

Plan directeur du transport en commun de Winnipeg

**PHASE TROIS : L'avenir du transport
en commun rapide**

Élaboration du système de transport en commun de Winnipeg

Winnipeg est en pleine croissance et devrait atteindre près d'un million d'habitants dans les 25 prochaines années. Nous devons donc investir dans des infrastructures et des services importants, comme le transport en commun, pour soutenir une ville moderne, prospère et en pleine croissance, aujourd'hui comme demain.

Le Plan directeur du transport en commun de Winnipeg définit une vision sur 25 ans pour notre système de transport en commun. Il s'assurera que le transport en commun relie les personnes et les communautés au rythme de la croissance de la ville. Le Plan directeur du transport en commun de Winnipeg offrira aux Winnipegois de meilleures options de transport en commun, incitera plus de gens à choisir le transport en commun et en facilitera l'accès, contribuera à réduire la congestion routière actuelle et future, et positionnera les transports en commun comme un élément important d'un système de transport pouvant servir les générations actuelles et futures.

Le Plan directeur du transport en commun de Winnipeg comprend un certain nombre de changements recommandés concernant la conception du réseau, les itinéraires et les options de service. Il s'agit de recommandations à court et à long terme. Comme on pouvait s'y attendre, les changements recommandés au cours des cinq premières années du plan sont plus clairement définis, tandis que les changements à plus long terme sont plus théoriques. Au fur et à mesure que des projets et des initiatives spécifiques progresseront dans le cadre du Plan directeur du transport en commun de Winnipeg, le public sera de nouveau invité à donner son opinion.

Au cours de la deuxième phase de participation publique, nous avons décrit les principales caractéristiques du réseau de transport en commun proposé :

- Différents types de service correspondant à différents niveaux de demande de transport en commun, notamment un réseau principal qui offre un service fréquent le long des routes principales de Winnipeg
- Différents types d'endroits pour accéder au transport en commun qui facilitent et rendent plus confortable la correspondance entre les autobus
- Modifications qui seront apportées au transport en commun
- Trajets proposés du nouveau réseau

Plus de 4 000 Winnipegois ont participé à la phase deux de participation du public, et les trois quarts d'entre eux approuvaient le nouveau concept de réseau proposé.

Les Winnipegois nous ont également dit vouloir plus d'information sur la manière dont nous prévoyons nous assurer que le nouveau réseau de transport en commun, y compris le transport en commun rapide, est accessible aux personnes de tous âges et de toutes capacités, et sur la manière dont le service Winnipeg Transit Plus peut être mieux intégré au reste du réseau de transport en commun.

Voici ce que vous trouverez dans ce livret :

- Un réseau de transport en commun mis à jour, en fonction des commentaires de la phase deux de participation du public
- Des premiers concepts indiquant la forme que pourrait prendre le transport en commun rapide à Winnipeg
- De l'information sur la façon dont nous pouvons rendre le transport en commun plus accessible

Au cours de cette phase de participation, nous vous demandons votre avis sur nos plans proposés de transport en commun rapide et sur l'amélioration de l'accessibilité. Vos commentaires seront inclus dans le Plan directeur du transport en commun de Winnipeg lorsqu'il sera présenté au Conseil municipal aux fins d'examen, et contribueront à éclairer la mise en œuvre des plans.

Plans proposés pour le service et l'infrastructure de transport en commun rapide

Le Plan directeur du transport en commun de Winnipeg propose des changements clés tant au niveau du service de transport en commun rapide qu'à celui de l'infrastructure de transport en commun rapide.

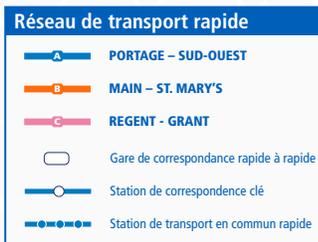
Le **service de transport en commun rapide** est un service de transport en commun au nombre d'arrêts limité, qui fonctionne très fréquemment, toute la journée, tous les jours.

L'**infrastructure de transport en commun rapide** comprend les éléments bâtis grâce auxquels le service de transport en commun rapide peut être fréquent, fiable et efficace. L'infrastructure de transport en commun rapide peut comprendre de petits éléments, comme des feux de circulation intelligents, et des éléments plus importants, comme le projet de couloir de transport rapide surélevé pour la gare Union.

Le Plan directeur du transport en commun de Winnipeg propose trois lignes de transport en commun rapide couvrant six couloirs ou itinéraires principaux dans toute la ville. Ces trois lignes de transport en commun rapide se rejoindront au centre-ville à la rue Main, entre l'avenue Portage et l'avenue Stradbrook.

Le diagramme ci-dessous montre les lignes et les arrêts de transport en commun rapide proposés qui seront créés au cours des 25 prochaines années, ainsi que les stations où l'on pourra changer de ligne de transport en commun rapide, et passer d'une ligne de transport en commun rapide à d'autres lignes.

Plan à long terme du réseau de la Régie des transports de Winnipeg | Diagramme du transport en commun rapide



Ce diagramme n'est pas à l'échelle



Service de transport en commun rapide

Le service de transport en commun rapide est défini par trois facteurs principaux :

- **Une fréquence élevée** : Un autobus toutes les cinq minutes à l'heure de pointe, jamais plus de 15 minutes d'attente
- **Peu d'arrêts** : Au moins 10 minutes de marche (700 m) entre les arrêts à l'extérieur du centre-ville
- **Des heures de fonctionnement prolongées** : Service offert sept jours sur sept pendant les heures de service du transport en commun

La plus récente phase du service de transport en commun rapide a commencé à Winnipeg le 12 avril 2020, avec le lancement de la BLEUE (une partie de la ligne A) dans le corridor sud-ouest, qui utilise le couloir de transport rapide sud-ouest. Le Plan directeur du transport en commun de Winnipeg propose d'étendre le service de transport en commun rapide à une grande partie du reste du réseau proposé dans trois à sept ans.

Au départ, le transport en commun rapide sera offert par des autobus. Un train léger pourra ensuite être mis en œuvre sur chaque ligne, selon la demande. En utilisant des autobus, nous pouvons commencer à fournir un service de transport en commun rapide (service fréquent avec un nombre d'arrêts limité) avant de construire des infrastructures spéciales, et les investissements en infrastructures peuvent être ciblés là où ils sont le plus nécessaires pour éviter la congestion. Cette approche nous permet d'offrir un service de transport en commun rapide à un plus grand nombre de personnes, plus rapidement et à moindre coût qu'en optant pour un système léger sur rail.

Dans certains cas, quand le service de transport en commun rapide commencera sur une nouvelle ligne, il se peut que les autobus ne se rendent pas tous jusqu'au bout de la ligne. Cela dépendra du nombre de passagers à utiliser la ligne. Par exemple, sur la ligne B proposée (de la rue Main au chemin St. Mary's), un autobus sur deux s'arrêterait et ferait demi-tour à St. Vital Centre, et l'autre continuerait vers le sud jusqu'à la route périphérique. Le service sera toujours fréquent sur la ligne au sud de St. Vital Centre (toutes les 10 minutes à l'heure de pointe). Dès que le nombre de passagers sera suffisant sur cette portion de la ligne, les autobus y circuleront plus fréquemment (toutes les cinq minutes à l'heure de pointe).

À mesure que nous mettrons en œuvre un service de transport en commun rapide dans un corridor, les lignes d'autobus actuelles dans cette zone changeront pour relier les personnes à la ligne de transport en commun rapide.

Infrastructure de transport en commun rapide

Le Plan directeur du transport en commun de Winnipeg propose de construire une infrastructure de transport en commun rapide basée sur les besoins de chaque corridor, pour s'assurer que le service est fréquent, fiable et efficace.

L'infrastructure de transport en commun rapide la plus élémentaire est la rue existante. Dans les endroits où la congestion est peu importante, il ne sera pas nécessaire de construire de nouvelles infrastructures avant de nombreuses années : le service de transport en commun rapide peut être assuré dans la rue existante.

Au besoin, le transport en commun rapide utilisera l'un des deux types suivants d'infrastructure pour améliorer la fiabilité : l'infrastructure prioritaire et l'infrastructure entièrement séparée.

Infrastructure prioritaire

Dans le cas d'une infrastructure prioritaire, on apporte des modifications ciblées aux routes existantes pour permettre au transport en commun d'éviter la congestion et de se déplacer dans la ville de façon plus fiable. Voici certaines modifications qui pourraient être apportées à ces infrastructures :

- Voies express, certaines heures ou en tout temps, partagées avec les taxis, les véhicules tournant à droite et les vélos
- Courtes voies réservées au transport en commun, appelées voies d'évitement de file d'attente, aux carrefours les plus fréquentés
- Signalisation prioritaire
- Changements au stationnement sur rue
- Changements à l'emplacement et à la configuration des arrêts d'autobus

L'ordre de priorité des changements d'infrastructure sera établi en fonction des besoins les plus pressants pour assurer un transport en commun rapide fréquent, fiable et efficace.

Infrastructure entièrement séparée

Au fil du temps, des couloirs de transport rapide entièrement séparés pourraient être mis en place sur l'ensemble du réseau rapide proposé. Ces couloirs peuvent prendre de nombreuses formes, mais ils offrent toujours un espace qui ne peut être utilisé que par le transport en commun. Tous les couloirs de transport rapide entièrement séparés seront conçus de manière à pouvoir être transformés pour accueillir le système léger sur rail.

Les couloirs de transport rapide entièrement séparés sont différents des voies express marquées d'un losange. Les taxis, les vélos et les véhicules qui effectuent un virage se partagent les voies express marquées d'un losange – ils ne partagent pas les couloirs de transport rapide entièrement séparés. Seuls les véhicules de transport en commun sont autorisés dans ces couloirs.

