

## Réseau de transport à Charlottetown

### Organisation

Ville de Charlottetown, Trius Tours

### État

En cours. Activités entamées en 2005.

### Aperçu

En 2005, la Ville de Charlottetown a formé un partenariat avec une entreprise privée de transport par autobus pour gérer et diriger un petit réseau de transport local. Le réseau dessert les 32 000 habitants de Charlottetown sur cinq lignes, six jours par semaine. Par opposition aux réseaux plus conventionnels, Charlottetown Transit a recours à des trolleybus diesels de style patrimonial qui correspondent davantage aux valeurs patrimoniales de la Ville.

Dans le cadre du partenariat public-privé, l'exploitant du réseau conserve les tarifs du transport en commun de 2 \$ et reçoit un appui de la Ville de Charlottetown sous forme de subvention d'exploitation annuelle établie en fonction d'une échelle dégressive. La subvention actuelle se chiffre à plus de 600 000 \$, mais diminuera à 375 000 \$ d'ici la fin de la période contractuelle de cinq ans, période où le service devrait compter sept lignes ainsi qu'une clientèle annuelle de 250 000 personnes. L'exploitant, Trius Tours, est entièrement responsable de la gestion du réseau, dont le marketing, les opérations et l'entretien. En 2006, les services de transport en commun de Charlottetown ne représentaient qu'un peu plus de 1,8 % du budget de fonctionnement de 37 M\$ de la Ville.

Jusqu'à maintenant, le réseau a été bien accueilli, et la croissance de la clientèle dépasse les estimations préliminaires. En janvier 2007, la Ville a reçu un financement de 530 000 \$ du gouvernement provincial pour développer et améliorer le réseau grâce à l'ajout d'un nouvel autobus, à la construction de 11 nouveaux abribus (les premiers dans la ville) et à la construction d'une installation pilote de stationnement incitatif sur les terrains d'un centre d'achat aux abords de la ville.

### Personne-ressource

Bobby Dunn

Directeur général, Charlottetown Transit

Téléphone : 902-566-9962

Courriel : [charlottetowntransit@pei.aibn.com](mailto:charlottetowntransit@pei.aibn.com)

### Ressources

Les renseignements sur les lignes et les horaires d'autobus se trouvent sur l'un ou l'autre des sites suivants :

[www.City.charlottetown.pe.ca/residents/transit\\_routes.cfm](http://www.City.charlottetown.pe.ca/residents/transit_routes.cfm)  
[www.thebus.ca](http://www.thebus.ca)

### Contexte de la collectivité

La ville de Charlottetown est une collectivité de plus de 32 000 personnes située sur la côte sud de l'Île-du-Prince-Édouard. Le 1<sup>er</sup> avril 1995, la *Charlottetown Areas Municipalities Act* (loi sur les municipalités des secteurs de Charlottetown) est entrée en vigueur afin de créer la nouvelle Ville de Charlottetown grâce à la fusion de Charlottetown avec six collectivités, soit Hillsborough Park, East Royalty, West Royalty, Winsloe, Sherwood et Parkdale. Avec une superficie de 42,6 kilomètres, Charlottetown est le centre administratif, commercial et touristique de l'Île-du-Prince-Édouard.

Depuis plusieurs années, Charlottetown s'est distinguée des autres capitales provinciales canadiennes en raison de l'absence d'un réseau de transport public doté de multiples autobus. Un ancien service privé de transport en commun, Charlottetown Urban Transit Systems Ltée, a exploité ses activités de fin 1979 à 1981, après quoi il a dû cesser ses activités en raison de déficits permanents et de l'incapacité d'obtenir des subventions de la Ville ou de la province.

Le second réseau, à savoir Charlottetown Transit, ne comptait qu'un seul autobus et était exploité par la Ville selon un horaire de passage de cinq jours sur deux lignes relativement indirectes. Ce réseau avait été mis sur pied principalement pour permettre aux personnes âgées n'ayant pas accès à une voiture de faire leurs courses. Le service était exploité par Trius Tours, la même entreprise qui exploite actuellement le réseau de plus grande envergure, et était appuyé par une subvention annuelle de 60 000 \$ accordée par la Ville. En raison du nombre limité de lignes et des intervalles

allant jusqu'à trois heures entre les autobus, le service était utilisé presque exclusivement par les personnes âgées.

