Plan de transport pour le centre-ville

Organisation
Ville de Vancouver

Statut
Début en 2000, adopté en 2002

Aperçu
Le centre-ville de Vancouver est l'un des plus animé au Canada et le principal centre d'emplois, de commerces au détail et d'attractions touristiques du Grand Vancouver. Plus de 80 000 personnes vivent au centre-ville et l'on prévoit, de façon conservatrice, que 20 000 autres viendront s'y installer et que 175 000 emplois seront créés d'ici 2021.

Dans le but de maintenir et d'améliorer l'habitabilité et le rendement économique du centre-ville de Vancouver, la ville de Vancouver a élaboré un nouveau plan de transport pour le centre-ville. Il prévoit une gamme structurée de projets de transport durable axés sur la création de nouvelles installations et pistes pour vélos, l'amélioration des voies piétonnières et la mise en place d'un service de transport rapide.

Le plan a reçu, en 2003, le prix d'excellence pour l'innovation en planification de l'institut canadien des urbanistes.

Le budget pour l'élaboration du plan : 906 000 $

Contact
Jeffrey Patterson, urbaniste principal
Services communautaires
Ville de Vancouver
Téléphone : (604) 871-6644
Courriel : jeffrey_patterson@city.vancouver.bc.ca

Ressources
- Plan de transport pour le centre-ville (www.city.vancouver.bc.ca/dtp)

Mise en contexte

Le centre-ville de Vancouver constitue la principale zone d'emplois, de commerces au détail et d'attractions touristiques du Grand Vancouver. Il est aussi le lieu de résidence d'une collectivité dynamique en croissance probablement unique parmi les villes nord-américaines de même taille. Environ 80 000 Vancouvérois vivent au centre-ville.

Du fait que la politique actuelle en matière d'utilisation du sol favorise le développement résidentiel du centre-ville, la population résidentielle et de jour du quartier devrait s'accroître encore plus au cours des 20 prochaines années. D'ici 2021, la péninsule du centre-ville devrait être le lieu de résidence de plus de 100 000 personnes, soit une augmentation de 61 p. 100, comparativement à 1996. Le nombre d'emplois devrait aussi augmenter à 173 000 d'ici 2021, une augmentation de 28 p. 100, comparativement à 1996.

Du fait que le centre-ville constitue une zone d'emploi de haute densité, on tend davantage à utiliser les modes de transport en commun pour s'y rendre plus que partout ailleurs dans la région du Grand Vancouver. Les modes de transport en commun sont variés. Il est possible d'utiliser le SkyTrain, les traversiers SeaBus pour piétons, les trains de banlieue et les autobus express spéciaux de la ligne-B. Le centre-ville n'est pas facilement accessible par la route – aucune autoroute n'y mène – et dispose de peu de parcs de stationnement. Présentement, presque 40 p. 100 des navetteurs utilisent les modes de transport en commun, comparativement à la moyenne régionale d'environ 10 p. 100. Près de 15 p. 100 des navetteurs marchent ou utilisent le vélo, un des plus hauts pourcentages dans les villes nord-américaines. La marche constitue le premier

choix des travailleurs et des résidants du centre-ville à toute heure du jour.

Problématique

Le plan de transport pour le centre-ville s'inspire des orientations et des politiques énoncées dans les plans régionaux et municipaux précédents.