Il existe un certain nombre d'options relativement aux couloirs de transport rapide entièrement séparés. Elles sont présentées à la page 9.

Plans proposés pour l'infrastructure de transport en commun rapide

Le diagramme de la page suivante présente les programmes d'investissement proposés pour l'infrastructure de transport en commun rapide par ordre de priorité. Les programmes et leur ordre de priorité sont basés sur un certain nombre de facteurs, notamment les coûts de construction et d'exploitation, les avantages pour les passagers, les répercussions des véhicules, la complexité et les facteurs sociaux. Les priorités fournissent une proposition de ligne directrice pour l'investissement, et les programmes peuvent être réalisés en partie ou en totalité selon l'approbation du plan directeur et du financement par le Conseil municipal.

Une brève description de chaque priorité est fournie à la page 8.

Programmes d'investissement et priorités

Les programmes d'investissement proposés et leur ordre de priorité sont basés sur un certain nombre de facteurs, notamment les coûts de construction et d'exploitation, les avantages pour les passagers, les répercussions des véhicules, la complexité et les facteurs sociaux. Les priorités fournissent une proposition de ligne directrice pour l'investissement, et les programmes peuvent être réalisés en partie ou en totalité selon l'approbation du plan directeur et du financement par le Conseil municipal.

- Priorité 1** Couloirs de transport rapide au centre-ville
- Priorité 2** Couloir de transport rapide nord, prolongement du couloir de transport rapide sud-ouest
- Priorité 3** Corridors prioritaires Grant et sud-est, prolongement du couloir de transport rapide nord
- Priorité 4** Couloirs de transport rapide est et ouest



Plan directeur du transport en commun de Winnipeg

Améliorations au réseau de transport en commun rapide

- Infrastructure séparée
- Zones de correspondance clés
- Stations de transport en commun rapide
- Transport en commun prioritaire
- Gare de correspondance rapide à rapide
- Infrastructure clé



Mise à jour : septembre 2020

Priorités en matière d'investissement

Priorité 1 – Couloirs de transport rapide au centre-ville

Des couloirs de transport rapide seront construits le long de la rue Main, de l'avenue Higgins au nord jusqu'au chemin St. Mary's, à l'intersection de l'avenue Taché, au sud-est, et le long de l'avenue Portage, de l'Université de Winnipeg à la rue Westbrook à l'est. L'infrastructure clé de ce programme comprend un couloir de transport rapide surélevé traversant la gare Union, de William Stephenson Way à la gare Harkness.

Priorité 2 – Couloir de transport rapide nord, prolongement du couloir de transport rapide sud-ouest

Couloir de transport rapide nord : Infrastructure de couloir de transport rapide de la rue Main à l'intersection de l'avenue Higgins jusqu'au boulevard Inkster au nord, et le long de l'avenue Sutherland jusqu'au pont Louise.

Couloir de transport rapide sud-ouest : Infrastructure de couloir de transport rapide reliant le St. Vital Centre à l'Université du Manitoba. Les principales infrastructures comprennent un pont de transport en commun rapide traversant la rivière Rouge, prolongeant le corridor sud-ouest, et des stations de correspondance entre les corridors sud-ouest et sud-est à St. Vital Centre et à Meadowood.

Ce programme comprend également l'agrandissement de la station Jubilee, sur la portion existante du couloir de transport rapide sud-ouest.

Priorité 3 – Corridors prioritaires Grant et sud-est, prolongement du couloir de transport rapide nord

Corridor Grant : Infrastructure prioritaire sur l'avenue Grant, du chemin Pembina au William R. Clement Parkway/rue Moray, sur la rue Moray de l'avenue Grant à l'avenue Portage, et sur le chemin Sturgeon, de l'avenue Portage à l'avenue Ness.

Corridor sud-est : Infrastructure prioritaire de l'avenue Taché au St. Vital Centre. Les infrastructures clés comprennent un accès piétonnier au Centre de santé Riverview, de l'autre côté de la rivière Rouge.

Couloir de transport rapide nord : Couloirs de transport rapide entièrement séparés sur la rue Main, du boulevard Inkster à Kildonan Park, et infrastructure prioritaire sur la rue Main, de Kildonan Park à l'avenue Fernbank.

Priorité 4 – Couloirs de transport rapide est et ouest

Couloirs de transport rapide est : Couloirs de transport rapide entièrement séparés sur l'avenue Nairn et l'avenue Regent, jusqu'à Kildonan Place. Infrastructure prioritaire sur l'avenue Regent, de Kildonan Place au chemin Plessis. Voici quelques infrastructures clés :

- Viaduc de l'avenue Nairn pour la ligne principale du CP
- Viaduc du boulevard Lagimodière

Couloirs de transport rapide ouest : Couloirs de transport rapide entièrement séparés sur l'avenue Portage, de l'Université de Winnipeg à Unicity. Les infrastructures clés comprennent un centre de mobilité à Polo Park, permettant d'accéder au couloir de transport rapide de l'avenue Portage et d'en sortir.

Types de couloirs de transport rapide

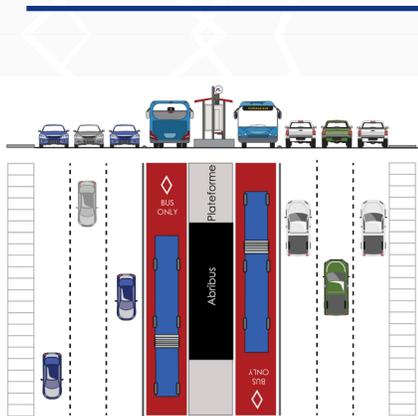
Un couloir de transport rapide est une route qui n'est utilisée que par le transport en commun.

Le diagramme ci-dessous montre trois types de couloirs de transport rapide entièrement séparés.

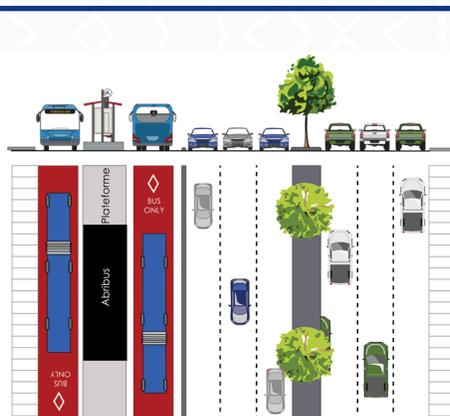
Les différentes options de couloirs de transport rapide entièrement séparés seront utilisées selon ce qui fonctionne le mieux pour la zone concernée afin d'éviter que les véhicules de transport en commun et les autres véhicules ne se croisent trop souvent, tout en permettant aux piétons d'accéder aux arrêts et aux stations.

Couloirs de transport rapide

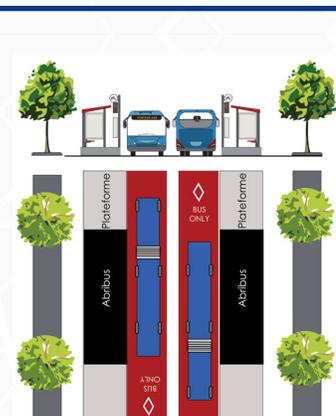
Couloirs centraux



Couloirs latéraux



Couloirs réservés



La plupart des couloirs de transport rapide entièrement séparés à l'extérieur du centre-ville seront des couloirs centraux, notamment sur l'essentiel de l'avenue Portage et de la rue Main.

Les couloirs de transport rapide dans les autres zones, comme le centre-ville, seront mis en œuvre en fonction des contraintes physiques des routes existantes.

Infrastructure de transport en commun rapide au centre-ville

Les trois lignes de transport en commun rapide se rejoindront au centre-ville à la rue Main, entre l'avenue Portage et l'avenue Stradbrook. Les rendus des deux pages suivantes montrent ce à quoi elles pourraient ressembler. Ces concepts nécessiteront une conception et une étude plus détaillées avant toute construction.

Toutes les nouvelles stations de transport en commun seront construites conformément aux normes d'accessibilité en matière de conception de la Ville de Winnipeg, pour rendre le transport en commun plus accessible aux personnes de tous âges et de toutes capacités.

Gare Union

La gare Union sera le centre du réseau de transport rapide. Les trois lignes de transport en commun rapide (A, B et C) et les cinq autres lignes fréquentes et directes (D, K, L, Q et T) se rencontreront à la gare Union (une carte de toutes les lignes rapides, fréquentes et directes se trouve à la page 18 de ce livret). Les différentes lignes passeront par trois endroits :

- 1 Devant la gare Union, au niveau de la rue, sur la rue Main (B, Q et T)
- 2 À l'intérieur de la gare Union sur un couloir de transport rapide surélevé (A, C et D)
- 3 Derrière la gare Union au niveau de la rue sur Israel Asper Way (K et L, non illustré)



Les plans proposés pour la gare Union comprennent des améliorations pour l'accessibilité. Le passage pour piétons à l'intersection de Broadway et de la rue Main sera amélioré, et l'accès des piétons à La Fourche sera facilité.

De nouvelles pistes cyclables seront également aménagées et améliorées pour relier la gare Union à La Fourche.

Une zone de débarquement sera aménagée pour les clients du service Winnipeg Transit Plus et le grand public.

