

**2015-
2017**

**Plan de transport collectif
MRC du Granit**

MRC du Granit

Rédigé par Annie Charron, agente en
développement rural à la MRC et Mme
Claire Ouellette, directrice générale de
Trans-Autonomie

13/11/2014

Table des matières

Table des matières.....	1
Description physique et socio-économique du territoire.....	2
La gestion du transport terrestre.....	9
Les services de transport existants sur le territoire de la MRC du Granit	16
Une vision régionale structurée de développement des services.....	18
Conclusion.....	19
Plan d'action 2014-2017	20

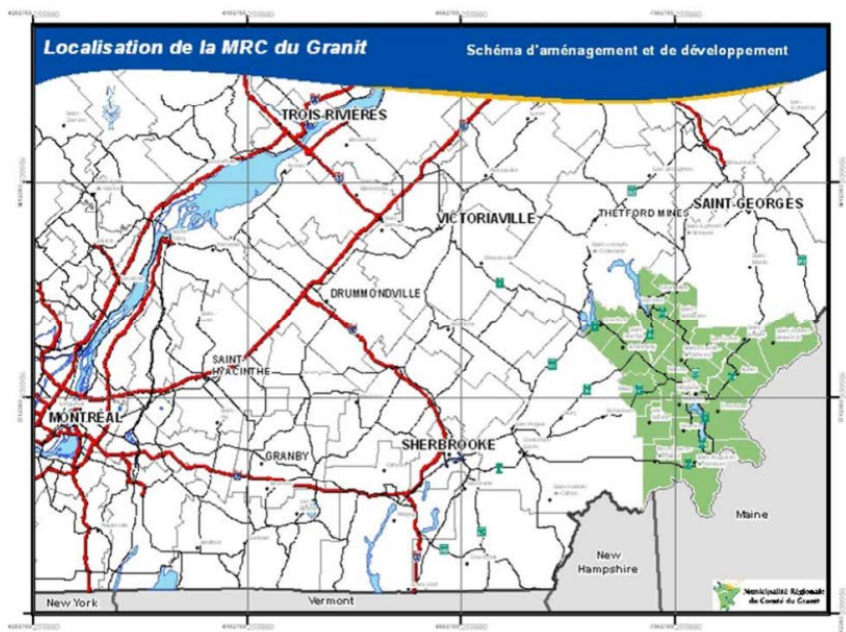
Description physique et socio-économique du territoire

La description du territoire

La présente section dresse une description géographique, démographique et socio-économique du territoire de la MRC du Granit. Il y sera présenté les principaux éléments qui caractérisent le territoire et la population de la MRC.

La localisation

La MRC du Granit est localisée à l'extrémité est de la région administrative de l'Estrie. Elle est bornée à l'ouest par la MRC du Haut-Saint-François, au nord par les MRC des Appalaches et de Beauce-Sartigan ainsi qu'à l'est et au sud par les limites territoriales des états du Maine et du New Hampshire, tel que démontré à la carte suivante.



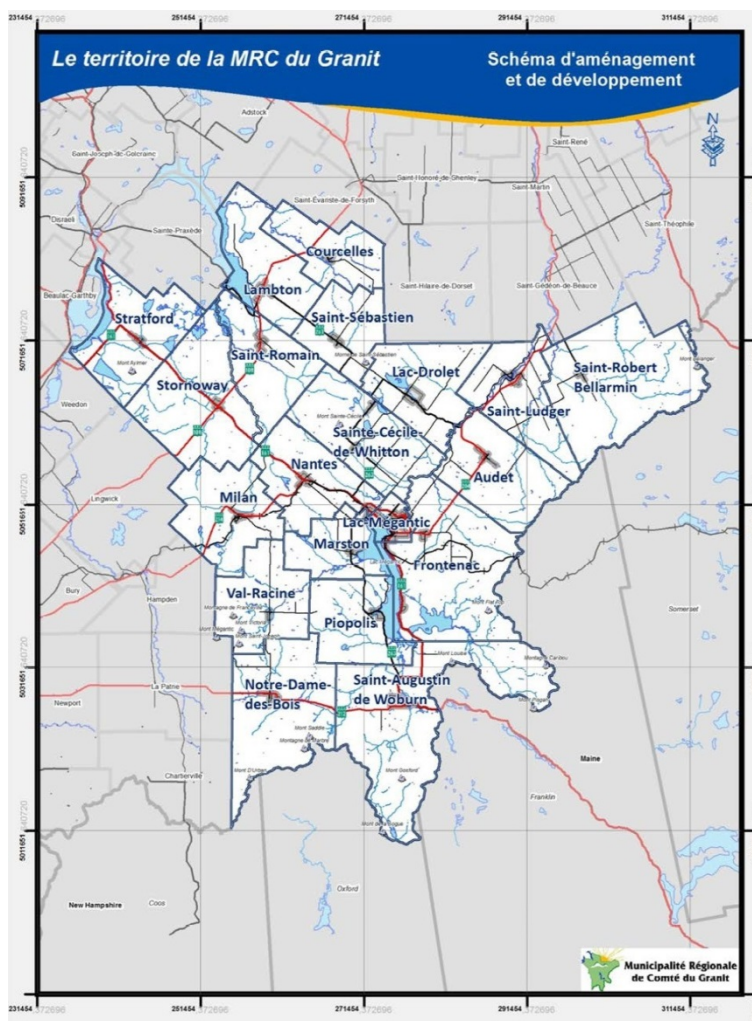
Le milieu physique et naturel

Le territoire de la MRC du Granit occupe une superficie de 2 833,8 km². La MRC est composée des vingt municipalités suivantes : Audet, Courcelles, Frontenac, Lac-Drolet, Lac-Mégantic, Lambton, Marston, Milan, Nantes, Notre-Dame-des-Bois, Piopolis, Saint-Augustin-de-Woburn, Saint-Ludger, Saint-Robert-Bellarmin, Saint-Romain, Saint-Sébastien, Sainte-Cécile-de-Whitton, Stornoway, Stratford et Val-Racine.