- **Plan de la région centrale** (ville de Vancouver, 1991). Ce plan a restreint l'ampleur du développement potentiel des immeubles à bureau afin d'équilibrer la demande future en matière de transport et d'approvisionnement. Il a aussi favorisé le développement de propriétés privées au centre-ville.
- **Transport 2021** (District régional du Grand Vancouver (DRGV), 1993). Un rapport conjoint du DRGV et de la province dans lequel sont énoncées de nombreuses recommandations visant à favoriser les modes de transport en commun et à défavoriser les déplacements des voitures à passager unique dans la région.
- **Plan stratégie d'habitabilité régionale** (DRGV, 1995). Le document régional d'orientation et de planification. Entre autres, est recommandé la priorisation des modes de transport en commun pour les principaux centres d'emploi comme le centre-ville de Vancouver.
- **Plan municipal : orientations pour Vancouver** (ville de Vancouver, 1995). Un cadre pour les programmes, les priorités et les activités de la ville qui porte sur une foule de sujets, dont le transport. On y recommande de mettre davantage l'accent sur la marche, le vélo et le transport en commun au sein des centres de voisinage et du centre-ville et entre ceux-ci.
- **Plan de transport pour Vancouver** (ville de Vancouver, 1997). De grandes orientations stratégiques y sont énoncées, dont des priorités en matière de transport portant sur les piétons, le cyclisme, le transport en commun et le mouvement des marchandises. Les objectifs qui y sont énoncés constituent la base du plan de transport pour le centre-ville.
- **Plan stratégique de transport** (TransLink, 2000). Un plan élaboré par la Commission de transport régionale qui recommande une importante expansion des services en communs, dont un nouveau service d'autobus et de desserte ferroviaire.

Buts et objectifs

En dépit du succès obtenu par la ville de Vancouver pour favoriser la croissance résidentielle au centre-ville et de l'accessibilité des modes de transport en commun, il est prévu que les déplacements au centre-ville aux heures de pointe augmenteront de 40 p. 100 d'ici 2020. La croissance de la population et des emplois au centre-ville de Vancouver a dépassé les prévisions du plan de transport élaboré en 1977.

Ayant pris connaissance de ces statistiques, le personnel municipal a conclu à la nécessité d'élaborer un plan de transport particulier pour le centre-ville afin d'aider à atténuer la demande de déplacement, à améliorer les choix de déplacement, à favoriser le mouvement efficient des marchandises et, surtout, à maintenir le haut niveau d'habitabilité.

Les politiques ci-dessous, approuvées par le Conseil municipal, constituent la base du plan de transport pour le centre-ville :

- les modes de transport en commun devraient être grandement améliorés afin de répondre à l'augmentation des déplacements aux heures de pointe dans le centre-ville;
- les accès routiers au centre-ville demeureront les mêmes;
- les infrastructures piétonnières au centre-ville seront améliorées;
- l'accès et le déplacement par vélo au centre-ville seront améliorés en adaptant les ponts et en créant un réseau de parcours cyclables sécuritaire et efficace;
- le système de circulation dans les rues du centre-ville sera examiné de manière à favoriser les quartiers du centre-ville;
- des parcs de stationnement à court terme seront aménagés afin de répondre à la demande normale;
- les dispositions liées au stationnement et au déchargement des camions dans les voies commerciales du centre-ville seront examinées dans l'intention d'améliorer l'accès aux commerces.

Centre-ville de Vancouver : une péninsule habitable mais congestionnée

Actions

Le plan de transport pour le centre-ville est divisé en sept volets qui portent sur les modes de transport en commun, les piétons, les cyclistes, les parcs de stationnement, le mouvement des marchandises, le réseau routier et les systèmes de transport intelligents. Il comporte aussi des sections plus restreintes portant sur le transport du domaine public et le transport maritime.

Dans leurs recommandations, les auteurs mettent l'accent sur la marche, le cyclisme et le transport en commun et le fait que d'apporter des améliorations en ce sens permettra, dans l'ensemble, de décongestionner le flux de véhicules.

L'élaboration du plan a nécessité la mise sur pied d'une équipe de planification composée de six personnes, ainsi qu'une somme considérable d'efforts, de temps et de fonds. Le processus s'est déroulé sur une période de deux années et a demandé la collaboration de 2 000 résidants et intervenants, dans le cadre du volet sur la participation du public.

«Il a été difficile de concevoir un plan adapté aux besoins des résidants et des commerçants. Souvent, les demandes des 80 000 résidants du centre-ville allaient à l'encontre de celles de la collectivité d'affaires», a déclaré M. Jeffrey Patterson, urbaniste principal et chef de l'équipe de planification.

Un certain nombre d'outils a été utilisé pour aider à l'élaboration et à l'évaluation du plan, dont le modèle de transport régional du Grand Vancouver (EMME/2). Des évaluations des répercussions environnementales et sociales ont été également effectuées. Le modèle EMME/2 est un programme d'ordinateur utilisé pour aider à la planification des infrastructures de transport. Il permet de concevoir des trajets, pour un réseau de transport multimodal (véhicules, transport en commun, marche, etc.), établis sur le mode et le parcours le plus rapide (et le moins coûteux) pour un trajet en particulier.

