'offre en transport adapté. Cela permet également de diminuer les pressions budgétaires pesant sur le transport adapté.

Dans la cadre de l'établissement d'un contrat de service avec un transporteur, le total des heures annuelles devient un indice important. Deux façons sont principalement utilisées pour représenter le volume de service qu'un véhicule effectue : les **heures commerciales** (ou productives) qui comprennent les heures à l'horaire et les temps d'attente entre départs, et les **heures totales** (ou garage-garage) qui englobent entièrement les heures qu'effectue le véhicule, de sa sortie du garage du transporteur à son retour.

Pour le **scénario proposé**, le total des heures de service s'élève à 2 335 heures totales.

Bien que le service ne soit pas effectué pendant toute l'année, à cause du congé estival des étudiants, le total des heures annuelles est calculé en fonction du nombre de jours ouvrables total dans un an, soit une moyenne de 250 jours. Lorsqu'il est question de rencontrer un transporteur, le temps improductif peut entrer dans l'équation afin de déterminer des tarifs horaires. Aussi, les kilométrages productifs et improductifs peuvent également influencer le processus.

2.7.1.3 *Les opportunités de stationnements incitatifs sur le parcours*

Une opportunité de stationnement incitatif est possible à la vieille gare d'East Angus, mais le nombre de places est limité.

2.7.1.4 *Les lieux de destinations et d'origine à Sherbrooke et le potentiel d'intermodalité avec le réseau urbain de la Société de transport de Sherbrooke*

Le circuit proposé comporte trois arrêts dans la ville de Sherbrooke. Les destinations choisies représentent des secteurs clés de la ville et permettent l'accès et à des institutions d'enseignement supérieur et au réseau de la STS.

Le centre de formation professionnelle 24 Juin est la première destination sherbrookoise desservie.

La deuxième destination est la station du Cégep. Il s'agit du deuxième plus grand point de correspondance du réseau de la STS et permet un lien vers les autres destinations d'intérêt, dont l'Université de Sherbrooke.

Finalement, L'Université de Sherbrooke est l'un des plus grands établissements d'enseignement supérieur de la région Sherbrookoise et constitue le point de chute du circuit.

2.7.1.5 *Recommandation concernant l'information aux voyageurs*

La promotion et la communication du transport collectif en milieu rural sont primordiales pour assurer sa pérennité. Le site Internet de la MRC du Haut-Saint-François fait la promotion du service de minibus déjà en place. Cependant, puisque la MRC ne détient pas la compétence en transport adapté, seule l'information concernant le transport collectif se retrouve sur son site. Le livret horaire du service y est présenté en format PDF; on y retrouve les tarifs, les points d'embarquement et de débarquement de même que les points de vente des titres. Le Centre Jeunesse-Emploi du Haut-Saint-François étant l'un des instigateurs de ce projet fait également la promotion de ce service.

Le succès du service offert démontre l'importance de partager l'information à l'ensemble de la population. Les méthodes utilisées par le service de transport collectif font partie des stratégies mises de l'avant par le *Guide d'intervention en transport collectif en milieu rural*²³. Le guide consacre plusieurs pages sur le plan de communication et le plan promotionnel. D'autres pourraient également être utilisées de façon périodique afin de retransmettre une information à jour, à la bonne clientèle et au bon moment.

2.7.1.6 *L'éligibilité de la desserte aux programmes de subvention disponibles*

Pour le présent projet, il était donc important de respecter l'un des critères du programme cités à la section 2.3.1.7 à la page 26. Il fallait s'assurer que le point de départ du service était à l'extérieur de la région métropolitaine de recensement

²³ Fédération québécoise des municipalités, l'Association des transports collectifs ruraux du Québec et l'Association des propriétaires d'autobus du Québec (2009) *Guide d'intervention en transport collectif en milieu rural*, 124 pages.

(RMR) de Sherbrooke, laquelle englobe la municipalité d'Ascot Corner. Ce pourquoi, il a son point d'origine à Cookshire-Eaton.

Bien que le parcours proposé s'étende sur 40 km, le critère des 50 km ne s'applique pas.

Pour ce qui est du type de véhicule utilisé, bien que le décret mentionne à l'article 25, au deuxième paragraphe, que le service est offert avec un autocar, le type de véhicule demeure à titre indicatif seulement et le MTQ est prêt à évaluer au cas par cas les demandes de financement qui sont faites dans le cadre du programme. L'utilisation de véhicule de type minibus, ou autre qu'un autocar demeure donc une possibilité aux yeux du MTQ.

2.7.1.7 *Les partenariats*

Bien qu'ils ne soient pas considérés dans l'élaboration du plan budgétaire, une part des revenus du service proposé peut provenir de partenaires financiers, particulièrement des partenaires qui trouvent un intérêt dans le service offert.

La clientèle étudiante représente la clientèle cible de ce circuit. Les établissements d'enseignement peuvent donc représenter des partenaires potentiels. Le cégep de Sherbrooke est l'un des partenaires financiers qui permettent à ses étudiants un remboursement d'une partie du prix d'un titre mensuel de la ligne Cookshire-Eaton — Sherbrooke. Les étudiants utilisant le transport collectif peuvent, sur demande, obtenir un remboursement de 10 \$ à 15 \$ sur un laissez-passer mensuel.

Aussi, les institutions financières de la région ont souvent une implication dans le milieu communautaire, incluant la dimension du transport collectif. À ce titre, la MRC du Haut-Saint-François a obtenu un partenariat avec les Caisses Desjardins, faisant bénéficier les usagers directement en baissant la tarification. Les revenus peuvent également passer par la publicité faite sur et dans les autobus, sur le livret horaire, etc.

Des organismes locaux comme les CLD sont aussi pressentis comme des partenaires potentiels et un représentant régional comme la Conférence régionale des élus de l'Estrie peut aussi apporter un soutien dans sa promotion du service lors du démarrage. En effet, par définition la CRÉ peut donner un soutien dans des projets reconnus comme structurants pour sa région, entre autres le transport collectif.

Enfin, certains organismes ou employeurs auront un intérêt à disposer d'un lien de transport reliant la MRC de Haut-Saint-François à Sherbrooke. La compagnie Cascades pourrait être interpellée par un service de transport en commun et est

éligible à certaines sources de financement, notamment par le Programme-employeur.

2.7.1.8 *Les revenus et coûts estimés*

2.7.1.8.1 *Les revenus estimés*

La mise en place et le maintien d'un service proposent généralement un mode de financement utilisateur-payeur et le transport collectif n'y échappe pas. Pour les besoins de l'exercice, l'hypothèse pour la tarification s'est basée sur le tarif déjà en vigueur sur cette ligne.

- ▶ Titre mensuel régulier = **50,00 \$**;

Ainsi, en ayant à disposition les montants pour des titres mensuels, il est possible d'établir un revenu annuel par rapport à la quantité d'usagers. Pour estimer les revenus du service proposé, l'hypothèse entend qu'un étudiant voyagera pendant huit (8) mois de l'année et qu'un travailleur utilisera le service pendant onze (11) mois. Avec une clientèle composée à 75 % d'étudiant, les revenus estimés sont les suivants :

- ▶ 20 étudiants x 50,00 \$ pendant 8 mois, soit **8 000,00 \$**;
- ▶ 7 autres usagers x 50.00 \$ pendant 11 mois, soit **3 850,00 \$**.

À travers la tarification à l'usager, il faudra déterminer des points de vente pour les titres du service concerné. Afin que ce soit avantageux pour les commerçants, il faudra mettre au point des ententes avec les points de vente déterminés pour déterminer la commission sur les ventes de titre. Généralement, la commission est de l'ordre de 5 %.

Il est conseillé de réévaluer les tarifs puisque ceux-ci sont passablement inférieurs à ceux présents sur le territoire. Une révision tarifaire permettrait d'absorber certains des coûts d'exploitation engendrés par les modifications au service.

2.7.1.8.2 *Les coûts estimés*

Le coût estimé variera grandement en fonction du scénario de desserte qui sera retenu et du type de véhicule utilisé. Cependant, certaines dépenses demeurent similaires. Les coûts d'exploitation ont été calculés à partir d'une référenciation de la région montréalaise. Bien que nous ayons contacté trois différents transporteurs oeuvrant sur le territoire de l'Estrie, aucun ne fut en mesure de répondre à nos questions.

Les dépenses d'exploitation

Les frais sont principalement composés des coûts du fonctionnement des autobus, basés sur des tarifs horaires, et de frais entourant la communication et les tâches administratives relatives au service. Pour les besoins de l'exercice, les frais d'administration sont évalués à 10 % pour l'exploitation du service. Le coût annuel de ce scénario serait de **186 000 \$** pour 2 287 heures totales.

Plan budgétaire synthèse

Avant de présenter les différents éléments du plan budgétaire synthèse, il importe de préciser quelques points. L'hypothèse de base ne prend pas en considération la clientèle de travailleurs qui voudraient se rendre sur le territoire de la MRC du Haut-Saint-François. Des entreprises partenaires pourraient être sollicitées par le biais du Programme-employeur. Le calcul des revenus est donc comptabilisé en fonction du nombre théorique d'étudiants et de travailleurs quittant le territoire de la MRC et se dirigeant vers Sherbrooke.

Différents éléments composent la synthèse budgétaire présentée ci-dessous. Celle-ci représente les coûts d'implantation à l'an 1. Afin de mieux comprendre sa composition et le calcul des coûts, voici une brève description des éléments :

- ▶ Les **opérations** représentent les coûts de fonctionnement des autobus, habituellement correspondant à la facture du transporteur. Elles représentent le coût sur douze (12) mois, ne prenant pas compte des périodes de congés scolaires;
- ▶ L'**administration** représente 10 % des coûts d'exploitation;
- ▶ La **commission sur les ventes** de 5 % représente les retours aux points de vente, en proportion au volume de ventes effectuées. La commission se base sur l'élément de **tarification à l'utilisateur**, calculée en fonction de la tarification suggérée;
- ▶ Au niveau de la **communication**, le montant de base à l'année 1 est de 10 000 \$. Cet élément n'est pas récurrent ;
- ▶ Les **frais d'utilisation pour les équipements de la STS** tiennent compte des modalités exprimées;
- ▶ Aucuns **frais de négociation** avec un transporteur n'ont été inclus au budget, puisque le circuit est déjà en opération et est conforme aux diverses modalités d'application des subventions du volet III;
- ▶ Aucun **abribus** n'est budgété pour l'instant;
- ▶ Pour ce qui est de la **signalisation**, les montants ont été insérés dès la première année, car il importe d'avoir une signalisation pour la clientèle. Aucun revenu en subvention n'a été inscrit. Cet élément n'est pas récurrent;
- ▶ Enfin, les **contributions municipales supplémentaires** représentent le manque à combler, après application de la **subvention du gouvernement du Québec (volet III)** et la **contribution de la MRC** (prérequis pour la subvention au volet III).

Tableau 37 : Synthèse budgétaire à l'implantation : Cookshire-Eaton — Sherbrooke

	Année 1
Dépenses	
Opérations	187 000 \$
Administration (10% des opérations)	18 700 \$
Commission sur les ventes (5%)	600 \$
Frais - d'entretien équipements STS	1 500 \$
TOTAL des dépenses	207 800 \$
Frais non récurrents	
Frais - négociation transporteur	- \$
Communication	2 000 \$
Atribus	- \$
Signalisation	400 \$
TOTAL des frais non récurrents	2 400 \$
Revenus	
Tarification à l'usager	11 850 \$
Subvention (volet 3)	100 000 \$
TOTAL des revenus	111 850 \$
Contributions du milieu	
Contributions du milieu	98 350 \$

Le tableau 22 présente, à titre indicatif, le budget d'opération du circuit à l'an cinq. Les coûts présentés ont été indexés de deux pour cent par année.

Tableau 38 : Budget d'opération du circuit Coaticook — Sherbrooke, à l'an 5.

	Année 5
Dépenses	
Opérations	202 415 \$
Administration (10% des opérations)	20 241 \$
Commission sur les ventes (5%)	969 \$
Frais - d'entretien équipements STS	1 500 \$
Communication	2 000 \$
TOTAL des dépenses	227 125 \$
Revenus	
Tarification à l'utilisateur	19 376 \$
Subvention (volet 3)	100 000 \$
TOTAL des revenus	119 376 \$
Contributions du milieu	
Contributions du milieu	107 750 \$

2.7.1.9 *Les permis ou contrats nécessaires, lois et règlements à respecter*

Bien qu'aucun transport ne soit détenteur d'un permis, il serait normal de faire affaire en premier avec le transporteur actuel sous contrat.

2.7.2 Transport d'appoint : Weedon – Minibus HSF

2.7.2.1 *Le tracé précis de la desserte et les arrêts proposés*

Ce circuit débute au cœur de la municipalité de Weedon sur la rue au Centre communautaire sur la rue des Érables. De là, il se dirige vers la route 112 et l'emprunte pour se diriger vers Dudswell. Rendu à Dudswell, le circuit emprunte la route 255 pour se diriger vers le bureau municipal situé au 25, Main. Le circuit regagne ensuite la route 255 pour regagner l'arrêt de La Vieille Gare du Papier située à East Angus.

La carte 9 à la page 108 illustre ce circuit.

2.7.2.2 *La clientèle cible et la fréquentation attendue du réseau*

Les besoins identifiés démontrent des besoins pour les étudiants, lesquels sont bien desservis pour les municipalités adjacentes à la ville de Sherbrooke. Un service de transport d'appoint permettrait aux étudiants vivants dans l'est de la MRC, de même qu'aux autres usagers potentiels, d'accéder à la ligne de transport collectif déjà bien implantée sur le territoire.

Le tableau suivant illustre l'achalandage estimé pour le circuit de taxibus :

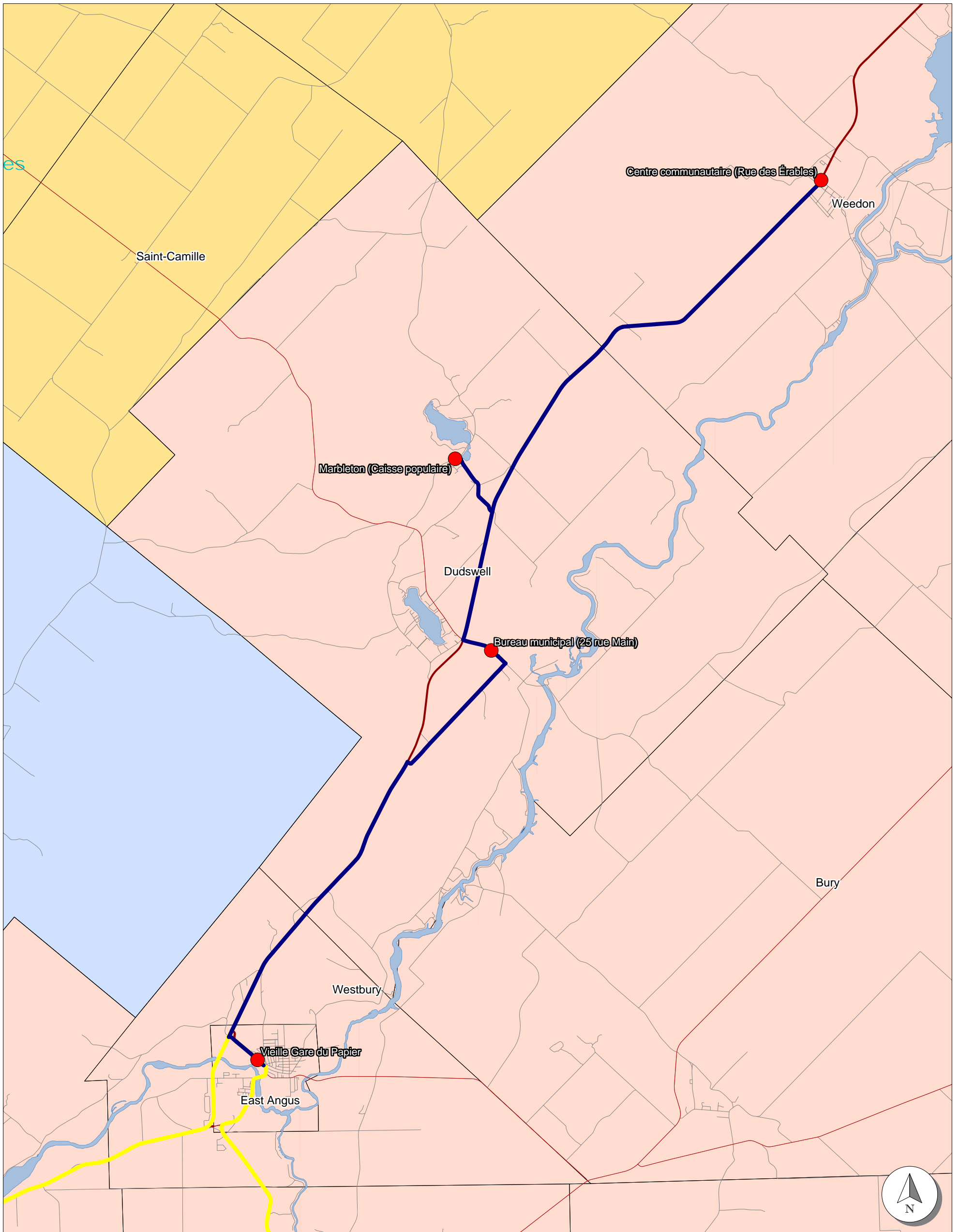
Tableau 39 : Achalandage projeté : Weedon et Dudswell

MUNICIPALITÉ SDESSERVIES	# D'INSCRIPTIONS UDES	# D'INSCRIPTIONS CÉGEP DE SHERBROOKE	TOTAL	# D'ÉTUDIANTS (4,65 % DES ÉTUDIANTS)	# DE TRAVAILLEURS (1 POUR 3 ÉTUDIANTS)	TOTAL
Weedon	14	31	45	2	1	3
Dudswell	13	15	28	1	0	1
TOTAL	27	46	73	3	1	4

Il est souvent recommandé de diviser le nombre total par deux (2), puisque les gens sont plus réfractaires à utiliser un service avec correspondance. Il serait plus juste d'anticiper deux passagers supplémentaires.

2.7.2.3 *Le nombre de voyages par période de la journée, par jour de la semaine et par période de l'année*

Le nombre de voyages prévu par jour devra s'arrimer avec l'horaire du Minibus HSF déjà en place. Cependant, étant donné le faible achalandage escompté, il est recommandé de faire ce service sur appel.



Légende :

Municipalités régionales de comtés

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

- Autoroute
- Route nationale
- Route régionale
- Route locale
- Arrêts
- Parcours d'appoint
- Circuit Cookshire-Eaton - Sherbrooke

Note :

Sources :
 MTQ, Gouvernement du Québec, 2012.
 Adresses Québec © Gouvernement du Québec, 2012.

**SOCIÉTÉ
 GESTRANS**

Produit par : Ian D'Arçon, B. Urb.

Vérfié par : David Viannay, B.A.A.

Approuvé par : Jacques Deslauriers, ing.



Conférence régionale
 des élus de l'Estrie

Titre : **CARTE 9
 TRACÉ DU CIRCUIT D'APPOINT WEEDON -
 SHERBROOKE**

Projet : **ÉTUDE DES BESOINS ET DES SOLUTIONS
 POSSIBLES POUR LE DÉVELOPPEMENT DU
 TRANSPORT COLLECTIF INTERMRC EN ESTRIE
 SCÉNARIOS DE DESERTES INTERMRC**

Échelle : 1 cm = 1 km

Date : Mars 2013

015-P-0001302-0-00-703-GT-D-0009-01

Rév. 01

2.7.2.4 *Les opportunités de stationnements incitatifs sur le parcours*

Puisque le nombre d'usagers estimés est relativement faible, l'utilisation d'espace de stationnement d'établissements publics, tels les bureaux municipaux semblent appropriés.

2.7.2.5 *Les lieux de destinations et d'origine à Sherbrooke et le potentiel d'intermodalité avec le réseau urbain de la Société de transport de Sherbrooke*

Ce circuit ne permet pas de connexion directe avec le service de transport en commun de la STS.

Les principaux lieux de destination correspondent aux lieux déjà desservis par le Minibus HSF.

2.7.2.6 *Recommandation concernant l'information aux voyageurs*

La promotion et la communication du transport collectif en milieu rural sont primordiales pour assurer sa pérennité. Le *Guide d'intervention en transport collectif en milieu rural*²⁴ a d'ailleurs consacré plusieurs pages sur le plan de communication et le plan promotionnel (thème 5).

