

Étude de transport à Southeast False Creek : Transport durable pour une communauté viable

Organisation

Ville de Vancouver

Statut

Schéma d'aménagement public (SAP) initié en 1990; adopté en 2004

Aperçu

La ville de Vancouver s'est donnée comme objectif de créer un projet modèle de développement urbain viable à haute densité sur la rive sud-est de False Creek. Ce projet en est maintenant à l'étape de la préparation d'un schéma d'aménagement public.

Southeast False Creek (SEFC) est une ancienne zone industrielle d'une superficie de 36 hectares jouxtant le centre-ville de Vancouver. L'accent sera mis sur la fonction résidentielle mais, une portion appréciable d'espaces à bureaux et de commerces de détail et de services sont également prévus. À l'achèvement des travaux, la portion résidentielle de ce projet permettra d'accueillir 14 000 nouveaux résidents.

Dans sa forme finale, le plan de Southeast False Creek ainsi que son plan intégré de transport répondront à des normes et exigences écologiques parmi les plus exigeantes en Amérique du Nord.

Dans le cadre de son plan d'aménagement, la ville de Vancouver a réalisé une étude de transport avec l'aide du Fonds d'habilitation municipal vert. Le rapport de cette étude propose une courte liste de stratégies permettant d'offrir aux futurs résidents de nombreuses solutions de transport qui soient écologiquement, socialement et économiquement soutenables.

Contacts

Dale Bracewell, ingénieur en transport
Planification stratégique du transport, ville de Vancouver
Courriel : dale.bracewell@vancouver.ca
Téléphone : (604) 871-6440

Ressources

- Des copies de l'étude sur les transports à SEFC ainsi que d'autres documents afférents sont disponibles à l'adresse web suivante : www.city.vancouver.bc.ca/commsvcs/southeast/background.htm

Contexte communautaire

Situé immédiatement au sud du centre-ville de Vancouver, le projet de Southeast False Creek est une entreprise majeure visant à revitaliser une grande étendue d'une ancienne parcelle industrielle pour en faire une communauté à fonctions multiples viables sur le bord de l'eau, la fonction principale étant le résidentiel. Ce site de 36 hectares appartient principalement à la ville, mais 13,6 hectares appartiennent à des intérêts privés.

Le grand objectif du projet de Southeast False Creek (SEFC) est de créer une communauté où les gens pourront vivre, travailler, s'amuser et s'instruire dans un quartier conçu de manière à y assurer un équilibre viable de normes élevées d'équité sociale, d'habitabilité, de santé écologique et de prospérité économique. Avec une population projetée de 13 700 personnes, SEFC complètera la zone de haute densité résidentielle entourant False Creek.



Southeast False Creek : le site d'un grand projet de revitalisation

Mise en contexte

En 1991, le Conseil de ville a décidé que le quartier de Southeast False Creek (SEFC) devrait être reconfiguré comme quartier résidentiel et que son plan d'aménagement devrait répondre à des principes

d'économie d'énergie, et qu'on devrait explorer l'idée d'en faire un modèle de collectivité viable.

Les travaux de planification du projet d'aménagement de Southeast False Creek ont débuté après que le Conseil de la ville de Vancouver eut adopté le règlement de changement de zonage du secteur d'industriel qu'il était en 1990, de manière à y permettre un aménagement résidentiel à proximité des emplois du centre-ville. Le Conseil a demandé que ce site devienne un modèle de « développement viable ».

Après une série d'ateliers de conception préliminaires et de séances de négociations avec les parties prenantes, l'Énoncé de politique de Southeast False Creek a été adopté en octobre 1999. Ce document précisait les principes généraux de planification devant guider le développement de SEFC, dont la gérance de la santé de l'écosystème, la viabilité et la vitalité économiques, ainsi que la santé de la collectivité et l'harmonie sociale. En ce qui a trait aux questions du transport et de l'accessibilité en particulier, on peut lire dans l'énoncé de politique que :