Le plan en entier est divisé en sept principaux volets dont un aperçu est donné ci-dessous.

Plan pour le réseau routier

Ce volet fait ressortir l'importance d'adapter le réseau routier du centre-ville de Vancouver pour desservir les quartiers résidentiels en expansion de ce secteur. Au nombre des recommandations clés, voici les suivantes :

- maintenir comme tel le Granville Mall (photographie ci-dessous) comme voie réservée au transport en commun, aux piétons et aux véhicules de service, éventuellement en faire un couloir de verdure;
- ouvrir les rues à sens unique à la circulation dans les deux sens pour améliorer le flux de circulation et créer un réseau routier plus efficace;
- préciser et tenir compte du rôle des artères et des rues locales importantes lors des changements envisagés.

Le Granville Mall : la rue de Vancouver réservée uniquement au transport en commun

Plan pour le transport en commun

Le plan de transport en commun cherche à améliorer le service à l'intérieur du centre-ville ainsi que le service aller-retour au centre-ville. Présentement, de tous les modes, le transport en commun est celui qui dessert le plus grand nombre de navetteurs, soit environ 40 p. 100. Ce pourcentage devrait augmenter à 45 p. 100 d'ici 2021. D'ici 2021, environ 90 p. 100 de l'augmentation des trajets de la banlieue au centre-ville sera absorbée par le transport en commun. Les améliorations prévues au transport rapide permettront d'accommoder 3 nouveaux navetteurs sur 4. Le nombre de passagers au centre-ville uniquement devrait augmenter de 85 p. 100 aux heures de pointes du matin, au cours des vingt prochaines années. En grande partie, cette augmentation touchera les parcours locaux d'autobus.

Ce volet propose plusieurs améliorations, dont les suivantes :

- construction d'une nouvelle voie de transport rapide du centre-ville à la banlieue sud et à l'aéroport de Vancouver et ajouts à une autre voie de transport rapide desservant les secteurs nord-est et Central Broadway de la ville de Vancouver;
- construction de lignes de tramway au centre-ville et de lignes reliant le centre-ville au secteur industriel et de technologie de l'information, à l'est, et au secteur Central Broadway de Vancouver;
- mettre des cartes de couleur faciles à lire aux arrêts d'autobus décrivant clairement les parcours circulaires du centre-ville;
- examiner la possibilité de réserver des voies pour les véhicules à occupation multiple (VOM) sur les grandes artères et rallonger les voies existantes;

- examiner la possibilité d'aménager sur les principales artères des voies de dépassement des autobus et des signaux de priorité aux autobus;
- inciter TransLink à examiner la possibilité d'instaurer un tarif réduit pour les visites rapides au centre-ville.

Plan pour les piétons

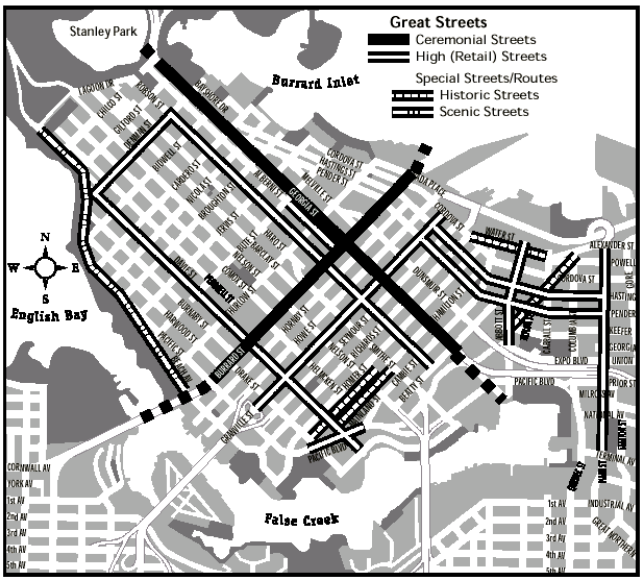
Le plan pour les piétons propose une vaste gamme d'améliorations, y compris la création d'un réseau «Rues uniques» (Great Streets), constitué de rues, classées dans un ordre hiérarchique, qui possèdent des caractéristiques architecturales ou un décor unique qui les distinguent des autres rues et qui se prêtent à des utilisations spéciales, par exemple, à des parades, à des festivals, à des occasions particulières ou à des activités de tous les jours, comme le magasinage et le divertissement.