## **Contexte de la politique**

Par suite de la fusion entre Charlottetown et les six collectivités avoisinantes en 1995, la municipalité a dû assumer la responsabilité d'un réseau routier et d'une zone de transport en commun beaucoup plus importants. En 2005, la Ville a adopté un plan communautaire officiel (modifié) établissant une politique visant l'augmentation des services de transport en commun « dans les limites » [Traduction] des ressources fiscales de la Ville.

En 2000, une coalition sur le transport en commun a été mise sur pied par 12 organisations environnementales, commerciales et communautaires. Cette année-là, en raison des pressions exercées par le groupe, la Ville de Charlottetown a consulté une société d'experts-conseils afin qu'elle lui présente un rapport sur la faisabilité de l'élargissement du réseau de transport en commun. Parmi les recommandations du rapport figurait l'établissement d'un réseau comptant trois lignes fixes qui desserviraient le Grand Charlottetown. Bien que le rapport final ait été accueilli favorablement par le grand public, le conseil municipal de Charlottetown a déterminé que les coûts estimés du lancement du service recommandé, dont le coût du développement de la capacité interne (p. ex. conducteurs formés, personnel d'entretien), auraient été trop élevés. En 2003, la Ville a présenté une demande de proposition aux exploitants privés pour l'exploitation du réseau selon un modèle de partenariat public-privé.

En 2004, après l'examen de trois propositions, le conseil a voté en faveur de la mise sur pied d'un partenariat public-privé avec Trius Tours, un exploitant d'autocars commerciaux établi à Charlottetown. Cet exploitant, à savoir l'entreprise qui a exploité le réseau de transport en commun à autobus unique, a été sollicité en vue du développement d'un réseau plus important à

plusieurs lignes pour mieux desservir le milieu des affaires, les étudiants et les personnes âgées.

## **Justification et objectifs**

Bien qu'il s'agisse du centre administratif et commercial de la province, Charlottetown a rencontré des difficultés dans le développement et l'exploitation d'un réseau de transport en commun efficace. Comme la ville compte deux institutions post-secondaires, l'Université de l'Île-du-Prince-Édouard et le Collège Holland, ainsi qu'une importante population de personnes âgées, la demande pour un réseau de transport en commun équitable et efficace était constante et appréciable.

En raison des ressources extrêmement limitées en matière de transport en commun, les résidents de Charlottetown n'avaient d'autre choix que de se déplacer en taxi ou en voiture privée. Une étude réalisée au début des années 1980 par Transport 2000 PEI, un groupe de revendication et de recherche à but non lucratif sur le transport en commun, a révélé que la dépendance exclusive sur l'automobile pour les déplacements privés pouvait causer des problèmes de mobilité à une grande partie de la population de la région. En effet, l'étude a révélé que 40 % des habitants de la région de Charlottetown ne disposaient d'aucun moyen de transport indépendant et que plusieurs d'entre eux étaient contraints de se déplacer en taxi à grands frais, avec des amis ou des parents ou de ne pas se déplacer du tout.

Le modèle de prestation de services de transport en commun du partenariat public-privé a été adopté par la Ville de Charlottetown en reconnaissance de la capacité financière et des ressources humaines limitées de la Ville. En ayant recours à une entreprise d'autocars établie, la Ville a été en mesure de minimiser les coûts liés à l'infrastructure et à la formation tout en fournissant un réseau de transport en commun de dimension appropriée pour la petite ville.



*Un des autobus de style trolleybus de Charlottetown Transit*

## Mesures

À la suite d'une étude indépendante approfondie, la Ville de Charlottetown a conclu une entente de partenariat public-privé avec Trius Tours, un exploitant d'autocars commerciaux établi à Charlottetown. Dans le cadre de l'entente, Trius a accepté de gérer et d'exploiter pour Charlottetown un petit réseau à autobus multiples qui compte cinq lignes. En plus d'être responsable de l'exploitation, de l'entretien et de la gestion, Trius est chargé du marketing.

Aux termes de l'entente, Trius touche une subvention annuelle d'exploitation de la Ville. Cette subvention a été établie en fonction d'une échelle dégressive de sorte qu'à la fin de la période contractuelle de cinq ans, la subvention initiale de plus de 600 000 \$ aura diminué à 375 000 \$. La réduction de la subvention d'exploitation sera compensée par l'augmentation prévue du nombre d'utilisateurs du réseau et de tarifs recueillis. L'augmentation du nombre d'utilisateurs du réseau sera en partie attribuable à l'élargissement du service à sept lignes d'ici 2008. Selon les projections, la clientèle annuelle atteindra 250 000 personnes d'ici 2010. En janvier 2007, la clientèle mensuelle était de 12 000 personnes.