Station Stradbrook, au pont Norwood

Plusieurs changements sont proposés à l'intersection de Queen Elizabeth Way avec l'avenue Mayfair et l'avenue Stradbrook :

- 1 Un couloir de transport rapide surélevé reliera la gare Union à la gare Harkness (à côté de l'avenue Stradbrook).
- 2 Une station de transport en commun sera érigée du côté est de l'intersection, au niveau de la rue et sur le couloir de transport rapide surélevé, avec un ascenseur, un escalier roulant, des rampes et des escaliers permettant le déplacement entre les niveaux.
- 3 L'avenue Stradbrook deviendra une rue à sens unique (en direction est), et l'avenue Mayfair changera de direction pour permettre la circulation des véhicules vers l'ouest de Queen Elizabeth Way à l'avenue River.
- 4 Un pont permettra aux piétons et aux vélos de traverser la rue jusqu'à la station et au-delà.
- 5 Le trottoir nord et les pistes cyclables du pont Norwood seront reconfigurés. Les vélos et les piétons pourront toujours circuler dans les deux sens, des deux côtés du pont.



Portage et Main

Le réseau proposé comprend sept lignes de réseau principal qui passent par Portage et Main (les trois lignes de transport rapide et les quatre lignes de transport fréquent; voir le diagramme du réseau principal et le plan du réseau complet aux pages 18 et 19). Nous avons ciblé le besoin d'une station de transport en commun à l'intersection de Portage et de Main, permettant aux passagers de passer d'une ligne de transport en commun à une autre avec une accessibilité universelle, conformément aux résultats du plébiscite de 2018. Cette station fera l'objet d'une étude distincte qui comprendra une analyse technique plus approfondie et une participation du public.

Nous avons également déterminé d'autres tracés qui nous permettraient, au besoin, de mettre en œuvre le plan de service de transport en commun rapide proposé avant de construire une nouvelle station à l'intersection de Portage et de Main. Ces tracés nous permettraient de mettre en place un service de transport en commun rapide (fréquence élevée, sept jours par semaine, nombre d'arrêts limité) utilisant les arrêts d'autobus existants (voir le plan à court terme du réseau à la page 20).

Influence de ces changements sur la circulation au centre-ville

La construction de couloirs de transport rapide entièrement séparés dans le centre-ville permettra un transport en commun plus rapide, plus efficace et plus fiable. Les autobus étant retirés de la circulation, les autres véhicules se déplaceront aussi un peu plus vite, même avec moins d'espace.

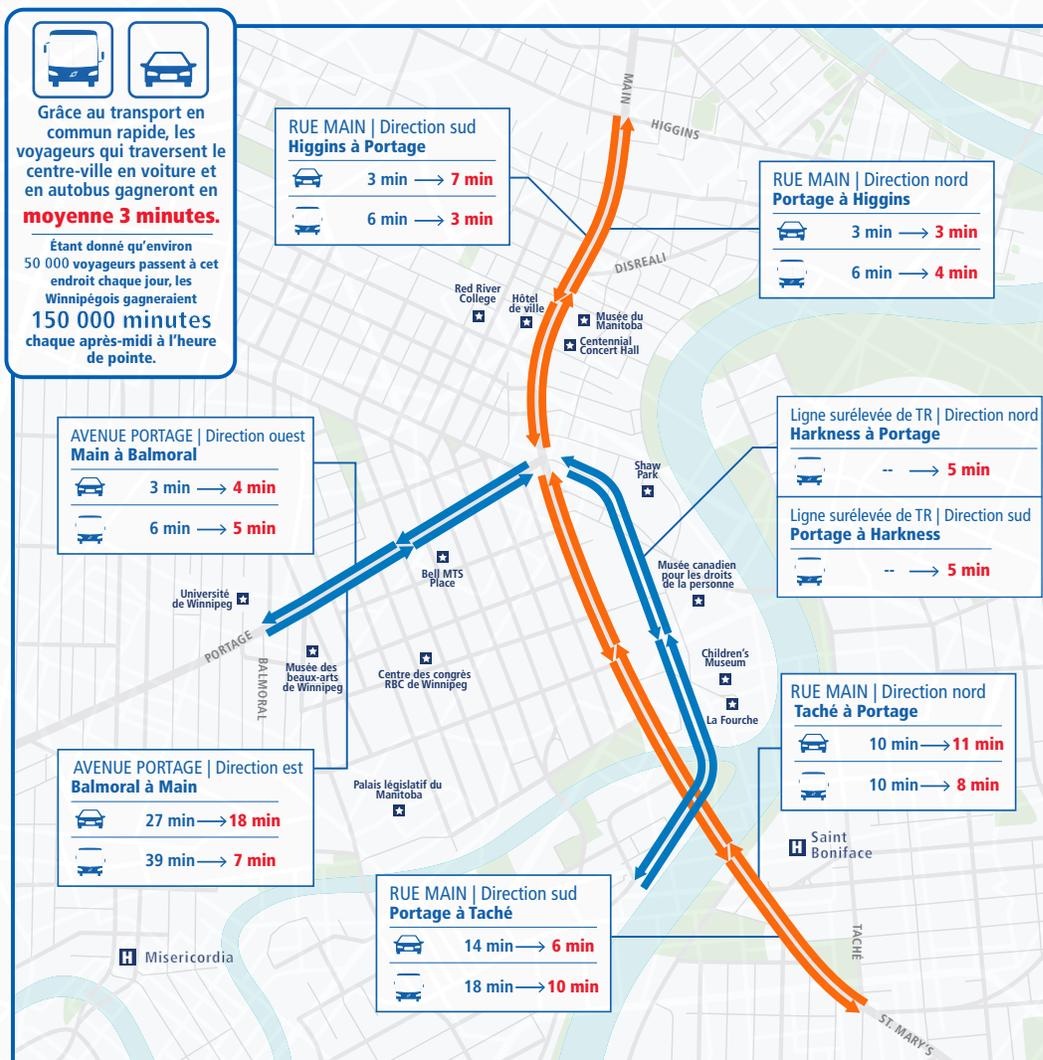
Le graphique ci-dessous compare la durée estimée des trajets dans le centre-ville pendant l'heure de pointe de l'après-midi en 2044, sans changement et avec le transport en commun rapide. Grâce au transport en commun rapide, les voyageurs qui traversent le centre-ville en voiture et en autobus gagneront en moyenne trois minutes. Étant donné qu'environ 50 000 personnes traverseront le centre-ville tous les jours, c'est un total de 150 000 minutes gagnées seulement l'après-midi à l'heure de pointe.



Plan à long terme du réseau de la Régie des transports de Winnipeg

Comparaison des temps de déplacement estimés Heure de pointe de l'après-midi au centre-ville en 2044

 **AUCUN CHANGEMENT** →  **AVEC LE TRANSPORT EN COMMUN RAPIDE**



Les résultats des simulations de circulation sont basés sur des concepts préliminaires et des estimations des préférences de déplacement pour les 25 prochaines années.

Accessibilité et Winnipeg Transit Plus

Au cours de la première phase de participation du public, on nous a dit qu'il était important pour les Winnipegéois de rendre le transport en commun plus accessible aux personnes de tous âges et de toutes capacités. Au cours de la phase deux de participation du public, des participants nous ont aussi dit souhaiter que l'accessibilité soit améliorée dans tout le réseau, pour rendre le transport en commun plus sûr et en faciliter l'utilisation aux personnes handicapées.

L'amélioration de l'accessibilité et l'intégration du service Winnipeg Transit Plus au transport en commun classique sont des objectifs importants du Plan directeur du transport en commun de Winnipeg pour permettre aux personnes de tous âges et de toutes capacités de se déplacer dans la ville. Voici ce que nous avons fait afin de mieux comprendre les enjeux actuels et de mettre en œuvre les changements proposés :

- Examen du rapport de l'ombudsman du Manitoba sur Winnipeg Transit Plus, de la Loi sur l'accessibilité pour les Manitobains et de ce que les autres villes font pour améliorer l'accessibilité du transport en commun
- Vérification de l'accessibilité de 1 112 arrêts d'autobus en fonction des normes d'accessibilité en matière de conception de la Ville de Winnipeg
- Tenue de deux séances d'information avec les utilisateurs du service Winnipeg Transit Plus

En fonction des renseignements obtenus, nous proposons les changements suivants au service Winnipeg Transit Plus et au reste du système de transport en commun pour permettre aux personnes handicapées d'accéder au transport en commun et de l'utiliser avec plus de commodité, de souplesse et de sécurité.

- Mettre à jour les politiques de Winnipeg Transit Plus afin de les rendre conformes à la Loi sur l'accessibilité pour les Manitobains et aux pratiques exemplaires en matière de transport accessible.
- Déterminer les endroits où deux ou plusieurs voies de transport en commun se rencontrent et où les correspondances sont susceptibles de se faire, et les classer par ordre de priorité pour que les améliorations à l'accessibilité soient mises en œuvre avec d'autres projets d'infrastructure de transport en commun.
- Mettre à l'essai une option permettant à certains clients d'utiliser Winnipeg Transit Plus et le transport en commun classique ensemble, ce qui leur donnera plus de liberté et de souplesse et permettra à Winnipeg Transit Plus de servir plus de clients dans l'ensemble.

Les lieux où les personnes accèdent au transport en commun au sein du réseau seront prioritaires pour l'accessibilité

L'une des étapes clés pour rendre notre réseau de transport en commun plus accessible est de veiller à ce que les lieux où les gens accèdent au transport en commun soient accessibles. Dans le réseau proposé, il y aura quatre types de lieux où les gens peuvent accéder au transport en commun : les arrêts, les carrefours, les stations et les centres.

Quels sont ces lieux?