Parmi les stratégies de promotion et d'informations possibles, la publicité devra cibler des clientèles spécifiques et l'ensemble des citoyens de la MRC. Diverses activités de sensibilisation pourront être effectuées par les moyens suivants :

- ▶ Conférence de presse, publicité dans les journaux, les bulletins municipaux et les radios locales;
- ▶ L'affichage des services disponibles (liaisons possibles, modes, horaires et autres modalités d'utilisations) à des points de services municipaux tels que les organismes communautaires, de santé, d'aide à l'emploi, de formation, mais aussi chez les employeurs importants sur le territoire;
- ▶ La diffusion des informations sur le site de la STS, car le transport collectif d'appoint apportera de la nouvelle clientèle à la STS et vice versa, des utilisateurs de la STS seront informés des possibilités de transport en région;
- ▶ La vente de titres dans plusieurs points de vente sur le territoire;

²⁴ Fédération québécoise des municipalités, l'Association des transports collectifs ruraux du Québec et l'Association des propriétaires d'autobus du Québec (2009) *Guide d'intervention en transport collectif en milieu rural*, 124 pages.

- Un programme de rencontre d'information avec les regroupements d'organismes communautaires sur chaque territoire.

Les corporations des transports collectifs auront aussi avantage à faire de la publicité pour ses circuits réguliers. Un horaire affiché informera les résidents des trajets existants selon l'horaire, la destination et le jour.

2.7.2.7 *L'éligibilité de la desserte aux programmes de subvention disponibles*

Ce service d'appoint devra être subventionné par le volet I, puisqu'il s'agit d'un réseau de desserte local afin de venir renflouer un circuit régional déjà mis en place.

2.7.2.8 *Les partenariats*

Bien qu'ils ne soient pas considérés dans l'élaboration du plan budgétaire, une part des revenus du service proposé peut provenir de partenaires financiers, particulièrement des partenaires qui trouvent un intérêt dans le service offert.

La clientèle étudiante représente la clientèle cible de ce circuit. Les établissements d'enseignement peuvent donc représenter des partenaires potentiels. Le cégep de Sherbrooke est l'un des partenaires financiers qui permettent à ses étudiants un remboursement d'une partie du prix d'un titre mensuel.

Aussi, les institutions financières de la région ont souvent une implication dans le milieu communautaire, incluant la dimension du transport collectif. À ce titre, la MRC Haut-Saint-François a obtenu un partenariat avec les Caisses Desjardins, faisant bénéficier les usagers directement en baissant la tarification. Les revenus peuvent également passer par la publicité faite sur et dans les autobus, sur le livret horaire, etc. Cette entente pourrait être étendue à l'utilisation du taxibus.

Des organismes locaux comme les CLD sont aussi pressentis comme des partenaires potentiels et un représentant régional comme la Conférence régionale des élus de l'Estrie peut aussi apporter un soutien dans sa promotion du service. En effet, par définition la CRÉ peut donner un soutien lors du démarrage de projets reconnus comme structurants pour sa région, entre autres le transport collectif.

Enfin, certains organismes ou employeurs auront un intérêt à disposer d'un lien de transport reliant la MRC du Haut-Saint-François à Sherbrooke, notamment par le Programme-employeur.

La Société de transport de Sherbrooke demeure un partenaire clé de cette entreprise. Puisque le circuit proposé utilise la station du Cégep de Sherbrooke, une entente devra être conclue afin d'utiliser le quai.

2.7.2.9 *Les revenus et coûts estimés*

Les revenus et coûts estimés sont difficilement quantifiables, puisqu'il s'agit ici d'un service d'appoint en taxibus sur réservation.

La tarification utilisée est au taximètre. Tel que prévu à l'Annexe 4, les règles de tarification au taximètre ont été révisées et fixées par la décision MPTC12-00012 au prix suivant :

Tableau 40 : Tarification au taximètre, janvier 2012.

TARIFS AVEC TPS ET TVQ	JANVIER 2012
Au départ	3,45 \$
Par kilomètre	1,70 \$
Par heure	38,05 \$
Par minute	0,63 \$

Le circuit proposé en taxibus est d'une distance de 34 km et d'une durée de 30 minutes. Au taux du taximètre, le tarif serait d'environ 61,25 \$. Dans l'hypothèse où ce service serait utilisé 167 jours par an, deux fois par jour, le coût annuel serait de 20 457,50 \$.

L'organisme pourrait dans le cas d'un transport régulier déterminer un prix fixe pour la course en accord avec la compagnie de taxi (course étalon).

La facturation des services de taxi est, par définition, liée à l'utilisation des voitures, au kilométrage et au temps d'attente effectué au cours d'une course (tarification établie par la Commission des transports du Québec). Le taxi permet d'améliorer la desserte et d'optimiser l'utilisation des autobus.

2.7.2.10 *Les permis ou contrats nécessaires, lois et règlements à respecter*

Trois agglomérations de taxi sont présentes sur le territoire de la MRC. Celles-ci devront être approchées afin de réaliser le service proposé. Par contre, Dudswell et Weedon ne font pas partie d'une agglomération de taxi.

2.7.3 Transport d'appoint : Scotstown – Minibus HSF

2.7.3.1 *Le tracé précis de la desserte et les arrêts proposés*

Ce circuit débute au cœur de la municipalité de Scotstown sur la rue Ditton au coin d'Argyle. De là, il se dirige vers le chemin Victoria route 214 et l'emprunte pour se diriger vers Bury. Rendu à Bury, le circuit bifurque sur la rue McIver et tourne à droite sur la rue Main. Un arrêt est situé au coin des rues Main et Saint-Paul. Après, le circuit suit la rue Main pour regagner la route 108 et rejoindre le minibus HSF à son point de départ au 20 rue Principale est à Cookshire.

La Carte 10 à la page 113 illustre ce tracé.

2.7.3.2 *La clientèle cible et la fréquentation attendue du réseau*

Les besoins identifiés démontrent des besoins pour les étudiants, lesquels sont bien desservis pour les municipalités adjacentes à la ville de Sherbrooke. Un service de transport d'appoint permettrait aux étudiants vivant dans l'est de la MRC, de même qu'aux autres usagers potentiels, d'accéder à la ligne de transport collectif déjà bien implantée sur le territoire.

Le tableau suivant illustre l'achalandage estimé pour le circuit de taxibus :

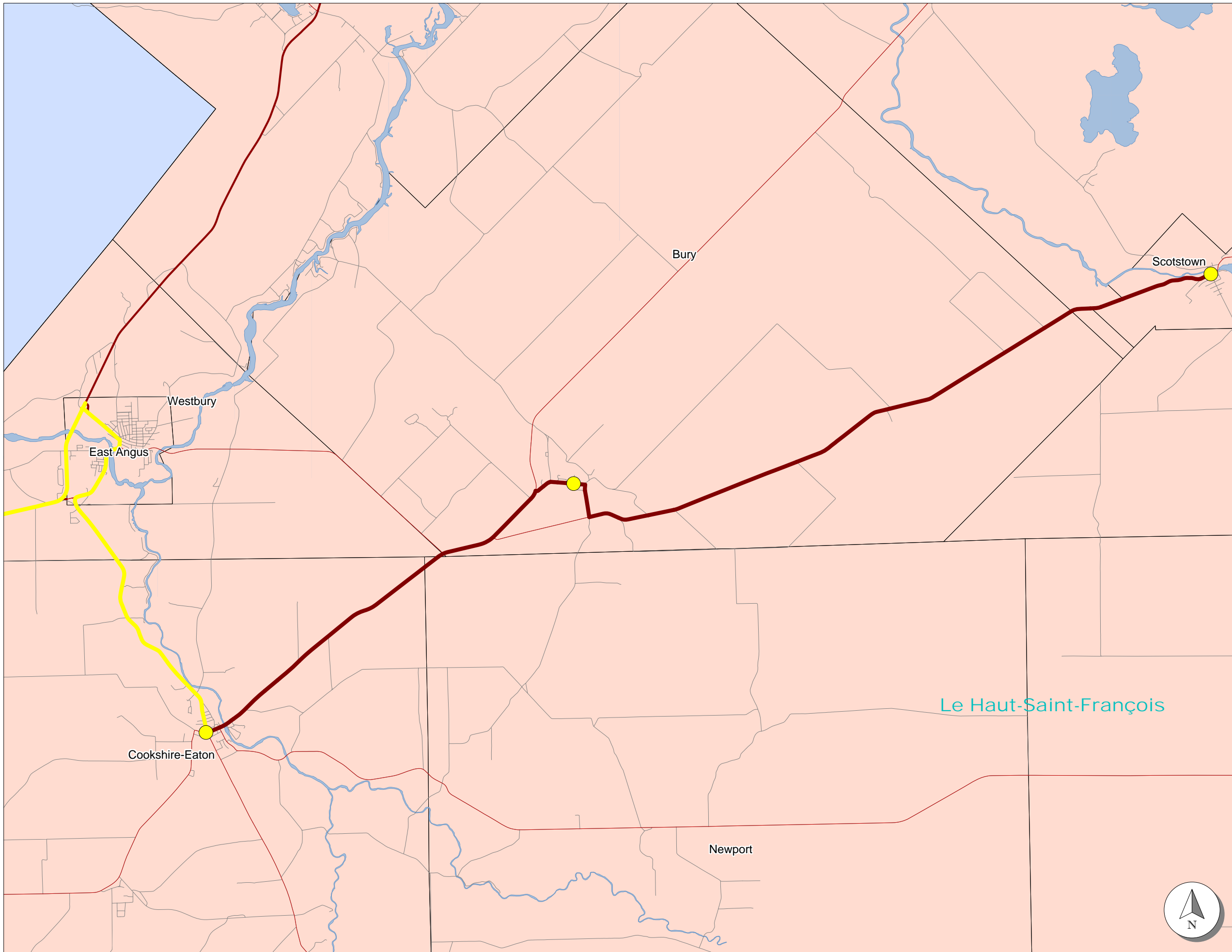
Tableau 41 : Achalandage projeté : Bury et Scotstown

MUNICIPALITÉS DESSERVIES	# D'INSCRIPTIONS UDES	# D'INSCRIPTIONS CÉGEP DE SHERBROOKE	TOTAL	# D'ÉTUDIANTS (4,65 % DES ÉTUDIANTS)	# DE TRAVAILLEURS (1 TRAVAILLEUR POUR 3 ÉTUDIANTS)	TOTAL
Bury	13	6	19	1	0	1
Scotstown	5	8	13	1	0	1
Total	18	14	32	2	0	2

Il est souvent recommandé de diviser le nombre total par deux (2), puisque les gens sont plus réfractaires à utiliser un service avec correspondance. Il serait plus juste d'anticiper un seul passager supplémentaire.

2.7.3.3 *Le nombre de voyages par période de la journée, par jour de la semaine et par période de l'année*

Le nombre de voyages prévu par jour devra s'arrimer avec l'horaire du Minibus HSF déjà en place. Cependant, étant donné le faible achalandage escompté, il est recommandé d'offrir ce service sur appel.



Légende :

Municipalités régionales de comtés

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

- Autoroute
- Route nationale
- Route régionale
- Route locale

- Arrêts
- Parcours d'appoint
- Circuit Cookshire-Eaton - Sherbrooke

Sources :
MTQ, Gouvernement du Québec, 2012.
Adresses Québec © Gouvernement 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 10
TRACÉ DU CIRCUIT D'APPOINT
SCOTSTOWN - SHERBROOKE

Projet :
ÉTUDE DES BESOINS ET DES SOLUTIONS
POSSIBLES POUR LE DÉVELOPPEMENT DU
TRANSPORT COLLECTIF INTERMRC EN ESTRIE
SCÉNARIOS DE DESSERTES INTERMRC

Échelle : 1 cm = 1 km

Date : Mars 2013

015-P-0001302-0-00-703-GT-D-0010-01

Rév. 01

2.7.3.4 *Les opportunités de stationnements incitatifs sur le parcours*

Puisque le nombre d'usagers estimés est relativement faible, l'utilisation d'espace de stationnement d'établissements publics, tels les bureaux municipaux semblent appropriés.

2.7.3.5 *Les lieux de destinations et d'origine à Sherbrooke et le potentiel d'intermodalité avec le réseau urbain de la Société de transport de Sherbrooke*

Ce circuit ne permet pas de connexion directe avec le service de transport en commun de la STS.

Les principaux lieux de destination correspondent aux lieux déjà desservis par le Minibus HSF.

2.7.3.6 *Recommandation concernant l'information aux voyageurs*

La promotion et la communication du transport collectif en milieu rural sont primordiales pour assurer sa pérennité. Le *Guide d'intervention en transport collectif en milieu rural*²⁵ a d'ailleurs consacré plusieurs pages sur le plan de communication et le plan promotionnel (thème 5).

Parmi les stratégies de promotion et d'informations possibles, la publicité devra cibler des clientèles spécifiques et l'ensemble des citoyens de la MRC. Diverses activités de sensibilisation pourront être effectuées par les moyens suivants :

- ▶ Conférence de presse, publicité dans les journaux et bulletins municipaux et les radios locales ;
- ▶ L'affichage des services disponibles (liaisons possibles, modes, horaires et autres modalités d'utilisations) à des points de services municipaux tels que les organismes communautaires, de santé, d'aide à l'emploi, de formation, mais aussi chez les employeurs importants sur le territoire ;
- ▶ La diffusion des informations sur le site de la STS, car le transport collectif d'appoint apportera de la nouvelle clientèle à la STS et vice versa, des utilisateurs de la STS seront informés des possibilités de transport en région ;
- ▶ La vente de titres dans plusieurs points de vente sur le territoire ;

²⁵ Fédération québécoise des municipalités, l'Association des transports collectifs ruraux du Québec et l'Association des propriétaires d'autobus du Québec (2009) *Guide d'intervention en transport collectif en milieu rural*, 124 pages.

- Un programme de rencontre d'information avec les regroupements d'organismes communautaires sur chaque territoire.

Les corporations des transports collectifs auront aussi avantage à faire de la publicité pour ses circuits réguliers. Un horaire affiché informera les résidents des trajets existants selon l'horaire, la destination et le jour.

2.7.3.7 *L'éligibilité de la desserte aux programmes de subvention disponibles*

Ce service d'appoint devra être subventionné par le volet I, puisqu'il s'agit d'un réseau de desserte local afin de venir renflouer un circuit régional déjà mis en place.

2.7.3.8 *Les partenariats*

Bien qu'ils ne soient pas considérés dans l'élaboration du plan budgétaire, une part des revenus du service proposé peut provenir de partenaires financiers, particulièrement des partenaires qui trouvent un intérêt dans le service offert.

La clientèle étudiante représente la clientèle cible de ce circuit. Les établissements d'enseignement peuvent donc représenter des partenaires potentiels. Le cégep de Sherbrooke est l'un des partenaires financiers qui permettent à ses étudiants un remboursement d'une partie du prix d'un titre mensuel.

Aussi, les institutions financières de la région ont souvent une implication dans le milieu communautaire, incluant la dimension du transport collectif. Par exemple, les MRC de Coaticook et du Haut-Saint-François ont obtenu un partenariat avec les Caisses Desjardins, faisant bénéficier les usagers directement en baissant la tarification. Les revenus peuvent également passer par la publicité faite sur et dans les autobus, sur le livret horaire, etc.

Des organismes locaux comme les CLD sont aussi pressentis comme des partenariats possibles et un représentant régional, par exemple la Conférence régionale des élus de l'Estrie, peut aussi apporter un soutien dans sa promotion du service. En effet, par définition la CRÉ peut donner un soutien lors du démarrage de projets reconnus comme structurants pour sa région, entre autres le transport collectif.

Enfin, certains organismes ou employeurs auront un intérêt à disposer d'un lien de transport reliant la MRC du Haut-Saint-François à Sherbrooke, notamment par le Programme-employeur.

La Société de transport de Sherbrooke demeure un partenaire clé de cette entreprise. Puisque le circuit proposé utilise la station du Cégep de Sherbrooke, une entente devra être conclue afin d'utiliser le quai.

2.7.3.9 *Les revenus et coûts estimés*

Les revenus et coûts estimés sont difficilement quantifiables, puisqu'il s'agit ici d'un service d'appoint en taxibus sur réservation.

La tarification utilisée est au taximètre. Tel que prévu à l'Annexe 3, les règles de tarification au taximètre ont été révisées et fixées par la décision MPTC12-00012 au prix suivant :

Tableau 42 : Tarification au taximètre, janvier 2012.

TARIFS AVEC TPS ET TVQ	JANVIER 2012
Au départ	3,45 \$
Par kilomètre	1,70 \$
Par heure	38,05 \$
Par minute	0,63 \$

Le circuit proposé en taxibus est d'une distance de 32 km et d'une durée de 30 minutes. Au taux du taximètre, le tarif serait d'environ 57,85 \$. Dans l'hypothèse où ce service serait utilisé 167 jours par an, deux fois par jour, le coût annuel serait de 19 321,90 \$.

L'organisme pourrait dans le cas d'un transport régulier déterminer un prix fixe pour la course en accord avec la compagnie de taxi (course étalon).

La facturation des services de taxi est, par définition, liée à l'utilisation des voitures, au kilométrage et au temps d'attente effectué au cours d'une course (tarification établie par la Commission des transports du Québec). Le taxi permet d'améliorer la desserte et d'optimiser l'utilisation des autobus.

2.7.3.10 *Les permis ou contrats nécessaires, lois et règlements à respecter*

Trois agglomérations de taxi sont présentes sur le territoire de la MRC. Celles-ci devront être approchées afin de réaliser le service proposé. Scotstown fait partie d'une agglomération de taxi et devra faire partie des négociations.

3 LE CADRE LÉGISLATIF

Le tableau 43, aux pages suivantes présente un aperçu des forces et faiblesses ainsi que la législation des divers modes de transport pouvant faire partie de l'offre de transport collectif par une MRC.

Un aperçu de la loi 56 et le mode d'application du programme d'aide gouvernementale concernant son financement mettent en lumière la problématique que vivent les organismes de transport adapté dans les régions rurales.