Le réseau est unique au Canada de par l'utilisation de trolleybus à thème historique sélectionnés afin de mieux cadrer avec l'aspect historique de Charlottetown et pour appuyer l'importante industrie touristique de la ville. Les trolleybus peuvent accueillir 41 personnes, dont 24 passagers assis et 17 passagers debout.

Le réseau a entamé ses activités à l'automne 2005, et des services sont offerts de 6 h 30 à 18 h 45, du

lundi au samedi. Toutefois, les autobus de la ligne 1 desservant l'Université de l'Île-du-Prince-Édouard ont un horaire prolongé jusqu'à 23 h, du lundi au samedi. Le tarif comptant est de 2 \$, mais il est possible d'obtenir un rabais en achetant un livret de 20 billets pour 34 \$, ce qui revient à 1,70 \$ du billet. Des laissez-passer mensuels seront disponibles au printemps 2007. Pendant les heures de pointe, à savoir les matins et les soirs, l'intervalle entre le passage de deux autobus est de 20 minutes alors que, pendant les heures creuses, l'intervalle est de 35 à 60 minutes.

En tant qu'exploitant privé, Trius s'est particulièrement consacré au marketing continu de ses services afin de veiller à l'atteinte des objectifs liés au nombre d'utilisateurs. Lors du lancement du service, une brochure de neuf pages a été insérée dans les journaux locaux et la couverture médiatique était considérable (radio, télévision et journaux). Les horaires et les cartes du réseau ont été largement distribués dans les établissements d'enseignement supérieur de la région, à l'hôtel de ville et dans les entreprises locales. Les utilisateurs ont également accès à un outil de planification des déplacements en ligne.

Tout récemment, Charlottetown Transit a établi un partenariat avec l'école secondaire de premier cycle Queen Charlotte, Bureau en Gros et la banque alimentaire Upper Room Hospitality Ministry Food Bank afin d'instaurer le programme écologique de transport en commun « Go Green » qui vise à inciter les élèves à utiliser le réseau de transport en commun de Charlottetown lors de leurs déplacements parascolaires à l'extérieur du cadre du réseau normal d'autobus scolaires. Pour chaque élève utilisant le réseau de transport en commun lors de leurs activités parascolaires, Charlottetown Transit fera don de 0,50 \$ du tarif de 2 \$ à l'école. L'école emploiera 0,25 \$ pour améliorer les programmes parascolaires et aménager un espace vert dans la cour de l'école et fera don de 0,25 \$ à la banque alimentaire locale. De plus, chaque fois qu'ils utilisent le réseau de transport en commun Charlottetown Transit dans le cadre de leurs déplacements parascolaires, les élèves reçoivent du conducteur un billet pour un tirage mensuel de 20 \$ en fournitures scolaires. La plupart des élèves ayant

recours au réseau sont des jeunes en 7<sup>e</sup> et 8<sup>e</sup> années qui retournent chez eux après les répétitions de l'orchestre de l'école et des jeunes de 9<sup>e</sup> année qui se rendent aux répétitions de l'orchestre le lundi soir.

## Résultats

À ce jour, le service a surpassé les attentes en matière de clientèle, et les objectifs considérables liés aux recettes générées par les usagers ont été atteints. La clientèle mensuelle, qui a connu une croissance soutenue, est passée de 6 000 usagers par mois lors du lancement du service en octobre 2005 à plus de 12 000 usagers par mois en janvier 2007. D'ici 2010, on s'attend à ce que la clientèle annuelle ait grimpé à 20 000 usagers par mois, soit 250 000 usagers par année. La ligne qui dessert l'Université de l'Île-du-Prince-Édouard compte actuellement le plus grand nombre d'usagers, soit 35 % de la clientèle totale.

## Participants

En 2005, la Ville a formé un partenariat public-privé avec Trius Tours, un exploitant d'autocars local, pour l'exploitation du service local de transport en commun. De plus, la Ville a fait appel aux services d'une société d'experts-conseils de l'extérieur pour l'élaboration de lignes directrices et d'itinéraires pour le service de transport en commun. Sears Canada a donné son accord de principe au projet de stationnement incitatif qui sera mis à l'essai en 2007.



