Promouvoir le transport en commun dans les collectivités en croissance : une politique d'intégration rapide du transport en commun

Organisation
Ville de Brampton — Brampton Transit

Statut
Continu

Aperçu
Les grandes villes doivent généralement faire face au même problème auquel a dû faire face la ville de Brampton vers le milieu des années 90. Alors que le développement des lotissements s'accentue, celui du service de transport en commun n'évolue pas au même rythme. Il en résulte que les nouveaux résidants n'y ont pas accès et que plusieurs d'entre eux achètent un deuxième véhicule et adoptent ce mode de transport. La ville de Brampton a adopté une approche proactive en créant rapidement de nouveaux parcours.

Résultats :

- Entre 1996 et 2000, le nombre d'usagers a augmenté de 40 p. 100, soit le double du pourcentage d'augmentation de la population de Brampton et le double du pourcentage national d'augmentation du nombre d'usagers du transport en commun pour la même période.
- Vers la fin de 2002, le nombre d'usagers avait augmenté de plus de sept millions de trajets-passagers par année, une augmentation de 55 p. 100 depuis l'entrée en vigueur de la politique.

Budget :

- Intégré au budget municipal d'exploitation du service de transport en commun

Contacts
Suzanne Bass, directrice, transport en commun
Brampton Transit
Tél : (905) 874-2770
Courriel : suzanne.bass@city.brampton.on.ca

Henrik Zbogar
Planificateur des politiques de transport,
Ville de Brampton
Tél : (905) 874-2410
Courriel : henrik.zbogar@city.brampton.on.ca

Ressources
- Site Web : www.city.brampton.ca

Mise en contexte

La population de Brampton (325 000) a presque doublé entre 1986 et 2000 et devrait atteindre 650 000 d'ici 2030.

La ville de Brampton est une collectivité dortoir de la région du Grand Toronto (RGT) dont les résidants migrent de façon journalière vers d'autres quartiers du RGT. En 1995-1996, dans le cadre d'une étude sur le transport, on a constaté que, même si le réseau routier de Brampton était développé à capacité, le transport en commun devrait absorber 25 p. 100 de tous les trajets pour éviter que le réseau ne soit sérieusement congestionné.

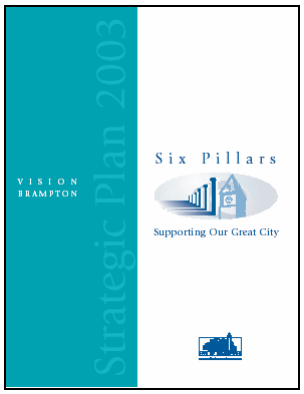
Toutefois, entre 1989 et 1996, le nombre d'usagers du transport en commun à Brampton a diminué de 12 p. 100, passant d'un sommet de 5,5 millions de trajets annuellement à 4,9 millions.

Ce déclin a été attribué en partie à la récession qu'a connue le pays du milieu à la fin des années 90. En période de récession, le nombre de trajets pour raisons personnelles tend à diminuer (par exemple, pour le magasinage et les loisirs). De plus, au cours de cette période, le gouvernement de l'Ontario a cessé de subventionner le transport en commun.

Problématique

En 1995, la responsabilité du transport en commun a été transférée du département des services communautaires à celui des travaux publics. Auparavant, le département de transport en commun (qui faisait partie de la division des parcs, des loisirs et des services d'incendie) devait concurrencer avec celui des travaux publics du point de vue des recettes budgétaires.

En 1998, la ville a adopté un nouveau plan officiel, *The Four Cornerstones of Brampton* (les quatre pierres angulaires de Brampton). En mai 2003, il a été mis à jour sous le titre *Six Pillars Supporting Our Great City* (les six piliers de notre belle cité).

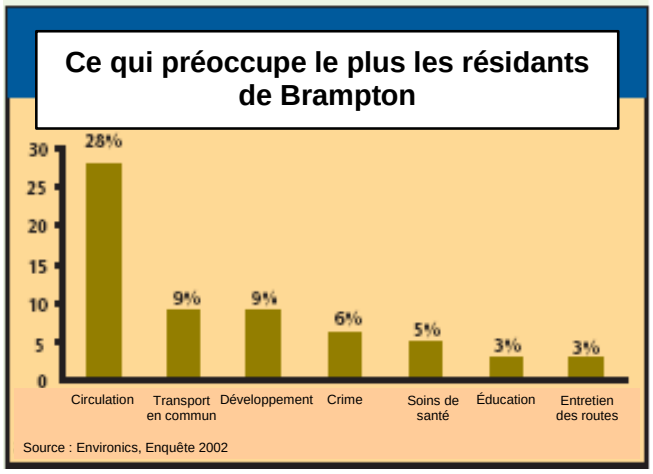


Dans le plan officiel 2003, le Conseil municipal décrit ainsi sa vision de la ville : une ville dynamique, sûre et attrayante où des services efficaces contribuent à améliorer la croissance, la prospérité et la qualité de vie

