

Windsor se dote d'un plan directeur de transport

Ville de Windsor, Ontario



La Ville de Windsor utilise des autobus comme celui-ci pour assurer son service de rapibus (photo : Ville de Windsor).

Étude de cas du Fonds municipal vert

Plan directeur pour le transport en commun et stratégie pour l'accroissement du nombre d'utilisateurs (FHMV 7163)

Complété : septembre 2006

Valeur totale du projet : 200 000 \$

Financement du FMV : 100 000 \$

- Windsor souhaitait améliorer son service de transport en commun et en doubler le nombre d'utilisateurs.
- Transit Windsor a créé un plan directeur sur dix ans pour rendre les parcours plus efficaces, augmenter les fréquences de passage et créer des voies de transport rapide.
- Le développement régional faisait également partie de la stratégie envisagée.
- La mise en application du plan pourrait réduire la pollution atmosphérique d'un million de tonnes par année et diminuer les émissions de gaz à effet de serre d'environ 1 %.

VUE D'ENSEMBLE Transit Windsor a créé un plan directeur sur une période de dix ans pour répondre à l'objectif de la Ville de Windsor de doubler le nombre d'utilisateurs du transport en commun. La stratégie consistait à attirer les usagers en leur offrant des services de meilleure qualité – comme l'augmentation de la fréquence des passages, de la vitesse et de la durée des trajets quotidiens – et en élargissant l'étendue du réseau aux municipalités avoisinantes. Des politiques de soutien au transport en commun ont été étudiées, dont la création de subdivisions favorables à ce type de transport, la perception de droits sur les places de stationnement ainsi que l'instauration de tarifs susceptibles de décourager les gens d'utiliser leur voiture. En augmentant le recours au transport en commun, le plan devait contribuer à

réduire les embouteillages, à diminuer les polluants atmosphériques d'un million de tonnes par année et à réduire les émissions de gaz à effet de serre de plus de 1 %. Le plan visait également à améliorer la qualité de vie des résidents, en facilitant leurs déplacements vers les lieux de travail, les écoles, les centres commerciaux et les différents centres de services. Tout en demandant des investissements considérables dans le transport en commun, le plan s'est révélé être responsable sur le plan financier et a fait du transport en commun un élément clé de la croissance et de la prospérité de la ville.

ÉQUIPE DE PROJET

Ville de Windsor
Transit Windsor
IBI Group



Étude de cas du Fonds municipal vert



CONTEXTE Windsor, qui compte quelque 220 000 habitants, est la ville la plus au sud du Canada et est située directement au sud de Détroit. Connue comme étant la capitale canadienne de l'automobile, Windsor fait preuve d'un engouement pour les voitures, ce qui a des répercussions sur les différents aspects de la vie, de l'esthétique urbaine et des infrastructures de transport. Une enquête exhaustive réalisée auprès des usagers du transport en commun ainsi qu'une analyse des parcours utilisés et du service offert a démontré que le réseau ne desservait plus adéquatement les besoins de la municipalité. En fait, le réseau n'avait pas été réexaminé d'un point de vue global depuis sa création, en 1977. Depuis cette époque, Windsor s'est développée pour devenir un centre régional desservant des municipalités avoisinantes comme Tecumseh, LaSalle, Amherstburg et Lakeshore. Ainsi, la Ville a cru que le fait de mettre en place un plan directeur de transport en se basant sur un point de vue régional permettrait au transport en commun de mieux répondre aux besoins inhérents à la croissance de Windsor au cours des prochaines décennies. L'objectif était de doubler le nombre d'usagers, pour atteindre 11,6 millions par an d'ici 2017.