*Une partie du parc d'autobus de Charlotteville Transit*

## Ressources

Selon les estimations, l'exploitation du réseau de Charlotteville Transit coûte au total de 900 000 \$ à 950 000 \$. Actuellement, l'exploitant privé du

réseau touche une subvention de 600 000 \$ qui, établie en fonction d'une échelle dégressive, diminuera chaque année jusqu'à concurrence de 375 000 \$ d'ici 2010. À ce moment, on s'attend à ce que 65 % des coûts du réseau soient couverts par le tarif du transport en commun, un pourcentage au-dessus de la moyenne canadienne située à 62 % (Association canadienne du transport urbain, 2001). En 2006, la subvention et les coûts connexes représentaient 1,8 % du budget municipal de 37 M\$ de la Ville. Charlotteville Transit compte 14 employés à temps plein et deux employés à temps partiel.

## Leçons apprises

Bien que le lancement de Charlotteville Transit ne remonte qu'à l'automne 2005, les exploitants du réseau ont tiré quelques leçons de l'élaboration et de la gestion de ce dernier. En voici quelques-unes :

- **Les infrastructures d'accueil des passagers sont importantes :** Lors du lancement du service, aucun abribus officiel n'était en place. Le manque d'abribus rendait l'attente plus difficile pour les usagers, particulièrement pendant les mois d'hiver et les jours pluvieux. Charlotteville Transit procède actuellement à la construction de nouveaux abribus et de nouvelles infrastructures d'accueil des passagers.
- **Le service à la clientèle est une priorité :** En tant qu'entreprise du secteur privé, Trius Tours a mis à contribution son engagement envers le service à la clientèle au sein de Charlotteville Transit. L'entreprise a mené ses propres recherches aux fins du développement des itinéraires et s'est rendue dans des entreprises et des écoles afin de déterminer les aires de concentration de la demande. Par ailleurs, Trius a mené des activités de marketing et de promotion importantes et constantes. Les nouveaux programmes de marketing cibleront l'important marché touristique de la ville. L'esprit entrepreneur et l'énergie de Trius ont contribué à la hausse du nombre d'usagers.

- **Un réseau de transport en commun exploité par une entreprise privée peut constituer une option viable dans les petits centres :** Charlottetown est une petite ville qui n'est pas dotée d'un réseau de transport en commun appartenant à l'État. De ce fait, la Ville savait qu'il serait extrêmement dispendieux de créer un tel réseau de toutes pièces. En établissant un modèle de partenariat public-privé pour la prestation des services de transport en commun, la Ville a évité les coûts additionnels associés à l'établissement d'une unité de transport autonome, dont les coûts de la formation des conducteurs ainsi que de l'entretien et de l'exploitation des autobus. Trius a été en mesure de fournir ces compétences et ces installations et de réduire à la fois les coûts de lancement et les subventions annuelles d'exploitation.

## Étapes suivantes

En janvier 2007, la province a annoncé qu'un financement de 530 000 \$ serait consacré au réseau de transport en commun de Charlottetown. Le financement a été rendu possible grâce au programme de la Fiducie d'investissement pour le transport en commun et servira à l'acquisition d'un nouvel autobus, à la construction de 11 abribus (les premiers dans la ville) et à la mise au point d'une infrastructure de stationnement incitatif sur les terrains d'un centre d'achat aux abords de la ville. Le nouvel autobus en remplacera un ancien dont la durée de vie tire à sa fin.

La Ville souhaite accroître le nombre d'utilisateurs du réseau grâce à la nouvelle installation pilote de stationnement incitatif et a autorisé le réseau à consacrer à ce projet une somme de 50 000 \$ provenant du financement fédéral pour le transport en commun. Sears Canada a conclu un accord de principe visant à faire don d'une partie de son stationnement dans le cadre d'une étude pilote de cinq mois. Charlottetown Transit surveillera activement l'utilisation du stationnement et du réseau, à savoir la clientèle. Le service de stationnement incitatif sera lancé en 2007. Une

décision finale quant à savoir si le service sera offert en permanence sera prise au printemps 2008.

Charlottetown Transit examine aussi la possibilité de présenter son programme de transport en commun « Go Green » dans une autre école secondaire.



*Le premier des 11 abribus qui seront installés en 2007.*