Arrêts	Endroits indiqués le long des lignes du réseau principal et des lignes du réseau de desserte où les passagers peuvent accéder au transport en commun. Ils sont utilisés dans notre système de transport en commun actuel.
Carrefours	Lieux où deux ou plusieurs lignes se rencontrent. Des carrefours seront aménagés pour faciliter le changement d'autobus; on y trouvera des abribus, et on y fournira des renseignements en temps réel sur le transport en commun.
Stations	Endroits où de nombreuses personnes montent et descendent de l'autobus, où généralement deux ou plusieurs lignes se rencontrent (par exemple, une ligne fréquente et un trajet de raccordement). Les stations seront aménagées avec de plus grands abribus, offriront des renseignements en temps réel sur le transport en commun, et pourront comporter des endroits permettant de changer de moyen de transport (par exemple, des supports à vélo ou des zones de débarquement).
Centres	Lieux où vous pouvez vous déplacer entre trois lignes ou plus et passer d'un type de transport à l'autre – marche, vélo, voiture et transport en commun. Les centres peuvent également offrir des services comme le Wi-Fi, des restaurants et des magasins.

- Le Plan directeur du transport en commun de Winnipeg s'engage à rendre les carrefours, les stations et les centres de transport en commun entièrement accessibles. Pour ce faire, il faut notamment s'assurer de ce qui suit :
- Les arrêts de transport en commun doivent être proches les uns des autres sur les côtés opposés de la rue – ce qui permet de commencer et de terminer le trajet à peu près au même endroit.
- Les arrêts de transport en commun doivent être situés près des passages pour piétons aux intersections.
- Les trottoirs doivent donner accès aux arrêts de transport en commun aux carrefours, aux stations et aux centres.
- Les trottoirs, les passages pour piétons, les feux de circulation et les bordures de trottoir doivent offrir une accessibilité universelle.
- La distance à parcourir à pied ou en roulant entre les voies de transport en commun doit être la plus courte possible.
- Il faut offrir des abribus chauffés et des renseignements en temps réel sur le transport en commun.
- Les nouvelles stations et toutes les autres améliorations d'infrastructure doivent respecter les normes d'accessibilité en matière de conception de la Ville de Winnipeg.

La Régie des transports de Winnipeg travaillera avec d'autres services municipaux pour réaliser ces améliorations, notamment en collaborant avec le Service des travaux publics pour revoir le chronométrage des signaux.

Dans le cadre du Plan directeur du transport en commun de Winnipeg, 1 112 arrêts d'autobus dans la ville ont été vérifiés en fonction des normes d'accessibilité en matière de conception de la Ville de Winnipeg. Chaque arrêt a reçu une note de 0 à 100 %. Environ un tiers des arrêts (378) ont obtenu une « bonne » note, ce qui signifie qu'ils sont généralement accessibles aux personnes ayant un handicap visuel, cognitif ou physique. Quatre-vingt-seize arrêts (environ 8 %) n'ont pas obtenu une note suffisante, ce qui signifie qu'ils ne sont pas accessibles et qu'il est difficile de monter et de descendre de l'autobus en toute sécurité.

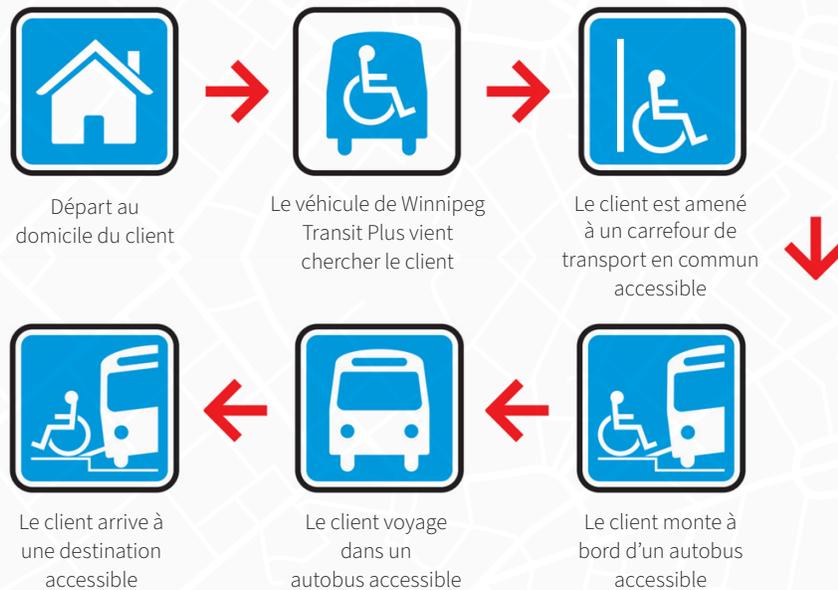
Les résultats de cette vérification seront utilisés de deux manières :

- Les arrêts de transport en commun ayant obtenu une « bonne » note peuvent faire partie d'un projet pilote permettant à certains clients de Winnipeg Transit Plus d'utiliser une combinaison de ce service et du transport en commun classique pour se déplacer dans la ville.
- Les endroits où la note obtenue était faible et qui deviendront des carrefours, des stations ou des centres du réseau proposé seront prioritaires en ce qui a trait aux améliorations de l'accessibilité quand d'autres améliorations de l'infrastructure seront apportées (voir le plan proposé pour l'infrastructure de transport en commun rapide aux pages 6-7 pour connaître les programmes d'infrastructure proposés et leur ordre de priorité).

Intégration de Winnipeg Transit Plus au réseau classique

En rendant les transports en commun classiques plus accessibles, nous pouvons offrir davantage de possibilités de déplacement aux personnes handicapées. L'une de ces options consiste à combiner le service Winnipeg Transit Plus et le transport classique pour les clients qui ont les capacités suffisantes, ce qui leur offrirait plus de liberté et de souplesse.

Dans cette option, un véhicule de Winnipeg Transit Plus transporte les clients de leur domicile à un carrefour accessible, ou d'un carrefour accessible à leur destination, ou les deux. Le personnel de Winnipeg Transit Plus disposera des renseignements et de la formation nécessaires pour aider les clients à planifier des trajets combinés. La Régie des transports de Winnipeg offrira également une formation au voyage pour aider les clients à effectuer des trajets combinés porte-à-porte.



Avant de mettre cette option à l'essai, nous nous assurerons que l'infrastructure et le soutien suivants sont en place :

- **Carrefours, stations et centres de transport en commun accessibles** : Endroits où les clients peuvent facilement accéder au transport en commun classique en marchant ou en roulant. Pour en savoir plus, consulter la section « Les lieux où les personnes accèdent au transport en commun au sein du réseau seront prioritaires pour l'accessibilité ».
- **Autobus accessibles** : Actuellement, tous les autobus de la Régie des transports de Winnipeg sont à plancher surbaissé; ils offrent une indication sonore du prochain arrêt et un affichage visuel des prochains arrêts. Au fur et à mesure que les autobus seront remplacés, des systèmes modernisés d'arrimage des fauteuils roulants y seront installés. La Régie des transports de Winnipeg améliorera également la signalisation et la sensibilisation du public au sujet des sièges prioritaires afin d'encourager les passagers à laisser ces sièges à ceux qui en ont besoin.
- **Destinations accessibles** : Winnipeg Transit Plus déterminera les destinations qui peuvent être atteintes en passant par des lignes, des stations et des centres de transport en commun rapide accessibles, et en fera le suivi.
- **Système de planification de déplacements et critères d'admissibilité** : Winnipeg Transit Plus améliorera son système de planification des horaires pour y ajouter des renseignements sur les carrefours, les stations et les centres de transport en commun accessibles, ainsi que les destinations accessibles. Les critères d'admissibilité au service Winnipeg Transit Plus seront également mis à jour, afin de cibler les clients qui sont en mesure d'utiliser à la fois le système de transport classique et Winnipeg Transit Plus. Le personnel de Winnipeg Transit Plus pourra aider les clients à planifier des déplacements qui combinent le service Winnipeg Transit Plus et le système classique, les correspondances se faisant à des endroits accessibles.

Voici ce à quoi pourrait ressembler un trajet utilisant à la fois le service Winnipeg Transit Plus et le transport en commun classique :

- Le véhicule de Winnipeg Transit Plus vient chercher le client à son domicile et le transporte jusqu'à une station de transport en commun rapide accessible sur la ligne A (la ligne de transport rapide BLEUE).
- Le client monte à bord d'un autobus accessible sur la ligne A. Le temps d'attente moyen est de trois à cinq minutes pendant la journée. Les autobus de transport en commun rapide circulent toutes les cinq minutes aux heures de pointe et toutes les dix minutes le reste de la journée.
- Le client descend à la gare Union et se dirige vers une zone d'embarquement et de débarquement accessible. (Voir l'ébauche de concept ci-dessous).
- Le véhicule de Winnipeg Transit Plus vient chercher le client pour le transporter à sa destination finale au centre-ville.



1. Zone d'embarquement et de débarquement
2. Station de transport en commun pour les lignes B, Q et T sur la rue Main
3. Station de transport en commun pour les lignes A, C et D sur un couloir surélevé, accessible par des escaliers et un ascenseur

Types de service proposés

Les différents quartiers de la ville ont des besoins différents en matière de services de transport en commun. Par exemple, il y a généralement plus de passagers le long des rues principales et moins dans les zones résidentielles de banlieue.

Le Plan directeur du transport en commun de Winnipeg propose différents types de services pour répondre aux différents besoins en fonction de la demande. Les différents types de services sont reliés en réseau pour aider les gens à se déplacer dans la ville.

Les types de services proposés ont été présentés à la phase deux de participation du public afin de sonder l'opinion. En fonction de ce que nous avons entendu lors de la phase deux, nous avons mis à jour les types de services afin d'inclure le service accessible dans le réseau de desserte, plutôt que dans une catégorie séparée.