Tableau 1 : Superficie des municipalités de la MRC du Granit

Municipalités	Superficie
Audet	134 km ²
Courcelles	91,5 km ²
Frontenac	244,6 km ²
Lac-Drolet	128,2 km ²
Lac-Mégantic	25,2 km ²
Lambton	124,7 km ²
Marston	78,7 km ²
Milan	130,8 km ²
Nantes	120,5 km ²
Notre-Dame-des-Bois	192,1 km ²
Piopolis	111,7 km ²
St-Augustin-de-Woburn	284,1 km ²
St-Ludger	128,7 km ²
St-Robert-Bellarmin	237,8 km ²
St-Romain	116 km ²
St-Sébastien	91,1 km ²
Ste-Cécile-de-Whitton	149,4 km ²
Stornoway	186,6 km ²
Stratford	139,5 km ²
Val-Racine	118,6 km ²

Source : Le répertoire des municipalités 2012, MAMROT



Le territoire de la MRC est principalement de tenure privée avec 78 % des terres appartenant à des intérêts privés (64 % des petites propriétés et 14 % des grandes propriétés). Le reste du territoire, à savoir 22 %, représente le territoire de tenure publique.

Le relief de la région est constitué de pentes douces et de terrains plus accidentés, avec une altitude moyenne variant entre 365 et 550 mètres. Le territoire comprend deux zones topographiques distinctes, soit la zone des montagnes frontalières dans la partie sud et celle du haut plateau appalachien dans la partie nord.

Les montagnes frontalières chevauchent la frontière canado-américaine. Elles représentent le prolongement vers le nord-ouest de la chaîne des Montagnes Blanches (White Mountains) de la Nouvelle-Angleterre. Cette partie sud de la région est caractérisée par des pentes abruptes et des sommets élevés tels les monts Scotch, Saddle Hill et la montagne de Marbre. Le mont

Gosford (1 189 mètres) et le mont Mégantic (1 104 mètres) sont les plus importants sommets de la région. La partie nord du territoire est surplombée par deux monts importants, le mont Sainte-Cécile (890 mètres) et le morne de Saint-Sébastien (824 mètres).

Le territoire comprend un important réseau hydrographique. On y compte une quinzaine de lacs et une trentaine de cours d'eau qui sont à la tête de deux bassins versants majeurs, celui de la rivière Chaudière et celui de la rivière Saint-François. Le lac Mégantic peut être qualifié d'élément géographique central par son positionnement géographique sur le territoire. D'une largeur moyenne de 1,5 kilomètre et d'une longueur de 16 kilomètres, il coule vers le nord et se déverse dans la rivière Chaudière. De plus, il recueille par la rivière Arnold, les eaux provenant du sud. Au nord-ouest, les eaux s'écoulent par les rivières aux Bluets, Felton vers le lac Saint-François puis vers le lac Aylmer après avoir quitté la MRC, formant ainsi la tête du bassin versant de la rivière Saint-François.

La population

La MRC du Granit compte une population de 22 259 personnes en 2011, ce qui représente une diminution de -0.4 % par rapport à 2006. En effet, la MRC a perdu 83 habitants au cours de cette période. Cependant, si nous regardons l'évolution de la population sur une période de 20 ans, soit de 1991 à 2011, nous pouvons remarquer une augmentation de la population de 1 266 personnes, soit une augmentation de 6,03 %. Au niveau territorial, la densité de population au kilomètre carré est de 7,9 habitants au km². La population de la MRC du Granit représente 7 % de la population de l'Estrie, qui est de 310 735.

Nous retrouvons une certaine disparité au niveau de la dispersion de la population. En effet, 3 municipalités regroupent environ 42 % de la population totale. Ces municipalités sont la ville de Lac-Mégantic, qui se veut l'agglomération qui dénombre le plus de résidents, avec 5 932 personnes, Frontenac avec 1 650 personnes et Lambton avec 1 584 personnes. Les autres municipalités comptent des populations de moins de 1 500 habitants. Dans l'ensemble, le territoire est parsemé de plusieurs noyaux villageois qui offrent un bon nombre d'espaces de développement.

Le tableau suivant démontre l'évolution des populations des municipalités sur une période de 20 ans, soit de 1991 à 2011.

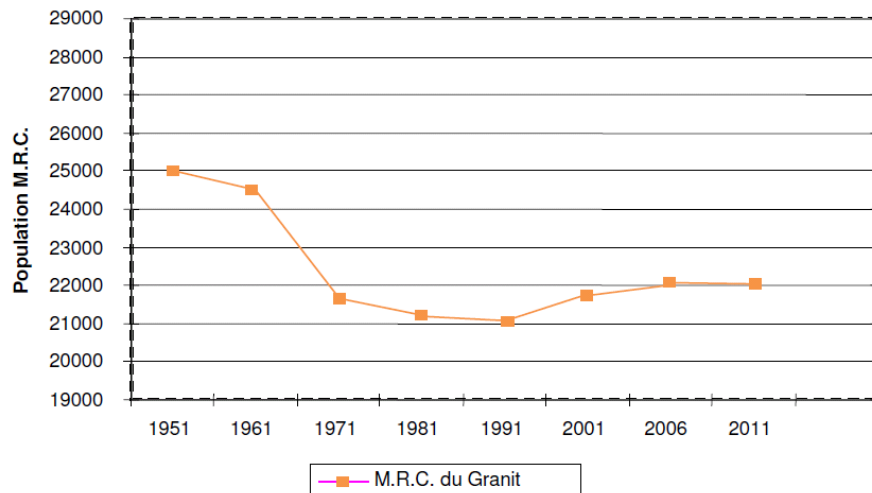
Tableau 2 : Évolution de la population des municipalités de 1991 à 2011

