

tmm
TRANSPORT MRC
DE MEMPHRÉMAGOG

Rapport final
Étude de besoins du transport collectif de la MRC de Memphrémagog
16 octobre 2019

MRC de Memphrémagog

Présentée par Gestrans, secteur de Stantec

1. L'objectif du mandat

2. Retour sur les activités réalisées

3. Les constats et recommandations

Mandat

Réaliser une étude des besoins du transport en commun adapté et collectif sur le territoire de la MRC de Memphrémagog afin de:

- + Dégager les principaux enjeux liés à la population;
- + Évaluer les services de transport existants;
- + Comprendre les besoins de mobilité de la population:
 - + Sondage en ligne auprès de la population, consultation des entreprises et groupe de discussion avec élus et les intervenants du milieu
- + Identifier des pistes de solution pour combler les besoins de la population et maximiser les ressources existantes.

1. L'objectif du mandat

2. Retour sur les activités réalisées

3. Les constats et recommandations

Portrait sociodémographique

Atouts

- + Croissance démographique constante depuis plusieurs années, 40,1% en 25 ans et les perspectives 2011-2036 démontrent une croissance de 20,3%
- + Importance de développer le transport collectif pour diminuer la pression sur le réseau routier local
- + Solde migratoire de la MRC en 2017-2018 positif (510), le groupe 45-64 ans possède le solde le plus important (586), le groupe 15-24 ans possède un résultat négatif (-70)
- + Population vieillissante, pression éventuelle sur le transport adapté
- + Les temps de déplacement des travailleurs sont courts, 71% d'entre eux prennent moins de 30 minutes et 39% de ceux-ci moins de 15 minutes
- + Les travailleurs nécessitant des temps de déplacements courts représentent une clientèle captive puisque les irritants liés à la durée ne sont pas un enjeu

Portrait sociodémographique

Défis

- + Le lac Memphrémagog scinde la MRC
 - + Cette frontière fluviale oblige la population du sud-ouest de la MRC à faire plus de kilométrage pour rejoindre Magog et Sherbrooke.
- + Plusieurs municipalités de la MRC possèdent de petites densités de population (13/17 avec moins de 100 personnes/km²)
 - + Défi pour développer un service de transport abordable et durable.
- + Plusieurs services de premier plan se retrouvent à l'extérieur du territoire (soins de la santé spécialisés, établissements post-secondaires, etc.)
 - + Nécessité de développer un service interrégional entre la MRC et Sherbrooke pour répondre aux besoins pour contrer l'exode.
- + Plusieurs personnes en situation de précarité financière; 18,4% des personnes de 18 à 64 ans de la MRC possèdent un faible revenu
 - + Les services de transport doivent être en mesure de répondre aux besoins de mobilité de cette clientèle vulnérable (tarification, accessibilité, destination, etc.).
- + Vieillesse de la population, les personnes de 55 ans et plus représentent 44% de la population
 - + Pression sur le transport adapté, le CAB et les soins de santé. Les limitations des personnes âgées sont plus nombreuses.

Résumé de l'offre de transport

Municipalité	Taxi	Transport adapté	Transport collectif	Transport interurbain	Transport bénévole	Transport scolaire
Austin		▲	▲		▲	▲
Ayer's Cliff		▲	▲		▲	▲
Bolton-Est		▲	▲		▲	▲
Eastman		▲	▲	▲	▲	▲
Hatley (CT)		▲	▲		▲	▲
Hatley (V)		●			▲	▲
Magog	▲	▲	▲	▲	▲	▲
North Hatley	▲	▲	▲			▲
Ogden	▲ ⁽¹⁾	●			▲	▲
Orford	▲	▲	▲		▲	▲
Potton		▲	▲		▲	▲
Saint-Benoît-du-Lac		●				▲
Ste-Catherine-de-Hatley		▲	▲	▲	▲	▲
St-Étienne-de-Bolton		■			▲	▲
Stanstead (CT)	▲ ⁽¹⁾	▲			▲	▲
Stanstead (V)	▲ ⁽¹⁾	▲	▲		▲	▲
Stukely-Sud		■		▲	▲	▲

▲ = Présence d'un service; ■ = Service provenant de l'extérieur du territoire; ● = Volet souple

(1) : Le site internet de la CTQ recense un permis de taxi dans l'agglomération de taxi de Stanstead.

Transport adapté

	MRC de Memphrémagog	Transport adapté Pour Nous inc.
Territoire	12 municipalités sur 17	2 municipalités sur 17 (Saint-Étienne-de-Bolton et Stukely-Sud)
Contrat	<ul style="list-style-type: none"> - Promenade de l'Estrie - Taxi Magog Orford inc. 	<ul style="list-style-type: none"> - Taxi Deslauriers-Roberges inc. - Taxi Van Granby - Taxi Ab Cowansville
Horaires de service	<ul style="list-style-type: none"> - Lundi au vendredi: 7h30 à 17h00 - Samedi et dimanche: 10h00 à 23h00 	<ul style="list-style-type: none"> - Lundi au samedi: 7h00 à 22h00 - Dimanche: Aucun service
Déplacements hors territoire	Destinations: CHUS Fleurimont et Hôtel Dieu, Youville, CRE, Argyll, ACTE	Destinations: Magog, Sherbrooke, Cowansville et Granby
Motif de déplacements	Tous autorisés	Vers Magog et Sherbrooke: Seuls les déplacements liés à la santé sont autorisés
Tarifcation	<ul style="list-style-type: none"> - 3,00 \$ déplacement à Magog - 3,50 \$ extérieur de Magog (inter MRC) - Carnet de 10 et 40 passages disponibles - 15,50 \$ vers Sherbrooke de Magog (aller-retour) - 18,00 \$ vers Sherbrooke extérieur de Magog (aller-retour) 	<ul style="list-style-type: none"> - 3,00 \$ déplacement sur le territoire de l'organisme - Carnet de 10 passages disponibles - 8,00 \$ vers Magog (hors territoire) - 31,50 \$ vers Sherbrooke
Achalandage	2018: 26 535 déplacements (+0,93 %) 2017: 26 291 déplacements (+3,79 %) 2016: 25 331 déplacements	Stukely-Sud et Saint-Étienne-de-Bolton 2018: 716 déplacements (+18,3 %) 2017: 605 déplacements (-11,3 %) 2016: 682 déplacements
Principaux générateurs de déplacements	Carrefour de l'Estrie, Centre-ville de Magog, hôpitaux (Magog et Sherbrooke)	Aucun sur le territoire de la MRC de Memphrémagog