Tableau 43 : Forces, faiblesses et législation liées aux divers modes de transport

MODES	FORCES	FAIBLESSES	REMARQUES
Réseau scolaire	<ul style="list-style-type: none"> Habituellement aucun coût de mise en œuvre et faible coût pour l'utilisateur Circuits réguliers Variété de la flotte disponible (véhicules conventionnels de capacités diverses, véhicules adaptés, berlines, etc.) 	<ul style="list-style-type: none"> Limité à l'horaire scolaire matin/midi/soir et pas de service l'été (180 jours par année) Absence du service durant les journées pédagogiques, jours de tempête ou grève et les sièges sont non assurés Faible choix de destinations Réticences à mélanger jeunes et adultes Réticences à prendre l'autobus scolaire Véhicules peu confortables et manque de tranquillité Dans le cadre d'un contrat de transport, au moins un élève doit être transporté pour permettre d'offrir le service à d'autres clientèles. Cependant, on pourrait accepter qu'un autobus qui revient vide transporte d'autres clientèles. Certains contrats avec les transporteurs sont basés sur le nombre d'élèves transportés. L'ajout de clientèles « autres » peut impliquer des frais supplémentaires Certains autobus sont au maximum de leur capacité le matin et ne peuvent desservir d'autres clientèles La commission scolaire refuse d'ajouter des parcours ou d'allonger le temps de transport 	<p><u>Cadre législatif :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Loi sur l'instruction publique (article 298) Règlement sur le transport par autobus Loi concernant les services de transport par taxi (article 3) <p><u>Aide gouvernementale :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport : subventionne à 100 % le transport scolaire, matin et soir. Transport scolaire non subventionné le midi <p><u>Services couverts :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> La commission scolaire peut, en vertu de la loi, offrir les places disponibles dans les autobus scolaires à d'autres clientèles et fixer les tarifs pour le transport Le service peut être exécuté en régie et par les transporteurs privés Aucun permis n'est requis pour le transport des élèves par autobus, minibus ou automobile, lorsque le transport est effectué en vertu d'un contrat conclu entre la commission scolaire et le transporteur privé, ou lorsque le transport est effectué par la commission scolaire <p><u>Fonctionnement :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Le transporteur scolaire indique le nombre de places disponibles dans chacune des municipalités. L'utilisateur doit réserver à l'avance

MODES	FORCES	FAIBLESSES	REMARQUES
Covoiturage	<ul style="list-style-type: none"> • Faible coût de mise en œuvre • Connu et populaire chez les jeunes 	<ul style="list-style-type: none"> • Pas toujours possible de trouver un transport convenant à la destination et l'horaire recherchés • Il faut prendre garde de ne pas faire concurrence aux taxis 	<p><u>Cadre législatif :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Loi concernant les services de transport par taxi (Chapitre S-6.01 art 3) • Loi sur les transports (Chapitre T-12 art. 36) <p><u>Programme de subvention :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ministère des Transports : Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional (volet 1 : Transport collectif en milieu rural) • Ministère des Transports : Programme d'aide gouvernementale aux modes de transport alternatifs à l'automobile : Programme-employeur <p><u>Services couverts :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Le transport de personnes contre rémunération est autorisé sans permis lorsqu'il est un service de covoiturage. La loi précise qu'une personne peut effectuer du covoiturage, sur un même trajet, lorsque seuls les frais de transport sont partagés. • Ce système fonctionne généralement assez bien entre des centres urbains importants, mais est plus difficile à établir en milieu rural • Nécessite un système de réservation et de répartition • Utilisé par les jeunes, les travailleurs et les voyageurs

MODES	FORCES	FAIBLESSES	REMARQUES
Minibus ou autobus rural	<ul style="list-style-type: none"> • Horaire étendu • Plusieurs choix de points d'origine et de destinations 	<ul style="list-style-type: none"> • Coût élevé de mise en œuvre et d'opération 	<p><u>Cadre législatif :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Loi sur les transports <p><u>Programme de subvention :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional (volet 1 et volet 2). • Projet difficile à financer et plus difficilement viable • Pertinent en présence d'une demande suffisante

MODES	FORCES	FAIBLESSES	REMARQUES
Taxis	<ul style="list-style-type: none"> • Utilise les services existants • Les tarifs sont établis à l'avance 	<ul style="list-style-type: none"> • Impossible s'il n'y a pas de service de taxi et difficile si plusieurs permis de taxis • Gestion contraignante des territoires entre services de taxis 	<p><u>Cadre législatif</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Loi concernant les services de transport par taxi (Chapitre S-6.01 art. 3) • Règlement sur les services de transport par taxi <p><u>Programme de subvention</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Programme de subventions à l'adaptation des taxis pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant <p><u>Services couverts</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La règle est d'offrir le transport privé dont l'exclusivité de la course est réservée au client et aux personnes qu'il désigne • Le titulaire d'un permis de propriétaire de taxi peut offrir un service de transport collectif lorsque le transport est effectué en vertu d'un contrat conclu avec une municipalité, une MRC ou toute autre personne autorisée par décret • Le service de transport collectif par taxi prévu au règlement de la Commission des transports ou par contrat • Le titulaire de permis de propriétaire de taxi dont le véhicule est adapté pour transporter des personnes se déplaçant en fauteuil roulant, peut desservir les personnes handicapées de toutes agglomérations, si aucun taxi d'une agglomération n'est adapté pour offrir ce service de transport <p><u>Fonctionnement</u> : L'utilisateur réserve à l'avance</p>
Taxibus	<ul style="list-style-type: none"> • Utilise les services existants • Les tarifs sont établis d'avance • Plus flexible que le covoiturage par taxi • Moins coûteux que les autobus 	<ul style="list-style-type: none"> • Applicable surtout aux petites zones urbaines • Coûts d'implantation supérieurs au mode de taxi 	<ul style="list-style-type: none"> • L'utilisateur ne réserve généralement qu'une heure à l'avance et plusieurs points d'arrêt sont établis

MODES	FORCES	FAIBLESSES	REMARQUES
Transport adapté	<ul style="list-style-type: none"> Faible coût pour l'utilisateur Réseau bien établi et offrant souvent plusieurs choix de destinations 	<ul style="list-style-type: none"> Peu de places disponibles Réticences à côtoyer la clientèle du transport adapté Limitations au niveau des personnes admissibles La clientèle du transport adapté est en augmentation, notamment en raison du vieillissement de la population, de la réinsertion sociale des personnes handicapées et de l'évolution du service Certaines municipalités ne sont pas encore desservies par le transport adapté Les heures de services varient selon les besoins des usagers 	<p><u>Cadre législatif :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Loi sur les transports (Chapitre T-12, art. 48.39) <p>Les municipalités ou les MRC sont responsables et les OTA sont mandatés pour la gestion du service</p> <p><u>Aide gouvernementale :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Ministère des Transports : Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées (jusqu'à 65 % des dépenses, municipalités 20 %, usagers environ 15 %) <p><u>Services couverts :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Un organisme de transport adapté (OTA) peut, dans le cours de sa gestion courante, offrir les places disponibles dans les véhicules à d'autres clientèles Le service peut être effectué en régie, par des transporteurs privés et par des taxis Aucun permis n'est requis pour le transport des personnes handicapées par autobus ou minibus, lorsque le transport est effectué en vertu d'un contrat conclu entre la municipalité et un organisme sans but lucratif qui assure l'organisation d'un service spécial de transport pour les personnes handicapées <p><u>Fonctionnement :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> L'utilisateur doit réserver à l'avance

MODES	FORCES	FAIBLESSES	REMARQUES
-------	--------	------------	-----------

MODES	FORCES	FAIBLESSES	REMARQUES
<p>Transport- accompagnement bénévole</p>	<ul style="list-style-type: none"> Aucune infrastructure nécessaire Faible coût de mise en œuvre Faible coût pour l'utilisateur 	<ul style="list-style-type: none"> Manque de bénévoles Disponibilité, fiabilité et régularité limitées Demande toujours croissante qui dépasse de plus en plus l'offre Le travail des bénévoles est contesté par les propriétaires de taxi qui leur reprochent de transporter des clients contre rémunération 	<p><u>Cadre législatif :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Loi concernant les services de transport par taxi (art. 3) <p><u>Aide gouvernementale :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Agence de santé et services sociaux : <i>Programme de soutien aux organismes communautaires</i> Ministère des Transports : <i>Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional (volet I : Transport collectif en milieu rural)</i> <p><u>Services couverts :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Le service offert est un transport d'accompagnement effectué par des bénévoles pour des rendez-vous de soins de santé et de services sociaux, de services de maintien à domicile, de services aux personnes âgées en perte d'autonomie ou de personnes ayant des problèmes de santé mentale Le transport est autorisé sans permis lorsqu'il est effectué par un conducteur bénévole œuvrant sous le contrôle d'un organisme humanitaire reconnu par l'Agence de la santé et des services sociaux dans le cadre de l'un de ses programmes de soutien. La rémunération totale, pour un tel transport, ne constitue qu'une contribution aux frais d'utilisation d'une automobile. L'organisme maintient un registre permanent des transports des personnes qu'il a effectués Des bénévoles possédant une automobile sont recrutés pour permettre à des personnes à mobilité restreinte de se déplacer, le plus souvent pour des raisons médicales Répond le mieux aux besoins des clientèles démunies

MODES	FORCES	FAIBLESSES	REMARQUES
<p>Transport par les établissements du réseau de la santé et des services sociaux</p>	<ul style="list-style-type: none"> Plusieurs CSSS possèdent des véhicules pour faciliter l'accès de certains usagers vers des services précis 	<ul style="list-style-type: none"> Places limitées et difficulté de rendre disponibles les véhicules des centres de santé et des CHSLD à d'autres clientèles Transport exclusivement réservé aux usagers du réseau de la santé 	<p><u>Cadre législatif :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Loi sur les services de santé et services sociaux (art. 478) Ce sont les centres de jour ou les CHSLD qui sont les autorités organisatrices de ces transports <p><u>Aide gouvernementale :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Agence de santé et services sociaux : <i>Politique de déplacement des usagers</i> et <i>Programme transport et hébergement pour personnes handicapées</i> <p><u>Services couverts :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Le service peut être exécuté en régie et par les transporteurs privés Aucun permis n'est requis pour le transport des personnes par autobus, minibus ou automobile, lorsque le transport est effectué en vertu d'un contrat conclu entre le CSSS et le transporteur privé, ou lorsque le transport est effectué par le CSSS

MODES	FORCES	FAIBLESSES	REMARQUES
Transport interurbain	<ul style="list-style-type: none"> Desserte inter-MRC 	<ul style="list-style-type: none"> Horaire qui convient souvent moins bien avec les besoins de la population intra-MRC Tarification élevée pour les personnes à faible revenu 	<p><u>Cadre législatif :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Règlement sur le transport des personnes par autobus (c. T-12, r.21.2) <p><u>Aide gouvernementale :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Ministère des Transports : <i>Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional (volet III : Transport interrégional par autocar)</i> <p><u>Services couverts :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Le transport interurbain est permis entre plusieurs municipalités, selon les conditions indiquées au permis au transporteur Le service est effectué par un transporteur privé
Mise en commun des modes de transport	<ul style="list-style-type: none"> Faible coût de mise en œuvre et d'opération, car vise simplement à maximiser l'utilisation des ressources et véhicules déjà disponibles 	<ul style="list-style-type: none"> Parfois l'offre ne correspond pas à la demande 	<p><u>Aide gouvernementale :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional (décret 154-2007) <p><u>Services couverts :</u></p> <p>Demande souvent de 2 à 3 ans d'expérimentation afin de trouver la manière optimale d'utiliser les ressources disponibles et faire connaître les services à la population</p>

3.1 **LOI 56 ASSURANT L'EXERCICE DES DROITS DES PERSONNES HANDICAPÉES ET D'AUTRES DISPOSITIONS LÉGISLATIVES**

La loi 56 propose diverses mesures visant à préciser la mission et les fonctions de l'Office des personnes handicapées du Québec et à favoriser l'intégration de ces personnes à la société, ainsi que le développement et l'organisation des ressources et des services qui leur sont destinés.

La loi propose, entre autres, des mesures concernant notamment l'intégration au marché du travail des personnes handicapées et l'accès de celles-ci aux immeubles et à des services de transport adapté dans les municipalités.

La loi introduit aussi un nouvel élément : l'obligation faite aux municipalités qui ne sont pas desservies par une société de transport en commun ou un autre organisme public de transport en commun de fournir des moyens de transport adapté. Elles devront contracter avec une personne ou un organisme pour assurer sur leur territoire l'accès à des moyens de transport adapté. Elles pourront également contracter avec une personne ou un organisme pour assurer de tels services afin d'assurer une liaison avec des points situés à l'extérieur de leur territoire.

D'autre part, le Décret (654-2009) concernant le Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées prévoit que pour être admissibles aux subventions gouvernementales, les services de transport adapté doivent être offerts sur une base comparable au service de transport en commun régulier. S'il n'y a aucun service de transport en commun sur le territoire, le service de transport adapté doit être disponible au moins 5 jours/semaine, à raison de 35 heures/semaine et 52 semaines/année. Ce programme a été prolongé pour 2013 par le décret 1257-2012.

Cependant, la municipalité doit respecter l'esprit du programme d'aide au transport adapté qui vise un transport collectif ayant un caractère local ou régional. Les déplacements hors territoire sont permis, mais sur de courtes distances et généralement pas sur une base quotidienne²⁶.

Le transport adapté est subventionné par le ministère des Transports du Québec, et ce, de 65 % à 75 % du prix du voyage, plafonné à 15 \$ par déplacement. La contribution municipale doit couvrir 20 % des coûts prévus. Toutefois, la contribution escomptée du milieu local (usagers et municipalités) ne doit pas excéder 35 % du budget approuvé.

Étant donné que les distances sont longues en milieu rural pour amener la clientèle à des points de services (atelier de travail, pavillon de parc, hôpitaux, etc.) le coût moyen de 14 \$ par

²⁶ Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées, Modalités d'application du cadre financier 2009-2012.

déplacement est vite atteint. Cela signifie que les tarifs pour les clients (en cas du volet souple) ou pour les organismes de transport augmentent rapidement, si les municipalités maintiennent leurs contributions à 20 %.

Le programme d'aide au transport adapté ne répond pas à la réalité de transport en milieu rural. D'ailleurs, le MTQ a mis sur pied depuis plusieurs années un programme de subvention pour la grande région de Montréal afin de répondre aux besoins de déplacements hors territoire notamment vers l'île de Montréal (ex. : de Candiac au centre-ville de Montréal, distance autour de 20 km). Les subventions supplémentaires sont versées à l'AMT qui les distribue aux organismes de transport adapté en fonction de leurs nombres de déplacements hors territoire et de leurs coûts réels de déplacements²⁷.

Les organismes de transport adapté arrivent difficilement à donner du service comme demandé par le décret cité ci-haut avec les distances importantes à parcourir tout en respectant les budgets. Nous recommandons au ministère des Transports du Québec de tenir en compte dans son programme d'aide les caractéristiques particulières des régions rurales. La contribution des usagers ne peut être sans cesse accrue compte tenu de la réalité socioéconomique du territoire et de la vocation sociale du transport collectif.

Nous référons aussi à l'annexe 1 qui soulève les points centraux du volet souple dans le programme d'aide gouvernementale du transport adapté.

²⁷ Au moment d'écrire ces lignes, le MTQ a déposé un nouveau programme d'aide pour les déplacements hors territoire de la région métropolitaine de Montréal.

3.2 **CONTRAINTES LÉGISLATIVES ET RÉGLEMENTAIRES POUR L'OCTROI DES CONTRATS DE SERVICE DE TRANSPORT**

Quant à l'étape de l'octroi du contrat de service de transport, certaines limites sont imposées. Dans un premier temps, tout projet de transport en commun fait l'objet d'un règlement, dont une copie doit être transmise au ministre des Transports. Le règlement doit porter sur l'organisation du transport sur le territoire de la régie ou de l'OBNL responsable, ainsi que les liaisons avec des lieux à l'extérieur de son territoire. Le règlement doit décrire de façon détaillée le service projeté.

Ce service ne peut être effectué que par un transporteur détenant un permis de transport, par autobus ou par taxi, sur le territoire de la régie. De plus, un contrat doit lier le transporteur à la régie ou de l'OBNL responsable.

Enfin, une disposition de la Loi sur les transports mentionne que lorsqu'une municipalité (ou la régie) organise pour la première fois un service de transport en commun autre qu'un service de transport collectif par taxi, et qu'il y a un titulaire de permis de transport par autobus sur son territoire, elle se doit d'offrir d'abord le service à ce transporteur. Ce dernier a 30 jours pour répondre à la municipalité. Dans le cas d'absence d'une entente dans les 90 jours suivant la remise du cahier de charge, la municipalité peut lancer un appel d'offres.²⁸

Dans le cas où le service de transport collectif doit être effectué par taxi, la municipalité doit l'offrir à un titulaire d'un permis de transport en taxi. (Réf. : Loi sur les transports, article 48.19)

Aussitôt qu'un contrat urbain ou interurbain est octroyé par la régie intermunicipale à un transporteur, ce dernier n'est pas tenu d'être titulaire d'un permis de transport par autobus délivré par la Commission des transports du Québec, pour l'ensemble du territoire de la régie. (réf. : Règlement québécois sur le transport par autobus, section 1).

²⁸ Loi sur les transports (L.R.Q., chapitre M-28), article 48.18 à 48.21.

Extrait de la Loi sur les transports (L.R.Q., chapitre T-12) :

48.18. Une municipalité locale peut, par règlement dont copie doit être transmise au ministre, organiser un service de transport en commun de personnes sur le territoire de la municipalité et assurer une liaison avec des points situés à l'extérieur de ce territoire. Le règlement doit décrire le service projeté. [...]

48.19. Ce service de transport ne peut être effectué que par un transporteur qui est un organisme public de transport en commun, un titulaire de permis de transport par autobus, un titulaire de permis de taxi, un regroupement de titulaires de permis de taxi ou un transporteur scolaire lié par contrat avec la municipalité.

Ce contrat peut être conclu sans procéder par demande de soumissions.

Lorsque le contrat est conclu avec un transporteur scolaire, ce dernier peut utiliser d'autres véhicules que des autobus d'écoliers ou des véhicules d'écoliers de type minibus. Cependant, il ne peut alors utiliser ces véhicules pour effectuer un transport d'élèves. [...]

48.20. Lorsqu'une municipalité organise pour la première fois un service de transport en commun autre qu'un service de transport collectif par taxi et qu'un titulaire de permis de transport par autobus de la catégorie déterminée par règlement du gouvernement fait affaire sur son territoire, elle doit d'abord remettre son cahier des charges pour le service de transport en commun projeté à ce titulaire de permis. Ce titulaire de permis peut, dans les 30 jours qui suivent la remise du cahier des charges, soumettre une proposition à la municipalité.

Le gouvernement peut, par règlement, déterminer la catégorie de permis de transport par autobus dont une personne doit être titulaire aux fins du présent article. [...]

48.21. À défaut d'entente avec le titulaire de permis dans les 90 jours qui suivent la remise du cahier des charges, la municipalité peut demander des soumissions.

Elle doit, dans les 30 jours de l'ouverture des soumissions, négocier de nouveau avec le titulaire de permis après en avoir avisé par écrit tous les soumissionnaires et conclure avec celui-ci le contrat s'il accepte de l'exécuter au prix du moins-disant ou à un prix inférieur.

Aucune modification ne peut être apportée au cahier des charges pour cette demande de soumissions ou pour cette négociation. [...]

Extrait de la Loi sur les transports (L.R.Q., chapitre T-12) :

48.22. Malgré l'article 40, la Commission, à la suite de la réception d'une copie du contrat conclu par la municipalité pour l'organisation d'un service de transport en commun, autre qu'un service de transport collectif par taxi, modifie ou, s'il y a lieu, révoque tout permis de transport par autobus de la catégorie déterminée par les règlements pris en application de l'article 48.20 autorisant son titulaire à assurer sur le territoire de la municipalité un service qui viendrait en concurrence avec celui prévu au contrat. La modification ou la révocation du permis ne peut avoir lieu que dans la mesure requise pour en soustraire les services concurrentiels.

Le présent article s'applique même lorsque le titulaire du permis est partie au contrat. Il ne s'applique pas dans le cas où la municipalité organise pour la première fois un service et que le contrat conclu est d'une durée inférieure à six mois.

La Commission doit, avant de modifier ou révoquer un permis en vertu du premier alinéa, notifier par écrit au titulaire le préavis prescrit par l'article 5 de la Loi sur la justice administrative (chapitre J-3) et lui accorder un délai d'au moins 10 jours pour présenter ses observations. [...]

48.23. Une municipalité locale doit, dès la conclusion d'un contrat, en faire parvenir une copie au ministre et à la Commission.

Lorsque le contrat prévoit que la rémunération du transporteur est basée, en tout ou pour la plus grande partie, sur le nombre de passagers transportés, le contrat doit indiquer, sur une base annuelle, le nombre de passagers prévu par les parties et contenir une clause par laquelle la municipalité s'engage à combler une insuffisance de recettes attribuable à un nombre de passagers inférieur à celui prévu au contrat. [...]

48.30. Une municipalité locale peut, par résolution et sans procéder par demande de soumissions, conclure un contrat avec un transporteur visé à l'article 48.19 pour assurer, lors d'un événement spécial, sur le territoire de la municipalité, un service temporaire de transport en commun de personnes qui ne vienne pas en concurrence avec le service fourni par un titulaire en vertu de son permis. [...]

48.31. Une municipalité locale peut louer ou acquérir des biens aux fins de l'organisation du service de transport en commun. Elle peut les confier au transporteur avec qui elle est liée par contrat. Elle peut aussi conclure des contrats de service. [...]

48.32. Le transport effectué en vertu des articles 48.18 à 48.31 n'est pas soumis à la compétence de la Commission. [...]

48.33. La Commission ne peut délivrer un permis de transport par autobus ni modifier le service qu'est autorisé à fournir le titulaire d'un permis de transport par autobus sur le territoire d'une municipalité, d'un regroupement de municipalités ou d'une régie intermunicipale qui organise un service de transport en commun, sans l'autorisation préalable de cette municipalité, de la municipalité mandatée par les municipalités regroupées ou de cette régie intermunicipale.

Si la municipalité ou la régie intermunicipale n'a pas manifesté à la Commission son refus dans les 60 jours de la demande d'autorisation de celle-ci, elle est réputée avoir donné son autorisation. [...]

Le présent article ne s'applique pas dans les cas de suppression ou de réduction de service ou de mise en place d'un nouveau service qui ne viennent pas en concurrence avec le service de transport en commun organisé par la municipalité, la municipalité mandatée ou la régie intermunicipale. [...]

48.34. Dans la présente section, à moins que le contexte n'indique un sens différent, le service vise les parcours, la fréquence et l'horaire des voyages. [...]

48.35. Une municipalité locale peut prendre les mesures qu'elle estime appropriées pour promouvoir l'organisation et le fonctionnement de services de transport de personnes qu'elle n'organise pas elle-même et fournir des services de soutien aux usagers de ces services de transport et à ceux qui les organisent. [...]

48.36. Une municipalité locale peut, par résolution, accorder une subvention à un titulaire de permis de transport par autobus qui fournit un service sur le territoire de la municipalité ou qui maintient un parcours sur ce territoire. [...]