Municipalités	1991	2011	Variation en nombre	Variation en %
Audet	736	724	-12	-1.63
Courcelles	968	1 004	36	3.72
Frontenac	1 376	1 650	274	19.91
Lac-Drolet	1 147	1 071	-76	-6.63
Lac-Mégantic	5 838	5 932	94	1.61
Lambton	1 485	1 584	99	6.67
Marston	492	662	170	35.55
Milan	241	270	29	12.03
Nantes	1 249	1 374	125	10.01
Notre-Dame-des-Bois	613	911	298	48.61
Piopolis	325	364	39	12
St-Augustin-de-Woburn	734	695	-39	-5.31
Ste-Cécile-de-Whitton	856	892	36	4.21
St-Ludger	1 312	1 255	-57	-4.34
St-Robert-Bellarmin	676	676	0	0
St-Romain	690	707	17	2.46
St-Sébastien	818	697	-121	-14.79
Stornoway	546	559	13	2.38
Stratford	785	1 062	277	35.29
Val-Racine	106	170	64	60.38
TOTAL	20 993	22 259		11.06

Source : Statistique Canada, Recensements 1991 et 2011

Dans l'ensemble, nous pouvons remarquer que la majorité des municipalités (14 sur 20) ont vu leur population augmenter sur une période de 20 ans. Les municipalités de Val-Racine (60,38 %), Notre-Dame-des-Bois (48,61 %), Marston (35,55 %), Stratford (35,29 %) et Frontenac (19,91 %) sont celles ayant eu la plus grande augmentation de population. En revanche, 5 municipalités ont vu leur population diminuer sur la même période. En effet, les municipalités de Saint-Sébastien (-14,79 %), Lac-Drolet (-6,63 %), Saint-Augustin-de-Woburn (-5,31 %), Saint-Ludger (-4,34 %) et Audet (-1,63 %) ont vu leur population diminuer au cours des 20 dernières années. Quant à elle, la population de Saint-Robert-Bellarmin est restée stable.

Figure 1 : Évolution de la population de la MRC du Granit de 1951 à 2011



Source : Statistique Canada

Caractéristiques de la population

La population active de la MRC, à savoir le groupe d'âge de 15 à 64 ans, représente la majorité de la population. En effet, 65 % des gens de la MRC se retrouvent dans cette catégorie d'âge. Cette proportion est plus basse que celle du Québec, qui est à 68 % et que la moyenne de l'Estrie, qui elle est à 66 %.

La proportion de personnes âgées de 65 ans et plus dans la MRC se situe à 19 %, ce qui représente le deuxième groupe de population en termes de nombre de personnes. Ce nombre se situe au-dessus de la moyenne provinciale, qui est à 16 % ainsi que de la moyenne régionale, qui est à 18 %.

Quant à elles, les personnes de 0 à 14 ans représentent 16 % de la population de la MRC, ce qui en fait le groupe d'âge le moins présent. Cette proportion est la même que pour l'ensemble du Québec et de l'Estrie, qui sont aussi à 16 %.

Nous retrouvons dans la MRC 11 005 femmes (49 %) et 11 255 hommes (51 %). Ce qui est l'inverse de ce que nous retrouvons au Québec et en Estrie. En effet, les moyennes québécoises et estriennes sont plutôt de 51 % de femmes et 49 % d'hommes. Les tableaux suivants représentent la proportion de chaque sexe par groupe d'âge pour la MRC ainsi qu'un profil général de la population de la MRC.

Tableau 3 : Répartition de la population de la MRC*

Sexe	Population 2011	Groupe d'âge 0 à 14 ans	Groupe d'âge 15 à 64 ans	Groupe d'âge 65 ans et plus
Femme	11 005	1 710	6 985	2 310
Homme	11 255	1 820	7 445	1 990
TOTAL	22 260	3 530	14 430	4 300

Source : Statistique Canada, Recensement 2011

*Les nombres absolus sont inscrits à titre indicatif. Puisque les données sont arrondies, leur somme peut ne pas correspondre au total indiqué.

Tableau 4 : Profil de la population*

Caractéristiques	MRC du Granit	Estrie	Québec
Population	22 260	310 735	7 903 000
0 à 14 ans	3 530	49 100	1 258 620
15 à 65 ans	14 430	207 015	5 386 695
65 ans et plus	4 300	54 620	1 257 690
Marié ou en union libre	11 785	151 190	3 745 320
% de la population mariée ou en union libre	53 %	49 %	47 %
Nombre moyen de personnes par ménage	2.3	2.2	2.3
Famille monoparentale	760	12 985	365 515
Langue maternelle française	21 630	273 030	6 102 210
% de la population avec langue maternelle française	97 %	88 %	77 %
Revenu moyen des ménages**	33 379 \$	36 617 \$	35 354 \$

Source : Statistique Canada, Recensement 2011

*Les nombres absolus sont inscrits à titre indicatif. Puisque les données sont arrondies, leur somme peut ne pas correspondre au total indiqué.

** Source : Institut de la statistique du Québec, Profil des régions et des MRC 2011

L'emploi dans la MRC

La structure de l'emploi dans la MRC du Granit se distribue à l'intérieur des trois grands secteurs d'emploi, à savoir les secteurs primaire, secondaire et tertiaire. Emploi-Québec affirmait qu'en 2006 nous retrouvions environ 10 915 emplois dans la MRC.