Type de service	À quoi sert-il?	Fréquence des autobus*	Distance entre les arrêts
Réseau principal	Lignes rapides  Service fréquent avec voie réservée aux transports en commun là où c'est nécessaire pour éviter les embouteillages et se déplacer plus rapidement dans la ville	Toutes les 5 à 10 minutes	Au moins 10 minutes de marche (700 mètres)
	Espacement des arrêts 		
	Lignes fréquentes  Les autobus circulent dans les routes principales pour aider les gens à se déplacer dans la ville	Toutes les 10 à 15 minutes	Au moins cinq minutes de marche (350 mètres)
Espacement des arrêts 			
Lignes directes  Les autobus circulent dans les routes principales pour aider les gens à se déplacer d'un quartier à l'autre	Toutes les 10 à 20 minutes	Au moins trois minutes de marche (200 mètres)	
Espacement des arrêts 			
Réseau de desserte	Trajets de raccordement  Relie les passagers au réseau principal et les aide à se déplacer dans la ville	Toutes les 15 à 30 minutes	Au moins trois minutes de marche (200 mètres)
	Espacement des arrêts 		
	Trajets communautaires  Aide les passagers à se déplacer dans leur quartier, vers les services de proximité, les trajets de raccordement et le réseau principal	Toutes les 30 à 60 minutes	Au moins trois minutes de marche (200 mètres)
	Espacement des arrêts 		
Sur demande  Accessible dans les zones où la demande est très faible, pour aider les personnes à accéder aux transports en commun	S/O	S/O	
Accessible  Permet aux clients admissibles d'accéder à d'autres services de transport en commun et de se déplacer dans la ville	S/O	S/O	

*Sauf tard le soir

Réseau principal

La carte ci-dessous montre le réseau principal complet. Une version plus grande de cette carte est accessible en ligne à l'adresse suivante : winnipeg.ca/plantransportencommun.

Les trois lignes de transport en commun rapide font partie du réseau principal, de même que les lignes fréquentes et directes dans toute la ville.

Les lignes du réseau principal offriront le service toutes les cinq à vingt minutes pendant toute la journée, tous les jours (sauf tard dans la nuit), et les arrêts seront espacés de plusieurs pâtés de maisons pour permettre au transport en commun de se déplacer plus rapidement. Les lignes du réseau principal offriront un service assez fréquent pour que les passagers n'aient pas à consulter un horaire.

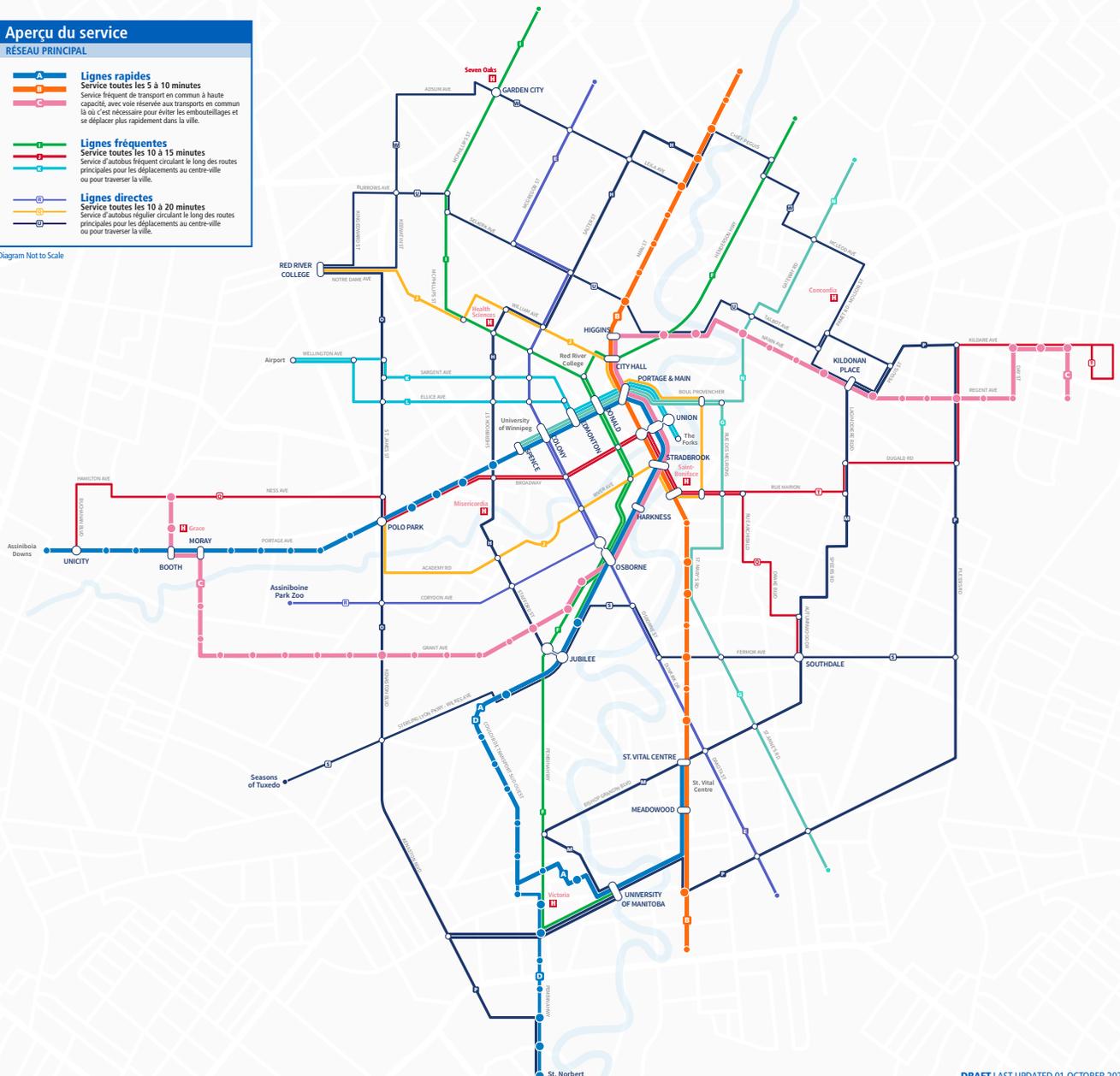
Les lignes du réseau principal sont plus simples et plus droites que de nombreux trajets actuels. Grâce à ces lignes simples et droites, le transport en commun atteint sa destination plus rapidement et peut circuler plus fréquemment.

Plan à long terme du réseau de la Régie des transports de Winnipeg | Diagramme du réseau principal

Aperçu du service
RÉSEAU PRINCIPAL

- Lignes rapides**
 Service toutes les 5 à 10 minutes
 Service fréquent de transport en commun à haute capacité, avec voie réservée aux transports en commun là où c'est nécessaire pour éviter les embouteillages et se déplacer plus rapidement dans la ville.
- Lignes fréquentes**
 Service toutes les 10 à 15 minutes
 Service d'autobus fréquent circulant le long des routes principales pour les déplacements au centre-ville ou pour traverser la ville.
- Lignes directes**
 Service toutes les 10 à 20 minutes
 Service d'autobus régulier circulant le long des routes principales pour les déplacements au centre-ville ou pour traverser la ville.

Diagram Not to Scale



DRAFT LAST UPDATED 01 OCTOBER 2020

Réseau complet

La carte ci-dessous montre le réseau complet de transport en commun. Une version plus grande de cette carte est accessible en ligne à l'adresse suivante : winnipeg.ca/plantransportencommun.

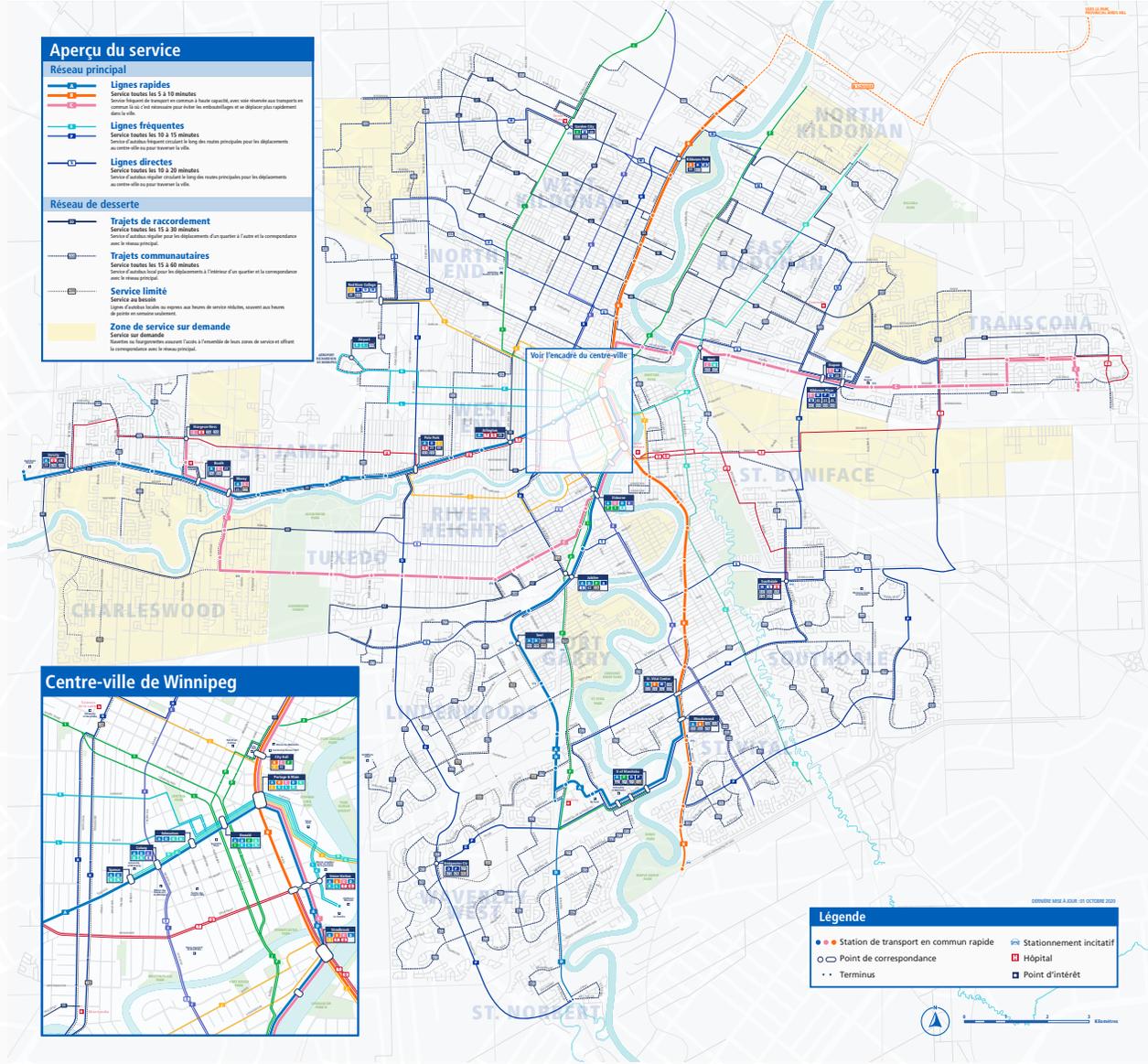
Le réseau complet est composé du réseau principal et du réseau de desserte.