48.37. La présente section s'applique, compte tenu des adaptations nécessaires, à une régie intermunicipale exerçant les compétences qui y sont prévues. [...]

Extrait du Règlement sur le transport par autobus, Section 1

3. Aucun permis n'est requis pour fournir les services de transport suivants :

1° un transport de personnes handicapées effectué :

- a) en vertu d'une entente conclue entre une municipalité et un organisme sans but lucratif qui assure l'organisation d'un service spécial de transport pour les personnes handicapées conformément à l'article 48.39 de la Loi sur les transports (L.R.Q., c. T-12);
- b) en vertu d'un contrat octroyé par une société de transport en commun instituée par la Loi sur les sociétés de transport en commun (L.R.Q., c. S-30.01), un conseil intermunicipal de transport, une régie intermunicipale, une municipalité ou un regroupement de municipalités;

2° un transport nolisé des personnes handicapées visées au paragraphe 1 effectué par le même transporteur, à la condition que ce dernier ait conclu avec son client un contrat qui contient les renseignements prévus aux paragraphes 1 et 3 à 9 de l'article 52 et lui en ait remis copie;

3° tout transport d'élèves organisé pour l'entrée et la sortie quotidienne des classes ou, le midi, pour permettre aux élèves d'aller dîner à domicile et effectué pour une commission scolaire qui exerce les fonctions et pouvoirs reliés au transport des élèves et prévus aux articles 291 à 299 de la Loi sur l'instruction publique (L.R.Q., c. I-13.3) ou aux articles 431 à 431.8 de la Loi sur l'instruction publique pour les autochtones Cris, Inuit et Naskapis (L.R.Q., c. I-14), pour un établissement d'enseignement privé autorisé à organiser le transport d'élèves en vertu du deuxième alinéa de l'article 62 de la Loi sur l'enseignement privé (L.R.Q., c. E-9.1);

3.1° tout autre transport d'élèves pour des activités éducatives, sportives ou culturelles effectué pour une commission scolaire ou un établissement d'enseignement privé visés au paragraphe 3, à la condition que le conducteur de l'autobus ait en sa possession, pendant ce transport, une copie du contrat en vertu duquel il est effectué ou une copie de la demande de service faite par cette commission ou cet établissement;

3.2° tout transport effectué par une commission scolaire ou par un établissement d'enseignement privé, pour ses élèves;

4° un transport urbain ou interurbain effectué en vertu d'un contrat octroyé par une société de transport en commun, un conseil intermunicipal de transport, une régie intermunicipale, une municipalité ou un regroupement de municipalités.

D. 1991-86, a. 3; D. 1032-92, a. 1; D. 1849-94, a. 2; D. 341-2008, a. 1.

3.3 ÉTAPES RELATIVES À LA MISE EN PLACE DE L'ORGANISATION

Extrait de la Loi sur les transports (L.R.Q., chapitre T-12) :

48.24. La municipalité fixe, par résolution, les différents tarifs pour le transport des usagers selon des catégories qu'elle détermine.

Elle peut modifier le service; la modification est faite par règlement, à l'exception d'une modification d'horaire, qui peut être faite par résolution.

Une copie certifiée conforme de toute résolution concernant les tarifs ou l'horaire doit être publiée dans un journal diffusé sur le territoire de la municipalité et être affichée dans chaque véhicule. Aucun tarif ou modification d'horaire ne peut entrer en vigueur avant l'expiration d'un délai de 30 jours suivant la date de la publication et de l'affichage.

Le transporteur doit percevoir les tarifs et effectuer le nouveau service. Le contrat doit contenir des clauses d'ajustement de son prix pour tenir compte des modifications de service.[...]

48.25. Le membre du conseil qui propose l'adoption d'un règlement pour modifier le service doit déposer un projet de règlement. Un résumé de ce projet doit être publié dans un journal diffusé sur le territoire de la municipalité et être affiché dans les véhicules du transporteur au moins 30 jours avant l'adoption du règlement. [...]

4 L'ORGANISATION DE TRANSPORT SUSCEPTIBLE DE MIEUX RÉPONDRE AUX BESOINS DE LA RÉGION

4.1 ENJEUX ET STRATÉGIES DE MISE EN ŒUVRE GÉNÉRAUX

Déclaration de compétence en transport de personnes

Dans la région de l'Estrie, deux (2) MRC sur six (6) se sont vues confier la responsabilité d'offrir un service de transport collectif et adapté. Seule la MRC du Granit aura déclaré compétence en transport collectif et adapté. La MRC de Coaticook se voit confier annuellement par résolution la responsabilité d'offrir les services de transports collectifs. Il ne s'agit pas ici d'une déclaration de compétence en vertu de l'article 678.0.2.1 du Code municipal, permettant aux MRC de recevoir des subventions pour le transport collectif et adapté. Les municipalités du territoire conservent leur droit de retrait. Le rôle des MRC semble se limiter aux transferts des subventions aux organismes délégués. Nous recommandons une déclaration de compétence de la part des MRC, par voie de règlement, en transport collectif et adapté en milieu rural.

D'abord, dans la politique québécoise du transport collectif de juin 2006, le gouvernement identifie clairement les entités municipales comme étant responsables de l'organisation du transport collectif.

L'effet de l'arrivée du transport collectif régional et les budgets (subventions) de plus en plus importants en sont aussi des raisons importantes. Le choix organisationnel municipal a tendance, au Québec, à s'orienter de plus en plus vers les MRC pour l'organisation des services de transport adapté et du transport collectif, et cela compte tenu de l'importance du secteur rural.

Une caractéristique importante en milieu rural est cette volonté de mettre des ressources en commun pour se doter d'un service de transport collectif et adapté afin de permettre aux citoyens de demeurer dans leur communauté. Considérant le fait que les décideurs municipaux sont directement concernés (le conseil des maires) par cette orientation, le transport collectif et adapté en milieu rural est un service essentiel autant que dans le milieu urbain. Donc, par cette perspective de déclaration de compétence, l'ensemble des élus serait informé permettant une prise de décision éclairée pour leur milieu respectif. Les décisions ayant trait aux offres de service, plan de développement, tarifs et budget, seront directement prises au conseil des maires, évitant ainsi à la MRC de retourner à (chacune) l'ensemble des municipalités pour attendre les résolutions municipales. Cela résulte pour la MRC en un gain de temps, d'énergie et de contrôle sur son offre de service et la planification de ces services.

Cette prise de compétence permet aussi d'offrir un service équitable à toute la population, indépendamment de leur localité de provenance.

La déclaration de compétence s'inscrit dans le cadre législatif suivant :

Code municipal du Québec 678.0.2.1

« Une municipalité régionale de comté peut, par règlement, déclarer sa compétence à l'égard d'une ou de plus d'une municipalité locale dont le territoire est compris dans le sien relativement à tout ou partie du domaine de la gestion du logement social, des matières résiduelles, de la voirie locale ou du transport collectif de personnes ».

Code municipal du Québec article 10.1

« Une municipalité locale peut adopter une résolution exprimant son désaccord relativement à l'exercice de la compétence déléguée par la MRC ».

« Toutefois, une municipalité locale à l'égard de laquelle la MRC a déclaré, par règlement, sa compétence relativement à tout ou partie du domaine (...) des transports en commun, ne peut exercer le droit de retrait qu'accorde le troisième alinéa de l'article 188 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme. Seul le représentant d'une telle municipalité est habilité à participer aux délibérations et au vote du conseil de la MRC quant à l'exercice de la compétence acquise » (MAMR : Guide explicatif : La municipalité régionale de comté, avril 2009).

Code municipal du Québec, article 4.

« Aux fins de l'exercice par une municipalité régionale de comté, y compris par l'intermédiaire d'un bureau de délégués, d'une fonction autre que celles prévues au titre XXV, une municipalité régie par la Loi sur les cités et villes (chapitre C-19) et dont le territoire est compris dans celui de la municipalité régionale de comté est réputée être une municipalité locale régie par le présent code. Les dispositions du code nécessaires à l'application du premier alinéa s'appliquent, compte tenu des adaptations nécessaires, à la municipalité régie par la Loi sur les cités et villes visée à cet alinéa ».

5 CONCLUSION

Le choix d'offrir un transport collectif en milieu rural relève d'une volonté politique forte. Bien souvent perçu comme une dépense, le transport collectif doit plutôt être perçu comme un investissement pour une communauté. À ce titre, l'importance du transport collectif a été soulignée à plusieurs reprises au cours des dernières années. Plusieurs instances décisionnelles s'accordent à dire qu'un meilleur accès au service de transport en commun améliorera les conditions de vie des populations en favorisant :

- ▶ Une intégration sociale ou économique des populations;
- ▶ Une contribution aux efforts de recrutement et rétention de la main-d'œuvre;
- ▶ Un renforcement des économies locales et régionales;
- ▶ Un meilleur accès aux services de la région.

L'Estrie, par l'entremise de sa conférence régionale des élus (CRÉ), enclenche son processus de réflexion sur la question et démontre une volonté d'offrir un service structurant à l'ensemble de sa population.

Depuis plusieurs années déjà, six (6) organismes à but non lucratif ont été créés (une par MRC) afin d'offrir un service en transport adapté et ont pu apporter des améliorations à plusieurs niveaux. Tous s'entendent pour reconnaître l'importance d'assurer la mobilité des personnes sur l'ensemble du territoire en mettant en place des services de transport répondant aux besoins de la population de la région. Chacun de ces OBNL offre un service aux citoyens de leur MRC respective et permet l'accès aux services de santé.

Tous les intervenants rencontrés dans le cadre de groupes de discussions s'entendent à dire que l'amélioration des services de transports en commun s'avère nécessaire afin de permettre la rétention des résidents des MRC, mais avant tout de leur fournir un accès à divers services, soit aux services d'enseignement et de santé ou même l'accès à un emploi. L'identification de ces besoins a fait l'objet de la première étape de la présente étude. De façon générale, on retrouve des besoins pour les étudiants des institutions d'enseignement supérieur, pour l'accès aux soins de santé et finalement pour le travail. Cependant, les limites inhérentes des différents types de transports disponibles empêchent parfois que ces besoins soient complètement comblés :

- ▶ Le transport scolaire est offert les jours d'école seulement (environ 180 jours par an), les itinéraires peuvent varier d'une année à l'autre (et même en cours d'année) en fonction de la localisation des écoliers à desservir.
- ▶ Les itinéraires et horaires des services de transport adapté et du réseau de la santé sont établis selon les besoins de la clientèle admissible à desservir.
- ▶ Les services d'accompagnement en transport bénévole sont offerts pour une clientèle répondant à certains critères.

- ▶ Le transport interurbain privé vise surtout une clientèle qui effectue de longs parcours interrégionaux : les horaires sont donc établis en conséquence et répondent aux exigences des voyageurs occasionnels ou à celles des travailleurs qui exigent des départs hâtifs : donc peu de flexibilité de ce côté.

Une des conclusions que nous pouvons tirer est qu'il sera pertinent d'organiser des services de transport collectif pour compléter les services offerts actuellement.

Le niveau de services de transport collectif intra MRC et vers les pôles de services extérieurs s'avère important en raison du vieillissement accéléré de la population prévu au cours des prochaines années. Les besoins de déplacements à l'intérieur de la MRC deviendront probablement plus importants au fur et à mesure que le nombre de personnes retraitées croîtra. Le motif « travail » risque alors de perdre son importance au profit de « loisirs » ou autres raisons. Conséquemment, les services devront être accrus pour le transport vers les pôles institutionnels et de services (centres de loisirs, CLSC, centres de jour, hôpitaux, etc.) et vers les destinations situées à l'extérieur de la MRC (hôpitaux, etc.). Ainsi, les personnes âgées qui ne conduisent pas ou qui ne pourront plus le faire perdront leur mobilité en raison de l'absence de solutions de rechange à l'automobile.

L'étape suivante se veut l'élaboration d'un plan d'action et de plan de mise en œuvre régional et/ou local afin de structurer le déploiement d'une offre de transport de façon cohérente et harmonieuse.

Dans un premier temps, les principaux paliers devront consentir d'une structure organisationnelle locale et/ou régionale satisfaisante pour l'ensemble des partenaires. L'offre de transport collectif pourra être structurée au niveau de chacune des MRC. Sur le territoire à l'étude, seule la MRC du Granit a déclaré compétence en transport collectif. Le transport adapté sur les autres territoires de MRC de l'Estrie est en fait sous la responsabilité d'une ville mandataire. Nous recommandons donc une déclaration de compétence au niveau des MRC afin d'offrir un service le plus uniforme possible à l'ensemble d'un territoire.

Un [plan d'action](#) par MRC et pour le niveau régional (CRÉ) sera à développer. Les grands points suivants devraient composer le plan d'action :

- ▶ [Actions](#) à prendre sur des activités importantes;
- ▶ [Moyens](#) : Ce sont les étapes à franchir, telles que les listes d'ententes à établir, les étapes de concertation, les analyses plus détaillées à produire, les diverses négociations avec transporteurs et organismes, etc.;
- ▶ [Résultats attendus](#) : Les divers moyens élaborés viseront des résultats concrets, tels que l'harmonisation de la tarification, la maximisation des enveloppes budgétaires attendues, l'amélioration du service aux citoyens, etc.;
- ▶ [Acteurs impliqués et le responsable de l'activité](#);

- ▶ **Échéancier (5 ans);**
- ▶ **Sources de financement :** Les sources de financement pouvant être associées aux divers moyens et résultats seront élaborées de façon à bien orienter les décideurs (subventions, milieu, partenaires, etc.)
- ▶ **Indicateurs de suivi :** Afin d'assurer la réussite des projets, des indicateurs de suivi permettront d'établir des repères aux divers acteurs impliqués (ex. : ententes signées, création guichet unique, etc.)

Par la suite, il faut procéder à l'élaboration de scénario opérationnel avec une analyse plus fine afin d'établir un portrait plus près d'une offre à implanter au niveau régional. Cette étape sera des plus cruciales pour l'élaboration d'un cahier des charges en vue d'entamer des négociations avec un ou des transporteurs. Les diverses ententes nécessaires à l'implantation de ce service devront également être conclues. Nous pensons ici aux négociations nécessaires à l'utilisation des quais de la STS ou aux ententes possibles avec les Centres locaux de développement ou les Caisses populaires. Il est également opportun de mettre en place une stratégie de communication locale et/ou régionale afin d'offrir le plus de visibilité au transport collectif.

La CRÉ détient une opportunité réelle de se positionner à titre de leader régional dans ce dossier. Dans une optique d'offre de transport régional, elle pourrait gérer l'ensemble de la communication et des publicités afin de créer des économies d'échelle. À titre de représentante du milieu, elle pourrait également intercéder auprès des commissions scolaires et des centres de santé et des services sociaux de la région afin d'entamer des négociations régionales. Elle peut également chapeauter les négociations régionales avec un transporteur.

Les coûts de démarrage en transport en commun impliquent souvent des dépenses non récurrentes. La CRÉ peut supporter financièrement les MRC en devenant partenaire lors du démarrage des divers services. Elle peut contribuer aux frais de négociations, participer à la campagne de publicité en faisant la promotion des services sur son site Internet ou bien en financement une partie des frais d'immobilisation.

RÉFÉRENCES

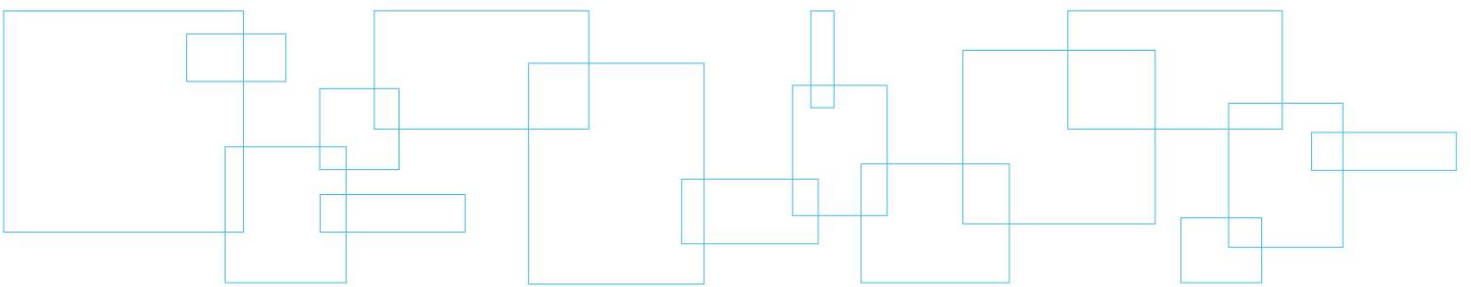
Ouvrages consultés

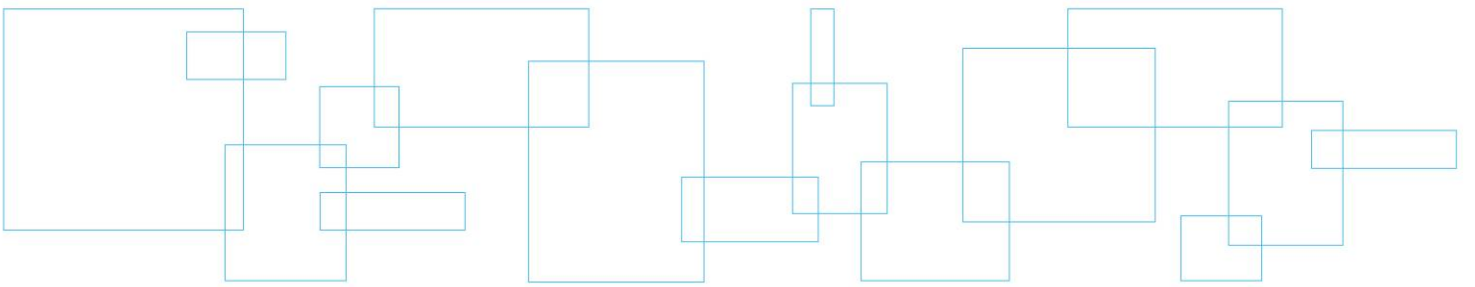
- ▶ CONFÉRENCE RÉGIONALE DES ÉLUS DE L'ESTRIE (2007), Plan de développement de l'Estrie 2007-2012, 25 pages.
- ▶ FÉDÉRATION QUÉBÉCOISE DES MUNICIPALITÉS, ASSOCIATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS DU QUÉBEC, ASSOCIATION DES PROPRIÉTAIRES D'AUTOBUS DU QUÉBEC, Coll. (2009) *Guide d'intervention en transport collectif en milieu rural*, 124 pages.
- ▶ MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2006). Politique québécoise du transport collectif, Gouvernement du Québec, 76 pages.
- ▶ MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2007). Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional, *fiche synthèse du programme*, 2 pages.
- ▶ MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2010). Programme d'aide gouvernementale au transport collectif en milieu rural – Rapport d'exploitation – Année 2009, 15 avril 2010, 2 pages.
- ▶ MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées, Modalités d'application du cadre financier 2005-2007
- ▶ MUNICIPALITÉ DE STOKE, Bulletin Municipal 08-2012, août 2012.
- ▶ SOCIÉTÉ GESTRANS (2011). MRC Memphrémagog – État de la situation et définition de la demande en transport collectif et adapté, *Rapport final*, 1^{er} février 2011, 87 pages (excluant les annexes).
- ▶ SOCIÉTÉ GESTRANS (2013). MRC Memphrémagog – Élaboration d'un scénario opérationnel détaillé inter-MRC pour le transport étudiant Magog-Sherbrooke, *Rapport final*, 14 février 2013, 43 pages (excluant les annexes).