Tableau 5 : Répartition des emplois dans la MRC en fonction des trois grands secteurs d'activités

Secteur	Nombre d'emplois	% des emplois
Primaire	1 210	11.1 %
Secondaire	3 945	36.1 %
Tertiaire	5 760	52.8 %
TOTAL	10 915	100.00 %

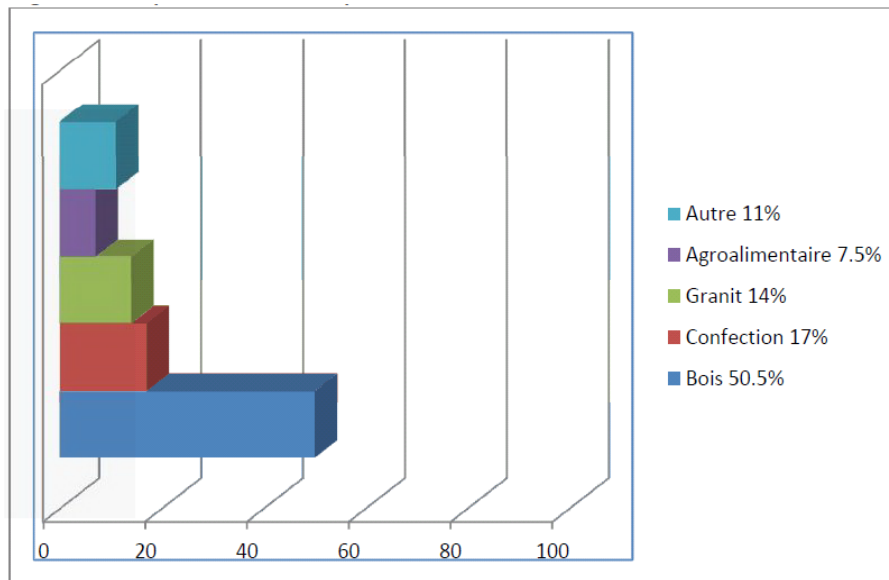
Source : Emploi Québec, 2006

Il est possible de remarquer que la majorité des emplois dans la MRC, à savoir 52,8 %, se retrouvent dans le secteur tertiaire, soit les emplois axés sur :

- Le commerce de détail;
- Les soins de santé et les services sociaux;
- Transport et entreposage;
- Enseignement;
- Autres services (outre que les services d'administration publique).

L'industrie manufacturière est tout de même bien présente dans la MRC avec 36,1 % des emplois présents. Ces emplois sont répartis dans ces principaux secteurs :

Figure 2 : Répartition des emplois dans le secteur manufacturier



Source : Répertoire des entreprises manufacturières de la MRC du Granit, CLD de la MRC du Granit, 2012.

Nous retrouvons dans la MRC un total de 112 industries manufacturières réparties dans 16 municipalités.

Tableau 6 : Répartition des industries manufacturières dans la MRC du Granit

Municipalités	Nombre d'industries	Municipalités	Nombre d'industries
Audet	1	St-Augustin-de-Woburn	6
Courcelles	10	Ste-Cécile-de-Whitton	5
Frontenac	9	St-Ludger	10
Lac-Drolet	10	St-Robert-Bellarmin	1
Lac-Mégantic	27	St-Romain	7
Lambton	11	St-Sébastien	7
Milan	2	Stornoway	2
Nantes	2	Stratford	2

Source : Sommaire du rôle d'évaluation foncière, MRC du Granit, 2012

La ville de Lac-Mégantic regroupe la plus grande quantité d'industries manufacturières, ce qui en fait le parc industriel d'importance sur le territoire de la MRC. Nous retrouvons, outre la ville de Lac-Mégantic, plusieurs parcs industriels importants regroupant plus de 10 entreprises manufacturières. Ces parcs sont ceux des municipalités de Courcelles, Lac-Drolet, Lambton et Saint-Ludger.

La gestion du transport terrestre

Le contexte

La *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (art. 5 L.A.U.) en matière de transport, porte sur des ajouts au contenu obligatoire et facultatif du schéma d'aménagement. Le contenu ainsi élargi du schéma permettra une planification de l'ensemble des infrastructures et équipements importants du transport terrestre.

Le transport terrestre, par les voies de circulation et les voies ferroviaires qui le composent, constitue un élément structurant de l'aménagement du territoire. Il influence l'implantation des activités et il crée des liens entre les pôles de services.

Le réseau routier doit répondre adéquatement aux besoins de circulation sur notre territoire et vers les régions avoisinantes. Le rôle des municipalités étant plus grand en matière de transport, celles-ci devront se concerter davantage afin d'assurer l'efficacité et la sécurité du réseau routier local et régional.

Le réseau de transport de personnes et de marchandises de la MRC du Granit est essentiellement routier, car le réseau ferroviaire ne dessert plus la population. Même si un nombre important de marchandises transporté par trains traverse la région, celles-ci sont qu'occasionnellement destinées aux entreprises et industries locales. Le réseau routier est bien structuré et fait l'objet d'amélioration constante, ce qui a pour effet de préserver sa fonctionnalité. Bien que faisant sujet de suivi régulier, certains tronçons ou réseaux routiers comportent davantage de problématiques différentes qui relèvent d'interventions diverses, soit ponctuelles, soit globales.

Le réseau routier

Le réseau routier regroupe l'ensemble des infrastructures et des routes de type nationales, régionales, collectrices, d'accès aux ressources, locales ou privées de la MRC.

Les routes sont caractérisées par la fonction et le rôle qu'elles tiennent dans le déplacement des véhicules sur le territoire. Le réseau routier de la MRC totalise plus de 4 680 kilomètres. De ce total, 313 km composent le réseau routier supérieur, sous la responsabilité du ministère des Transports du Québec et 4 116 km sont de responsabilité municipale. Le reste, à savoir 250 km, représente les chemins privés. Un inventaire complet du réseau routier de la MRC selon la classification fonctionnelle est présenté au tableau suivant et indique le partage des responsabilités entre le Ministère et les Municipalités.