ÉLABORATION DU PROJET Transit Windsor et la Ville ont travaillé à la création du plan directeur avec une société d'experts-conseils. La première étape consistait à évaluer le système actuel. Ainsi, l'équipe a analysé les services offerts, les tarifs, les installations des parcs de véhicules, le système de gouvernance, les systèmes de commercialisation et les caractéristiques du marché. Elle a en outre consulté différents intervenants, dont des usagers du transport en commun, des citoyens non-usagers, des membres du personnel de la Ville ainsi que des employés du transport en commun. L'étape suivante consistait à mettre en place un cadre stratégique pour stimuler la croissance du nombre d'usagers. Pour ce faire, l'équipe de projet a étudié les politiques actuelles dans les régions qui connaissent un développement urbain, de même que la circulation et les limitations liées au stationnement qui favorisent l'utilisation

du transport en commun et qui découragent le recours à la voiture.

L'équipe a ensuite créé un plan directeur composé d'un plan de service à court terme – sur une période de cinq ans – et un plan à plus long terme – sur dix ans – comprenant des projets de restructuration et de développement. Pour être en mesure d'en établir les coûts, on a évalué les besoins actuels et futurs de Windsor en matière de transport en commun, sur le plan des véhicules, des terminaux, des garages, des édifices administratifs, des arrêts d'autobus, des abris ainsi que du matériel d'encaissement du prix des billets. Un plan financier présentait un résumé des besoins en ressources et en capitaux, de même que des frais d'exploitation pour une période de dix ans, soit de 2007 à 2016, qui correspond à la mise en œuvre du plan directeur.

L'équipe a également mis en place des plans marketing et de communication qui contribueront à atteindre les objectifs de croissance du nombre d'usagers. Les systèmes de transport intelligents, comme les systèmes automatisés de localisation des véhicules (utiles pour le travail de répartition, pour surveiller le respect des horaires et pour fournir des renseignements aux usagers), et les systèmes de priorité de passage (comme la priorité de passage aux autobus aux feux de circulation) ont aussi été examinés.

RÉSULTATS Parmi les stratégies à court terme proposées dans le plan, qui devraient être mises en application de façon progressive sur une période de deux ans, on compte :

- un système de quadrillage des voies amélioré qui réduirait les détours et qui permettrait d'offrir un service plus rapide et un meilleur accès aux destinations les plus sollicitées;
- des intervalles de service quotidiens et des fréquences de passage uniformisés, faisant en sorte que chaque trajet débuterait à 5 h 30, avec une fréquence de passage de 30 minutes (ou moins) du lundi au samedi, et offrirait un service de 22 h à 1 h, selon le type de trajet;





- des fréquences de passage de 15 minutes (ou moins) aux heures de pointe sur les principaux parcours du réseau, selon le financement disponible.

Le plan à long terme, qui devrait être déployé progressivement sur une période de trois à cinq ans commençant en 2012, vise à augmenter le nombre d'usagers du transport en commun selon une répartition modale de 6 % – qui signifie que 6 % des gens utiliseraient le transport en commun. Les éléments de ce plan sont les suivants :

- des services d'autobus express – rapides, avec des passages fréquents, toutes les cinq à dix minutes pendant les périodes de pointe entre trois terminaux;
- des infrastructures pour les services d'autobus express, pour éliminer les délais – comme les signaux de priorité et les voies réservées –, ainsi que des interdictions de stationnement et d'arrêt;
- un service amélioré dans certains quartiers en croissance situés à l'extérieur du centre-ville;
- l'offre d'un service dans les municipalités avoisinantes et vers celles-ci (les véhicules supplémentaires et le personnel nécessaires seraient fournis par les municipalités concernées);
- la coopération entre la Ville, le personnel du transport en commun et les promoteurs des terres annexées, au sud de l'aéroport, pour enchâsser le transport en commun dans la planification.

Le plan demande un investissement majeur dans le transport en commun, notamment pour l'achat de 26 autobus supplémentaires qui permettraient de répondre à l'expansion des services, en plus du renouvellement des véhicules existants. Les autres coûts sont liés aux terminaux, aux arrêts d'autobus, au matériel d'encaissement du prix des billets, aux infrastructures pour les services d'autobus express et aux salaires à verser aux membres du personnel supplémentaire. L'investissement total

pour la période de dix ans est estimé à 59,25 millions de dollars.