Sites Internet consultés

- ▶ Conseil du trésor : www.tresor.gouv.qc.ca/
- ▶ Commission des transports du Québec : www.ctq.gouv.qc.ca/
- ▶ Fédération des commissions scolaires du Québec : <http://www.fcsq.qc.ca/>
- ▶ Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire : <http://www.mamrot.gouv.qc.ca/>
- ▶ Ministère des Transports du Québec : <http://www.mtq.gouv.qc.ca/>
- ▶ Municipalité régionale de comté de Coaticook : www.mrcdecoaticook.qc.ca/
- ▶ Municipalité régionale de comté du Haut-Saint-François : www.mrchsf.com/
- ▶ Municipalité régionale de comté du Val-Saint-François : www.val-saint-francois.qc.ca/
- ▶ Statistique Canada : <http://www.statcan.gc.ca/>
- ▶ Transport des Alentours : <http://transportdesalentours.com/>

Annexe 1 Décret 28-2013







16 JANVIER 2013

DÉCRET

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

NUMÉRO

28-2013

CONCERNANT l'approbation du
Programme d'aide gouvernementale au
transport collectif régional

---ooo0ooo---

ATTENDU QUE le gouvernement rendait publique, le 16 juin 2006, la Politique québécoise du transport collectif intitulée « Pour offrir de meilleurs choix aux citoyens », dont découlent plusieurs programmes d'aide financière, afin d'accroître l'utilisation des transports collectifs des personnes et des modes alternatifs à l'automobile;

ATTENDU QUE le Plan d'action 2006-2012 sur les changements climatiques (PACC 2006-2012), approuvé par le décret numéro 543-2006 du 14 juin 2006 et modifié par les décrets numéros 1079-2007 du 5 décembre 2007, 1351-2009 du 21 décembre 2009 et 598-2011 du 15 juin 2011, comporte des mesures visant la réduction des émissions de gaz à effet de serre et l'adaptation aux changements climatiques;

ATTENDU QUE la mesure 6 du PACC 2006-2012, dont la mise en œuvre et la gestion relèvent du ministre des Transports, vise à favoriser le développement et l'utilisation du transport collectif;

ATTENDU QUE le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional a été approuvé par le décret numéro 154-2007 du 14 février 2007 dans le cadre de la mise en œuvre de la Politique québécoise du transport collectif et de la mesure 6 du PACC 2006-2012 et qu'il a été modifié par le décret numéro 1360-2011 du 14 décembre 2011;

ATTENDU QUE ce programme est financé par le Fonds vert, institué par l'article 15.1 de la Loi sur le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (chapitre M-30.001), lequel est affecté au financement de mesures ou de programmes que le ministre du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs peut réaliser dans le cadre de ses fonctions, dont la protection de l'environnement;

ATTENDU QUE, en vertu des articles 3 et 4 de la Loi sur les transports (chapitre T-12), le ministre des Transports doit notamment prendre les mesures destinées à améliorer les systèmes de transport en les coordonnant et en les intégrant et qu'il est habilité à accorder des subventions pour fins de transport;

ATTENDU QUE le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional a pris fin le 31 décembre 2012;

ATTENDU QUE l'aide financière prévue pour le soutien aux entreprises pourra être affectée à la réduction des tarifs, dans le but d'accroître l'utilisation des services de transport interurbain par autocar et ainsi accroître leur rentabilité;

ATTENDU QU'une nouvelle politique québécoise en matière de transport terrestre des personnes est en élaboration, mais que sa mise en œuvre n'a pu se faire avant le 1^{er} janvier 2013;

ATTENDU QUE le cadre financier du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques, annoncé au Budget 2013-2014, prévoit des investissements visant la réduction des émissions de gaz à effet de serre et l'adaptation aux changements climatiques;

ATTENDU QU'il y a lieu d'approuver le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional;

IL EST ORDONNÉ, en conséquence, sur la recommandation du ministre des Transports et du ministre du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs :

QUE le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional, annexé au présent décret, soit approuvé;

28-2013

QUE les sommes nécessaires au financement de ce programme proviennent d'une partie des sommes résiduelles des enveloppes affectées aux mesures en transport dans le Plan d'action 2006-2012 sur les changements climatiques accumulées au Fonds vert ainsi que de montants provenant du Fonds des réseaux de transport terrestre.

Le greffier du Conseil exécutif

Jean St. Germain

ANNEXE

**PROGRAMME D'AIDE GOUVERNEMENTALE AU
TRANSPORT COLLECTIF RÉGIONAL**

Le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional a pour objectif de favoriser le développement et l'utilisation du transport collectif en région.

SOMMES DISPONIBLES

1. Pour l'année 2013, le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional dispose d'une somme de 8 M\$.

DURÉE DU PROGRAMME

2. Le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional s'applique jusqu'au 31 décembre 2013.

ORGANISMES ADMISSIBLES

3. Les municipalités régionales de comté (MRC) suivantes sont admissibles aux subventions prévues en vertu des articles 10 et 11 : Abitibi, Abitibi-Ouest, Acton, Antoine-Labelle, Argenteuil, Arthabaska, Avignon, Pierre-De Saurel, Beauce-Sartignan, Beauharnois-Salaberry, Bécancour, Bellechasse, Bonaventure, Brome-Missisquoi, Caniapiscau, Charlevoix, Charlevoix-Est, Coaticook, D'Autray, Deux-Montagnes, Drummond, Joliette, Kamouraska, Les Appalaches, L'Érable, L'Île-d'Orléans, L'Islet, La Côte-de-Beaupré, La Côte-de-Gaspé, La Haute-Côte-Nord, La Haute-Gaspésie, La Haute-Yamaska, La Jacques-Cartier, La Matapédia, La Mitis, La Nouvelle-Beauce, La Rivière-du-Nord, La Vallée-de-l'Or, La Vallée-de-la-Gatineau, La Vallée-du-Richelieu, Lac-Saint-Jean-Est, Le Domaine-du-Roy, Le Fjord-du-Saguenay, Le Granit, Le Haut-Richelieu, Le Haut-Saint-François, Le Haut-Saint-Laurent, Le Rocher-Percé, Le Val-Saint François, Les Basques, Les Chenaux, Les Collines-de-l'Outaouais, Les Etchemins, Les Jardins-de-Napierville, Les Laurentides, Les Maskoutains, Les Pays-d'en-Haut, Les Sources, Lotbinière, Manicouagan, Maria-Chapdelaine, Maskinongé, Matane, Matawinie, Mékinac, Memphrémagog, Minganie, Montcalm, Montmagny, Nicolet-Yamaska, Papineau, Pontiac, Portneuf, Rimouski-Neigette, Rivière-du-Loup, Robert-Cliche, Rouville, Sept-Rivières, Témiscamingue, Témiscouata et Vaudreuil-Soulanges.
4. Les municipalités hors MRC suivantes sont admissibles aux subventions prévues en vertu des articles 10 et 11 : Baie-James, Blanc-Sablon, Bonne-Espérance, Chapais, Chibougamau, Côte-Nord-du-Golfe-du-Saint-Laurent, Gros-Mécatina, La Bostonnais, La Tuque, Lac-Édouard, Lebel-sur-Quévillon, Les Îles-de-la-Madeleine, Matagami, Rouyn-Noranda et Saint-Augustin.

5. L'Administration régionale de Kativik est admissible aux subventions prévues en vertu des articles 10 et 11.
6. Les conférences régionales des élus (CRÉ) suivantes sont admissibles aux subventions prévues en vertu de l'article 12 : Abitibi-Témiscamingue, Bas-Saint-Laurent, Capitale-Nationale, Centre-du-Québec, Chaudière-Appalaches, Côte-Nord, Estrie, Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine, Lanaudière, Laurentides, Mauricie, Montérégie Est, Vallée-du-Haut-Saint-Laurent, Nord-du-Québec-Baie-James, Nord-du-Québec-Administration régionale crie, Nord-du-Québec-Administration régionale Kativik, Outaouais et Saguenay-Lac-Saint-Jean.

Dans le cas de la CRÉ de la Capitale-Nationale, seuls les territoires ruraux sont admissibles à cette subvention.
7. Les MRC et les CRÉ, sur accord unanime des MRC et des municipalités hors MRC concernées de leur territoire, sont admissibles à la subvention prévue à l'article 13.
8. Les transporteurs effectuant un service de transport interurbain par autocar sont admissibles à la subvention prévue à l'article 14.
9. Les organismes admissibles en vertu des articles 3, 4, 5, 6 et 7 peuvent, par résolution, déléguer un organisme mandataire responsable de l'organisation, de la gestion et du fonctionnement du transport collectif sur leur territoire respectif.

MODALITÉS D'OCTROI DE LA SUBVENTION

10. Une subvention est accordée, jusqu'à concurrence des montants autorisés, pour l'organisation et l'exploitation des services de transport collectif sur le territoire d'une MRC, d'une municipalité hors MRC et de l'Administration régionale de Kativik.

La subvention est établie à partir du plan de développement du transport collectif présenté par l'organisme et est égale au double de la contribution financière du milieu local, jusqu'à concurrence de 100 000 \$ par année. Dans le cas de l'Administration régionale de Kativik, la subvention est établie par le ministre des Transports.

11. Une subvention de 10 000 \$ est accordée, jusqu'à concurrence des montants autorisés, aux organismes admissibles qui n'ont pas déjà reçu une aide financière pour effectuer des études de besoin et de faisabilité dans le cadre des projets pilotes de mise en commun des services de transport collectif en milieu rural et du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif en milieu rural, approuvé par le décret n° 1358-2002 du 20 novembre 2002, remplacé par le décret n° 154-2007 du 14 février 2007 et modifié par le décret n° 1360-2011 du 14 décembre 2011.
12. Une subvention est accordée, jusqu'à concurrence des montants autorisés, pour la planification et la coordination, à l'échelle régionale, des services de transport collectif sur son territoire ainsi que pour la mise en place de liens de transport entre les MRC et les municipalités hors MRC de son territoire. Les organismes doivent conclure à cette fin une entente avec le ministère des Transports du Québec (MTQ) et obtenir au

préalable le consentement des MRC et des municipalités hors MRC de son territoire.

La subvention est établie à partir du projet d'intégration régionale des services de transport collectif présenté par l'organisme et est égale à la contribution financière du milieu local, jusqu'à concurrence de 100 000 \$ par année.

13. Une subvention est accordée, jusqu'à concurrence des montants autorisés, pour assurer le maintien des parcours de transport par autocar interurbain qui risquent de disparaître à court terme ou dont le niveau de service risque de tomber sous le minimum requis.

Cette subvention peut notamment, être octroyée pour servir à financer une partie du déficit d'exploitation d'un parcours de transport interurbain par autocar d'un titulaire de permis et/ou une partie du manque à gagner du titulaire de permis résultant de l'application d'une réduction tarifaire accordée, par un organisme admissible, aux usagers d'un parcours de transport interurbain par autocar.

La subvention est égale au double de la contribution financière du milieu local, jusqu'à concurrence d'un montant de 100 000 \$ par année, par projet.

Une subvention est accordée, jusqu'à concurrence des montants autorisés, pour combler une partie des coûts d'exploitation de l'organisme admissible afin d'augmenter l'offre de service sur un parcours existant lorsque le service est en deçà des besoins, pour l'établissement ou le rétablissement d'un service de transport interurbain par autocar. L'aide ne peut excéder 100 000 \$ par année, par projet et correspond au double de la contribution financière du milieu municipal.

Une aide financière maximale de 10 000 \$ peut être accordée à un organisme admissible pour la production d'une étude des besoins et de faisabilité d'un projet concernant l'établissement ou le rétablissement d'un parcours de transport interurbain par autocar.

14. Une subvention ne pouvant excéder 50 000 \$ est accordée, jusqu'à concurrence des montants autorisés, pour faire face à une situation imminente d'abandon de service de transport par autocar interurbain. Cette subvention est versée de façon transitoire ne pouvant excéder une période de 12 mois afin que le milieu local puisse se concerter et se prononcer sur le maintien ou l'abandon du service.

CONDITIONS DE VERSEMENT

15. Les organismes admissibles sont responsables de l'élaboration de projets de transport collectif et de leur gestion sur leur territoire respectif. La subvention gouvernementale vise à couvrir une partie des frais d'organisation et d'exploitation de transport engagés par les services de transport sur le territoire régional. Les organismes sont tributaires des surplus et des déficits d'exploitation.
16. Les organismes admissibles aux subventions prévues aux articles 10, 11 et 12 devront faire appel aux transporteurs disponibles pour l'exploitation d'un système de transport par autobus, minibus ou par taxi et ne pourront posséder leurs propres véhicules.

17. Un organisme admissible aux subventions prévues aux articles 10, 11 et 12 peut mandater une commission scolaire, un organisme de transport adapté ou un établissement de santé et des services sociaux pour l'organisation d'un service de transport collectif sur son territoire. Pour effectuer les opérations de transport, l'organisme mandaté pourra utiliser les véhicules déjà en opération pour son organisme en comblant les places disponibles à bord des véhicules. Il devra procéder par contrat de service avec les transporteurs disponibles pour effectuer toute autre forme de service de transport en dehors de ses heures de services réguliers.
18. Lorsqu'il y a utilisation des places disponibles dans les véhicules du transport adapté aux personnes handicapées, dans ceux du transport scolaire et dans les véhicules des établissements de santé et des services sociaux, les personnes handicapées, les élèves et les bénéficiaires du réseau de la santé et des services sociaux ne doivent, en aucune façon, être pénalisés et doivent, par conséquent, être transportés en priorité.
19. Dans le cas où les activités de transport collectif incluent la coordination du covoiturage ainsi que celle du transport bénévole, les MRC et les CRÉ auront la responsabilité de s'assurer du respect des lois et des règlements encadrant ces modes de transport.
20. Un organisme admissible aux subventions prévues aux articles 10, 11 et 12 peut confier l'organisation d'un service de transport collectif sur son territoire à un organisme municipal ou intermunicipal de transport exploitant un service de transport en vertu du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes, adopté par le décret n° 1152-2002 du 25 septembre 2002, modifié par les décrets n°s 148-2007 du 14 février 2007, 982-2008 du 8 octobre 2008 et 983-2008 du 8 octobre 2008. La gestion en vertu des deux programmes d'aide devra faire l'objet d'un système comptable distinct. Les subventions gouvernementales reçues dans le cadre du présent programme doivent être strictement réservées à l'organisation du transport rural.
21. Lorsque l'organisme de transport adapté met à la disposition ses places disponibles dans les véhicules, les revenus générés et les dépenses occasionnées doivent faire l'objet d'un système comptable distinct selon les règles établies au Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées, approuvé par le décret n° 654-2009 du 4 juin 2009 et modifié par le décret n° 1257-2012 du 19 décembre 2012.
22. Pour être admissibles à la subvention prévue à l'article 13, les demandes de subvention devront être adoptées par résolution de l'organisme. Ce dernier devra également agir de concert avec les transporteurs en place en respectant les règles de transparence administrative et de rationalité économique.

VERSEMENT DES SUBVENTIONS

23. Toutes les subventions sont versées au comptant dans les deux mois suivant l'autorisation du projet par le ministre des Transports. Le Vérificateur général ou le MTQ peut en tout temps s'assurer que les subventions versées ont été utilisées pour les fins pour lesquelles elles ont été autorisées et que les contributions du milieu local respectent

l'engagement de l'organisme lors de l'autorisation de la subvention par le ministre des Transports.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

24. En vertu de l'article 10, lorsqu'il est nécessaire de regrouper plusieurs organismes admissibles pour atteindre la masse critique à l'organisation d'un transport collectif sur un territoire, la subvention est versée à chaque organisme en proportion de la contribution de chacun.

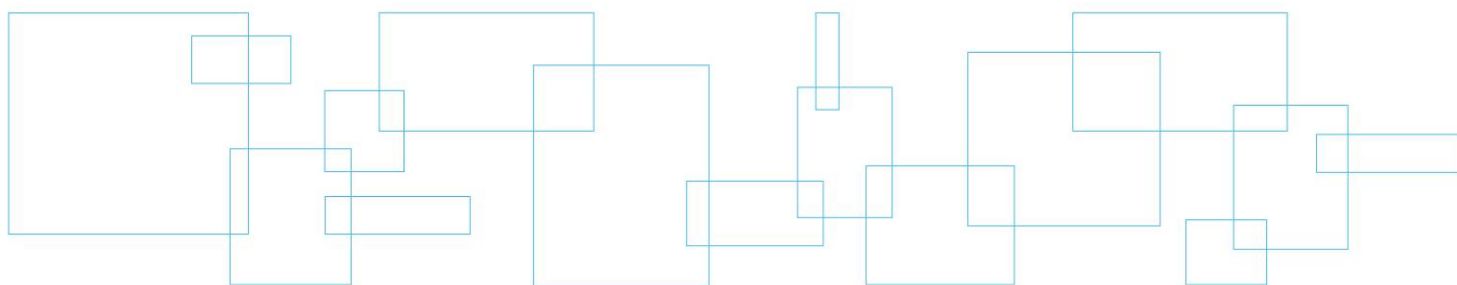
25. Aux fins des articles 13 et 14, on entend par service de transport par autocar interurbain, un parcours dont l'objectif est de transporter une clientèle d'une région métropolitaine ou agglomération de recensement vers une autre région métropolitaine ou agglomération de recensement.

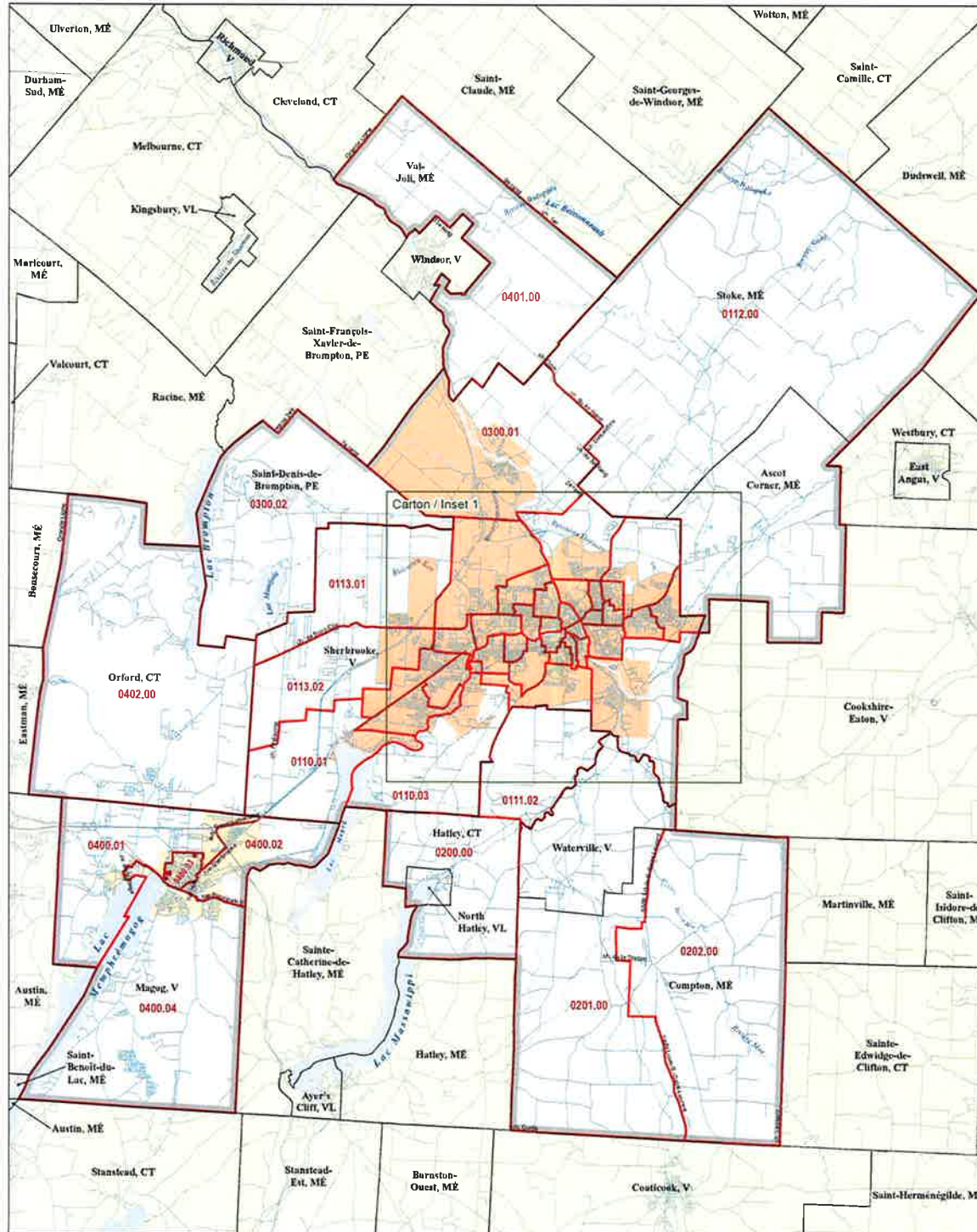
Est également considéré comme un service de transport par autocar interurbain un parcours qui relie à une région métropolitaine ou agglomération de recensement une ou plusieurs municipalités situées à l'extérieur de celle-ci.

Pour les parcours dont l'objet est de transporter une clientèle reliant deux ou plusieurs municipalités qui ne sont pas comprises à l'intérieur des limites d'une région métropolitaine ou agglomération de recensement, la distance parcourue doit être d'au moins 50 km.

26. Les organismes doivent transmettre au MTQ les données opérationnelles et financières nécessaires au processus d'évaluation de programme; les modalités d'application, les formulaires, les procédures administratives ainsi que les modalités de calcul, de financement et de versement relatives au présent programme sont déterminés par le ministre des Transports.