Tableau 7 : Longueur du réseau routier par municipalité

Municipalités	Réseau routier supérieur			TOTAL	Réseau routier municipal		Réseau routier privé	TOTAL	TOTAL PAR MUNICIPALITÉ
	Nationale	Régionale	Collectrice		Locale	Carrossable			
Audet	0,00	13,96	0,97	14,92	26,41	186,81	12,44	225,65	240,57
Courcelles	0,00	5,30	0,00	5,30	37,58	103,15	2,05	142,78	148,08
Frontenac	14,55	7,98	0,00	22,53	30,15	301,20	12,72	344,08	366,61
Lac-Drolet	0,00	0,00	14,33	14,33	34,36	227,72	8,68	270,77	285,09
Lac-Mégantic	13,77	2,52	3,07	19,36	49,16	34,09	0,45	83,70	103,05
Lambton	0,00	9,74	11,24	20,98	31,44	211,04	11,34	253,82	274,81
Marston	0,00	0,00	11,14	11,14	13,94	125,83	2,62	142,39	153,52
Milan	0,00	13,86	0,00	13,86	19,98	131,47	12,12	163,57	177,43
Nantes	18,32	4,97	3,59	26,88	21,09	146,92	7,72	175,72	202,60
Notre-Dame-des-Bois	0,00	13,56	0,00	13,56	23,78	269,83	61,05	354,65	368,21
Piopolis	0,00	0,00	16,99	16,99	10,01	122,28	10,45	142,74	159,73
Saint-Augustin-de-Woburn	15,34	9,11	1,97	26,42	9,67	293,98	25,21	328,85	355,27
Sainte-Cécile-de-Whitton	0,00	0,00	13,73	13,73	33,83	195,81	2,91	232,54	246,27
Saint-Ludger	0,00	12,52	0,00	12,52	59,67	184,08	5,72	249,46	261,98
Saint-Robert-Bellarmin	0,00	0,00	4,47	4,47	17,58	251,44	43,63	312,66	317,13
Saint-Romain	0,00	9,57	3,13	12,71	19,59	153,73	1,44	174,75	187,45
Saint-Sébastien	0,00	0,00	12,83	12,83	22,11	128,91	0,00	151,01	163,84
Stornoway	15,82	12,10	0,00	27,92	14,21	216,76	0,00	230,98	258,90
Stratford	13,73	8,74	0,00	22,47	4,95	171,70	28,09	204,74	227,20
Val-Racine	0,00	0,00	0,00	0,00	28,65	152,07	1,42	182,15	182,15
TOTAL	91,53	123,94	97,44	312,91	508,13	3608,80	250,06	4367,00	4679,91

Les routes nationales

Le principal axe interrégional dans la région du Granit est la route nationale 161 pour les liens qu'elle assure avec les autres routes du territoire, mais également avec les régions avoisinantes. La route 161 traverse le territoire du nord-ouest au sud-est, allant vers Victoriaville et vers les États-Unis, et faisant la jonction avec les autres routes principales qui sont les routes 108, 204, 212, 214 et 263. La route nationale 161 est sur chaussée asphaltée.

Les routes régionales

Les routes 108, 204, 212, 214 et le chemin de Stratford (entre Stratford et Disraeli) sont les routes du réseau de la MRC assurant les liens régionaux. Toutes les routes régionales du réseau routier supérieur sont sur chaussée asphaltée.

La route régionale 108, qu'on peut emprunter à partir de Stornoway traverse le territoire d'est en ouest, de la Beauce vers Sherbrooke. Cette route, de par sa classification et sa localisation géographique permet des liens directs entre les municipalités et les villes de régions différentes. De ce fait, la route 108 reçoit un flux important de camionnage par rapport aux autres routes régionales du réseau.

La route 204 fait la liaison du sud-ouest au nord-est, de Lac-Mégantic vers la Beauce et Québec en passant par les municipalités de Frontenac, Audet et Saint-Ludger.

La route 212 située dans la partie sud de la MRC est un axe est-ouest qui rejoint à la fois le parc de conservation du Mont-Mégantic, les municipalités de Saint-Augustin-de-Woburn et Notre-Dame-des-Bois en allant vers Sherbrooke.

La route 214 s'emprunte à partir de Nantes, et traverse du nord-est au sud-ouest les municipalités de Nantes et Milan et se dirige également vers Sherbrooke.

Les routes collectrices

La route 263, les chemins de Bury et de Piopolis, la rue Principale à Audet, la rue Principale à Courcelles, le chemin Principal à Lac-Drolet, la route du parc à Notre-Dame-des-Bois, la rue Principale à Saint-Ludger ainsi que la rue Principale et le 9e Rang à Saint-Robert-Bellarmin sont les routes collectrices, servant de lien inter municipal du réseau routier supérieur de la MRC.

La route 263 relie le territoire du nord au sud en traversant les municipalités de Lambton, Saint-Romain, Saint-Sébastien et Sainte-Cécile-de-Whitton dans son parcours au nord de la route 161 et les municipalités de Nantes, Marston, Piopolis et Saint-Augustin-de-Woburn dans sa portion sud.

Le chemin de Stratford, faisant la liaison entre les municipalités de Stratford et Disraeli en passant en bordure du lac Aylmer, se prend à partir de la route 161 en direction de Stratford et par la route 263 en provenance de Disraeli.

Les chemins de Bury et de Piopolis s'empruntent à partir de la route 263 à Piopolis et font la liaison entre les municipalités de Piopolis et Val-Racine. De Val-Racine vers l'ouest le chemin prend la dénomination de chemin de Franceville et perd sa désignation de route collectrice.

La rue Principale de Courcelles est classée route collectrice sur toute sa longueur. Elle relie le village à la route régionale 108.

Le chemin Principal à Lac-Drolet dessert le village de Lac-Drolet à partir de la route de la Station à l'ouest jusqu'à la route 204 à Audet.

La route du parc à Notre-Dame-des-Bois s'emprunte à partir de la route 212 et donne accès au parc du Mont-Mégantic. Elle est désignée route collectrice sur toute sa longueur.

La rue Principale à Saint-Robert-Bellarmin s'emprunte à partir de la route 204 dans la municipalité de Saint-Gédéon et se rend jusqu'au village de Saint-Robert-Bellarmin.