Les rues uniques sont sous-classées selon leur principale vocation ou utilisation :

- Ceremonial Streets (artères désignées aux cérémonies) — rues importantes qui relient l'ensemble de la péninsule et qui servent de portail permettant la tenue de défilé d'honneur.
- High Streets (artères commerçantes) — rues qui sont connues pour le magasinage et le divertissement et qui attirent la clientèle d'un quartier ou de toute la ville.
- Special Streets (artères spéciales) — rues qui ont une signification historique ou fonctionnelle et qui peuvent aussi avoir des attraits touristiques particuliers ou une architecture distincte.

Autres recommandations :

- créer des passages piétonniers à mi-chemin d'un pâté de maison, dans les zones hautement fréquentées par les piétons où il est souhaitable de favoriser un accès sécuritaire et direct;
- concevoir et mettre en place, au centre-ville, un système universel de panneaux piétonniers de localisation;
- créer des espaces de coin dans les endroits où les intersections sont longues et où la circulation ne serait pas beaucoup perturbée;
- installer des abris pour piétons dans les rues commerciales (populaires);
- élargir les passages pour piétions aux intersections à haute densité piétonnière;
- installer des détecteurs automatiques de piétons et des dispositifs sensoriels pour les piétons aveugles ou malentendants.



Réseau Great Streets (rues uniques) du centre-ville de Vancouver

Plan pour le cyclisme

Le cyclisme devient de plus en plus populaire comme mode de transport à Vancouver. Les enquêtes sur les déplacements lors des mois pluvieux démontrent que le nombre de déplacements à vélo vers le centre-ville a doublé entre 1994 et 1999. Cela s'est produit sans que de grandes améliorations aient été apportées aux infrastructures cyclables au centre-ville. Le nombre de déplacements à vélo devrait plus que doubler encore une fois d'ici 2021.

Le plan pour le cyclisme propose un vaste éventail d'améliorations, la plus importante étant la création d'un réseau cyclable de 25 kilomètres pour relier les principaux points d'entrée au centre-ville (ponts, voies cyclables existantes) aux principaux centres d'activités. Les parcours seront conçus de façon à perturber le moins possible les autres utilisateurs des rues, et ce, en ne modifiant pas, autant que possible, les aires de stationnement sur les rues et les voies de circulation. Dans certains cas, les voies de circulation seront quelque peu rétrécies pour accommoder les voies cyclables.

Parmi les autres recommandations, voici les suivantes :

- installer des systèmes de localisation parallèlement à l'élaboration du réseau cyclable du centre-ville;
- fournir de la documentation pour promouvoir le cyclisme et prendre des mesures pour le rendre plus sécuritaire et plus accommodant (p. ex., des aires de stationnement pour vélos, des panneaux de localisation et de destination, de la documentation d'information);
- concevoir toutes les nouvelles rues et les sentiers à fins multiples pour accommoder les cyclistes.

Nouvelle signalisation sur la chaussée d'une voie cyclable annonçant un feux rouge

Plan pour le mouvement des marchandises

Un parcours est réservé aux camions au centre-ville de Vancouver. Ce parcours précis et les restrictions imposées aux camions lourds, sur l'utilisation des voies menant au centre-ville sur les principaux ponts, font en sorte que les camions lourds évitent la zone commerciale centrale pour se rendre ailleurs.