Le réseau de desserte est constitué de trajets communautaires et de trajets de raccordement, ainsi que de services à la demande et accessibles pour transporter les passagers jusqu'au réseau principal. Le trajet des véhicules du réseau de desserte leur permet d'éviter les zones congestionnées et de respecter plus souvent les horaires.

Seules les lignes du réseau principal offriront le service au centre-ville. Ces lignes seront simples et droites, et comporteront moins de virages. Chaque ligne qui passe par le centre-ville sera très fréquente, les autobus passant toutes les cinq à quinze minutes.

Les stations de transport en commun autour du centre-ville permettront aux passagers d'accéder aux lignes rapides, fréquentes et directes du réseau principal. Au fil du temps, des infrastructures seront construites pour donner la priorité aux transports en commun et accélérer les déplacements.

Plan à long terme du réseau de la Régie des transports de Winnipeg



Réseau complet – Plan à court terme du réseau

Le Plan directeur du transport en commun de Winnipeg propose d'étendre le service de transport en commun rapide à une grande partie du reste du réseau proposé dans trois à sept ans. Un des avantages du service de transport en commun rapide par autobus, c'est qu'il peut être mis en œuvre avant la construction d'infrastructures spéciales, et les investissements en infrastructures peuvent être ciblés là où ils sont le plus nécessaires pour éviter la congestion.

Le plan à court terme du réseau montre le réseau du service de transport en commun rapide et d'autres trajets qui seront mis en œuvre dans les trois à sept prochaines années. Ce plan est fondé sur les infrastructures existantes et le nombre de passagers prévu. Dans certains cas, quand le service de transport en commun rapide commencera sur une nouvelle ligne, il se peut que l'autobus ne se rende pas jusqu'au bout de la ligne comme l'indique le plan à long terme du réseau.

Par exemple, sur la ligne B (de la rue Main au chemin St. Mary's), le plan à court terme du réseau propose que le service de transport en commun rapide se termine au St. Vital Centre. Dans le plan à long terme du réseau, la ligne B ira jusqu'à la route périphérique. Même lorsque le plan à long terme du réseau sera mis en œuvre, au début, un autobus sur deux de la ligne B pourra aller jusqu'à la route périphérique, l'autre faisant demi-tour au St. Vital Centre. Dès que le nombre de passagers sera suffisant sur la partie de la ligne située au sud du St. Vital Centre, tous les autobus se rendront jusqu'à la route périphérique.

À mesure que nous mettrons en œuvre un service de transport en commun rapide dans un corridor, les lignes d'autobus actuelles dans cette zone changeront pour relier les personnes à la ligne de transport en commun rapide, et au reste du réseau principal. Nous aurons d'autres occasions de demander l'opinion du public sur le réseau de desserte avant les changements de trajets.

S'il est approuvé par le Conseil municipal, ce plan sera mis en œuvre au cours des trois à sept prochaines années.

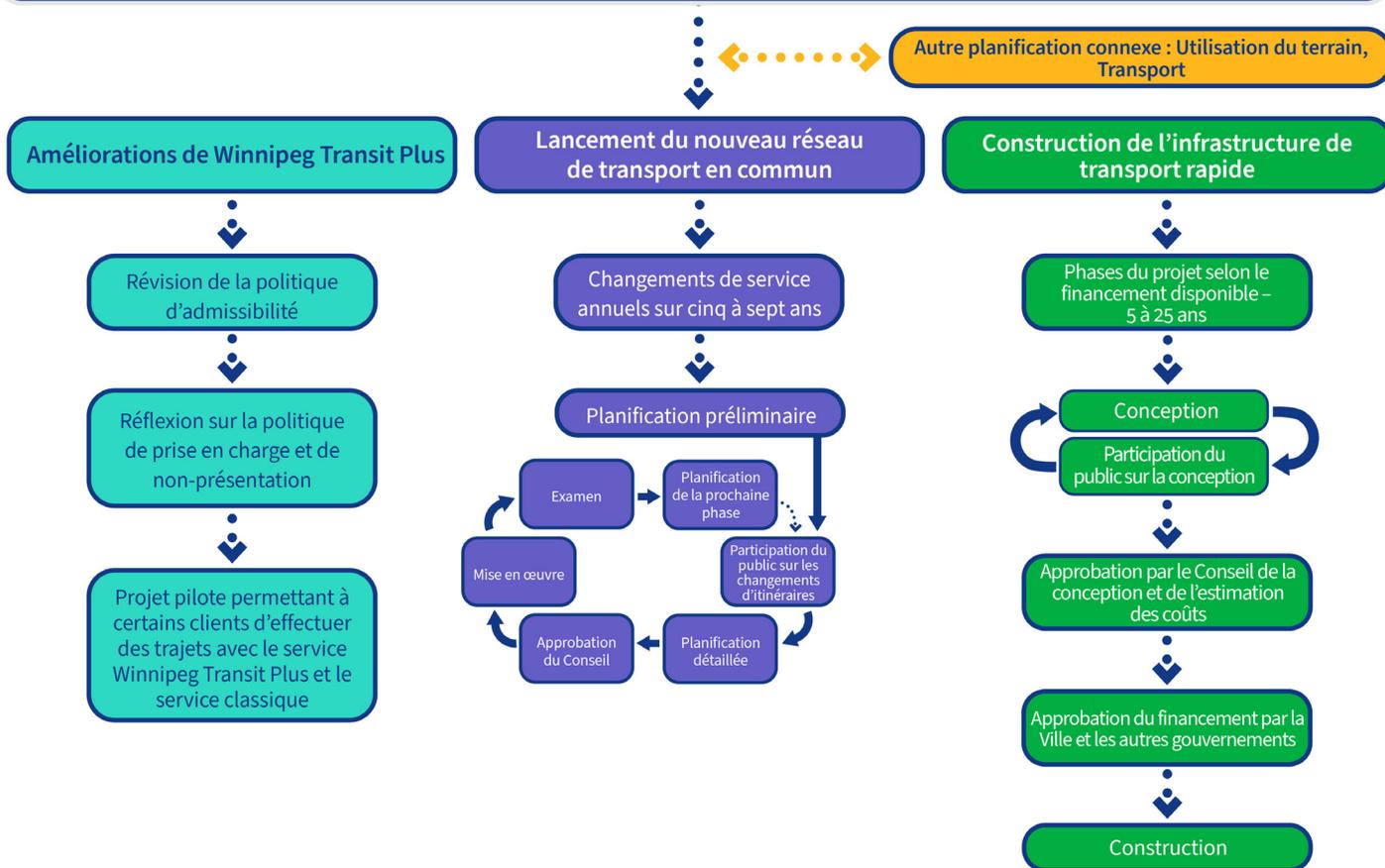


Prochaines étapes – Plan de mise en œuvre

Le Plan directeur du transport en commun de Winnipeg présente une vision d'avenir de notre système de transport en commun. Il recommande notamment un certain nombre de changements à la conception du réseau, aux trajets, au service et à l'infrastructure.

Dès que le Plan directeur du transport en commun de Winnipeg sera terminé, il sera présenté au Conseil municipal aux fins d'examen. Une fois le plan approuvé par le Conseil, le travail nécessaire à la mise en place des changements recommandés pourra commencer. Au fur et à mesure que ces changements progresseront, le public sera de nouveau invité à donner son opinion. Le graphique ci-dessous donne un aperçu de la façon dont les changements se produiront dans trois domaines clés : l'amélioration du service Winnipeg Transit Plus, la mise en œuvre du nouveau réseau de transport en commun (trajets) et la construction d'une infrastructure de transport en commun rapide.

Plan directeur du transport en commun de Winnipeg soumis au Conseil pour approbation



Sondage de la phase trois

Pendant cette phase de participation, nous vous demandons de nous faire part de vos commentaires sur le service et l'infrastructure de transport en commun rapide, l'accessibilité du transport en commun et l'orientation générale du plan. Vos commentaires nous aideront à créer un système de transport en commun qui relie les personnes et les collectivités de la ville d'une manière durable et efficace.

Ce sondage restera accessible jusqu'au 6 novembre 2020.

Vous pouvez aussi répondre à ce sondage en ligne à l'adresse suivante : winnipeg.ca/plantransportencommun.