« Le réseau de transport de SEFC aura une influence déterminante sur la configuration du quartier et son habitabilité. Le développement de systèmes de transport et de circulation axé sur les sentiers piétonniers et cyclables ainsi que sur le maillage des transport en commun est d'une importance primordiale pour assurer d'habitabilité et la viabilité de l'environnement d'un quartier riverain. »

Ensuite, le personnel, des consultants, un groupe consultatif, ainsi qu'un groupe de travail externe ont élaboré ensemble les plans de quatre grandes études environnementales sur lesquelles se baser pour développer une ébauche de plan d'aménagement du site devant servir de schéma d'aménagement public (SAP) provisoire. Ces quatre études sont les suivantes :

Étude sur l'agriculture urbaine à SEFC : traite des buts premiers de l'agriculture urbaine et des objectifs stratégiques permettant d'y arriver dans la collectivité viable de SEFC. Dans le cadre de cette étude, l'agriculture urbaine doit inclure toute occasion de production, transformation et distribution de nourriture.

Étude sur les options énergétiques à SEFC : traite des possibilités d'intervention stratégiques visant l'efficacité énergétique et l'utilisation de sources d'énergie dans le périmètre du site de SEFC.

Plan de gestion des eaux et des déchets à SEFC : traite d'un plan de gestion de l'eau ainsi que d'un plan de

gestion des déchets pour la collectivité de SEFC. Le plan de gestion de l'eau traite des possibilités de réduction dans la consommation de l'eau potable, et des possibilités de réutilisation des eaux pluviales et des eaux grises. Quant au plan de gestion des déchets, il traite des problèmes liés aux déchets solides, incluant la réduction de la production de déchets solides, les possibilités de recyclage et de réutilisation, de compostage des déchets organiques ainsi que des perspectives éducatives.

Étude des transports à SEFC : définit de nombreuses solutions de transport qui favorisent des modes de transport plus durables ainsi qu'une courte liste de stratégies de transport durable adaptées à SEFC. Cette dernière étude est décrite en détail dans la présente étude de cas.

De plus, deux autres études ont été réalisées. Une étude pour établir la possibilité d'appliquer les normes de conception LEED™ dans le projet de SEFC, et une autre qui a réétudié les quatre autres études environnementales pour en combiner les recommandations de telle manière qu'elles puissent être applicables au schéma d'aménagement public du quartier ainsi qu'aux lignes directrices d'aménagement urbain de SEFC.

En fonction des conclusions de ces études, un plan préliminaire du schéma d'aménagement public (SAP) de SEFC a été complété en octobre 2004. Le SAP précise l'utilisation du sol et la densité, alloue les droits des installations publiques et les droits de construction, et définit les exigences des bâtiments écologiques et de durabilité. Le SAP préliminaire en est présentement à l'étape de l'examen public.

Il faut noter qu'il existe une série de documents additionnels qui ont étayé l'élaboration d'un système de transport plus durable pour SEFC. Ces documents incluent les suivants :

- 1990 – Clouds of Change Report (Vancouver)
- 1993 – Transport 2021 Long Range Transportation Plan for Greater Vancouver (GVRD/Province of BC)
- 1995 – Plan stratégique d'habitabilité régionale (PSAR)
- 1997 – Plan de transport pour Vancouver
- 1999 – Downtown Streetcar Study (Vancouver)
- 2002 – Plan de transport pour le centre-ville de Vancouver



Un rendu d'artiste d'une grande artère de SEFC

Buts et objectifs

Partout dans le monde, les décideurs sont confrontés aux problèmes de l'utilisation du sol et du transport dans les villes. L'augmentation de la population, la baisse des taux d'utilisation des transports en commun, ainsi que l'accroissement de la dépendance à l'égard de l'automobile intensifient les contraintes sur l'environnement de la planète et contribuent au changement du climat de la planète. Bien que les stratégies de solution de ces problèmes soient nombreuses et variées, leur diversité même ajoutée au fait qu'elles n'aient pas été suffisamment éprouvées interpellent les décideurs qui doivent sélectionner les meilleures stratégies de transport durable.