Dans les deux plans stratégiques, la ville s'est fixée plusieurs objectifs liés au transport en commun, que voici :

- créer un réseau et un service de transport en commun sûr et efficace afin d'améliorer la mobilité des résidants et leur choix de modes de transport et conserver les ressources énergétiques;
- agrandir le réseau de transport en commun;
- superviser et gérer l'affectation du sol de façon à favoriser le transport en commun et réduire la congestion routière;
- fournir un service commode entre Brampton et Mississauga, le Grand Toronto et d'autres municipalités avoisinantes;
- créer un réseau rapide de transport en commun adapté aux autres activités de la région du Grand Toronto.

Conformément au plan officiel 2003 de la ville, la circulation constitue la principale préoccupation des résidants de Brampton (voir tableau ci-dessous).



Il est prévu, dans les politiques municipales proactives en matière de transport en commun, que le transport en commun est nécessaire et souhaitable pour éviter que la circulation ne devienne sérieusement congestionnée à l'avenir.

Buts et objectifs

En raison du repli de l'économie et du plafonnement des recettes pouvant être obtenues des droits de développement, la ville disposait de ressources limitées pour améliorer le service existant de transport en commun.

Les résidants des plus vieux quartiers bénéficiaient déjà d'un bon service de transport en commun, tout comme la plupart des nouveaux résidants lorsqu'ils habitaient dans des régions à haute densité de population. C'est pourquoi ces nouveaux résidants s'attendent à ce que la ville leur offre un bon service de transport en commun. Le Conseil municipal a alors décidé que le réseau actuel devait être amélioré et qu'il devait desservir les nouveaux lotissements.

Le Conseil municipal a demandé au personnel d'élaborer un plan proactif de transport en commun établissant des objectifs à court et à long terme liés aux usagers. Les mesures prises sont décrites ci-dessous.

Objectifs à court terme

- accroître le nombre d'usagers;
- obtenir un taux de recouvrement des coûts de l'ordre de 65 p. 100 (la différence entre les sommes déboursées pour l'exploitation du transport en commun et celles générées par les tarifs que paient les usagers du transport en commun);
- offrir aux résidants une solution de rechange efficace en matière de mode de transport.

Objectif à long terme

- augmenter le pourcentage d'utilisation (le pourcentage d'usagers de chacun des différents modes de transport) du transport en commun à 25 p. 100 d'ici 2021.

Actions

Ententes sur les nouveaux lotissements. Toutes les ententes municipales sur les nouveaux lotissements stipulent que le service de transport en commun doit être intégré progressivement et que la largeur des routes doit pouvoir accommoder les autobus afin que ce service soit offert le plus tôt possible.

Participation à la planification et au développement du réseau routier. Le personnel du service de transport en commun collabore à la planification des lotissements et s'assure que les aménagements pour les parcours et les services de transport en commun, par exemple, les abris d'autobus, les allées piétonnes, etc., sont effectués à mesure que les travaux de développement se poursuivent. Le personnel collabore aussi avec les promoteurs à la conception de routes afin qu'elles puissent accommoder les autobus.

La collectivité de Springdale, au nord-est de la ville, en est un bon exemple. Le projet domiciliaire de Springdale a été construit par un promoteur qui, avec l'aide du personnel

du service de transport en commun, a prévu l'intégration complète du service de transport en commun. Le promoteur a construit des rues semi-collectrices, alors qu'au début il avait prévu des rues en boucle. La ville avait aussi décrété que le projet Springdale ne compterait pas plus de 13 550 nouvelles maisons, afin de s'assurer que la circulation n'excède pas la capacité du réseau routier, ce qui ne ferait qu'empirer la congestion.

Planification des parcours d'autobus. Des membres du personnel du service de transport en commun sillonnent en voiture les lotissements en développement pour tracer les parcours d'autobus. En règle générale, dans l'espace d'une année ou de deux à quatre mois après que les résidants ont pris possession de leur maison, les autobus desservent les nouveaux lotissements.

Feux de circulation. Le personnel du service de transport en commun examine les emplacements des feux de circulation de manière à favoriser le flux de circulation. Avant que le développement d'un lotissement ne soit approuvé, les membres du personnel examinent les plans, font des recommandations et collaborent étroitement à l'ensemble du processus de planification en matière de transport.