* Les municipalités de Hatley, Ogden et Saint-Benoit-du-Lac utilisent le volet souple du transport adapté

Statistiques d'utilisation des différents services par municipalité

AU 31 DÉCEMBRE 2018					
Municipalité	Adapté	Intégration	Tarif Taxi 1217	Collectif Urbain	TOTAL
Austin	304	4	1		
Ayer's cliff	362				
Bolton-Est					
Canton d'Hatley	598				
Eastman	28	46		214	
Magog	19 485	372	568	1506	
Potton	1 378	15			
North Hatley				6	
Orford	917				
Stanstead	2387	142			
Sainte-Catherine-de-Hatley	613				
Canton Stanstead	244				
Stukely-Sud	219				
SOUS-TOTAL TRANSPORTS	<u>26 535</u>				<u>26 535</u>
Transports CDJ	4 610				4 610
TOTAL TRANSPORTS	<u>31 145</u>	579	569	1726	<u>34 019</u>

* Source: Plan de développement des services de transport collectif de la MRC de Memphrémagog (2019)

2 874

Tarification en fonction des modes de transport

	Transport adapté	Transport collectif	Transport interurbain	CAB Carrefour du partage / Missisquoi-Nord		
Tarification	Intérieur de Magog: 3,00 \$ (ou 2,75 \$ carnet de billets) Extérieur de Magog (MRC) : 3,50 \$ (ou 3,25 \$ carnet de billets) Extérieur de Magog (SHERB): 15,50 \$ ou 18,00 \$ aller-retour	Intérieur de Magog: 3,00 \$ (ou 2,75 \$ carnet de billets) Extérieur de Magog (MRC) : 3,50 \$ (ou 3,25 \$ carnet de billets) Extérieur de Magog (SHERB): 15,50 \$ ou 18,00 \$ aller-retour	Titre mensuel: 221,86 \$ Aller simple: 11,70 \$ Aller-retour: 21,06 \$ Carnet de 10 billets: 93,60 \$	Intérieur de Magog: 7,00 \$ OU Extérieur de Magog: 0,40 \$ / km	En tout temps: 0,41 \$ / km	
Déplacement Magog-Magog	3,00 \$	3,00 \$	NA	7,00 \$	0,41 \$ / km	
Déplacement Magog – Sherbrooke (terminus)	7,75 \$	NA	11,70 \$	16,44 \$	16,85 \$	

Programme de subvention

Transport adapté – modalités 2019

+ **Contribution de base:**

Elle est établie sur la base des dépenses d'exploitation ainsi que des déplacements réalisés par les personnes admises en 2017. Elle correspond à **65 %** des dépenses reconnues admissibles (**Coût maximal à 19 \$**).

+ **Augmentation de l'achalandage:**

Une allocation supplémentaire non récurrente peut être accordée, sous réserve des crédits disponibles, à un organisme de transport adapté qui enregistre une hausse d'achalandage.

+ **Déplacement hors territoire:**

Une allocation supplémentaire non récurrente, correspondant à **65 % du surcoût généré** par les déplacements hors territoire, peut être accordée à un organisme de transport adapté de plus de trois ans.

Programme de subvention

Transport collectif – Volet II, modalités 2018-2020

2.2 Transport collectif en milieu rural

- + Organisation et exploitation de services en transport collectif;
- + Étude de besoins et de faisabilité;
- + Interconnexion des services de transport collectif régionaux.

2.3 Transport interurbain par autobus

- + Aide financière pour le maintien et l'amélioration de services exploités en vertu d'un permis de la CTQ;
- + Aide financière pour le développement de services de transport interurbain par autobus;
- + Aide financière pour contrer l'abandon imminent d'un service;
- + Aide financière pour pallier un abandon de services dans le cadre d'une décision de la CTQ;
- + Aide financière pour l'acquisition d'outils technologiques permettant de réduire les émissions de GES.

Programme de subvention

2.2 Transport collectif en milieu rural

L'aide financière pouvant être accordée à un organisme admissible ne peut dépasser **66 %** des dépenses admissibles du projet du demandeur et est d'un montant maximum de :

Subvention (\$)	Nb de déplacements
75 000 \$	Moins de 5 000 / an
100 000 \$	Entre 5 000 et 9 999 / an
125 000 \$	Entre 10 000 et 19 999 / an
200 000 \$	Entre 20 000 et 50 000 / an
275 000 \$	Plus de 50 000 / an

* Les frais d'administration (frais de gestion financière, papeterie, services postaux, etc.) ne peuvent pas dépasser 15 % du montant de l'aide financière.