Annexe 2 **Région métropolitaine
de recensement de
Sherbrooke**





Sherbrooke

RMR / CMA Qc / Que.
433 24

Secteur de recensement selon RMR / AR
Census Tract by CMA / CA

1 de/of 2

RMR / NAME	Région métropolitaine de recensement ou agglomération de recensement Census metropolitan area or census agglomeration
1234.56	Secteur de recensement Census tract
Num/Name	Subdivision de recensement Census subdivision
Nom / Name	Localité désignée Designated place
	Noyau Core
	Noyau secondaire Secondary Core
	Banlieus Fringe
	Région rurale Rural area
	Roule Road
	Chemin de fer Railway

N

1 : 158 300

0 2 4 6 8 10 km

Projection conique conforme de Lambert
Parallèles standards : 47° 55' 24" N et 59° 39' 10" N
Méridien central : 68° 26' 07" O
Latitude d'origine : 53° 47' 17" N

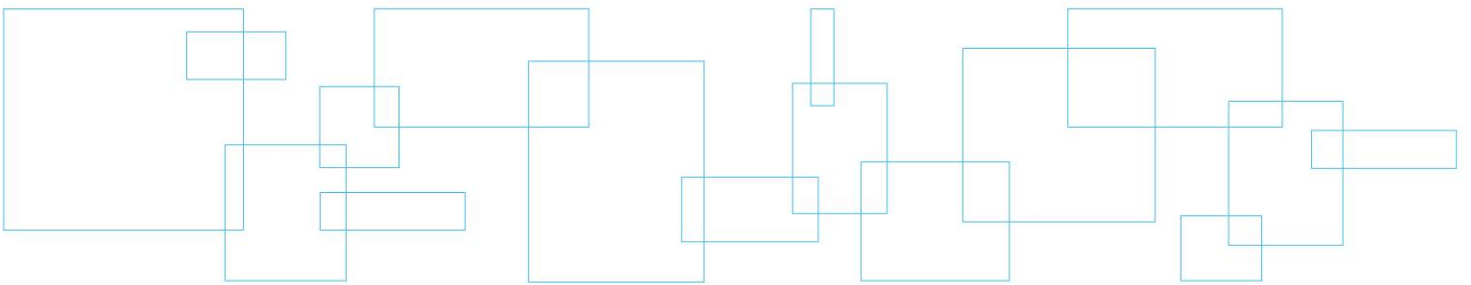
Lambert Conformal Conic Projection
Standard parallels: 47° 55' 24" N and 59° 39' 10" N
Central meridian: 68° 26' 07" W
Latitude of origin: 53° 47' 17" N

Cartes de référence des secteurs de recensement, selon les régions métropolitaines de recensement ou les agglomérations de recensement, n° 92-146-X au catalogue
Census Tract Reference Maps, by Census Metropolitan Areas or Census Agglomerations, Catalogue no. 92-146-X

Source: Statistique Canada, Divison de la géographie
Recensement de la population de 2011, hydrographie GeoBase®
Source: Statistics Canada, Geography Division,
2011 Census of Population, Hydrography, GeoBase®

Date de la carte/Map date: 2011-11-14

Annexe 3 **Horaire du
MinibusHSF**



OÙ TROUVER LES JETONS ET LES LAISSEZ-PASSER MENSUELS?

Les bureaux municipaux

Ascot Corner : 5655, route 112, 819-560-8560
Cookshire-Eaton : 220, rue Principale Est, 819-560-8585
East Angus : 200, rue St-Jean Est, 819-560-8600

Les commerces ou organismes

Ascot Corner
Dépanneur Relais 112, 5556, route 112
Accommodation Huard, 4483, route 112 (coin Galipeau)

Cookshire-Eaton

Dépanneur Ultramar Cookshire, 20, rue Principale Est

East Angus

Dépanneur East Angus, 95, rue Angus Sud
La chambre de commerce d'East Angus, Vieille gare du papier, 221, rue St-Jean Ouest
Dépanneur Gilbert, 92, rue Angus Nord

PARTENAIRES

Le **Minibus HSF** est une réalisation du Centre local de développement du Haut-Saint-François en collaboration avec la MRC du HSF et le Carrefour jeunesse-emploi du HSF, et grâce au soutien financier du ministère des Transports du Québec (MTQ), des municipalités desservies et des commerces et organismes qui vendent les titres de transport sans contrepartie financière.



* Pour consulter les horaires du transport collectif dans la MRC du Haut-Saint-François, visitez www.mrchsf.com, onglet Grands projets

LE SAVIEZ-VOUS?

- 1-L'achat de titres de transport en commun donne droit à un crédit d'impôt.
- 2-Le Cégep de Sherbrooke rembourse une partie du coût d'un laissez-passer pour les étudiants du Cégep qui résident à l'extérieur de la MRC de Sherbrooke.
- 3-Les étudiants du Cégep et de l'Université de Sherbrooke peuvent utiliser gratuitement le réseau de transport en commun de la STS.

VOS DESTINATIONS DANS SHERBROOKE*

*À titre indicatif seulement. Consultez les différents circuits d'autobus de la STS sur leurs dépliants, au www.sts.qc.ca ou au 819-564-2687

LES JETONS ET LES LAISSEZ-PASSER MENSUELS DU **Minibus HSF** NE SONT PAS VALIDES SUR LE RÉSEAU D'AUTOBUS DE SHERBROOKE (STS).

Le réseau d'autobus de Sherbrooke (STS) accepte l'argent comptant.

DU TERMINUS SHERBROOKE – STATION CÉGEP VERS... (et retour au Cégep)

Université de Sherbrooke - Campus principal avec l'autobus #9
(temps de transport environ 20 min.)

Départs Cégep Quai E à : 8h16 – 8h44 – 12h27 – 13h27
Départs de l'U. de S. Quai E à : 11h42 – 12h20 – 15h00 – 15h33 – 16h05 – 16h56 – 17h22 – 18h18

Université Bishop's avec l'autobus # 2 (temps de transport environ 24 min.)

Départs du Cégep Quai F à : 8h22 – 8h51 – 12h46
Départs de l'U. Bishop's à : 11h37 – 12h13 – 15h42 – 16h14 – 17h12 – 17h45

CHUS de Fleurimont avec l'autobus # 7 (temps de transport environ 13 min.)

Départs du Cégep Quai A à : 8h05 – 8h25 – 8h53 – 12h39 – 12h58
Départs du CHUS débarcadère « Urgences » à : 12h10 – 12h27 – 15h51 – 16h08 – 16h11 – 16h40 – 17h14 – 17h33

CHUS HÔTEL-DIEU, rue Bowen avec l'autobus # 1

(temps de transport environ 7 min.)
Départs du Cégep Quai F à : 8h18 – 12h26 – 12h53 – 13h26
Départs de l'Hôtel-Dieu (rue Bowen) à : 12h21 – 15h55 – 16h19 – 17h37

CHUS HÔTEL-DIEU, rue Murray avec l'autobus # 4

(temps de transport environ 6 min.)
Départs du Cégep Quai B à : 8h04 – 12h26 – 12h42
Départs de l'Hôtel-Dieu (rue Murray) à : 12h15 – 16h10 – 17h33 – 18h02

Des GALERIES 4 SAISONS (abribus STS 13^e Avenue) vers...

CHUS DE FLEURIMONT avec l'autobus # 7 (temps de transport environ 7 min.)

Départs des G4S à : 8h11 – 13h03 – 17h09
Départs du CHUS à : 12h27 – 16h40 – 18h11

Attention, l'arrivée en provenance du CHUS se fait sur la 12^e Avenue (coin rue du 24-Juin), vous devez traverser la 12^e et la 13^e pour vous rendre à l'abribus STS des G4S.

Minibus HSF

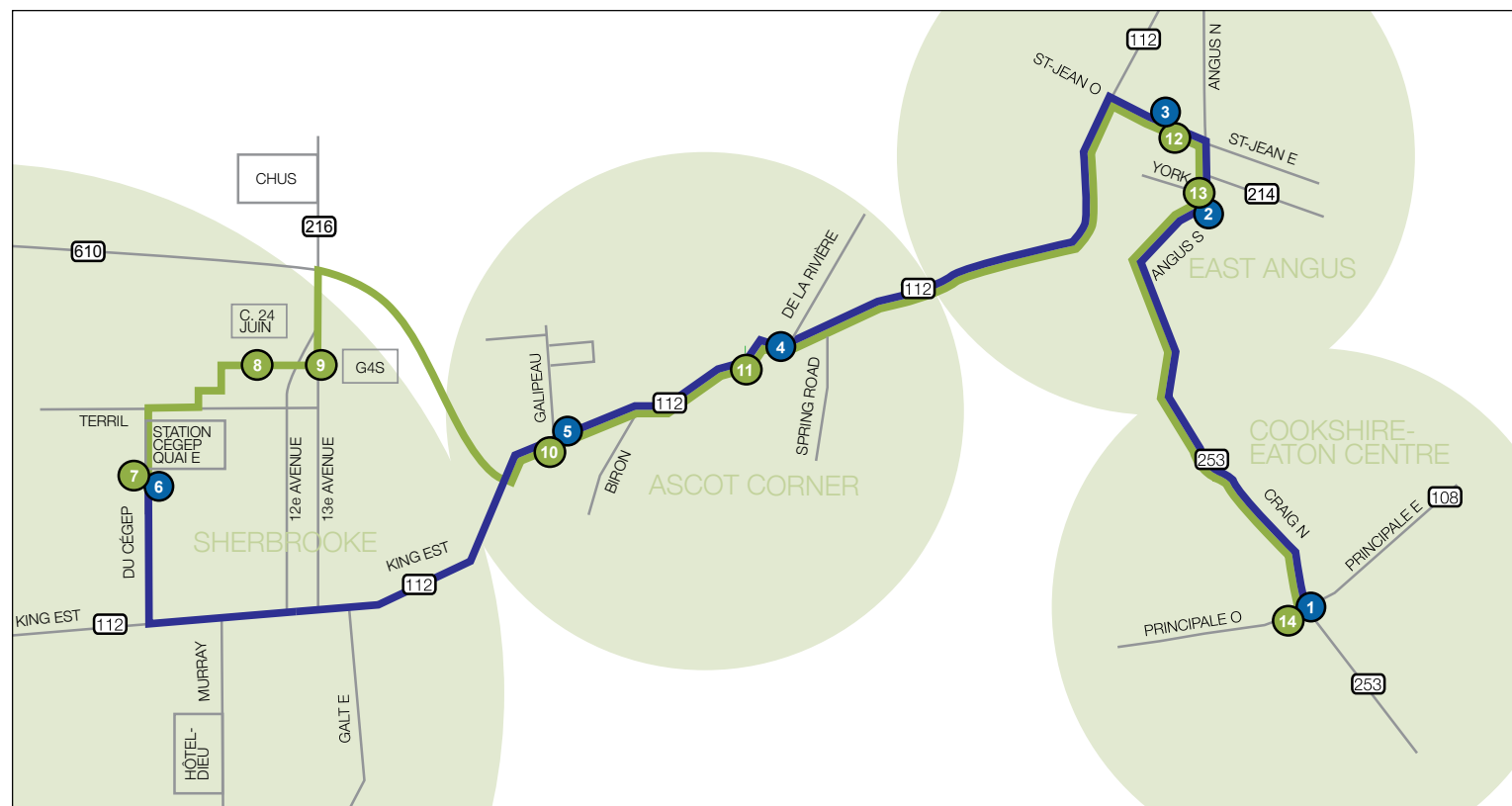
D'août 2012 à août 2013

Cookshire • East Angus •
Westbury • Ascot Corner • Sherbrooke

Du lundi au vendredi (sauf jours fériés)



TRAJET DU MINIBUS



LES ARRÊTS DU Minibus HSF

DIRECTION SHERBROOKE (ALLER)

Départ et Terminus : Cookshire-Eaton Centre

- 1 - Cookshire-Eaton Centre : Dépanneur Ultramar, 20 rue principale E.
- 2 - East Angus Sud : Dépanneur East Angus, 95, rue Angus Sud
- 3 - East Angus Nord : Vieille Gare du papier, 221, rue St-Jean Ouest
- 4 - Ascot Corner Centre : Hôtel de Ville, 5655, route 112
- 5 - Ascot Corner Ouest : Accommodation Huard, 4483, route 112 (coin Galipeau)
- 6 - Station Cégep (Quai E)

DIRECTION COOKSHIRE (RETOUR)

Départ et Terminus : Sherbrooke - Station Cégep (Quai E)

- 7 - Station Cégep (Quai E)
- 8 - Centre 24-Juin
- 9 - 13^e Avenue, Galeries 4 Saisons
- 10 - Ascot Corner Ouest : Accommodation Huard, 4483, route 112 (coin Galipeau)
- 11 - Ascot Corner Centre : Dépanneur Relais 112, 5556, route 112
- 12 - East Angus Nord : Vieille Gare du papier, 221, rue St-Jean Ouest
- 13 - East Angus Sud : angle rues Angus Sud et York (La petite cantine)
- 14 - Cookshire-Eaton Centre : Dépanneur Ultramar, 20 rue principale E.

HORAIRE VALIDE d'août 2012 à août 2013 du lundi au vendredi sauf les jours fériés*

Horaire sujet à changement en cas d'intempéries, de travaux, etc...
s'informer alors dans les bureaux municipaux ou auprès du CJE 819-832-1513

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
	24-Juin	08:05	12:49	16:49
	Galeries 4 Saisons	08:06	12:50	16:50
	Ascot Corner Ouest	08:14	12:58	16:58
	Ascot Corner Centre	08:19	13:03	17:03
	East Angus Nord	08:32	13:16	17:16
	East Angus Sud	08:34	13:18	17:18
	Cookshire-Eaton Centre	08:43	13:27	17:27

AVERTISSEMENTS

*AUCUN SERVICE LES JOURS FÉRIÉS (Jour de l'An, lendemain du Jour de l'An, Vendredi saint, lundi de Pâques, fête des Patriotes, Fête nationale du Québec, fête du Canada, fête du Travail, Action de grâce, Noël et lendemain de Noël).

*Du 24 décembre 2012 au 18 janvier 2013 et du 24 juin au 16 août 2013
ANNULATION DE L'ALLER-RETOUR DU MIDI.

ARRIVEZ au moins 5 MINUTES AVANT l'heure de passage indiquée à l'horaire.
L'heure du **Minibus HSF** est celle de la chaîne télévisée LCN.

Le **Minibus HSF** s'arrête aux arrêts prévus SI :

- vous signifiez votre intention de monter à bord par un signe de la main
- vous demandez au chauffeur de descendre au prochain arrêt

TARIFICATION 2012-2013

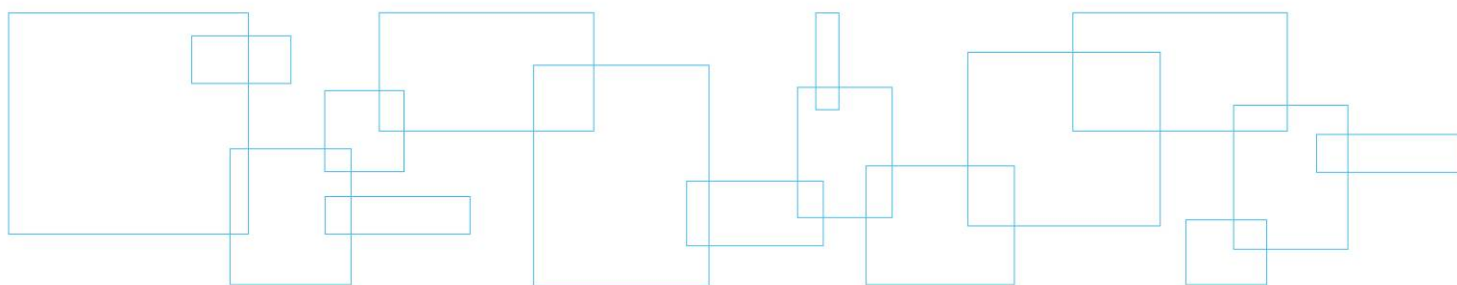
1 jeton **3,00 \$**
1 aller ou 1 retour
(entre les deux terminus ou entre deux arrêts)

Laissez-passer mensuel **50,00 \$**

Attention : le laissez-passer doit être poinçonné par le chauffeur pour valider le mois d'utilisation.

*Vous devez acheter vos jetons et laissez-passer aux endroits désignés dans ce dépliant. Le paiement en argent est refusé dans le **Minibus HSF**

**Annexe 4 Décision MPTC12-
00022**



NUMÉRO DE LA DÉCISION : MPTC12-00022

DATE DE LA DÉCISION : 20120113

DATE DE L'AUDIENCE : 20111130 à Montréal
(par visioconférence à Québec)

NUMÉRO DE LA DEMANDE : 1-M-20004C-214-P

NUMÉRO DE LA RÉFÉRENCE : M11-12858-9

OBJET DE LA DEMANDE : Fixation générale de tarifs de
transport par taxi, limousine et
limousine de grand luxe

MEMBRES DE LA COMMISSION : Jean-Yves Reid
Jean Giroux

Commission des transports du Québec

Dossier : 1-M-20004C

Agissant de sa propre initiative

Regroupement des propriétaires de Taxis de Montréal (R.P.T.M.)

Wilfrid Poirier Ltée

Dossier : 0-M-203856

Taxi A.D. (1954) inc.

Dossier : 7-M-221752

Denis Bérubé

Dossier : 6-Q-204720

Association de limousines du Québec

C.P.C.D.I.T.

Association du transport urbain du Québec

Ralph Best

Abdellatif Ben Larbi

Dossier : 0-Q-205152

Claude Boulet

Dossier : 2-M-212517

Intervenants

DÉCISION

[1] Le 27 octobre 2011, la Commission des transports du Québec (la Commission) a publié sur son site Internet¹ l'avis public suivant:

Fixation des tarifs de transport par taxi, limousine et limousine de grand luxe

La Commission des transports du Québec procédera à une audience publique sur l'opportunité de modifier les tarifs en matière de services de transport par taxi et en matière de services spécialisés de transport par limousine et limousine de grand luxe.

Cette audience se tiendra à Montréal le 30 novembre 2011 à 10 h à ses bureaux au 545, Crémazie Est, 10^e étage. Il sera possible de participer par visioconférence au 200, chemin Sainte-Foy, 7^e étage, Québec.

Les personnes intéressées, incluant le public en général, doivent aviser par écrit la Commission de leur intention d'être entendues en audience au plus tard le 23 novembre 2011 en donnant leurs coordonnées. Les observations écrites doivent également être transmises au plus tard à cette même date.

LES FAITS

[2] La Commission analyse et apprécie l'ensemble de la preuve qui lui est soumise, mais elle ne mentionne que les faits nécessaires à sa prise de décision.

¹ www.ctq.gouv.qc.ca.

[3] Dans ses remarques préliminaires, la Commission a fait part de certaines anomalies dans le Recueil des tarifs du transport privé par taxi (Recueil) qui concernent les déplacements entre l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau et le centre-ville de Montréal.

[4] Ainsi, la Commission va modifier l'article 8 du Recueil afin de préciser que le prix d'une course vise l'aérogare principale de l'aéroport. De plus, pour éliminer toute ambiguïté, la description de la limite sud de la zone centre-ville va inclure les maisons et édifices situés sur l'avenue Pierre-Dupuy jusqu'au pont de la Concorde.

[5] Lors de l'audience, l'avocat de la Commission a déposé une copie du Projet de loi n° 5 sanctionné le 6 juin 2011 qui modifie la *Loi sur la taxe de vente du Québec* afin de hausser de 1 % le taux de la taxe de vente du Québec (TVQ) à compter du 1^{er} janvier 2012. Le taux en vigueur sera de 9,5 %.

[6] Les tarifs du transport privé par taxi au Québec et leurs conditions d'application prévues au Recueil incluent la taxe sur les produits et services (TPS) et la TVQ.

[7] L'avocat de la Commission fait entendre, à titre de témoin expert, Guy Faucher, économiste à la Direction du développement stratégique et des communications de la Commission.

[8] Guy Faucher commente son rapport intitulé « Observations sur la modification du taux de la TVQ ainsi que sur les autres facteurs considérés dans la fixation de tarifs » (rapport). Ce document a été distribué à toutes les personnes présentes à Montréal et à Québec et déposé au dossier.

[9] Son autre rapport détaillé sur les données statistiques ainsi que les observations et commentaires des intervenants ont été publiés sur le site Internet de la Commission avant la tenue de l'audience.