Ce projet de SEFC constitue une occasion unique pour les concepteurs, décideurs et les autres parties prenantes de la communauté, de travailler à la conception et au développement d'une collectivité qui adhère à un large éventail de solutions de transport accessibles et équitables qui favorisent des modes de transport plus durables.

Afin d'atteindre les buts décrits dans l'Énoncé de politique de SEFC, il a été décidé que l'étude sur les transports devrait élaborer la stratégie la meilleure et la plus efficace permettant d'atteindre un juste milieu entre la nécessité d'un système de transport, d'améliorer les options de transport, et de réduire les coûts environnementaux, sociaux et économiques d'un système de transport axé sur l'automobile.

Les principaux objectifs de transport décrits dans le document guide de 1999 de l'Énoncé de politique de SEFC comprennent :

- Répondre aux impératifs d'accès et de mobilité des résidents et des visiteurs de SEFC, de manière à favoriser l'habitabilité de quartier, la commodité, la sécurité, et favoriser l'abandon d'un mode de transport axé sur l'auto, et l'adoption des

déplacements à pied, à bicyclettes ou par transport en commun.

Politique d'implantation : Par ordre de priorité, le réseau de transport de SEFC devra répondre aux besoins des piétons, des cyclistes, du transport en commun (incluant les traversiers), du transport des biens, puis des automobilistes.

- S'assurer que les objectifs sociaux, économiques et environnementaux soient pris en compte en répondant aux objectifs du transport, particulièrement en ce qui a trait à la conception des rues.

Politique d'implantation : Autant que possible, les surfaces pavées des rues doivent être minimisées, afin de réduire l'imperméabilité, le contenu en énergie et apaiser la circulation.

Actions

L'Étude de transport à Southeast False Creek comprend huit sections clés, dont une estimation des conditions à venir (jusqu'à 2021), une évaluation de l'impact de la circulation, une étude des stratégies de transport durable, une analyse des bénéfices et des impacts des stratégies durables, des recommandations sur les normes en matière de rues et de stationnement, ainsi qu'un programme de suivi et d'évaluation. Elle comprend aussi une section sur les concepts d'alignements en rapport avec la proposition d'une voie de tramways qui reliera finalement le populaire quartier commercial de l'île de Granville de Vancouver au centre-ville de Vancouver.

L'étude a été réalisée en deux phases. Au cours de la première phase, on a voulu répondre aux exigences d'une étude d'impact « conventionnelle » de la circulation et déterminer les améliorations devant être apportées au transport pour répondre aux besoins actuels et à venir. Au cours de la deuxième phase, on a voulu évaluer les implications d'une stratégie d'amélioration par l'implantation d'un transport plus durable.

La première phase comprenait une étude des conditions actuelles et comportait une analyse ainsi qu'un décompte de la circulation automobile, pédestre et cycliste. La génération de circulation totale était basée sur l'hypothèse d'un aménagement de SEFC où 13 700 personnes habiteraient dans 6 850 logements multifamiliaux, et où 833 000 pieds carrés d'espace seraient consacrés à des bureaux et à des commerces de détail et services.

L'étude d'impact « conventionnelle » a permis de déterminer qu'une fois le bâti complété à SEFC, il y aurait 4 070 déplacements-personnes à l'heure de pointe de l'avant-midi, et 6 250 voyages-personnes à l'heure de

pointe de l'après-midi. Les estimations de génération du trafic de base supposaient une expansion considérable du service local du système de transport en commun, incluant le service de tramway reliant l'île de Granville au centre-ville, ainsi que des liens avec le nouveau service régional de transport rapide.

Étant donné la bonne qualité du transport en commun de la région et sa proximité avec le centre-ville de Vancouver et le Central Broadway, on en a déduit que le réseau routier de SEFC desservirait une forte proportion de la circulation autre qu'automobile, et ce, sans stratégies de transport durable particulières. Et donc dans le scénario du statu quo, il a été estimé qu'un peu plus de 50 % de tous les déplacements provenant ou à partir de SEFC se feraient en automobile.