Programme de subvention

2.3 Transport interurbain par autobus

Est considéré comme un parcours interurbain par autobus, un parcours dont l'objectif est de transporter une clientèle générale :

- + d'une région métropolitaine de recensement (RMR) ou agglomération de recensement (AR) vers une autre RMR ou AR;
- + d'une RMR ou AR vers plus d'une municipalité située à l'extérieur de celle-ci;
- + sur une distance d'au moins 50 kilomètres entre deux ou plusieurs municipalités qui ne sont pas comprises à l'intérieur des limites d'une RMR ou d'une AR.

Un organisme admissible peut recevoir une somme équivalente à **75 % des dépenses admissibles, jusqu'à concurrence de 150 000 \$ par parcours** de transport interurbain par autobus

* Les frais d'administration (frais de gestion financière, papeterie, services postaux, etc.) sont limités à 15 % du montant de l'aide.

Dans le cadre d'une réduction tarifaire: L'aide financière se fonde sur un budget prévisionnel établi par l'organisme admissible et est ajustée en fonction du rapport d'exploitation de l'organisme

Sondage en ligne



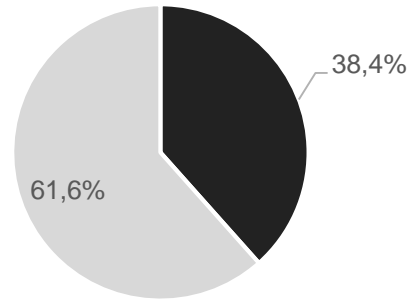
1. Dans quelle
municipalité habitez-
vous ?

Municipalité	Nombre de répondants	%
Austin	7	1,4%
Ayer's Cliff	18	3,7%
Bolton-Est	23	4,7%
Canton d'Orford	132	26,8%
Canton de Hatley	46	9,3%
Canton de Potton	17	3,5%
Canton de Stanstead	37	7,5%
Eastman	52	10,6%
Hatley	1	0,2%
Magog	112	22,8%
North Hatley	24	4,9%
Ogden	4	0,8%
Sainte-Catherine-de-Hatley	5	1,0%
Saint-Étienne-de-Bolton	8	1,6%
Stanstead	4	0,8%
Stukely-Sud	2	0,4%
Total	492	100,0%

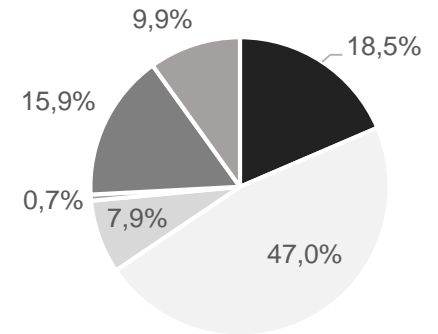
Sondage en ligne

4. Effectuez-vous des déplacements réguliers, en transport actif (marche ou vélo), en voiture ou avec un autre moyen de transport motorisé, dans votre municipalité?

7. Quelle est la principale raison qui vous amène à effectuer ce principal déplacement régulier dans votre municipalité?



■ Non ■ Oui



■ Le travail
■ Les commerces et les services
■ Les enfants (École, CPE, activités)
■ Les études
■ Les loisirs et les restaurants
■ Autre

61,6% des répondants effectuent au moins un déplacement régulier dans sa municipalité

47 % des répondants qui effectuent des déplacements réguliers dans leur municipalité le font pour les commerces et les services

Sondage en ligne

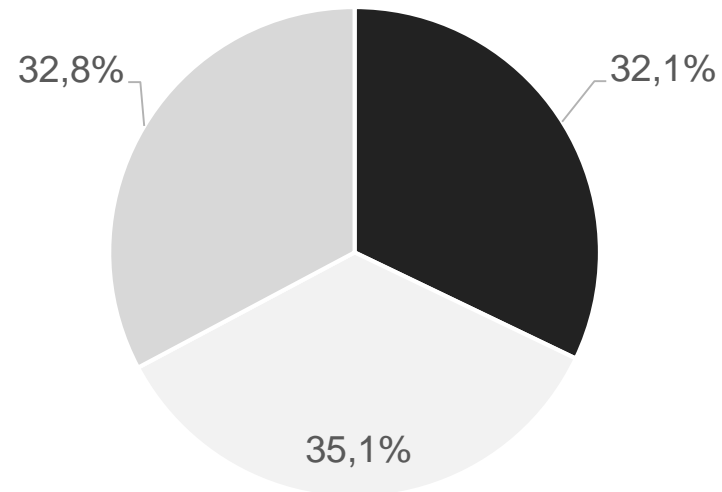
Modes et motifs de déplacements à l'intérieur de la municipalité de résidence

Motifs / modes	Véhicule automobile	Taxi	Transport actif	Transport adapté	Transport urbain à Magog	Transport bénévole	Autre
Le travail	91,1%		3,6%				5,4%
Les études	50,0%						50,0%
Les commerces et les services	83,1%	2,8%	7,7%				6,3%
Les loisirs et les restaurants	75,0%	2,1%	14,6%		2,1%		6,3%
Les enfants (École, CPE, activités)	83,3%		12,5%	4,2%			
Autre	63,3%	3,3%	16,7%			3,3%	13,3%
Nb répondants	245	6	28	1	1	1	20
%	81,1%	2,0%	9,3%	0,3%	0,3%	0,3%	6,6%