Dans ce volet plusieurs recommandations ont été faites, dont les suivantes :

- restreindre l'accès des camions dans les quartiers anciennement industriels et commerciaux et maintenant résidentiels;
- maintenir le système actuel de circulation à sens unique pour emprunter un grand nombre de ruelles du district commercial central;
- gérer la question des autobus affrétés en élaborant un programme d'information et d'application des règlements et, si la chose est nécessaire et pratique, créer des aires supplémentaires de stationnement sur rue et des zones d'embarquement pour les autobus affrétés;
- examiner le programme municipal d'émission de plaques commerciales pour réduire l'utilisation exagérée des aires restreintes sur les rues réservées au chargement des marchandises.

Plan pour le stationnement

La réglementation des aires de stationnement hors rue constitue un des rares moyens dont dispose la ville pour contrôler le nombre de véhicules qui viennent au centre-ville. Ce volet comporte certaines recommandations, dont les suivantes :

- modifier les règlements sur le stationnement hors rue pour créer 570 aires supplémentaires de stationnement à court terme au cours des heures de pointe;
- examiner régulièrement les normes résidentielles et commerciales de stationnement hors rue au centre-ville afin de s'assurer que le nombre d'aire de stationnement est adéquat, mais non considérable, pour satisfaire aux besoins;
- éviter de créer au centre-ville des voies d'accès pour voitures en travers des trottoirs, en particulier le long des rues piétonnières et des voies cyclables;
- examiner les politiques existantes qui incluent des dispositions permettant l'érection de garages autoportants de stationnement;
- étudier la possibilité de rénover les garages aériens municipaux pour embellir la façade des rues et inciter les propriétaires privés à faire de même.

Un nouveau garage «vert» municipal en construction

Systèmes de transport intelligents

Les systèmes de transport intelligents (STI) sont déjà utilisés à Vancouver, y compris un système centralement coordonné de gestion de la signalisation lumineuse et d'appareils photo reliés aux feux rouges. Le plan de transport pour le centre-ville recommande entre autres, de continuer à utiliser les STI afin de rendre les déplacements au centre-ville plus accommodants et plus sécuritaires et minimiser la congestion routière. Les applications potentielles des STI qui pourraient être utilisées sont les suivantes :

- installations de détecteurs à micro-ondes pour accorder aux piétons, aux cyclistes ou aux autobus aux intersections;
- utilisation du système de gestion de la signalisation lumineuse pour créer une vitesse de coordination de 40 km/h;
- utilisation de la technologie sans fil ou de cartes intelligentes pour gérer les parcomètres.

Résultats

Le Conseil municipal de Vancouver a approuvé un programme de mise en œuvre dans le cadre duquel 85 p. 100 des travaux recommandés et approuvés seront en cours d'ici la fin de 2005. Plusieurs recommandations ont déjà été réalisées, dont les suivantes :

- conversion de certaines rues à sens unique à la circulation dans les deux sens;
- début des travaux de mise en place des principaux parcours cyclables proposés pour le coeur du centre-ville;
- début des travaux de conception des couloirs de verdure du centre-ville.

Si tous les volets du plan sont mis en œuvre au cours des vingt prochaines années, on peut s'attendre :

- à ce que le nombre de déplacements piétonniers ait plus que doublé;
- à ce que le nombre de déplacements à vélo ait plus que doublé;
- à ce que le nombre de déplacements aux heures de pointe ait subi une augmentation de 50 p. 100 a 60 p. 100.

Il est prévu que ces améliorations se produiront alors que le nombre de véhicules venant au centre ville diminuera ou demeurera à peu près le même.

Le plan de transport pour le centre-ville a reçu le prix d'excellence pour l'innovation en planification, de l'institut canadien des urbanistes.

Participants

Un grand nombre d'intervenants ont participé à l'élaboration du plan de transport pour le centre-ville, dont des résidants, des dirigeants d'entreprises habitant en banlieue et le grand public.

A été facilité à chacune des étapes du processus de planification, la participation des intervenants et l'examen du plan en organisant des journées publiques portes ouvertes, des réunions et des ateliers ainsi qu'en publiant des bulletins d'information et des rapports. A aussi été demandé aux organisations commerciales et aux organismes de promotion liés au transport de donner officiellement leurs commentaires. En tout, 2 000 résidants et intervenants ont participé au processus.