[10] Guy Faucher explique le modèle de tarification retenu par la Commission depuis des années, communément appelé la course étalon, élaboré de la façon suivante:

- le profil de la course étalon correspond aux observations faites dans l'agglomération de Montréal;
- le chauffeur parcourt cinq kilomètres avec le client et cinq autres à vide (total 10 km);
- le taximètre fonctionne pendant quatre minutes sur la tarification à la minute;
- le taxi est en service pendant un seul quart de travail par jour;
- le conducteur effectue vingt courses par jour, soit 6 000 courses par année;

- le véhicule roule 61 411 kilomètres par année.

[11] Guy Faucher fait part que les coûts décrits dans le tableau 3.1 de son rapport ont été établis à partir d'une indexation des coûts retenus en 2008 selon diverses méthodes, à savoir les coûts réels, des indices statistiques publiées par Statistique Canada et le prix moyen de l'essence observé par la Régie de l'Énergie du Québec.

[12] Selon son analyse, les coûts totaux de 2011 sont de 75 781 \$ comparés à 72 475 \$ en 2008, soit une augmentation de 3 306 \$ ce qui représente 4,56 %. Ce sont principalement les salaires (1 876 \$) et les coûts fixes (1 080 \$) qui représentent plus de 89 % de cette hausse.

[13] Guy Faucher explique les effets de cette indexation des coûts sur les revenus.

[14] En incluant la TPS et la TVQ, les revenus requis pour absorber les coûts et les bénéfices sont de 86 334 \$ en 2011. Par contre, en modifiant la TVQ à 9,5 % prévue en 2012, les revenus requis sont de 87 129 \$ selon le tableau 4.1 de son rapport.

[15] En divisant le nombre de courses annuelles effectuées selon les paramètres énoncés au paragraphe [10], le revenu par course est de 14,52 \$ arrondi à 14,50 \$. Ce montant est actuellement de 13,70 \$. Le différentiel représente une augmentation de 5,8 % pour le client.

[16] Questionné par des intervenants, Guy Faucher fournit des explications sur l'établissement du coût de l'essence de 9 420 \$ retenu dans son rapport, soit une baisse de 3,70 % comparé à 2008. Il explique que le prix au litre excluant les taxes retenu en 2008 a été de 1,226 \$, prix qui tenait compte de l'augmentation conjoncturelle survenue au cours de l'été 2008 jusqu'à un sommet de quelque 1,309 \$ au mois de juin et qui s'est généralement maintenu en deçà depuis.

[17] Selon le tableau 4.1.1 de son rapport sur les statistiques, le prix moyen annuel a été de 1,058 \$ en 2008, dont 0,893 \$ entre septembre et décembre, 0,867 \$ en 2009, 0,964 \$ en 2010 et 1,144 \$ au 31 octobre 2011. Il conclut qu'en extrapolant une moyenne des trois mois d'octobre à décembre 2011, le prix moyen serait de 1,18 \$ et recommande que la Commission retienne ce prix pour l'établissement des tarifs.

Commentaires des intervenants

[18] Alan Dadourian de Taxi A.D. 1954 inc. est chauffeur de taxi. Il dessert principalement l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau. Il déplore que l'exploitation ne soit pas rentable à cause de la circulation trop lourde et que ce facteur devrait être pris en compte.

[19] Le Regroupement des propriétaires de taxis de Montréal (RPTM) dépose par l'entremise de son président, Laval Bilodeau, une mise à jour du mémoire² transmis et publié sur le site Internet de la Commission. Ce dernier fait part que le RPTM regroupe environ 1 000 titulaires de permis.

[20] Dans son mémoire, le RPTM semble favoriser des méthodes autres que des augmentations de tarifs pour rentabiliser l'industrie, car à son avis toute augmentation provoque une perte de clientèle.

[21] Laval Bilodeau affirme que les coûts présentés par Guy Faucher semblent en général conformes. Toutefois, il se questionne sur les hypothèses reliées aux revenus et croit que les paramètres de la course étalon devraient être revus.

[22] Trois autres représentants de RPTM se font également entendre. Edgar Kaalani n'est pas d'accord avec les données de Guy Faucher. Les revenus de 87 129 \$ lui semblent exagérés. Il argue que le nombre de kilomètres parcourus avec un client doit être réduit de 10 % et celui à vide augmenté. Il avance que le nombre de 20 courses par jour n'est pas réaliste et que la moyenne est plutôt de 10.

[23] Se référant à l'analyse comparative des coûts présentés par Guy Faucher et ceux du RPTM dans son mémoire, le témoin fournit des explications sur les postes de dépenses fixes qui représentent des écarts significatifs, soit l'amortissement du véhicule 426 \$, les frais financiers 1 302 \$ et le poste de dépense variable d'essence de 607 \$ sur un total de 2 831 \$.

[24] M^e Louise Baillargeon représente Wilfrid Poirier Ltée, titulaire de la très grande majorité des permis de taxi dans l'agglomération de taxi A.34 Hull. Elle veut, au nom de sa cliente, sensibiliser la Commission au fait que les chauffeurs de taxi des agglomérations de Hull, Gatineau et Aylmer doivent faire face à une concurrence déloyale de la part des taxis de la ville d'Ottawa.

[25] L'avocate commente les documents qui ont déjà été déposés avant l'audience et publiés sur le site Internet de la Commission. À son avis, une augmentation des tarifs est nécessaire, mais elle ne doit pas être trop élevée à cause de cette concurrence. Elle conclut qu'un salaire de 40 854 \$ inscrit dans le rapport de Guy Faucher n'est pas exagéré selon les informations que sa cliente possède.

[26] Denis Bérubé est titulaire d'un permis de taxi à Québec et intervient en matière de tarification auprès de la Commission depuis 2003. Il apprécie le fait que tous les documents reçus de divers intervenants ont été rendus accessibles sur le site Internet.

² Pièce I-2.

[27] Denis Bérubé déclare avoir pris connaissance de ces documents et considère qu'une augmentation d'environ 6,5 % serait justifiée. Il demande des éclaircissements sur la provenance de l'augmentation de l'indice des prix à la consommation (IPC) de 5,1 % retenue par Guy Faucher en comparaison de 5,5 % qu'il a trouvée. Selon Guy Faucher, cette différence s'explique par le choix de l'indice, à savoir celui du Canada retenu par Denis Bérubé et celui du Québec retenu par lui.

[28] Denis Bérubé soulève ce qu'il voit comme une problématique à l'aéroport de Québec. En effet, le prix d'une course en provenance de l'aérogare principale de l'aéroport Jean-Lesage à destination de la zone de Sainte-Foy fait l'objet d'un prix fixe. Or, la course inverse vers l'aéroport n'est pas visée par ce tarif, ce qui crée de la confusion chez les clients qui doivent payer un montant différent selon qu'il s'agisse d'un départ de l'aéroport ou d'un retour.

[29] Denis Bérubé demande à la Commission de corriger cette situation et d'appliquer le tarif fixe dans les deux directions. Marc Turgeon, au nom du Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi inc. (C.P.C.D.I.T.), section Québec, appuie cette position afin d'éviter que les clients ne se sentent floués.

[30] En conclusion, Denis Bérubé affirme que les coûts établis par Guy Faucher sont représentatifs de la réalité et que les paramètres de la course étalon sont également toujours valables.

[31] Éric Brunelle est vice-président de l'Association des limousines du Québec. Il commente le document³ qu'il a préparé à titre d'observations de la part de cette industrie. Il fournit des explications sur les distinctions tarifaires entre les taux particuliers propres à chaque titulaire et la tarification générale applicable au transport sans réservation par limousine ou limousine de grand luxe au départ de l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau. Cette tarification générale inclut la TPS et la TVQ.

[32] Éric Brunelle fait part que cette tarification générale par zone n'a pas fait l'objet d'une analyse des coûts depuis 2005 et que le prix de la course pour le centre-ville de Montréal notamment est de 49,50 \$ depuis le 1^{er} janvier 2008 comparé à 50,00 \$ avant cette date. Toute variation du taux de la TVQ a été absorbée par les titulaires de permis.

[33] Éric Brunelle déclare finalement que les titulaires de ces permis sont en processus d'examen d'opportunité de révision et ajustements de ces tarifs et qu'une nouvelle demande de fixation de tarifs sera déposée à la Commission incessamment.

³ Pièce I-3.

[34] Carolle Dallaire est propriétaire d'un permis de taxi et présidente du C.P.C.D.I.T. Elle fait lecture d'un mémoire⁴ que son organisme a préparé suite à une consultation avec ses membres lors de deux congrès tenus en 2011 et en collaboration avec ses représentants régionaux.

[35] Le C.P.C.D.I.T. soulève, entre autres, trois facteurs qui doivent être pris en considération lors d'une révision de tarifs: « répondre aux obligations pécuniaires des propriétaires et chauffeurs en tant que travailleurs, tenir compte de l'impact de cette révision sur les clientèles et aussi de son impact sur l'achalandage global de la flotte de taxis au Québec tant en centres urbains qu'en régions ».

[36] Ainsi, l'organisme considère que globalement l'indexation du modèle de coûts de 2008 qui représente 4,2 % lui semble tout à fait juste, indexation à laquelle il faudrait ajouter le 1 % de la TVQ de 2011 absorbé par l'industrie et aussi le 1 % prévu en 2012.

[37] Le C.P.C.D.I.T. recommande donc une augmentation de 6,2 % tout en étant très sensibilisé aux effets sur l'achalandage, mais qui peuvent varier selon certains territoires. Une augmentation semblable devrait être également appliquée aux tarifs fixes en provenance de l'aéroport Jean-Lesage.

[38] De plus, compte tenu des travaux routiers importants aux abords de l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau et qui ont une influence directe sur le temps de voyage, le C.P.C.D.I.T recommande d'annuler les tarifs fixes en cette direction.

[39] Cette proposition a soulevé certains commentaires de la part de personnes présentes qui se résument comme suit:

- si les tarifs fixes sont abolis, il y aura migration de la clientèle de taxis réguliers vers l'utilisation des limousines;
- si les courses sont faites au taximètre, les clients vont rechercher d'autres moyens disponibles au détriment des taxis;
- il faut tenter d'obtenir l'autorisation de circuler sur les voies réservées vers l'aéroport afin d'éviter les bouchons de la circulation;
- la Commission doit maintenir l'écart entre les tarifs fixes de taxis et ceux des limousines et limousines de grand luxe.

[40] Dany Atallah est chauffeur de taxi et vice-président du RPTM. Il déplore les pertes de revenus des chauffeurs de taxi à Montréal causés principalement par des

⁴ Pièce I-4.

nouveaux moyens de transport utilisés par les clients dont, Communauto, le service 747 et les services de navettes mis sur pied après des événements sportifs ou autres ainsi que ceux mis à la disposition des gens de l'âge d'or.

[41] Robert Keeb, propriétaire et chauffeur de taxi, suggère que les tarifs fixes en direction de l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau fassent l'objet d'une majoration entre 15h et 19h pour tenir compte des bouchons de circulation, car à cette période de la journée la différence entre ces tarifs fixes et les tarifs qui pourraient être chargés au taximètre devient excessive pour la clientèle.

[42] Enfin, l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ) a présenté un mémoire dont les recommandations à la Commission sont:

- que la Commission mette en place un processus régulier d'évaluation des tarifs de transport par taxi. Une révision annuelle des tarifs permettra, entre autres, d'éviter des hausses drastiques;
- que la décision de hausser les tarifs de transport par taxi soit prise au plus tard au début de l'automne de chaque année, mais que la mise en application de la décision ne soit effective qu'à partir du 1^{er} janvier de l'année suivante. Ainsi, les sociétés de transport pourront tenir compte des hausses de tarifs dans leurs prévisions budgétaires.

LE DROIT

[43] L'article 60 de la *Loi concernant les services de transport par taxi*⁵ (la *Loi*) prévoit que la Commission fixe les tarifs en matière de services de transport par taxi, à la suite d'une audience publique, et que ces tarifs peuvent varier d'une agglomération à l'autre ou selon les services spécialisés.

[44] L'article 61 de la *Loi* prévoit que les tarifs doivent être fixés de façon à ce que le prix d'une course en taxi soit calculé selon l'un ou plusieurs des modes suivants: par taximètre, par zone, par heure et fractions d'heure, par odomètre ou par tout autre mode déterminé par règlement.

[45] L'article 64 de la *Loi* énonce qu'un chauffeur ne peut exiger, en plus du prix de la course, des frais autres que ceux prévus par règlement.

[46] L'article 55 du *Règlement sur les services de transport par taxi*⁶ (le *Règlement*) mentionne, entre autres, que les tarifs fixés par la Commission sont les

⁵ L.R.Q. c. S-6.01.

⁶ L.R.Q. c. S-6.01, r.2.

mêmes pour tous les titulaires de permis de propriétaire de taxi d'une même agglomération et qu'ils doivent être affichés à l'intérieur des véhicules taxis.

ANALYSE

[47] Conformément à la *Loi*, la Commission a procédé à une consultation publique le 30 novembre 2011 sur l'opportunité de modifier les tarifs de transport par taxi ainsi que par limousine et limousine de grand luxe.

[48] La publication de l'avis public a suscité le dépôt de cinq mémoires et de cinq demandes de représentation et observations. Quelques personnes présentes à l'audience sont également intervenues.

[49] Cette démarche vise à répondre aux attentes des intervenants de l'industrie du taxi qui ont manifesté, lors de l'audience de février 2011, le désir de revoir l'ensemble des coûts d'opération et des paramètres retenus pour établir les revenus générés par une course type communément appelée course étalon.

[50] La dernière analyse des coûts remonte à octobre 2005, telle que détaillée dans la décision MPTC05-00478. Depuis cette date, des modifications tarifaires ont été apportées⁷ qui avaient trait, soit à des réductions de la TPS ou à des augmentations de la TVQ.

[51] En août 2008, une flambée du prix de l'essence a incité la Commission à revoir les tarifs. Suite à une indexation des coûts de 2005 détaillée dans la décision MPTC08-00275 du 4 août 2008, une augmentation globale de 9,64 % a été accordée.

[52] Lors de l'audience du 9 février 2011, tenue suite à l'augmentation de la TVQ de 1 % le 1^{er} janvier 2011, les intervenants ont souhaité que les paramètres de la course étalon retenus dans l'établissement des tarifs soient revus.

[53] À cet égard, la Commission a rendu public sur son site Internet en mars 2011 une « Étude sur la demande dans l'industrie de transport par taxi ». Ce document a permis d'obtenir des informations générales sur les activités de l'industrie du transport par taxi.

[54] Tel que mentionné dans cette étude, il y est constaté que « les résultats ne s'avèrent pas utilisables aux fins de la tarification, car bon nombre des données recueillies soulèvent des interrogations importantes ou des incohérences. À défaut de faire appel à des outils technologiques tels que les systèmes de repérage et de répartition

⁷ Décisions MPTC06-00419 (août 2006), MPTC07-00398 (jan. 2008) et MPTC11-00085 (mars 2011).

par GPS et les taximètres électroniques, ou de disposer d'études indépendantes exhaustives, l'utilisation des paramètres actuels du profil de la course type demeure pertinente en matière de tarification⁸ ».

[55] En conséquence, la Commission a décidé, à nouveau, d'utiliser les paramètres de la course étalon tels que décrits au paragraphe [10]. Ces paramètres n'ont pas été contestés lors de l'audience et un témoin affirme même que la course étalon est représentative de la réalité.

[56] Le témoin expert, Guy Faucher, et les représentants du RPTM ont respectivement présenté une analyse détaillée des coûts d'opération.

[57] L'analyse de Guy Faucher consiste essentiellement à indexer les coûts retenus en 2008. Les coûts ont augmenté de 4,56 %. En incluant les taxes de vente en vigueur le 1^{er} janvier 2012, soit 5 % de TPS et de 9,5 % de TVQ, les revenus requis pour les absorber seraient de 87 129 \$ comparés à 81 806 \$ en 2008.

[58] L'analyse du RPTM reprend certains postes d'indexation utilisés par Guy Faucher. Par contre, certains postes de dépenses font l'objet d'une actualisation basée sur les statistiques obtenues de ses membres. Leurs coûts totalisent 78 612 \$ avant taxes, soit une augmentation de 7,5 % depuis 2008. Les revenus requis avec taxes seraient donc de 90 384 \$, soit une augmentation de 10,48 % par rapport aux revenus de 81 806 \$ en 2008.

[59] L'écart des coûts de 2 831 \$ excluant les taxes entre les deux analyses provient essentiellement de l'utilisation différente du coût du véhicule, de sa période d'amortissement et de la consommation d'essence.

[60] Les coûts d'entretien de 8 051 \$ ne sont pas contestés. À défaut d'obtenir des données précises, l'utilisation de l'indice des prix à la consommation de Statistique Canada, volet Québec, semble appropriée pour indexer les coûts de 2008. L'augmentation à cet égard représente 6,4 %.

[61] Les salaires de 40 607 \$ sont établis en fonction de la rémunération hebdomadaire moyenne au Québec et représentent une augmentation de 4,2 % par rapport à 2008.

[62] Ces montants, combinés au profit, totalisent 53 910 \$ et correspondent à 72 % du total des dépenses, montants qui seront retenus par la Commission.

⁸ Extraits de l'étude pages 4 et 5.

[63] À la demande du banc, les services administratifs de la Commission ont procédé, dans la mesure du possible, à une revue des coûts actuels d'exploitation qui totalisent 74 955 \$, 3,42 % de plus qu'en 2008, ce qui se traduit par des revenus requis de 86 180 \$ soit 5,35 % d'augmentation.

[64] Enfin, une analyse détaillée des méthodes mentionnées précédemment a permis à la Commission de déterminer les coûts qui lui semblent les plus représentatifs de la réalité; ces méthodes font l'objet de l'annexe « A » jointe à la décision pour en faire partie intégrante.

[65] Les coûts d'exploitation retenus totalisent 75 026 \$ comparés à 72 475 \$ en 2008 soit 3,52 % d'augmentation. Les principaux écarts de coûts entre les trois tableaux soumis et ceux retenus par la Commission sont expliqués de la façon suivante:

- un téléphone cellulaire est offert à raison d'un forfait mensuel de 35 \$;
- le taximètre (525 \$) et la radio de communication (585 \$) sont amortis sur une période de 5 ans, soit 222 \$ par année, de sorte que le financement de 1 100 \$ étalé sur une même période au taux de 8 % est de 48 \$ par année;
- quoique le coût moyen d'un véhicule soit de 11 833 \$, coût établi en tenant compte du prix des trois véhicules suivant soit un Toyota Camry usagé de 3 ans, au coût de 13 475 \$, un Chevrolet Malibu au coût de 10 275 \$ et un Dodge Caravan au coût de 11 760 \$, la Commission retient le coût du Toyota Camry, car il représente 32 % de la flotte de taxis;
- le coût de 13 475 \$ est amorti sur une période de 4 ans soit 3 369 \$ par année, période qui correspond au temps d'utilisation d'un véhicule selon les données administratives de la Commission;
- la période de financement maximale d'un véhicule usagé au coût de 13 475 \$ est de 3 ans au taux de 8 %, selon les renseignements obtenus auprès d'une institution financière et le coût de l'intérêt est donc de 575 \$ par année;
- les frais financiers mensuels sont de 7 \$ dans la majorité des institutions financières;
- le kilométrage annuel à des fins d'affaires est de 61 411 kilomètres;
- à raison d'une consommation moyenne pour une Camry de 13 litres au 100 kilomètres, la consommation d'essence est de 7 983 litres et comme le coût d'essence moyen avant taxes pour les douze mois de l'année 2011 est de

1,151 \$ le litre selon les données de la Régie de l'énergie du Québec, ainsi le coût total annuel pour l'essence est de 9 188 \$.

[66] Ce prix de 1,151 \$ le litre d'essence avant taxes équivaut à un prix de 1,311 \$ à la pompe; bien que le prix de l'essence pourra fluctuer à compter de l'application des nouveaux tarifs, la Commission est confiante que le prix de 1,151 \$ retenu est raisonnable puisque, par exemple, le prix de 1,226 \$ avant taxes retenu dans la décision MPTC08-00275, suite à une flambée des prix, fut supérieur à la moyenne réelle de 0,969 \$ constatée entre septembre 2008 et décembre 2011 ce qui a représenté une économie de plusieurs milliers de dollars pour les acteurs de l'industrie.

[67] En tenant compte des coûts d'exploitation de 75 026 \$ avant taxes, la Commission estime que les revenus requis sont de 86 261 \$ comparativement à ceux de 81,806 \$ retenus en janvier 2011.