Sondage en ligne



8. En moyenne,
**combien de fois par
semaine** allez-vous à
cette destination dans
votre municipalité?



■ 1 à 2 fois ■ 3 à 4 fois ■ Plus de 5 fois

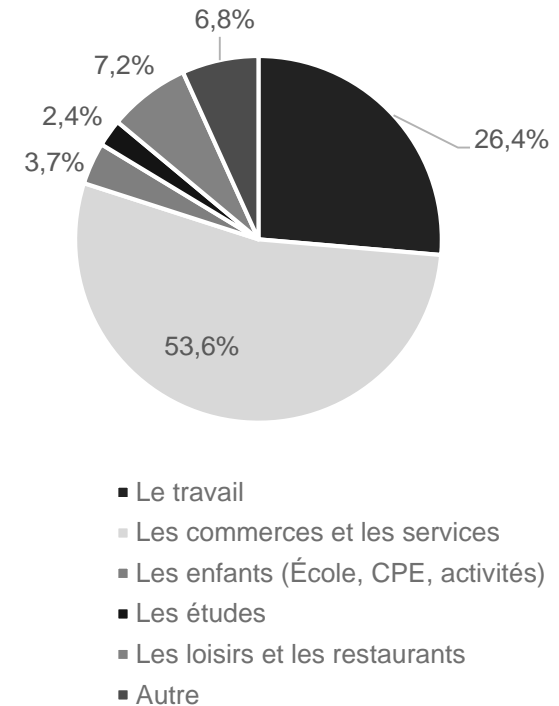
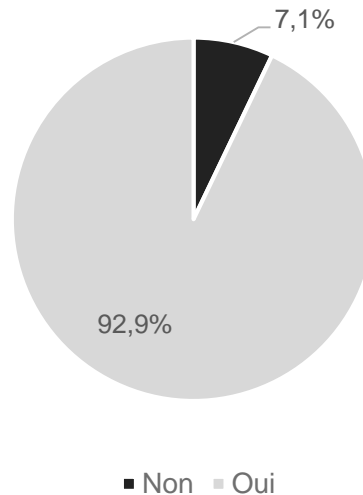
35,1 % des répondants qui effectuent des déplacements réguliers dans leur municipalité le font à une fréquence de 3 à 4 fois par semaine

Sondage en ligne



10. Effectuez-vous des **déplacements réguliers**, en transport actif, en voiture ou avec un autre moyen de transport motorisé, à l'**extérieur de votre municipalité** ?

13. Quelle est la **principale raison** qui vous amène à effectuer ce principal déplacement régulier à l'extérieur de votre municipalité ?



92,9 % des répondants effectuent au moins un déplacement régulier à l'extérieur de sa municipalité

53,6 % des répondants qui effectuent des déplacements réguliers dans à l'extérieur de leur municipalité le font pour les commerces et les services

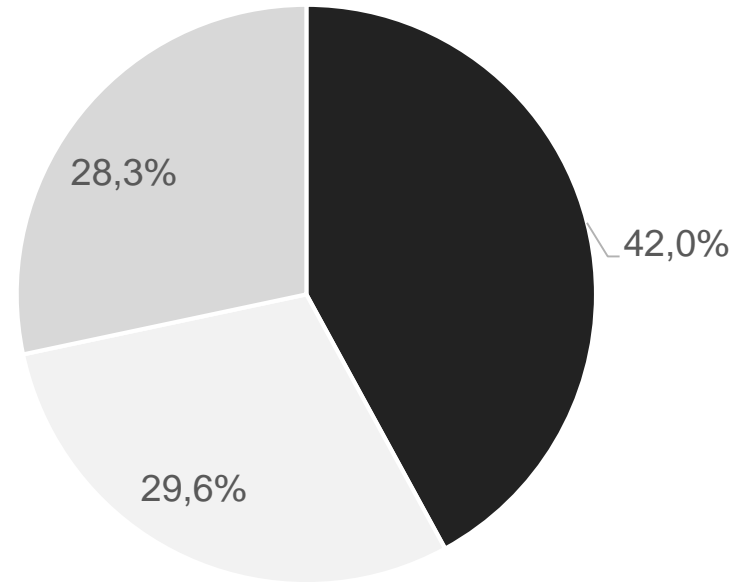
Sondage en ligne

Modes et motifs de déplacements à l'extérieur de la municipalité de résidence

Motifs / modes	Véhicule automobile	Taxi	Transport actif	Transport adapté	Transport urbain à Magog	Transport interurbain	Transport bénévole	Autre
Le travail	89,5%		3,5%			1,8%		5,3%
Les études	16,7%					66,7%		16,7%
Les commerces et les services	83,1%	2,8%	7,7%					6,3%
Les loisirs et les restaurants	75,0%	2,1%	14,6%		2,1%			6,3%
Les enfants (École, CPE, activités)	83,3%		12,5%	4,2%				
Autre	63,3%	3,3%	16,7%				3,3%	13,3%
Nb répondants	245	6	28	1	1	5	1	20
%	79,8%	2,0%	9,1%	0,3%	0,3%	1,6%	0,3%	6,5%

Sondage en ligne

14. En moyenne,
**combien de fois par
semaine** allez-vous à
cette destination située
à l'extérieur de votre
municipalité?