Les routes d'accès aux ressources

La route du 15e Rang à Saint-Robert-Bellarmin est sous juridiction gouvernementale, il s'agit d'une route en gravier et est classée d'accès aux ressources. Elle conduit à des terres du domaine public, exploitées à des fins forestières, acéricoles, de villégiature et récréatives.

Les routes locales

Plusieurs routes, rues locales et chemins municipaux gravitent autour du réseau routier supérieur et cheminent à travers tout le territoire. Les routes et chemins du réseau routier municipal sont principalement en gravier si ce n'est bien sûr des voies de circulation à l'intérieur des périmètres d'urbanisation des municipalités et de quelques chemins et rangs qui sont sur chaussée asphaltée.

Le réseau de routes locales est plus important en kilométrage que le réseau supérieur et permet un accès en profondeur sur le territoire et assure un rôle économique par le maintien des activités y prenant place.

Malgré la faible densité d'occupation du territoire le long de certaines de ces routes, leur forte utilisation au printemps par certains usagers les endommage et rend l'entretien dispendieux pour les municipalités. Pour des raisons de coût d'entretien et de nécessité d'accès strictement saisonnier, certaines sections de routes locales sont fermées à la circulation durant l'hiver.

Les routes privées

Une multitude de chemins et de rues, faits en quasi-totalité de gravier, sont sous la responsabilité des particuliers. Ces chemins privés sont majoritairement situés dans les secteurs de villégiature en bordure des lacs et rivières ou en forêt montagnaise. Certains secteurs

ruraux sont desservis par des chemins privés donnant accès à des résidences ou chalets. Ces chemins privés constituent donc pour certains secteurs des réseaux importants.

De nombreux secteurs de villégiature ont été développés à l'initiative de particuliers et sont totalement desservis par des chemins privés. On assiste actuellement à une demande grandissante en services par les occupants tels que l'asphaltage et l'entretien des fossés. Les municipalités sont alors vues comme l'organisme pouvant leur fournir de nouveaux services.

Les réseaux de transport

Le transport ferroviaire

Le réseau ferroviaire n'offre plus de desserte à la population depuis la fin de 1994. Moins utilisé comme moyen de transport qu'il ne l'a déjà été, le réseau ferroviaire maintient toujours une ligne de dessertes industrielle et commerciale sur la ligne Montréal / Halifax. Le transport des marchandises par voie ferrée peut ainsi se faire selon un axe est-ouest en provenance des villes de Montréal, Sherbrooke en passant par Lac-Mégantic pour se rendre dans l'état du Maine, puis ensuite au Nouveau-Brunswick. Le transport des marchandises sur le réseau ferroviaire qui transitent par Lac-Mégantic se fait plusieurs fois par jour.

La Ville de Lac-Mégantic a prolongé et amélioré la desserte ferroviaire locale en 1999 par la construction d'un aiguillage desservant le parc industriel.

Un ancien corridor ferroviaire appartenant à la Compagnie Canadien Pacific Rail (anciennement Québec-Central) n'est plus en opération depuis plusieurs années. Cet axe nommé alors « Tring-Jonction » reliait à l'époque les villes de Lac-Mégantic et Québec par les municipalités de Sainte-Cécile, Saint-Sébastien et de Courcelles.

La tragédie engendrée par le déraillement d'un train de transport de produits pétroliers, propriété de la compagnie The Montreal, Maine and Atlantic Railway Inc., dans le centre-ville de Lac-Mégantic amena les autorités à se questionner sur la présence du chemin de fer dans les périmètres urbains des municipalités. La Ville de Lac-Mégantic est actuellement à l'étude de différents scénarios pour déplacer le tronçon du chemin de fer actuel permettant une desserte de son parc industriel tout en évitant le plus possible les secteurs habités. Cet évènement tragique permit de réaliser les dangers du transport ferroviaire.

Le transport par autobus interurbain

Le transport de personnes en autobus de Lac-Mégantic à Sherbrooke est assuré par Autobus MB alors que le transport de Lac-Mégantic en passant par Audet, Lac-Drolet et Saint-Ludger en direction de Québec est assuré par Autobus La Chaudière.

Le transport adapté et collectif

Le transport adapté offre un service de transport de porte-à-porte aux personnes ayant des difficultés de déplacement dues à un handicap (physique, intellectuel, visuelle, etc.). Le transport collectif offre un service à des points d'embarquement s'adressant à toute la population en général. L'organisme sans but lucratif Trans-Autonomie dessert depuis 1979 une grande majorité de la population admissible du territoire de la MRC. Les vingt (20) municipalités participent au financement du transport adapté et collectif sur une base volontaire, ainsi, la grande majorité des pôles de services, dont spécialement les établissements du CSSS (centre hospitalier, CLSC, etc.), sont reliés au territoire via le transport adapté et collectif. En 2013, le transport adapté et collectif a effectué plus de 21 150 déplacements représentant 5 597 heures de service en minibus adapté et en taxi régulier et adapté.

Le transport en taxi

Le transport par taxi dans la MRC du Granit est assuré par Taxi Mégantic inc., basé à Lac-Mégantic.

Le transport scolaire

Le transport scolaire regroupe quatre compagnies (4) dans la MRC du Granit : Transport Scolaire Dostie à Lac-Mégantic, Transport Ashby à Ayer's Cliff, Transport G. Dion à Lambton et transport Gaudreau à Woburn et Notre-Dame-des-Bois. Au total, ces compagnies regroupent près de 167 parcours et possèdent une quarantaine de véhicules.

Le transport bénévole

Le transport bénévole est effectué par le Centre d'action bénévole du Granit. Pour l'année 2013, une vingtaine de bénévoles ont effectué 619 transports/accompagnement sur le territoire de la MRC en majorité vers les établissements de santé de Sherbrooke.