Bien que la répartition modale mise en évidence par l'étude « conventionnelle » se soit avérée bonne, l'étude suivante a voulu considérer l'impact d'un projet de développement de SEFC en tant que modèle de collectivité viable, pourvue d'un grand choix de modes de transport et qui favorisent des modes de transports plus durables écologiquement, socialement, et économiquement.

Une documentation considérable a été passée en revue, afin de relever et d'évaluer l'éventail des stratégies de transport durable pouvant s'appliquer au projet de SEFC. Puis chacune des stratégies a été évaluée selon deux critères : (1) son applicabilité au projet de SEFC à une échelle « de quartier »; et, (2) son efficacité à réduire le nombre de déplacements de véhicules à partir ou provenant de SEFC.

La liste des stratégies de transport durables applicables à courts termes qui en ressort qui conviennent le mieux au projet de SEFC comprend les suivantes : laissez-passer pour les transports en commun de la collectivité, service d'auto-partage, gestion de stationnement, conception privilégiant le transport en commun étendu à l'ensemble du territoire, l'amélioration du transport en commun multimodal, et des améliorations à l'égard des déplacements à pied ou à bicyclette.

Les stratégies applicables à longs termes comprennent l'apaisement de la circulation, des programmes de réduction volontaire des déplacements des employés, la marche, l'autobus scolaire, et la livraison à domicile.

Selon les estimations de cette étude, durant la période de pointe de l'après-midi, les stratégies à courts termes auront comme effet de réduire d'environ 17 % le recours à l'auto comme moyen de transport, et les stratégies à longs termes entraîneront une réduction additionnelle de 6 % de l'auto comme moyen de transport.

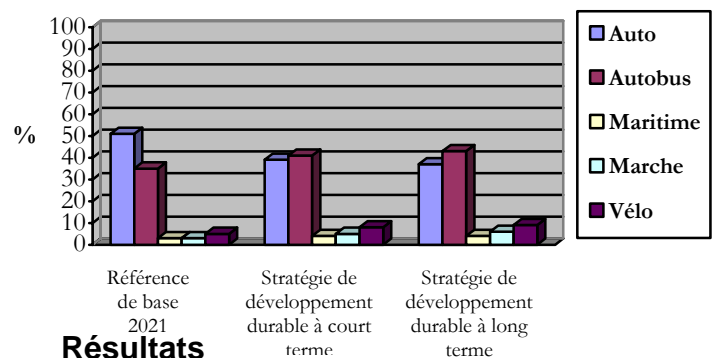
Dans une autre portion de l'étude, les pratiques d'élaboration des politiques et des normes des rue et des

stationnements de Vancouver ont été étudiées et comparées avec les meilleurs équivalents d'autres collectivités viables. Par la suite, un système de classification routier a été élaboré et, le cas échéant, les meilleures pratiques utilisées d'autres régions comparables ont été utilisées dans la conception des exigences pour les rues et les stationnements de SEFC.

Les directives proposées incluent l'adoption : d'une norme réduisant la largeur du stationnement de 2,5 à 2,1 mètres sur les artères principales; d'une norme de largeur réduite de 1,8 à 2,4 mètres des bandes de stationnement non-pavées et perméables sur les rues résidentielles; d'une norme de largeur réduite de 3 à 2,4 mètres de largeur de la voie de circulation pour les rues résidentielles (il s'agit en fait de rues à une seule voie de circulation, ce qui force les véhicules à faire la queue), et; d'une norme réduisant l'espace de stationnement alloué à 1,25 à 1,50 espace par unité de logement. Concernant les pratiques en vigueur en matière de stationnement à Vancouver, les normes seront revues au cas par cas.

Afin de constituer un cadre de référence permettant de mesurer les résultats des mesures d'amélioration du transport durable à SEFC, un programme de suivi et d'évaluation a été élaboré. Ce programme comprend des indicateurs d'évaluation, définit des données nécessaires et des cibles potentielles, ainsi que des stratégies de communication des résultats à la population. Les indicateurs d'évaluation ont été regroupés sous trois catégories : le transport, l'environnement, et la qualité de la vie, avec des unités de mesures comme la répartition des modes de transport, le nombre de véhicule-kilomètre parcouru, et un indice d'habitabilité.