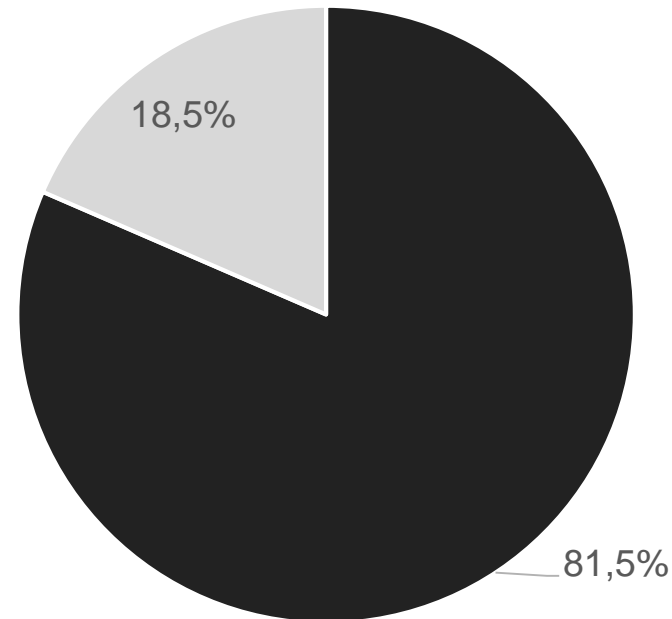


■ 1 à 2 fois ■ 3 à 4 fois ■ Plus de 5 fois

42 % des répondants qui effectuent des déplacements réguliers à l'extérieur de leur municipalité le font à une fréquence de 1 à 2 fois par semaine

Sondage en ligne

16. À votre connaissance, est-ce que du **transport en commun** (adapté et collectif) est offert dans votre municipalité?



■ Non ■ Oui

18,5 % des répondants savent qu'il existe un service de transport en commun dans leur municipalité

Sondage en ligne

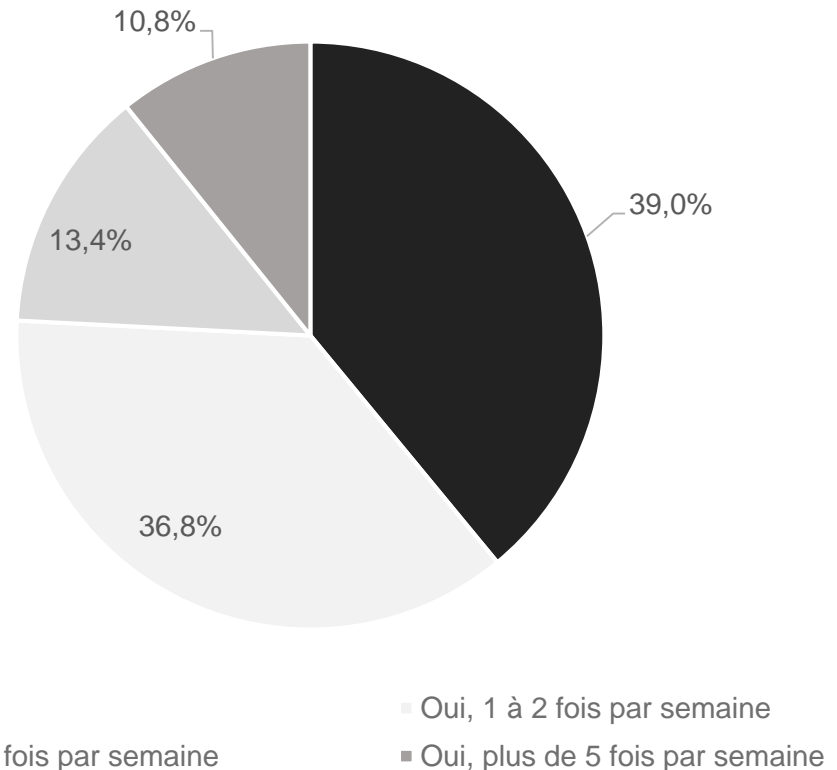
19. Si vous n'utilisez pas le transport en commun, est-ce parce que :



	Oui	Non
La tarification est trop élevée?	8,8%	91,2%
Les temps de parcours sont trop longs?	20,9%	79,1%
Les destinations ne correspondent pas à vos besoins?	57,1%	42,9%
Les horaires ne correspondent pas à vos besoins?	60,4%	39,6%
La fréquence du service est insuffisante?	57,1%	42,9%
La difficulté d'accès au service (distance de l'arrêt)?	38,5%	61,5%
L'obligation de réservation la veille est un frein?	51,6%	48,4%

Sondage en ligne

20. Si le transport en commun était **développé en fonction de vos principaux déplacements**, l'utiliseriez-vous ou l'utiliseriez-vous davantage?



61 % des répondants utiliseraient le transport en commun si celui-ci était développé en fonction de leurs principaux déplacements (**Réponse à nuancer!**)

Sondage en ligne

Développement du transport en commun versus les besoins de déplacements



	Intérieur de la municipalité de résidence	Extérieur de la municipalité de résidence
Oui, 1 à 2 fois par semaine	7,7%	29,1%
Oui, 3 à 4 fois par semaine	2,8%	10,6%
Oui, plus de 5 fois par semaine	2,6%	8,1%
Non		39,0%

29,1 % des citoyens de la MRC utilisent ou utiliseraient davantage les services de transport en commun pour des besoins à l'extérieur de leur municipalité de résidence 1 à 2 fois par semaine **(Réponse à nuancer!)**