Première partie : Transport en commun rapide

Le diagramme de la page 3 montre les lignes et les arrêts de transport en commun rapide proposés qui seront créés au cours des 25 prochaines années.

Le transport en commun rapide sera initialement offert par des autobus; cependant, un train léger pourra être mis en œuvre sur chaque ligne, selon la demande et le financement. En commençant par les autobus, nous pourrons déjà fournir un service de transport rapide avant la construction d'infrastructures spéciales, ce qui permettra d'offrir un service de transport rapide à un plus grand nombre de personnes plus rapidement et à moindre coût que le système léger sur rail.

Service de transport en commun rapide

La plus récente phase du service de transport en commun rapide a commencé à Winnipeg le 12 avril 2020, avec le lancement de la BLEUE (une partie de la ligne A). Le Plan directeur du transport en commun de Winnipeg propose d'étendre le service de transport en commun rapide à une grande partie du reste du réseau proposé dans trois à sept ans.

Infrastructure de transport en commun rapide

Le Plan directeur du transport en commun de Winnipeg propose de construire une infrastructure de transport en commun rapide basée sur les besoins de chaque corridor, pour s'assurer que le service de transport en commun rapide est fréquent, fiable et efficace.

- Dans le cas d'une infrastructure prioritaire, on apporte des modifications ciblées aux routes existantes pour permettre au transport en commun d'éviter la congestion. Il peut s'agir de voies express marquées d'un losange, de courtes voies réservées au transport en commun, de signalisation prioritaire, de changements au stationnement sur rue et de changements à l'emplacement et à la configuration des arrêts d'autobus.
- Une infrastructure entièrement séparée fournit un espace sur la route qui ne peut être utilisé que par le transport en commun, ce qui signifie que les véhicules comme les taxis, les vélos et les véhicules qui effectuent un virage ne seront pas autorisés dans ces couloirs réservés. Tous les couloirs de transport rapide entièrement séparés seront conçus de manière à pouvoir être transformés pour accueillir le système léger sur rail.

Infrastructure de transport en commun rapide au centre-ville

La gare Union sera la plaque tournante du réseau de transport rapide. Les trois lignes de transport en commun rapide et cinq autres lignes fréquentes et directes se rencontreront à la gare Union. (Voir l'ébauche de concept à la page 10.)

1. Dans quelle mesure êtes-vous d'accord avec les propositions suivantes relatives au transport en commun rapide?

1a. L'investissement initial dans le transport en commun rapide devrait se concentrer sur le centre-ville et être étendu au besoin.

- Fortement d'accord Neutre Fortement en désaccord
 Plutôt d'accord Plutôt en désaccord

1b. La gare Union devrait être la plaque tournante du réseau de transport rapide.

- Fortement d'accord Neutre Fortement en désaccord
 Plutôt d'accord Plutôt en désaccord

2. Quelle influence pensez-vous que les plans de transport en commun rapide, y compris les changements proposés pour le centre-ville, auront sur la façon dont les gens se déplacent dans la ville?

- Amélioration importante Aucun changement Nette détérioration
 Légère amélioration Légère détérioration

3. Pensez-vous que d'autres modifications pourraient être apportées au plan de transport en commun rapide proposé pour mieux répondre aux besoins des habitants de Winnipeg? Si vous répondez oui, veuillez expliquer :

4. Le coût du système léger sur rail (SLR) est sensiblement plus élevé que celui du service rapide par bus (SRB); cependant des investissements peuvent être réalisés pour améliorer l'expérience du SRB. Dans cette optique, veuillez évaluer les caractéristiques suivantes en fonction de ce qui est le plus susceptible d'encourager un grand nombre de personnes à utiliser le service rapide par bus.

	Pas du tout susceptible d'encourager un plus grand nombre de personnes à utiliser le SRB					Très susceptible d'encourager un plus grand nombre de personnes à utiliser le SRB
	1	2	3	4	5	
• Véhicules dont le démarrage et l'arrêt se font en douceur	1	2	3	4	5	
• Peu ou pas de virages serrés	1	2	3	4	5	
• Correspondances fiables entre les lignes	1	2	3	4	5	
• Service plus fréquent sur les lignes les plus utilisées	1	2	3	4	5	
• Service plus rapide sur les lignes les plus utilisées	1	2	3	4	5	
• Faibles augmentations annuelles des tarifs par rapport au niveau actuel	1	2	3	4	5	
• Réduction des tarifs pour tous les passagers	1	2	3	4	5	

• Autre : _____

Deuxième partie : Accessibilité

Dans le cadre du Plan directeur du transport en commun de Winnipeg, la Régie des transports de Winnipeg met l'accent sur l'amélioration de l'accessibilité du réseau de transport en commun de Winnipeg. Au cours de la première phase de participation du public, on nous a dit qu'il était important pour les Winnipegois de rendre le transport en commun plus accessible aux personnes de tous âges et de toutes capacités. Au cours de la phase deux de participation du public, des participants nous ont aussi dit souhaiter que l'accessibilité soit améliorée dans tout le réseau, pour rendre le transport en commun plus sûr et en faciliter l'utilisation aux personnes handicapées.

Les questions suivantes portent sur la façon dont nous pouvons améliorer l'accessibilité du réseau de transport en commun de Winnipeg.

5. Veuillez évaluer les caractéristiques suivantes en fonction de ce qui est le plus susceptible d'améliorer l'expérience de transport en commun des voyageurs ayant des besoins en matière d'accessibilité.

	Pas du tout susceptible d'améliorer l'accessibilité des transports en commun					Très susceptible d'améliorer l'accessibilité des transports en commun
• Sections de trottoirs accessibles aux fauteuils roulants aux arrêts d'autobus	1	2	3	4	5	
• Indices sonores aux intersections	1	2	3	4	5	
• Abribus avec sièges accessibles	1	2	3	4	5	
• Aide du chauffeur pour l'arrimage des fauteuils roulants dans les autobus classiques	1	2	3	4	5	
• Déneigement aux arrêts d'autobus	1	2	3	4	5	
• Formation à la planification de déplacements à l'aide des services classiques	1	2	3	4	5	
• Sensibilisation au respect des sièges réservés en priorité aux voyageurs ayant des besoins d'accessibilité	1	2	3	4	5	
• Autre :						

3. Le Plan directeur du transport en commun de Winnipeg propose des changements et des améliorations au service Winnipeg Transit Plus. Souhaitez-vous donner des commentaires plus précis au sujet de Winnipeg Transit Plus?

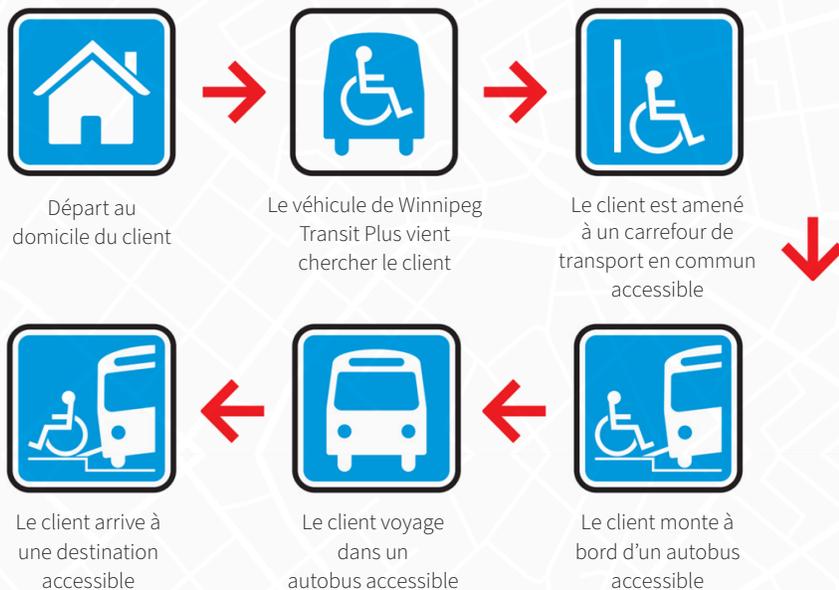
Oui

Non

Si la réponse est Non, passer à la page 28.

Intégration de Winnipeg Transit Plus au système de transport en commun

En rendant les transports en commun classiques plus accessibles, nous pouvons offrir davantage de possibilités de déplacement aux personnes handicapées. L'une de ces options consiste à combiner le service Winnipeg Transit Plus et le transport classique pour les clients qui ont les capacités suffisantes, ce qui leur offrirait plus de liberté et de souplesse.



Avant de mettre cette option à l'essai auprès des clients, nous nous assurerons que l'infrastructure et le soutien suivants sont en place :

- **Carrefours, stations et centres de transport en commun accessibles** : Les clients de Winnipeg Transit Plus ne seront conduits qu'à des endroits où ils peuvent facilement marcher ou rouler pour accéder au transport en commun classique.
- **Autobus accessibles** : Actuellement, tous les autobus de la Régie des transports de Winnipeg sont à plancher surbaissé; ils offrent une indication sonore du prochain arrêt et un affichage visuel des prochains arrêts. Au fur et à mesure que les autobus seront remplacés ou modernisés, des systèmes améliorés d'arrimage des fauteuils roulants y seront installés. La Régie des transports de Winnipeg améliorera également la signalisation et la sensibilisation du public au sujet des sièges prioritaires afin d'encourager les passagers à laisser ces sièges à ceux qui en ont besoin.
- **Destinations accessibles** : Winnipeg Transit Plus déterminera les destinations qui peuvent être atteintes en passant par des lignes, des stations et des centres de transport en commun rapide accessibles, et en fera le suivi.
- **Système de planification de déplacements et critères d'admissibilité** : Winnipeg Transit Plus améliorera son système de planification des horaires pour y ajouter des renseignements sur les carrefours, les stations et les centres de transport en commun accessibles, ainsi que les destinations accessibles. Le personnel de Winnipeg Transit Plus pourra utiliser ce système pour aider les clients à planifier des déplacements qui utilisent le service Winnipeg Transit Plus et les parties entièrement accessibles du réseau de transport en commun classique. Les critères d'admissibilité au service Winnipeg Transit Plus seront également mis à jour, afin de cibler les clients en mesure d'effectuer ces déplacements combinés.
- **Formation au voyage** : Les clients de Winnipeg Transit Plus auront accès à diverses ressources de formation au voyage qui les aideront à effectuer des déplacements combinés.