Communication avec les résidants. Le personnel s'assure que les nouveaux résidants sont informés des parcours d'autobus. De plus, les promoteurs donnent aux résidants potentiels des renseignements sur les parcours, ce qui les incite à acheter une maison sur le parcours qui se conforme à leurs besoins.

Satisfaire à la demande. Avec l'ajout de ces nouveaux parcours et services, la ville a dû acheter de nouveaux autobus. En septembre 2002, la ville a acheté 21 nouveaux autobus et compte en acheter 195 de plus au cours des 15 prochaines années (105 pour répondre à la demande et 90 en remplacement). Dans le budget 2003, le Conseil municipal a approuvé l'achat de 17 nouveaux autobus. De l'avis du personnel, le fait de disposer d'un plus grand nombre d'autobus devrait faire en sorte que le ratio autobus-passager actuel, d'un autobus pour 2 950 résidants, s'établisse à un autobus pour 1 979 résidants, d'ici 2011. En décembre 2003, le parc municipal d'autobus comptait 137 autobus et devrait en compter 18 de plus en 2005 pour faire face à la demande.

Résultats

Bien qu'il soit difficile d'attribuer les résultats ci-dessous directement à la politique d'intégration rapide du transport en commun adoptée par la ville de Brampton, le succès remporté par la ville confirme l'efficacité de cette approche.

- Entre 1996 et 2000, le nombre d'usagers a augmenté de 40 p. 100, soit le double du pourcentage d'augmentation de la population de Brampton et le double du pourcentage national d'augmentation du nombre d'usagers du transport en commun pour la même période.
- Vers la fin de 2002, le nombre d'usagers avait augmenté de plus de sept millions de trajets-passagers par année, une augmentation de 54,7 p. 100 depuis l'entrée en vigueur de la politique.
- Lorsque la ville a adopté cette politique, elle souhaitait obtenir un taux de recouvrement des coûts de l'ordre de 65 p. 100. Entre 1996 et 2000, le taux de recouvrement des coûts est passé de 62 p. 100 à 74 p. 100 en 2000.
- En décembre 2003, le taux de recouvrement des coûts s'établissait à 59 p. 100, le coût d'exploitation s'établissant en moyenne à 1,04 $ par passager. Brampton Transit en attribue la cause aux coûts d'immobilisation liés au remplacement des autobus et à la création de nouveaux parcours.

Les nouveaux projets de développement Mount Pleasant, Springdale et Trinity Common sont des exemples de la façon dont le transport en commun a été intégré. D'ici novembre 2004, GO Transit terminera la construction d'une nouvelle station à Mount Pleasant, le projet étant conçu de façon à entourer la nouvelle station. Le secteur de développement sera axé en fonction du transport en commun et l'utilisation du sol s'y articulera pour générer le maximum d'achalandage. Les acheteurs potentiels demandent déjà à quand l'aménagement de la station?

Les photographies ci-dessus des stations illustrent comment le transport en commun a été intégré au projet de développement de Trinity Common, un lotissement situé au nord de la ville.

Les responsables de Brampton Transit conçoivent ce nouveau type de collectivité comme une évolution naturelle du développement de l'industrie. L'industrie commence à se rendre compte que les attitudes du public envers le transport en commun changent et qu'elle doit planifier en conséquence pour tirer parti des tendances naissantes du marché.

Les nouvelles procédures ont eu un effet double, la ville peut superviser et gérer l'affectation du sol et du zonage de manière à favoriser le transport en commun et une meilleure utilisation du personnel et des coûts d'exploitation.

Participants

Ville de Brampton et Brampton Transit

Ressources

Ressources humaines. Le personnel du département municipal de planification, de conception et de développement examine tous les plans de lotissements afin de s'assurer que toutes les infrastructures de transport en commun peuvent être intégrées.

Le personnel de Brampton Transit examine les plans pour s'assurer que les autobus peuvent tourner facilement et que les emplacements des arrêts d'autobus, des allées piétonnes, des abris d'autobus, etc. sont bien situés.

Champions. Le Conseil municipal a été critiqué pour l'importance qu'il accordait au transport en commun en période de difficultés économiques. Toutefois, les membres du Conseil étaient conscients que la congestion routière était déjà problématique et qu'elle ne ferait qu'empirer. Les responsables de Brampton Transit ont loué la décision du Conseil et déclaré que les conseillers municipaux avaient fait preuve de leadership et de vision en s'attaquant à des problèmes qui surviendraient dans 10 ou 20 années.

Budget. S/O (intégré au budget municipal d'exploitation du service de transport en commun).