Le transport adapté sous la responsabilité du CSSS du Granit

Le CSSS du Granit possède un véhicule desservant leur clientèle pour les services en Centre de Jour. Également, des ententes sont faites avec l'organisme responsable du transport adapté Trans-Autonomie afin de couvrir les besoins dans les points de service de Lac-Mégantic, Lambton et St-Ludger). De plus, le CSSS a un contrat spécifique avec l'entreprise privée pour les déplacements médicaux vers Sherbrooke, Thetford Mines et St-Georges.

Le covoiturage

Veillez noter que la MRC du Granit ne soutient aucun service de covoiturage.

Les services de transport existants sur le territoire de la MRC du Granit

ORGANISMES	AVANTAGES	INCONVÉNIENTS	ACHALANDAGE	TARIFS	GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS
Transport scolaire	*Circuits réguliers	*Jeunes et adultes seulement 180 jours/ année seulement *Réticences à mélanger jeunes et adultes *Obligation d’avoir l’attestation judiciaire pour autres passagers *Horaires variés	167 parcours	1,00 \$ symbolique	43 véhicules
Transport adapté	*Faible coût *Bon réseau offrant plusieurs choix de destinations	*Certaines réticences à côtoyer la clientèle du transport adapté, mais beaucoup d’amélioration au fil des ans *Les heures de service varient selon les besoins	12 585 déplacements statistiques 2013	2,75 \$	2 minibus 3 véhicules taxis 2 vans taxi régulier 2 vans taxi adapté
Transport adapté CSSS	*Déplacements vers hôpitaux Sherbrooke, Thetford Mines et St-Georges	*Places limitées *Impossible de rendre disponibles les véhicules pour d’autres clientèles	Une moyenne de 440 déplacements depuis les 4 dernières années		1 à 2 minibus
Transport interurbain	*Desserte inter MRC	*Horaires limités : ne tient pas compte des besoins *Tarification élevée		17,98 \$ étudiant 21,58 \$ adulte	Mini van 15 passagers

ORGANISMES	AVANTAGES	INCONVÉNIENTS	ACHALANDAGE	TARIFS	GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS
Covoiturage http://wendydevmeganic.e-monsite.com/	*Gratuité du service *Considération environnementale	*Aucune garantie de la qualité du service *Aucune régularité, car peu connu	Peu utilisé	Gratuit	Chauffeurs désireux d'offrir la possibilité de se déplacer
Transport bénévole	*Déplacements vers hôpitaux Sherbrooke	*Impossible de rendre disponibles les déplacements pour d'autres clientèles *Tarification élevée	619 déplacements	0,41 \$/ km 7,00 \$ fixe en ville	20 bénévoles
Transport par taxi	*Utilise les services existants *Les tarifs sont établis à l'avance	*Un seul propriétaire de taxis; il faut vérifier le territoire desservi.		3,45 \$ départ 1,70 \$/ km	2 vans taxi régulier 2 vans taxi adapté 3 véhicules taxis
Mise en commun des modes de transport collectif	*Faible coût de mise en œuvre *Utilisation des ressources	*Parfois l'offre ne correspond pas à la demande	8 567 déplacements statistiques 2013	2,75 \$	2 minibus 3 véhicules taxis 2 vans taxi régulier 2 vans taxi adapté

Une vision régionale structurée de développement des services

La MRC du Granit est à l'écoute des besoins de ses citoyens en matière de déplacements et souhaite répondre, dans la mesure du possible, à la plupart de ceux-ci. Tout en respectant la capacité de payer des utilisateurs, mais aussi des contribuables via les quotes-parts des municipalités, la MRC demeure vigilante et garde l'œil ouvert tout en ayant une vision de développement réaliste.

Soins de santé

Considérant que certains services de santé ne sont offerts qu'à Sherbrooke et St-Georges de Beauce, la MRC du Granit reprendra ses discussions avec les MRC concernées pour évaluer les possibilités d'interconnexion vers ces deux villes. Favoriser l'accès à ces types de services pour les gens qui n'ont pas de voiture vise aussi à offrir une meilleure qualité de vie à nos citoyens et à retenir la population dans notre territoire. Par ailleurs, certaines discussions sont actuellement en cours en ce qui a trait à la possibilité d'offrir du transport vers Sherbrooke environ 4 jours/semaine. Le service sera alors offert par Dostie. La MRC ne prévoit pas par contre investir dans ce projet; la subvention et la part de l'utilisateur serviront à payer le transporteur.

Emplois, développement économique

Dans l'optique de permettre aux travailleurs de choisir leur lieu de travail, de favoriser l'employabilité et de soutenir le développement économique en répondant aux besoins des entreprises en matière de main-d'œuvre, nous visons à augmenter l'offre de services du transport collectif entre 3 et 5 jours sur tout le territoire de la MRC du Granit. Nous croyons que de mettre en place une table de concertation du transport collectif permettrait d'améliorer la participation des partenaires et d'atteindre cet objectif ambitieux.

Maintien des aînés à domicile

Afin de permettre aux personnes âgées de demeurer le plus longtemps chez eux, d'offrir du service de transport élargi est primordial; le déplacement vers un rendez-vous leur est facilité et se fait de façon sécuritaire.

Mode de vie physiquement actif et promotion de l'activité physique

Afin de permettre aux étudiants de la polyvalente Montignac de participer aux activités parascolaires qui se tiennent après les heures de classe tout en répondant aux demandes des parents qui désirent qu'un transport de raccompagnement soit offert en soirée pour les ramener dans leurs villages respectifs, la MRC tente depuis quelques années de développer un tel service et en a discuté avec la direction de cette école ainsi qu'avec la CSHC, mais sans succès. Comme c'est une demande qui revient fréquemment et que la MRC croit que l'activité physique est importante pour le développement des jeunes, une relance sera faite au cours de l'année 2015; d'autres partenaires pourraient être approchés. Nous croyons que le transport serait toutefois assuré par le transporteur scolaire et non Trans-Autonomie. Dans le cas contraire, la MRC s'assurerait d'offrir aussi les places disponibles aux clientèles autres que scolaire.