L'objectif du plan directeur de transport le plus modeste en matière d'augmentation de la clientèle permettrait de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) d'un peu plus de 1 %. De plus, la prolongation du service de transport dans les quatre municipalités avoisinantes permettrait de réduire encore davantage les émissions. Le rapport estime en outre qu'engager une action dans le domaine du transport public, avec une répartition modale de 8 à 10 %, pourrait réduire les émissions de plus de 31 %.

PROCHAINES ÉTAPES La tenue d'élections municipales a retardé l'approbation du plan directeur de transport. Transit Windsor a tout de même commencé à mettre en œuvre certaines recommandations, dont la construction du nouveau terminal du centre-ville d'une superficie de 9 250 pieds carrés, au coût de 7,2 millions de dollars, pour remplacer le terminal original, qui datait des années 1940. De nombreux parcours ont été modifiés, permettant ainsi d'offrir une liaison plus directe. Tout comme la première étape vers l'adoption de la technologie des cartes à puce, différentes propositions ont été évaluées en lien avec un nouveau système de perception. Un système de localisation automatisé des véhicules a été prévu dans le plan d'investissement de la Ville. On a par ailleurs commencé la codification géographique des arrêts d'autobus. La Ville a aussi décidé de se pencher sur un aménagement du territoire favorable au transport en commun et de travailler à la mise en place de politiques de stationnement.

Transit Windsor, en collaboration avec Essex County, a aussi examiné les possibilités de financement auprès du gouvernement fédéral, par l'entremise de son programme écoMOBILITÉ, espérant qu'un tel financement pourrait les aider à élargir la portée du plan directeur de transport aux agglomérations voisines.



Étude de cas du Fonds municipal vert



En juillet 2008, Transit Windsor et le conseil municipal ont approuvé la conversion d'une commande de nouveaux autobus fonctionnant au diesel en une commande de véhicules à technologie hybride. En juin 2009, ils ont reçu 18 autobus hybrides. On prévoit d'ailleurs évaluer les économies de carburant que permettront de réaliser ces véhicules et la réduction des émissions de gaz à effet de serre qu'ils entraîneront.

LEÇONS RETENUES « Je suis contente que nous nous soyons penchés sur l'état de la situation, car cela nous a montré dans quelle direction nous devons aller », affirme Penny Williams, directrice générale de Transit Windsor.

« Même si les nouvelles ne sont pas toutes bonnes, ne vous dérobez pas du processus de planification, conseille-t-elle. C'est un bon outil pour établir des priorités ». Elle ajoute que les réductions dans le financement provincial du transport en commun, dans les années 1990, ont obligé Windsor et d'autres municipalités à adopter une approche fragmentée en matière de planification. « Un plan directeur peut vous ramener sur la bonne voie », précise-t-elle.

Pour faire bon usage du processus de planification, Mme Williams suggère de mettre l'accent sur la coordination interne entre le personnel et les experts-conseils. Selon elle, les membres du personnel de la municipalité doivent comprendre les objectifs du plan directeur, ce qui leur permettra de répondre efficacement aux demandes de renseignements des experts.

DEMANDES DE RENSEIGNEMENTS

Personne-ressource, projet

Penny Williams
Directrice générale
Transit Windsor
Tél. : 519 944-4141, poste 242
Courriel : pwilliams@city.windsor.on.ca

Renseignements généraux

Transit Windsor
Tél. : 519 944-4111
Courriel : tw@city.windsor.on.ca

RESSOURCES SUPPLÉMENTAIRES Pour accéder à la version intégrale du rapport ou pour en savoir davantage sur d'autres initiatives financées par le FMV, veuillez consulter le site Web du FMV au <www.fcm.ca/fmv> ou communiquer avec nous au 613 907-6208 ou au fmv@fcm.ca.