Prévisions d'utilisation par modes de transport à SEFC



Résultats

Dans sa forme officielle autorisée, le schéma d'aménagement public de Southeast False Creek ainsi que le plan de transport qui en fait partie comporteront des normes et exigences en transport durable parmi les plus exigeantes en Amérique du Nord.

Ce projet permettra aussi d'utiliser des normes de stationnement nouvelles et évolutives, lesquelles seront l'objet d'évaluation et de tests permettant d'en établir les bénéfices sociaux et la rentabilité.

Participants

Un groupe consultatif (appelé maintenant Groupe d'intendance) a été mis sur pied avec des représentants des quartiers voisins, des propriétaires, de groupements d'environnementalistes et de jeunes, d'organismes écologiques, d'experts techniques et d'employés de la ville. Le Groupe d'intendance a surveillé la mise en oeuvre de l'énoncé de politique originale de SEFC pendant tout le processus de planification, incluant ses études constitutives, et a conseillé la ville tout au long.

Le grand intérêt qu'a suscité ce projet dans la collectivité a suscité la formation d'un groupe de travail indépendant qui a suivi les travaux du processus de planification et qui s'est fait l'avocat d'un renforcement des normes environnementales. Ce groupe, qui a maintenant été intégré au Groupe d'intendance/conseil, a contribué aux recommandations faites à la ville et aux consultants durant l'étude sur le transport de SEFC.

Afin d'associer les résidents des quartiers adjacents similaires, un atelier des parties prenantes a aussi été tenue, et une enquête de transport a été menée auprès de 2 000 résidents des collectivités de False Creek.

Ressources

L'étude a été préparée par un consultant externe disposant d'un budget de 70 000 \$. Les consultants ont été aidés par cinq employés de la ville. Ce travail a également bénéficié d'une assistance financière de 30 000 \$ du Fonds d'habilitation municipale vert.

Leçons apprises

Lors de l'élaboration des politiques de transport durable de SEFC, plusieurs leçons ont été apprises, dont les suivantes :

- **Il faut être prêt à y consacrer d'importantes ressources humaines et financières.** L'élaboration et l'implantation de politiques et de programmes de transport est un processus qui demande du temps. Tout ce qui a trait au concept de durabilité demandera plus de temps que tout ce que vous aurez entrepris jusqu'alors.
- **Il faut tirer profit des expériences pertinentes extérieures et savoir incorporer les leçons apprises.** Des travaux et des recherches très valables ont été réalisés ailleurs, et parfois même dans la région. Il faut se souvenir de considérer les plans anciens ainsi que les arrêtés municipaux et les règlements locaux.

- **Il faut considérer toutes les possibilités.** Il n'existe pas de solution toute faite pour la planification en transport durable et chaque petite stratégie progressive aura un effet maximal lorsque combinée aux autres.

Prochaines étapes

Le schéma d'aménagement public de SEFC est présentement à l'étape de l'examen public. Il est prévu qu'il sera adopté par le Conseil en février 2005. Après son adoption, la prochaine étape du processus de planification d'ensemble du schéma d'aménagement de SEFC sera de compléter le rezonage des sous-zones de terrains appartenant à la ville et des terrains privés respectivement.

En ce qui a trait à l'implantation des politiques et programmes de transport durable sur le site même, voici trois des étapes à venir :

- Finaliser la synchronisation du tracé et le plan des tramways, ainsi que la disposition des stations dans le projet global de mise à jour du réseau de tramways du centre-ville.
- Compléter une stratégie de transport durable de SEFC semblable à la Stratégie des bâtiments écologiques de SEFC pour guider la planification du transport durable des diverses sous-zones lors du rezonage.
- Mener une opération d'aménagement des rues plus détaillée en collaboration avec les regroupements de parties prenantes afin d'élaborer des concepts d'aménagement de rue qui soient innovateurs et adaptés à SEFC.