Démonstration d'une concertation des partenaires associés à l'organisation du transport collectif

Table régionale en transport adapté et collectif de l'Estrie : cette table regroupe les acteurs suivants et vise à discuter des problématiques vécues dans les différentes MRC de l'Estrie : MTQ, CRÉ, MAMOT,

directions des transporteurs adaptés et collectifs de l'Estrie, CRDItd, Centre de réadaptation de l'Estrie, la Société de transport de Sherbrooke, Action handicap Estrie et l'Agence de la santé publique Estrie.

Comité local consultatif : Ce comité vise à recueillir les besoins soulevés par les clientèles des organismes qui y siègent et à réfléchir aux actions futures en matière de transport. Y siègent : la MRC du Granit, Trans-Autonomie, le CSSS du Granit, la CDC du Granit et la SADC de la région de Mégantic.

Table de concertation en transport : La MRC prévoit mettre en place en début 2015, une table de concertation du transport où les acteurs suivants seraient invités : CSSS du Granit, CSHC, CAB du Granit, Transport Dostie, Trans-Autonomie, Taxi Mégantic ainsi que les autres transporteurs offrant du service sur notre territoire. Établir des liens de confiance et d'échanges avec ces partenaires nous appert primordial si nous voulons offrir un service de qualité, répondre aux besoins des différentes clientèles, mais aussi favoriser des partenariats financiers avantageux.

Par ailleurs, Trans-Autonomie est membre de la CDC, ce qui lui permet d'être en contact direct avec les différents organismes communautaires de la région et d'entendre les besoins des utilisateurs de ces derniers.

Enfin, au cours des dernières années, une rencontre a été organisée entre les différents transporteurs d'ici afin de leur permettre de présenter leurs services. Y étaient présents : Trans-Autonomie, le Centre d'action bénévole, Transport Dostie et Taxi Mégantic.

Quelques études de faisabilité ont été réalisées au cours des dernières années afin de valider la pertinence d'instaurer une interconnexion avec d'autres MRC. Une première, par Vecteur 5 pour l'interconnexion avec la Beauce s'est révélée non concluante. La seconde, par Gestrans, pour une possible interconnexion avec le HSF vers Sherbrooke et les autres MRC de l'Estrie n'a pas connu les résultats escomptés non plus.

Conclusion (tirée du rapport de Gestrans)

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. Tous les intervenants rencontrés dans le cadre des groupes de discussions s'entendent à dire que l'amélioration des services en transport collectif s'avère nécessaire afin de permettre la rétention des résidents des MRC, mais avant tout de leur fournir un accès à divers services. La MRC du Granit travaille en ce sens, tout en respectant la capacité de payer des contribuables.

Plan d'action 2014-2017

ACTIONS	OBJECTIFS	ÉCHÉANCIERS	BUDGET	RESPONSABLES
RENCONTRE DES COMITÉS DE DÉVELOPPEMENT	-Entrer en contact direct avec la population. -Présenter le service.	2014-2015		*MRC du Granit *Trans-Autonomie
JOURNÉE ANNUELLE SANS MON AUTO	-Faire connaître le service. -Augmenter l'achalandage. -Réduire l'empreinte écologique.	Septembre de chaque année	La part de l'utilisateur	*Trans-Autonomie
METTRE EN VENTE DES PASSES MENSUELLES ET/OU ANNUELLES	-Attirer une clientèle qui pourrait utiliser le service de façon régulière (exemple : les étudiants, les travailleurs).			*Trans-Autonomie
POSSÉDER NOTRE PROPRE SITE INTERNET	-Assurer une meilleure visibilité au service -Faciliter l'accès.	2015		*Trans-Autonomie
DÉVELOPPER UN SYSTÈME DE GESTION DES RÉSERVATIONS PAR INTERNET	-S'adapter à la réalité virtuelle. -Aller chercher une clientèle utilisatrice d'internet (jeune et autre).	2016		*Trans-Autonomie

ACTIONS	OBJECTIFS	ÉCHÉANCIERS	BUDGET	RESPONSABLES
FAIRE LA MISE À JOUR DE NOTRE PLAN DE COMMUNICATION	-Augmenter l'achalandage. -Faire connaître le service. -Informer la population.	2015		*MRC du Granit *Trans-Autonomie
TRANSPORT VERS SHERBROOKE AVEC INTERCONNEXION DANS LE HAUT- ST-FRANÇOIS	-Répondre aux besoins de la clientèle énoncés dans l'étude réalisée en 2003-2004. (Santé et autres)	2017		*MRC du Granit *Trans-Autonomie
TRANSPORT VERS ST-GEORGES, AVEC INTERCONNEXION AVEC LA BEAUCE	-Répondre aux besoins énoncés dans l'étude réalisée en 2003-2004. (Santé et autres)	2017		*MRC du Granit *Trans-Autonomie
PUBLICISER LE TRANSPORT POUR LES UTILISATEURS DU CSM QUI RÉSIDENT À LAC-MÉGANTIC, FRONTENAC VILLAGE OU LAVAL NORD NANTES	-Favoriser la participation aux activités physiques sur le territoire. -Maximiser l'utilisation de l'infrastructure. -Optimiser le service.	2015		*MRC du Granit *Trans-Autonomie
TRANSPORT PARASCOLAIRE	-Répondre aux demandes des parents. -Favoriser la participation des jeunes aux activités parascolaires. -Inciter les jeunes à l'activité physique.	2016		*MRC du Granit *Trans-Autonomie *AUTRES PARTENAIRES À IDENTIFIER
ÉVALUER LES POSSIBILITÉS D'AUGMENTER À 3,4 OU 5 JOURS/SEMAINE	-Aller chercher la clientèle des travailleurs. -Réduire l'isolement social.	2017		*MRC du Granit *Trans-Autonomie