[68] Ainsi, en considérant le nombre de courses annuelles à 6 000, la course étalon s'établit à 14,38 \$, montant qui sera arrondi à 14,40 \$ pour tenir compte des contraintes liées à l'ajustement des taximètres, alors qu'actuellement cette course totalise 13,70 \$.

[69] Toute augmentation de tarifs exige un ajustement des taximètres. Or, cette augmentation doit être répartie sur trois composantes, soit la prise en charge, le kilométrage parcouru et le temps d'attente.

[70] De façon constante, la Commission a réparti toute augmentation de façon paramétrique. Par contre, tel que mentionné dans le rapport de Guy Faucher cette hypothèse ne peut s'appliquer intégralement puisque les montants doivent être arrondis pour tenir compte des contraintes reliées à l'utilisation des taximètres.

[71] Guy Faucher y rappelle en effet que certains taximètres ne prennent que des multiples de 0,05 \$ pour le tarif de prise en charge et que tous les appareils doivent afficher le prix d'une course avec un multiple de 0,05 \$.

[72] Cette dernière exigence fait en sorte qu'il est impossible de fixer des tarifs au kilomètre avec des montants autres que des multiples de 0,05 \$ étant donné que la vérification de l'ajustement des taximètres s'avère impossible avec les kilomètres étalons actuels.

[73] En retenant l'approche paramétrique, mais en arrondissant les composantes, le coût de la prise en charge serait de 3,45 \$, celui de la distance serait de 1,70 \$ le kilomètre et celui de l'attente à 38,05 \$ l'heure ou 0,63 \$ la minute : la Commission retient cette approche qui lui semble la plus précise puisqu'elle tient compte de l'ensemble des paramètres et contraintes mentionnés précédemment.

[74] Le coût total de la course étalon retenu par la Commission sera donc de 14,40 \$, soit 0,70 \$ de plus que la course actuelle de 13,70 \$ ce qui représente une augmentation de 5,11 %.

[75] Quant à la proposition de l'ATUQ, la Commission examinera les mesures administratives qui pourraient être prises pour y donner suite.

[76] Finalement, la Commission estime que la preuve au dossier ne lui permet pas, pour l'instant, de se prononcer sur l'opportunité de majorer les tarifs fixes en direction de l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau entre 15h et 19h ou d'annuler les tarifs fixes en cette direction.

[77] Pour le même motif, la Commission ne peut donner suite, pour l'instant, à la demande de titulaires de permis qui veulent que le tarif pour la desserte de la zone de Sainte-Foy depuis l'aérogare principale de l'aéroport Jean-Lesage s'applique dans les deux directions.

[78] Cette question a déjà fait l'objet d'une décision de la Commission le 3 août 2006⁹; néanmoins, à l'occasion d'une future demande de fixation générale de tarifs, si une preuve complète et détaillée de la problématique soulevée était soumise, la Commission pourrait examiner à nouveau cette question et les autres pour lesquelles elle estime qu'il y a insuffisance de preuve pour l'instant.

CONCLUSION

[79] La Commission a procédé à une consultation publique sur la révision générale des tarifs applicables au transport par taxi, par limousine et par limousine de grand luxe pour tenir compte de l'augmentation des coûts depuis 2008 et de la hausse de 1 % de la TVQ au 1^{er} janvier 2012.

[80] Suite à une analyse détaillée des coûts d'exploitation d'un permis de transport par taxi, la Commission est d'avis qu'il y a lieu de procéder à une augmentation générale des tarifs de transports par taxi de l'ordre de 5,11 % incluant les taxes de TPS et de TVQ.

[81] Cette augmentation est basée notamment sur une augmentation des coûts de 3,52 % depuis 2008, combinée à deux augmentations de la TVQ, soit 1 % en 2011, déjà absorbée par l'industrie, et de 1 % en 2012.

[82] La Commission estime que le coût moyen d'une course avec les taxes s'élève à 14,40 \$ en janvier 2012 comparé à 13,70 \$ présentement. Avec cette augmentation, les

⁹ Décision MPTC06-00419, paragraphe 53.

tarifs aux taximètres applicables à la majeure partie des agglomérations varient de la façon suivante:

Tarifs avec TPS et TVQ	Janvier 2011	Janvier 2012	Hausse
Au départ	3,30 \$	3,45 \$	04,55 %
Par kilomètre	1,60 \$	1,70 \$	06,25 %
Par heure	36,20 \$	38,05 \$	05,11 %
Par minute	0,60 \$	0,63 \$	05,00 %
Prix pour une course étalon	13,70 \$	14,40 \$	05,11 %

[83] La Commission estime que cette augmentation est un compromis nécessaire qui permettra aux acteurs de l'industrie du taxi de maintenir un certain équilibre entre la récupération des augmentations de coûts d'opérations assumées depuis quelques années tout en préservant leur capacité de rétention de leur clientèle.

[84] La Commission ajustera tous les tarifs du transport privé par taxi au Québec et leurs conditions d'application tels qu'ils sont contenus dans le « Recueil des tarifs du transport privé par taxi » afin qu'ils reflètent cette augmentation.

[85] Compte tenu que les titulaires des permis de limousine et de limousine de grand luxe sont en processus d'examen d'opportunité de révision et ajustements des tarifs actuels mentionnés au « Répertoire des tarifs de limousine pour le transport sans réservation au départ de l'aéroport international de Montréal-Trudeau », volume 3 et qu'une nouvelle demande de fixation de tarifs sera déposée incessamment, la Commission est d'avis qu'il y a lieu de maintenir ces tarifs à leur niveau actuel de sorte qu'ils incluront désormais l'augmentation de 1 % de la TVQ du 1^{er} janvier 2012.

[86] La Commission s'attend à ce que cette demande ainsi que la preuve complète détaillant l'augmentation des coûts d'opération des limousines soient déposées rapidement pour traitement approprié afin d'éviter toute iniquité entre ces tarifs et les tarifs du transport privé par taxi.

[87] Par ailleurs, la Commission est d'avis qu'il y a lieu d'accorder un délai avant la prise d'effet de la nouvelle tarification, afin de permettre l'impression et la distribution des vignettes tarifaires de même que l'achat et la livraison des composantes électroniques nécessaires au calibrage des taximètres.

POUR CES MOTIFS, la Commission des transports du Québec:

- RÉVISE** tous les tarifs avant taxes de transport privé par taxi en les augmentant de 5,11 % à compter du 28 janvier 2012 à 0 h 1;
- STATUE** que l'article 8 du « Recueil des tarifs du transport privé par taxi » est modifié pour que la limite sud de la zone centre-ville de Montréal inclut l'avenue Pierre-Dupuy jusqu'au pont de la Concorde et que le prix d'une course pour les déplacements entre l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau et le centre-ville de Montréal vise l'aérogare principale de l'aéroport;
- FIXE** les tarifs du transport privé par taxi au Québec et leurs conditions d'application tels qu'ils sont contenus dans le « Recueil des tarifs du transport privé par taxi » ci-joint pour faire partie intégrante de la présente décision;
- STATUE** que le « Recueil des tarifs du transport privé par taxi », fixé par la décision MPTC11-00085 rendue le 3 mars 2011 en vigueur depuis le 3 mars 2011 est abrogé à compter du 28 janvier 2012 à 0 h 1;
- STATUE** que les prix fixés par la décision MPTC11-00085 du 3 mars 2011 et reproduits dans le « Répertoire des tarifs de limousine pour le transport sans réservation au départ de l'aéroport international de Montréal-Trudeau », volume 3, lesquels incluent les taxes de TPS et de TVQ, soient maintenus à leur niveau actuel incluant, à compter du 28 janvier 2012 à 0 h 1, l'augmentation de 1 % de la TVQ du 1^{er} janvier 2012;

RAPPELLE

aux titulaires d'un permis de propriétaire de taxi qu'ils doivent faire vérifier et apposer un nouveau sceau sur le taximètre dans les 30 jours de la prise d'effet de la présente décision.

Jean Yves Reid, CA
Membre de la Commission

Jean Giroux, avocat
Membre de la Commission

p. j. Recueil des tarifs du transport privé par taxi
Annexe « A » - Analyse des coûts
Avis de recours

c. c. M^e Yves Gemme, pour la Commission des transports du Québec

[c. S-6.01, r.4]

Recueil des tarifs du transport privé par taxi

Loi concernant les services de transport par taxi
(L.R.Q., c. S-6.01)

SECTION I
DISPOSITIONS GÉNÉRALES

1. Le présent tarif s'applique au transport privé par taxi à l'exclusion du transport effectué en vertu d'un permis de taxi spécialisé.

2. Lorsque l'automobile utilisée par le titulaire d'un permis de propriétaire de taxi n'est pas munie d'un taximètre, la distance parcourue avec un client est mesurée au moyen de l'odomètre.

3. Un chauffeur de taxi ne peut réclamer pour le prix d'une course un montant supérieur à celui calculé conformément au présent tarif.

4. Pour l'application du présent tarif, l'expression « heure ou fractions d'heure d'attente » signifie le temps durant lequel un taxi est immobilisé ou circule à moins de 22,382 km par heure lors d'une course.

Le nombre 22,382 provient de la division du tarif horaire par le tarif au kilomètre prévu à l'article 6.

SECTION II
TARIFS GÉNÉRAUX

5. Les tarifs généraux sont applicables au transport privé effectué par les titulaires de permis de propriétaire de taxi dans l'ensemble du Québec, sous réserve de l'application des tarifs particuliers.

6. Le prix d'une course calculé par le taximètre est le suivant :

	À la prise en charge	Par kilomètre parcouru avec un client	Par heure ou fractions d'heure d'attente
Prix de base	3,00 \$	1,48 \$	33,09 \$
TPS de 5 %	0,15 \$	0,07 \$	1,65 \$
Prix avec TPS	3,15 \$	1,55 \$	34,74 \$
TVQ de 9,5 %	0,30 \$	0,15 \$	3,31 \$
Tarif au taximètre	3,45 \$	1,70 \$	38,05 \$

7. Le prix d'une course calculé par l'odomètre est le suivant :

	À la prise en charge	Par kilomètre parcouru avec un client	Par heure ou fractions d'heure d'attente
Prix de base	0,00 \$	1,48 \$	33,09 \$
TPS de 5 %	0,00 \$	0,07 \$	1,65 \$
Prix avec TPS	0,00 \$	1,55 \$	34,74 \$
TVQ de 9,5 %	0,00 \$	0,15 \$	3,31 \$
Tarif à l'odomètre	0,00 \$	1,70 \$	38,05 \$

SECTION III
TARIFS PARTICULIERS

§1. Tarifs applicables au transport dont l'origine ou la destination est l'aéroport international de Montréal-Trudeau

8. Le prix d'une course entre l'aérogare principale de l'aéroport et le centre-ville de Montréal, peu importe le nombre de passagers, est le suivant :

Prix forfaitaire de base	34,79 \$
TPS de 5 %	1,74 \$
Prix avec TPS	35,53 \$
TVQ de 9,5 %	3,47 \$
Prix forfaitaire total	40,00 \$

Ce prix est applicable lorsqu'il n'y a qu'un seul point d'embarquement et un seul point de débarquement.

Pour l'application du présent article, le centre-ville de Montréal est délimité comme suit :

—à l'ouest : l'avenue Atwater jusqu'au canal Lachine; le canal Lachine jusqu'au pied de la rue de Condé; la rue de Condé jusqu'à la rue St-Patrick; la rue St-Patrick, vers l'est, jusqu'à la rue Bridge; la rue Bridge jusqu'au pont Victoria;

—à l'est : l'avenue Papineau;

—au sud : les immeubles situés sur l'avenue Pierre-Dupuy jusqu'au pont de la Concorde;

—au nord : l'avenue des Pins; la rue St-Denis, de l'avenue des Pins à la rue Cherrier; la rue Cherrier, de la rue St-Denis à la rue Sherbrooke; la rue Sherbrooke, de la rue Cherrier à l'avenue Papineau.

Les maisons et édifices de chaque côté des rues limitrophes font partie du centre-ville de Montréal.

9. Un chauffeur de taxi doit calculer le prix d'une course au taximètre après avoir effectué un premier arrêt pour laisser descendre un client ou lorsqu'il ramasse des clients à plus d'un endroit.

10. Le prix minimum pour une course dont l'origine est l'aérogare principale de l'aéroport international de Montréal-Trudeau est de 17,00 \$, comprenant la TPS et la TVQ.

Toute lecture au taximètre d'un montant inférieur est réputée être de 17,00 \$.

§2. Tarifs applicables à l'aéroport international Jean-Lesage de Québec

11. Le prix d'une course entre l'aérogare principale de l'aéroport Jean-Lesage et le centre-ville de Québec, peu importe le nombre de passagers, est le suivant :

Prix forfaitaire de base	29,79 \$
TPS de 5 %	<u>1,49 \$</u>
Prix avec TPS	31,28 \$
TVQ de 9,5 %	<u>2,97 \$</u>
Prix forfaitaire total	34,25 \$

Pour l'application du présent article, le centre-ville de Québec est délimité comme suit :

—au nord : l'autoroute Félix-Leclerc;

—à l'est : l'avenue d'Estimauville et son prolongement jusqu'au fleuve Saint-Laurent;

—au sud : le fleuve Saint-Laurent;

—à l'ouest : l'autoroute Laurentienne, la rue Saint-Anselme jusqu'à la rue des Commissaires; la rue des Commissaires; le boulevard Langelier; la Côte-de-Salaberry; l'avenue de Salaberry et son prolongement jusqu'au fleuve Saint-Laurent.

Les maisons et édifices de chaque côté des rues limitrophes font partie du centre-ville de Québec.

12. Le prix d'une course en provenance de l'aérogare principale de l'aéroport international Jean-Lesage de Québec à destination de la zone de Ste-Foy, peu importe le nombre de passagers, est le suivant :

Prix forfaitaire de base	13,05 \$
TPS de 5 %	<u>0,65 \$</u>
Prix avec TPS	13,70 \$
TVQ de 9,5 %	<u>1,30 \$</u>
Prix forfaitaire total	15,00 \$

Ces tarifs sont applicables lorsqu'il n'y a qu'un seul point d'embarquement et un seul point de débarquement.

Pour l'application du présent article, la zone de Ste-Foy est délimitée comme suit :

—au nord : le rang Sainte-Anne; la route de l'Aéroport; l'avenue Sainte-Geneviève;

—à l'est : l'autoroute Henri IV;

—au sud : l'autoroute Charest;

—à l'ouest : l'avenue Jean-Gauvin; le boulevard Wilfrid-Hamel; la rue des Champs-Élysés et leur prolongement entre le boulevard Wilfrid-Hamel et l'autoroute Charest.

Les maisons et édifices de chaque côté des rues limitrophes font partie de la zone de Ste-Foy.

13. Un chauffeur de taxi doit calculer le prix d'une course au taximètre après avoir effectué un premier arrêt pour laisser descendre un client ou lorsqu'il ramasse des clients à plus d'un endroit.

§3. Tarifs applicables aux agglomérations Fermont 297201 et Baie-James (Radisson) 299101

14. Le prix d'une course calculé par odomètre est le suivant :

	À la prise en charge	Par kilomètre parcouru avec un client	Par heure ou fractions d'heure d'attente
Prix de base	0,00 \$	2,05 \$	33,09 \$
TPS de 5 %	0,00 \$	0,10 \$	1,65 \$
Prix avec TPS	0,00 \$	2,15 \$	34,74 \$
TVQ de 9,5 %	0,00 \$	0,20 \$	3,31 \$
Tarif à l'odomètre	0,00 \$	2,35 \$	38,05 \$

15. Le prix minimum pour une course dont l'origine ou la destination est située dans l'une ou l'autre de ces agglomérations est de 6,40 \$, comprenant la TPS et la TVQ.

Toute lecture d'un montant inférieur est réputée être de 6,40 \$.

§4. Tarifs applicables à l'agglomération de Saint-Augustin 298206 (Basse Côte Nord)

16. Le prix d'une course entre l'aéroport ou le quai de Saint-Augustin et l'agglomération de Saint-Augustin ainsi qu'entre l'aéroport de Saint-Augustin et la réserve de Pakuashipi est de 8,00 \$, comprenant la TPS et la TVQ, par personne par course.

SECTION IV DISPOSITIONS FINALES

17. Les présents tarifs remplacent les tarifs du transport privé par taxi fixés par la décision MPTC11-00085 rendue par la Commission le 3 mars 2011 considérant la décision MPTC12-00022 rendue par la Commission le 13 janvier 2012.

ANALYSE DES COÛTS

	2008	FAUCHER	RPTM	CTQ-réel	RETENUS
COÛTS FIXES					
Droit de renouvellement de permis	150 \$	150 \$	150 \$	150 \$	150 \$
Permis de chauffeur de taxi	50	50	50	50	50
Permis de conduire	58	87	87	89	89
Inspections du taximètre	65	65	50	50	50
Inspections du véhicule	120	120	130	123	123
Fréquence radio	43	48	48	48	48
Téléphone cellulaire	379	418	517	420	420
Amortissement de l'équipement	113	125	278	-	222
Financement de l'équipement	45	50	163	-	47
Immatriculation	104	105	115	119	119
Assurance SAAQ	486	745	745	745	745
Amortissement du véhicule	3 727	3 874	4 300	3 333	3 369
Financement du véhicule	446	470	645	575	575
Assurance responsabilité et collision	1 960	1 637	1 637	1 637	1 637
Frais d'intermédiaire	2 759	3 600	3 600	3 600	3 600
Frais de comptabilité	566	607	607	607	600
Frais financiers	-	-	1 302	* 84	84
Sous-total	11 071	12 151	14 424	11 630	11 928
COÛTS VARIABLES					
Entretiens et réparations	7 567	8 051	8 051	8 051	8 051
Carburant	9 786	9 420	10 027	* 9 420	9 188
Sous-total	17 353	17 471	18 078	17 471	17 239
SALAIRES	38 978	40 854	40 607	40 607	40 607
BÉNÉFICES	5 073	5 305	5 503	5 247	5 252
TOTAL 2011	44 051 \$	75 781 \$	78 612 \$	74 955 \$	75 026 \$
TOTAL 2008	72 475 \$	72 475 \$	73 125 \$	72 475 \$	72 475 \$
AUGMENTATION	-	4,56%	7,50%	3,42%	3,52%

ANNEXE
AVIS IMPORTANT

Veillez prendre note que les articles 17.2 à 17.4 de la *Loi sur les transports* (L.R.Q., c. T-12), l'article 81 de la *Loi concernant les services de transport par taxi* (L.Q., 2001, c. 15) et l'article 38 de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds* (L.R.Q., c. P-30.3) prévoient que tout intéressé peut demander à la Commission de réviser toute décision qu'elle a rendue et contre laquelle aucun recours n'a été formé devant le Tribunal administratif du Québec :

- 1° pour faire valoir un fait nouveau qui, s'il avait été connu en temps utile, aurait pu justifier une décision différente;
- 2° lorsque, partie au litige, il n'a pu, pour des raisons jugées suffisantes, présenter ses observations;
- 3° lorsqu'un vice de fond ou de procédure est de nature à invalider cette décision.

La demande de révision doit être motivée et notifiée à la Commission dans les 30 jours qui suivent la date à laquelle la décision a pris effet à l'une ou l'autre des adresses suivantes :

QUÉBEC

Commission des transports du Québec
200, chemin Sainte-Foy, 7^e étage
Québec (Québec) G1R 5V5
N° sans frais : 1 888 461-2433

MONTRÉAL

Commission des transports du Québec
545, boul. Crémazie Est, bureau 1000
Montréal (Québec) H2M 2V1
N° sans frais : 1 888 461-2433

De plus, conformément à l'article 51 de la *Loi sur les transports*, l'article 85 de la *Loi concernant les services de transport par taxi* et l'article 38 de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds*, toute décision de la Commission peut être contestée devant le Tribunal administratif du Québec par la personne visée, un opposant ou le Procureur général, dans les 30 jours qui suivent la date à laquelle la décision a pris effet.

Toutefois, le Tribunal ne peut, lorsqu'il apprécie les faits ou le droit, substituer son appréciation de l'intérêt public à celle que la Commission en avait faite, en vertu de la présente loi ou d'un de ses règlements, pour prendre sa décision.

Pour plus d'informations, veuillez communiquer avec le Tribunal administratif du Québec aux adresses suivantes :

QUÉBEC

Tribunal administratif du Québec
Secrétariat
575, rue Saint-Amable
Québec (Québec) G1R 5R4
Téléphone : (418) 643-3418

MONTRÉAL

Tribunal administratif du Québec
Secrétariat
500, boul. René Lévesque Ouest, 22^e étage
Montréal (Québec) H2Z 1W7
Téléphone : (514) 873-7154

N° sans frais (ailleurs au Québec) :

1 800 567-0278