Enquête auprès des entreprises

Entreprise	Localisation	Nombre d'employés		Horaire de travail	Problématiques de recrutement	Problématiques liées au transport	Intérêt à participer
		Temps plein	Temps partiel				
Arjo Magog	Magog	177	2	Bureaux 7h30, 7h45 ou 8h à entre 16h et 17h / horaire estival Usine 7h15 à 15h45 / horaire estival	Parfois Dépends des périodes : entreprise pas assez connue, manque de main-d'œuvre qualifiée	Oui Moyen terme : On embauche des étudiants l'été et des stagiaires, ils doivent donc avoir une voiture ou covoiturer. Par le passé, commentaires de certains candidats de l'extérieur de Magog sur le manque de transport collectif et aussi le manque de logement près du parc industriel.	Oui, en fonction du coût
Camso	Magog	310	6	8hr/jour du lundi au vendredi, pas d'horaire fixe	Oui Expertise et expérience demandées ne sont souvent pas disponibles dans le coin. On doit donc étendre nos recherches à la région de Montréal.	Non Quand on recrute des gens de Montréal, on leur permet de faire du télétravail quelques jours par semaine afin que le transport ne soit pas une entrave à l'attraction. Pour des grands patrons, il arrive même qu'on leur loue des condos en basse saison.	Non
Conceptromec	Magog	85	3	Bureaux : Quart de jour variable du lundi au vendredi entre 7h00 et 18h00 Usine : Quart de jour : Lundi au vendredi de 7h30 à 16h00 ou 7h30 à 16h30 au choix Quart de jour : Lundi au jeudi de 5h00 à 15h30 Quart de soir : Lundi au jeudi de 15h30 à 2h00 Quart de fin de semaine : Vendredi et samedi de 6h00 à 17h Dimanche de 6h à 16h30	Oui Pénurie de main d'œuvre, milieu isolé (pas de transport en commun), compétition féroce à l'international	Oui Doivent trouver des appartements proches du lieu de travail	Oui
Granit Desing	Stanstead	209	-	Usine : 7 jours sur 7 : 06h00 à 17h00 et 17h00 à 03h30 Bureau : 08h00 à 16h00 du lundi au vendredi	Oui Les deux principales raisons sont la distance et le transport	Oui Les deux principales raisons sont la distance et le transport	Oui
Groupe industriel Interprovincial	Magog	20	-	Bureaux : 8h à 17h, du lundi au vendredi Chantier / personnel en impartition : Horaire variable	Oui Travail en chantier, horaire variable. Métier très en demande dans l'industrie	Non	Plus ou moins
Gurit Americas	Magog	196	21	Du lundi au jeudi de 7h à 17h30 Du lundi au jeudi de 17h30 à 4h Du lundi au jeudi de 20h30 à 7h Du vendredi au dimanche de 7h à 19h Du vendredi au dimanche de 19h à 7h Plus les employés de bureau du lundi au vendredi de 8h à 17h ou de 7h à 16h Lundi au vendredi JOUR : 7 AM A 3 PM	Oui Peu de main d'œuvre et manque de transport	Oui Pas de transport en commun	Oui
Kanwal inc.	Magog	143	25	Lundi au vendredi SOIR : 3PM A 11 PM Lundi au vendredi NUIT : 11 PM A 7 AM	Oui Manque de transport pour venir au travail	Oui Manque de transport pour venir au travail	Oui
Kezber	Magog	105	-	Lundi au vendredi de 8h à 17h	Oui Par moment, peu de ressources dans le domaine	Non	Pourrait être intéressant
Usihome	Magog	125	5	6h à 14h30 – jour (lundi au vendredi) 14h30 à 23h30 – soir (lundi au vendredi) 7h à 16h – bureau (lundi au vendredi) 8h à 17h – bureau (lundi au vendredi) Du lundi au vendredi à raison de 40 heures par semaine	Oui Contexte de pénurie de main d'œuvre actuel	Non	Oui
Wulftec International Inc	Ayer's Cliff	250	6	-Quart de Jour (7h à 15h30 ou 8h à 16h30) -Quart de soir (15h30 à 22h)	Oui Pénurie de main-d'œuvre	Oui Il n'y a pas de transport en commun dans notre région et les stationnements commencent à être un problème	À titre consultatif

Groupe de discussion – intervenants du milieu

	Jeunes et étudiants	Travailleurs ou à la recherche d'emploi	Aînés	Personnes à mobilité réduite et santé
Organismes	<ul style="list-style-type: none"> CJE Memphrémagog Maison des jeunes 	<ul style="list-style-type: none"> Corporation de développement communautaire Table jeunesse socio-économique Service Québec Commission scolaire des Sommets – service aux entreprises Ressource Relais 	<ul style="list-style-type: none"> Table des aînés / AQDR Les Jardins Pinecroft 	<ul style="list-style-type: none"> CIUSSSE-CHUS
Motifs de déplacements	Étude, travail et loisirs	Travail, recherche d'emploi et formation continue	Commerces, services, et loisirs	Santé, loisirs et étude
Enjeux	<ul style="list-style-type: none"> Effectuent plusieurs déplacements régulièrement et spontanément Sensibilité à l'offre de service Capacité financière restreinte 	<ul style="list-style-type: none"> Déplacements réguliers Besoin en transport vers les centres de formation et vers les entreprises affiliées Absence d'entente avec les entreprises 	<ul style="list-style-type: none"> Déplacements ponctuels Population en croissance Perte d'autonomie (limitation pour la conduite) ou position d'isolement (loin de la famille et des services) Modes de transport priorités : voiture ou CAB 	<ul style="list-style-type: none"> Clientèle captive du service de transport Position de vulnérabilité / isolement
Freins à l'utilisation des services	<ul style="list-style-type: none"> Processus de réservation Tarifcation Offre de service (destinations) 	<ul style="list-style-type: none"> Tarifcation (absence de titre mensuel) Offre de service (destinations) 	<ul style="list-style-type: none"> Peu familier avec les services Processus de réservation et offre de transport limité pour participer aux activités des organismes 	<ul style="list-style-type: none"> Peu de contraintes de transport pour la clientèle du transport adapté en raison des derniers ajustements du service
Destinations	<ul style="list-style-type: none"> Magog (centre-ville) Certains noyaux villageois Sherbrooke (Carrefour de l'Estrie et les établissements postsecondaires) 	<ul style="list-style-type: none"> Parcs industriels / entreprises Lieux d'enseignement et centre de formation Centre local d'emploi 	<ul style="list-style-type: none"> Magog (centre-ville) Sherbrooke (santé et commerces) 	<ul style="list-style-type: none"> Besoins de mobilité pour participer aux activités thérapeutiques la semaine