Échéancier

1996. Brampton Transit entreprend la mise en œuvre de la politique menant aux réalisations mentionnées ci-dessus.

1998. Le Conseil municipal adopte son plan officiel intitulé *The Four Cornerstones of Brampton*.

May 2003. Le Conseil municipal rend public une mise à jour de son plan officiel intitulée *The Six Pillars Supporting our Great City*. Dans les deux plans officiels, de 1998 et de 2003, le Conseil municipal s'est fixé des objectifs en matière de transport en commun.

Leçons apprises

Intégrer rapidement le transport en commun aux nouveaux lotissements afin que les résidants ne prennent pas l'habitude d'utiliser leur voiture.

Les ententes de lotissement peuvent stipuler que le transport en commun sera intégré et que la largeur des routes sera suffisante pour accommoder les autobus de manière à ce que le service de transport en commun soit disponible le plus rapidement possible.

La planification du transport en commun devrait inclure le développement des routes, l'emplacement des feux de circulation et le tracé des parcours d'autobus.

Informer les résidants à l'avance des parcours d'autobus, de préférence lorsqu'ils examinent les plans du lotissement, afin qu'ils puissent acheter leur maison en conséquence. Le personnel était au courant du fait que dans d'autres municipalités les résidants n'avaient pas été bien informés des nouveaux parcours d'autobus et que cela avait créé des problèmes. La diffusion de renseignements sur les parcours d'autobus et leur intégration au plan du lotissement permettent d'éviter des différends du fait que les gens peuvent choisir leurs maisons en fonction de leurs besoins en matière de transport en commun.

Le transport en commun peut être administré plus efficacement si les services de transport plutôt que les services communautaires en ont la responsabilité, et ce, afin que toutes les questions liées au transport relèvent d'un même département.

Le leadership politique doit être à la source de toute modification à la politique. Sans le soutien du Conseil municipal au cours d'une période difficile, le personnel n'aurait pas été autorisé à effectuer les modifications requises permettant d'intégrer rapidement le transport en commun dans les nouveaux lotissements.

Le grand nombre de promoteurs n'a pas causé de problème. Bien que le fait de transiger avec de nombreux promoteurs puisse sembler problématique, c'est exactement le contraire qui s'est produit. Le personnel municipal a constaté la «naissance d'une nouvelle façon de penser» au sein de l'industrie domiciliaire. Les promoteurs ont une bonne idée de la conception du réseau routier et de la façon dont le transport en commun sera intégré.

Se préparer à faire face à une demande accrue. Avant de mettre en œuvre la politique, le personnel du service de transport en commun avait reçu très peu sinon aucun appel de la part de résidants à propos des nouveaux parcours d'autobus. Après que les modifications eurent été apportées aux procédures et que les résidants eurent pris conscience que le transport en commun serait intégré rapidement aux lotissements, le nombre d'appels s'est accru de la part de résidants d'autres collectivités demandant que soient améliorés les services existants de

transport en commun ou que soient créés de nouveaux services.

Prochaines étapes

La ville de Brampton est sur le point de terminer son plan directeur à long terme en matière de transport en commun, intitulé *Transportation and Transit Master Plan* (TTMP), plan conçu pour répondre efficacement aux besoins de la ville en matière de transport, en particulier en ce qui a trait à l'importance et à l'amélioration du rôle du transport en commun. Le processus d'élaboration prévoit que les intervenants communautaires auront la possibilité d'examiner le plan et d'y contribuer ainsi que de participer à certains projets, comme la construction de nouvelles routes, l'établissement de nouveaux liens interrégionaux et l'utilisation de nouvelles technologies de transport en commun.

La ville collabore avec l'administration régionale de York à la création d'une nouvelle ligne rapide de transport en commun, appelée *Acceleride*. Cette ligne permettra d'améliorer le service entre Brampton, la région de York et les endroits desservis par la Toronto Transit Commission (TTC) ainsi qu'entre Brampton et Mississauga. Il s'agit du premier projet inspiré du TTMP.

Entre-temps, le personnel de Brampton Transit effectue un examen à court terme des secteurs où son efficacité peut être améliorée et élabore un plan quinquennal. Afin d'être en mesure de répondre aux besoins de la population croissante de la ville en matière de transport en commun, les responsables de Brampton Transit ont demandé au Conseil municipal de prévoir à son budget la création de 25 nouveaux postes. Le service de transport en commun de Brampton est l'un de ceux dont les ressources sont les plus faibles au pays, avec 220 chauffeurs à temps plein et avec, en moyenne, un seul mécanicien pour onze autobus. La norme au sein de l'industrie est d'avoir, en moyenne, un mécanicien pour six autobus.

Les images sont une gracieusété de la ville de Brampton