Ressources

Les changements proposés dans le plan de transport pour le centre-ville pourraient nécessiter l'apport de sources considérables de financement des immobilisations au cours des vingt prochaines années. À ce jour, le coût des améliorations a été défrayé de l'une des quatre façons suivantes :

- contributions du gouvernement fédéral et du gouvernement provincial;
- budget d'immobilisations de la ville;
- droits d'aménagement (imposition de frais promotionnels ou contributions pour commodités d'usage communautaire);
- fonds pour dépenses en capital et d'exploitation de TransLink pour les raccordements au principal réseau routier.

Ces quatre sources sont présentement examinées en fonction des recommandations énoncées dans le plan de transport pour le centre-ville.

En 2000, afin d'obtenir des fonds supplémentaires pour dépenses en capital pour concrétiser la croissance future, la ville a imposé des droits temporaires partout sur son territoire sur tout nouveau projet de développement, une mesure s'appliquant auparavant à un petit nombre de quartiers de Vancouver. Présentement, la ville s'affaire à élaborer une stratégie officielle de financement de la croissance pour l'ensemble de la ville, ce qui devrait résulter dans la création d'une source permanente de financement pour la mise en œuvre du plan.

Échéancier

Le processus d'élaboration du plan de transport pour le centre-ville s'est déroulé selon les cinq étapes suivantes :

- **de juin à septembre 2000** — collecte des idées et détermination des problèmes;
- **d'octobre 2000 à avril 2001** — détermination des volets du plan;
- **de mai à août 2001** — détermination des options et des choix;
- **de septembre à décembre 2001** — rédaction d'un plan ébauche à des fins de discussions;
- **avril 2002** — parachèvement de la version finale du plan de transport du centre-ville;
- **juillet 2002** — approbation du plan par le Conseil municipal.

Leçons apprises

L'élaboration du plan de transport pour le centre-ville a pris plus de temps que prévu, mais il a été largement accepté et adopté par les diverses et souvent disparates collectivités du centre-ville de Vancouver. [Traduction] «Cela nous a pris deux années pour y arriver, mais je crois qu'en bout de ligne nous avons atteint tous nos objectifs et répondu aux besoins des résidants et des entreprises», déclare M. Jeffrey Patterson, urbaniste principal.

Au nombre des autres leçons retenues, citons les suivantes :

- **Consulter le grand public en profondeur.** Pour améliorer le taux de participation du public à l'élaboration du plan ébauche et pour mieux valider l'aspect représentatif des commentaires, a été conçu un programme public de consultation en profondeur. A été mené dans le cadre du programme, une enquête d'échantillonnage au hasard de résidants, de propriétaires de commerces et d'employés (200 de chaque groupe), organisé des groupes de discussion, augmenté la publiville et posté au coût un bulletin d'information à toutes les adresses de la péninsule du centre-ville.

  Le budget des consultations a été dépassé de 83 000 $, mais le Conseil municipal est d'avis que la dépense est justifiée. [Traduction] «Les consultations nous ont permis de réaliser notre objectif. Les résultats ont confirmé le bien-fondé de nos idées et nous ont aidé à obtenir le soutien d'organisations commerciales clés», déclare M. Jeffrey Patterson, urbaniste principal.

- **Intégrer un graphiste à l'équipe de planification.** Un matériel de présentation de haute qualité peut contribuer à améliorer la participation du public et à le sensibiliser davantage. Le fait de pouvoir compter sur un graphiste au sein de l'équipe assure une meilleure continuité et flexibilité et permet d'apporter des mises à jour rapides aux esquisses à mesure de leur évolution. Comparativement à un consultant de l'extérieur, l'embauche d'un graphiste était plus rentable en raison des services supplémentaires obtenus.

Prochaines étapes

La ville travaille présentement à l'élaboration de nouvelles normes d'aménagement des rues. Ces normes seront intégrées aux recommandations du plan de transport pour le centre-ville.

Du fait que le public en tirera grandement parti, la mise en œuvre des recommandations du plan pourrait aussi se faire parallèlement avec l'élaboration d'une stratégie globale de bien public pour le centre-ville de Vancouver. En 1998, le Conseil municipal avait souligné l'importance d'élaborer une telle stratégie.

Les images sont une gracieuseté de la ville de Vancouver