Groupe de discussion – représentants municipaux

Transport local (intra MRC)

- + Besoins de mobilité pour les loisirs, le travail et l'accès aux soins de santé
- + Accorde une grande importance au maintien et à la vitalisation des noyaux villageois
- + Enjeu de mobilité et d'accessibilité important dans les municipalités ne possédant aucun service ou commerce
- + Besoins de plus en plus importants et nombreux, les municipalités souhaitent mettre en place des solutions durables
- + La vocation récréotouristique de la MRC doit encourager les municipalités à maintenir l'offre commerciale et de services dans leur communauté
- + Plusieurs employeurs de la MRC ont des difficultés à recruter de la main-d'œuvre qualifiée – situation plus critique au parc du Mont Orford et à la station de ski Owl's Head
 - + Envisage d'offrir un service de navette privé pour leurs employés
 - + Employeurs intéressés à participer au développement de services de transport collectif
 - + Favoriser une coopération et coordination entre la MRC et les grands employeurs pour une plus grande utilisation du transport collectif

Groupe de discussion – représentants municipaux

Transport interurbain (Hors MRC)

- + Liens essentiels vers Sherbrooke pour les besoins de mobilité vers les établissements postsecondaires et de la santé et les loisirs;
- + En raison de leurs localisations géographiques, les municipalités à l'ouest du territoire ont des besoins dirigés vers Waterloo, Granby et Cowansville.

Clientèle à prioriser

La clientèle aînée a été identifiée par une majorité d'élus pour le développement de nouveaux services:

- + Clientèle en croissance et en perte d'autonomie;
- + Situation d'isolement pour plusieurs aînés;
- + Difficulté d'opérer et de posséder un véhicule automobile rend difficile les déplacements, mêmes locaux;
- + L'accès à un transport collectif répondant à leurs besoins serait bénéfique pour cette clientèle.

1. L'objectif du mandat
2. Retour sur les activités réalisées
- 3. Les constats et recommandations**

Transport adapté

Prise de compétence de la MRC de Memphrémagog

- + Présence de deux (2) organismes sur le territoire;
- + Utilisation du volet souple pour trois (3) municipalités.

Constat: En 2009, la MRC de Memphrémagog a déclaré compétence en matière de transport adapté et collectif sur son territoire. Cinq (5) municipalités se sont prévaluées du droit de retrait.

Recommandation: Intégration des cinq (5) municipalités à la prise de compétence de la MRC. La prise de compétence comporte plusieurs avantages:

- + Démontre une volonté des municipalités à mettre en commun les ressources pour le développement du transport – maintien de la population dans la communauté;
- + Équité des services pour l'ensemble de la population;
- + Participation au financement du service par un plus grand nombre de municipalités;
- + Prise de décision plus rapide et meilleure connaissance des services par les élus.

Transport adapté

Présence de deux (2) organismes sur le territoire

- + Service de transport de la MRC: 12 municipalités
- + Transport adapté Pour Nous inc.: Deux (2) municipalités

Constat: Les deux (2) organismes de transport n'offrent pas le même niveau de services à leurs usagers - Desserte hors territoire, heures de service, tarification, discrimination sur les motifs de déplacement, etc.

Recommandation: Les municipalités de Saint-Étienne-de-Bolton et de Stukely-Sud devraient confier la gestion du transport adapté à la MRC de Memphrémagog afin d'avoir ainsi qu'un seul organisme délégué offrant un service de transport adapté sur tout le territoire de la MRC. Cela permettrait de :

- + Offrir à l'ensemble des usagers de la MRC des services similaires et de faciliter leur déplacement territoire;
- + Uniformiser le service offert à sa population considérant les écarts qui existent présentement;
- + Offrir la desserte de nouvelles destinations vers Granby et Cowansville pour un plus grand nombre d'usagers.

Transport adapté

Utilisation du volet souple pour trois (3) municipalités

- + Hatley (V);
- + Ogden;
- + Saint-Benoît-du-Lac.

Constat: Le volet souple comporte plusieurs inconvénients pour la population nécessitant un transport adapté - Peu connu de la population, charge administrative importante pour l'utilisateur (plan d'intervention en transport), déplacements hors municipalité de résidence courts et occasionnels uniquement (discrimination).

Recommandation: Les municipalités de Hatley (V), Ogden et Saint-Benoît-du-Lac devraient se joindre au service de transport de la MRC de Memphrémagog, assurant ainsi une offre de service plus équitable sur le territoire.

Transport adapté

Horaire du service – Service la MRC de Memphrémagog

Constat: L'horaire du service de transport adapté de la MRC de Memphrémagog fluctue d'une municipalité à l'autre et l'amplitude actuelle ne permet pas de répondre aux besoins de mobilité en soirée ou tôt les fins de semaine.

- + Service offert de trois (3) à sept (7) jours par semaine en fonction des municipalités, créant ainsi une disparité de l'offre de service en transport sur le territoire de la MRC;
- + Amplitude horaire du service : Fin générale à 17h00 en semaine et début à 10h00 les fins de semaine

Recommandation: Considérant que le transport collectif repose majoritairement sur l'utilisation des places disponibles dans le transport adapté pour les municipalités plus rurales de la MRC et que la clientèle à mobilité réduite est souvent captive de ce service, il serait avantageux pour la population d'uniformiser et de bonifier la disponibilité du transport dans l'ensemble des municipalités.