7. En supposant que toute l’infrastructure et le soutien en matière d’accessibilité décrits ci-dessus soient en place, si je pouvais utiliser une combinaison de services classiques et du service Winnipeg Transit Plus pour réserver un déplacement le même jour, je profiterais de cette option dans la mesure du possible :

- Oui Non Je ne sais pas

7a. Si vous avez répondu Non, pourquoi ne feriez-vous pas des déplacements combinant le service Winnipeg Transit Plus et le transport en commun classique?

7b. Si vous avez répondu Je ne sais pas, qu’est-ce qui vous inciterait à faire des déplacements combinant le service Winnipeg Transit Plus et le transport en commun classique?

8. Pour mettre en œuvre des déplacements combinés, y a-t-il autre chose que nous devrions envisager?

Fenêtres d’horaire

Winnipeg Transit Plus propose de créer de nouvelles fenêtres d’horaire pour améliorer l’efficacité et respecter les pratiques exemplaires du secteur.

Les fenêtres d’horaires pourraient fonctionner de la façon suivante :

Quand un client demande que l’on passe le prendre à 13 h 15, une fenêtre de 13 h à 13 h 30 est indiquée, ce qui signifie que le véhicule de Winnipeg Transit Plus arrivera entre 13 h et 13 h 30. Le client recevra un avis automatisé indiquant l’heure prévue d’arrivée de son véhicule.

9. Comment préférez-vous être informé de l’arrivée de votre véhicule? Veuillez évaluer les options de 1 à 5

	Je n'utiliserais jamais cette option					J'utiliserais surtout cette option
• Message texte	1	2	3	4	5	
• Courriel	1	2	3	4	5	
• Appel téléphonique	1	2	3	4	5	
• (Nouveau) Application	1	2	3	4	5	

Politique de non-présentation et d'annulation tardive

Les absences et les annulations tardives réduisent le nombre de clients que Winnipeg Transit Plus est en mesure de servir avec les ressources disponibles. Lorsqu'un déplacement prévu auprès du service Winnipeg Transit Plus est annulé sans préavis, le chauffeur et le véhicule ne peuvent pas être envoyés à un autre client, mais le coût du déplacement doit quand même être payé. Winnipeg Transit Plus ne peut offrir qu'un nombre limité de déplacements par jour, et un passager qui ne se présente pas peut empêcher un autre client d'obtenir le déplacement dont il a besoin. Un client qui ne se présente pas peut également allonger l'attente et le déplacement de plusieurs clients, si ceux-ci utilisent le même véhicule du service Winnipeg Transit Plus. Pour ces raisons, Winnipeg Transit Plus, comme d'autres services de transport accessible, prévoit des pénalités en cas de non-présentation et d'annulation tardive.

Nous comprenons également qu'une absence ou une annulation tardive peut être due à des circonstances indépendantes de la volonté de nos clients. Nous proposons pour Winnipeg Transit Plus une approche différente de nos politiques en matière de non-présentation et d'annulation tardive, qui offrira aux clients une certaine souplesse, tout en assurant la responsabilisation et la disponibilité des services pour les personnes qui en dépendent.

Avec cette nouvelle approche, chaque client pourra, un certain nombre de fois dans une période donnée, ne pas se présenter ou annuler tardivement son déplacement sans sanction. Si un client ne se présente pas ou annule tardivement son déplacement trop souvent dans une période donnée, il sera pénalisé. Cette approche est semblable à celle d'autres services de transport en commun accessibles au Canada.

10. Dans quelle mesure êtes-vous d'accord avec la modification proposée de la politique de non-présentation et d'annulation tardive de Winnipeg Transit Plus?

- Fortement d'accord Neutre Fortement en désaccord
 Plutôt d'accord Plutôt en désaccord

11. Actuellement, Winnipeg Transit Plus impose une amende en cas de non-présentation et d'annulation tardive. L'amende augmente avec chaque absence ou annulation tardive. D'autres services de transport en commun ont recours à des suspensions, c'est-à-dire que les clients ne sont pas autorisés à utiliser le service pendant une période déterminée. Comme pour les amendes, la durée des suspensions peut augmenter chaque fois qu'elles sont imposées à un client.

En réfléchissant au système décrit ci-dessus, quelle sanction vous semble la plus appropriée pour un client qui a utilisé tous ses points dans une période donnée? Veuillez évaluer les options de 1 à 5

	Pas du tout appropriée					La plus appropriée
• Amendes	1	2	3	4	5	
• Suspensions	1	2	3	4	5	
• Combinaison d'amendes et de suspensions, où les amendes sont imposées en premier, puis les suspensions	1	2	3	4	5	
• Autre :						

12. Veuillez nous faire part de vos suggestions sur la manière de mettre en œuvre les changements proposés à la politique de non-présentation et d'annulation tardive à Winnipeg.

Troisième partie : Plan général

Le Plan directeur du transport en commun de Winnipeg comprend un certain nombre de changements recommandés concernant la conception du réseau, les itinéraires et les options de service. Il s'agit de recommandations à court et à long terme. Au fur et à mesure que des projets et des initiatives spécifiques progresseront, le public sera de nouveau invité à donner son opinion.

13. D'après votre compréhension du Plan directeur du transport en commun de Winnipeg, pensez-vous que nous allons dans une direction qui répondra aux besoins des résidents de Winnipeg alors que la ville continue de croître?

Oui Non Je n'ai pas assez d'information pour me prononcer

13a. Si vous avez répondu Non, veuillez nous dire ce que nous pouvons changer pour aller dans une direction qui répondra aux besoins des habitants de Winnipeg au cours des 25 prochaines années.

13b. Si vous avez répondu Je n'ai pas assez d'information, de quelle information avez-vous besoin pour déterminer si nous allons dans la bonne direction?

Quatrième partie : Parlez-nous de vous et de la façon dont vous utilisez le système de transport en commun de Winnipeg.

Vos réponses à ces questions ne sont pas obligatoires, mais elles nous aideront à déterminer les segments de la population de Winnipeg que nous entendons afin d'améliorer la participation.

14. À quelle fréquence utilisez-vous les transports en commun?

- Tous les jours Au moins cinq jours par semaine Deux à quatre jours par semaine
 D'un jour par semaine à un jour par mois D'un jour par mois à un jour par année
 Je n'utilise pas les transports en commun

15. Dans quel but utilisez-vous les transports en commun? Veuillez sélectionner toutes les réponses qui s'appliquent.

- Pour me rendre au travail Pour me rendre à l'école
 Pour des tâches quotidiennes (courses, rendez-vous, etc.) Pour les loisirs (visite à des amis, divertissements, etc.)

16. Veuillez entrer les trois premiers caractères de votre code postal. Ces renseignements sont utilisés pour comprendre les commentaires que nous recevons des participants provenant des différents quartiers de la ville.

17. Quel âge avez-vous?

- 10 à 14 ans 15 à 24 ans 25 à 34 ans 35 à 44 ans 45 à 54 ans 55 à 64 ans 65 ans ou plus

18. Laquelle des options suivantes décrit le mieux le revenu de votre ménage? Ces renseignements aident la Ville à comprendre l'éventail des participants que nous entendons.

- Moins de 10 000 \$ 10 000 \$ à 20 000 \$ 20 000 \$ à 30 000 \$ 30 000 \$ à 40 000 \$
 40 000 \$ à 60 000 \$ 60 000 \$ à 80 000 \$ 80 000 \$ à 100 000 \$ Plus de 100 000 \$

19. Pour aider la Ville à comprendre les opinions représentées dans ce programme de participation et à cibler ses efforts de sensibilisation, nous vous demandons l'information suivante. Veuillez vous définir comme vous vous sentez à l'aise de le faire.

- Une femme
 Un homme
 Un membre de la communauté LGBTQ2S+
 Une personne autochtone (personne des Premières nations, inscrite ou non inscrite, métisse ou inuite)
 Une personne de couleur, ou membre d'une minorité visible
 Un nouvel arrivant à Winnipeg (y ayant déménagé à partir de n'importe où au cours des deux dernières années)
 Une personne ayant un handicap physique ou non visible
 Un parent, un tuteur ou un soignant d'une personne à charge
 Je préfère ne pas répondre
 Autre – veuillez préciser : _____

Merci!

Merci pour vos réponses.

Un résumé des résultats de ce sondage sera mis en ligne et pris en compte dans le cadre des discussions sur le projet. Merci de nous avoir accordé du temps!

Si vous souhaitez recevoir d'autres messages au sujet de ce projet, veuillez vous inscrire pour recevoir les mises à jour en envoyant un courriel à : transitmasterplan@winnipeg.ca.

Pour en savoir plus, veuillez consulter le site winnipeg.ca/plantransportencommun.

Veuillez détacher les pages de sondage de ce livret et les retourner à la Ville à l'aide de l'enveloppe affranchie comprise dans cette trousse.

Veillez détacher les pages de sondage de ce livret et les retourner à la Ville à l'aide de l'enveloppe affranchie comprise dans cette trousse.