Transport collectif

Amélioration aux services existants

Intégration au transport adapté (mise en commun des ressources)

L'offre du transport adapté est dispersée et varie selon la municipalité de résidence sur le territoire de la MRC. Elle répond également davantage au besoin de la clientèle à mobilité réduite (horaire plateau de travail et santé). Il serait avantageux pour les deux clientèles d'uniformiser et bonifier la disponibilité du transport dans l'ensemble des municipalités afin de répondre à d'autres besoins, tels que les déplacements pour le loisir.

Réduction des délais de réservation

L'obligation de réserver un déplacement la veille de celui-ci représente un important frein à l'utilisation du service, et ce, pour plusieurs clientèles. La MRC est consciente de cette situation et cherche des pistes de solution à ce sujet, dont l'acquisition d'un nouvel outil technologique. Entre temps, la mise en place d'un service sur horaire fixe pour le transport collectif pourrait être une alternative – Exemple Taxibus de Sorel.

Transport collectif

Amélioration aux services existants

Mise en place d'un titre mensuel

L'absence d'un titre mensuel impacte la fréquence d'utilisation du transport collectif étant donné que le coût unitaire peut devenir rapidement dispendieux lors d'une utilisation régulière des services de transport. En ce sens, l'introduction d'un titre mensuel pour l'utilisation des services de transport collectif permettrait à la clientèle de bénéficier d'économie d'échelle lors de déplacements réguliers et d'encourager la mobilité urbaine.

Révision des normes de service – Tarif Taxi1217

Afin de réduire les contraintes d'utilisation du service Tarif Taxi1217, nous recommandons à la MRC de Memphrémagog d'assouplir certaines règles de fonctionnement dans le but de répondre davantage aux besoins de mobilité des jeunes de Magog et Orford. L'expérience vécue dans d'autres municipalités du Québec pourrait inspirer la MRC de Memphrémagog pour son service – Exemple Sainte-Julie ou Saint-Bruno.

Transport collectif

Amélioration aux services existants

Promotion et communication

La promotion et la communication du transport collectif en milieu rural sont primordiales pour assurer sa pérennité. La diversité des besoins de la clientèle implique que celle-ci soit composée de groupes différents et que chacun d'entre eux réponde à des messages différents. Il est donc important d'ajuster les communications en fonction du groupe auxquels on s'adresse afin de mieux promouvoir la mobilité durable et encourager le changement vers des solutions de rechange à l'auto-solo.

De plus, l'implication du milieu est également un aspect important à développer selon notre expérience si l'on souhaite que la population intègre le transport en commun à leur mode de vie.

Transport collectif

Développement du service

Miser sur la participation des entreprises dans le développement du service

Constat: Plusieurs entreprises présentes sur le territoire de la MRC de Memphrémagog éprouvent actuellement des problématiques de recrutement et doivent élargir leur bassin de recherche pour le recrutement:

- + La distance et le transport deviennent des contraintes au recrutement de main-d'œuvre qualifiée;
- + Alternatives actuelles: Offrir la possibilité de faire du télétravail et /ou investir dans la location de logements à proximité du lieu de travail.

Recommandation: Plusieurs entreprises sondées ont manifesté un intérêt à participer au développement d'un service de transport collectif répondant aux besoins de mobilité de leur employé. La MRC devrait miser sur cet intérêt et procéder à l'élaboration d'ententes de services avec les entreprises situées sur son territoire.

Transport collectif

Développement du service

Répondre aux besoins de mobilité en lien avec le motif « commerces et services »

Constat: La population de la MRC effectue majoritairement des déplacements réguliers pour le motif « commerces et services » :

- + À l'intérieur de leur municipalité de résidence (Noyaux villageois) – 47 % ;
- + À l'extérieur de leur municipalité de résidence (Magog & Sherbrooke) – 53,6 %
- + Fréquence: majoritairement de 2 à 3 fois par semaine;
- + Phénomène de vieillissement de la population.

Recommandation: Considérant le vieillissement de la population et conséquemment le changement d'habitude de déplacements (travail versus commerce et service), la MRC devrait adapter son offre de transport afin de répondre aux nouveaux besoins de mobilité de sa population. De plus, ce type de réseau aura également comme avantage de répondre à d'autres besoins reliés à des contextes sociodémographiques différents (jeunes, femmes ou personnes à mobilité réduite).

Transport collectif

Développement du service

Augmenter la mobilité intra municipale

Constat: L'accès au service de proximité (services, loisirs et travail) à la population est un enjeu qui a également été soulevé:

- + Le motif « commerces et services » représente 47 % des déplacements réguliers à l'intérieur de la municipalité de résidence (Noyaux villageois);
- + La durée moyenne d'un déplacement entre le domicile et le travail est de moins de 15 minutes pour 38,6 % de la population (Statistiques Canada 2016);
- + L'importance du maintien et de la vitalisation des noyaux villageois du territoire est un enjeu important pour les élus de la région.

Recommandation: La densité de la population de la MRC de Memphrémagog ne permet pas un système intra-municipal desservi par un autobus. Cependant, certaines options de transport pourraient grandement augmenter la mobilité des citoyens sans imposer une charge financière trop importante aux municipalités telles que le service de taxi-bus sur réservation, la gestion du covoiturage au sein de la MRC ou le transport sur demande.

Questions